

644

مِلْكُ وَجْهِ سَيِّدِ الْبَشَرِ مُحَمَّدٍ وَآلِهِ
أَسْلَامًا رَسِيلاً يَسْبِقُ الْبَيْتَ الْكَاذِبَ سَلْبَةً

۵

عربوں کی ہماز رانی

از

سید سلیمان ندوی



بہتار مسعود علی ندوی

در مطبع معارف عظیم گڑھ، ۱۳۵۴ھ

مطابق ۱۹۳۵ء بطبع رسید

مکتبہ دارالعلوم





135013

فہرست مضامین "عربوں کی جہاز رانی"

صفحہ	مضمون	صفحہ	مضمون
۶۲-۶۰	عہد بنی امیہ میں،	۱-۱	تمہید (مبہنی کی دعوت)
۶۳-۶۲	ہندوستان پر بحری حملہ،	۲-۱	موضوع (عربوں کی جہاز رانی)
۶۶-۶۳	عہد بنی عباس میں،	۲-۲	ملک عرب کا قدرتی موقع
۶۸-۶۶	بصرہ،	۵-۲	عہد جاہلیت میں عربوں کی جہاز رانی
۶۹-۶۸	سیراف،	۲۳-۵	بحریات کے ۶ بی الفاظ،
۶۹-۶۹	عدن،	۳۰-۲۲	عربی اشعار میں بحریات،
۷۰-۶۹	صحار،	۳۸-۳۰	قرآن پاک میں بحریات،
۷۰-۷۰	شحر، قیس بحرین، ہرمز، جدہ، جاز	۵۱-۳۸	عہد نبوت میں عربوں کے بحری سفر
۷۱-۷۱	شہر قلزم، ابلہ،	۵۲-۵۱	عہد خلافت راشدہ میں،
۸۰-۷۱	مشرقی تجارتی جہازوں کے راستے،	۵۲-۵۲	نیل اور قلزم کو ملا دینا،
۸۱-۸۰	ہندوستان کے بندر،	۵۵-۵۲	نرسوز کا تخیل،
۸۲-۸۱	افریقی سواحل،	۵۶-۵۶	جاز،
۸۲-۸۲	بحر روم،	۵۶-۵۶	ابلہ،
۸۲-۸۲	فاطیہ بحر روم میں،	۵۸-۵۶	بصرہ،
۸۵-۸۵	سسیلی میں،	۶۰-۵۸	عہد عثمانی،

صفحہ	مضمون	صفحہ	مضمون
۱۳۶-۱۳۷	بھری نقتے،	۸۵-۸۶	اندلس کے بندرگاہ
۱۳۱-۱۳۳	لائٹ ہوس اور میل کے نشان،	۸۶-۸۸	افریقہ کے بندرگاہ،
۱۳۴-۱۳۶	ستاروں، ہواؤں اور جغرافیہ	۸۸-۸۹	مصر کے بندرگاہ،
	کی کتابیں،	۸۹-۹۵	بحر روم کے جنگی بیڑے،
۱۳۶-۱۴۲	قطب نما	۹۵-۹۶	مارٹن ہارٹ مین کی غلطی،
۱۴۲-۱۴۵	دوسرے فلکی آلات،	۹۶-۱۱۱	عربوں کو سمندروں کا علم،
۱۴۵-۱۶۵	جہازوں کے نام،	۱۱۲-۱۱۳	سمندروں کی پیمائش،
۱۴۶-۱۴۸	جہاز سازی اور اسکے کارخانے،	۱۱۳-۱۱۵	بکر ہیزنگ،
۱۴۸-۱۴۸	مصنوعی بھری لڑائی،	۱۱۶-۱۲۰	ہر سمندر کے الگ الگ جہازوں،
۱۴۹-۱۶۰	ڈوبے ہوئے جہازوں کو نکالنا،	۱۲۰-۱۲۶	عرب جہازرانوں کی علمی تحقیق،
۱۶۰-۱۶۱	جہازوں کے افسر اور عملہ،	۱۲۶-۱۲۸	جزائر بحر محیط،
۱۶۱-۱۸۰	جہاز سازو جہازران،	۱۲۸-۱۳۰	جزائر بحر چین،
۱۸۰-۱۸۱	بکر ہندو عرب کے راستے اور بندر،	۱۲۹-۱۲۹	فلپائن،
۱۸۱-۱۸۳	عربوں کی بھری ترقی کا خاتمہ،	۱۲۹-۱۳۰	نامعلوم جزیرہ،
۱۸۳-۱۹۹	عربوں کی بھری تصنیفات،	۱۳۰-۱۳۰	مدگاسکر (قنبلو)
	تشمہ،	۱۳۰-۱۳۶	واسکو ڈی گاما کا عرب رہنما،

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ
الحمد لله رب العالمین

ویدیا

پیش نظر اوراق میرے چار خطبوں کا مجموعہ ہے، یہ خطبے ممبئی گورنمنٹ کے شعبہ تعلیم کی سرپرستی میں آج سے ٹھیک چار سال پہلے ۱۸، ۱۹، ۲۰، ۲۱ مارچ ۱۹۳۱ء کو انجمن اسلام ہائی اسکول ہال ممبئی میں دیئے گئے تھے اور بڑی دلچسپی سے سنے گئے تھے، اور ان کے اقتباسات ممبئی کے اخبارات میں چھپے تھے، اسی وقت سے شائقین علم کا تقاضا تھا کہ یہ جلد چھپکر منظر عام پر آجائیں، لیکن حق یہ تھا کہ یہ ممبئی ہی کی طرف سے چھپتے، اسی لئے اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن ممبئی نے جب مجھے خواہش کی تو میں نے بے تامل یہ اوراق اسکے سپرد کر دیئے، اور اب یہ اسکی طرف سے چھپکر شائع ہو رہے ہیں،

جن بہادروں کے کارناموں کا ذکر ان خطبوں میں ہے، وہاں ہے
 ان کے اخلاف اپنے بزرگوں کی ان کوششوں کا حال سنکر اپنے دل میں
 ترقیوں کا نیا جذبہ پائیں، اور ماضی کی طرح اپنے مستقبل کو بھی شاندار
 بنائیں، والسلام

خاکسار مؤلف

سید سلیمان، ندوی	{	۱۳ ذی الحجہ ۱۳۵۳ھ
دارالافتاء، عظیم گڑھ		۱۹ مارچ ۱۹۳۵ء



بِسْمِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تھیں | مجھے نہایت خوشی ہے کہ مدراس والہ آباد کے بعد آج ہندوستان کے سب سے بڑے معمورہ (بہلی) میں علمی خطبات کے ایک نئے سلسلہ کا آغاز میرے بیان سے ہو رہا ہے، جس وقت پہلے پہل اس قسم کے خطبہ دینے کی خواہش کا مجھ سے اظہار کیا گیا تھا تو میں نے اس کے لئے ”پارسی علوم و ادبیات اور مسلمان“ کا عنوان پسند کیا تھا، کہ بہلی کی رونق اسی نور سے بڑھ کر بعد کو آخری منظوری کی اطلاع ایسے تنگ وقت میں ملی، کہ دو ہفتوں سے زیادہ کا موقع نہ تھا، یہ محدود وقت ایسے اہم موضوع کی تحقیقات و تلاش کے لئے بالکل ناکافی تھا، اس لئے ایران سے خلیج فارس کے راستہ عرب کے سوا حل اور بندرگاہوں پر چلا آنا پڑا، آئندہ انشاء اللہ کبھی موقع ملا تو اس ہمیشہ بہار سرزمین (ایران) کی سیر بھی کی جائے گی،

موضوع | موجودہ سلسلہ تقریر کا موضوع ”عربوں کی جہاز رانی“ اور

بحری اکتشافات ہے،

مہلبی کی مناسبت کو سامنے رکھ کر جو ہمارے ملک کا سب سے بڑا بندر گاہ
اور شاید ایشیا کا دوسرا بحری شہر ہے، اور اپنے موقع کے لحاظ سے وہ باب العراب
ہے، اور ایک زمانہ دراز سے یعنی اُس وقت سے جب مہلبی کا پتہ بھی نہ تھا،
تھا نہ کا بندر گاہ عربوں کا بحری مرکز اور مرجع بنا ہوا تھا، اس لئے یہ نامنا سب
نہ ہوگا کہ اس مقام میں کھڑے ہو کر اس قوم کی پھپھی تاریخ کا وہ باب دہرا یا
جائے، جس سے اس مقام کے ساتھ اس قوم کی محبت کی پرانی داستان
تازہ ہو سکے،

ملک عرب کا قدرتی موقع | عرب ایک ایسا ملک ہے، جو تین طرف دریاؤں سے
گھرا ہے، ایک طرف خلیج فارس، دوسری طرف بحر ہند، تیسری طرف بحر ہند
یا بحر احمر، یا قلزم، اسی لئے عرب اپنے ملک کو جزیرہ کہتے ہیں، پہلی دوسری
صدی ہجری کے ادبیات میں اس کو عموماً "جزیرۃ العرب" کا خطاب دیا گیا
ہے، اور اس کے سمندروں کی حد بندی کی گئی ہے،

سب کو معلوم ہے کہ مین اور دوسرے ساحلی صوبوں کو چھوڑ کر عرب
ایک خشک بے آب و گیاہ اور بنجر ملک ہے، ایسے ملک کے باشندے فطرۃً

لے فتوح البلدان بلاذری ص ۴۳۲، لیڈن، ۱۷۷۰ء دیکھو ترمذی باب لایقی فی الجزیرۃ دینا

اور یاقوت کی معجم البلدان لفظ جزیرۃ العرب،

تجارت پیشہ بننے پر مجبور ہیں، چنانچہ جب سے عربوں کی تاریخ کا پتہ چلتا ہے، ان کی تجارتی حیثیت بھی ان کے ساتھ ساتھ نمایاں نظر آتی ہے، چنانچہ حضرت یحییٰ سے تقریباً ڈیڑھ دو ہزار برس پہلے حضرت یوسفؑ کو جس کا روان تجارت نے مصر پہنچایا تھا، وہ عرب ہی تاجر تھے، الغرض عرب نامعلوم عہد سے اپنی برسی اور بحری تجارت میں مصروف، اور اونٹوں کی قطار کے ساتھ ساتھ آس پاس کے ملکوں میں چلتے پھرتے نظر آتے ہیں، ان واقعات کی تفصیل کے لئے ناظرین کو میری تالیف ارض القسآن کے مختلف باب، خصوصاً تجارت العرب قبل الاسلام، سبائے مین، بنو اسماعیل، اور اصحاب النقیل، اور میری تازہ تالیف ”عرب و ہند“ کا تجارتی باب مطالعہ کرنا چاہئے،

اس موقع پر مجھے عربوں کی تجارت سے زیادہ عربوں کی جہاز رانی سے تعلق ہے، یہ ظاہر ہے کہ دنیا کے بڑے بڑے ملکوں سے عرب کی وابستگی سمندروں ہی کے راستہ سے تھی اور ہے، اس کے اور ہندوستان کے بیچ میں بحر ہندِ حائل تھا، ایران کا ایک گوشہ دریا ہی کے ذریعہ اُس سے چوستہ تھا، جس کا راستہ جو عربوں کی تجارت کی سب سے بڑی منڈی تھی، سمندر ہی سے طے ہوتا تھا، بحر ہند کے بعد بحر چین سے گذر کر ہی چینی مصنوعات تک اہل عرب پہنچ سکتے تھے، اور شام سے بحرِ روم تک پہنچ کر رومی تاجروں

سے ملنے تھے، عرب کے سرسبز اور زرخیز صوبے بحرین، یامانہ، عمان،
حضرت موت، یمن سب ساحل ہی پر واقع ہیں، ان طبعی اسباب سے عربوں
کا جہازراں قوم بنا ضروری تھا،

عہد جاہلیت میں | اب سوال یہ ہے کہ عربوں کی دوسری ترقیوں کی طرح
ان کی جہاز رانی بھی اسلام کے بعد شروع ہوئی یا پہلے بھی تھی؟ ایسے شواہد
موجود ہیں، جن سے ثابت ہوتا ہے کہ عربوں کو اس فن میں اسلام سے پہلے
بھی درک تھا، البتہ اسلام نے اگر جہاں ان کے ہر قسم کے قومی کوششوں کو
اور ترقی بخشی، وہیں، ان کی بحری جرات و بہمت کو بھی بڑھا دیا، اور اپنے
پرچم کے زیر سایہ ان کو دنیا کے تمام گوشوں میں پہنچا دیا،

عہد جاہلیت میں عربوں کی جہاز رانی اور بحری سفر کے شواہد تین
ماخذوں سے فراہم کئے جاسکتے ہیں، عربوں کا لغت، ان کی شاعری اور
ان کا صحیفہ آسمانی، ان تینوں نہایت ہی قدیم ماخذوں سے یہ دعویٰ پایہ
ثبوت کو پہنچتا ہے، کہ عرب ہمیشہ سے جہازراں اور دریا پیم قوم تھی،

یہ کھلی ہوئی بات ہے کہ جس قوم میں جس چیز کا مذاق اور رواج ہوگا
اسی کے لئے اسکی قدیم زبان میں کثرت سے الفاظ موجود ہونگے، اور جس
مفہوم کا تخمیل ہی اسکو نہیں اس کے لئے اس کے لغت کے ذخیرہ میں الفاظ
کہاں سے آئیں گے؟ عربی زبان میں جہاز رانی بحری سفر، جہاز اور

کشتی کے الفاظ بہتات کے ساتھ پائے جاتے ہیں، ساتھ ہی اُن میں بعض الفاظ غیر زبان کے معلوم ہوتے ہیں، جن سے یہ اندازہ ہوتا ہے کہ عربوں کے بحر تعلقات، کس کس قوم سے تھے،

۱۔ لغاتِ عرب

دریا اور سمندر کے عربی نام | عربی زبان میں بحر دریا اور سمندر دونوں کو کہتے ہیں، اسی طرح یحکم کا لفظ بھی دونوں معنوں میں آیا ہے، قرآن نے رودیل (طہ-۲) اور بحر احمر (طہ-۲) دونوں پر اسکا اطلاق کیا ہے، قاموس سمندر کے معنی میں ہے، اسی سے عربی کے مشہور لغت نویس محمد الدین فیروز آبادی المتوفی ۱۰۱۰ھ نے اپنے لغت کی کتاب کا نام قاموس المحيط رکھا، اور وجہ یہ بتائی کہ لفظ البحر الاعظم، اس لفظ کا ماخذ قسّس ہے، جس کے معنی غوطہ لگانے کے ہیں، قسّس اس گہرے کنوئیں کو کہتے ہیں جس میں ڈول ڈوب جائے، قسّس سمندر کو کہتے ہیں، اس کی جمع قسّس ہے، اسی لفظ کی دوسری صورت قسّس ہے، ایک اور لفظ قلمس ہے، جس کے معنی بھی اس کنوئیں اور دریا کے ہیں جس میں پانی بہت ہو، خضم دریا اور خضرم سمندر (البحر العظیم) کو کہتے ہیں (دیکھو قاموس للفیروز آبادی) شاید مزید تلاش سے اس کے لئے اور بہت

الفاظ مل جائیں، اس سے اندازہ ہوگا کہ عربوں کو دریا اور سمندر کتنے محبوب ہیں، اور ان کے لئے انھوں نے کتنے لفظ بنائے ہیں،

کشتی اور جہاز کے الفاظ | قدیم عربی زبان میں کشتی اور جہاز کے لئے عام

طور سے دو لفظ بولے گئے ہیں، سَفِينَةٌ اور فُلٌّ عرب کے قدیم شاعروں نے زیادہ تر سفینہ اور قرآن نے زیادہ تر فُلٌّ کا استعمال

کیا ہے، یہ دونوں خالص عربی لفظ ہیں، سَفِينٌ کے معنی بسولے (تشیہ)

سے لکڑی چھیلنے کے ہیں، سَفِينٌ و سَفِينَةٌ کے معنی بسولے سے چھیلی

ہوئی لکڑی، اس سے ظاہر ہے، کہ کشتی کا نام سَفِينَةٌ کیوں پڑا، فُلٌّ

کے معنی سمندر کی موج کے ہیں، اسی سے فُلٌّ بمعنی جہاز کو شاید کوئی تعلق

قدیم عرب شعرا میں طرفہ اور اعشى نے ایک اور لفظ بُوَصْحٌ

کشتی کے معنی میں استعمال کیا ہے، مگر اہل لغت نے تصریح کی ہے کہ یہ

فارسی لفظ بوزیرحی کا معرب ہے، انہی دونوں نے بڑی کشتی یعنی جہاز

کے لئے ایک اور لفظ خَلِيَّةٌ بھی استعمال کیا ہے، قرآن پاک میں جہازوں

کے لئے ایک لفظ واحد کی صورت میں جاریۃ (احکامہ - ۱) اور جمع کی صورت

میں جوارى (شورمى - ۴ و رحمان - ۱) آیا ہے اسکے معنی رواں اور چلنے والی

کے ہیں،

بڑے بڑے جہازوں کے ساتھ خطرہ کے وقت کے لئے یازائد سامان

کی بار برداری کے لئے جو چھوٹی کشتیاں ساتھ ہوتی تھیں، ان کو قارب کہتے تھے، القارب السفینۃ الصغیرۃ مع اصحاب السفن الکبائر البحریۃ کالجناہب لہا شتخت لحو اجمہر لسان العرب، اس کی جمع قوارب اور اقرب ہے، حدیث و جال میں ہے،

فجلسوا فی اقرب السفینۃ تو ہماز کی ساتھ والی چھوٹی کشتیوں
(صحیح مسلم ذکر دجال) میں بیٹھے،

عباسیوں کے زمانہ میں بہت سے نئے الفاظ کشتی کے معنوں میں بولے گئے ہیں، ابو علی محسن بنو خنی المتوفی ۳۸۴ھ نے اپنی کتاب نشوار المحاضرہ میں دجلہ کی امیرانہ سواری کی کشتی کو جاجا طیارہ کے نام سے یاد کیا ہے، اور زورق کا ذکر بھی کیا ہے، جو چھوٹی سی تفریحی کشتی ہوتی تھی، اسی طرح ایک اور لفظ سنیک و سنبوک، و سنبوک پیدا ہوا، جو خفاجی (گیارہویں صدی) کے قول کے مطابق چھوٹی کشتی کو کہتے ہیں، جس کو اہل حجاز خاص طور سے کام میں لاتے ہیں، انہی معنوں میں معدی جس کی جمع معادی ہے، چھوٹی کشتی کو کہتے ہیں،

ہمازانی اور ہمازانی | عربی میں ہمازانی کے لئے سب سے عام لفظ ملاحہ کا ہے، کہتے ہیں کہ چونکہ سمندر کا پانی کھاری اور نمکین ہوتا ہے، اور عربی میں کھاری

۱۶ و ۱۷ طبع مارگو لیتھ. ۲۰ نشوار ص ۳۶، طبع مارگو لیتھ ۳۰ شفاء الغلیل

اور نکمین کو مِلْحٌ کہتے ہیں، اس لئے سمندر کے پانی سے نمک بنانے والے کو اَوَّلًا مَلَّاحٌ کہا گیا، پھر سمندر میں جانے والے کو مَلَّاحٌ کہنے لگے اور اس سے فِعَالَةٌ کے وزن پر مِلَّاحَةٌ جہاز رانی کے پیشہ کو کہنے لگے، دوسرا لفظ اس کے لئے سَفَانَةٌ ہے، جو ظاہر ہے کہ سفینہ سے بنا ہے، اسی سے جہاز راں کو مَلَّاحٌ اور سَفَّانٌ کہتے ہیں، بخار کا لفظ بھی بولتے ہیں، جو بحر سے بنایا گیا ہے،

خلیج فارس کے عرب جہاز رانوں میں بعد کو ایک لفظ نَاخِرَةٌ کا مستعمل ہوا ہے اس کی جمع نَوَاحِذٌ بنا لی گئی ہے، یہ لفظ ہندی فارسی ترکیب سے بنا ہے، جس کو ہم نَاخِذٌ کے لفظ سے جانتے ہیں، یہ نَاوُخِذٌ یعنی خدائے ناو کی مقلوبی ترکیب ہے، اسی طرح بحر روم کے عرب بحریوں میں جہاز چلانے والے کے لئے نَوْتِیُّ کا لفظ مستعمل ہے، یہ لفظ شعرا سے جاہلیت (اعشى) اور صحابہؓ کے زمانہ میں ہم کو ملتا ہے، (لسان العرب فی کلام ابن عباس)، اہل لغت اس کے معنی یہ بتاتے ہیں،

وَالنَّوْتِیُّ الْمَلَّاحُ الَّذِیْ نَوْتِیُّ، مَلَّاحٌ جَوْہِزٌ کَا پُورَا

یَد تَجْرِ السَّفِیْنَةَ، انتظام کرتا ہے،

اس لفظ کو عربی وزن میں کر کے نَوَاتٌ کی صورت میں بھی

بولایا ہے، ایک آیت کی تفسیر میں حضرت ابن عباسؓ سے مروی ہے،

انہم کانوا تین اسی ملاحین وہ لوگ نوات یعنی ملاح تھے،

(لسان العرب)

یہ لفظ گو عربی میں قدیم زمانے سے مستعمل ہے مگر یہ خالص عربی نہیں جو ہری نے صحاح میں تصریح کی ہے کہ یہ اہل شام کا محاورہ ہے، دیکھو صحاح میں لفظ نوات) وہومن کلام اهل الشام، اس سے پتہ چلتا ہے کہ رومی راستہ سے یہ لفظ شام ہو کر عرب میں آیا ہے، یہ اصل میں لاطینی لفظ NAUTIANS جس سے فرنج میں NAUTIQUE اور انگریزی

میں 'نوی' NAVY نیویگیشن NAVIGATION نیول NAVAL

نائیک NAUTICAL وغیرہ لفظ بنے ہیں،

لیکن کیا ہمارا ہندی "ناؤ" ان لفظوں کی اصل نہیں بن سکتا؟

جنوبی ہندوستان میں ایک شریف عربی النسل قوم نوات

اور نوات آباد ہے، خیال ہوتا ہے کہ وہ ان ہی نواتین یعنی عرب

جہازرانوں کی اولادیں ہیں، جو بعد کو سواہل ہند پر آباد ہو گئی تھیں،

اس سلسلہ میں ایک عجیب و غریب لفظ خلاسی ہے جسکو

ہم غلطی سے خلاصی سمجھتے ہیں، اور جہاز کے ادنی ملازموں اور ملاحوں

پر اس کا اطلاق کرتے ہیں، جلس عربی میں لے جے سیاہ و سپید کو

کہتے ہیں، اور اس سے خلاسی اُس بچہ کو کہتے ہیں، جس کی ماں کالی

اور باپ گورا، یا باپ کالا، اور ماں گوری ہو، لسان العرب میں ہے
 والخلاستی الولد بین ابیض و سوداء او بین اسود و بیضاء
 وقال الاذہری سمعت العرب تقول للغلام اذا کان تماً
 سوداء و ابوعربياً فجاءت بولد بین لونیما غلاماً خلاستی
 و الاثنی خلاستیة، یعنی ماں حبشہ ہو اور باپ عرب ہو، یہ گویا
 عربوں کے دورِ ترقی میں اس قسم کا لفظ تھا جو آجکل کی اصطلاح میں "پور
 کا ہے، اس تشریح کے بعد اس حقیقت کو سامنے رکھئے کہ عربوں کے
 جہازات میں ادنی ملازمین ہمیشہ حبشی رہتے تھے، اور عرب حبشوں
 کو گھروں میں باندی بنا کر رکھتے تھے، اور ان سے اولادیں ہوتی
 تھیں، اور وہ جہاز کے کاموں میں لگائے جاتے تھے، اور خلاستی
 کہلاتے تھے۔

ملاح کے لئے ایک اور لفظ عربی میں داری ہے، یہ لفظ
 اتنا پرانا ہے کہ حضرت عسلی کے کلام میں واقع ہے، کا ندر قلع داری
 داری کے معنی ہیں الملاح الذی یلی الشراع، وہ ملاح جو جہاز
 کے بادبان (پال) کا انتظام کرتا ہے، ملاح کے لئے ایک اور لفظ
 صاری بھی عربی میں ہے، جو عشی میمون کے ایک قصیدہ میں آیا ہے،
 بعد کی عربی زبان میں ریان کا لفظ جہاز کے کپتان کیلئے

عام طور سے بولا گیا ہے، بظاہر تکیا س ہوتا ہے کہ یہ عربی لفظ ذبٹ
 بمعنی مالک و آقا سے نکلا ہے، پرانی عربی میں اس کے معنی کل کے ہیں
 مگر عجب نہیں کہ یہ فارسی لفظ "رہبان" کی تعریب ہو، یعنی وہ شخص جو
 یہ دیکھتا ہے کہ جہاز ٹھیک راستہ پر چل رہا ہے، جیسے دیدبان
 کا لفظ خالص فارسی ہے، اور عرب جہاز رانوں میں عام طور سے مستعمل ہے
 جہاز کے بلند ستون پر ایک چھوٹا سا صندوق سا بنا رہتا تھا، اسپر
 ایک آدمی بیٹھ کر جہاز کا سامنا دیکھتا رہتا تھا کہ سامنے سے کوئی دوسرا
 جہاز، یا طوفان، یا پہاڑ یا کوئی اور آفت تو نہیں آرہی ہے اس کو
 دیدبان کہتے تھے،

عباسی عہد کے جہاز راں، جہاز کے عملہ کی دو قسمیں کرتے تھے، معمولی
 ملاحوں اور خلاسیون کو اصحاب کالرجل (پاؤں والے یعنی ماتحت)
 اور بڑے افراد کو ساء و ساء (سروالے یعنی انسر) کہتے تھے، اس
 کا واحد نہیں ہے، جو بعد کو بگڑ کر رہائیں ہو گیا، اور جس کے معنی جہاز کے
 کپتان کے ہیں، عربی زبان کا آخری لفظ جو اس معنی میں نویں دسویں
 صدی ہجری میں استعمال ہوا ہے وہ معلوم ہے اس معنی میں ایک کلمہ استعمال لفظاً
 ہے، جس کی دوسری شکلیں دائر اور زین ہیں، یہ دونوں مشتق سے، جس کے

۱۔ مروج الذهب مسعودی جلد ۱ ص ۲۸۲، پیرس ۱۸۵۱ الفوائد فی علم البحر والقواعد ابن ماجہ مسعودی پیرس

معنی تجربہ، امتحان اور صنعتگری کے ہیں،

بندرگاہوں کیلئے الفاظ | بندرگاہ کے لئے عربی میں سب سے پرانا لفظ مَرْفَأٌ ہے، جو رَفَأٌ سے مشتق ہے، جس کے معنی کشتی ٹھہرانے کے ہیں، مِیْنَا کا لفظ اس معنی میں بعد کو آیا ہے، جس کی جمع موانِی ہے، ممکن ہے کہ یہ لفظ انا سے مشتق ہو، جس کے معنی ٹھہراؤ (ثبوت و قوت) کے ہیں، یہ لفظ تیسری صدی ہجری کی کتابوں میں ملتا ہے (کتاب البلدان یعقوبی الموجو د ۲۷۷ ۳۳۸) اور آجکل بھی بولا جاتا ہے،

اسکندر کا لفظ اس معنی میں لاطینی سے آیا ہے،

بندر کا لفظ فارسی سے عربی میں آیا ہے،

ہندو کے گوشہ کو خور اور خلیج کہتے ہیں،

سواحل | ساحلِ بحر کے لئے قدیم لفظ جِدَّة ہے، اسی سے حجاز کے مشہور ساحلی شہر کا نام جِدَّة ہے، اس کے بعد شَطْ اور شاطِی کے الفاظ ہیں اور ساحل تو مشہور عام ہے، صُفَّة، سیف، عبر اور حیزہ بھی ان ہی معنوں میں ہیں، لفظ عراق کے معنی اُس شاداب چراگاہ کے ہیں، جو ساحل پر واقع ہو (لسان العرب) ختاجی نے سفار الغلیل میں جو گیارہویں صدی کی تصنیف ہے ساحل کے لئے ایک لفظ مرقان کا ذکر کیا ہے، (منش)

لسان العرب و سفار الغلیل،

جہاز رانی کے عربی الفاظ ہم ذیل میں وہ تمام عربی الفاظ لکھتے ہیں جو جہاز رانی کے متعلقات میں ہیں، جن سے اندازہ ہو گا کہ اس قوم نے کہاں تک اس میں وسعت پیدا کی تھی،

لفظ	معنی
إِقْلَاع	بادبان کھولنا، روانہ ہونا،
إِنْشَاء	بادبان اٹھانا،
إِشْرَاع	"
إِسْفَاء	بندر پر جہاز ٹھہرانا،
إِرْسَاء	لنگر ڈالنا،
جَذَف	ڈانڈ سے کشتی کھینا،
جَدَف	"
مَجْدَاف	ڈانڈ، پاکھر، جن ڈنڈوں سے کشتی کھینے میں
مَجْدَاف	"
مُرْدِيءُ	"
مِقْدَف	"
مِقْدَاف	"
سُكَّات	پتوار، دنبالہ کشتی،

معنی

پتوار و نبالہ کشتی،

بادبان،

"

"

کشتی کے دو تختوں کے درمیان کی جگہ،

ما بین خشبتین من السفینتہ،

کشتی کا وہ بلا جہیں بادبان بندھا ہوا

"

کشتی کا رستا،

کشتی کا اگلا حصہ،

وہ ڈوری یا کیل جس سے جہاز کے تختوں

کو جوڑتے ہیں،

کیل،

جہاز کے تختوں کو جڑانا،

جہاز کے تختوں کو سینا،

تختوں کو سینا اور درازوں میں تار کول بھرنا،

لفظ

کَوْشَد،

قَلْع،

مِشْرَاع

جُلْدٌ،

طَائِقٌ،

دَقْلٌ،

صَارِي،

قُلْسٌ

جَوْجُو،

دِسَّاسٌ

مِسْمَارٌ

سَمْرٌ،

خَزْرٌ

قَلْفٌ،

معنی

لفظ

جہاز کا تختہ،

لُوح،

بادِ موافق،

مِلاح،

جہاز کو سامان سے بھرنا،

شَحْن،

رتا،

نِزَار،

جہاز کا پانی کی سطح کو پھاڑنا،

فَحْر،

سابور و صابور و صبر، وہ بوجھ جس سے جہاز کو بوجھل کرتے ہیں

ما یتقل بہ السفینۃ (شفاء الغلیل حقا)

نئے الفاظ یہ تمام وہ الفاظ ہیں جو عارض عربی زبان کے ہیں، اور قدیم ہیں، اسلام کے بعد جب عربوں کی جہاز رانی نے ترقی کی تو بہت سے نئے الفاظ پیدا ہو گئے، مثلاً خطف جہاز کھول کر روانہ ہونا، سیلمان تاجر (۲۲۵ھ)، اپنے سفر نامہ میں کہتا ہے،

ہذا کلمۃ یستعملها اس لفظ کو جہاز والے بولتے

اہل البحر یعنی یقلعون ہیں، اس معنی میں کہ کسی دوسری

الی موضع (صا۔ پیرس) جگہ کے لئے روانہ ہوئے،

اس لفظ کے قدیم معنی "جھپٹنے" کے ہیں، اسی طرح اِقْلَاع کو جو

باد بان کھولنے کے معنی میں تھا، جہاز چلانے کے معنی میں بولنے لگے،

عذب کے معنی میٹھے پانی کے ہیں، اس سے استعذاب بنایا، معنی یہ کہ جہنم میں "میٹھا پانی پھر لینا" (سلیمان ص ۱۵) ساحل کے معنی میں ایک اور نیا لفظ بار شاید سنسکرت یا فارسی سے آیا ہے، سلیمان، مدراسی سواحل کے ذکر میں ایک مقام کلاہ بار کا ذکر کرتا ہے، پھر کہتا ہے،

والساحل کلّ یقال له اور کلّ ساحل کو بار کہتے

باس، (۱۸) ہیں،

فارسی لغت نویوں نے اس کے معنی "ابنوبہ اور جمعیت" کے لکھے ہیں، (دیکھو فرہنگ جہانگیری) مگر لفظ رودبار، اور جوہار، ادھر اشارہ کرتے ہیں، پھر افریقہ کی سمت "زنجبار" جنوبی ہندوستان میں ملیسا، کلاہ بار، ساحلی ملکوں اور شہروں کے ناموں کا جز ہے، سنسکرت کا واڑ جیسے کاٹھیا واڑ، کار واڑ بھی شاید انہی معنوں میں ہو،

بحر روم اور بحر ہند کے | بحر روم اور بحر ہند کے اصطلاحات میں بھی فرق تھا،
اصطلاحات میں فرق | مثلاً بادبان والے بڑے ستون کو خلیج فارس اور
بحر ہند والے دقل کہتے تھے، اور بحر روم والے صاری،

وتسمیہ ارباب الماکب بحر چین وغیرہ میں جہاز والے

فی بحر الصین وغیرہ اسکو دقل اور بحر روم کے لوگ

الدقل وتسمیہ رجال البحر اس کو صاری کہتے ہیں

الروہی الصاری (ضمیمہ مسعودی

در سفرنامہ ابوالحسن سیرانی ص ۱۹۶)

تعبیہ کے پرانے معنی سامان کرنے کے ہیں، پھر فوج کے درست کرنے کے معنوں میں آیا، بعد کو جہاز کو سامانوں سے بھر کر تیاری کر لینے کے معنی میں استعمال کیا گیا، (سلیمان ۱۵) اسی طرح نخل کے قدیم عربی معنی پھینکنے کے ہیں، پھر جہاز کو سامان و اسباب سے خالی کرنے کے معنی میں بولنے لگے، (عجائب المندابن شہر یار ص ۱۶) رُکاب جمع راکب بمعنی سوار ہر سوار کیلئے بولتے تھے، بعد کو خاص جہازی مسافروں کے معنی میں اطلاق کیا گیا، اسی طرح مُرکَب (بمعنی سواری) کو جہاز کے لئے خاص کر لیا گیا، خبّ پہلے گھوڑے کے دوڑنے کو کہتے تھے، بعد ازیں وہ طوفانِ باد کے معنی میں مستعمل ہوا، (عجائب ص ۱۴۲ و ۱۴۶)

تیسری صدی کا بحری سیاح ابوالحسن سیرانی اس لفظ کی یہ تفسیر

کرتا ہے،

وتفسیر الخبّ الشّدّة اور خبّ کے معنی سمندر میں

العظیمۃ فی البحر (۱۹۵) بڑی شدت کے ہیں،

دخیل الفاظ | بہت سے الفاظ غیر زبانوں سے آکر داخل ہو گئے چنانچہ خلیج

فارس والوں میں فارسی، بحر ہند کے جہاز رانوں میں ہندی، چینی

جہاز رانوں میں چینی، بحر روم کے جہاز یوں میں رومی و لاطینی الفاظ اور اصطلاحات پھیلے، ذیل میں ہم مثال کے لئے چند الفاظ لکھتے ہیں،

فارسی

لفظ	معنی	اصل
زورق،	چھوٹی کشتی	زورہ،
دَبَّان،	کپستان یا پائلاٹ،	رہبان،
رہناج۔ رہانی،	جہاز کے راستوں کا نقشہ،	رہنامہ،
ناخوذة،	ناخدا،	ناخدا،
سَنبُوك، سَنبُوق، سَنبِكُ	چھوٹی کشتی،	سنبوڑہ،
فَرَوَانر،	کشتی کا کنارہ،	پرواز،
اَنْجَر، لَنْجَر،	لنگر،	لنگر،
دِيدَب، دیدبان،	دیدبان،	دیدبان

ہندی

دُونِج،	چھوٹی کشتی،	دُونگی،
بارجہ و بیرجہ،	جہازوں کا بیڑہ،	بیڑہ

لفظ	معنی	اصل
ھوری	چھوٹی کشتی،	ہوڑی،
بلنج	جہاز کا کمرہ،	پلنگ،
جوش	بادبان کا رستا،	
کنیر	ناریل کی چھال کا رستا،	
بانانی،	ہندی سوداگر، پھر جہاز کے عام بنیا مسافر،	

ایک قدیم لغت نویس ابن درید (المستوفی ۳۲۱ھ) نے اپنی جہاز اللغۃ
میں ایک لفظ ساججہ لکھا ہے، جس کے معنی یہ دئے ہیں،

الساججۃ قوم من الھند ساججہ ہندوستان کی ایک
یستاجرون للقتال فی السفن قوم جو جہازوں میں لڑائی کیلئے
(۳- ص ۵۰)

”ساججہ“ کی ہندی اصلیت نہیں معلوم،

چینی

چینی زبان کا ایک لفظ جنک ہے، جس کو ابن بطوطہ نے چین کے
جہازوں کے ذکر میں جب وہ جنوبی ہند سے چینی جہاز پر سوار ہوا ہے،

استعمال کیا ہے، اس کے معنی بڑے جہاز کے ہیں، دوسرا لفظ نر تو ہے جو چلنی زاو ہے، یہ ایک قسم کی کشتی ہوتی تھی،

یونانی اور لاطینی

لفظ	معنی	اصل
اوقیانوس،	محیط اعظم،	ایکیانوس
اسطم،	قعر دریا،	اسٹوما،
جزیریا،	جہاز میں شمالی ہوا	گرپیس
جوت،	خلیج،	گونیا،
سطام،	کشتی کا اگلا حصہ،	اسٹوما،
مٹلا ریہ،	ایک قسم کی کشتی،	سٹریان
طونس،	کشتی کارتا	ٹونس
قرطیل،	خاکناے،	اکروٹیریان
فوقوس،	بڑی کشتی،	کرکورس،
قریہ،	بادبان کا تھب،	کیریا،
قیر،	تارکول یا وہ روغن جس سے جہاز کے تختے طلا کئے جاتے تھے،	کیروسس

لفظ	معنی	اصل
عدولیۃ	کشتی	اڈولس
نؤل، ناولون،	جہاز کا بوجھ اور کرایہ،	ناؤلان،
نوتی،	ملاح،	ناؤٹیں،
مپاص،	بحری راستوں کا نقشہ،	مپاکس،

یہ تمام الفاظ رومیوں کے ذریعہ سے عربوں تک پہنچے، اور ان کو انھوں نے بے تکلف استعمال کیا،

جنگی جہازوں کیلئے | جنگی جہازوں کا ذکر میں نے تصدّاً نہیں چھیڑا ہے، کہ
 الفاظ، وہ ایک مستقل بحث ہے، تاہم اس سلسلہ میں چند الفاظ
 یہاں کہہ دینا چاہتا ہوں، عربوں نے جنگی جہازوں کا سامان رومیوں
 سے لیا، اس لئے اس میں ان کے بہت سے الفاظ بھی عربی میں آگئے،
 ان میں سب سے پہلا لفظ "اسطول" کا ہے، جس کی جمع اساطیل آتی ہے،
 اور جس کے معنی جنگی جہازوں کے بیڑہ کے ہیں، یہ یونانی لفظ ہے (مقرنہ
 اور ابن خلدون نے اساطیل کا ذکر کیا ہے)

ایک اور لفظ شمالی افریقہ اور سسلی کی لڑائیوں میں شندی
 کا آتا ہے، ابن اثیر میں ہے (حوادث ۳۳۵ھ) فلقیصر اربعون

لہ ان الفاظ کے لئے دیکھو میری کتاب لغات جدیدہ کا ضمیمہ،

شلتندی للروم واخذ منهم المسلمون عشر شلتندیا
یہ شلتندی ایک خاص قسم کے جنگی جہاز کو کہتے تھے، یہ یونانی لفظ ہوا کی اصل
سلڈین یا کلڈین ہے، بحر روم کے سلسلہ میں ایک اور لفظ شینی استعمال
ہوا ہے، ابن اثیر میں شہر ہمدیہ کی آبادی کے ذکر میں (حوادث ۳۰۳ء)
ہے کہ تسع مائة شینی، یہ ایک قسم کا بڑا جنگی جہاز ہوتا تھا، جو (۱۴۰)
ڈانڈوں سے چلایا جاتا تھا، اس کی جمع شوانی آتی ہے (مقدمہ ابن خلدون
ص ۲۱۱) تمدن عرب کے ضمیمہ میں پوپ کے کتبخانہ کی ایک قلمی عربی
تاریخ صقلیہ سے یہ عبارت نقل کی گئی ہے، واما الشینی وسمی الغراب
فانه يجذف بمأته واربعين مجذا فادفيه المقاتلة والمجدافون
ایک اور جنگی کشتی کا نام غراب ہے، لفظی معنی اس کے کوسے
کے ہیں، فرنج میں کوسے کو CORVETT اور لاطینی میں CORVUS
(کاروس) کہتے ہیں، یہ دونوں لفظ ایک اصل سے ہیں، مگر معلوم
نہیں، ان دونوں میں اصل کون ہے، اور نقل کون؟ خجاجی نے
جو گیا رہیں صدی کے مصنفین میں ہے، سفار العلیل میں لکھا ہے،
کہ تحقیق نہیں کشتی کے لئے یہ لفظ تشبیہ کے طور پر مستعمل ہوا ہے، یا
کوئی اور وجہ ہے؟ آصفی کی گجراتی نے ظفر الوالہ میں جو سلاطین گجرات
کی عربی تاریخ ہے، جہاز کے لئے ایک نیا لفظ بدستہ استعمال کیا ہے،

بہت سے اور نئے الفاظ بھی جنگی جہازوں کی مختلف قسموں کے لئے
 عربی میں پیدا ہوئے، جیسے عرادة، طرادة، مسطحات، حراقہ،
 بَطْسہ بھی ایک لفظ ہے جو جہازوں کے معنی میں ہے، اس کی جمع
 بَطْس ہے، عماد کاتب اصفہانی نے سلطان صلاح الدین کے عہد میں
 الفتح القسی میں استعمال کیا ہے، (دیکھو صفحہ ۲۸۴ بریل)
 جنگی جہازات جہاں بنتے تھے، ان کو عربی میں دارالصناعة
 کہتے تھے، یہی لفظ ہے جو اسپینی کی راہ سے یورپین زبانوں میں جا کر
 ڈرسنا اور ارسنل بن گیا ہے،

عربی بحری الفاظ یورپین | حسب ذیل عربی و فارسی الفاظ اسپینی و پرتگالی
 زبانوں میں
 کے ذریعہ سے یورپ کی زبانوں میں آج تک
 مستعمل ہیں، جن سے یہ ظاہر ہوتا ہے کہ عربوں کے بحری تمدن و ترقی سے
 اہل یورپ کس حد تک مستفید ہوئے ہیں،

عربی اصل | یورپین

دارالصناعة | FR. DARSE EN. EN. ARSENAL.

امیر البحر یا امیرالرحل | PR. AMIRALH. FR. AMIRAL. EN. AD. MIRAL.

الرئیس، | ARRAEZ.

غراب، | CORVETT.

FLUG A	فُلُك
CALPAT	قَلْف
ANCHOR	انجر، لنجر
ALHURREGO	الحرقه
CABLE	حبل و کبل

ہم نے الفاظ کی بحث کو قصداً طول دیا ہے، کیونکہ اگر انہی الفاظ پر غور کیا جائے تو عربوں کی جہاز رانی، اس کی ترقی، اس کی وسعت اور اس کے ذریعہ سے مختلف قوموں سے ان کے میل جول اور احتلا کی پوری تاریخ، مجسم ہو کر سامنے آجاتی ہے،

جن قدیم عربی الفاظ کی فہرست اوپر دی گئی ہے، خواہ وہ خاص عربی الاصل ہوں، یا کسی دوسری زبان سے آئے ہوں وہ یہ پتہ دیتے ہیں کہ عربوں کو اسلام کے پہلے بھی جہاز رانی سے شغف تھا،

قدیم عربی اشعار

عربوں کی قبل از اسلام تاریخ کا واحد اور تنہا ذریعہ ان کے اشعار ہیں، ظاہر ہے کہ جہاز رانی اور دریا اور سمندر کے متعلق انہی شاعروں کے کلام میں ذخیرہ مل سکتا ہے، جو دریا اور سمندر کے کنارے رہتے

ہوں، چنانچہ عرب شاعروں میں اس کی تمیحات زیادہ تر ان شاعروں کے کلام میں ملتی ہیں، جن کی آمد و رفت بحرین، خلیج فارس، اور عراق کے ان عرب شاہی درباروں میں تھی جو دجلہ اور فرات کے کناروں پر حکمراں تھے، اور جو عام طور سے مَنَازِرُہ یا اَلِ مَنَازِرُ کہلاتے تھے، اور جن کا دارالریاست حیرہ تھا،

نوجوان عرب شاعر طرفہ جو اسلام سے بیس پچیس برس پہلے گزرا ہے، اور جبکا تعلق بحرین اور حیرہ سے تھا، اپنے سببہ معلقہ والے مشہور قصیدہ میں کئی مرتبے اپنی با دپہا اونٹنی اور اس کے دانے بائیں ہلنے والے محل کو، ادھر ادھر ہلنے والے بڑے جہاز سے، اور اپنی اونٹنی کی لمبی گردن کو کشتی کے پتوار (سکان) سے تشبیہ دیتا ہے، کہتا ہے،

كَانَتْ حُدُوجَ الْمَالِكِيَّةِ غُدُوَّةً قَيْدِيَّةً كِي خَاتُونِ كِي مَحَلِّ صَبْحِ كِي رَوَانِكِي كِي
 خَلَا يَسْفِينِ بِالنَّوْاصِفِ مِنْ دَمٍ وَقْتِ نَوَاصِفِ مِي بَرِّ جِهَازِ مَعْلُومِ هَوْتِي تَمَرِ
 عَدُوْلِيَّةً، اَوْ مِنْ سَفِينِ ابْنِ يَازِجِ بَرِّ رُومِي جِهَازِ، يَازِ ابْنِ يَازِجِ كِي جِهَازِ
 يَجُورِبُهُ الْمَلَاحُ طَوْرًا وَيُضَدِّدِي مِي سِي جِكُو مَلَاحِ لِي كَرِبِي بَشِكْتَا هُو اَوْر كِبِي

ٹھیک راستہ پر چلتا ہے،

ان شعروں میں بحرناپید کنار میں ملاحوں کا جہازوں کو لیکر چلنا اور کبھی بھٹکنا اور کبھی ٹھیک راستہ پر تپہ پا کر چلانا بڑی خوبصورتی سے

ادا ہوا ہے، اخیر شعر میں ایک عرب جہازوں کا نام ابن یامن آیا ہے، جو بہت سے جہازوں کا مالک تھا، کہتے ہیں کہ ابن یامن بحرین کا عرب باشندہ تھا، جو بڑے بڑے جہاز بناتا تھا، اور جس کی شہرت نے ضرب المثل کی حیثیت اختیار کر لی تھی، ابن یامن کا ذکر امر القیس نے بھی اپنے ایک شعر میں کیا ہے، کہ وہ بحرین میں قصر مشقر کے پاس بہت سے باغوں کا مالک تھا،

أَوِ الْمَكَرَعَاتِ مِنْ نَجِيلِ ابْنِ يَامِنٍ دُونِ الصَّفَا اللَّاحِئِ يَلِينِ الْمَشْقَرِ
والمشقر حصن في البحرين بناه كسرى (جمہورۃ اشعار العرب لابن درید ص ۱۲۹)

بہر حال ابن یامن کوئی جہاز ساز ہو یا جہازوں کا مالک ہو، بہر حال وہ عہد جاہلیت میں تھا، مگر یامن نام سے جو عبرانی نام "یامن" کی عربی شکل ہے، میرا یہ قیاس ہوتا ہے کہ یہ اس عہد کے کسی عرب یہودی سوداگر کے جہازات ہونگے، طرفہ اس کے بعد سمندر میں جہاز کے زور سے چلنے سے پانی جس طرح پھٹتا ہے، اس کی تصویر کھینچتا ہے، جس سے اسکا مشاہدہ معلوم ہوتا ہے،

يَشُقُّ حُبَابَ الْمَاءِ حَيْرًا وَمُهًا بِهَا اس جہاز کا سینہ پانی کی موجوں کو اس سے
لَمَّا قَسَمَ التُّرْبَ الْمُفَائِلُ بِالْيَدِ اس طرح پھاڑتا ہے جس طرح بچے مٹی کے
کھیلنے میں مٹی کے ڈھیر کو ہاتھ سے کانکر دو حصوں میں

اس کے بعد وہ ایک شعر میں اپنی اونٹنی کی لمبی گردن کی تعریف
اس طرح کرتا ہے،

وَاتْلَعُ نَهْأَضًا إِذَا صَعِدَتْ بِهِ اِثْمِي هَوْنِي لَمْبِي گِرْدَنِ وَاوَالِي هِيَ حَبِيبٌ وَهِيَ اس کے

گسکان بوضعی بدجلتہ مضعید سہارے سے اونچی ہوتی ہے، تو وہ جہاز کا پتلا

معلوم ہوتی ہے جو درجلہ میں اوپر چڑھا جاتا ہو،

اس شعر سے اُس زمانہ کی نبردجلہ میں جہازوں کے چلنے کا حال معلوم

ہوتا ہے، غور کے قابل چیز طرفہ کے ان دونوں شعروں کے ڈولفظ ہیں،

پہلے شعر میں وہ جہاز کے لئے عدولیتہ کا لفظ استعمال کرتا ہے، جس کی

نسبت اوپر معلوم ہو چکا ہے، کہ یونانی ہے، اور رومیوں کے استعمال میں

تھا، وہ بحرِ روم کی اصطلاح ہو گی، دوسرے شعر میں وہ جہاز کو بوضعی

کہتا ہے، جو فارسی الاصل ہے، اور جو خلیج فارس اور درجلہ کی بولی

ہو گی، ایک ہی شاعر کا ایک ہی قصیدہ میں ایک ہی معنی کے لئے دو ایسے

مختلف لفظوں کا استعمال کرنا، جو دو قوموں کی دو زبانوں سے اور

دو مختلف سمندروں سے متعلق ہوں، یہ ظاہر کرتا ہے کہ عرب کے بحری

تعلقات اُس وقت کی دنیا کی دونوں قوموں سے برابر کے تھے،

اور خلیج فارس سے وہ وابستہ تھے، اور اُدھر بحرِ روم سے،

عرب جاہلیت کے مشہور شاعر عتشی امیون کا تعلق بھی حیرہ کے

دربار سے تھا، اس کو اکثر خلیج فارس اور وجہ و فرات کے دیکھنے کا موقع ملا ہوگا، وہ متعدد شعروں میں، ہجاز اور دریا کا ذکر کرتا ہے، اور اپنے مدوح کے جو دو سخا کی تشبیہ بہتے ہوئے دریا، اور اُمنڈتے ہوئے سمندر سے دیا ہوا،

وما مزید من خلیج الفراتِ حوٹ عواربہ تلتطم

خلیج فرات کا کف سے بھرا ہوا سیاہ دریا جس کی موجیں متلاطم ہوں

لیکب الحلیۃ ذات القلاع قد کاد جو جوہا یخطم

جو بادبان والے بڑے جہاز کو اس طرح الٹ دے کہ اسکا اگلا حصہ ٹوٹ جانے کو ہو

تکاکاً ملاحاً وسطها من الحوٹ کو تلعا یلتزم

جس کا ملاح اُس کے پیچ میں خوف سے اس کے پتوار سے چپٹا ہو،

ان شعروں میں اس جاہلی شاعر نے بحری طوفان کا پورا نقشہ

کھینچ دیا ہے،

ایک اور قصیدہ میں وہ اپنے مدوح کے ابرِ کرم کا تماشاً ان نقطوں

میں دکھاتا ہے،

وما سراع شروحتہ الجنوب یروسی الزروع ویعلو الدیلا

اور نہ شام کا برسنے والا بادل جس کو باد جنوب چلاتی ہے، کھیتوں کو سیراب کرتا، اور

آبادیوں پر چھاتا ہوا،

لیکب السفین لاذ قابیہ ویصرع بالعبرا ثلاً ونا سراً

کشتیوں کو ٹھڈیوں کے بل گرانا، اور ساحل پر اٹل اور زار کے درختوں کو بچھاڑنا،
 اِذَا رَهَبَ الْمَوْجُ نَوْتِيَّةً يَحْطُّ الْقَلَاعُ وَيُرْخِي الزِّيَارَا
 جب ان کا ملاح موج کو دیکھ کر ڈرتا، اور بادبان کو اتارتا اور ڈوری کو ڈھیلی کرتا
 یہ اشعار بھی ابرو باد اور موج و تلاطم کے وقت ملاح کی حالت
 کی تصویر کھینچتے ہیں، ایک اور شعر میں وہ فرات کی موج اور کشتی کا
 تذکرہ کرتا ہے،

مِثْلَ الْفُرَاتِي إِذَا مَا طَمَا فِرَاتٍ كِي طَرَحَ جِبَّ وَهَ مَوْجَرِنَ هَوْتَا
 يَقْدِفُ بِالْبُوصِي وَبِالْمَاهِرِ تَوْجَاهَا زَاوَرِشَا وَرُكُودَ وَرَ پَهْنِكِدَرِيَا هَ
 اعنتی کے ہاں نوتی کا لاطینی اور بوسی کا فارسی لفظ عرب کے
 دونوں بحری مرکزوں کو یکجا کرتے ہیں،

سب سے زیادہ تعجب انگیز شعر وہ ہے، جو دیارِ ربیعہ (عراق) کے
 بسنے والے بنو تغلب کے مغرور بہادر شاعر عمرو بن کلثوم کے اس فخریہ میں ہے
 جو سب سے معلقہ کا پانچواں قصیدہ ہے، وہ فخر کے جوش و خروش میں کہتا ہے
 مَلَأْنَا الْبَرَحِي صَنَاقًا عَنَّا بِنِي خَشَلِي كُو (فوجوں سے) اسطرح بھر دیا کہ
 وَمَوْجُ الْبَحْرِ نَمْلُؤُهُ سَفِينَا مِيدَانِ تَنُكٍ هُوَ كِيَا، اور ہم تری میں سمندر کی
 موج کو کشتیوں سے بھر دیتے ہیں،

۱۔ ان اشعار کیلئے دیکھو دیوانِ اعنتی مطبوعہ گب سیریز ۱۹۲۵ء مرتبہ روثالف نگر ص ۳۱ و ۴۰ و ۵۰

اس شعر سے نہ صرف عربوں کا نڈر بھری ہونا، بلکہ جنگی جہازوں کی لڑائیوں سے بھی آشنا ہونا ظاہر ہوتا ہے،
 ایک اور تغلیبی شاعر اخنس بن شہاب تغلیبی اپنے قبیلہ لکیز بن عبد القیس کی مدح میں کہتا ہے،

لَكِيزُ لَهَا الْبَحْرَانِ وَالسَّيْفُ كُلُّهُ لَكِيزِ كَيْ قَبْضَهُ فِي دُونِ سَمَنْدَرٍ أَوْ بَحْرَيْنِ
 وَإِنْ يَأْتِيهَا بَأْسٌ مِّنَ الْهِنْدِ كَارِبٌ كَاكِلٌ كِنَارَهُ هِي، أَلْغَرِجُ هِنْدُ سَعِ اس كُو غَمِ أَوْزَا
 (ابن حانک ہمدانی ص ۱۲۱) تکلیف آئے،

اس شعر سے اس قبیلہ کے ہند کے بحری تعلقات پر روشنی پڑتی ہے، ایک اور عرب شاعر دریا میں کشتی کی رفتار کی تصویر اس طرح کھینچتا ہے،

مَوَاحِرٌ فِي سَمَاءِ الْبَيْرِ مُقْلَعَةٌ وَهِيَ جِهَازٌ جُو سَمَنْدَرِ كَيْ سَمَانِ كُو بَادِيَانِ اِثْمَانِ
 إِذَا عَلَتْ ظَهْرَ مَوْجٍ ثَمَّتْ أَخْدَانُهَا بِحَارَتِي هِي، جِبِ وَهِيَ كَيْ مَوْجِ كِي مِثْهُرِ
 چڑھتے ہیں، پھر اترتے ہیں،

قرآن پاک،

عرب جاہلیت کی تاریخ کا سب سے محفوظ سرمایہ قرآن پاک ہے، جو اس

لے لسان العرب لفظ قلع،

وقت سے آج تک ہر تحریف و تغیر سے پاک موجود ہے، قرآنِ پاک میں جہازوں اور سمندروں کا ذکر اس کثرت سے ہے، کہ سب کو اس موقع پر سمیٹنا بھی مشکل ہے، قرآنِ پاک میں جہازوں کا ذکر اٹھائیس آیتوں میں ہے، (۲۲) آیتوں میں "فُلُكٌ" کے لفظ کے ساتھ، دو جگہ جو اس کے ساتھ ایک آیت میں سفینۃ کے اور ایک میں ذاتِ الواح و دُسر کی تلمیح کے ساتھ، اور ایک اور آیت میں بلفظ جَارِیۃ،

قرآنِ پاک میں کشتی کی تاریخ کا آغاز حضرت نوحؑ کے طوفان کے سلسلہ میں ہوتا ہے، حضرت نوحؑ کو کشتی بنانے کا حکم ہوتا ہے،

وَأَصْنَعِ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا، (ہود ۴۱) اور ہماری آنکھوں کے سامنے تو ایک جہاز بنا، یہ جہاز کن سامانوں سے بنا تھا، وہ اس تلمیح سے ظاہر ہے،

وَحَمَلْنَا عَلَىٰ ذَاتِ الْأَوْحِ وَدُسْرًا اور ہم نے اسکو تختوں اور کیلون والی (قمو-۱) چیز پر بار کر لیا،

اس سے معلوم ہوا کہ لکڑی کے تختوں میں سو رانج کر کے کیلون سے ان کو جڑ کر کشتی تیار کرتے تھے، اور وہ ایسی مضبوط تھی، کہ کوہِ مشال موجوں کے تھپڑ سے برداشت کرتی چلی جاتی تھی،

وَهِيَ تَجْرِي بِمَضْرِيٍّ مَوْجِ الْكِبَالِ اور وہ کشتی ان کو لے کر پہاڑوں کی طرح بلند موجوں میں تیرتی چلی جاتی تھی، (ہود-۲)

یہ جہاز پہاڑیوں کی طرح بڑے اور اونچے ہوتے تھے، وہ سمندروں کی موجوں میں ہواؤں کے سہارے جب صحیح وسلامت چلتے پھرتے نظر آتے تھے، تو خدا کی قدرت نظر آتی تھی، فرمایا،

وَمِنْ آيَاتِهِ الْجَوَارِ فِي الْبَحْرِ
كَالْأَعْلَامِ، إِنَّ تَشَابُهَ
الرِّيحِ فَيُظَلِّلْنَ سَرَّاحًا
عَلَى ظَهْرِهِ، إِنَّ فِي ذَلِكَ
لَآيَاتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ
(شوریٰ ۱۷۴)

اور خدا کے عجائباتِ قدرت میں سے سمندر
میں پہاڑیوں کی طرح اونچے چلنے والے
جہاز ہیں، اگر وہ چاہے تو ہوا کو ساکن
کر دے تو وہ چلتے جہاز، سمندر کی پشت
پر جم کر رہ جائیں، اس میں ہر ثابت قدم
شکر گزار کے لئے کئی نشانیاں ہیں،

ایک اور آیت سے معلوم ہوتا ہے کہ ان جہازوں کے بادبان بھی
پہاڑیوں کی طرح اونچے ہوتے تھے،
وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي
الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ (رحمان ۱)

اور اسی کی قدرت ہے کہ سمندر میں پرواز
کے اتنے اونچے بادبان اڑاتے ہوئے
جہاز چل پھر رہے ہیں،

قرآن نے جا بجا انسانوں پر عموماً، اور عربوں پر خصوصاً اپنا یہ احسان
بتایا ہے کہ اس نے کشتیوں کی سواری بخشی، جو تم کو اور تمہارے سامانِ
تجارت کو ہر جگہ آسانی سے لئے پھرتی ہے،

اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لِيَجْرِيَ
 الْفُلْكَ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ
 فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ،

(جاثیہ - ۲)
 وہی اللہ جس نے سمندر کو تمہارے قابو
 میں کر دیا، تاکہ اُس کے حکم سے جہاز
 اُس میں چلیں، اور تاکہ اُس کے فضل و
 کرم (تجارت) کو ڈھونڈو اور تاکہ تم
 اُس کے شکر گزار بنو،

الْمَرَاتُ اللَّهُ سَخَّرَ لَكُمْ مَآ فِي
 الْأَرْضِ وَالْفُلْكَ تَجْرِي
 فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ،

(حج - ۹)
 کیا تو نہیں دیکھتا کہ اللہ نے جو کچھ خشکی میں
 اور تری میں اُن جہازوں کو تمہارے قابو
 میں کر دیا ہے جو اس کے حکم سے سمندر میں
 چلتے پھرتے ہیں،

ایک جگہ سمندر کے علاوہ چھوٹے دریاؤں کا بھی ذکر ہے، جن سے
 مقصود غالباً خلیج فارس، دجلہ، فرات، بحرِ مہیت، خلیج عقبہ، اور دریائے
 نیل ہیں، جہاں عام عرب اور خاص طور سے قریش تاجروں کی حیثیت
 سے آتے جاتے رہتے تھے،

وَسَخَّرَ لَكُمْ الْفُلْكَ لِيَجْرِيَ
 فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَكُمْ الْأَنْهَارَ،

(ابراہیم - ۵)
 اور خدا نے جہازوں کو تمہارے قابو
 میں کر دیا، کہ وہ اُسکے حکم سے سمندر میں چلیں اور
 دریاؤں کو تمہارے قابو میں کر دیا،

یہ جہاز جن اغراض سے اس وقت چلتے تھے، اور ان سے جو کام

اہل عرب لیتے تھے، ان کی تفصیل یہ ہے،

وَهُوَ الَّذِي مَخَّرَ الْبَحْرَ لَنَا كُلًّا
مِنْهُ لِحِمَا طَرِيًّا وَتَسْخَرِ حُجُومِنَهُ
حَلِيَّةٌ تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ
مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ
لَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ،

اور وہی اللہ جس نے سمندر کو تمہارے قبضہ
میں دیدیا، تاکہ تم اس میں سے نکال کر
تازہ گوشت (مچھلیاں) کھاؤ، اور اس
سے اپنے زیب و زینت کے سامان (موتی
مونگے) نکالو، جن کو تم پہنتے ہو، اور تو

دیکھتا ہے کہ اس میں جہاز پانی کو چرتے
پھاڑتے چلتے ہیں، تاکہ تم خدا کے شکر گزار
اور ان جہازوں میں اللہ کی قدرت کا
نشان ہے جو انسانوں کے لئے کارآمد

(نحل - ۲)

وَالْفُلْكَ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ
بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ ،

(بقرہ - ۲۰)

سلمانوں کو لیکر سمندر میں چلتے ہیں،
ایک جگہ دو دریاؤں کا ذکر کیا گیا ہے، جنہیں سے ایک میٹھا اور دوسرا
کھاری ہے، اور دونوں سے مچھلیاں اور ایک سے موتی اور مونگے نکلتے
ہیں، اور اس میں جہاز بھی چلتے ہیں، ان دونوں دریاؤں سے خلیج فارس
اور فرات مراد ہیں، فرات کا پانی میٹھا اور خلیج کا کھاری ہوتا ہے،

وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا
عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ
دو دریا برابر نہیں، یہ تو میٹھا خوش مزہ
اور خوشگوار ہے، اور وہ کھاری بد مزہ ہے

وَهَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ، وَمِنْ كُدِّ
 تَأْكُلُونَ حَمَاطِرِيًّا وَتَسْخَرُونَ
 حَلِيَّةً تُلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ
 فِيهِ مَوَاجِرٌ لَتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ
 وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ،
 (فاطر - ۲)

اور ہر ایک سے تم تازہ گوشت (مچھلیاں)
 کھاتے ہو، اور زیب و زینت کے سامان
 نکالتے ہو جس کو پہنتے ہو، اور اس میں ہما
 پانی کو پھاڑتے تجھے نظر آتے ہیں تاکہ
 تم اس کے فضل و کرم کی دولت تلاش
 کرو، اور تاکہ شکر گزار بنو،

انہی دونوں دریاؤں کا ذکر سورہ رحمان میں بھی ہے،

مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَمِيَانِ، بَيْنَهُمَا
 بَرْزَخٌ لَا يَبْغِيَانِ، فَبِأَيِّ آلَاءِ
 رَبِّكُمَا تُكذَّبَانِ، يَخْرُجُ مِنْهُمَا
 اللُّؤْلُؤُ وَالْمَرْجَانُ، فَبِأَيِّ آلَاءِ
 رَبِّكُمَا تُكذَّبَانِ، وَلَهُ الْجَوَارِ
 الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ
 فَبِأَيِّ آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكذَّبَانِ،
 (رحمان - ۱)

اُس خدا نے دونوں دریاؤں کو اس طرح
 ملایا ہے کہ دونوں اکٹھے ہو جاتے ہیں،
 اور ان دونوں کے بیچ میں ایک پردہ ہے
 کہ ایک دوسرے پر دست درازی نہیں کرتے،
 تو تم دونوں اپنے پروردگار کی کن کن صفتوں کا
 انکار کرو گے، ان سے موتی اور مونگے نکلتے ہیں تو
 تم دونوں اپنے پروردگار کی کن کن صفتوں کا انکار
 کرو گے اسی کے وہاں ہیں جو اونچے پہاڑوں
 کے مانند بادبان اڑائے سمندر میں چلتے ہیں تو تم
 دونوں اپنے پروردگار کی کن کن صفتوں کا انکار کرو گے،

یہ جہاز موافق ہوا کے زور اور اس کے سہارے سے چلتے تھے،

وَمِنْ آيَاتِهِ أَنْ يُرْسِلَ الرِّيحَ

مُبَشِّرَاتٍ وَلِيُذِيقَكُمْ مِنْ

رَحْمَتِهِ وَلِتَجْرِيَ الْفُلُكُ

بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ

وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ،

(روم - ۵)

شکر ادا کرو،

ان اوپر کی آیتوں سے یہ بالکل ظاہر ہے کہ اہل عرب میں اس

وقت کشتی بانی اور جہاز رانی سے تین کام لئے جاتے تھے،

۱۔ کشتیوں سے مچھلیوں کا شکار،

۲۔ دریا سے موتیوں اور مونگوں کا نکلانا،

۳۔ سوداگری اور تجارت کے سامان و اسباب کو دوسرے ملکوں

میں لے جانا، اور فائدہ اٹھانا،

ناپید اکنا ر سمندروں میں لکڑی کے چند تختوں پر ہواؤں کے

رحم و کرم پر ضعیف و ناتواں انسانوں کا سفر کس قدر خطروں سے لبریز

تھا، ایسی حالت میں کبھی ان جہازوں کا مقابلہ جب مخالف ہواؤں سے

ابرو باد سے، اور طوفانوں سے پڑتا ہوگا، تو ہر طرف سے پانی کی موجوں میں
 موت کا کس قدر و خروش مسطر نظر آتا ہوگا، ان مایوسیوں کے بادل میں
 اگر امید کی بجلی کسی طرف سے چمکتی ہوگی، تو وہ صرف قدرت والے
 خدا سے واحد کی نگاہِ کرم سے،

وَآيَةٌ لِّمَنۢ لَّمۡ يَحْمِلۡنَا ذُرِّيَّتَهُمْ
 فِي الْفُلِّ الْمَشْحُونِ وَخَلَقْنَا
 لَهُم مِّنۢ مِّثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ
 وَإِن نَّشَأۡنَا لُغُرۡبَابًا صَبْرًا
 لَّهُمْ وَلَا هُمْ يَنْفِقُونَ إِلَّا
 رَحْمَةً مِّنَّا وَمَتَاعًا إِلَىٰ حِينٍ
 اور ان کے لئے (ہماری) ایک نشانی یہ ہے
 کہ ہم نے ان کی اولاد کو بھروسے جہاز
 میں لا دیا ہے، اور بھی اسی قسم کی سواریاں
 ان کے لئے پیدا کیں، اور اگر ہم چاہیں تو
 ان کو ایسا ڈوبو دیں، کہ پھر مدد کی کوئی
 آواز بھی نہ نکلے، اور نہ وہ بچائے جا سکیں
 لیکن ہماری رحمت ہی، اور دنیا میں کچھ دن

کیلئے آرام اور چین ان کو اٹھالینا، (س۔ ۳)

دوسری آیت میں عام اہل عرب اور خصوصاً قریش کو انسان
 کی فطری زندگی، اور عاجزی ہمدروں میں وقت پر خدا کی یاد اور
 نجات کے بعد پھر بادۂ غفلت کی سرشاری کا عکس ان کے ذاتی تجربہ
 و مشاہدہ کے آئینہ میں دکھایا گیا ہے،

فَاذۡرِكُوۡنَا فِي الْفُلِّ دَعۡوًا ۗ
 توجب وہ جہاز میں سوار ہوتے ہیں تو

فُحْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ، فَلَمَّا بَرَّسَ خُلُوصَ كَيْفِ خَدَا كُو بَكَارَتِي هِي
 نَجْمُهُ إِلَى الْبِرِّ إِذَا هُمْ يَشْكُرُونَ، (عنكبوت - ۷)

اسی مضمون کو ایک دوسری آیت میں مؤثر طریقہ سے ادا کیا ہے

لَمَّا تَرَ آتَ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيكَ مِنْ آيَاتِهِ ط إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ وَإِذَا غَشِيَ مَوْجٌ كَالظُّلْمِ دَعَا اللَّهَ فَحْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ، فَلَمَّا نَجَّمُوا إِلَى

الْبِرِّ فَمِنْهُمْ مُقْتَصِدٌ وَ مَا يُحَدِّثُ بآيَاتِنَا إِلَّا كَلِمَةً مَخْتُومَةً خَتَامًا كَقُوفٍ (لقمان - ۲۷)

اس سے زیادہ دلنشین طریقہ سورہ بنی اسرائیل میں اختیار کیا گیا ہے اس میں پہلے اللہ تعالیٰ نے اپنے احسانات بتائے ہیں

پھر انسان کی ناشکر گزاری ظاہر کی ہے،

رَبُّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفُلُوكَ
تھارا پروردگار وہی ہے جو جہاز کو تھامنے
فِي الْبَحْرِ لِيَتَّبِعُوا مِنْ فَضْلِهِ
سمندر میں چلاتا ہے، تاکہ تم اس کی
إِنَّهٗ كَانَ بِكُمْ رَحِيْمًا، وَإِذَا
ہر بانی کو تلاش کرو، وہ تم پر
مَسَّكُمْ الضُّرُّ فِي الْبَحْرِ ضَلَّ
مہربان ہے، اور جب سمندر میں
مَا تَدْعُونَ إِلَّا آيَاهُ فَلَمَّا
کوئی آفت تم کو آتی ہے تو اس خدا سے
نَجَّكُمْ إِلَى الْبَرِّ أَعْرَضْتُمْ
برحق کے سوا سب جھوٹے معبود بھول
وَكَانَ الْإِنْسَانُ كَفُورًا
جاتے ہیں، اسی کو پکارتے ہیں، پھر
أَفَأَمِنْتُمْ أَنْ يَخْشِفَ بِكُمْ
جب وہ تم کو اس مصیبت سے نجات
جَانِبَ الْبَرِّ أَوْ يُرْسِلَ عَلَيْكُمْ
دیکر خشکی میں لاتا ہے، تو پھر جاتے
حَاصِبًا تُمْرًا لَا تَجِدُوا لَكُمْ
ہو، اور ہے انسان بڑا ناشکر گزار
وَكَيْدًا، أَمْ أَمِنْتُمْ أَنْ
کیا تم کو اس سے امن ہے کہ وہی خدا
يُعِيدَ لَكُمْ فِيهِ تَارَةً أُخْرَى
تم کو زمین کی خشکی میں دھندلا دے
فَيُرْسِلَ عَلَيْكُمْ قَاصِفًا
اور تھپیرریگستانی طوفان بھیج دے،
مِنَ الرِّيحِ فَيُغْرِقَكُمْ بِسَاءِ
تو پھر تم کو اپنے لئے کوئی حمایتی نہ
كُفْرًا تُمْرًا لَا تَجِدُوا لَكُمْ
ملے، یا کیا تم کو چین ہو گیا ہے کہ وہ
عَيْنَابِهِ تَبِيْعًا وَقَدْ كَرِهْنَا
تم کو دوبارہ سمندر میں نہ لانے گا

بَنِي إِدْمَرَ وَحَمَلْنَا هُمْ فِي الْبَيْتِ
 وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِنَ الطَّيِّبَاتِ
 پھر تمہاری ناشکری کے سبب تم پر
 سخت طوفان بھیجے، پھر تم کو فی ذمہ دار
 ہمارے پاس نہ پاؤ، ہم نے آدم کے بیٹوں
 کو عزت دی، اور ان کو خشکی اور تری
 میں سواری دی، اور ان کو اچھی چیزوں

رہی اسرائیل۔ « میں سے روزی دی،

اس مرقع کی سب سے زیادہ موثر اور دلنشین تصویر ذیل کی
 آیتوں میں ہے، ایسا معلوم ہوتا ہے کہ سمندر موجیں لے رہا ہے، جہاز
 میں ہم سواری ہیں، جہاز آہستہ آہستہ چل رہا ہے، کہ دفعہ ہوا میں اٹھیں،
 موجوں میں تلاطم ہوا، جہاز کا بادبان ٹوٹا، تختے ہلنے لگے، اور جہاز
 کے مسافر چھین مار مار کر دعا و زاری میں مصروف ہیں، اور آئینہ
 کے لئے خدا سے قول و قرار کر رہے ہیں،

هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ
 وَالْبَحْرِ حَتَّىٰ إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلِ
 وَجَرَئِينَ بِمِمْبَرٍ رِيحٍ طَيْبَةٍ
 وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ
 عَاصِفٌ وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ
 وہی خدا جو تم کو خشکی اور تری میں
 چلاتا ہے، یہاں تک کہ جب تم
 جہازوں میں سواری ہوتے ہو، اور
 وہ جہاز تم کو نیکر موافق ہو، ایسا
 چلتے ہیں، اور مسافر خوش ہو رہے

مِنْ كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُمْ
 أَحْبَبَ بِهِمْ دَعَا اللَّهَ مُخْلِصِينَ
 لَهُ الدِّينَ لَئِنِ أَنْجَيْتَنَا مِنْ
 هَذِهِ لَنُكْفُرَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ
 فَلَمَّا أَنْجَيْنَاهُمْ إِذَا هُمْ يَبْغُونَ
 فِي الْأَرْضِ بِغَيْرِ الْحَقِّ

(یونس - ۳)

ہوتے ہیں، کہ ہر طرف سے موجیں اٹھ کر
 آتی ہیں، اور ان کو گمان ہوتا ہے کہ
 وہ اب گھر گئے، اور خدا کو نہایت خلوص
 سے پکارا اٹھتے ہیں، کہ بارالہا اگر تُوٹنے
 اس آفت سے نجات دی تو ہم تیرے
 شکر گزار بن جائیں گے، تو جب خدا نے
 ان کو نجات دی تو وہ خشکی میں اتر کر

ناحق فساد پچاتے ہیں،

ان آیتوں میں جہازوں کے خطرے، مسافروں کی گریہ و زاری
 پھر خلاصی اور زمین میں اتر کر اس مصیبت کے بھول جانے کی جو مؤثر
 کیفیت بیان کی گئی ہے، اُس سے ظاہر ہوتا ہے کہ یہ وہ واقعات ہیں
 جو تکرار کے مخاطب عربوں کو اور قریشیوں کو دن رات پیش
 آنے رہتے تھے،

جہازوں کو ہوا کے طوفان سے بچانے، اور مختلف ملکوں تک مناسبت
 ہواؤں کے ذریعہ صبح و سلامت پہنچنے کے لیے اس کی ضرورت ہے، کہ
 طوفانوں کی خاص علامتوں، اور مختلف موسموں میں ہواؤں کی مختلف
 سمت و رفتار کا صحیح علم ہو، اہل عرب کو ان باتوں میں خاص کمال تھا،

ریگستانی اور ساحلی ملک کے باشندوں کی حیثیت سے ان کو طوفانوں کی علامتوں کے پہچاننے کا خاص ملکہ تھا، ان عرب جہازرانوں کے نزدیکی جنوب و شمال، قبول، دبور، تیمنا، جرپیا، نکبار، واجن، ازیت، بادخش، حرجف، صاروت، وغیرہ بازہ قسموں کی ہوائیں تھیں، تیمنا، جنوبی ہوا کا نام تھا، عبری میں تمین جنوب کو کہتے ہیں، جرپیا، شمالی ہوا کو کہتے تھے، یہ یونانی میں گریپس ہے، بادخش تو ظاہر ہے کہ فارسی کا بادخش (اچھی ہوا) ہے، ان ہواؤں کی مختلف سمت رفتار اور ان کی خاصیتوں سے اور ہوا کی دوسری مختلف قسموں سے ان کو بڑی واقفیت تھی، ان کے لئے عربوں کی زبان میں الگ الگ نام ہیں، اور ان میں اس فن کے بڑے بڑے ماہر تھے، علم الانوار اور علم ہماہب الریاح کا ان میں خاص رواج تھا، عربوں کے علم انوار پر بعد کو عربی زبان میں بڑی بڑی کتابیں لکھی گئی ہیں، جن میں ان کے تجربوں کا ذکر ہے، اور ان کے اشعار سے ان کا ثبوت ہم پہنچایا گیا ہے، ان میں سب سے اہم کتاب ابو حنیفہ دنیوری المتوفی ۲۲۵ھ کی کتاب الانوار ہے،

قرآن پاک کی یہ نہیں انہی چیزوں کی طرف اشارہ کرتی ہیں:

لے صفة جزيرة العرب لابى محمد الحسن ابن حانك الهدانى اليمنى المتوفى ۳۳۴ھ
جلد اول صفحہ ۱۵۵ بریل،

وَمِنْ آيَاتِهِ أَنْ يُرْسِلَ الرِّيحَ
مُبَشِّرَاتٍ لِيُنزِلَ عَلَيْكُمْ مِنْ
رَحْمَتِهِ وَيُجَرِّيَ الْفُلُوكَ بِأَمْرٍ
وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ
تَشْكُرُونَ .
(روم - ۵)

اور اس کی قدرتوں میں سے یہ ہے کہ
وہ خوشخبری دینے والی ہوائیں چلا کر
اور تاکہ وہ تمہیں اپنی رحمت سے لذت
کرے، اور تاکہ جہاز اس کے حکم سے چلیں
اور تاکہ اسکی مہربانی کی تلاش کرو، اور
تاکہ شکر کرو،

سمندروں میں سفر کے موقع پر ہے،
فَيُرْسِلْ عَلَيْكُمْ قَاصِفَاتٍ
الرِّيحِ فَيُغْرِقَكُمْ، (اسرائیل،)
حَتَّى إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلِكِ
وَجَرَيْنَ بِيَمْرِ بَرِيحٍ طَيْبَةٍ
وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رَاحَةٌ
عَاصِفٌ، (یونس - ۳)

پھر تم پر ہوا کا سخت طوفان بھیجا کہ تمہیں
ڈبو دے،
یہاں تک کہ تم جہازوں میں ہو، اور وہ
موافق ہوا میں چل رہے ہوں، اور
مسافر خوش ہوں اتنے میں تند و تیز
طوفان آجائے،

قرآن سمندروں میں جہازوں کا ذکر کر کے کہتا ہے،

وَتَصْرِيفِ الرِّيَّاحِ وَالسَّحَابِ
الْمُسْتَرْبِئِينَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ
لَا يَتَّبِعُونَ لِقَوْمٍ يَعْقِلُونَ، (بقرة - ۲۰)

اور ہواؤں کے الٹ پھیر اور اس بادل میں
جو آسمان و زمین کے بیچ میں کام میں لگا ہوا
ہے عقلمندوں کے لئے نشانیاں ہیں

یہ جہازوں کو رات چلا کرتے تھے، دن کو تو پہاڑوں سے، راستوں سے اور ساحلوں کی علامتوں سے منزل مقصود کا پتہ چلتا تھا، لیکن رات کی تاریکیوں میں ستاروں کے ذریعہ سے سمتوں کا پتہ چلاتے تھے، اہل عرب کو اس فن میں بھی خاص ملکہ تھا، ان کے اشعار ستاروں کی تلیموں سے بھرپور ہیں، اسی لئے وہ اکثر ستاروں کو ملکوں کے ناموں سے اور ملکوں کی جا سے وقوع کو ستاروں کی سمتوں کی تعیین سے ادا کرتے تھے، نبات النعش، فرقدین، ثریا، شعری، سہیل، زہرہ، دبورا، دبران، اور بیسیوں ستاروں کو ان کاموں میں وہ استعمال کرتے تھے، سہیل کو سہیل یانی، شعری کو شعری الیمانہ وغیرہ کہتے تھے، ثریا کے غروب سے موسم کے تغیر کا پتہ چلاتے تھے، اسی لئے قرآن میں ہے،

وَالنَّجْمِ إِذَا هَوَىٰ (نجمہ) قسم ہے ستارہ ثریا کی جب وہ گرے،

اس موضوع پر دائرۃ المعارف حیدرآباد نے امام مرزائی المتوفی

۱۳۵۳ھ کی کتاب اللازمۃ واللاکنۃ مفید کتاب شائع کر دی ہے،

قرآن پاک سے بھی اس فن میں اہل عرب کا کمال ثابت ہوتا ہے

پہلے جہازوں کا ذکر کر کے فرمایا،

وَأَلْقَىٰ فِي الْأَرْضِ رَوَاسِيَٰ اور اللہ نے زمین میں ٹکڑے والدیئے ہیں

ان تَمِيدَ بِكُمْ وَأَنْهَارًا وَسُبُلًا
لَّعَلَّكُمْ تَعْتَدُونَ، وَعَلَامَاتٍ
وَبِالنَّجْمِ هُمْ يَعْتَدُونَ،

کہ وہ تم کو لیکر بہ نہ جائے اور دریا اور
راستے بنا دیتے تاکہ تم کو راستوں کی پہچان
ہو، اور علامتیں بنا دیں، اور ستارے

(نحل - ۲)

وَهُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ النُّجُومَ
لِتَعْتَدُوا بِهَا فِي ظُلُمَاتِ اللَّيْلِ
وَالنَّجْمِ، قَدْ نَصَّلْنَا آيَاتٍ
لِّقَوْمٍ يَعْلَمُونَ،

اور وہ خدا وہی ہے جس نے تمہارے
لئے ستارے بنائے، تاکہ تم ان سے
خشکی اور تری کے اندھیروں میں راستے
پاؤ، ہم نے جاننے والوں کے لئے

(العام - ۱۲)

لیکن رات کی خوفناک تاریکیوں، طوفانوں اور ابرو باد میں جب
یہ آسمانی چراغ بھی بجھ جائیں، تو جہاز کے مسافروں کی قلبی کیفیت
کا اندازہ لگایا جاسکتا ہے، اس منظر کی یہ کیسی ہولناک تصویر ہے،

أَوْ كَظُلُمَاتٍ فِي بَحْرٍ لَّجِيئٍ يَغِيثُهُ
مَوْجٌ مِّنْ فَوْقِهِ مَوْجٌ مِّنْ
فَوْقِهِ سَحَابٌ ۗ ظُلُمَاتٌ
بَعْضُهَا فَوْقَ بَعْضٍ ۗ إِذَا
أَخْرَجَ يَدَهُ لَمْ يَكِدْ يَرَاهَا

یا کسی نہایت ہی گہرے سمندر میں تاریکیوں
کے مانند سمندر پر موجیں چھانی ہوں
ان کے اوپر اور موجیں ہوں ان کے

اوپر ابر چھایا ہو، اندھیرے پر اندھیرے،
مسافر اگر اپنا ہاتھ نکالے تو وہ اسکو

مسافر اگر اپنا ہاتھ نکالے تو وہ اسکو

مسافر اگر اپنا ہاتھ نکالے تو وہ اسکو

مسافر اگر اپنا ہاتھ نکالے تو وہ اسکو

وَمَنْ لَمْ يَجْعَلِ اللَّهُ لَهُ نُورًا فَمَا لَهُ مِنْ نُورٍ (نور-۵) دیا، تو اس کے لئے کوئی نور نہیں،

اگر قریش اور اہل عرب کو اس قسم کے بحری سفروں کا یعنی تجربہ نہ ہوتا تو یہ تمثیلیں ان کے لئے کیا اثر پیدا کر سکتی تھیں، ان تاریکیوں میں خدا کی نگاہِ کرم جس طرح مشعلِ بنکر سمندر کی خوفنا منزل میں ان کی رہنمائی کرتی تھی، اس کا کتنا اثر عربوں کے دل پر ہوگا، قرآن نے خدا کی شہنشاہی کے ثبوت میں ان کی اس اثر پذیری کو کس طرح استعمال کیا ہے،

أَمْ نَجْعَلُ الْأَرْضَ قَرَارًا وَ
جَعَلْنَا خَلْقًا أَنْهْرًا وَجَعَلْنَا
رَأْسًا وَجَعَلْنَا بَيْنَ الْبَحْرَيْنِ
حَاجِزًا وَاللَّهُ بِبَدَنِكَ
أَكْثَرُ هَدًى لَا يَعْلَمُونَ، أَمْ نَجْعَلُ
يُحْيِي الْمَيِّتَ إِذَا دَعَا وَ
يَكْشِفُ السُّوءَ وَجَعَلَكُمْ خُلَفَاءَ
فِي الْأَرْضِ وَاللَّهُ مَعَ الَّذِينَ
قَلِيلًا مَّا تَذَكَّرُونَ، أَمْ نَجْعَلُ

ہاں کس نے زمین کو ٹھہرا دیا، اور اس کے
بیچ بیچ میں دریا بنائے، اور پہاڑ پیدا
کئے، اور دو سمندروں کے بیچ میں یوں
کھڑی کی، کیا خدا سے برحق کے ساتھ کوئی
اور خدا، یہ اکثر نادان ہیں، ہاں گرفتار
بلا جب پکارے تو اس کی پکار کون
سناتا ہے، اور مصیبت کو دور کرتا ہے،
اور تم کو زمین کا خلیفہ بناتا ہے، کیا خدا کے
برحق کے ساتھ کوئی اور خدا تم کو بہت

وہ بیان دیتے ہو، ہاں تم کو خشکی اور
ترسی کے اندھیروں میں کون راہ
دکھاتا ہے اور کون اپنی رحمت کے
آگے آگے خوشخبری پہنچانے والی ہواؤں
کو بھیجتا ہے، کیا خدائے برحق کیساتھ
کوئی اور خدا، اللہ ان شرکیوں سے
پاک ہے، جن کو یہ مشرک خدا کا ساجھی
بناتے ہیں،

يُضِلُّكُمْ فِي ظُلُمَاتٍ لَّيْلٍ
وَالْبَحْرِ وَمَنْ يُرْسِلِ الرِّيحَ
بُشْرًا بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِهِ
عَالِمٌ مَعَ اللَّهِ تَعَالَى اللَّهُ
عَمَّا يُشْرِكُونَ

(نمل-۵)

کتنا موثر اور دلنشین طرز بیان ہے، دوسری جگہ ہے،

کہدے کہ تم کو کون خشکی اور تری کی اندھیروں
میں بچاتا ہے، تم اس سے گڑگڑا کر او
چپکے چپکے دعائیں مانگتے ہو کہ اگر اس
بلا سے اس نے نجات دی تو تم اسکے
شکر گزار بنائیں گے، کہہ کہ وہ اللہ ہی
ہے جو تم کو اس سے اور ہر مصیبت
سے نجات دیتا ہے، پھر تم اس کا
شریک ٹھہرانے لگتے ہو،

قُلْ مَنْ يُجِيبُكُمْ مِّنْ ظُلُمَاتِ
الْبُيُوتِ وَالْبَحْرِ تَدْعُونَهُ تَضَرُّعًا
وَخَفِيَّةً لَّيِّنًا أَجْنَابًا مِّنْ
هُدَاهِ لَنَكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ
قُلِ اللَّهُ يُجِيبُكُمْ مِنْهَا وَمِنْ
كُلِّ كَرْبٍ تَقْرَأُ تَشْرِكُونَ

(العنكبوت-۸)

یہ اندازِ بیان اس بات کی کھلی شہادت ہے کہ اہل عرب بکثرت بحری آمد و رفت رکھتے تھے، اور اس قسم کے منظر اپنی آنکھوں سے دیکھتے تھے۔

عہدِ نبوت میں عربوں کے بحری سفر

اب ہم اُس زمانہ میں ہیں، جب جاہلیت کا سیاہ بادل چھٹکر نبوت کا نور طلوع ہو رہا تھا، تاہم عربوں نے ہنوز اُس نور کو اپنے سینوں میں جگہ نہیں دی تھی، اور عربوں کے تمام قدیم ملکی رسم و رواج اسی طرح قائم تھے، اس عہد میں جو کچھ نظر آئے گا، وہ عربوں کا قدیم کیر کڑ سمجھنا چاہیے۔ اس زمانہ میں ہم کو اہل عرب ادھر ادھر جہازوں پر آتے جاتے دکھائی دیتے ہیں، اور حبش کا بحری ملک تو ان کا دوسرا وطن معلوم ہوتا ہے، جب جی چاہا عرب آگئے، اور جب چاہا حبش چلے گئے، بحرِ احمر میں رومیوں کی آمد و رفت تھی، چنانچہ ایک رومی تجارتی جہاز اس زمانہ سے کچھ پہلے جدہ کے قریب ٹوٹ گیا تھا، جس کے ٹخنے قریش نے خرید کر خانہ کعبہ کی چھت میں لگائے تھے،

کہ میں جب مسلمانوں پر ظلم و ستم کا طوفان اٹھا تو آنحضرت صلعم نے مسلمانوں کو سمندر پار حبشہ جانے کی اجازت دی، چنانچہ شہِ نبوی

سلسلہ سیرۃ ابن ہشام ذکر بنائے کعبہ،

میں گیا رہ مرد اور چار عورتوں کا قافلہ روانہ ہوا، اور جب جدہ پہنچا تو وہاں دو تجارتی جہاز حبشہ جانے کے لئے تیار تھے، چنانچہ وہ اُس پر سوار ہو کر حبشہ پہنچ گیا، اس کے چھپے پھر قریش کی سفارت حبشہ پہنچی، اور ناکام آئی۔ آنحضرت صلعم کی دعوت و تبلیغ سے مکہ میں قریش کے مسلمان ہو جانے کی غلط خبر فوراً حبشہ پہنچی، اور بعض مسلمان پھر سمندر طے کر کے مکہ واپس آگئے، اور فوراً ہی پھر انہی مسلمانوں کا قافلہ حبشہ روانہ ہو گیا، جب آپ نے مدینہ منورہ ہجرت کی تو حبشہ سے بعض مسلمان واپس مدینہ آگئے، سب میں آپ نے عمرو بن ایسہ ضمیری کو نامہ مبارک لکھ کر نجاشی کے پاس حبشہ بھیجا، اس سال نجاشی نے ساٹھ آدمیوں کا ایک وفد مرتب کر کے آپ کے پاس بھیجا، جہاز بد قسمتی سے بیچ سمندر میں تباہ ہو گیا، سب میں حبش کے قریشی ہاجرین مدینہ کے لئے روانہ ہوئے، ام المومنین ام حبیبہؓ بھی واپس آئیں، نجاشی نے دو جہازوں پر ان کو سوار کر کے بھیجا، یہ جہاز مدینہ کی بندرگاہ جار میں آکر ٹھہرے، یہ مقام بحر احمر کے عرب ساحل پر ایلہ (عقبہ) سے دن منزل پیچھے ہے، اور یہاں سے مدینہ ایک دن رات کی راہ ہے، شاید بیچ کے پاس ہوگا۔

مین سے قبیلہ اشعر کے تقریباً باؤن نو مسلم عرب مدینہ کے آئے

سے جہاز میں سوار ہوئے، ہوا کا رخ بدل گیا تو جہتہ پہنچ گئے، وہاں مکہ کے
 ہاجر مسلمان موجود تھے، انھوں نے ان کا خیر مقدم کیا، اور ان کو اپنے
 ساتھ شام میں لیکر جہاز پر روانہ ہوئے، تو اس وقت پہنچے، جب مسلمان
 خیر فتح کر رہے تھے، ان لوگوں کا نام اهل السفینۃ پڑ گیا،

یہ تو مشرقی سمندر کی سیر تھی، مغرب میں بحر روم میں بھی ان کی آمدورفت
 اس عہد میں جاری تھی، نخم اور جذام شام کی سرحدوں میں آباد تھے، اور
 رومیوں سے ان کے تعلقات تھے، ان میں اکثر رومیوں کے اثر سے عیسائی
 بھی ہو چکے تھے، ان ہی میں ایک شخص تیم داری تھے، وہ مسلمان ہو کر جب
 مدینہ آئے تو اپنا قصہ یوں بیان کیا کہ وہ نخم و جذام کے تیس آدمیوں کیساتھ
 ایک بحری جہاز پر سوار ہوئے، ہوا مخالف چلی تو ایک مہینہ تک وہ سمندر
 ہی میں رہے، جہاز تباہ ہوا، اور وہ اس کو چھوڑ کر ساتھ کی چھوٹی کشتیوں
 پر سوار ہوئے، اور ایک جزیرہ میں پہنچے،

راوی کو شبہ ہے کہ یہ قصہ بحرین کا ہے یا بحر شام کا، مگر نخم و جذام
 کا تعلق اس کو بحر شام میں متعین کر دیتا ہے،

اسنی تفصیل کے بعد مصر کے ایک مشہور عیسائی مورخ جرجی زیدان
 کی معروف تصنیف التمدن الاسلامیہ جس پر حضرت الاستاذ علامہ شبلی
 لہ صحیح مسلم فضائل الاشعریین، لہ صحیح مسلم ذکر دجال،

کی تنقید مصر اور ہندوستان میں شائع ہو چکی ہے) کے چند فقرے نقل کرنا چاہتا ہوں،

”اہل عرب اسلام سے پہلے دریائی سفروں کے عادی نہ تھے، البتہ یمن کے بادشاہوں کے پاس جو حمیر اور سبا سے تعلق رکھتے تھے کچھ کشتیاں تھیں، اس لئے کہ یہ خشکی و تری دونوں میں تجارت کرتے تھے، مگر حجازی عرب ہمیشہ دریائی سفر سے ڈرا کرتے تھے، ان کو سمندر میں قدم رکھنے کی جرأت نہیں ہوتی تھی،

(جلد اول ذکر اساطیل البحر)

ہماری اوپر کی پوری بحث سن لینے کے بعد ان چند سطروں میں جو کچھ کہا گیا ہے، کوئی صاحب علم اس کی تائید کی جرأت کر سکتا ہے؟

اسلام کا دور

اسلام نے عربوں کو جس طرح ایک نیا مذہب دیا، ایک نیا تمدن بھی بخشا، اُس نے عربوں کے پر اگندہ اور پریشان اجزاء کو اخوت کے ایک شیرازہ میں باندھ کر ایک قوم بنا دیا، ان کی تجارتی اور سیاسی رگوں میں جوشِ ترقی کا نیا خون بھر دیا، آنحضرت صلعم کے زمانہ نبوت

تک تو اسلام عرب کی چار دیواری میں محدود رہا، حضرت ابو بکرؓ کے دو سالہ عہد میں وہ عراق و شام کی سرحدوں میں داخل ہو گیا، حضرت عمرؓ کی خلافت میں وہ ایک طرف فارس و خلیج فارس اور دوسری طرف شام و فلسطین سے گذر کر مصر و اسکندریہ تک پہنچ گیا، یہ دونوں دنیا کی دو عظیم ایشیا قوموں کے دریائی مرکز تھے، خلیج فارس کسری کا، اور بحر روم قیصر کا بحری شکرگاہ تھا،

خلیج فارس کے پرانے بندرگاہ کا نام ابلیہ تھا، جو ایرانیوں کی بحری تجارت کی منڈی تھی، یہیں سے جہازات ہندوستان اور چین کو روانہ ہوتے تھے، اسی طرح بحر روم میں یہی حیثیت اسکندریہ کی تھی جو سسٹینہ اندلس، شمال افریقہ اور یورپ کا ناکہ تھا، دونوں طرف کے عرب کشور سمندر کے وہانوں پر پہنچ کر آگے بڑھنے کی اجازت کے لئے بیتاب تھے مگر خلیفہ وقت حضرت عمرؓ نے اجازت نہ دی، مگر بائیں ہمہ انکی اجازت کے بغیر پرچوش عرب افسروں نے بحری تاخت شروع کر دی، حضرت عمرؓ کی ممانعت کی وجہ یہ نہ تھی کہ وہ سمندر کے خوفناک خطروں سے گھبراتے تھے، جیسا کہ اس قصہ سے سمجھا جاسکتا ہے کہ انھوں نے افسروں سے پوچھا کہ سمندر کی حالت نکھو تو کسی نے جواب میں لکھا "دود علی عود" ایک تنہا کثیر ایک لکڑی پر کھڑا ہے۔ بلکہ وجہ یہ تھی کہ عربوں کو بحری جنگ کا تجربہ

تہ تھا، اور رومی اور ایرانی اس میں ماہر تھے، اور اتفاق یہ پیش آیا کہ عربوں نے بحرین کے راستہ سے جہازوں کے ذریعہ سے ایران کے صوبہ فارس پر جو بحری حملہ کیا وہ ناکام رہا، اور اس میں اون کا سخت نقصان ہوا، یہ زمانہ حضرت عمرؓ کا تھا، اور علاء بن الحضرمی بحرین کے گورنر تھے، اور انہی نے یہ حملہ کیا تھا، حضرت عمرؓ کو اس کی اطلاع ہوئی تو سخت ناراض ہوئے،

مصر و شام میں امیر معاویہ گورنر تھے، انہوں نے چاہا کہ رومیوں پر بحری حملہ کیا جائے، حضرت عمرؓ سے اجازت چاہی، مگر انہوں نے اجازت نہ دی، اور لکھ بھیجا،

وقد علمت ما لقی العلاء

تمہیں معلوم ہے کہ میں نے اس پر علاء

منی (طبری ۲۸۲۲) کو جو سزا دی،

بہر حال جنگی جہاز رانی کا سب سے پہلا معرکہ عربوں کی تاریخ میں یہی ہے یعنی یہ کہ بحرین کے گورنر علاء بن الحضرمی نے بحرین میں جہازوں کا انتظام کیا، اور دریائی راستہ سے ایران کے صوبہ فارس پر حملہ کیا، ایرانیوں نے ساحل کی طرف بھی اور آگے سے بھی ان کو گھیر لیا، اور وہ محصور ہو گئے، بالآخر جب خشکی کی راہ سے عربوں کو کمک پہنچی تو ان کو خلاصی ملی، اور شہر

فتح ہوا،

لیکن دوسری طرف پر امن جہاز رانی کا عہد بھی حضرت عمرؓ
 نیل اور قلزم کو ملا دینا،

ہی سے شروع ہو گیا۔ اور اس کے لئے ایک قدرتی
 سبب پیدا ہو گیا، ۱۸۰۰ء میں عرب میں مشہور قحط پڑا، اس کے لئے حضرت
 عمرؓ نے مصر سے غلہ کا انتظام کیا، مگر خشکی کے راستہ سے یہ غلہ دیر میں پہنچتا
 تھا، اس لئے یہ کیا کہ دریا سے نیل سے ۶۹ میل لمبی ایک نہر نکال کر نیل
 کو بحر احمر سے ملا دیا، یہ کام چھ مہینہ کی ان تھک محنت میں انجام پایا، اور
 پہلے ہی سال میں جہاز ساٹھ ہزار اردب غلہ لیکر نیل سے بحر قلزم میں
 داخل ہوئے، اور مدینہ کے بندرگاہ جا رہے تھے اگر لنگر انداز ہوئے،

یہ نہر مدتوں تک جاری رہی، اس سے مصر و عرب کی بحری
 تجارت کو بے حد فروغ ہوا، عسکری بن عبدالعزیز اموی (۱۸۰ء) تک
 یہ کام دیتی رہی، پھر عمال کی بے پروائی سے یہ جا بجا سے اٹ گئی، اور
 منصور عباسی نے ایک سیاسی مصلحت سے اس کو بند کر دیا، پھر صفات
 ہوئی، اور مدتوں تک جاری رہی،

نہر سویر کا تخیل | عمرو بن العاص جو مصر کے گورنر تھے، سب سے پہلے ان کے
 ذہن میں خیال آیا کہ بحر احمر اور بحر روم کے بیچ سے خاکناے سویر ہٹا دیا جائے

لے مقرزی وحسن المحاضرة ذکر نہر امیر المومنین،

اور ان دونوں ہندروں کو باہم ملا دیا جائے، مگر حضرت عمرؓ نے اُن کی اس رائے کی مخالفت کی، ابو الفدا اپنے جغرافیہ میں ابن سعید مغربی کے حوالہ سے لکھتا ہے،

عند الفرما یقرب بحر الروم فرما کے پاس بحر روم اور بحر احمر میں ستریل
من بحر القلزم حتی یبقی بینہما کافرق رہ جاتا ہے، ابن سعید کا بیان
نحو سبعین میلًا قال وكان ہے کہ عمرو بن عاص نے چاہا تھا کہ ان
عمرو بن العاص اراد ان یخرف دونوں کی بیچ کی زمین اس مقام
ما بینہما فی مکان یعرف تک جکانام ذنب التمساح ہے،
بذنب التمساح فنھاہ عمر کاٹ دے، تو عمر بن خطاب نے اس
بن لخطاب وقال کانت الرو تجویز کو رد کر دیا، اور اس نے بیان
تخطف الحجاج کیا کہ رومی حاجیوں کو راستہ سے

اڑا لیجاتے تھے،

دورانِ نبی عمرؓ نے جس خطرہ کے ڈر سے اس تجویز کو رد کر دیا تھا،
آج شاید مشرق کا کوئی نادان ایسا نہ ہوگا، جو اس کو نہ سمجھ سکتا ہو،
خلیج فارس کی سمت میں ایرانیوں کے زمانہ میں ابلہ نام ایرانی
بندرگاہ تھا، اس پر ۱۲۱ھ میں عربوں نے قبضہ کیا، اس طرح حضرت عمرؓ
لہ تقویم البلدان ابو الفدا ص ۱۵۲ پر

ہی کے عہد میں عربوں کے پاس ڈوبڑے تجارتی بندرگاہ ہو گئے، ایک
بکر احر کے عرب ساحل پر جارا، اور دوسرا خلیج فارس کے عراقی ساحل پر
ابلیہ،

جارا یہ بکر احر کے عربی ساحل پر غالباً موجودہ بنیعی کے پاس آباد تھا، حبشہ
سے جو مسلمان سسٹہ میں واپس آئے تھے، وہ اسی جارا کے بندرگاہ پر آکر
اترے تھے، اس سے معلوم ہو گا کہ اسلام سے پہلے سے معروف تھا، اسکے
بعد حضرت عمرؓ کے زمانہ میں جب مصر و شام فتح ہوا تو اس کی حیثیت اور
بڑھ گئی، پھر جب دریائے نیل اور بکر احر کو نہر کاٹ کر ملا دیا گیا تو اس نے
مرکزی حیثیت حاصل کر لی، خصوصاً جب کہ مدینہ منورہ پایہ تخت، اور یہ
اس کا بندرگاہ تھا، ہر طرف سے سامان و اسباب لدا کر یہاں آتے
تھے، حبشہ، مصر، عدن، ہندوستان اور چین تک سے جہاز یہاں آکر
لنگر انداز ہونے لگے، اسلام کی ابتدائی صدیوں میں اس کی رونق بڑھتی
رہی، علم و فن کا بھی چرچا ہوا، بڑے بڑے اہل علم یہاں پیدا ہوئے اور
بڑی بڑی عمارتیں یہاں بنیں۔

جارا کے مقابل ایک میل لمبا اور ایک میل چوڑا سمندر میں جزیرہ
تھا، جہاں کشتیوں پر بیٹھ کر جاتے تھے، اس کا نام قراف تھا، یہ خاص حبشہ سے

ملہ معجم البلدان یا قوت جارا،

آنے والے جہازوں کا بندرگاہ تھا، اور یہاں بھی جاہ کی طرح سوداگروں کی آبادی تھی،

ابنہ | یہ بصرہ سے ذرا اوپر و حبلہ کے ساحل پر واقع تھا، ایرانیوں کے زمانہ میں یہ ایک فوجی چھاؤنی تھی، اور تجارتی بندرگاہ بھی، ۱۴ھ میں عربوں نے اس پر قبضہ کیا، یہ بندرگاہ خاص طور پر چین اور ہندوستان کے جہازوں کا تھا، چنانچہ حضرت عمرؓ کو اس بندرگاہ کی فتح کی مبارکباد ان لفظوں میں بھیجی گئی،

”یہ عمان، بحرین، فارس، ہندوستان اور چین کے جہازوں

کا بندرگاہ ہے، مالِ غنیمت میں ہم کو یہاں چاندی اور سونا

ہاتھ آیا ہے“

عربوں کے عہد حکومت میں بھی ابلیہ کی بحری حیثیت قائم رہی اور ۲۵۶ھ تک برابر قائم رہی، لیکن اسی سال ننگیوں کی لڑائی میں یہ برباد ہو گیا، بصرہ موجودہ مقام قرنا پر دجلہ و فرات ملکر آگے شط العرب کے پاس بحر فارس میں گرتے ہیں، بصرہ قرنا اور شط العرب کے بیچ میں ۱۴ھ میں حضرت عمرؓ کے حکم سے آباد ہوا، اسکا موقع ایسا تھا کہ اس نے بہت جلد ترقی کی، اور تھوڑے

۱۴ھ معجم البلدان یا قوت ”جاہ“ ۱۴۵ الاخبار الطوال ابو حنیفہ دینوری، المتوفی ۲۸۲ھ

۱۲۳، لیڈن ۱۴۵ تاریخ بصرہ للاعظمی صلا بغداد،

ہی دنوں میں اُبلہ کا بحری حریف بن گیا، رفتہ رفتہ ہندوستان اور چین کے جہاز براہِ راست یہیں آنے لگے، ۳۹۷ء میں جب عربوں نے سندھ پر قبضہ کیا تو سندھ اور بصرہ کے درمیان آمد و رفت بہت زیادہ ترقی کر گئی۔

عہد عثمانی عربوں میں جہاز رانی کا اصلی عہد حضرت عثمانؓ کی خلافت کے زمانہ سے شروع ہوتا ہے، اس وقت امیر معاویہؓ شام اور مصر میں اور علامہ بن اخصری بحرین میں گورنر تھے، عربوں کے سب سے پہلے امیر البحر عبدالبن قیس حارثی ہیں، جنھوں نے رومیوں کے مقابلہ میں پچاس بحری حملے کئے، ان حملوں کا آغاز ۳۸۷ء سے ہوتا ہے، رومیوں پر ان کی دھاک بیٹھ گئی، آخر ایک بحری حملہ میں جب وہ تنہا ایک چھوٹی سی کشتی میں فرج سے الگ بحر روم میں جا رہے تھے، رومیوں نے ان کو پہچان لیا اور شہید کر دیا،

۳۸۸ء میں قبرس (سائپرس) پر عربوں نے حملہ کیا، شامی بحری فوجوں کے حضرت معاویہؓ، اور مصری بحریات کے عبداللہ بن سعد بن ابی سرح امیر تھے، اور رفتہ رفتہ اس کے بعد عرب بحر روم کے اکثر جزیروں پر قابض ہو گئے،

۱۔ ان واقعات کے لئے دیکھو طبری ۳۸۸ء

ادھر خلیج فارس اور بحر ہند میں بھی عربوں کی بحری تاخت اسی زمانہ سے شروع ہوئی، علاء بن الحضرمی کے بعد حضرت عمرؓ نے عثمان بن ابی العاص ثقفی کو عمان و بحرین کا گورنر مقرر کیا، عثمان نے اپنی طرف سے اپنے بھائی حکم بن ابی العاص کو بحرین کی نیابت سپرد کی، بحرین وہ مقام تھا جہاں سے مشرقی ملکوں کے تجارتی جہاز آتے جاتے گزرتے تھے، اس سے اونکو بحری بیڑوں کی تیاری کا خیال پیدا ہوا، چنانچہ حکم نے ایک جنگی بیڑا ہندوستان کی سمت روانہ کیا، اس وقت بھٹی کا وجود نہ تھا، تھانہ تھا، چنانچہ حکم کے بیڑے نے اس پر حملہ کیا، اور دوسرا حملہ بھرچ پر کیا، اور اپنے بھائی مغیرہ بن ابی العاص کو سندھ کے بندرگاہ دبیل (ٹھٹھہ) پر حملہ کے لئے جہازات دیکر بھیجا، ان واقعات سے معلوم ہوتا ہے کہ عرب جہازرانوں کو ان شہروں کی سمیتیں اس زمانہ میں معلوم تھیں، یا یہ کہ اس میں انھوں نے ایرانی ملاحوں اور جہازرانوں سے کام لیا، ایک عجیب اتفاقی بات یہ ہے کہ ہندوستان پر حملہ کا آغاز جس طرح ثقفی نوجوانوں کے ہاتھوں سے ہوا، اسی طرح اس کا خاتمہ بھی ثقفی

۱۷ فتح البلدان بلاذری ص ۳۱ و ۳۲ باب فتح السند، و معجم البلدان یا قوت باب بحرین
اس حملہ کی تاریخ بعضوں نے ۱۵ لکھی ہے، مگر مشکل یہ ہے کہ اس سال تک تو عثمان ثقفی یہاں کا
گورنر بھی نہ تھا، تاریخ کی تعیین تحقیق طلب ہے، مگر بہر حال حضرت عمرؓ کا آخری اور حضرت عثمانؓ کا ابتدائی زمانہ

ہی نوجوان محمد بن قاسم کے ہاتھ سے ہوا، اس نے ۹۲ء میں سندھ کو پورا فتح کر لیا،
 عبد بنی امیہ | خلافت راشدہ کے بعد نوامیہ نے جب دمشق کو اپنا دار الحکومت
 بنایا، تو سلطنت کے دوسرے اجزاء کی طرح جہاز رانی کی طرف بھی توجہ کی،
 مزید توجہ کے لئے ایک سبب یہ بھی پیش آیا کہ ۴۹ء میں رومیوں نے شام
 کے سواحل پر حملہ کیا، امیر معاویہ نے رومیوں کی روک تھام کی مناسب تدبیریں
 کیں، اب تک عربوں کی جہاز سازی کا کارخانہ صرف مصر میں تھا، اب
 ضرورت ہوئی کہ شام میں بھی قائم کیا جائے، چنانچہ کار یگر اور بڑھئی مقرر
 ہوئے اور شام کے سواحل پر جہازوں کے بننے کا انتظام ہوا، اور اس کام کو
 شہر عکا قرار پایا، (بلاذری ص ۱۱۷ و ص ۱۱۸) اس کے بعد امیر معاویہ نے رومیوں
 کے بحری حملوں کی سپائی کے لئے پوری تیاری کی، بلکہ آگے بڑھ کر
 بحر روم کے جزیروں پر قبضہ کر کے ناکہ بندی کی، یہاں تک کہ اٹلی کے ساحلی
 صوبہ سسلی پر حملہ کیا، جنادہ بن ابی امیہ ازدی المتوفی ۵۸ء نے امیر معاویہ
 کے حکم سے ۵۲ء میں روڈس پر قبضہ کیا، اور وہاں عربوں کی بحری
 نوآبادی قائم کی، ۵۴ء میں جنادہ نے قسطنطنیہ کے پاس ار واد نام جزیرہ
 کو فتح کیا، پھر کریٹ پر حملہ کیا،

بعد الملک بن مروان نے تونس میں جہاز سازی کا بہت بڑا کارخانہ

لے دیکھو بلاذری ص ۲۳۶ باب فتوح الجزائر،

اسی بعد الملک کے زمانہ میں ۷۵۵ء میں حجاج بن یوسف ثقفی المروزی
 ۹۵ء مشرقی صوبوں کا نائب السلطنت مقرر ہوا، یعنی عراق سے ترکستان
 اور سندھ تک اس کے انتظام میں تھا، اور اسکا دارالامارہ کوفہ تھا، اسکے
 عہدِ مارت میں جو چالیس برس تک رہا، عربوں کی تجارتی جہاز رانی
 نے مشرقی سمندروں میں بہت ترقی کی، چنانچہ عربوں کے تجارتی جہاز
 سرانڈیپ تک آتے جاتے تھے، انہی جہازوں کو ہندوستانی ساحل
 کے بحری ڈاکوؤں نے لوٹ لیا تھا، جس کے پاداش میں اس نے سندھ
 پر برہمی اور بحری دونوں طرف سے حملے کئے، اور فتح کیا،

حجاج سے پہلے خلیج فارس اور بحر سندھ میں جو جہاز چلتے تھے، ان کے تختے
 ڈوری سے سی کر جوڑے جاتے تھے، اور بحرِ روم کے جہاز لوہے کی کیلوں
 سے جوڑے جاتے تھے، حجاج نے اس پچھلے طریقہ جہاز سازی کو رواج دیا
 اور روغن کے بجائے پانی کے نفوذ کو روکنے کے لئے تارکول تختوں میں
 لگوائے، اور نوکدار کشتیوں کے بجائے مسطح کشتیوں کو رواج دیا،
 عسکاً میں جہاز سازی کا کارخانہ عبد الملک کے زمانہ تک قائم
 رہا، ہشام نے کسی سبب سے اس کارخانہ کو عسکاً سے صور میں منتقل کر دیا،

۱۹۶۹-۱۹۷۰ء، لے مقدمہ ابن خلدون ص ۲۱۰ باب قيادة الاساطیل لہ بلذری فتوح العرب المسلمة الاعلاق النفیة ابن رستہ

واقعی کا بیان ہے کہ امیر معاویہ سے لے کر زید تک یہ جہازات
 عکام میں رہے، جب بنو مروان برسرِ اقتدار آئے تو وہ ان کو صوبہ
 میں لے آئے، اور وہاں عباسی حکومت کے عہد میں متوکل (۲۳۴ھ) تک
 ہندوستان پر بحری حملہ عام طور سے مشہور ہے کہ ہندوستان پر گواہی
 تاریخ سے عہد یورپ تک ہمیشہ بیرونی قوموں نے حملے کئے ہیں، مگر اہل
 یورپ کے سوا کسی نے سمندر کی طرف سے حملہ نہیں کیا، مگر یہ صحیح نہیں ہے
 اہل عرب نے ہندوستان پر جو حملے کئے وہ تبری اور بحری دونوں تھے
 حضرت عثمانؓ کے زمانہ میں تھانہ، بھروچ، اور ٹٹھہ پر جو حملے ہوئے وہ بحری
 ہی تھے، پھر ۹۳ھ میں محمد بن قاسم ثقفی کے زیرِ ہدایت سندھ پر جو حملہ کیا،
 اس میں گو وہ اور اس کی فوج کا ایک حصہ شیراز کی راہ مکران ہو کر سندھ
 پر حملہ آور ہوا، مگر اسکا دوسرا حصہ مع تمام سامان اور آلات جنگ کے
 بحری راستہ سے آیا، اور بندرگاہ ٹٹھہ (دبیل) پر قبضہ کر کے آگے بڑھا،
 اور پھر بعد کو لنگہیں اسی دریائی راستہ سے آتی رہیں، اس کے بعد ۱۱۸ھ
 میں جنید بن عبدالرحمن مری جب سندھ کا والی مقرر ہو کر آیا، تو اس سے
 اور راہ جے سے بحری ہی معرکہ پیش آیا، اور اس کی فوجوں نے منڈ

۱۱۸ھ فتوح البلدان بلاذری ص ۱۱۸ و ۱۱۹ لائینڈن،

۱۱۹ھ بلاذری ص ۱۱۹، مطبوعہ بریل و دافنتہ سفن کان حمل فیہا الرجال و اسلاح و الادات

بھروچ، وغیرہ پر قبضہ کیا، اور فوج کا دوسرا حصہ حلیب بن مرہ کی ماتحتی میں
مالوہ (مالیہ) پر حملہ آور ہو کر اجین (اوزین) پر قابض ہو گیا، اور غالباً اس نے
گجرات پر بھی قبضہ کیا، کیونکہ بلاذری میں ہے،

وفتح الجنید البیلمات اور جنید نے بلیمان اور گجرات کو
والجنہر، (ص ۲۲۲) فتح کیا،

بنی امیہ کے زمانہ میں عراق میں جازرانی اور سیرابی کی غرض سے
بکثرت نہریں بنائی گئی تھیں، آج کسی کو اصطخری کے اس بیان کا یقین ہوگا
کہ بلال بن ابی بردہ کے زمانہ امارت میں (۱۰۹ھ) بصرہ کے حدود
میں ایک لاکھ بیس ہزار نہریں ایسی تھیں جن میں چھوٹی کشتیاں چلی تھیں، ^{بیڈن} (ص ۲۲۲)
یہ بنو امیہ کی زندگی کے آخری کارنامے تھے، ان کے زوال و
انحطاط کے بعد ۱۳۳ھ میں عربوں کی زمام حکومت بنو عباس کے ہاتھ
میں آئی، اور شام کے بجائے عراق دار الحکومت قرار پایا، جس سے
بحر روم کے بجائے خلیج فارس اور بحر ہند و عرب کو قرب حاصل ہوا،
بنو عباس بنو عباس کی حکومت کی تکمیل منصور کے عہد میں ہوئی، بہر حال
دجلہ، فرات اور خلیج فارس کے قرب سے مشرق کی بحری تجارت اور
آمد و رفت کو بے حد سرخ ہوا، ۱۵۲ھ میں منصور نے دجلہ کے ساحل
پر بغداد آباد کیا، تو اس شہر کا ہر قصر اور محل ایک نہر بن گیا، پایہ تخت کے لئے

اس مقام کا انتخاب بھی اسی غرض سے ہوا کہ وجہ اور فرات کے راستہ سے دنیا کے ہر حصہ سے بحری آمد و رفت اور تجارت ہو سکتی تھی، چنانچہ ابن واضح یعقوبی (۱۰۰۰ء) جو بنو عباس کے عروج کے عہد کا قدیم مؤرخ ہے، کہتا ہے :-

”منصور نے اس مقام کو اس لیے پسند کیا کہ یہ وجہ اور فرات کے درمیان گویا ایک جزیرہ ہے، اس کے مشرق میں وجہ اور اس کے مغرب میں فرات ساری دنیا کے گھاٹ ہیں، واسط، بصرہ، اُبلہ، اہواز، فارس، عمان، یامہ، بحرین، اور اس کے آس پاس سے جو کچھ آئے گا وہ وجہ ہی کی راہ سے آئیگا، اور یہیں وہ جہازات لنگر ڈالیں گے، اور اسی طرح اوپر موصل، دیار ربیعہ، آذربایجان، اور آرمینیہ سے جہازوں میں جو آئیگا وہ وجہ ہو کر چلا آئے گا، اور دیار مصر ہرقہ، شام، شامی بندرگاہوں، مصر اور شمالی افریقہ سے فرات ہو کر جہاز یہاں آئیں گے۔“

اس شہر کی رونق کا یہ بحری تجارتی پہلو اس قدر پیش نظر تھا کہ سوداگروں کے لئے جو محلہ بنا تھا، اس میں فرات سے ایک نہر نکالی گئی

لے کتاب البلدان یعقوبی ص ۱۰۰، لیڈن،

تھی، کہ سامانوں سے لدے ہوئے جہازات، سمندر سے دریائے فرات میں اور فرات سے نہر کرخایا میں اور اس سے مصنوعی نہر کے ذریعہ شہر میں اور شہر سے اُس محلہ میں یہ پہنچ جائیں، اور وہاں جا کر سامان اترے، ان کے علاوہ اور نہریں خاص اسی غرض سے بنائی گئیں، مثلاً نہر عیسیٰ جو فرات سے نکالی گئی، ایک بڑی نہر تھی، جس میں بڑے بڑے جہازات رقبہ سے آتا اور ہر قسم کا تجارتی سامان لیکر شام اور مہر سے آتے تھے، اور لدے لدائے اس میں چلے آتے تھے، اسی کے کنارے سوداگروں کے گودام بنے ہوئے تھے، اس کا پانی ہر وقت بہتا رہتا تھا کہ کسی وقت بہاؤ کی آمد و رفت بند نہ ہو سکے،

بعد اود کے بعد صہر کے مقام میں ایک نہر صہر تھی جس میں کشتیاں چلتی تھیں، (اصطخری - ۸۵) نہر عیسیٰ سے کشتیاں فرات سے نکل کر وہاں آتی تھیں (اصطخری ۸۵) عباسیہ کے زمانہ میں نظر آتا ہے کہ عربوں میں تجارتی ذوق و شوق پہلے سے زیادہ ترقی کر گیا، اس کی وجہ یہ معلوم ہوتی ہے کہ عربوں کو بواہیہ کی حکومت میں جو کشوری (سول) اور لشکری (ملٹری) مناصب حاصل تھے، وہ بواہیہ کے عہد میں ان سے چھتے گئے پہلے کشوری عہدوں پر ۱۲۲ھ سے اہل فارس نے قبضہ کیا، اور عربوں

لہ کتاب ابلدان یعقوبی ص ۲۳۵ و ۲۳۶ یثد ن لہ ایضاً ص ۲۵.

کے ہاتھوں میں صرف لشکری خدمات رہ گئے، بعد کو معتمد کے عہد میں ۱۱۸۰ء کے بعد لشکری مناصب ترکوں کو منتقل ہو گئے، اس لئے تجارت کے سوا حصولِ دولت کا کوئی اور معزز راستہ ان کے لئے نہیں رہا،
 با ایں ہمہ اس مختصر عہد میں بھی کچھ نہ کچھ انہوں نے بحری فتوحات کے سلسلہ میں کیا،

بنو امیہ کے جانشین کی حیثیت سے سندھ پر انہوں نے قبضہ کیا، اور سندھ اور بصرہ کے درمیان بدستور بحری آمد و رفت لگی رہی، ۱۱۵۹ء میں خلیفہ ہمدانی عباسی کے زمانہ میں عربوں نے گجرات کے سواحل پر بحری حملہ کیا، اس کے افسر عبدالملک بن شہاب مسمی تھے، ۱۱۶۰ء میں یہ فوج گجرات کے ساحلی شہر بارہ بدنگ پہنچی، یہ بارہ بدنگ اصل میں بھاڑ بھوت ہے، جو اب بھی ویرانہ کی شکل میں بھڑوچ کے قریب موجود ہے،

خلیفہ بغداد کا سندھ سے تعلق اس کے سو برس بعد تک بھی رہا، مگر کوئی نئی بحری فتوحات انہوں نے حاصل نہیں کی، اور عرب رفتہ رفتہ ان علاقوں میں صرف بحری تاجر اور سوداگر کی حیثیت سے رہ گئے، عراق و عرب کے بندرگاہوں سے ان کے جہازات خلیج فارس، بحر ہند، بحر چین، بحر احمر اور بحر حبشہ میں آتے جاتے تھے،

لہ ابن اثیر، اتفاقات ۱۱۶۰ء و ابن خلدون، جلد ثالث ص ۲۰۸،

بحر روم میں ٹونس جو بنی امیہ کے زمانہ سے بحری جنگی جہازوں کا مرکز تھا، بنو عباس نے بھی اُس کو قائم رکھا، کہ رومیوں کی روک تھام کیلئے اس کی بجد ضرورت تھی، یہیں سے ان کے بیڑے بحر روم کے جزیروں اور فرانس اور اٹلی کے بندرگاہوں پر حملے کرتے تھے، اور آخر ۱۲۱۲ء میں جب بنو اغلب شمالی افریقہ میں بنو عباس کی نیابت کر رہے تھے، تو ابھی اسد بن فرات نے انہی جنگی جہازوں کو لے کر سسلی پر کامیاب فوجبشی کی اور ۱۲۱۲ء تک عرب اس پر حکمراں رہے، اس زمانہ میں سسلی اور شمالی افریقہ کے سوا اہل عرب جہازوں کے باز یگاہ تھے، ہر وقت ان دونوں ساحلوں کے درمیان عربوں کی آمد و رفت لگی رہتی تھی، ساتھ ہی ان دونوں افریقی اور یورپ میں ساحلوں سے اسکندریہ تک جہازوں کی قطار لگی رہتی تھی، مگر بحر ہند و حبش و چین میں وہ صرف تاجر رہ گئے تھے،

بصرہ بنو عباس کے عہد میں بھی گواہ کے قدیم بندرگاہ کا نام سننے میں آتا ہے، مگر بغداد سے فرات ہو کر جہازات بصرہ ہی کے ناسے آتے اور جاتے تھے، اس لئے بصرہ کی حیثیت بجد ترقی کر گئی، بغداد اور واسط سے جو جہاز آتے وہ بصرہ پہنچ کر نہرا بن عمر کے ساحل پر کھڑے ہوتے تھے، اب بصرہ اب صرف چین کے جہازوں کے لئے خاص ہو گیا

تھا، بصرہ کی حیثیت ابن واضح یعقوبی کے جو تیسری صدی ہجری میں تھا ان
فقروں سے ظاہر ہوگی،

”بصرہ، دنیا کا شہر اور دنیا کی تجارتوں اور سامانوں کا مخزن ہے“

ابن الفقیر ہمدانی موجود سنہ ۲۹۰ھ نے اپنی کتاب البلدان میں لکھا
ہے کہ اہل بصرہ کی تجارت کا یہ حال ہے کہ ایک طرف اقصائے ترکستان
فرغانہ میں دوسری طرف اقصائے مغرب سوس میں وہ ملینگے،

ہو امیہ کے زمانہ میں بصرہ کے حدود میں جو بے شمار نہریں بنی تھیں
عباسیہ کے دور میں ان میں اور اضافہ ہوا ہوگا، اصطخری (سنہ ۳۳۰ھ)
کتاب ہے کہ اہل سیر کے اس بیان کا کہ حدود بصرہ میں اس قدر نہریں تھیں
خود مجھے یقین نہ تھا، لیکن جب میں نے بصرہ دیکھا تو یقین آگیا، کیونکہ ایک
ایک تیر پر تاب پر ایسی نہریں دکھیں جن میں چھوٹی کشتیاں (رزورق)
چل رہی تھیں،

سیرت | بصرہ سے سات منزل ہٹ کر فارس کے سواہل خلیج پر تیسری
صدی میں یہ بندر گاہ آباد ہوا، اور بڑی رونق پائی، عربوں کے جہازات
چرمند وستان اور چین کو جاتے تھے، وہ یہیں سے ہو کر گزرتے تھے،

۱۰ کتاب البلدان یعقوبی سنہ ۳۶۰ ۱۰ کتاب البلدان یعقوبی ص ۳۲۳،

۱۱ کتاب البلدان ابن الفقیر ہمدانی ص ۱۹۱، ۱۲ اصطخری ص ۸۰ لیڈن،

عدن امین کے ساحل پر عدن نام بندرگاہ کی آبادی تو قدیم تھی، مگر اس زمانہ میں اس نے عظیم الشان ترقی کی، یعقوبی تیسری صدی کے وسط میں لکھا ہے،

”عدن صنعار کا بندرگاہ ہے، یہاں حبشہ، مندب، جدہ،

سلط (آسام) اور چین کے جہازات آکر ٹکر ڈالتے ہیں“ (۳۱۹)

چوتھی صدی ہجری کے آخر میں بشاری مقدسی عدن کی تجارتی ترقی کا یہ حال لکھتا ہے کہ یہاں ایک ہزار درہم (چاندی کا سکہ) لیکر جاؤ تو ایک ہزار اشرفی لے کر لوٹو گے، تنو لیکر جاؤ تو پانچ سو لے کر آؤ، (۹۸، لیڈن)

صنعار | یہ عمان کا بندرگاہ اور پاپہ تخت تھا، بشاری (۳۱۵) لکھتا ہے

بکر چین (ہند) پر آج کوئی شہر اس سے زیادہ بڑا نہیں آباد

اور پر رونق ہے، دولت کی فراوانی ہے، میوے ہیں زبید

صنعار سے بہتر ہے، عجیب و غریب بازار ہیں، جو پورے

ساحل پر پھیلے ہیں، مکانات بلند، اور نفیس سال کی لکڑی اور

اینٹوں سے بنے ہوئے ہیں، میٹھے پانی کی نہر ہے، ساحل پر

لہ ایک شہر کا نام سلاط بتایا گیا ہے، سلیمان تاجر کے بیان سے ۹۰ سے معلوم ہوتا ہے

یہ ظلیح بنگالہ کے پاس تھا، یہ غالباً سلط ہے۔

جامع مسجد ہے، یہ چین کی دہلیز، مشرق کا خزانہ، اور مین کا کفیل ہے۔

شحر | یہ مچھلیوں کی کان تھی، یہیں سے مچھلیاں نکال کر عمان، عدن اور

وہاں سے بصرہ اور اطرافِ یمن تک جاتی تھیں، (۱۷۵)

قیس کیش | یہ جزیرہ بحر عمان میں بحرین کے پاس تھا، یہ ہندوستان

جانے والے جہازوں کا مرکز تھا، (معجم یا قوت لفظ قیس)

بحرین | بحرین ہمیشہ سے جہاز رانوں کا گھر رہا، نویں صدی میں اس کی ترقی کا

یہ حال تھا کہ یہاں ایک ہزار چھوٹے بڑے جہاز اور کشتیاں پڑی رہتی

تھیں، (کتاب الفوائد فی اصول البحر والقواعد ابن ماجہ ص ۶۰ پیرس)

ہرمز | یہ جزیرہ بھی خلیج فارس میں بحری تجارت کا مرکز تھا، کیش اور

ہرمز میں قیساہ مسابقت قائم تھی، ہندوستان، چین اور یمن کے

تجارتی جہازات یہاں ٹھہرتے تھے، (ابن اثیر حوادث ص ۱۱۷)

جدہ | یہ مکہ معظمہ کا بندرگاہ تھا، اور ہمیشہ سے جاز کے آنے کے لئے یہاں

جہاز کھڑے ہوتے تھے، گو یہ بندر عہدِ جاہلیت سے کام میں آ رہا تھا، مگر جیسے

جیسے افریقہ، حبش، سندھ اور فارس میں اسلام کی ترقی ہوتی گئی اس کی ترقی

بھی ہوتی گئی،

جار | مدینہ منورہ کے بندرگاہ جار کو منصور نے بند کر دیا تھا، پھر اس کو وہ

حیثیت حاصل نہ ہو سکی، اور شاید اس کی جگہ قلم نے لے لی،

شہر قلزم | بحر احمر کے مصری ساحل پر حدود سینا میں یہ بندرگاہ اس عہد میں
ترقی پر تھا، یعقوبی کہتا ہے،

”یہ سمندر کے ساحل پر بڑا شہر ہے، اس میں وہ سوداگر رہتے
ہیں جو مصر سے حجاز اور مین کو غلہ بھیجتے ہیں، یہاں جہازوں کا
بندرگاہ ہے، یہاں مختلف قوموں کے دولتمند سوداگر رہتے
ہیں“ (ص ۳۶)

ایلیہ | اسی کے قریب خلیج ایلیہ میں جس کو اب عقبہ کہتے ہیں، اسی نام کا
شامی بندرگاہ تھا، یعقوبی کہتا ہے،

شہر ایلیہ دریائے شور (احمر) پر بڑی آبادی ہے، یہاں شام
مصر اور شمالی افریقہ کے حاجی اکٹھے ہوتے ہیں، اور مختلف
قسموں کی تجارتوں کا مرکز ہے، آبادی مختلف قوموں کی
ہے، (ص ۳۶۰)

مشرقی تجارتی جہاز رانی | عربوں کے جہازات خلیج فارس سے چل کر
کے راستے | بحر ہند سے گذر کر چین تک جاتے تھے، اس کی
تفصیل تیسری صدی کے آغاز کا سیاح تاجر سلیمان ان الفساط
میں کرتا ہے۔

”وہ سمندر جو ہندوستان، چین اور سرانڈیپ کے بیچ

میں ہے، اس میں بڑی بڑی مچھلیاں ہوتی ہیں، جن سے جہاز ڈرتے ہیں، رات کو جب اس میں جہاز چلتے ہیں، تو گھنٹہ بجاتے چلتے ہیں تاکہ یہ مچھلیاں راستہ سے ہٹ جائیں، اس میں بیٹن ہاتھ کی ایک پھلی ہم نے شکار کی اس کا نام وال (وہیل) ہے،

تیسرا سمندر ہرگند (بکر بندہ) ہے، اس میں بکثرت جزیرے ہیں، کہا جاتا ہے کہ ۱۹ سو جزیرے ہیں، یہی جزیرے ہرگند اور لاروی میں صد قائل ہیں، ان جزیروں میں حکومت ایک عورت کی ہی، ان جزیروں میں غیر بہت ملتا ہوا اور ان میں ناریل کی بڑی کثرت ہے، ایک جزیرہ کا دوسرے جزیرہ سے فسق دو تین چار فرسنگ کا ہوتا ہے، اور یہ کل انسانوں سے اور ناریل سے آباد ہیں، یہاں لین دین کوڑیوں سے ہوتا ہے، رانی کے خزانہ میں یہی کوڑیاں جمع ہوتی ہیں، یہاں کے باشندے صناعی میں بڑے ماہر ہوتے ہیں، کپڑے مع آستین، دامن اور کلیوں کے بنتے ہیں، اسی طرح جہاز سازی، تعمیر اور تمام صنعتوں میں بھی کمال رکھتے ہیں، دریائے

ہر گند میں سے سب سے آخری جزیرہ سرانڈیپ ہے، اور یہ لوگ ان جزیروں کو ”ڈیپ“ کہتے ہیں، سرانڈیپ کے موصل سے موتی نکالتے ہیں، اور اس کے پہاڑ میں جس پر حضرت آدم کا نقش قدم ہے، سرخ، زرد اور آسمانی یا قوتور کی کان ہے، اس جزیرہ میں دو راجہ ہیں، یہ بہت بڑا جزیرہ ہے، جس میں عود، سونا، یا قوت، اور اس کے سمندر میں موتی، اور شنک (سنگ بڑا گھونگا) ہوتا ہے، جس کو چھو کر بجاتے ہیں،

اس سمندر میں سرانڈیپ تک جہاز چلایا جائے تو جزیرے کم ہیں، لیکن بڑے بڑے ہیں، ان میں سے ایک جزیرہ کا نام رامنی ہے، اس میں کئی راجے ہیں، اس کی وسعت آٹھ نو سو فرسنگ کی ہے، اور اس میں کانیں ہیں، کافور یہاں عمدہ ہوتا ہے، اس کے ماتحت اور جزیرے ہیں، جن میں سونا ہوتا ہے، یہاں کی خوراک ناریل ہے، اسی کا تیل لگاتے اور کھاتے ہیں، اور عورت کا دین ہر ایک دشمن کے سر کی کھوپڑی ہے، جتنی کھوپڑی کوئی لائے اتنی ہی بیویاں وہ کر سکتا ہے، اس جزیرہ رامنی میں

ہاتھی، ستم، بید ہوتا ہے، یہاں کے لوگ آدم خوار ہیں،
یہ دو سمندروں پر ہے، ایک دریا سے ہر گز ہے، اور
ایک دریا سے شلاہٹ (سلاہٹ؟ خلیج بنگال) ان کے بعد
چند جزیرے ہیں، جن کو لیج بالوس کہتے ہیں، یہاں
کے عورت و مرد تنگے ہوتے ہیں، عورتیں پتے پیٹتی ہیں
جب جہاز یہاں پہنچتے ہیں تو یہ لوگ بڑی چھوٹی ڈونگیوں
میں بیٹھ کر آتے ہیں، اور عنبر، اور ناریل کو لوہے اور
کپڑے اور دوسری ضروریات سے بدلتے ہیں، اس کے
بعد دو اور جزیرے آتے ہیں، جن کے بیچ میں سمندر جو
ان میں سے ایک کا نام انڈمان ہے، یہاں کے باشندے
سیاہ فام اور آدم خوار ہیں، اور اس میں اور بھی ناقابل
گذر جزیرے ہیں، جن کو ملاح نہیں جانتے، (ص ۳۰۳-۳۰۴)۔

اسی راستہ کا حال مسعودی (ص ۳۰۳) نے زیادہ خوبی کیساتھ
لکھا ہے، (مروج الذهب جلد اول از ص ۳۳ تا ص ۳۴ پیرس) خلیج
فارس سے لے کر بحر چین تک یہ عرب سیاح اور جہازراں دریاؤں
یعنی سمندر کے حصوں کے نام لیتے ہیں، پہلے دریا کا نام بحر فارس یا
خشبات البصرہ بتاتے ہیں، پھر بحر لاروی کا نام لیتے ہیں، جس کے ساحل

پر گجرات اور کوکن کے مشہور پرانے ساحلی شہر چمپور، سو بارہ، تھانہ اور
 کہبانت آباد تھے، اور بعض اب تک ہیں، اس کے بعد بحر ہر کند کا
 ذکر کرتے ہیں، پھر بحر کلاہ کا نام آتا ہے، جس میں جزیرے ہیں، بحر صنف
 (چمپہ کا دریا) آخر میں بحر چین جس کا نام وہ دریا ہے چچی (چینی) بتاتے
 ہیں، (مروج الذهب جلد اول ص ۳۳۰ پیرس)

اوپر کی تفصیل سے معلوم ہوتا ہے کہ پہلا دریا خلیج فارس ہے
 اور لارومی موجودہ اصطلاح میں بحیرہ عرب ہے، اور بحر ہر کند آجکل
 کے بحر ہند کا نام تھا، بحر کلاہ شاید خلیج بنگال ہو،
 سلیمان تاجر اپنی کتاب میں ایک اور موقع پر اسی بحری راستہ
 کا تذکرہ ان لفظوں میں کرتا ہے:-

”چین کے اکثر جہازات سیراف میں بارہوتے ہیں، سامان
 بصرہ اور عمان سے دوسری کشتیوں پر سیراف لاتے
 ہیں، اور یہاں چین کے جہازوں میں لادے جاتے ہیں
 کیونکہ اس سمندر میں کہیں کہیں کناروں پر پانی کم ہے، جسکی وجہ
 سے وہاں بڑے جہاز نہیں جاسکتے، بصرہ اور سیراف کے درمیان
 بحری راستہ سے ۴۰ فرسخ کی مسافت پر سیراف میں سامان لاد کر
 اور میٹھا پانی لیکر جہاز روانہ ہوتے ہیں، اور عمان کے بندر مستطین لگے

ٹھہرتے ہیں، اور یہ سیرت کے دو سو فرسخ پر ہے، اسی کے پاس عمان کی دریائی پہاڑیاں ہیں، اور وہ جگہ ہے جس کو دُور کہتے ہیں، یہ دو پہاڑوں کے بیچ تنگ دریائی راستہ ہے، اباب المندب؟ اس میں چھوٹے جہاز چلتے ہیں، چین والے بڑے جہاز نہیں جا سکتے، یہیں وہ دو پہاڑ ہیں جن میں سے ایک کا نام کسیر اور دوسرے کا عور ہے، جو زمین میں ہیں، اور پانی کے اوپر ان کا بہت تھوڑا سا سر اُتتا ہے، یہاں سے آگے بڑھ کر ہم عمان کے بندرگاہ مَحَارِ پینچے ہیں، اور مسقط کے ایک کنوئیں سے میٹھا پانی بھرتے ہیں۔ یہاں سے جہاز نے لنگر اٹھایا تو ہندوستان کی سمت کو کم ملی (کوکن؟) پہنچا، مسقط سے کو کم ملی تک ایک مہینہ کی مسافت ہے، اگر ہوا ٹھیک ہے۔ اور کو کم میں چینی جہازات آتے ہیں، چینی جہازوں سے ایک ہزار درہم اور دوسرے جہازوں سے دس دینار (اشرفی) سے ایک دینار تک محصول لیا جاتا ہے، اور یہاں جہازوں میں میٹھا پانی لے لیتے ہیں، یہاں سے لنگر اٹھا کر دریا سے ہر گند (بکر ہند؟) میں داخل ہوتے ہیں

اور اس مقام پر آتے ہیں جس کو لنج بائوس کہتے ہیں یہاں کے لوگ نہ تو عربوں کی زبان سمجھتے ہیں، اور نہ ان زبانوں میں سے کوئی زبان سمجھتے ہیں جن کو سوداگر جانتے ہیں، ننگے رہتے ہیں، رنگ گورا ہے، واڑھی مونچھ نہیں ہوتی، یہ لوگ ایک کھدے ہوئے تختہ کی ڈونگیوں میں بیٹھ کر آتے ہیں، ان کے پاس ناریل، گنے، کیلے اور ناریل کا پانی ہوتا ہے جو سپید رنگ کا میٹھا عرق ہے، . . . یہ چیزیں لوہے سے بدل کر بیچتے ہیں، اشاروں سے خرید و فروخت ہوتی ہے، یہ تیراکی میں بڑے ماہر ہوتے ہیں، اکثر تاجروں سے لوہا چھین لیتے ہیں اور کچھ اس کے بدلے میں نہیں دیتے، یہاں سے آگے بڑھ کر کلاہ بار آتے ہیں، ملک اوسا حل کو بار کہتے ہیں (۹) اور یہ زابج (جاوہ) کا ملک ہے، ہندوستان کے داہنے ہاتھ پر یہاں کا ایک راجہ ہے، ان کا لباس فقط ایک لنگی ہے، رذیل شریف سب ہی پہنتے ہیں، یہاں سے میٹھا پانی لیتے ہیں، کوکم سے کلہ بار تک ایک مہینہ کا راستہ ہے، پھر دس دن جہاز چل کر تو مہ پہنچتے ہیں، یہاں

بھی میٹھا پانی ملتا ہے، پھر جہازوں نے لنگر اٹھایا، تو دس دن میں کدر تک پہنچے، یہاں بھی میٹھا پانی جو لینا چاہے لے سکتا ہے، یہاں ایک اونچا پہاڑ ہے، جس پر چور اور فراری مجرم چھپے رہتے ہیں، پھر جہاز چل کر دس دن میں صنف (چمپا) پہنچتے ہیں، یہاں میٹھا پانی ہے، اور یہیں عود صنفی ہوتا ہے، یہاں بھی ایک راہ ہے، یہاں کے لوگ ڈو لنگیاں پہنتے ہیں، (ایک کمر سے باندھتے ہیں، اور دوسری اوڑھتے ہیں) یہاں سے صندر فولات (سنگاپور) پہنچتے ہیں، یہ سمندر میں ایک جزیرہ ہے، اور دس دن کی مسافت پر ہے، یہاں میٹھا پانی ہے، یہاں سے جہازات چلے تو جنجی (جنجی) پہنچے پھر چین کے دروازے پر آگئے، یہاں بہت سے پہاڑ سمندر میں سے نکلے ہیں، اور ہر دو پہاڑوں کے درمیان جہازات گذرتے ہیں، صندر فولات سے ایک ہینڈ میں جہاز چین پہنچتے ہیں، ابواب الصین کے پہاڑوں کے درمیان سات دن تک جہاز چلتے ہیں، اس کے بعد خلیج چین میں داخل ہوتے ہیں، اور ملک چین کے اس شہر

میں ننگر ڈالتے ہیں، جس کا نام خالفنوا (خانپوا)

ہے، (ص ۲۱ - ص ۲۱)

خانفوا جہازوں کا بندرگاہ ہے، اور عربوں کی سوانگری
 کا مرکز ہے، یہاں مکانات لکڑیوں کے ہوتے ہیں،
 یہاں لکڑیاں اس لئے زیادہ ہوتی ہیں کہ جہاز آتے
 جاتے ٹوٹتے ہیں، یہاں جہاز زیادہ ٹھہر جاتے ہیں اور
 ایک غیر ملک عرب میں سامان فروخت کرنے پر
 مجبور ہوتے ہیں، یہاں ایک مسلمان قاضی ہوتا ہے
 جو شہنشاہ چین کی طرف سے مسلمانوں کے مقدمات کا
 فیصلہ کرتا ہے، اور عراق کے تاجر اس کا فیصلہ مانتے

ہیں، (ص ۱۳ و ۱۴)

ہم نے اوپر کی سطروں میں بصرہ اور سیراف سے جزائر بحر ہند
 ہو کر، حدود ملک چین تک کے راستے بتائے ہیں، ان جزیروں میں
 عربوں کی جہاز می آمد و رفت صدیوں تک اتنی رہی کہ ان میں سے کثیر
 جزیروں میں ان کی مستقل آبادیاں قائم ہو گئیں، اور ان کے بدولت
 یہاں اسلام کی بڑی اشاعت ہوئی، مالدیپ سے لیکر جاوہ اور
 سوماترا تک اور وہاں سے فلپائن تک ان کا اثر پھیلا، ان جزیروں

کی وحشت و جہالت کی جو کیفیت تھی وہ اوپر سن چکے، ان کی تہذیب و تمدن و ترقی میں عرب ہزاروں اور بحری عرب تاجروں کا بڑا حصہ ہے، یہاں تک کہ چند صدیوں کے بعد یہاں اسلامی ریاستیں قائم ہو گئیں، خصوصیت کے ساتھ حضرت موتی عربوں کے یہ مرکز بن گئے اور آج بھی حضارمہ کی آبادی یہاں اچھی خاصی ہے،

ہندوستان کے جن بندرگاہوں سے ان کا گذر ہوتا تھا، ان کا حال ہم نے "عرب و ہند" میں تفصیل سے لکھا ہے، یہاں ان کا دہرانا طوالت سے خالی نہیں، سلسلہ بیان میں صرف یہ کہہ دینا ہے کہ وہ خلیج فارس کے فارسی ساحل سے ہو کر خلیج فارس کے بندرگاہ بلوچستان کے بندرگاہ تیز میں داخل ہوتے تھے، پھر سندھ کے بندرگاہ ٹھٹھ میں، پھر گجرات اور کاٹھیاواڑ کے بندرگاہوں میں سے جتانہ، کھبانت، سو بارہ، چمپورا، بھروچ، بھاڑ بھوت، گندھارا، گھوگھا، اور بعد کو سورت میں پھر مدراس کے علاقہ میں ملیبازکار و منڈل (مئیر) راس کمارمی (قمار) کولم، (ٹراونکور) منگلور، چالیات، پنڈارانی، چنداپور، ہنور، وہ پٹن، کالی کٹ، مدراس سے ہو کر وہ خلیج بنگال میں داخل ہوتے تھے، اور یہاں ان کا مرکز سلہٹ تھا، جس کو وہ سلاہٹ کہتے تھے، اور پھر چانگام جاتے تھے جس کو وہ صادجام کہتے تھے

یہاں سے سیام ہو کر وہ بحر چین میں داخل ہوتے تھے،
 گجرات اور سندھ یہ دونوں علاقے ان کے اصلی مرکز تھے،
 سنکر حیرت ہوگی کہ مسعودی کے ورودِ ہند کے زمانہ (۳۰۳ھ) میں گجرات
 کے بندرگاہ چیمور میں دس ہزار عرب اور عرب نژاد مخلوط النسل آباد
 تھے اسی طرح کھبانت میں ان کی آبادی تھی، بھروج سے وہ
 نیل اور لاکھ لے جاتے تھے، (یا قوت کی معجم البلدان) مدراس کی
 چٹائیاں مہر میں جا کر پہنچتے تھے، (کتاب الاعتبار عبداللطیف بغدادی)
 (تفصیل کے لئے دیکھو عرب و ہند)

افریقہ سواحل | عربوں کی جہاز رانی کا دوسرا راستہ یہ تھا کہ عدن سے
 بحر عرب کے کنارے کنارے بحر احمر آتے تھے، بحر احمر سے افریقہ کے حبشی
 سواحل پر چلے جاتے تھے، اور حبشہ میں سفالہ (موزمبیق) اور زیلع (جو موجودہ
 ایطالی اریٹریا میں ہے) جاتے تھے، اور یہی زیلع حبشہ کا بندرگاہ تھا،
 جہاں سے سوار ہو کر حجاز اور یمن آتے تھے،

افریقہ میں گھوم کر زنجبار اور پورے افریقہ ساحل میں چل کر جنوبی
 افریقہ کے سونے کی کانوں والے بندرگاہ میں داخل ہوتے تھے انکی اس
 بحری سیاحت کا خاتمہ جزیرہ قنبلو پر ہوتا تھا، جس کو اب مدغاسکر کہتے ہیں

اس راستہ کا حال مسعودی (۳۰۳) نے مروج الذهب میں لکھا ہے
یہی وہ سواہل ہیں جو اب شمال اور رُتسوال وغیرہ ناموں سے روشناس
ہیں۔

سیراف اور عمان سے یہاں جہازات روانہ ہوتے تھے، اور جہاز
زیادہ تر قبیلہ ازد کے ہوتے تھے، یہ سیراف اور عمان سے حبشہ، زیلج،
عینذاب، سواکن، زنجبار، بربرا، ہوکرڈگا سکر جاتے تھے، اور پھر لوٹ کر
چلے آتے تھے، حبش کے سواہل سے عتبر اور بربرا سے سونا لاتے تھے،
ڈگا سکر میں چوتھی صدی کے شروع میں عربوں کی نوآبادی قائم تھی
یہی وہ سواہل ہیں جہاں پر لگائی جہاز رانوں اور واسکو ڈی گاما کی
ملاقات دسویں صدی ہجری میں عرب جہاز رانوں سے ہوئی، اور
ان سے ان کو ہندوستان کا پتہ ملا۔

عمان کے عربوں کی آمد و رفت اور بحری اقتدار نویں صدی
میں ان سواہل میں اتنا بڑھ کر گیا تھا، کہ وہ عمان کی سلطنت کے جزا
بن گئے، زنجبار مدت تک سلاطین عمان کے زیر حکومت تھا، یہاں تک
کہ اہل یورپ نے ان کو وہاں سے بے دخل کیا،

بحر روم | بنو عباس کی حکومت بحر روم میں تمام کے سواہل سے لیکر
شمالی افریقہ میں جبل الطارق تک تھی، رومیوں کے حملوں کا خطرہ

ان کو برابر لگا رہتا تھا، اس لئے بنو امیہ نے شام کے سواہل پر صور میں
جہاز سازی کا جو کارخانہ قائم کیا تھا، اس کو انھوں نے بھی قائم رکھا، لیکن
متوکل باللہ نے ۲۴۴ھ میں اسکو صور سے پھر عکا میں منتقل کر دیا، اور تمام
سواہل کا بحری انتظام از سر نو درست کیا،

بشاری مقدسی نے لکھا ہے کہ ”عکا کی حفاظت کا پہلے وہ اہتمام نہ تھا
جو صور کا تھا، لیکن جب ابن طیون (احمد بن طولون) یہاں آیا، اور وہ
صور کے بحری استحکامات کو پہلے دیکھ چکا تھا تو اس نے چاہا کہ یہاں کا بندرگاہ
بھی ویسا ہی مستحکم ہو، مگر کوئی کاریگر پانی کے اندر تعمیر کا کام انجام دینے پر
راضی نہ ہوا، آخر اس کے یعنی بشاری کے دادا ابو بکر بنار (معمار) کا نام لیا
گیا، چنانچہ وہ بیت المقدس سے بلوایا گیا، اس نے نہایت ہوشیاری
سے لکڑیوں پر پتھر کی چٹانیں ڈال ڈال کر اور ان کو باندھ باندھ کر پانی
میں بندرگاہ کی عمارت تعمیر کی، اور بیچ میں ایک پھاٹک بنایا، اور لمبی سی
زنجیریں ڈالی گئیں، جب رات کو جہازات یہاں پہنچتے تو زنجیر کھینچ کر
آنے کی اطلاع دیتے،

ابن طولون متوکل کے جانشین معتز کے عہد میں مصر کا والی مقرر

۱۱۸ لائینڈن،

۱۱۵ احسن التقاسیم بشاری ص ۱۶۲ و ص ۱۶۳ لائینڈن،

ہوا، اور ۱۵۴۰ء سے ۱۶۰۰ء تک حکمراں رہا، یہ تعمیر اس لئے اسی زمانہ کے اندر ہوئی ہوگی۔

فاطیہ بحر روم میں بحر روم میں پہلے تورومیوں (یونانیوں) اور عربوں کے درمیان مقابلہ ہوتا رہا، مگر جیسے جیسے عربوں کے بحری فتوحات آگے بڑھتے گئے، رومی پیچھے ہٹتے گئے، ۱۶۰۰ء میں شمالی افریقہ میں عبیدی فاطمیوں کی پر زور حکومت قائم ہوئی جو سسلی، مصر اور شام سب پر رفتہ رفتہ چھا گئی، اس حکومت کے قیام کے لئے جس کے اکثر حصے بحری مواصلات کے ذریعہ وابستہ تھے، بحری ترقی ضروری تھی، چنانچہ اس نے ٹونس کے قدیم کارخانہ جہاز سازی کو سجد ترقی دی، ٹونس کے کارخانہ بحری میں جنگی جہاز ہمیشہ آراستہ و پیراستہ تیار رہتے تھے،

۱۶۰۰ء میں بحر روم کے ساحل پر ایک پہاڑ کو کھود کر اس میں اتنی بڑی گودی بنائی گئی، جس میں دو سو جنگی جہاز محفوظ رکھے رکھیں، ان جنگی جہازوں کا نام شینی تھا، شینی اس جنگی جہاز کو کہتے تھے جو اتنا بڑا ہوتا تھا کہ ایک ایک جہاز ایک سو تینتالیس ڈانڈوں سے چلایا جاتا تھا، ان کو بند کرنے کے لئے پھاٹک اور قفل لگتے تھے، رسد کے لئے غلہ کا انبار خانہ الگ تھا، میٹھے پانی کا الگ انتظام تھا،

۱۶۰۰ء میں بحری چھاپہ دو سو (مائی) جہازوں کی جگہ لکھی ہو، اور پیرس ڈیشن میں تنوکی

سسلی میں | سسلی میں سب سے بڑا تجارتی اور جنگی بندرگاہ مسینا تھا، جہاں
 ادھر سے مشرقی تاجر اور ادھر سے مغربی سوداگر آکر باہم بیوپار کا تبادلہ
 کرتے تھے، یہیں سسلی کی عرب حکومت کے جنگی جہازوں کا کارخانہ
 (دارالصنائہ) تھا، اسی طرح سسلی کے دارالسلطنت پر مومیں جو لب ساحل
 واقع تھا، عظیم الشان بندرگاہ اور جہاز سازی کا کارخانہ تھا، اس کیلئے
 بونا اور لکڑی اسی کی کان اور جنگل سے لائی جاتی تھی، اور ہزاروں
 مزدور روزانہ جہازوں کی تیاری میں مصروف رہتے تھے،

اندلس کے بندرگاہ | عربی اندلس کے مشہور بندرگاہ جہاں سے مشرق کی آمد
 رفت جاری تھی، دو تھے، ایک مریتہ اور دوسرا بجانہ، یہ دونوں اندلس
 میں مشرق کے پھاٹک کہے جاتے تھے، مریتہ کے متعلق یا قوت معجم البلدان
 میں رقم طراز ہے،

مریتہ، یہ بیرہ کے ضلع میں اندلس کا بڑا بندرگاہ ہے، یہیں سے
 سوداگر جہاز پر سوار ہوتے ہیں، اور یہیں تجارتی جہازات آکر لنگر ڈالتے
 ہیں، یہاں جہازوں اور کشتیوں کی گودی موجود ہے، سمندر کا بانی
 شہر کی دیوار میں آکر لگتا ہے، یہاں حریر و ویبا کے کپڑے بہت اچھے
 بنتے ہیں، پہلے یہ صنعت قرطبہ میں تھی، لیکن اب مریتہ کی صنعت نے اسکو

۱۰ تریبہ المشاق اور سی ۲۶، صفحہ ایتالیہ، ۱۰ ابن حوقل ص ۸۲ ۳ ابن اثیر ص ۳۰۰

شکست دیدی ہے، فرنگیوں نے خشکی و تری سے اس پر ۵۴۲ھ میں حملہ کر کے اس کو لے لیا تھا، مگر ۵۵۲ھ میں پھر مسلمانوں نے اس پر قبضہ کر لیا، اسلامی جنگی جہازوں کی ترتیب یہیں ہوتی ہے، اور یہیں سے وہ فرنگ کی لڑائی کے لئے نکلتے ہیں، مرتبہ بلش اندلس کا ایک اور بندرگاہ تھا، جہاں سے جہازیں بیٹھ کر بر آتے تھے، (معجم)

شمالی افریقہ اور مراکش کے سب سے مشہور بندرگاہ کا نام بجایہ تھا، یہ افریقیہ (الجیریا اور تونس) اور مغرب (مراکش) کے بیچ میں بحرِ روم کے افریقی ساحل پر واقع تھا، یہ پہلے صرف مہولی بندرگاہ تھا، ۵۳۵ھ میں ہار بن علناس نے اس کو مناسب بحری موقع سمجھ کر آباد کیا، اور آخر یہ ایک مہتمم با نشان بندرگاہ بن گیا، جہاں سے ہر طرف جہازات جاتے، اور مسافر آتے تھے، (معجم یا قوت)

مراکش کا ایک اور مشہور بندرگاہ سبیمہ تھا، جو اندلس کے بالمقابل افریقی ساحل پر واقع تھا، یا قوت نے لکھا ہے کہ یہ دنیا کا سب سے بہتر بندرگاہ ہے،

افریقہ کا سب سے مشہور بندرگاہ جس کو ۳۰۵ھ میں فاطمی حکومت کے بانی نے بنایا تھا، ہمدیہ تھا، اس کے لئے ساحل پر جو گوردی تیار کی گئی تھی، وہ ایک سخت اور طویل چٹان کو کاٹ کر بنائی

گئی تھی، اور اتنی بڑی تھی جس میں تیس جہاز بیک وقت ٹھہر سکتے تھے بندر گاہ کے دونوں طرف بڑی بڑی زنجیریں پڑی رہتی تھیں، جب کوئی جہاز اندر لانا چاہتے تھے تو زنجیر کھول دیتے تھے، اور پھر اسی طرح ڈال دیتے تھے،
(بحم یا قوت)

ابو عبید بکری (المتوفی ۱۰۹۴ھ) نے مسالک و ممالک میں افریقہ کے حسب ذیل بندر گاہوں کے جا بجا نام لئے ہیں، اور بعضوں کے حالات لکھے ہیں، مرسى لانڈلسین، مرسى تینی، مرسى الثنیہ، مرسى الخراطین، مرسى الخرز، مرسى الدار، مرسى الدجاج، مرسى الذبان، مرسى المدفون، مرسى الراس، مرسى الروم، مرسى الزیتونہ، مرسى سبیبہ، مرسى الشجرہ، مرسى عمارۃ، مرسى القبستہ، مرسى مارین، مرسى ماسین، مرسى مغیلہ، مرسى ملویہ، مرسى منسح، مرسى موسیٰ، مرسى جبل و ہران، (مطبوعۃ الخزانہ ۱۹۱۱ء)

بحر روم میں مسلمانوں کی آمد و رفت کا ایک بڑا سبب حج بھی تھا کہ ہر سال ہزاروں حاجی اندلس و مراکش سے اسکندریہ آتے تھے، اندلس کا مشہور سیاح ابن جبیر جو ۱۱۸۵ھ میں اندلس سے اسکندریہ تک جینیوا کے ایک جہاز پر آیا تھا، وہ اندلس سے اسکندریہ تک اپنے بحری منازل اس طرح گناتا ہے کہ وہ ۲۸۵ شوال ۵۷۰ھ کو سبتہ میں جہاز پر سوار ہوا، اور جزیرہ یالبسہ، جزیرہ میورقہ، جزیرہ منورقہ، جزیرہ سردانیہ

جزیرہ سسلی، اور جزیرہ کریٹ، ہو کر ۲۹ ذیقعدہ سنہ مذکور کو اسکندریہ پہنچا، یعنی یہ منزل اندلس سے لیکر اسکندریہ تک ۲۹ دن میں تمام ہوئی،
برقہ میں ظلیہ ایک بندرگاہ تھا، جہاں کبھی کبھی جہاز کھڑے ہوتے

تھے، (یعقوبی ص ۳۳۳)

ابی شریک قیروان میں بحر روم کے ناکہ پر تھا، حضرت عمرؓ کے خاندان کے لوگوں اور دوسرے عرب خاندانوں بلکہ عجمیوں کی بھی آبادیاں تھیں، اسی کے قریب ایک بندرگاہ اقلیبیہ تھا، جہاں سے سسلی کے لئے جہاز پر سوار ہوتے تھے،

مصر کے بندرگاہ | مصر کے بحیرہ تنیس میں تیسری صدی کے آخر میں بڑے بڑے جہاز چلتے تھے، اسی طرح شہر رشید نام ایک بڑی پر رونق آبادی اس زمانہ میں تھی، اسکا ایک بندرگاہ تھا، جس میں سے ہو کر دریاے نیل کا پانی سمندر میں گرتا تھا، اور سمندر سے جہاز اس میں داخل ہو کر نیسل میں چلے آتے تھے،

شہر قوص ممالیک کے زمانہ میں مصر صعید کا بہت بڑا بحری شہر تھا، جنوبی ملکوں سے جہازوں میں جو تاجر دریاے شور سے آتے

لے دیا پھر رطلہ ابن حیر رگب، ص ۳۵-۳۸-۳۹ کتاب البلدان یعقوبی
ص ۳۳۸، ۳۳۹ ایضاً ص ۳۳۸، ۳۳۹ ایضاً ص ۳۳۸،

تھے، وہ یہیں ٹھہرتے تھے، عدن کے تاجر یہیں رہتے تھے، بکری تجارت کے سبب سے یہاں بڑی دولت تھی،

فرما کے پاس قسطنطنیہ ایک پرانی آبادی بحرِ روم کے ساحل پر ہے، یہاں ایک بندرگاہ تھا،

ومیاط میں جو ایک طرف دریا سے نیل اور دوسری طرف بحرِ روم سے متصل تھا، بہت بڑا بندرگاہ تھا، یہاں کثرت سے جہاز آتے جاتے تھے، یہاں دو برج بنائے گئے تھے، اور ان کے بیچ میں لوہے کی موٹی زنجیر پڑی رہتی تھی، تاکہ اس کے ساحل پر کوئی جہاز سرکاری اجازت کے بغیر ننگر نہ ڈال سکے،

بحرِ روم کے جنگی بیڑے بحرِ روم کی عرب جہاز رانی اور خصوصاً ان کے جنگی

بیڑوں کا حال سب سے بہتر ابنِ خلدون نے لکھا ہے، وہ کہتا ہے،

جب عربوں کی سلطنت قائم ہو گئی، اور ان کو اقتدار

حاصل ہوا تو ہر پیشہ والے اپنا اپنا ہنر لیکر ان کی خدمت

میں حاضر ہوئے، انھوں نے ملاحوں اور جہازرانوں

۱۔ معجم البلدان یا قوت لفظ قوص والا نیس المفید للطالب المستفید منقول از
کتاب زبدۃ کشف الممالک و بیان الطرق والمسالك لخلیل بن شاہین الظاہری
مطبوعہ مصر ۹۹۱ھ الا نیس المفید ۹۹۱ھ ایضاً ص ۱۰۰ و ۱۰۱،

کو نوکر رکھا، ان کی بحری واقفیت اور مشق ترقی کر گئی، ان میں بحریات کے ماہرین پیدا ہوئے، بحری جہاد کا انکو شوق ہوا، تجارتی اور جنگی جہازات بنوائے، جنگی بیڑوں کو سپاہیوں سے اور آلات جنگ سے آراستہ کیا، فوجوں کو سمندروں کی پشت پر سوار کیا، اور ان کو بحر روم کے مقابل کے افرنگی سواحل پر لڑنے کو بھیجا، اور اس غرض کے لئے ان مقامات کو منتخب کیا جو سمندر کے کنارے تھے، جیسے شام، افریقیہ، مراکش، اور اندلس، خلیفہ عبد الملک نے حسان بن نعمان اپنے والی افریقیہ کو حکم دیا کہ ٹونس میں بحری آلات کے لئے دار الضاء قائم کرے، چنانچہ یہیں سے سسلی پر زیادۃ اللہ بن ابراہیم بن اغلب کے زمانہ میں حملہ ہوا اور وہ فتح ہوا، اور قوصہ پر قبضہ کیا، اس کے بعد افریقیہ اور اندلس کے جنگی بیڑے علیدین اور امویں کی سلطنتوں میں یکے بعد دیگرے مقابل کے سواحل پر حملے کرتے رہتے تھے، عبد الرحمان بن ناصر کے زمانہ میں اندلس کے بیڑے میں تقریباً دو سو جہاز تھے اور اسی کے قریب قریب افریقیہ کے جہازوں

کی تعداد تھی، اندلس کے امیر البحر کا نام ابن رماحس تھا، اور ان جہازوں کا مرکزی بندر گاہ بجایہ اور مریہ تھا، اور ہر بندر گاہ کے تمام جہازوں کا ایک افسر اعلیٰ ہوتا تھا، جس کے سپرد تمام جہازوں، اور ملاحوں اور بحری سپاہیوں کی نگرانی ہوتی تھی، ہر جہاز میں ایک رئیس (کپتان) ہوتا تھا، جو ہوا سے اُس کی رفتار، ڈانڈوں سے اس کے کھینے اور اس کے لنگر ڈالنے کا نگران ہوتا تھا، اور جب کوئی جنگی صورت پیش ہوتی تھی، تو مقررہ بندر میں حسب ضرورت جہازوں کو کجا اور تمام سامانوں سے آراستہ کر کے کسی ایک امیر کی ماتحتی میں روانہ کیا جاتا تھا،

مسلمان اپنے عہد ترقی میں اس بحر روم پر ہر طرف سے پوری طرح قابض تھے، اور ان کے مقابلہ میں عیسائیوں کے بیڑوں کا کوئی شمار نہ تھا، چنانچہ مسلمانوں نے ہر جگہ بحری فتوحات حاصل کئے، اور اس سمندر کے اکثر جزیروں کے بادشاہ ہو گئے، جیسے میورقہ، منورقہ، یالبہ، سردانیہ، صقلیہ، قوصہ، مالٹا، کریٹ، سائپرس، اور دوسرے رومی و فرنگی ممالک،

ابو القاسم شیبی اور اس کے فرزند ہمدیہ سے اپنے بیٹوں کو لیکر نکلتے تھے، اور جینوا کے ساحلی شہر پر حملہ کرتے تھے، اور کامیاب واپس آتے تھے، مجاہد عامری جو دانیہ کا رئیس اور ملوک طوائف میں سے ایک تھا، اس نے ۱۰۵۰ء میں اپنے بیٹوں سے سردانیہ کو فتح کیا، جس کو عیسائیوں نے اب واپس لے لیا، مسلمان اس زمانہ میں اس سمندر پر قابض تھے، اور ان کے جہاز آتے جاتے رہتے تھے، اور اسلامی لشکر اس سمندر کو جہازوں میں بیٹھ کر سسلی سے براعظم کے شمالی حصہ میں جاتے تھے، اور شاہانِ فرنگ کے ملکوں پر حملے کرتے تھے، جیسا کہ بنی حسین شاہانِ سسلی کے زمانہ میں ہوا، اس زمانہ میں تمام عیسائی قومیں اپنے بیٹوں کو سمندر کے شمالی و مشرقی جانب میں فرنگستان اور سلافتان کے سوا حل پر لے گئیں، اسلامی بیڑے ان پر اس طرح ٹوٹ کر گرتے تھے، جیسے شیر اپنے شکار پر گرتا ہے، پورا سمندر مسلمانوں کے جہازوں سے بھرا تھا، اور صلح و جنگ کے لئے راستوں میں ان کی آمد و رفت لگی رہتی تھی، اور عیسائیوں کا ایک تختہ بھی اس سمندر میں پھینکا

عبید میں کو جب زوال اور کمزوری لاحق ہوئی تو عیسائی
چہرہ دست ہوئے، اور مصر و شام کے سوا اعلیٰ پر قابض
ہو گئے، اور اسلامی بیڑے موقوف ہو گئے۔

لیکن سلطان صلاح الدین نے جب عبید میں کا خاتمہ کیا، اور
عیسائیوں کو مصر اور شام سے دور کیا، تو اس نے ہمازوں کی طرف بھی
توجہ کی، چنانچہ شامی سوا اعلیٰ میں طلایہ گردی اور دشمنوں کے ہمازوں
کا مقابلہ اس نے جس طرح کیا ہے، اسکا حال عا د کا تب نے الفتح القسطن
نی الفتح القسطنی میں لکھا ہے، ایک جگہ لکھتا ہے کہ

اسکندریہ کے حکام کو لکھا گیا کہ بڑے ہمازوں میں رسد

کا سامان بھیجا جائے اور ان پر بہادر تیر انداز مقرر کئے

جائیں، جب وہ شام کے سوا اعلیٰ پر نظر آئے تو عیسائی

ہمازوں نے ان کو ہر طرح سے گھیر لینا چاہا، مگر اسلامی

ہماز نہایت بہادری سے لڑتے ہوئے ساحل تک پہنچ

گئے، (ص ۲۸۴)

بہر حال اس کے بعد ابن خلدون لکھتا ہے، کہ

عبید میں کے زوال کے بعد ان اطراف میں اسلامی

ہمازوں کی حالت بھی سقیم ہو گئی، اور صرف افریقیہ

اور مراکش میں جہازوں کا انتظام بدستور قائم رہا، اور ان کی قوت کو کوئی صدمہ نہیں پہنچا، چنانچہ لتونہ کے عہد تک عربی بیڑے کے قائد جزیرہ قاوس کے روسا، بنی مہمون تھے، اور انہی سے موحدین کی سلطنت کے فرمانروا عبدالمومن نے لیا، اور اندلسی اور افریقی سواحل پر ان کے بیڑوں کی تعداد سو ہو گئی، چھٹی صدی ہجری میں جب موحدین کی سلطنت کمال عروج پر تھی اور اندلس و مراکش دونوں پر ان کا قبضہ تھا تو انہوں نے اپنے جنگی جہازوں کو بجد ترقی دی، جس کی نظیر نہیں، ان کے بیڑوں کا افسر اعلیٰ احمد صقلی (سلسلی کا باشندہ) تھا،

اصطخر می جو چوتھی صدی کے بیچ میں تھا اور بحر روم میں اندلس اور سسلی تک جا چکا تھا، کہتا ہے، کہ

”تمام سمندروں میں اس سمندر (بحر روم) سے زیادہ کوئی خوبصورت نہیں کہ اس کی دونوں طرف برابر برابر سے غیر منقطع آبادیاں ہیں۔۔۔۔ اور اس میں مسلمانوں اور رومیوں کے جہاز آتے جاتے ہیں، ہر فریق ایک طرف سے دوسری طرف جاتا ہے، اور اکثر اس میں مسلمانوں اور

اور رومیوں کی فوجوں کی ڈبھیڑ جہازوں میں ہو جاتی ہے
 اور ہر فریق کے سوسو بلکہ اس سے زیادہ جنگی جہاز جمع ہو جاتے
 ہیں، اور سمندر میں ان کی لڑائی ہوتی ہے، ”ص۱۷

الغرض بحرِ روم کے دونوں ساحلوں میں عربوں کی آمد و رفت
 تھی، وہ افریقی ساحل میں ایک طرف اندلس اور طنجہ تک پہنچ کر
 مغربی اور جنوبی افریقہ تک چلے جاتے تھے، اور دوسری طرف وہ ایشیا
 کو چاک قسطنطنیہ اور جزائر کوٹے کر کے، سلی، اٹلی، اور فرانس تک پہنچتے
 تھے، اور کیا آج کوئی اس کو مانے گا، کہ جس طرح اسپین کے بحری صدر
 دروازہ جبرالٹر کی اصل جبل الطارق ہے، اسی طرح فرانس کے مشہور
 ترین بندر گاہ مرسیلیا کی اصل ”مرسی علی“ ہے، یہ نام اور سی کے جغرافیہ
 میں ملتا ہے،

اس مختصر بیان کے بعد جس کی تفصیل کا یہ موقع نہیں، انسائیکلو پیڈیا
 آف اسلام کے ایک فاضل مضمون نگار مارٹن ہارٹ مین (MARTIN)
 (HART MANN) کی اس تحقیق سے جس کو اس نے اپنے مضمون ”چین“ میں ظاہر
 کیا ہے، کوئی منصف مزاج مورخ اتفاق کر سکتا ہے؟

”اسلام عام طور سے دریا سے خائف رہا ہے، دریا پر
 کافروں کے تسلط سے وہ شروع ہی سے متاثر ہے، اور

اُن کے تسلط کے مقابلہ کی اس نے کوئی کوشش نہیں کی،
جب ہم مسلمانوں کو دریائی حملے کرتے ہوئے پاتے ہیں تب
یہ معلوم ہوتا ہے کہ وہ اکثر شکستہ ہوتے رہے ہیں، رومیوں
پر جتنے حملے انہوں نے کئے، وہ سب بیکار گئے۔

اگر مسلمان قوموں میں سے ترکوں کے بحری جاہدات بھی اس

مقالہ کا موضوع ہوتا تو مقالہ نگار موصوف کی تحقیق کی حقیقت اور بھی بر ملا ظاہر
ہو جاتی ہے،

سمندروں کا علم | علم اور تمدن کے شروع میں تو میں اپنے آس پاس
کے دریاؤں میں جب قدم رکھتی تھیں تو یہ خیال کرتی تھیں کہ ہر سمند
دوسرے سے الگ اور مستقل ہے، اس سلسلہ میں سب سے بڑا
انکشاف یہ ہے کہ یہ سمندر باہم ایک مشترک بحری دنیا ہیں جو ہندوستان
و چین و فارس و روم و شام میں درحقیقت منقسم نہیں، بلکہ پانی کا
ایک ہی عظیم الشان دائرہ ہے، جو ان سب ملکوں کو محیط ہے،
ہم کو معلوم نہیں کہ عربوں کو اس حقیقت کا علم کب ہوا، لیکن
۵۲۲۵ء میں موجود ایک عرب جہازراں سلیمان کا دعویٰ ہے کہ اس
سے پہلے اسکا علم کسی کو نہ تھا، وہ کتاب ہے،

۱۵ مروج الذهب جلد ۱ ص ۳۶۲ و احسن التقایم بشاری ص ۱۶ و ص ۱۷

وما حدث في زماننا
 هذا ولم يعرفه من تقدمنا
 انه لم يكن يقدر ان البحر
 الذي عليه بحر الصين و
 الهند يتصل ببحر الشام
 ولا يقوم في انفسهم حتى
 كان في عصرنا هذا فانه
 بلغنا انه وجد في بحر الروم
 خشب مراكب العرب
 المخروزة التي قد تكسرت
 باهلها فقطعها الموج و
 ساقتها الرياح بامواج
 البحر فقد فته الى بحر الخزر
 ثم جرى في خليج الروم و
 فقد منه الى بحر الروم
 والشام فدل هذا على
 ان البحر يدور على الصين
 والسيلا وظهر بلاد الترك
 والخزر ثم يصيب في الخليج
 ويفض الى بلاد الشام

اور ان امور سے جو ہمارے زمانہ میں ہوا،
 اور پہلوں کو معلوم نہ تھا یہ ہے کہ اسکا اندازہ
 نہیں کیا جاتا تھا کہ بحر چین و ہند، بحر شام،
 (روم) سے ملا ہوا ہے، اور نہ اسکا خیال کئے
 ملاحوں کو ہوا تھا، یہاں تک کہ ہمارے زمانہ
 یہ مسئلہ ثابت ہو گیا، کیونکہ ہم کو یہ خبر ملی کہ
 بحر روم میں عربوں کے ان سیٹے ہوئے
 جہازوں کے تختے جو ٹوٹ گئے تھے، اور موجوں
 نے انکے ٹکڑے کر دیئے تھے، ہواؤں نے سمندر
 کی موجوں کیساتھ ان کو بحر خزر میں ڈال دیا
 اور یہاں سے وہ بہکر خلیج روم میں آئے،
 اور اس سے نکل کر روم و شام کے سمندر
 اس سے ثابت ہوا کہ سمندر چین اور سیلا اور
 ترکستان اور خزر کی پشت پر گھوما ہے
 پھر خلیج روم میں گرا ہے، اور پھر ملک شام
 تک پہنچا ہے، اور یہ اسلئے معلوم ہوا کہ سٹے
 ہوئے تختے صرف سیراف کی کشتیوں میں
 مخصوص ہیں، اور شام و روم کی کشتیاں
 سی ہوئی نہیں، بلکہ کیلوں سے جوڑی
 ہوتی ہیں، اور یہ بھی ہم کو معلوم

وذلك ان الخشب المحزون
لا يكون الا لسراكب سيران
خاصة ومراكب الشام والروم
مسمورة غير محروزة وبلغنا
ايضا انه وجد بحر الشام
عنبر وهذا من المستنكر
وما لم يعرف في قديم الدهور
ولا يجوز ان كان ما قيل
حقا ان يكون العنبر
وقع الى بحر الشام الا من
عدن والقلزم وهو البحر
الذي يتصل بالبحار التي
يكون فيها العنبر لان الله
جل ذكره قد جعل بين
البحرين حاجزا، رارض السويح
يد هو ان كان صحيحا ما يقدر
بحر الهند الى سائر البحار

کہ بحر روم میں عنبر پایا گیا، اور یہ
نامعلوم بات تھی، اور قدیم زمانہ
میں غیر معروف تھی، اگر یہ خبر صحیح
ہے تو یہی ہو سکتا ہے کہ یہ عنبر عدنان
سے آیا ہو، اور بحر احمر کو اون
دریاؤں سے ملا ہوا ہے جن میں
عنبر پیدا ہوتا ہے، لیکن بحر احمر
اور بحر روم کے درمیان خدا
نے دیوار قائم کر دی ہے، یہ
سویس ہے، جس کو کھود کر اب
نہر بنا دیا گیا ہے، اس لئے اگر
وہ عنبر والا واقعہ صحیح ہے، تو
یہی ہو سکتا ہے کہ اس عنبر کو
بحر ہند نے دوسرے سمندروں
میں پھینکا ہے، اور ایک سمندر
سے دوسرے سمندر میں ہوتے ہوئے
بحر روم تک پہنچا،

سلمان نے جو پہلا راستہ بتایا ہے وہ بحر ہند سے بحر چین، بحر الکا
بحر ہرنک ہو کر قطب شمالی کے منجھد پر فستانی سمندر آرکٹک سے گذر کر
اتلانٹک پارکر کے جبل الطارق (جبرالٹر) سے مرکز بحر روم میں داخلہ

کا ہے، لیکن دوسرا راستہ جو بحر ہند کے عنصر کے بحر روم میں پہنچ جانے کیلئے وہ بتاتا ہے، وہ زیادہ آسان اور کھلا ہوا ہے، اور وہ یہی ہے کہ بحر ہند سے بحر ہیرا ہو کر بحر محیط میں اور بحر محیط سے جبل الطارق سے ہو کر بحر روم میں، بہر حال سلیمان کے اس صحیح قیاس سے یہ اندازہ ہوتا ہے کہ وہ دنیا اور سمندر کے نقشہ کو صحیح سمجھ رہا تھا، بعد کے جہازرانوں نے افریقہ کے سواحل کے راستہ بحر روم میں چلے جانے کو اور زیادہ وضاحت سے بیان کیا ہے،

چنانچہ ابن واضح یعقوبی جو سلیمان کے پچاس برس بعد ہوا ہے اپنے جغرافیہ کتاب البلدان کے خاتمہ میں مراکشی ساحل کے شہر سوس اقصیٰ کے ذکر میں کہتا ہے، کہ یہاں ساحل پر ایک مسجد بہلول ہے،

ویلق البحر عند مسجد بھلول اور سمندر اسی مسجد بہلول کے سامنے ان
المراکب الخیطیۃ الّتی تجمل وورپوں والے جہازوں کو لاکر ڈالتا ہے
بالابلۃ الّتی یرکب فیہا الی جو ابلہ (خلیج فارس) میں بنتے ہیں اور جن

الصین (۳۶۰ لیڈن) میں چین کا سفر کیا جاتا ہے،

اسی قسم کا بیان مسعودی (۳۴۵) نے مروج الذهب میں کیا ہے (جلد اول ص ۳۶۵)

اس کے بعد حکیم ابوریحان بیرونی المتوفی ۴۴۰ھ نے یا قوت کے

بقول سمندروں کا سب سے بہتر نقشہ کھینچا ہے، کہتا ہے :-

اما البحر المحيط الذي في مغرب
 المعمورة وعلى ساحل بلاد
 طنجة والاندلس فانه همي
 البحر المحيط وسماة اليونانيون
 اوقيانوس ولا يلج فيه انما
 يسلك بالقرب من ساحله
 وهو يمتد من عند هذا البكا
 نحو الشمال على محاذ ارض
 الصقالبة ويخرج عنه خليج
 عظيم في شمال الصقالبة ويمتد
 الى قرب ارض بلغار بلاد
 المسلمين ويعرفونه ببحر ورد
 وهم امة على ساحله ثم يخرج
 وراءهم نحو المشرق وبين ساحله
 وبين اقصى ارض الترك ارضون
 وجبال مهيولة خربة غير مسلوكة
 واما امتداد البحر المحيط الغربي
 من ارض طنجة نحو الجنوب فانه
 يخرج على جنوب ارض سودا
 المغرب وراء الجبال المعروفة

آباد دنیا کے مغرب میں اور طنجہ اور اسپین
 کے سواحل پر جو بحر محیط ہے، اسی کا نام بحر
 محیط ہے، جس کو یونانی اوقیانوس کہتے
 ہیں، اس کے بیچ میں نہیں گھسا جاتا مگر
 اس کے سواحل کے کنارے کنارے
 جہاز چلتے ہیں، وہ ان ملکوں سے شمال
 کی طرف صقالبہ (سلاوا) کے ملک کی
 طرف چلتا ہے، اور اس سے صقالبہ
 کے شمال میں ایک بڑی کھاڑی نکلتی
 ہے، اور وہ بلغار کے اسلامی ملک کے
 قریب تک جاتی ہے، اور اس کا نام
 دریا سے بیزنگ ہے، اور اسی بیزنگ
 کے نام سے ایک قوم اس کے ساحل
 پر آباد ہے، پھر یہ سمندر ان کے پیچھے
 مشرق سے کہ اس کے ساحل اور
 اقصاے ملک تراک کے درمیان کچھ
 زمین اور پہاڑ ہیں جو ویران ہیں،
 اور جن میں چٹان راستہ نہیں اور نامعلوم
 ہیں۔۔۔۔۔ اب سرزمین طنجہ سے جنوب
 کی طرف مغربی بحر محیط کا پھیلاؤ، تو مغربی

بجبال القمر التي تنبع منها عيون
 نیل مصر و فی سلوک غزیر
 لا تنجو منه سفینة
 واما البحر المحیط من جهة الشرق
 وراء اقصی ارض الصین
 فانه ایضا غیر مسلوک و نشیب
 منه خلیج یکون منه البحر الذی
 یسمى فی کل موضع من الارض
 التي تحاذیه فیكون
 ذلک اول البحر الصین ثم الهند
 وخرج منه خلیجان عظام یشی کل
 واحد منهما بحر علی حدقا
 و الخلیج الاخر المقدم ذکره هو المخرج
 بحر البری، یمتد من عدن
 الی سفالة الزنج و لایتجا وزها
 مرکب معظم المخاطرة فیه و یصل
 بعد ها بحر اوقیانوس
 المغربی،
 و مقدمه معجم البلدان یا قوت
 ص ۱۹۱ و ۲۰۰، مصر

سودان (افریقہ) سے ان پہاڑوں کے
 پیچھے جن کو کوہ قر کہتے ہیں اور جن سے
 مصر کے دریاے نیل کا سر چشمہ نکلتا ہے
 اور اس میں چلنے میں بہت پانی ملتا
 ہے جس میں جہاز سلامت نہیں رہتا
 بحر محیط مشرق کی طرف چین کی انتہائی
 سر زمین کے پیچھے سے جاتا ہے یہ راستہ
 بھی چلتا نہیں ہے،

(غرض) اسی طرح بحر محیط سے جو دریا
 نکلتا ہے وہ اس ملک کی مناسبت
 سے جس کے سامنے سے وہ نکلتا ہے،
 اس دریا کا نام رکھ دیا گیا ہے، تو پہلے
 بحر چین، پھر بحر ہند، اور اس سے بڑا
 بڑی کھاڑیاں نکلی ہیں، جن میں سے
 ہر ایک کا الگ الگ دریا نام ہے
 دوسری کھاڑی جبکا
 پہلے ذکر ہوا، بحر بربر ہے جو عدن سے پہنچ
 تک ہے اس سے آگے جہاز عموماً نہیں
 جاتے کہ ان میں بڑے خطرے ہیں، اور دریا
 بعد مغربی بحر محیط سے جا کر مل جاتا ہے،

ابو حامد اندلسی غناطی مشہور ستیاح عالم المتوفی ۵۶۵ھ اپنی کتاب
تحفة الالباب میں سمندروں کی وحدت کے مسئلہ کو سب سے زیادہ واضح
کر کے بیان کرتا ہے،

اعلم ان البحر المحيط الذي احاط
بالدنيا والارض في وسط البحر
كالسكر في غدي ماء وهو البحر
الاسود الذي يعرف ببحر الظلمات
لا تدخله السفن وبحر الهند
منه وبحر الصين خليج منه،
وبحر القلزم خليج منه وبحر فارس
خليج منه يمتد بعضه الى
البصرة الى عبادان وسيراف
وكرمان والبحرين وجزيرة
قيس والديبل الى بلاد الحبشة
الى الزنج والى سرنديب و
الصوليان، وكل هذه البحار
التي ذكرتها وما لم اذكرها انما
اصلاها من البحر الاسود الذي
يقال له البحر المحيط،

جانو کہ بحر محیطاً جو دنیا کو گھیرے ہے، اور زمین
سمندر کے بیچ میں اس طرح ہے جیسے گیند تالیا
میں یہ وہ سیاہ سمندر ہے جسکا نام بحر ظلمات ہے
میں جہازات نہیں جاتے، اور بحر ہند
اس کی ایک کھاڑی ہے، بحر چین
اس کی ایک شاخ ہے، بحر احر
اس کی ایک خلیج ہے، بحر فارس
اسکا ایک حصہ ہے، وہی سمندر
ہے جو بصرہ، عبادان، سیراف،
کرمان، بحرین، جزیرہ قیس،
ویل، حبشہ، زنج، سرانڈیب،
چولیان تک، یہ تمام دریا جسکا
نام میں نے لیا، اور جن کا
نہیں لیا، ان سب کی اصل وہی
سیاہ سمندر ہے، جس کو بحر
محیط کہتے ہیں،

لیکن ہمارے نزدیک سمندروں کی سب سے صاف اور روشن تصویر
ابوالفداء المتوفی ۷۲۵ھ نے اور اس سے بھی زیادہ ابن خلدون (المتوفی ۸۰۸ھ)
نے، کھینچی ہے ابوالفداء کا بیان حسب ذیل ہے،

ان جانب المحيط المغربی الذی	مغربی بحر محیط کا وہ حصہ جس کے ساحل
علی ساحلہ بلاد المغرب لیسبی	پر مراکش و اندلس واقع ہیں اوقیانوس
اوقیانوس، وفيہ الجزائر الخالد	کہلاتا ہے، اور اس میں جزائر خالدا
وہی واعلة فیہ عن ساحلہ	ہیں، اور وہ جزائر اس سمندر میں ساحل
درجات و البحر المحيط	سے چند درجے دور ہیں یہ بحر محیط
المذکور یاخذ فی الامتداد	مراکش کے ساحل سے لبا ہو کر جنوب کی
من سواحل المغرب الاقصى	طرف جاتا ہے، یہاں تک کہ صحرائے لمتونہ
علی جهة الجنوب حتی يتجاوز	یعنی بربر کے صحراؤں سے جو ملک بربر
صحراء لمتونة، وھی براری	اور ملک سودان کے بیچ میں ہے،
للبربر، بین طرف بلاد البربر	آگے بڑھتا ہے، پھر جنوب کی طرف
وبین اطراف بلاد السودان	ویران، غیر آباد اور نہ چلے ہوئے قطعات
ثم یتد جنوباً علی اراضی	سے گذر کر خط استوا تک پہنچتا ہے،
خراب غیر مسکونہ ولا مسلوکة	پھر وہ مشرق میں کوہ قر کے پیچھے
حتی يتجاوز خط الاستواء	سے جس میں سے مہر کا دریا سے
فی الجنوب عنہ، ثم یعطف	نیل نکلتا ہے، وہ مڑتا ہے، تو یہ سمندر
علی جهة الشرق وراء جبال	خشکی سے جنوب کی طرف جاتا ہے،
القمر التي منها مناجع نیل مصر	پھر مشرق کی طرف افریقہ کی سمت

دوران زمین کے پیچھے سے پھیلتا ہے،
 پھر مشرق اور شمال میں چل کر بحر
 چین اور بحر ہند سے مل جاتا ہے، پھر
 مشرق کی طرف چلتا ہے، یہاں تک کہ
 زمین مشرقی کھلی ہوئی آخری خشکی
 کے مقابل ہوتا ہے، یہاں چین کا
 ملک ہے، پھر چین کے مشرق سے
 شمال کی طرف مڑتا ہے، پھر شمال
 سے چین کے مشرق کی طرف چلتا ہوا
 یہاں تک کہ ملک چین سے آگے
 بڑھتا ہے، اور یا جوج و ماجوج کی
 دیوار کے مقابل ہوتا ہے، پھر مڑتا
 ہے، اور نامعلوم زمین پر گھومتا ہے
 اور مغرب کی طرف بڑھتا ہے، اور
 زمین سے شمال کی سمت میں ہوتا
 ہے، اور ملک اس کے بالمقابل ہو کر
 آگے مغرب اور جنوب کی طرف مڑتا
 ہے، اور زمین پر گھوم جاتا ہے، اور
 مغرب کی طرف سے ہو کر کفار (فوج)
 کی مختلف قوموں کے سواحل سے گذرتا

فیصیر البحر المذکور جنوبیاً عن
 الارض، ثم یبتدئ مشرقاً علی
 اراضی خراب و راء بلاد الزنج
 ثم یبتدئ مشرقاً و شمالاً حتی یتصل
 ببحر الصين و الهند و هنا لک
 بلاد الصين، ثم ینعطف فی
 شرقی الصين الی جهة الشمال
 ثم یبتدئ شمالاً علی شرق
 بلاد الصين حتی یتجاوز بلاد
 الصين و یسامت سدا یاجوج
 و ماجوج، ثم ینعطف و یستدیر
 علی ارض غیر معلومة الاحوال
 و یبتدئ مغرباً و یصیر فی جهة
 الشمال عن الارض و یسامت
 بلاد الروس و یتجاوزها و
 یعطف مغرباً و جنوباً و یستدیر
 علی الارض و یصیر من جهة
 الغرب و یبتدئ علی سواحل
 امر مختلفة من الکفار (الافوج)
 و یسامت بلاد رومیة عن سواحل

ثرمیتد جنوباً ویتجاوز بلاد
 رومیة الی مسامنة البلاد
 التي بين رومیة و بین الاندلس
 حتی تجاوزها علی سواحل
 الاندلس، ثرمیتد علی غریب
 الاندلس جنوباً حتی یتجاوز
 الاندلس ویسامت سبتة
 من برالعدوة من حیث
 ابتداءنا، (تقویہ البلدان من)

اور ملک روم (اطلی) کے مقابل ہوتا ہے
 اور بلاد روم سے آگے بڑھ کر ان
 ملکوں کے مقابل ہوتا ہے جو روم
 اور اندلس (اسپین) کے درمیان ہیں
 یہاں تک کہ اندلس کے ساحل سے بڑھتا
 ہے، پھر اندلس کے مغرب سے جنوب
 ہو کر اندلس سے آگے بڑھتا ہے،
 اور سبتہ کے مقابل ہوتا ہے جہاں
 سے ہم نے اس کا آغاز کیا تھا،

علامہ ابن خلدون نے مقدمہ میں سمندروں کے حالات پر جو

مفصل مضمون لکھا ہے وہ یہ ہے:-

قالوا ان هذا البحر المحيط یخرج
 منه من جهة المغرب فی
 الاقلیم الرابع البحر الرومی
 المعروف ببیدء فی خلیج
 متصائق فی عرض اثنی عشر
 میلًا او نحوها ما بین طنجة
 وطریف وسمی الزقاق ثم
 یدهب مشرقاً وینفج الی
 عرض ستامة میل ونهايته

جغرافیہ دانوں نے کہا: بحر محیط سے
 مغرب کی سمت میں چوتھی اقلیم میں
 بحر روم نکلا ہے، یہ ایک تنگ خلیج
 سے جو بارہ میل کے قریب چوڑی
 ہے، طنجہ اور طریف کے بیچ سے نکلی
 ہے، اور اس تنگ خلیج کا نام زقاق
 ہے، پھر یہ بحر روم مشرق کی طرف
 جاتا ہے اور چھ سو میل چوڑا ہو جاتا
 ہے، اور اس کا خاتمہ اقلیم چہارم کے

فی آخر الجزء الرابع من القلم
 الرابع على الف فرسخ ومائة
 وستين فرسخا من مبدئه
 وعليه هناك سواحل الشام
 وعليه من جهة الجنوب سواحل
 المغرب، اولها طنجة عند
 الخليج ثم افريقية، ثم برقة
 الى الاسكندرية، ومن جهة
 الشمال سواحل القسطنطينية
 عند الخليج، ثم البنادقة، ثم
 روم، ثم الافرنجة، ثم
 الاندلس الى طرف عند
 الزقاق قبالة طنجة ويسمى
 هذا البحر الرومي والشامي
 وفيه جزر كثيرة عامرة كالكبا
 مثل اقرطش وقبرص و
 صقلية وميورقة وسردينيا
 ودانية، وقالوا ويخرج منه
 في جهة الشمال بحران اخران
 من خليجين احدها مسامت

چوتھے حصہ میں آغاز سے لیکر یہاں تک
 ایک ہزار ایک سو ساٹھ فرسخ پر ہوتا ہے،
 اور یہیں اس کے کنارے پر ملک شام
 کے سواحل ہیں، اور اسی کے جنوب کی
 سمت میں مغرب (شمالی افریقیہ) کے
 سواحل ہیں، جنکا آغاز اس (تنگ)
 خلیج کے پاس ہے، پھر افریقیہ ہے پھر
 برقہ، اسکندریہ تک، اور شمال کی طرف
 قسطنطنیہ کے سواحل ہیں، خلیج کے پاس
 پھر بنا دقہ (روم) پھر رومہ (انلی)،
 پھر فرنگستان، پھر اندلس، طرف
 تک زقاق کے پاس، طنجہ کے سامنے
 اور اسکا نام بحر روم اور بحر شام
 ہے، اور اس میں بہت سے بڑے آباد
 جزیرے ہیں، جیسے کریٹ، سائپرک،
 سسلی، میورقہ، سر دانیہ اور
 دانیہ،

جغرافیہ داں کہتے ہیں: اور اس بحر
 روم سے شمال میں دو سمندر، دو خلیج
 سے اور نکلے ہیں، ایک قسطنطنیہ کے

مقابل ہے، وہ بحر روم سے ایک ترکے
 پھینکنے بھر کی مسافت سے تنگ عرض
 میں نکلتا ہے، اور تین دریا ہو کر نکلتا
 ہے، تو قسطنطنیہ سے مل جاتا ہے،
 پھر چار میل کے عرض میں بڑھ جاتا
 ہے، اور ساٹھ میل تک بہتا ہے، اسکا
 نام خلیج قسطنطنیہ ہے، پھر وہ ایک
 دہانہ سے جو چھ میل چوڑا ہے نکل کر
 بحر نیطس (بحر اسود) کا معاون ہو جاتا ہے
 اور یہ دریا یہاں سے کج ہو کر یورپ کی
 طرف جاتا ہے، اور زمین ہر قبیلہ سے گذرتا
 ہے، اور ملک خزر پر جا کر ختم ہوتا ہے،
 اور یہ دہانہ سے لیکر یہاں تک ۱۳ سو میل
 اور اس دریا کے دونوں طرف رومی
 ترک، برجان، روس، وغیرہ کی قومیں
 آباد ہیں، اور اس بحر روم کی دوسری خلیج
 سے دوسرا سمندر شروع ہوتا ہے جسکا نام
 بحر بناؤتہ ہے، جو شمال کی طرف ملک روم داہلی،
 سے چلتا ہے، اور جب پہاڑ کی سمت تک پہنچتا
 تو مغرب کی طرف بناؤتہ (دنیس) اور روم وغیرہ

للقسطنطنیۃ یبدأ من ہذا البحر
 متصانقاً فی عرض رمیۃ السهم
 ویمت ثلاثہ بحار فیصل بالقسطنطنیۃ
 ثم ینضج فی عرض اربعۃ امیال و
 یمت فی جریہ ستین میلا و یمی
 خلیج القسطنطنیۃ ثم ینخرج من
 فوہۃ عرضا ستۃ امیال فیہا بحر
 نیطس و هو بحر یخوف من ہناک
 فی مذہبہ الی ناحیۃ الشرق
 فیمت بارض ہر یقیلۃ و ینتہی
 الی بلاد الخزریۃ علی الف و
 ثلاثیۃ میل من فوہتہ و علیہ
 من الجا نبین امر من الروم
 والترک و برجان و الروس، و
 البحر الثانی من خلیج ہذا البحر الرومی
 و هو بحر البنادقہ ینخرج من بلاد
 الروم علی سمت الشمال، فاذا
 انتہی الی سمت الجبل الخوف فی
 سمت المغرب الی بلاد البنادقہ
 و الروم و غیرہم امر و لیہو

خیلیج البنادقة،

وقالوا دینساح من هذا البحر

المحيط ایضا من الشرق علی

ثلاث عشرة درجہ تھ

فی الشمال من خط الاستواء

بحر عظیم متسع یرالی الجنوب قلیلا

حتی ینتھی الی الاقلیم الاول ثم

یمرفیہ مغربا الی ان ینتھی فی الجزر

الخامس منه الی بلاد الحبشة

والزنج والی بلاد باب المندب

منہ علی اربعة الاف فرسخ

وخمسة فرسخ من مبدئہ

ولیسہی البحر الصینی والهندي

والحبشی، وعلیہ من جهة الجنوب

بلاد الزنج وبلاد بربر وبریبر

التي ذكرها امرء القیس فی شعره

ولیسوا من البربر الذین ہم قبائل

المغرب، ثم بلد مقدشواته

بلد سقالة وارض الواق واق

وامر اخر لیس بعدہم الا القفاک

قوموں کے ملکوں کی طرف مڑ جاتا ہے اور اس کا نام علیج ہے

جغرافیہ داں کہتے ہیں کہ اس بحر محیط

سے نخل کرپورب میں تیرہ درجہ پر خط

استوار کے شمال میں ایک اور وسیع

سمندر بہتا ہے، جو کسی قدر جنوب کی طرف

گزرتا ہے، یہاں تک کہ پہلی اقلیم تک ختم

ہوتا ہے، پھر اسی اقلیم میں پچھم رخ

چلتا ہے، یہاں تک کہ اس اقلیم کے پانچویں

جزیر میں ملک حبشہ، اور زنگستان

باب المندب تک چلا جاتا ہے، جو شروع

سے یہاں تک ساڑھے چار ہزار فرسخ ہے

اور اس کا نام بحر چین، اور بحر ہند اور بحر

حبش ہے، اسی کے ساحل پر جنوب کی

طرف زنگ اور بربر کا ملک ہے،

جس کا ذکر امر القیس نے اپنے شعر

میں کیا ہے، اور یہ بربر اوہ بربر ہیں

ہیں جو مغرب (شمال افریقہ) کے

قبیلوں میں سے ہے، پھر مقدشواتہ

پھر بلد سقالة ہے، اور ملک واق واق

(جاپان) ہے، اور اسی کے ساحل پر شمال

لے اس کی یہ جائے وقوع صحیح نہیں ہیں

رُخ، اس سمندر کے آغاز پر چین ہی پھر
 ہندوستان ہی پھر سندھ ہی پھر (بالمقابل)
 یمن کے سواحل یعنی احقاف اور زبید
 وغیرہ ہیں، پھر اس سمندر کے اخیر پر
 ملک زنگ ہے، اور اس کے بعد ملک
 حبشہ، جغرافیہ دانوں کا بیان ہے
 کہ اس بحر حبش سے دو سمندر اور نکلتے
 ہیں، ایک باب المندب کے پاس سے
 تنگ ہو کر شروع ہوتا ہے، پھر شمال
 کی طرف بڑھتا اور پھیلتا ہوا اور
 کسی قدر کچھم رخ ہو کر شہر قلزم پر
 جا کر دوسری اقلیم کے پانچویں حصہ
 میں چوڑا ہو میسل پر ختم ہوتا ہے
 اسکا نام بحر قلزم اور بحر سولیس (اور
 بحر احمر) ہے، اور یہاں سے فسطاط
 مصر تک تین منزلیں ہیں، اور اسی
 کے ساحل پر مشرق کی سمت یمن
 کے ساحل پھر حجاز اور جدہ ہیں،
 پھر مدین، ایلہ (عقبہ) اور فاران
 اس کے خاتمہ پر ہیں، اور مغرب

والخلاء، وعلیہ من جہۃ الشمال یصل
 من عند مبدئہ ثم الہند
 ثم السند ثم سواحل الیمن
 من الاحقاف والزیبید وغیرہا
 ثم بلاد الزنج عند نہایتہ
 وبعد ہما الحبشۃ، وقالوا وخرج
 من ہذا البحر الحبشی بحران آخر
 احدہما ینخرج من بلاد نہایتہ
 عند باب المندب فیبدء متصافاً
 ثم یرستجر الی ناحیۃ الشمال
 ومغرباً قلیلاً الی ان ینتہی
 الی مدینۃ القلزم فی الجزء
 الخامس من الاقلیم الثانی
 علی الف واربعاً مئۃ میل من
 مبدئہ ویسمی بحر القلزم و
 بحر السولیس، وبینہ و بین
 فسطاط مصر من ہنالک ثلاث
 مواحل وعلیہ من جہۃ الشرق
 سواحل الیمن ثم الحجاز وجد
 ثم مدین وایلہ و فاران عند

نہایتہ من جہۃ الغرب سویحل
 الصعید و عیداب و سواکن
 وزیریلج ثم بلاد الحبشة عند
 مبدئہ و آخرہ عند القلزم
 یسامت البحر الرومی عند
 العرش و بینہما نحو ست حرا
 و ما زال الملوک فی الاسلام
 و قبلہ یرومون خرق ما بینہما
 و لم یتعد ذلک ،

مقصد زبیرین کے سواحل اور عیداب
 اور سواکن اور زیلع (اریٹیریا) پھر ملک
 حبشہ، اس کے شروع پر، اور اس کا
 آخر قلزم پر پھر روم کے ٹھیک سیدہ
 میں ہے اور اسلام میں اور اس سے
 پہلے بھی بادشاہوں نے اس میں کی
 حامل خشکی (سویس) کو کاٹ کر دونوں
 سمندروں کو ملانا چاہا، مگر پورا نہ
 کر سکے،

و البحر الثانی من ہذا البحر
 الحبشی و سہی الخلیج الی البحر
 و ینخرج ما بین بلاد السند
 و الاحقاف من الیمن و یمیر
 الی نہایتہ الشمال مغرباً قلیلاً
 الی ان ینتہی الی الابلہ من
 سواحل البصرۃ فی الجزء
 السادس من الاقلم الثانی
 علی اربعاً فترسخ و اربعین
 فرسخاً من مبدئہ و لیسہی بحر
 فارس و علیہ من جہۃ المشرق

اس بحر حبش سے دوسرا سمندر جو نکلا ہے
 اس کا نام بحر احقر ہے جو سندھ اور
 یمن کے احقاف کے درمیان ہے
 اور شمال کی انتہا تک کسی قدر کھچم
 ہو کر بصرہ کے سواحل میں ابلہ پر
 دوسری اقلیم کے چھ حصے میں پاتا ہوتا ہے
 فرسخ پر ختم ہوتا ہے، اور اس کا نام بحر
 فارس ہے، اور اسی کے ساحل پر
 مشرق میں سندھ، مکران، کرمان،
 فارس ہے اور خاتمہ پر ابلہ ہے، اور
 کچھ طرف بحرین، یامہ، عمان، اور شہین

سواحل السند و مکران و اوراحقاف اس کے آغاز پر ہے
 کرمان و فارس و ابلد عند اور بحر فارس اور قلزم کے
 نھایتہ، ومن جهة الغرب درمیان جزیرہ عرب ہے گویا
 سواحل البحرین و الیمامة کہ خشکی کا حصہ سمندر میں گھس
 و عمان و الشحر و الاحقاف گیا ہے، جزیرہ عرب کو دکھن
 عند مبدئہ و فیما بین بحر سے بحر حبش پچھم سے بحر قلزم،
 فارس و القلزم جزیرة الغرب سے پورب سے بحر فارس گھیرے
 کا نھا دخلتہ من البر فی البحر ہے، اور وہ عراق تک تمام
 یحیط بها البحر الحبشی من الجنو اور بصرہ کے بیچ میں دونوں
 و بحر القلزم من الغرب و بحر کے درمیاں ڈیڑھ ہزار کی
 فارس من الشرق و تفضی مسافت پر،

سمندروں کی پیمائش | ابن خلدون کا سفر اندلس سے مصر اور حجاز تک محدود تھا اور اس کا یہ
 بیان جیسا کہ اس نے تصریح کی ہے، ادریسی الموجودہ ۵۴۵ھ کے جغرافیہ پر
 مبنی ہے، ان بیانات میں ایک خاص قابل لحاظ بات یہ ہے کہ اس میں
 سمندروں کا طول مسافت جا بجا مذکور ہے، اس قسم کی پیمائش کا ذکر بطریق
 کے جغرافیہ میں بھی ہے، مگر اس میں سید غلطیاں ہیں، عربوں کے بیانات
 موجودہ زمانہ کی تحقیقات سے بہت کم فرق رکھتے ہیں، چنانچہ موسیولیبان
 تمدن عرب میں لکھے ہیں،

۱۔ مقدمہ ثانیہ،

بطلیموس نے شہروں کے جو مقامات دریافت کئے تھے
 ان میں بڑی غلطی تھی، مثلاً بحر متوسط (بحر روم) ہی کے طول
 میں اس نے چار سو فرسخ کی غلطی کی تھی، عربوں نے جو کچھ
 ترقی جغرافیہ میں کی، اس کے ثبوت کے لئے اسی قدکافی
 ہوگا کہ ان کے تحقیق کے لئے مقامات و امكنہ کا مقابلہ یونانیوں
 کے ساتھ کیا جائے، اس مقابلہ سے ثابت ہوگا کہ عربوں کے
 تحقیق کئے ہوئے عرض بلدوں میں صرف کچھ دقیقوں کا فرق
 ہے، برخلاف اس کے یونانیوں نے درجوں کی غلطی کی جو
 طول بلد کی تحقیق میں جو ایسے زمانہ میں جب کہ نہ درست
 گھڑیاں تھیں، نہ چاند کی حرکت کی صحیح جدولیں، نہایت مشکل
 تھی، انہوں نے البتہ زیادہ غلطی کی ہے، تاہم دو درجے سے
 زیادہ کی غلطی نہیں ہوئی ہے، جو یونانیوں سے بہت زیادہ
 کم ہے، مثلاً طنجہ کے طول بلد کو اسکندریہ سے حساب
 کر کے بطلیموس نے ۵۳ درجہ اور ۳۰ دقیقہ لکھا ہے، حالانکہ
 واقعی طول ۳۵ درجہ ۴۱ دقیقہ ہے، یعنی بطلیموس کی تحقیق
 میں تقریباً ۱۸ درجہ کی غلطی ہے، عربوں کے نقشوں میں بحر
 متوسط (بحر روم) کے طول میں طنجہ سے طرابلس تک کل

ایک درجہ کی غلطی ہے، برخلاف اس کے بطلیموس کے نقشے میں
اس کو ۱۹ درجہ زیادہ لمبا قرار دیا ہے، جس کی وجہ سے تقریباً
چار سو فرسخ کی غلطی واقع ہوئی ہے۔

اسی طرح بحر قلزم (بحر احمر) کی جو پیمائش ابن خلدون نے نقل کی
ہے، وہ ۱۴ سو میل ہے، اور آجکل کے جدید نقشوں میں اس کی مسافت
۱۴۱۰ میل دکھائی گئی ہے، اس سے اندازہ ہوگا کہ عربوں کی تحقیقات
جدید تحقیق سے کس قدر قریب تر ہے،

بحر بیرنگ | الاسکا واقع شمالی امریکا اور شمالی روسی ایشیا کے درمیان
بحر منجمد میں جو ہلکی سی آبی تھریہاں ہے، اسکا نام بیرنگ (BERING)
ہے، جس کی نسبت یہ سمجھا جاتا ہے کہ یہاں تک انسانوں کے قدم
بہت حال زمانہ میں پڑے ہیں، اور اسکو کسی بیرنگ صاحب نے
دریافت کیا ہے، یہ مقام قطب شمالی کے بہت قریب ہے، اور
ہمیشہ برف سے ڈھکی ہوئی ہے، مگر یہ دیکھ کر تعجب ہوتا ہے کہ اہل عرب
کو اس کی واقفیت تھی،

سلیمان (ؑ) نے بحر چین کو جس بحری راستہ سے
چین کی پشت پر سے ہو کر پیفک اور آرکٹک کو عبور کر کے اطلانتک

لے آئے، عرب لیبان، مترجمہ مولوی سید علی بلگرامی ص ۴۳،

میں آگر بحر روم سے ملایا ہے، اُس سے ظاہر ہوتا ہے کہ وہ اس راستہ سے واقف تھا، یا وہ اس کا تخیل کرتا تھا،

ابوالفدا (۳۲۰ھ) کا بیان ہے،

ذکر بحر و رنگ لمر اجد لهذا بحر و رنگ کا ذکر میں نے اس سمندر
البحر ذکر الاکافی مصنفات کا ذکر ابوریحان بیرونی کی تصنیف اور
ابی الریحان البیرونی وفی نصیر طوسی کی تذکرہ کے سوا اور
التذکرۃ للتصیر فانثبته کہیں نہیں پایا، اس لئے اس کو
حسبما ذکره البیرونی قال یہاں ثبت کیا جس طرح کہ بیرونی
بحر و رنگ یخرج من البحر نے اس کو بیان کیا ہے، وہ کہتا
المحیط الشمالی الی جهة الجنوب ہے کہ بحر و رنگ شمالی بحر محیط سے
وله طول وعرض صالحان جنوب کی طرف نکلا ہے، اس کی
وورنگ امة علی ساحله لمبائی اور چوڑائی خاصی ہے، اور
تقویر البلدان ۳۵) ورنگ ایک قوم کا نام ہے جو اس کے
ساحل پر آباد ہے،

ابوریحان بیرونی کی وفات ۳۲۰ھ میں اور نصیر طوسی کی ۳۶۲ھ

میں بڑا اس سے اندازہ ہوگا کہ مسلمانوں کی تصانیف میں اس سمندر کا تعارف
بیرنگ (ورنگ) کے نام سے بہت قدیم ہے،

ابوریحان کا وطن خوارزم (خوارزم) تھا، جس کی سرحد روس تک تھی، اسی زمانہ میں انتہائی روس میں بلغار (موجودہ بلغاریا نہیں) کے بادشاہ نے اسلام قبول کیا تھا، اور خلیفہ مقتدر باللہ عباسی نے ابن فضلان کے زیر سرورگی آذربایجان اور روس ہو کر بلغار سفارت بھیجی تھی اور ابن فضلان نے بغداد سے روس و بلغار تک اپنا سفر نامہ مرتب کیا تھا، جس کا مختصر خلاصہ یا قوت نے اپنی معجم میں شامل کیا ہے، پھر وہ غزنین میں اس وقت رہا جب کہ چینی ترکستان تک اس کی سلطنت وسیع تھی، طوسی تاتاریوں کے عہد میں تھا، جب روس کے کونوں سے لیکر بغداد تک اور نکا گذرگاہ تھا، اس لئے بیرونی اور طوسی کی کیفیت بحر و رنگ سے تعجب انگیز نہیں ہے،

خلاصہ یہ ہے کہ بحر عرب سے جو در راستے بحر محیط میں جا کر بالآخر لجاتے ہیں، ان دونوں سے عرب واقف تھے، سلیمان نے تیسری صدی کے اوائل میں جو راستہ بتایا ہے، اس کی آواز بازگشت چوتھی صدی کے مشہور عرب بحری سیاح مسعودی کے بیان میں سنائی دیتی ہے، (دیکھو مروج الذهب جلد اول صفحہ ۳۶۵ پیرس)

یہ دونوں بحری راستے جنکا نشان عربوں نے دیا ہے حسب

ذیل ہیں،

۱۔ بحر عرب سے بحر چین، وہاں سے شمالی پیسنگ سے گذر کر،
 بیرنگ سے نخل کر اس کی پشت سے ہوتے ہوئے ارکنگ سے پار ہو کر
 اطلانتک میں آکر آبنائے طارق سے گذر کر بحر روم۔

۲۔ دوسرا راستہ بحر ہند ہو کر بحر حبش، پھر بحر زنج و بربرہ جس کو
 آجکل موزمبیق چینل کہتے ہیں، اور اس امید ہو کر، جنوبی افریقہ کے
 سواحل سے گذر کر آبنائے طارق کے ذریعہ بحر اوقیانوس سے بحر روم میں،
 یہی وہ راستہ ہے جس سے واسکو دی گاما برنگال سے
 ہندوستان آیا تھا،

ہر سمندر کے الگ | مسعودی (۳۳۲ھ) کے بیان سے ثابت ہوتا ہے کہ ہر سمندر
 الگ جہازوں کے ماہر اور جہازوں الگ الگ ہوتے تھے، بحر روم

کے ماہرین کے متعلق وہ اپنے زمانہ کا چشم دید حال بیان کرتا ہے،
 وکذلک شہادت ارباب اور اس طرح میں نے بحر روم کے جہازوں
 المرابک فی البحر الرومی من کو دیکھا وہ جنگی ہوں یا تجارتی ہوں،
 الحربیۃ والعمالۃ وهم اور وہ نوتی (ملاح) ہیں، اور جہاز
 النواتیۃ واصحاب الارجل کے نیچے کے ملازمین اور افسر اور جو
 والرؤساء ومن ینبئ تدبیر جہازوں کے چلانے کا انتظام اور
 المرابک والحرب فیہا مشد رطائی کا کام کرتے ہیں جیسے ابوالحارث

لاوی الملکتی بائی الحارث غلام
 نرافتہ صاحب طرابلس الشام
 من ساحل دمشق وذلك بعد
 الثلاث مایة یصون طول
 البحر الرومی وعرضه وكثرة
 خلجانہ وتشعبه وعلی هذا
 وجدت عبد الله بن وزیر
 صاحب مدینة جبلة من
 ساحل حمص من ارض الشام
 ولم یبق فی هذا الوقت وهو
 سنة اثنین وثلاثین وثلاث
 مائة البصر منه بالبحر الرومی
 ولا است منه ولس فی من
 یرکبه من ارباب المراكب من
 الحربیة والعمالة الا وهو
 یقاد الی قوله ویقر له بالبصر
 والحدق وما هو علیہ من الدیانة

لاوی، سواحل دمشق کے طرابلس الشام کے
 والی کا غلام، ستھ کے بعد یہ لوگ
 بحر روم کی لبائی اور چوڑائی، اور اسکی
 کھاڑیوں اور اسکی شاخوں کی کثرت
 بہت بتاتے ہیں، اور یہی خیال میں
 نے تک شام کے شہر حمص کے ساحل
 کے امیر کے وزیر کے بیٹے عبد اللہ کا
 پایا، اور اس وقت ۳۳۲ھ میں اس
 سے بڑھ کر کسی کو بحر روم سے واقف
 زیادہ نہیں پایا، اور نہ اس سے زیادہ
 کوئی سن رسیدہ ہے، اس سمندر میں جنگلی بنائے
 ہون تجارتی ہون ان کے ملاح اس کی
 بات پر عمل کرتے ہیں، اور اس کی اطلاع
 و ہمارے لئے مقربین اور وہ
 اسکی بحر روم میں (یونانیوں سے)
 معرکہ آرا رہنے کے گواہ ہیں،

اسی طرح بحر افریقہ اور بربر کے عرب ماہر جہازرانوں کا حال وہ اس طرح لکھتا ہے،

وارباب المراكب من العائینین
 یقطعون هذا البحر (البحر الحبشی) ط
 جزیرة قنبلو من بحر الزنج وفي
 هذه المدينة مسلمون بین
 الكفار من الزنج والعائینون
 الذی ذکرنا من ارباب المراكب
 یزعمون ان هذا الخلیج المعروف
 بالبربری وهم يعرفونه بحر بربرا
 وبلاد حفونی اکثر فی المسافة
 مما ذکرناه ویزعمون
 انه بحر محنون، وهؤلاء القوم
 الذین یركبون هذا البحر من
 اهل عمان عرب من الاندلس
 فاذا توسطوا هذا البحر وحلوا
 بین ما ذکرنا من الامواج یرحمهم

عمان کے جہازراں اس سمندر کو
 بحر زنج میں جزیرہ قنبلو (مدگا سکر)
 تک قطع کرتے ہیں، اس شہر میں زنجی
 کافروں کے ساتھ مسلمان بھی رہتے
 ہیں، اور وہ عمانی عرب جہازراں کہتے
 ہیں، کہ یہ خلیج بربرا (موزمبیق چینل) کی
 مسافت ہمارے بیان کردہ
 مسافت سے زیادہ ہے،
 اور کہتے ہیں کہ یہ پاگل سمندر
 ہے، اور یہ لوگ جو اس سمندر میں سفر
 ہوتے ہیں یہ عمان کے قبیلہ از
 سے ہیں، جب وہ اس سمندر کے
 منہدار میں پہنچتے ہیں، اور موجوں
 میں اترتے ہیں، اور موجیں ان کو
 کبھی اوپر اچھالتی اور کبھی نیچے ٹنکتی ہیں

وینفضهم یرتجزون فی اعمالهم
تو جہاز میں کام کرتے ہوئے یہ رتبہ لگاتے
ہیں

بربرا و جفونی و موجک الجنون
جفونی و بربرا و موجک الماتری
و منقی ہولاء فی بحر الزنج الی جزیرۃ
قنبلو علی ما ذکرنا، والی سفالة
والواق واق من اقصی ارض الزنج
والاسافل من بحرہم و یقطع ہذا البحر
السیرافیون وقد رکت ہذا البحر من مینۃ
صحار من بلاد عمان صحار قصبہ بلاد
عمان فی جماعة من النواخذۃ السیرا
فیہم
وہما اسباب المراكب
مثل محمد بن الزید بود و جوہر
بن احمد المعروف بابن سبیرۃ
وفی ہذا البحر تلفت و من کان
معہ فی مرکبہ و آخر مرتۃ
رکت فیہ سنۃ اربع و ثلاث

بربرا اور جفونی اور تیرا جنون طوفان
جفونی اور بربرا اور اسکی موج جہنی سے
اور بحر زنج میں ان کی انتہا، جزیرہ
قنبلو ہے، اور سفالہ اور واق واق
(جاپان) بلا دزنج کے اخیر حد و دا اور
ان کے سمندر سے نیچے کے ملک،
اور اس سمندر کو سیراف والے قطع
کرتے ہیں، اور میں اس سمندر میں عمان
کے شہر صحار سے ناخداؤں کی ایک جماعت
کے ساتھ چلا، جو جہازوں والے
تھے، جیسے محمد بن زید بود، جوہر بن احمد
معروف بہ ابن سبرہ اور وہ اور
اس کے ساتھی اس سمندر میں ڈوبے
اور آخری بار میں سنہ ۳۰۳ھ میں جزیرہ
قنبلو سے عمان تک احمد و عبد الصمد

مأنة من جزيرة قنبلو الى عمان وذلك
 في مركب احمد وعبد الصمد اخوي
 عبد الرحيم بن جعفر السيراني بيكا
 وهي محلة من سيراف وفيه عنقا بن كبرها
 وجميع من كان معها، اعنى احمد
 وعبد الصمد ابني جعفر، وكان ركوبها
 منه اخرا وقد ركبت عتدا
 من البحار كبحر الصين والروم والخرز
 والقلزم واليمن واصابتنى فيها
 من الاحوال ما لا احصيه كثرة
 فلما شاهد احوال من بحر الزنج
 رجح ابي ۲۳۲-۲۳۴- پیرس)

برادران عبد الرحيم کے جہاز میں سوار
 ہوا، اور وہ دونوں اپنے جہازوں کے
 ساتھ مع ہمراہیوں کے اس سمندر
 میں ڈوبے، اور یہ میرا اس میں آخری
 وفد سوار ہونا تھا،
 اور میں کئی سمندروں میں سفر کر چکا
 ہوں، جیسے بحر چین، بحر روم، بحر جز
 بحر قلزم، بحر یمن، اور ان سفروں
 میں مجھے اس قدر شہادت کا سامنا
 ہوا جن کا شمار نہیں اور بحر زنج
 سے زیادہ کوئی خوفناک نہیں دیکھا،

ان بیانات سے معلوم ہوگا کہ اہل عرب نے جہاز رانیوں میں
 کیا کچھ بہادری دکھائی ہے،

اوپر کی عبارت میں جزیرہ قنبلو سے جزیرہ مدغاسکر سمجھا جاتا
 ہے، (فرنج ترجمہ مروج جلد ۲۳۲) جزیرہ واق واق کا اطلاق قدیم اہل عرب
 جاپان کے جزائر پر کرتے تھے، (عجائب الهند بزرگ بن شہر یار ص ۱۵۵)

عرب جہاز رانوں کی | معلوم ہے کہ علم جغرافیہ کے گوشہ نشین حکیم اور وانا
علمی تحقیق | گھر بیٹھے بحر و بر کو ناپا اور ان کے حدود و مسافت

کی تعیین کیا کرتے تھے، مگر عملی جغرافیہ داں یعنی عرب جہاز ران اپنے عملی
مشاہدات سے ان کی تکذیب و ترمیم کرتے تھے، مسعودی کہتا ہے،

ووجدت نواخذة بحر الصين اور میں نے بحر چین، بحر ہند و سندھ،
والهند والسند والزرنج واليمن بحر زنج اور بحرین اور قلزم کے ناخدا اور
والقلزم والحبشة من السیر فیین کو جو سیراف اور عمان کے تھے
والعمانین عن البحر الحبشی فی بحر حبشی کے متعلق بہت سی باتوں
اغلب الامور علی خلاف ما ذکر میں ان فلسفیوں کی رائے کے خلاف
الفلاسفة وغيرهم ممن حکینا پایا، جنہوں نے اس سمندر کی مقدار
عنہم المقادیر والمساحة وان ذاک و مسافت بیان کی ہے، اور اس
لاغاية له فی مواضع منه وکذا سمندر میں کئی مقام ایسے ہیں جہاں
شاهدت ارباب المراكب فی کوئی تھاہ نہیں اور اسی طرح
البحر الرومی من الحربیة والعمالة بحر روم کے جنگی اور کاروباری جہاز
(رجح اصلہ) کو اہل فلسفہ کی تحقیقات کے خلاف پایا

چنانچہ مدوجزر کی نسبت ان جاہل جہاز رانوں کا علمی بیان
خیال آرا حکماء سے بالکل الگ ہے، (سفر نامہ سلیمان ص ۲۵۰ و مروج الذهب ص ۲۵۱)

ان جہازرانوں کے معلومات تجارب اور مشاہدات پر مبنی تھے،
مسعودی کہتا ہے،

وکل من یرکب ہذا البحر من
الناس ریاح یعرفونہا فی اوقات
تکون منہا ما تھاقد علم ذلک
بالعادات وطول التجاربتین واثون
علم ذلک قولاً وعملاً، ولہم ^{تد}لا
وعلامات یعلمون بہا فی ابان
ھیجانہ واحوال رکودہ ولولہ ^{ینہ}
ہذا فیما سمینا من البحر الحبشی
وکذلک الروم والمسلمون ^{سبیلہم}
فی البحر الرومی وکذلک من یرکب
البحر الحزری الی بلاد جرجان
وطبرستان و دیلم

اس سمندر میں جو جہازراں سفر کرتے ہیں
ان کو ان ہواؤں کی واقفیت ہر جو
خاص اوقات میں یہاں چلتے ہیں،
اور جو تجربوں سے معلوم ہوا ہے،
اور وہ اپنے تجربوں سے بعد کی نسل
کو مطلع کرتے ہیں، اور عملاً تعلیم دیتے
ہیں، ان کی دہلیں اور علامتیں ہیں
جنکو جانتے ہیں، اور ان کو معلوم ہوا
کہ کب یہ سمندر جوش مارتا ہے،
اور کب ٹھمتا ہے، یہ بحر حبش کا حال
ہے، اور اسی طرح رومی اور سلمان انکا
طریقہ بھی بحر روم میں یہی ہے، اور اس طرح
بحر خزر (کیسین سی) میں جرجان اور

(مروج ج ۱ ص ۲۲۲) طبرستان اور دیلم تک،

اس قسم کے معلومات کا بہترین ذخیرہ وہ نثر و نظم رسائل ہیں

ولا ادري هذا ان البحران قلبان
 في المحيط امر غير جان منه وقرا
 في بعض الكتب ايضا غير جان منه
 وهما الى القلب فيه اقرب لانك
 اذا قربت من فرغانة لانزال
 تختد رالي مصر ثم رالي اقصى المغرب
 واهل العراق يسمون بعجم اهل
 فوق واهل الغرب اهل اسفل
 فهذا يؤيد ما ذهبنا اليه ويدل
 على انها انهار اجتمعت فصبت
 في المحيط والله اعلم

اور مجھے نہیں معلوم کہ یہ دونوں سمندر
 بحر محیط میں جا کر گرتے ہیں یا اس سے
 نکلے ہیں، میں نے بعض کتابوں میں
 پڑھا ہے کہ وہ اس سے نکلے ہیں،
 لیکن یہ زیادہ درست معلوم ہوتا ہے
 کہ وہ اس میں گرتے ہیں، کیونکہ جب تم
 فرغانہ (ترکستان) سے قریب ہو گے
 تو مصر تک اور پھر اقصاے مغرب تک
 تم نیچے ہی اترتے آؤ گے اور عراق سے
 اہل عجم کو اہل فوق اور اہل مغرب کو
 اہل اسفل (ذریریں) کہتے ہیں اس سے
 بھی میرے خیال کی تائید ہوتی ہے، اور
 اس سے بھی یہ ثابت ہوتا ہے کہ یہ دریا
 جو بحر محیط میں جا کر گرتے ہیں،

(۱۶)

نویں صدی ہجری کا بہادر جہاز راں احمد بن ماجہ بحر بردہ کے
 بہادرانہ اکتشاف اور اس کے سفر کے فلکی نشانات کے اختراع کا دعویٰ
 کرتا ہے، (ص ۳۶) اور کہتا ہے، وکانت من اول الدنيا الى زماننا بحر

سی طرح وہ بحر ہند کو بحر محیط سے ملا ہوا بتاتا ہے، اور مصر تک دریا ہی دریا
سفر کرنے کا دعویٰ کرتا ہے، کہتا ہے،

لان البحر ہندی ہو متعلق بالبحر کیونکہ بحر ہند بحر محیط سے لگا

المحیط، (ص ۲۴-۲۵) ہوا ہے،

۲۳۰ھ میں اور پھر ۲۴۴ھ میں اندلس کے سواحل پر کسی نامعلوم
قوم نے بہت سے بیڑوں کے ساتھ بڑے زور شور سے بحری حملہ کیا تھا
جس سے اکثر ساحلی باشندے گھبرا اٹھے تھے، بالآخر عبدالرحمان بن حکم
نے مقابلہ کیا، اور ان کو شکست دی، اور اس منارہ کو ڈھا دیا، جو ہزار
کو ساحل اندلس کا پتہ دیتا تھا، (ابن اثیر واقعات ۲۳۰ھ و ۲۴۵ھ)
یہ بحری حملہ اور کون تھے، اکثر مورخ ان کو صرف مجوس کہتے ہیں
اور اس سے ان کی مراد غیر مسلم اور غیر کتابی قوم ہے، ابن سید مغربی اور
ذکر یا قزوینی اور مقرئ کا بیان یہ ہے کہ یہ لوگ جزیرہ برطانیہ اور آئرلینڈ
کے رہنے والے تھے، اور بعض ان کو روس کہتے ہیں، الگزند (ALEXANDER SEIPET)
نے اس حملہ اور اس قوم مجوس اور روس کے متعلق
اہل عرب کے جس قدر بیانات ہیں ان کو تمام مطبوعہ اور قلمی کتابوں
سے لیکر یکجا کر دیا ہے، اور اس کا عنوان "اجبار نامہ الجوس من الارمان
لے دیکھو مجموعہ اخبار نامہ الجوس ص ۲۳ و ۲۴

دورنگ و اروس ہے، ۲۴۵ء میں ان کے اور مسلمانوں کے جنگی جہازوں
میں سخت لڑائی ہوئی۔

مسعودی (۳۰۳ء) کا خیال ہے کہ یہ حملہ اور روسی بت پرست تھے
پھر کہتا ہے، اگر یہ صحیح ہے تو روسی لا محالہ بحیرہ نیطس (بحر اسود) سے ہو کر
(متوسط) میں آکر انڈس پر حملہ آور ہوئے ہونگے،

اس سے ظاہر ہوگا کہ اہل عرب یورپ سے اسپین (انڈس)
تک آنے کے دونوں راستوں سے واقف تھے، ایک برطانیہ
اور آئر لینڈ سے بحر محیط ہو کر اور دوسرا روس سے چل کر بحر اسود
اور دردانیال سے گذر کر بحر روم کو طے کر کے،

مسعودی (۳۰۳ء) خلیج قسطنطنیہ اور بحر خزر (کیسپین سی)
اور بحر اسود کی تحقیق ایک ایک جہازوں سے کرتا ہے، اور ثابت
کرتا ہے کہ بحر خزر بحر اسود سے ملا ہوا نہیں ہے، (مروج الذهب جلد ۱ ص ۲۶۲)

جزائر بحر محیط | اہل عرب انڈس کے پار کے بڑے سمندر کا نام بحر طمان
اور بحر محیط کہتے تھے، اور اس کے شمال کی طرف کے بعض جزیروں کے
وہ واقف تھے، جن میں سے ایک کا نام انقلطرا، اور دوسرے کا
ایرلندا ہی، ہر شخص سمجھ سکتا ہے کہ پہلا نام انقلترہ یعنی انگلینڈ ہی، اور دوسرا آئر لینڈ،

۱۵۰۳۶۲ء کے حملوں کے سینے مختلف ہیں۔

۲۲۳ھ اور ۲۲۴ھ میں جن بحری حملہ آوروں نے اندلس پر حملہ کیا تھا، وہ بعض مورخین و اہل جغرافیہ کی رائے کے مطابق انگلینڈ اور آئرلینڈ ہی کے باشندے تھے، ابن سعید مغربی (۲۶۳ھ) کا بیان ہے کہ انکھترہ اور برطانیہ کے شمال میں آئرلینڈ ہے، اس کا طول ۱۲ دن اور عرض بیچ میں ۴ دن کا ہے، یہ ہنگاموں کے لئے مشہور ہے، یہاں کے باشندے بڑے تھے پھر اپنے ہمسایوں کے اثر سے عیسائی ہو گئے، یہاں سے پتیل اور کانہ لایا جاتا ہے، قرظ وینی نے یہاں کے پرندوں کا حال بیان کیا ہے کہ ملاح ان کا کیونکر شکار کرتے ہیں ص ۲۴

شمس الدین دمشقی (۲۷۸ھ) کا بیان ہے کہ بحر محیط سے شمال جو شاخ جاتی ہے، اس کا نام بحر انکھترہ (روڈبار انکھسٹا) ہے، (ص ۱۷) ان جزیروں سے سپید شکر کے مالک اسلام میں لائے جاتے تھے (ص ۱۳۸ و ۱۴۲)

۲۲۴ھ کے حملہ کے بعد عبدالرحمان شاہ اشجیلیہ اور ان جزائر کے باشندوں کے درمیان صلح ہو گئی، اور سفر آئے گئے چناںچہ اس سلسلہ میں ایک دلچسپ حکایت ہے، یہ حملہ آور جب اپنے جہازوں پر بیٹھ کر واپس جانے لگے تو عبدالرحمان نے غزال نامی اپنے سفیر کو ایک جماعت کے ساتھ تحفہ اور ہدیہ دے کر اپنے جہاز پر

بٹھا کر ان کے ملک میں بھیجا، سخت بحری مشکلات کے بعد یہ ان جزائر میں پہنچا، اور وہاں کے بادشاہ کے سامنے پیش ہوا، پھر مجوسوں کی بادشاہ سلیم جس طرح اس سفیر پر عاشق ہوئی، اور سفیر مذکور نے واپس آکر اسکا جو حال بیان کیا وہ ابن دجیہ کی کتاب المطرب فی اشعار اہل المغرب میں مفصل مذکور ہے، (ص ۱۳۱ - ص ۱۳۲)

جزیرہ تولی شمال میں انتہائی آبادی تھی، جزائر خالدا ت یا جزائر سعادہ (فرچوینٹس ایرلینڈس) بحر محیط میں دوسری طرف آخری آبادی تھی "اندلس کے بہا" جہازرانوں میں مغرورین یا منترین (فریب خوردہ) کا ایک گروہ تھا جو بحر محیط میں جزیروں کی تلاش میں پھرا کرتا تھا، ادرسی اور مسعودی نے انکا ذکر کیا ہے، جزائر بحر چین اہل عرب نے بحر ہند اور بحر چین کو پوری طرح چھان مارا گو علمائے ہیئت کسی قدر کم واقف ہوں، مگر عرب تاجروں جہازراں بحر چین کے ایک ایک جزیرہ تک پہنچے، لیکن باشندوں کی جہالت و توحش کے سبب سے بہت سے جزیروں میں سکونت اختیار نہ کر سکے، تاہم جاوا، سماٹرا، اور دیگر ہندی چینی جزیروں میں وہ اس وقت سے آج تک موجود ہیں، ان جزیروں کی نسبت ان کا بیان اس قدر صحیح و درست ہے، کہ گویا معلوم ہوتا ہے کہ وہ دنیا کا نقشہ

لے مجموعہ اخبار اہم الجوس کے صفحات کے حوالے میں،

سامنے رکھے ہوئے تھے،

ان جزیروں تک پہنچنے اور ان کے باشندوں کو مانوس کرنے میں عرب جہازرانوں نے جو کوششیں کی ہیں، وہ بزرگ بن شہریار ناخدا کی کتاب عجائب الهند میں مذکور ہیں،

اہل عرب جاوہ کو زانج، سوماترہ کو سرسبرہ، سومطرہ اور جزائر جاپان کو جزائر واق واق کہتے ہیں، اہل جاپان کی صنعت کاری، ہماذرانی، اور ہمارت، اور وہاں کے لکڑی کے مکانات، اور نقش زدگی کے قصے بیان کئے ہیں،

پانچ بزرگ بن شہریار نے سنہ ۳۰۰ میں بحر چین میں ایک آتش نشاں جزیرہ کا ذکر کیا ہے، جو لامحالہ فلپائن ہو سکتا ہے، (عجائب الهند ص ۲۲) اس میں کچھ افسانہ ہے لیکن اس سمندر میں آتش نشاں جزیرہ کا پتہ بالکل صحیح ہے، جو فلپائن پر صادق آتا ہے، خصوصاً جب یہ ثابت ہو کہ اس جزیرہ میں اسپینیوں کی آمدورفت سے سینکڑوں برس پیشتر سے مسلمان آکر آباد ہوتے رہے ہیں، کہا جاتا ہے کہ یہ لوگ مسلمان ہو کر جزائر ہند سے آکر یہاں آباد ہوئے، اور ان کی آمد، اسپینیوں کے قبضہ تک برابر آ رہی رہی، (انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا، مضمون فلپائن)

شریلیا؟ بزرگ بن شہریار نے، عبہرہ کرمانی جہازراں کا حیرت انگیز

واقعہ اپنی کتاب عجائب الہند میں بیان کیا ہے، یہ جہازوں کا خلیج فارس سے چین جایا کرتے تھے، سب سے پہلے اسی نے بحر چین میں دلیرانہ جہاز رانی کی، یہاں تک کہ بحر چین سے نکل کر یہ مجمع الجزائر میں شائد پہنچ گیا، اسکا جہاز تباہ ہوا، خود ایک کشتی پر بچا، اور آخر اپنے پیچھے آنے والے جہازوں کو اس طرح بچایا کہ ان کو مال و اسباب کے بار سے خالی کرادیا اور ایک ویران جزیرہ کے پاس سے ہو کر چین تک ان کو پہنچا دیا،
(صفحہ ۸۵ ملخصاً)

یہ جزیرہ کون تھا؟

مدگاسکر | اس سمندر میں خلیج موزمبیق کے پاس وہ دو اور جزیروں کا ذکر کرتے ہیں، جن میں سے ایک کا نام ان کے ہاں قنبیلو اور دوسرے کا قمر ہے، اکثر محققین نے ان دونوں سے جزیرہ مدگاسکر سمجھا ہے، مگر صحیح یہ ہے کہ قنبیلو مدگاسکر اور قمر وہ چھوٹا سا جزیرہ ہے جو آج کل بھی کمور و کہلاتا ہے، اور مدگاسکر کے پاس ہے،

واسکو ڈی گاما کا | بیانات بالاسے ہویدا ہے کہ عربوں کو بہت قدیم
عرب رہنا | زمانہ سے یہ معلوم تھا کہ بحر روم اور بحر محیط سے افریقہ

کے سواحل پر گھوم کر بحر ہند میں داخل ہو سکتے ہیں، انہیں معلومات کا یہ اثر تھا کہ ترکوں کے ^{۱۴۵۲} _{۱۴۵۲} میں قسطنطنیہ پر قبضہ کر لینے اور بحر روم

پران کے پورے مسلط ہو جانے کے بعد اہل یورپ کو مشرق میں آنے کے لئے ایک نئے راستہ کی تلاش کی ضرورت ہوئی، اہل اسپین و پرتگال کو ۱۴۸۷ء میں عربوں کا خاتمہ کر لینے کے بعد انھیں کے نقش قدم پر چل کر ترقی کا شوق ہو چکا تھا اور ان کے باہمت جہاز راں سمندروں کے کونے کونے تلاش کرنے لگے تو چنانچہ ایک صاحبِ عنم پرتگالی جہاز راں واسکوڈی گاما ۱۴۹۲ء میں عربوں کے بتائے ہوئے راستے سے مغربی افریقہ کے سواحل پر سے گھوم کر بحرِ محیط سے بحر ہند میں آکر مشرقی افریقہ کے ایک ساحل پر لنگر انداز ہوا،

اس زمانہ کا مشہور عرب ناخدا معلم احمد بن ماجد جو بحرِ بربر سے لیکر بحر ہند، بحرِ عرب، بحرِ احمر اور بحرِ فارس کا سب سے بڑا جہاز راں اور جہاز رانی کے علوم اور آلات کا سب سے بڑا واقف کار تھا، یہاں موجود تھا، عرب روایت کے مطابق اس نے نشہ میں، اور یورپین روایت کے مطابق بڑے انعام کی لالچ میں اُسے واسکوڈی گاما کو یہاں سے ہندوستان پہنچا دیا، اور اس کے جہاز کو کالی کٹ (دراس) میں لاکر کھڑا کر دیا، جو مسالوں کی تجارت کا سب سے بڑا بندر گاہ تھا، یہ واقعہ کہ واسکوڈی گاما ایک عرب جہاز راں کی مدد سے ہندوستان تک پہنچا، عربی اور پرتگالی دونوں روایتوں سے

ثابت ہے، گجرات کا مشہور عالم قطب الدین نہروالی جو سلاطین گجرات کی طرف سے مکہ میں جو مدرسہ قائم تھا، اس کا مہتمم و مدرس تھا، اور تاریخ مکہ (الاعلام بالاعلام بیت اللہ الحرام) اور تین کی ترکی فتح کی تاریخ (البرق الیمانی فی الفتح العثماني) کا مصنف ہے، وہ اسی زمانہ میں موجود تھا، اس نے اپنی ان دونوں کتابوں میں مشرقی سمندر میں پرنگالیوں کی ابتدائی آمد کے واقعات لکھے ہیں، تاریخ مکہ میں اس نے ان کے آنے اور عرب اور ہندوستان کے بندرگاہوں میں ان کے تھلکہ چھانے کا مختصر ذکر کیا ہے، لیکن البرق الیمانی میں اس نے ان کی آمد کی پوری تفصیل درج کی ہے،

”دسویں صدی ہجری کے شروع میں جو عظیم اشان واقعات پیش آئے، ان میں ایک فرنگی اقوام میں سے پرنگالی قوم کا ہندوستان کے دیار میں پہنچنا ہے، ان میں سے ایک گروہ سبتہ کے زقاق سے سمندر میں سوار ہوتا تھا اور بحر ظلمات (اطلانٹک) میں سے ہو کر ان جبال قمر کے پیچھے آجاتا تھا جو دریائے نیل کا منبع ہیں، اور مشرق میں اس جگہ پہنچ جاتا تھا جو ساحل سے قریب ایک تنگناے

۱۔ الاعلام بالاعلام بیت اللہ الحرام قطب نہروالی ص ۱۶۶، برہامش خلاصۃ الاحکام دحلان،

میں ہے، جس کی ایک طرف پہاڑ اور دوسری طرف بحر
 ظلمات ہے، جہاں موجیں بہت شدید تھیں، ان کے جہاز
 وہاں ٹھہر نہیں سکتے تھے، اور ٹوٹ جاتے تھے، اور ان میں
 سے کوئی بچتا نہ تھا، وہ اسی طرح کرتے رہے، اور اس مقام
 پر تباہ ہوتے رہے، اور ان میں سے کوئی بحر ہند میں بچ کر
 نہیں پہنچتا تھا، آخر کار ان کا ایک جہاز ہند تک آگیا، تو
 وہ برابر بحر ہند کی حالت معلوم کرتے رہے،

الی ان دلتھو شخص ماہر من یہاں تک کہ جہاز رانوں میں سے
 اهل البحر يقال له احمد بن ایک ماہر شخص نے جس کا نام احمد بن
 ماجد، ماجد تھا، انکی رہنمائی کی،

ان فرنگیوں کے افسر نے جس کو انگریزی کہتے تھے، اس کو
 اپنے ساتھ رکھا اور نشہ میں اس سے بے تکلفی کی صحبت رکھی
 تو اس نے اپنے نشہ کی حالت میں اسکو راستہ بتا دیا، اور
 ان سے کہا کہ یہاں سے ساحل کے قریب مت جاؤ، بلکہ
 سمندر میں گھسے جاؤ، اور پھر لوٹو، تب سمندر کی موجیں تم کو
 نہ پائیگی، جب انہوں نے یہ کر لیا تو وہ ہوش میں آنے لگا

۱۔ پرنگالی میں المیرانتی، عربی امیر البحر قال ابن خلدون فی مقدمتہ: ویسوی صاحبھا (الاساطیل)
 فی عرفہ الملند بتفہیم اللام منقولاً من لغة الافریج، (باب قیادۃ الاساطیل)

اس کے بعد پرتگالیوں کے بہت سے جہاز بحر ہند میں یکے بعد
دیگرے پہنچنے لگے، اور انہوں نے گوا میں اپنا بحری مرکز
بنایا

اس واقعہ کو پرتگالی مورخوں، بلکہ خود واسکو ڈی گاما کے
ہمراہیوں میں سے ایک نے لکھا ہے، سب سے مفصل طریقہ سے
اس کو بروس (BAROS) نے بیان کیا ہے، کہتا ہے:
”جب واسکو ڈی گاما مالندی میں تھا تو کھبانت واقع
گجرات کے چند بٹے امیر البحر سے ملنے آئے، ان کے ساتھ
گجرات کا ایک مور (عرب مسلمان) آیا، جس کا نام الیمو کنا
(معلم کنکا) تھا، یہ شخص اس لطف کے خیال سے جو اس کو
ہمارے آدمیوں کی صحبت میں ملتا تھا نیز بادشاہ (مالندی)
کو خوش کرنے کی غرض سے جو پرتگالیوں کے لئے جہاز کے
ایک رہنما کی تلاش کر رہا تھا (ہندوستان کا راستہ دکھانے
کے لئے) ان کے ساتھ روانہ ہونے پر راضی ہو گیا، اس سے

لے منقول از انسائیکلو پیڈیا آف اسلام مقالہ ”شہاب الدین“ لے کہتے ہیں کہ کنکا
سنکرت لفظ کا ٹال تلفظ ہے، جس کے معنی بحری ریاضیات کے ماہر کے ہیں، لیکن یہ کہ
احمد بن ماجہ کا یہی لقب گجراتی بنیوں میں ہوا (انسائیکلو پیڈیا آف اسلام مقالہ شہاب الدین)

باتیں کرنے کے بعد واسکو ڈی گاما کو اس کی واقفیت کی نسبت بہت اطمینان ہو گیا، خصوصاً جب اس مور نے اس کو ہندوستان کے پورے ساحل کا ایک نقشہ دکھایا جو قوم مور (عرب مسلمانوں) کے نقشوں کی طرح خطوط نصف النہار اور خطوط متوازی کی ترتیب کے ساتھ بہت مفصل طور پر بنا ہوا تھا، لیکن اس میں ہواؤں کے رخ کے نشانات نہ تھے، چونکہ جو مربعے ان خطوط نصف النہار و خطوط متوازی سے بنے تھے وہ بہت چھوٹے تھے اس لئے ساحل کی جو راہ خطوط نصف النہار کو قطع کرنے والے خطوط شمال و جنوب و مشرق و مغرب سے معلوم ہوتی تھی وہ بہت صحیح تھی اور اس نقشہ پر ہواؤں کے رخ کے نشانات بھی کثرت سے نہ تھے، جیسا کہ ہمارے پرنگانی نقشہ پر تھے، جو دوسروں کے لئے بنیاد کا کام دیتا تھا، واسکو ڈی گاما نے اس مور کو لکڑی کا وہ بڑا اصطلاب دکھایا جو اس کے پاس تھا، نیز دھات کے بنے ہوئے چند اور اصطلاب بھی دکھائے جن سے آفتاب کی بلندی کا اندازہ کیا جاتا تھا، مور نے ایسے آلات کو دیکھ کر کسی حیرت کا

اظهار نہیں کیا، اس نے بتایا کہ بحر احمر کے دعب (جہازوں) آفتاب کی بلندی کا اندازہ کرنے کے لئے نیز ستارہ قطب کی بلندی کا تخمینہ کرنے کے لئے جس سے وہ اپنی جہاز رانی میں بہت زیادہ کام لیتے ہیں، پتیل کے آلات استعمال کرتے ہیں، جن کی شکل مثلث اور ربع دائرہ کی ہوتی ہے، لیکن اس نے یہ بھی کہا کہ وہ خود اور کھبانت اور تمام ہندوستان کے جہازوں بعض جنوبی اور شمالی ستاروں نیز چند اور خاص ستاروں کی مدد سے جو آسمان میں مشرق سے مغرب تک پھیلے ہوئے ہیں، جہاز رانی کرتے ہیں وہ لوگ آفتاب کی بلندی کا اندازہ ویسے آلات سے نہیں کرتے جیسے واسکو ڈی گاما نے اُسے دکھائے تھے، بلکہ ایک دوسرے آلہ سے جسے وہ خود استعمال کرتا تھا اور واسکو ڈی گاما کو دکھانے کے لیے وہ اس آلہ کو فوراً لایا، یہ آلہ تین تختیوں کا بنا ہوا تھا، چونکہ ہم اس آلہ کی شکل اور اسکے طریق استعمال کی نسبت اپنی تصنیف جو گریفیا (JGR) میں بطریق (PHIA) کے اس باب میں لکھ رہے ہیں جو آلات جہاز رانی سے متعلق ہے، اس لئے یہاں اسی قدر کہنا کافی ہے کہ آلہ

مذکورہ کو مور لوگ اسی کام میں استعمال کرتے ہیں، جس کام میں ہم لوگ پرنگال میں وہ آلہ استعمال کرتے ہیں، جسے جازراں اربالسٹرائل (ERBALESTRILLA) کہتے ہیں، اس آلہ کے حالات بھی اس کے موجدوں کے ذکر کے ساتھ باب مذکورہ صدر میں بیان کئے گئے ہیں، اس گفتگو نیر چند اور گفتگوؤں کے بعد جوان لوگوں نے ان جازراں سے کہیں، وہ اسکو ڈمی گاما کو یہ احساس ہوا کہ اس نے ایک بڑا خزانہ پایا ہے اور یہ خیال کر کے کہ کہیں وہ اس کے ہاتھ سے نکل نہ جائے، اس نے جس قدر جلد ممکن ہوا نگر اٹھا دینے اور ۲۴ اپریل ۱۹۹۸ء کو ہندوستان روانہ ہو گیا،

سامان آلاتِ جہاز رانی

بھری نقشے | سامانِ جہاز رانی میں سب سے پہلی چیز بھری نقشے ہیں، عرب ملاح و جہازراں ان نقشوں کو اپنے ساتھ لے کر چلتے تھے، وہ دریائی نقشوں کے معلومات اگلوں سے سنتے تھے، اور خود اپنے تجربہ سے ان کو

کمل کرتے تھے، چوتھی صدی کے وسط میں بشاری مقدسی احسن المقاسم
 میں لکھتا ہے کہ اس نے امیر خراسان (سامانیہ) کے کتبخانہ میں کاغذ پر ایک
 نقشہ دیکھا، پھر ابو القاسم ابن انماطی کے پاس نیشاپور میں کپڑے پر نقشہ
 دیکھا، پھر عضد الدولہ (دہلی) اور صاحب (ابن عباد) کے کتبخانوں میں
 نقشے دیکھے، ہر ایک میں اختلاف پائے،

واما انا فسرت فيه نحو الفی	میں اس میں دو ہزار فرسنگ چلا ہوں
فرسخ و درت علی الجزیرة	اور عرب کے کل سوال میں قلم
کلما من القلم الی عبادان	سے عبادان تک پھر ہوں، علاؤ
سوی ما توهمت بنا المراكب	اس کے جوہاز دوسرے جزیروں
الی جزائرہ و لبحرہ و صا ^{حبت}	اور پانیوں میں لیتا پھرا، اور ان
مشائخ فيه ولدا و انشوا	جہازوں بڑھوں سے ملا ہوں
من ربانین و اشاتمة	جو اس سمندر میں پیدا ہوئے اور
و ریاضین و وکلاء و تجا	پرورش پائی، وہ کپتان ہوں
و رأیتهم من البصر الناس	یا، شاتمہ (مسافروں کے نگراں کا)
به و ہراسیہ و اریاحہ	یا ریاضی داں اور ایجنٹ، اور
و جزائرہ فسا التضرعنه و	سو داگرا، اور ان کو میں نے تمام لوگوں
عن اسبابه و حد و دلا و مرا ^{یت}	میں سمندر اور اس کے بندر گاہوں

معہم دفاتر فی ذلک تیدار ^{نہا} سے اور ہواؤں سے اور جزیروں سے
ولیعولون علیہا ویعملون بما زیادہ واقف پایا، تو ہم نے ان سے
فیہا فعلقت من ذلک صدًا اس سمندر، اور اس کے حدود کو پوچھا
صالحا بعد ما میرت وتدبیرا اور بحث کی، ان کے پاس بہت
ثم قابلتہ بالصور الیٰ ذکرنا، سے دفاتر اور کتابیں ہیں، جن پر
ان کا بھروسہ ہے، اور ان کے مطابق
وہ عمل کرتے ہیں، تو میں نے ان سے
بہت کچھ نقل کیا، اور اپنے نکتوں سے
ان کا مقابلہ کیا،

(صا لیدن)

ابن خلدون مقدمہ میں کہتا ہے،

علی قوانین ذلک محصلہ عند ہما زرائی کے مدون قوانین ہیں،
النوائیۃ والملاحین الذین جو ہما زرائوں اور ملاحوں کو معلوم
ہمیر و ساء السفن فی البحر ہیں، جو بحر روم اور اس کے ساحلی
والبلا د الیٰ فی حفا فی البحر ملکوں میں ہیں، اور یہ قوانین ایک
الرومیٰ وفی عدوتہ مکتوبہ صحیفہ میں لکھے ہیں، جس طرح یہ سمندر
کامہا فی صحیفۃ علی شکل ما اور ان کے ساحلی مالک شکل میں
علیہ فی الوجود وفی وضعہا واقع ہیں، اور جس طرح یہ سواحل

فی سواحل البحر علی ترتیبها اور ان کے بندرگاہ، ہواؤں کے
 ومہاب الرياح وممراتها رخ، اور ان کے گذرگاہ اور
 علی اختلاف فہام سوم مہا انکا پورا نقشہ اوس صحیفہ میں
 فی تلک الصحیفۃ ولیمونہا ہے، جس کا نام کیا ہے،
 الکنباص وعلیہا یعمدون اور اسی پر بحری سفر میں انکا
 فی اسفارہم، (ص ۴۵) بھروسہ ہے،

اوپر گزر چکا ہے کہ واسکودی گاما جب افریقہ کے مشرقی ساحل
 پر عرب جہازوں سے ملا تھا، تو اس نے واسکودی گاما کو اپنا نقشہ
 دکھایا تھا، انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا طبع یازدہم کا مقالہ نگار کہتا ہے کہ واسکو
 ڈی گاما نے افریقہ کے سواحل پر عرب جہازوں کا نقشہ دیکھا جس
 میں ہندوستان اور سواحل اوران کی باہمی مسافتوں کو عربوں
 کے طریقہ کے مطابق دکھایا گیا تھا،

الیو کرکنے جو پرتگالی ویراے ہند تھا، ایک عرب جہازوں
 عمر نامی سے بحری نقشہ تیار کرایا تھا، جسکو وہ بحر عمان اور خلیج فارس
 کے سفر میں اپنے پاس رکھتا تھا، (مجموعہ مقتطف مسماۃ بالزواد مطبوعہ
 مصر ص ۴۶)

احمد بن ماجد نے بھی بحری نقشوں کا جن کو وہ رہمانی (راہنامہ)

کتاب ہے ذکر کیا ہے، اور لکھا ہے کہ بحری تصنیفات میں سے گذشتہ
جہاز رانوں کے پاس ہی رہنا ہوتے تھے، بحر روم کے ملاح
ان کو کہاں کہتے تھے،

کنیاں کی پوری تحقیق ابن فضل اللہ عمری المتوفی ۵۴۹ھ نے
مسائل الابصار فی مالک الامصار کی دوسری جلد کے پہلے باب
میں لکھی ہے، یہ لاطینی لفظ CAMPAS کا معرب ہے، اور غالباً
یہ رومی جہاز رانوں سے ماخوذ ہے، بحر عرب اور خلیج فارس کے
ملاح اس نقشہ کو رہنامہ کہتے تھے،

لائٹ ہوس | نقشہ کے بعد دوسری چیز سمندر کے خطرناک موقعوں
پر منار اور لائٹ ہوس کی تعمیر ہے، اہل عرب بھی اپنے بحری سفروں
میں ان مناروں سے کام لیتے تھے، بشاری مقدسی (۳۵۰ھ)
کتاب ہے،

وقد نصب فی البحر جذوع
علیہا بیوت ورتب فیہا
قوم یوقدون باللیل حتی
یتباعدهم المراكب،
دریا میں بڑے بڑے لٹھے کھڑے
کئے گئے ہیں، ان پر کمرے ہیں، اور
ان میں لوگ متعین ہیں، جو رات کو
روشنی جلاتے ہیں تاکہ جہازات
ان سے دور رہیں، (ص ۱۲ لیڈن)

اسکندریہ کا مشہور لایٹ ہو س (منارہ) عربوں کے عہدِ حکومت میں بھی اسی طرح روشن تھا، یعقوبی (۳۰۷ھ) کا بیان ہے کہ اسکندریہ کے عجائبات میں منارہ ہے جو ۷۵۰ ہاتھ لمبا ہے، اور جو عظیم الشان بندرگاہ کے وہانہ پر کھڑا ہے، وعلیہا مواءت وقد فیہا النیران اذا نظر النواظیر الی مراكب فی البحر علمسافة بعیدة یعنی "ان مناروں پر آتش ان ہیں، جن میں آگ روشن کیجاتی ہے، جب نگہبان سمندر میں دور پر جہازوں کو دیکھتا ہے"

خلیج فارس میں بڑے بڑے لٹھوں کو زمین میں گاڑ کر علامات بنائے گئے تھے، مسعودی (۳۰۳ھ) خبثات البصرہ کے ذکر میں کہتا ہے،

وہی علامات منصوبۃ بالختب	یہ لکڑی کی علامتیں کھڑی کی
فی البحر مغروسة علامات	گئی ہیں، سمندر میں ڈوبائی
للمرکب الی عمان المسافة	گئی ہیں، یہ جہازوں کے لئے
تلمیثاً فرسخ (مروج الذهب	نشان ہے کہ یہاں سے عمان
جلد اول ص ۳۳۱ پیرس)	تک مسافت تین سو فرسخ ہے،

غالباً اسی چیز کی تفصیل حکیم ناصر خسرو نے لکھی ہے،
وہ ۱۲۵ء کے قریب خلیج فارس سے گذرتھا،

”چار چوب است عظیم از ساج چوں بہیت منجیق،
نہادہ اند مربع کہ قاعدہ آن سرخ باشد و سر آن تنگ
و علو آن از روئے آب چہل گز باشد و بر سر آن سفالہا
و سنگہا نہادہ اند، بعد ازاں کہ آنرا با چوب بہم بستہ،
و بر مثال سقفی کردہ و بر سر آن چہار طاقے ساختہ کہ
دید بان بر آنجا شود، و این خشاب بعضے گفتند کہ پادشاہ
ساختہ است و عرض آن دو چیز بودہ است، یکے
آنکہ در آن حدود کہ آلت خاک کی گردندہ است و دریا
تنگ چنانچہ اگر کشتی بزرگ با نجا رسد بر زمین نشیند، و
شب آنجا چراغ سوزند و در آگینہ، چنانکہ باد در آن
نتوان زد، و مردم از دور بہ بیند و احتیاط کنند،
کہ کس نتواند خلاص کروں، دوم آنکہ جہت عالم بداند
و اگر زدے باشد بیند و احتیاط کنند و کشتی از آنجا
بگردانند، و چون از خشاب بگذشتیم چنانکہ نا پدید
شد، دیگرے بر شکل آن پدید آمد، (ص ۱۳۵، کاویانی برلن،

صور کو اکب عرب کا ملک ریگستانی و سنگستانی ہے، گرمیوں کی
 شدت اور بادِ سموم کی لپٹ کی وجہ سے وہ راتوں کو اپنا سفر
 طے کرتے تھے، جب کہ ستاروں کے سوا کوئی اور ان کا رُسیق
 سفر نہیں ہوتا تھا، ریگستانی ملک ہونے کے سبب سے فضا بھی
 صاف رہتی تھی، اس بے نام و نشان صحرا میں ان کو سمت کا نشان
 آسمانی ستاروں سے ملتا تھا، اسلام کے پہلے سے وہ ستاروں
 کا نام ملکوں کے انتساب سے لیتے تھے جیسے سہیل یمانی، شعری شامیہ،
 ستاروں کے بڑے بڑے جھنڈ اور ممتاز ستارے مثلاً قطبین، سہیل،
 فرقدین، شعری، بنات النعش، ثریا، وغیرہ کو وہ شعروں میں اوقات
 اور سمتوں کی تعیین کے موقع پر استعمال کرتے تھے، یہی صورت انھوں
 نے سمندروں کے سفروں میں قائم رکھی، مختلف ملکوں کی سمتوں کو
 وہ ستاروں کے ذریعہ سے پہچان لیتے تھے، مزروقی کی کتاب الآزمینہ
 والاکنہ (مطبوعہ حیدرآباد) میں عربوں کے علم نجوم کے بکثرت معلومات
 ابتدائاً تو یہ معلومات جاہلیت کے خیالات اور تجربوں پر
 مبنی تھے بعد کو جب علم ہیئت و نجوم میں عربوں نے علمی حیثیت سے
 ترقی کی تو بحری سفروں میں انھوں نے ان علوم سے کام لیا چنانچہ
 چوتھی صدی ہجری کے وسط میں بشاری مقدسی عرب جہازوں کے

مختلف علم کے جہاں نام لیتا ہے، وہاں وہ ”ریاضیین“ کا نام لیتا ہے جس سے اندازہ ہوگا کہ دسویں صدی عیسوی ہی میں عربوں کی ہزارانی علمی حیثیت اختیار کر چکی تھی، یہ ریاضی داں، طول بلد، عرض بلد، اور ستاروں کی شناخت کر کے سمت کا پتہ لگاتے تھے،

ابن ماجہ نجدی نویں صدی کے مشہور ہزاروں نے الفوائد فی علوم اصول البحر والقواعد میں ماہر ہزاروں کے لئے جن کتابوں کی ضرورت ظاہر کی ہے، ان میں جغرافیہ، ہیئت، طول بلد و عرض بلد کی کتابیں اور صور کو اکب کی تصنیفات کی فہرست درج کی ہے، اور خصوصیت کے ساتھ عبد الرحمان صوفی کی اہم کتاب صور الكواکب کا نام دیا ہے، کتاب ہے:

”ہم ہزاروں کے لئے ان بڑی بڑی کتابوں کے نام لکھتے ہیں جن کے بغیر اس فن میں وہ کمال حاصل نہیں کر سکتے، جیسے کتاب المہاوی و النایات مراکشی، کتاب التصانیف جس میں ستاروں کی تصویریں اور شکلیں، اور ان کا بُعد و مسافت اور درجہ اور طول و عرض ہیں، کتاب اختصار، مرزا الخ بیگ بن شایخ کی زیچ، بطیموس کی مجسطی

لے ابن القایم مقدسی مذاہدین، لے الفوائد فی اصول البحر والقواعد، ص ۲۳ و ۲۴

زیچ بتانی، زیچ ابن شاطر مصری، اور اسی زیچ پر مصر میں عمل ہے، اور ابو حنیفہ دینوری کی کتاب اور محقق طوسی کی تصنیف، اور ابو الجدا اسماعیل بن ابراہیم کی کتاب مزیل الارتیاب عن مشتبہ الانساب، اور کتاب المشترک یا قوت جموی، اور ابن سعید مغربی کی تصنیف اور ابن حوقل کا جغرافیہ جس میں تمام دریاؤں، سمندروں، ساحلوں، پہاڑیوں، نہروں، ملکوں اور شہروں کے حالات ہیں، ان میں سے بعض کتابوں میں زمین کا اور بعض میں کھاڑیوں، بحیروں، نہروں اور پہاڑوں کا ذکر ہے، بعض میں طول بلد اور عرض بلد کا، اور بعض میں ستاروں کا، اور میں نے یہ تمام کتابیں پڑھی ہیں، اسی طرح رومی مہینوں، سال کے فصلوں اور موسموں کا علم ہے، (ص ۱۴۶) الفوائد طمناً،

ستاروں میں سب سے زیادہ جن ستاروں سے ان کا کام پڑتا تھا، وہ سہیل شہری (الدبور) (جس کو وہ تیر (فارسی) کہتے تھے) قطب، سہیل، ثریا، فرقدین، بنات النعش، سماک، عیوق، اکلیل، طائر، ذئب، وغیرہ اور بارہ منازل جدی، دلو، حوت، سرطان، حمل، جوزا، وغیرہ اور دوسرے ثوابت جو اپنی جگہ سے نہیں ٹلتے بلکہ اپنی جگہ

پر قائم رہتے ہیں، یہی وہ مشعل ہیں جن سے وہ اندھیری راتوں کو سمتوں کے راستے پاتے ہیں، (الفوائد ص ۱۴۷)

ان ستاروں کو اصطلاب اور بعض سادہ آلات کے علاوہ عرب جہازوں اس طرح دریافت کرتے تھے کہ آنکھوں کے اوپر مٹھیلی رکھ کر دیکھتے تھے، کہ کس مقام پر کون ستارہ کتنی انگلیوں کے رکھنے سے چھینے لگتا ہے، اس سے مسافت کا اندازہ لگاتے تھے، ان تجربوں اور مشاہدوں کو لکھ کر یاد کر لیتے تھے، اور ہر مقام کا نشان انگلیوں (اصبع) کے ذریعہ ظاہر کرتے تھے، ہشیار ناخدا اصطلاب کو بھی اس کام میں لاتے تھے، چنانچہ واسکو ڈمی گاما کے عرب رہنما کے پاس، پرتگالیوں سے بہتر اصطلاب تھا، جیسا کہ اوپر گزر چکا،

قطب نما | قطب نما سے مقصود وہ مقناطیسی آلہ ہے جس سے سمت و ریا
کیجاتی ہے، اس کی صحیح تاریخ قدامت کی تاریکی میں گم ہے، تاہم اگر
اس کی ایجاد کے دعویٰ کا کوئی تحریری ثبوت پیش کر سکتا ہے تو
وہ اہل عرب ہی ہیں، انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا طبع یازوہم میں قطب نما
کی تاریخ پر جو مضمون لکھا گیا ہے، وہ نہایت گمراہ کن ہے، اور صاف
ظاہر ہوتا ہے کہ اسکا لکھنے والا اس کو باسانی عرب ایجاد ماننے کے
لئے تیار نہیں ہے،

لفظ سے استدلال کرنا سرتاپا منطقی فریب ہے، قطب نما کو بحرِ روم کے عرب جہازراں اگر کمپاس (CAMPAS) کہتے تھے تو اس لئے نہیں کہ اس کو انھوں نے رومیوں سے لیا تھا، بلکہ اس لئے کہ وہ شروع میں کمپاس اس بھری نقشہ کو کہتے تھے، جس میں دریا، ساحل، جزیرے اور ان کے طول بلد اور عرض بلد لکھے ہوتے تھے، بعد کو یہی نام وہ قطب نما پر بھی اطلاق کرنے لگے، نویں صدی ہجری کے بحرِ عرب کے عرب ملاح اس کو دائرہ، اور بیت الابره کہتے تھے،

بہر حال تحریری ثبوت کی حیثیت سے عرب جہازرانوں کی تاریخ میں قطب نما کا ذکر سب سے پہلے اور لسی المتوفی ۵۴۹ھ کے جغرافیہ میں ملتا ہے، کتاب کا یہ حصہ میں نے خود نہیں دیکھا ہے، پوشر (BOUCHER) اور موسیو لیبان نے اس کا حوالہ دیا ہے، لی بان کہتا ہے:

لیکن جو امر اسنادی ہے، وہ یہ ہے کہ اہل یورپ کو عربوں ہی کے ذریعہ سے قطب نما کا علم ہوا، وہ عرب ہی تھے جو چین سے تعلقات رکھتے تھے، اور وہی اس ایجاد کو یورپ میں لا سکتے تھے، اہل یورپ نے اس کے استعمال کو بہت دنوں میں سمجھا، کیونکہ انھوں نے تیرہویں صدی عیسوی

سے پہلے قطب نامہ کو استعمال نہیں کیا، حالانکہ اورسی جو
بارہویں صدی عیسوی کے وسط میں لکھتا ہے، بیان کرتا ہے،
کہ عربوں میں اسکا استعمال بالکل عام تھا،

اورسی ۵۴۹ھ (۱۱۵۴ء) میں اندلس میں پیدا ہوا، اور اس نے
اپنی یہ کتاب سسلی میں ۵۴۸ھ مطابق ۱۱۵۳ء میں لکھی،

اس کے بعد ہمارے سامنے دوسرا بیان جو جامع الحکایات و
لوامع الروایات کے مؤلف محمد عوفی کا ہے، جو چھٹی صدی ہجری
کے آخر اور ساتویں صدی ہجری کے شروع میں تھا، اور سلطان
التمش کے زمانہ میں سندھ اور ہندوستان آیا تھا، وہ اپنی اس
کتاب کے آخری باب عجائبات عالم میں مقناطیس کا ذکر کرتا ہے
وہ پہلے سلطان محمود کی فتح سومنات کے موقع پر سومنات میں
ایک بت کا مقناطیس کی چو طرف کشش سے ہوا میں معلق ہونا لکھ کر کہتا ہے۔
”مؤلف اس مجموعی گوید کہ وقتے در دریا نشہ بودم۔“

ناگاہ بادے صعب از کمن غیب برخاست و ابرے
سیاہ روی ہوارا پوشید، و افواج امواج تراکم و

۱۵ ترجمہ اردو تمدن عرب ۱۱۴۴ھ نیز دیکھو انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا مضمون کپاس،
ج ۶ صفحہ ۸۰۸ حوالہ سلیم HALLAM کی کتاب ڈل ایجز میں ہے، (جلد ۳ باب ۹ صفحہ ۸۰۸)

متلاطم گشت، و دریا در جوش آمد، و اہل کشتی در خروش
آمدند، و معلوم کہ دلیل بود راہ غلط کرد، و در حال آہنی
مخوف برون آورد، بر ہیئت ماہی، و او را در طاس
آب انداخت، و بگردانید، و بر سمت قبلہ ساکن می شد
و دلیل بر آن سمت رفتن گرفت، بعد ازاں تعرف آن
حال کردم، گفتند کہ خاصیت سنگ مقناطیس است،
خاصیت مقناطیس است کہ چوں اورا بقوت در آهن
مالی، چونکہ اثر او بر آهن باند آن آهن جز بر سمت قبلہ
نایستد، و چوں این معنی امتحان کردم، چنان بود، و
کیفیت این خدای عزوجل داند و قسم بیچ عاقل ہا
ترسد" (نسخہ قلمی دارالمصنفین)

میرا قیاس ہے کہ عونی کا یہ سفر بحر ہند و عرب میں تھا، کیونکہ
اس نے اپنے اس دریائی سفر اور کہمبات پہنچنے کا حال اسی کتاب
میں دوسرے موقع پر لکھا ہے، (باب دوم در ذکر ملوک طوائف و
احوال ایشان)

سمت قبلہ سے مراد جنوب ہے، جو اس وقت سمندر میں سمت
قبلہ پڑا ہوگا،

اس کے بعد ساتویں صدی ہجری کے بیچ میں ایک مصری
 مولف بیلک قبچاقی اپنی کتاب "کنزالتجار فی معرفۃ الاحجار" میں
 معناتیس کی اس خصوصیت کا ذکر کرتا ہے، مصنف نے ^{۶۸۱}/_{۶۱۲۸۲} ص
 میں وفات پائی، اس نے اپنی یہ کتاب الملک المنصور ناصر الدین
 بن الملک المنظر شاہ حماة المتوفی ۶۸۳ھ (ابوالفدا ج ۴ ص ۱۵۱ مصر)
 کے نام معنون کی ہے، اسکا قلمی نسخہ پیرس کے قومی کتبخانہ میں نمبر ۹، ۱۰،
 موجود ہے،

اس کتاب میں وہ لکھتا ہے :-

کہ معناتیس سوئی جو لکڑی کے دھار وار ٹکڑے یا نرکل کے
 ذریعہ سے پانی میں تیرتی ہے، وہ اس زمانہ میں جب اُسے طرابلس سے سکندریہ
 تک بحری سفر کیا تھا، تو شامی سمندروں میں استعمال
 کی جاتی تھی،

اس کے بعد وہ کہتا ہے :

لوگوں کا بیان ہے کہ وہ ناخدا جو بحر ہند میں جہاز رانی
 کرتے ہیں، بجائے سوئی اور لکڑی کے ٹکڑے کے ایک
 قسم کی پھلی استعمال کرتے ہیں، جو محض لوہے سے بنا

۱۰ دیکھو فریح ضمیرہ سائل ابن ماجہ ص ۸۰ و فرست کتب قومی کتب خانہ پیرس ص ۱۵۱،

جاتی ہے، اور جو پانی میں ڈالنے سے سطح پر تیرتی ہے،

اور اپنے سر اور دم سے شمال اور جنوب کی طرف اٹا

کرتی ہے، (انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا طبع الج ۶ - ص ۸۰۷)

بعد ازیں آٹھویں صدی ہجری کے آخر اور نویں کے بیچ میں

مقریزی (المولود ۷۷۷ و المتوفی ۸۴۵ھ) نے اپنی کتاب خط امصر

میں اسکا ذکر کیا ہے، کہتا ہے:-

وما بروج المسافرون فی بحر ہند کے مسافر ہمیشہ جب ان

بجرا بھند اذ اظلم علیہم پردات اندھیری ہوتی ہے،

اللیل ولدیروا ما یعد اور ستاروں سے رہنمائی نہ ہو

من الکواکب الی معرفة جس سے سمت کا حال معلوم ہو

الجہات یحملون حدیثہا تو وہ مچھلی کی شکل کا جھوٹ لہا

بجوفۃ علی شکل سمکۃ رکھتے ہیں، اور اس کو بہت ہی

ویبالغون فی ترقیہ الجہد پتلا بناتے ہیں، اور مچھلی کے منہ

المقد رتۃ ثم یعمل فیہم میں مقناطیس کی ایک چیز بناتے

السمکۃ شیئ من مقناطیس ہیں، یہ مچھلی جب پانی میں رکھی

جیداً ویحک فیہا بالمقناطیس جاتی ہے تو گھوم کر قطب جنوبی

فان السمکۃ اذا وضعت فی البأ کی طرف رخ کرتی ہے، اور

دارت واستقبلت القطب قطب شمالی کی طرف دم، اور
 الجنوبي بغيرها واستد برت یہ فطرت کے عجائبات میں سے
 القطب الشمالي، وهذا من ہے، اور جب جنوب و شمال کی
 اسرار الحلیقة فاذا عرفوا دو جہتیں جان لیتے ہیں تو ان
 جہتی الجنوب والشمال تبین سے مشرق اور مغرب دریافت
 منهما المشرق والمغرب کر لیتے ہیں، کیونکہ جب دکن
 فان من استقبال الجنوب کی طرف منہ کیا تو شمال کی
 فقد استد بر الشمال وصا طرف پشت ہو اور پچھم داہنے ہاتھ
 المغرب عن يمينه والمشرق پر اور پورب بائیں ہاتھ پر
 عن يسارها فاذا اتخذت ہوگا، اور جب چاروں سمتیں
 الجهات الاربع عرفوا موقع معلوم ہو گئیں تو ملکوں کی جا کے
 البلاد بعافئصدون حينئذ وقوع معلوم ہو گئی، اور اس
 جهة الناحية التي يريدونها سمت کی تعیین ہو گئی جدھر
 راجعاً ۳۳۹ ومن ۳۴۰ مطبع جانا ہے،

نیل، وصف حلوان)

یہ بیان حرف برف عونی کے مشاہدہ سے ملتا جلتا ہے، اسکے
 بعد اس کی اصلی ترقی کا دور نویں صدی کے وسط میں نظر آتا ہے،

شیخ شہاب الدین احمد بن ماجہ سعدی نجدی الملقب بہ اسد البحر اور سلیمان ہری حضرتی کی تصانیف میں قطب نما کی سوئی کا نام بتصریح تام ملتا ہے، ابن ماجہ نے اپنے منظوم رسالہ قبلۃ الاسلام میں جس میں ہر ملک سے قبلہ دریافت کرنے کا حال لکھا ہے، قطب نما کا ذکر کیا ہے، یہ رسالہ اس نے ۹۳ھ میں لکھا ہے، اس کے بعد اپنی نثر تصنیف الفوائد فی اصول البحر والقواعد میں اس نے قطب نما کی سوئی کا مکرر ذکر کیا ہے، بلکہ اس کی ایجاد کا دعویٰ کیا ہے، اس کے بعد سلیمان ہری (۹۷ھ) کے رسالہ تحفۃ الفحول فی علم الاصول میں اس کا ذکر آتا ہے (دیکھو صفحات ۵-۱۶۰-۱۶۱، مطبوعہ پیرس)۔

ابن ماجہ سعدی نجدی الفوائد فی اصول البحر والقواعد میں اس کی ایجاد کا دعویٰ ان نعتوں میں کرتا ہے،

ومن اختراعنا فی علم البحر اور ہماری ایجاد سے علم بحر میں ڈیرہ
 ترکیب المغناطیس علی الحقیقۃ پر مغناطیس کی ترکیب ہے اور
 بنفسہ، و لنا فیہ حکمۃ کثیرہ ہماری اس میں بڑی کارگیری ہے
 لم تودع فی کتاب انہ لم یقابل اب تک کتابوں میں یہ راز انما

۱۔ مجموعہ عکس رسائل ابن ماجہ مطبوعہ پیرس جلد اول ص ۱۲۸،

۲۔ دیکھو رسالہ مذکور صفحات ۵-۲۲-۲۴-۲۶-۱۲۸،

الجاء الاسھیلیہ فمیز وانی نہیں رکھا گیا، کہ چاہ دو نوں سہیلوں
 هذه النکتہ فاذا کان کے مقابل ہی ہوتا ہے تو اس نکتہ
 احد يعرف فنحن مسبوون کو پہچانو، اور اگر اس کو کوئی پہلے جانتا

(۲۶) ہو تو ہم اس سے پیچھے ہیں،

اسی کتاب میں ایک موقع پر وہ اس کی پرانی مشتبہ تاریخ

اس طرح ظاہر کرتا ہے،

واما ضرب بیت الابرۃ بالمقنا ^{طیس} لیکن سوئی کی ڈبیہ کو مقنا طیس پر
 قیل انھا من داؤد علیہ السلام رگڑنا تو کہا گیا ہے کہ یہ داؤد علیہ السلام
 لانه کان معنی بالحديد کی تعلیم ہے، کیونکہ وہ بوجہ اور
 خواصہ، وقیل من الحضرة اس کے خواص میں مشغول تھے،
 علیہ السلام لما خرج فی اور کہا گیا کہ حضرت علیہ السلام اس کے
 طلب ماء الحیاة ودخل موجد میں، جب وہ آب حیات کی
 الظلمة وجرۃ ومال لاحد تلاش میں نکلے تھے، اور بحر ظلمات میں
 الاقطاب، حتى غابت عنہ داخل ہوئے، اور قطب کی طرف چلے
 الشمس قیل اھتدی بالمقنا ^{طیس} اور آفتاب ڈوب گیا، تب مقنا طیس
 وقیل اھتدی بالنور ^{طیس} المقنا سے راستہ پایا، اور کوئی کہتا ہے کہ نور سے
 حجر عین بالحديد، فقط ^{طیس} راستہ پایا، اور مقنا طیس پتھر جو لوہے کو کھینچتا ہے

اس سے پہلے وہ کہتا ہے،

واما المغناطیس الذی علیہ
المعتمد ولا تم هذا الصنعة
الابہ وهو دلیل علی القطبین
فہو استخراج داؤد علیہ السلام
لیکن وہ مقناطیس جس پر دریائی سفروں
میں بھروسہ ہے اور جہاز رانی کا فن
پورا نہیں ہوتا، لیکن اسی سے اور
وہ قطبین کی سمت بتاتا ہے تو وہ
داؤد علیہ السلام کی ایجاد ہے،

(ص ۱۵۶)

اس سے معلوم ہوتا ہے کہ ابن ماجہ کو اس کی تاریخ معلوم نہ تھی
اور نہ یہ معلوم ہوتا ہے کہ یہ علم کہاں سے آیا، لیکن بہر حال گویا قدیم زمانہ
سے آ رہا تھا، ایسی حالت میں وہ قطب نما کی ایجاد کا دعویٰ کیوں
کرتا ہے، اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ اس نے اس آلہ میں کوئی نئی جدت
پیدا کی تھی، یا اس کو پہلے سے زیادہ آسان کر دیا تھا،

اس کی صورت یہ معلوم ہوتی ہے کہ اس سے پہلے جن لوگوں
نے قطب نما کا ذکر کیا ہے وہ مچھلی کی صورت میں کیا ہے، یہ شکل
قدیم چینی قطب نما میں نظر آتی ہے، لیکن سوئی اور ڈویا (حقہ)
سوئی کا گھر (بیت الابره) اور دائرہ کا ذکر اسی کی تصنیفات میں
ملتا ہے، اس لئے اغلب یہ ہے کہ یہ صورت و ہیئت اسکی ایجاد ہوا
ایک جگہ وہ بحر ہند کے عرب جہازرانوں اور بحر روم کے مصری

جہاز رانوں کا مقابلہ کرتا ہے، اس میں کہتا ہے:

وسمی عند اهل الدیاس
 المصریۃ السمیلاں لبحر
 اصطلاح غیر رکاب البحر
 الکبیر و لبحر قیماص و لبحر
 فیہ خطوط..... و نحن
 اخنا سنا ۳۲ خنا و لنا ترقات
 و ازوام و قیاسات لا یقدر
 علیہ و لیس ہو عند ہم ولا
 یقدرون ان یحملون،
 رکنا) در کنا و نحن نحمل کهم
 و ندرک معرفتہم و نسا فر
 بمر اکبحر لان البحر الہندی
 ہو متعلق بالبحر المحیط ولہ
 علم فی الکتب و قیاس، و
 علمہم لیس لہ قیاس ولا
 علم ولا کتاب الا فی قیاس
 اور مصریوں میں اس کا نام سمیا
 ہے کیونکہ بڑے سمندر کے جہاز رانوں
 کے اصطلاحات سے الگ انکی
 اصطلاحیں ہیں، اور ان کے
 پاس کپاس ہے، اور اس میں
 خطوط بنے ہیں، اور ہمارے
 خانے ۳۲ ہیں، اور ہمارے
 پاس ترقات، ازوام اور
 قیاسات ہیں جو ان کے پاس
 نہیں، ہم ان کے علم سے واقف
 ہیں، اور وہ ہمارے علم سے
 نہیں، اور ہم ان کے جہازات
 کو لے کر چلتے ہیں، کیونکہ بحر ہند
 بحر محیط سے مل جاتا ہے، اور اسکا
 کتابوں میں علم ہے اور قیاس
 ہے، اور انکے پاس قیاس ہے،

وعند آامیال لیس له قید
 وحت سهد علینا ان نسا
 بسرا کبعم فی بحرهم وقد
 کا برونا بعض منہم فی ذلک
 حتی طلعو عندنا فاقروا
 لنا بالمعرفة فی البحر علو
 والحکم علی النجوم فی اودیه
 البحر ومعرفة قطع المركب
 طویلاً وعرضاً
 لان طویلاً وعرضاً
 له قیود بیت الا برؤی
 الحقة والقیاس وهم لیس
 عندہم قید سوی الحقة
 یستدون بعافی القطع
 علی صدر المركب ولس عند
 قیاس یستدون بہ فی
 المیل یبینا و شمالاً فیہذا
 اور نہ علم ہے، اور نہ کوئی
 کتاب ہے، سوائے کپاس کے
 اور میلوں کا شمار ان کے نزدیک
 مقید نہیں، اور ہم پر نہایت آسان
 کہ ہم ان کے دریا میں ان کے
 جہازوں کو لیکر چلیں، ان میں
 سے بعض نے ہم سے مناظرہ کیا
 لیکن جب ہمارا علم ان کو معلوم
 ہوا تو ہماری واقفیت کا اقرار
 کیا، اور جہاز رانی کے علوم میں
 ہمارے کمال کے معترف ہوئے
 اور سمندر کی وادیوں میں اور
 سمندر کے طول اور عرض میں باہمی
 چلتے پھرتے ہیں، کیونکہ ہمارا طول
 اور عرض قطب نما سے متعین ہے
 اور قطب نما سونی کی ڈبیا ہے اور
 ہمارے پاس اصولی قیاسات میں اور

اقروالنا بالمعرفة،
پس صرف ڈیا ہے، قیاسات نہیں
سے میلوں کے حسابے دائیں بائیں طیں
(ص ۲۴-۲۵)

اسی لئے انہوں نے ہم کو مان لیا،
اس سے معلوم ہوتا ہے کہ گو سادہ قطب نما بحر روم کے ملاحوں
کے استعمال میں بھی تھا، مگر ایسا قطب نما جس پر سمت کے قیاسات
بھی بنے ہوں، ان کے پاس نہ تھا، دسویں صدی کے اواخر میں
ایک دمشق صناع آلات شیخ محمد بن ابی انخیر نے "البحریم الشارقات
فی ذکر بعض الصنائع المحتاج الیہا فی علم المیقات" کے نام سے ایک
کتاب لکھی تھی جو ۱۹۲۸ء میں حلب سے شائع ہوئی ہے، اور اس کا
اکیسواں باب عمدہ مقناطیس کی شناخت میں، بائیسواں باب
مقناطیس کے ذریعہ قطب جنوبی اور شمالی کی دریافت میں، اور
تیسواں باب سادہ قطب نما کے بنانے میں اور چوبیسواں باب سمت
کے دوار اور قیاسات میں ہے، ابن ابی انخیر نے یہ تحقیقات بغیر
کسی تعجب، رازداری، اور اہتمام کے بیان کئے ہیں، جس سے معلوم
ہوتا ہے کہ اس زمانہ میں یہ چیز عام ہو چکی تھی،
قطب نما کے متعلق تمام فرنگی و عربی معلومات پڑھ لینے کے
بعد یہ قیاس ہوتا ہے، کہ قطب نما کی ابتدائی ایجاد کا شرف ابن خیرن

کو ہے، مگر وہ اس کو ریاضی کے ایک آلہ کے طور پر استعمال کرتے تھے۔
 عرب ہزاروں ذوق پہلی ہی صدی ہجری (چھٹی صدی عیسوی) میں
 چین تک پہنچ چکے تھے، اور وہاں سے بحری آمدورفت رکھتے تھے
 چین والوں سے یہ چیز حاصل کی اور اس سے بحری سفروں میں
 سمت جاننے کا کام لیا، اور اس کو ترقی دی، لیکن اس کو بطور ایک
 راز کے عموماً چھپا کر رکھا،

خلیج فارس، بحر عرب، اور بحر ہند کے ابتدائی بیانات میں
 یہ ملتا ہے کہ ان سمندروں میں عرب جازوں میں لوہے کی کیلیں
 نہیں استعمال کی جاتی تھیں، وہ صرف بحر روم میں استعمال ہوتی تھیں
 سب سے پہلے حاج بن یوسف تقفی نے جو ۹۵۰ء میں عراق و بصرہ
 کا والی تھا، ان سمندروں میں لوہے کی کیلیوں سے جہازات بنوائے
 ان سمندروں میں لوہے کی کیلیوں کے نہ استعمال کئے جانے
 کی وجہ مسعودی نے چوتھی صدی ہجری کے شروع میں یہ لکھی ہے،
 کہ ان سمندروں کے پانی میں لوہے کی کیلیں گھل جاتی ہیں، مگر
 ذکر یاقوزینی المتوفی ۸۶۷ء عجائب المخلوقات میں مقناطیس کے ذکر میں
 لکھتا ہے، کہ اس لئے استعمال نہیں کی جاتی تھیں کہ ڈر رہتا تھا کہ مقناطیس کے پہاڑ

۱۔ سلیمان تاجرتہ پیرس ۱۹۶۷ء ایڈن ۱۹۶۷ء مروج الذہب جلد ۱ ص ۳۶۵ پیرس،

ان لوہوں کو کھینچ نہ لیں، یہی بات محمد بن محمود (الموجود ۴۵۳ھ) نے اپنی کتاب تفاسل الفنون فی عرائس العیون (فارسی) قسم معدنیات میں لکھی ہے، (باب چہارم در خواص جوہر و احجار) ”مقناطیس معاون او در دریاے قلزم است، و بہترین او سیاہ فام بود و گویند کہ در آں آہن بر کشتی نرند“
 (نسخہ قلمیہ دارالمصنفین)

اس کہانی سے یہ بات قیاس میں آتی ہے کہ ابتدائی عرب جہازوں پر سمجھتے تھے کہ لوہے کی کیلیں لگانے سے ان کے طلباتی مقناطیس کا عمل باطل ہو جائیگا، اور اس راز کو وہ چھپاتے تھے، یہاں تک کہ چھٹی صدی ہجری میں یہ راز خواص کو، اور دسویں صدی تک چھپتے چھپتے، یہ عوام کو بھی معلوم ہو گیا،

اہل یورپ کو مقناطیسی کمپاس کا علم انہیں عربوں کے ذریعہ ہوا، اور غالباً پندرہویں صدی عیسوی میں یا اس کے بھی بعد یورپ میں لفظ کمپاس کے پہلے موجود ہونے سے دھوکا نہ کھانا چاہئے، کہ پہلے صرف طول بلد و عرض بلد کے نقشوں پر اوس کا اطلاق ہوتا تھا،

انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا (طبع یازدہم) کے مضمون نگار (کمپاس)

سے تیرہویں صدی میں اہل یورپ کی تصنیفات سے مقناطیسی
 کمپاس کی واقفیت کے چند اقتباسات نقل کئے ہیں، کہ جہازوں
 میں استعمال کرتے ہیں، مگر کوئی عینی شہادت اس کے
 استعمال کی پیش نہیں کی ہے، ساتھ ہی بعض اقتباسات سے ظاہر
 ہوتا ہے کہ یہ تحفہ مارکو پولو نے (۱۲۹۵ء) اپنی مشرقی سیاحت کے
 بعد اپنی وطن کے سامنے پیش کیا، دوسرے قدیم اقتباسات سے
 ظاہر ہوتا ہے، کہ جنگ صلیبی کے فرانسیسی جاہلین نے تیرہویں
 صدی میں یہ راز اہل یورپ کے سامنے ظاہر کیا، (صفحہ ۶)
 دوسرے فلکی آلات ستاروں کے دیکھنے، ان کے باہمی فاصلوں کے

اور ان فاصلوں کے ذریعہ ملکوں کی مسافت اور راستہ کے قریب
 و بچھ کے جانچنے کے چند دوسرے آلات بھی عرب جہازراں استعمال
 کرتے تھے، ان آلات کا ذکر ابن ماجہ نجدی اور سلیمان مہری کے
 رسائل میں ہے، اور ان پر محققانہ تبصرہ ان رسائل کے فریج تبصرہ میں
 ہے، جس سے افسوس ہے کہ میں فائدہ نہ اٹھا سکا، لیکن اس میں ایک
 مضمون انگریزی میں ہے جو ۱۸۳۶ء میں ایشیاٹک سوسائٹی میں
 چھپا تھا،

یورپین جہازراں واسکو ڈی گاما کے زمانہ سے جو ابن ماجہ کا

معاصر تھا، آج سے سو برس پہلے تک عرب جہازرانوں کے علوم
وآلات سے اہل یورپ برابر استفادہ کرتے رہے ہیں، انسائیکلو
پیڈیا برٹانیکا طبع یازدہم (مضمون کپاس) میں ہے کہ

ہیں اوسوریو OSOREO سے معلوم ہوتا ہے کہ واسکو دی

گاما کے وقت میں عربوں کو مختلف فنون علم جہازرانی میں

اس قدر ہمارت تھی کہ وہ جہاز کی معلومات و عملیات میں

پرتگیزیوں کے قائل نہ ہوئے، (رج ۶، ص ۱۱۱)

جیمس ہیریسن نے وہ تذکرہ بالانگریزی مضمون لکھا ہے،

کمال بلستی اور دوسرے عربی بحری آلات کی تفصیلات ایک ماہر
عرب جہازراں سے دریافت کر کے درج کی ہیں، ذیل میں ہم اسکا
ابتدائی حصہ نقل کرتے ہیں:

جب سے عربوں کے جہاز جو ہر سال کلکتہ کی بندرگاہ

میں آتے ہیں، وہاں، آئے ہیں، میں نے ان آلات

کے متعلق جو عرض البلد کی پیمائش کے کام آتے ہیں،

ان سے متواتر دریافت کیا، اور مجھے تو فتح تھی کہ ہرن

فان ہیر نے جو ترجمہ عجیب کا کیا ہے اس طریقہ پر اس کی

کچھ زیادہ وضاحت ہو جائیگی، اس اب تک کامیاب

نہیں ہو سکا، اس لئے کہ قدیم اور بھدے آلات کی جگہ
اب انگریزی آلات ربح اور سدس نے لے لی ہے
البتہ ایک مرتبہ ایک معلم (جہاز راں) کو جب میں نے
اس آلہ کا پتہ دیا تو بظاہر وہ میرا مطلب سمجھ گیا، لیکن وہ
اس کی ترکیب ساخت کو نہ سمجھا سکا، اور مجھ سے وعدہ
کیا کہ دوسرے سفر میں میرے لئے وہ اس قسم کا آلہ
لیتا آئے گا، میں نے جب اس سے صبح کی تقسیم کے
متعلق سوال کیا تو اس نے اپنے دونوں بازو پھیلائے
اور اپنی انگلیوں کو ایک ساتھ افق کے محاذ میں رکھ کر
ان کے ذریعہ سے قطب کی بلندی کا شمار کرنے لگا
(جس سے) میں نے قیاس کیا کہ عرب جہاز راںوں کا
قدیم اور بھدا طریقہ یہی ہے،

آخر کار جزائر مالدیپ کے ایک جہاز میں میری
ملاقات ایک ہوشیار جہاز راں سے ہو گئی، جو میرے
لئے وہ تمام قدیم آلات جن کی مدد سے وہ کلکتہ تک
کا سفر کیا کرتا تھا، لے آیا، میری دانست میں چونکہ
وہ عام طور پر لوگوں کو معلوم نہیں ہیں، اور یہ بھی یقینی

امر کہ وہ (تمام آلات) عربی الاصل ہیں، اس لئے ذیل میں
 میں ان کی توضیح کرتا ہوں، (معارف اکتوبر ۱۹۳۰ء)
 الغرض عرب جہازرانوں کو حسب ذیل علوم میں کمال پیدا
 کرنا پڑتا تھا،

- ۱۔ ہیئت اور ستاروں کی شناخت کا علم،
 - ۲۔ طول بلد اور عرض بلد کی دریافت،
 - ۳۔ علم ہبات الریاح یعنی ہواؤں کا علم، کہ کس سمندر میں
 کس موسم میں کس وقت کس رخ کی ہوا چلتی ہے،
 - ۴۔ سمندر کے ہر مقام کا موسم اور فصل اور اس کے اثرات،
 - ۵۔ ملکوں کا جغرافیہ اور بندرگاہوں کی جائے وقوع، اور
 خطرناک بحری پہاڑوں، اور تنگ بحری راستوں کا علم،
 - ۶۔ مختلف آلات فلکی کا استعمال،
 - ۷۔ ملکوں، شہروں، بندرگاہوں، اور جزیروں، اور ان کے
 باشندوں کی واقفیت،
 - ۸۔ مختلف زبانوں سے واقفیت،
 - ۹۔ شمسی مہینوں اور دنوں کا حساب،
- جہازوں کے نام | جس طرح آج جہازوں کے نام ہوتے ہیں، عربوں

کے عہد میں بھی جازوں کے الگ الگ نام ہوتے تھے، یا وہ مالکوں کی طرف منسوب ہو کر موسوم ہوتے تھے، مسعودی نے ۳۰۲ھ میں احمد و عبدالصمد برادران عبدالرحیم بن جعفر سیرانی کے جہاز پر سفر کیا، ابن بطوطہ چین کے لئے جس جہاز پر سوار ہوا تھا، اس کا نام جاگر تھا، اور مالک کا نام ابراہیم تھا، اس کے بھائی کے جہاز کا نام منور تھا، متاخرین میں مولوی رفیع الدین دہلوی مراد آبادی سورت سے جن جہاز پر سوار ہو کر عرب گئے تھے، اس کا نام سفینۃ الرسول تھا،

جہاز سازی | عربوں کے عہد دولت میں تمام اہم بندرگاہوں پر جہاز سازی کے کارخانے قائم تھے، جن کو عملاً دارالصنائع کہتے تھے، مشرق میں حلب فارس پر ابلہ اور سیراف میں جہاز سازی کے کارخانے تھے، یہاں کے جہاز تختوں میں سوراخ کر کے اور ذوری سے پیکر جوڑے جاتے تھے، اور پھر ان پر روغن چڑھایا جاتا تھا، ابلہ اور سیراف کے جہازوں کی یہی پہچان تھی، اور بحر روم کے کارخانوں میں تختے بوسے کی کیلوں سے جوڑے جاتے تھے، اور ان پر تار کول ملا جاتا تھا، حجاج بن یوسف ثقفی نے یہ جدت کی کہ یہاں کے جہازوں

۱۰ مروج الذهب جلد اول ص ۲۳۲، پیرس ۱۰۰۰ سفرنامہ ابن بطوطہ سفر چین
جلد ۲ ص ۱۳۰ سفرنامہ حرین مولوی رفیع الدین قلمی،

ہیں بھی لوہے کی کیلیں لگائیں، مگر معلوم ہوتا ہے کہ اس کی اس جہت سے وہیماں کے جہاز سازوں نے قبول نہیں کیا، کیونکہ سلیمان تاج اور بن واضح یعقوبی جو تیسری صدی کے ہیں، وہ بدستور اہلہ اور سیراؤس کے جہازوں کا ڈوری سے سیکر بنا یا جانا بیان کرتے ہیں،

بنی امیہ نے اندلس میں اشبیلیہ میں جہاز سازی کا کارخانہ قائم کیا تھا،
 ثمالی افریقہ میں تونس جہاز سازی کا صدر مقام تھا، ملوک صنہاج کے زمانہ میں
 جاییہ میں دو کارخانے تھے، دانیہ (اندلس) میں کارخانہ تھا، (صفتہ اندلس اور سی) ۱۹۲۰
 سو سو (سوس فنی) واقع مراکش میں جہاز سازی کا بڑا کارخانہ تھا،
 عربوں کے عہد حکومت میں بحرِ روم کے جزیرہ سسلی میں بڑے جہاز سازی
 کا بڑا مرکز تھا، اس کے بعد سینا و سسلی اور باری رانی میں انکے کارخانے تھے،
 شام کے سواحل پر عکا میں دارالصناعہ قائم ہوا، پھر عیاسیوں کے
 عہد میں صور میں وہ منتقل ہوا، سلطان صلاح الدین کے زمانہ میں بیروت
 اس کا صدر مقام تھا،

۱۵ ابن رستہ ص ۱۹۶ سفرنامہ سلیمان ص ۵۵ و بلدان یعقوبی ص ۳۶، ص ۳۷ فتح اندلس
 ابن القوطیہ ص ۶۷ ص ۷۵ ابن خلدون ج ۱ ص ۲۱۱ مصر و تونس فی اخبار تونس ص ۳۳،
 ۵۵ الاستبصار فی عجائب الامصار (مطبوعہ دیانا) ص ۲۱۵ بلدان یعقوبی ص ۳۴ ص ۳۵ ص ۳۶
 ص ۵۵ ابن جریر ص ۳۲۷ ص ۳۹ ص ۳۵ ص ۳۶ ص ۳۷ ص ۳۸ ص ۳۹ ص ۴۰ ص ۴۱ ص ۴۲ ص ۴۳ ص ۴۴ ص ۴۵ ص ۴۶ ص ۴۷ ص ۴۸ ص ۴۹ ص ۵۰ ص ۵۱ ص ۵۲ ص ۵۳ ص ۵۴ ص ۵۵ ص ۵۶ ص ۵۷ ص ۵۸ ص ۵۹ ص ۶۰ ص ۶۱ ص ۶۲ ص ۶۳ ص ۶۴ ص ۶۵ ص ۶۶ ص ۶۷ ص ۶۸ ص ۶۹ ص ۷۰ ص ۷۱ ص ۷۲ ص ۷۳ ص ۷۴ ص ۷۵ ص ۷۶ ص ۷۷ ص ۷۸ ص ۷۹ ص ۸۰ ص ۸۱ ص ۸۲ ص ۸۳ ص ۸۴ ص ۸۵ ص ۸۶ ص ۸۷ ص ۸۸ ص ۸۹ ص ۹۰ ص ۹۱ ص ۹۲ ص ۹۳ ص ۹۴ ص ۹۵ ص ۹۶ ص ۹۷ ص ۹۸ ص ۹۹ ص ۱۰۰

مصر میں جنگی جہازوں کے بہت سے کارخانے قائم ہوئے

بقول مقریزی کے مصر میں سب سے پہلا کارخانہ جزیرہ مصر میں

۳۵۴ء میں قائم ہوا، اس مقام کا نام مقریزی کے زمانہ میں ۳۶۵ء

۳۶۵ء ردفہ تھا، عباسیہ کے زمانہ میں احمد بن طولون والی مصر نے

یہاں جنگی جہازوں کی تعمیر کا کام شروع کیا، امیر محمد بن خشید

۳۲۳-۳۲۴ء نے اس کو بند کر کے فسطاط مصر کے ساحل پر دوسرا

کارخانہ قائم کیا، مصر کے مقام مقس پر معز الدین الشدرا فاطمی (۳۶۵ء)

نے دارالصنائہ بنایا، جس میں چھ سو جنگی جہاز تیار ہوئے، جو ہر حیثیت

سے بے مثال تھے، فاطمیوں کے عہد میں قاہرہ ۱۰ اسکندریہ اور دمیا

میں دارالصنائہ قائم کئے گئے، سلطان صلاح الدین نے بھی صلیبی

جنگوں کی بحری ضرورتوں کا لحاظ کر کے ادھر توجہ کی اور مصر کے

شہر فیوم کی آمدنی اور بہنساوید، سفط زیشین، اشمونین، اسیوطیہ، خمیہ،

اور قوصیہ کے جنگلوں کی لکڑیاں اس کے لیے وقت کر دیں اسکے

بعد مصری مالیک کے زمانہ میں سلطان رکن الدین بیرس نے

اسکندریہ اور دمیا میں کارخانے قائم کئے،

فاطمیوں کے زمانہ میں مصنوعی بحری لڑائیاں بھی ہوتی تھیں،

۱۔ تفصیل کیلئے دیکھو خطاط مصر للمقریزی جلد ثالث ص ۳۱۳ صفحہ ۳۱۲ مطبوعہ اہل مصر خطاط مصر لیا

ڈوبے ہوئے جہازوں کو نکالنا | بحریات میں عربوں کی ذہنی اور عملی جولانی
 نے یہاں تک ترقی کی تھی کہ ڈوبے ہوئے جہازوں کو نکالنے
 کی تدبیر بھی ان کے ذہن میں آئی، حکیم ابو الصلت امیہ بن عبد العزیز
 اندلس کا حکم تھا، جس کو ریاضی و ہندسہ میں پوری مہارت تھی،
 وہ اتفاق سے شامہ میں مصر آیا، یہاں تانبے سے بھرا ہوا ایک
 جہاز اسکندریہ کے ساحل میں ڈوب گیا، ابو الصلت نے اُسکے
 نکال دینے کا دعویٰ کیا، حکومت وقت نے اس کے لئے تمام سامان
 کر دیا، ابو الصلت نے جرّ ثقیل کے بڑے بڑے آلات بنائے، اور
 ان کو ایک بڑے جہاز میں نصب کرایا، پھر اس جہاز کو لیجا کر اس
 ڈوبے ہوئے جہاز کی مقابل سطح پر کھڑا کیا، جرّ ثقیل کے آلات
 میں ریشم کی ڈوریاں لگی تھیں، وہ ڈوریاں چھوڑی گئیں، غوطہ
 خوروں نے ان ڈوریوں کو ڈوبے ہوئے جہاز کے مختلف حصوں میں
 اٹکایا، پھر آلات کے ذریعہ سے ان ڈوریوں کو لپیٹ کر ڈوبے
 ہوئے جہاز کو اٹھایا گیا، یہاں تک کامیابی ہوئی کہ جہاز پانی کی سطح
 تک آگیا، اور لوگوں نے دیکھ لیا، مگر یہاں پہنچ کر ریشمی ڈوریاں بوجھ
 سے ٹوٹ گئیں، اور جہاز دوبارہ سمندر میں ڈوب گیا، ابو الصلت کو گو
 ناکامی ہوئی، اور اس کی سزا میں وہ قید بھی ہوا، مگر تجربہ کی اصولی

کامیابی میں کوئی شک نہیں رہا، اور آج دنیا اس کامیابی کو دیکھ رہی ہے۔
 جہاز کے افسر اور عملہ | مسعودی (۳۰۳ھ) کے بیان سے معلوم ہو چکا ہے
 کہ جہاز میں دو قسم کے عملہ ہوتے تھے، رُفُساء، یعنی افسرانِ بالا، اور
 اصحابِ الاثرُجُد (پاؤں والے) یعنی معمولی عملہ بحرِ ہند کے جہازوں
 میں غالباً انھیں کا نام بانا تید تھا، (عجائبُ الهند) نامہ اور میں ورتبان
 وغیرہ الفاظ کو ہم معنی بولے گئے ہیں، اگر بحری سیاحوں کے مختلف
 بیانیوں سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ رفتہ رفتہ یہ الفاظ الگ الگ معنوں
 میں محدود ہو گئے، ناخوذة (ناخدا) جہاز کے مالک کو کہتے تھے،
 جس کا جہاز میں ہونا ضروری نہ تھا، رتبان (رتبان) جہاز کا کپتان
 دیدبان جہاز کا نگر، معلم جہاز کے فلکی آلات اور نقشوں کا
 ماہر، اشتیاء جہاز میں مسافروں کا نگر، ابنِ بشار مقدسی نے چوتھی
 صدی ہجری میں جہاز کے حسبِ ذیل اشخاص کا ذکر کیا ہے،

من رتبانین و اشتیاء و کپتان اور مسافروں کے نگر

ریاضیین و وکلاء و تجارہ اور ریاضی دان اور بیعت اور ہود

اشتیاء کا واحد اشتیاء ہے، لسان العرب میں ہے اشتیاء

رئیس الרכاب، ریاضی کا نام متاخرین میں معلم ہو گیا ہے، او

لہ طبقات الاطباء، ابن ابی اصیوطہ دوم ص ۵۵ مصر، ۱۸۵۷

آجکل اس کا ترجمہ "پائلاٹ" کیا جاتا ہے،
 جہاز ساز و جہازوں کے پاس دو مرکزی سمندر تھے ایک خلیج فارس
 سے لے کر چین تک اور دوسرا اسکندریہ سے لے کر اندلس تک،
 ان دونوں سمندروں میں دو مختلف قوموں سے ان کا سا جھا
 تھا، خلیج فارس و بحر عرب میں اہل فارس سے اور بحر روم میں
 رومیوں یا یونانیوں سے، چنانچہ جہاز رانی اور جہاز سازی میں بھی ان
 دونوں سمندروں میں ایک ایک قوم سے واسطہ تھا، اسکندریہ
 سے لے کر اندلس تک عربوں کے ساتھ رومی، اور سیراف سے
 لے کر چین تک فارسی ان کے ساتھ تھے، بلکہ چوتھی صدی کا سیاح
 بشاری مقدسی (۳۵۰ھ) خلیج فارس اور بحر عرب کے سلسلہ
 میں کہتا ہے کہ

وان اکثر صنائع المراكب جہازوں کے اکثر کارگر اور ملاح

وملاحیہا فرس و ما یذنب فارسی لوگ ہیں،

اس موقع پر اگر بے محل گفتگو کا مجھ پر اعتراض نہ کیا جاتا تو میں

ان پارسی آبادیوں کی نسبت جو سندھ سے لے کر گجرات تک

اکثر سواہل پر قائم ہیں، یہ ثابت کرتا کہ یہ حضرت عمرؓ کے زمانہ میں

ایران سے بھاگ کر ہندوستان نہیں آئے تھے، بلکہ سیکڑوں میں

پہلے سے وہ تجارتی اغراض سے بحری سفروں کے ذریعہ سے آمد و رفت رکھتے تھے، تیسری اور چوتھی صدی ہجری تک وہ تجارت و جہاز رانی میں عربوں کے ساتھ نظر آتے ہیں، ایران میں ان کی سب سے بڑی آبادی فارس کے صوبہ میں تھی، جو خلیج فارس پر آباد ہے، اور جہاں سے بحری تعلقات ہندوستان کے ساتھ برابر قائم تھے، چوتھی صدی میں جب بے تعصب دلیمیوں کی حکومت تھی، ایرانی پھیلے تھے، حتیٰ کہ عدن اور جدہ تک پر انھیں فارسوں کا قبضہ تھا، (دیکھو اصطخری ص ۹۹ و ۹۶) خود جہازرانوں کے ناموں پر نظر ڈال لو، حقیقت معلوم ہوگی،

ملیبار اور مصر و عرب کے درمیان جو عرب جہازراں تھے، انھوں نے ملیبار ہی میں سکونت اختیار کر لی تھی، ان کو عون عام میں موبکہ کہتے ہیں، یہ بہادر جہازراں ملیبار اور مصر اور عرب بندرگاہوں کے راجاؤں، امیروں اور سلطانوں کے درباروں میں بڑا اثر رکھتے تھے، آخر دسویں صدی ہجری کے شروع میں پرتگالیوں نے یہاں آکر ان کے عروج و اقبال کا بیڑا غرق کر دیا،

دنیا کی یہ بڑی ناقدر دانی ہے کہ ان بہادر عرب جہازرانوں کے نام بھی تاریخوں میں نہیں ملتے، جنھوں نے اپنی جانیں دے دیکر

و نیا کو فائدہ پہنچایا، آج ضرورت ہے کہ ان محسنوں کے ناموں کی تلاش کی جائے، جنہوں نے مشرقی سمندروں کے دیوتاؤں کو اپنی جرأت و ہمت سے زیر کیا، ہم ذیل میں ان جہازرانوں کے نام لکھتے ہیں، جنکا پتہ مجھ کو اثنا سے مطالعہ میں لگتا رہا ہے،

۱۔ سلیمان (۲۲۵ھ)

۲۔ ابوالحسن علی بن شادان سیرانی (۲۵۵ھ)

۳۔ ابوالزہر برختی ناخدا (۲۳۳ھ)

۴۔ احمد بن علی بن منیر ناخدا،

۵۔ مروید بن زرا بخت (چین تک جانے والا)

۶۔ عبیرہ کرمانی،

۷۔ شہریاری، (چین تک جانے والا)

۸۔ ابو عبد اللہ محمد بن بابشاو بن حرام بن حمویہ سیرانی ناخدا،

۹۔ عمران الاعوج،

۱۰۔ مروانشاہ ناخدا،

۱۱۔ حمود کوتاہ ناخدا،

۱۲۔ عبیر الواعد،

۱۳۔ یزید عمانی،

۱۴۔ محمد عمانی،

۱۵۔ عبداللہ بن جنسید،

۱۶۔ جعفر بن راشد معروف باین لاکیس،

۱۷۔ بزرگ بن شہریار ناخدا،

۱۸۔ اسماعیل بن ابراہیم بن مرداش معروف بہ اسماعیلو
ناخدا، (۳۱۷ھ)

۱۹۔ راشد العلام بن بابشاد (۳۰۵ھ)

یہ کل کے کل تیسری صدی کے خاتمہ میں تھے، اور سلیمان کے
سوا باقی کل نام صرف ایک کتاب عجائب اللہ ابن شہریار سے چنے
گئے ہیں، یہ سب سب خلیج فارس سے چین تک جاتے تھے، فارس
کے علاقہ میں جو خلیج فارس کی پشت پر واقع ہے زمانہ مدید سے یمن
کے قبیلہ ازو کے لوگ آباد تھے، جن میں سے آل جلدی مشہور ہیں
جنکا دوسرا نام آل عمارہ ہے یہ فارس سے بیکر کرمان کی سرحد
تک پھیلے ہوئے تھے، اور خلیج فارس کے سواحل پر ان کے قلعے تھے،
سمندر کی دیکھ بھال اور اسکا بحری محصول وہی وصول کیا کرتے تھے
عراق میں دجلہ و فرات کی وادیوں میں مضر و ربیعہ کی آبادیاں

تھیں، آل مظفر بن جعفر بھی سواحل فارس پر آباد تھے، آل حنظلہ
بنی امیہ کے زمانہ میں بحرین سے ہمازوں پر بیٹھکر فارس میں جا کر
آباد ہو گئے تھے، مامون نے عمر بن ابراہیم کو قطر یہ سے بحری جنگ
و مقابلہ کے لئے نامزد کیا تھا، اور اس کا خاندان بھی فارس کے ایک
گوشہ پر قابض تھا، اسی کے خاندان کا وہ ممبر تھا، جس کو یعقوب
صفا نے سیراف میں گرفتار کر کے قید کر دیا تھا، اسی طرح آل ابی
زہیر مدینی جو سامہ بن لوسی کے قبیلہ کی طرف منسوب تھے، خلیج فارس
کے سواحل پر آباد تھے، انھیں بنی سامہ بن لوسی کے لوگ بحرین میں
بھی تھے، اور بحر ہند کو عبور کر کے سندھ پر بھی حکمراں ہو گئے تھے،

الغرض خلیج فارس کے سواحل اور ممالک پر بکثرت عرب آباد تھے
چوتھی صدی کے شروع میں مسعودی نے بحر روم کے دو ماہر
ہمازرانوں کا ذکر کیا ہے، ایک زرافہ والی طرابلس الشام کا غلام،
اور دوسرا جمہس کے ساحلی شہر جبیلہ کا عبداللہ بن وزیر، اس دوسرے
کی نسبت وہ کہتا ہے، کہ اس وقت یعنی ۳۲۲ھ میں بحر روم کا اس
سے زیادہ واقف کار کوئی نہیں، بڑے بڑے ملاح بھی اسکی بات
مانتے ہیں، (دمروج الذہب ج ۱ ص ۲۸۲ پر)

۱۔ اصطخری ص ۱۴۲، ص ۱۴۳، ۲۔ ابن خلدون ج ۴ ص ۹۶ و ابن رستہ ص ۱۳۵،

اسی طرح وہ بحر حبشہ کے ذکر میں حسب ذیل جہازرانوں کا ذکر کرتا ہے:
یہ کل سیرات کے تھے، اور سنیہ کے پس و پیش میں سیرات و عمان
سے مدگاسکر تک جاتے تھے، (مروج الذهب ج ۱ ص ۲۳۳ و ۲۳۴ پر)

۱- محمد بن زید بود،

۲- احمد بن جعفر سیرانی،

۳- عبد الصمد بن جعفر سیرانی،

۴- عبد الرحیم بن جعفر سیرانی،

۵- جوہر بن احمد،

ان میں سے اکثر انھیں جہازوں میں ڈوب کر مر گئے، اسطرحی
چوتھی صدی کے وسط میں سیرانی جہازرانوں کے ذکر میں کہتا ہے کہ:
یہ لوگ اپنی تمام عمر جہازوں میں بسر کرتے ہیں، یہاں تک
کہ ایک شخص کا حال معلوم ہوا، جو چالیس برس جہاز
سے باہر نہیں نکلا، جب ایک جہاز ٹوٹ جاتا تو دوسرے
جہاز میں چلا جاتا، (ص ۱۳۸)

عمان سے مدگاسکر تک جو جہازران جاتے تھے وہ قبیلہ ازد
کے عمانی تھے،

۱- مروج الذهب ج ۱ ص ۲۳۲،

ان جہازرانوں کے ذریعہ ساحلی ملکوں کو جو مالی فائدے پہنچتے تھے، ان کے سبب سے ان ملکوں کے راجہ ان کی بڑی قدر کرتے تھے، محمد بن بابشاہ ناخدا جس کا پورا نام ابو عبد اللہ محمد بن بابشاہ بن حرام بن حمویہ سیرانی تھا، اور جس کا زمانہ تیسری صدی ہجری کا آخر تھا، ایک ہندو راجہ نے اس کی یہ قدر دانی کی کہ ناخداؤں اور ملاحوں کے حلقہ میں اس کی تصویر بنوائی، اسی طرح کالی کٹ میں جو عرب ملاح اور ناخدا اپنے جہاز لے جاتے تھے، ان کی بڑی قدر دانی ہوتی تھی،

جزیرہ اقیس جو بحرین کے پاس عرب آبادی تھی، یہاں کے جہازراں اپنے جہازوں اور کشتیوں کی کثرت کے سبب سے ہندو بادشاہوں کے یہاں بڑی عزت رکھتے تھے، چوتھی صدی ہجری کے مشہور جہازراں یہ تھے،

۱- احمد بن تیرویہ،

۲- خواشیر بن یوسف بن صلاح الارکی (سنہ) دیوگرہ ہندوستان کو جہاز لے جاتا تھا،

۳- عجائب الهند ص ۵، ۶، ایضاً ص ۹، ۱۰ فرشتہ بحوالہ تاریخ لمبار، ۱۱ معجم البلدان یا قوت لفظ اقیس،

پانچویں صدی کے جہازرانوں میں یہ اشخاص خاص ذکر کے قابل ہیں

۱۔ محمد بن شاداں،

۲۔ سہل بن ابان،

۳۔ لیث بن کملان،

ان کے علاوہ چند مشاہیر کے نام اور ہیں،

۴۔ عبد العزیز بن احمد مغربی،

۵۔ موسیٰ قنذرائی،

۶۔ میمون بن خلیل،

۷۔ احمد بن محمد بن عبدالرحمان بن ابوالفضل ابوالمغیرمی،

چھٹی صدی میں،

۸۔ لیث بن کملان کا پوتا جو ششمہ میں موجود تھا،

آٹھویں میں، محمد بن عمر بن فضل بن دویم بن یوسف بن

حسن بن حسین بن ابی معلق السعدی بن ابی البرکات نجدی، اور

ابراہیم ناخدا جس کے چھ جہاز تھے جو گندھارا، (ساحل ہند) سے چین

جاتے تھے، اس زمانہ کے ایک ممتاز جہازراں کا نام معلم حسن تھا جو

ناویر (گجرات) اور عرب کے درمیان سفر کرتا تھا، اس کا مزار

لے سفرنامہ ابن بطوطہ جلد ۲ صفحہ ۱۳۱، مصر، لے فوائد ص ۱۷۸

ناویر کے باہر ہے، اور اس پر ۱۷۲۱ء کندہ ہے، معلم پیتاس کے نام سے اب وہ معروف ہے،

نویں صدی میں،

۱۔ محمد بن عمر کا بیٹا ماجد بن محمد بن عمر سعدی نجدی،

۲۔ ماجد کا بیٹا شہاب الدین احمد سعدی نجدی (۱۸۸۹ء)

۳۔ سلیمان المہری،

دسویں صدی کے عرب ملاحوں میں سے صرف دو نام اب تک

ہم کو معلوم ہوئے ہیں،

۱۔ معلم جوت المہری،

۲۔ محمد عیسیٰ ناخدا،

یہ دونوں عرب اور گجرات کے درمیان سلاطین گجرات

کے اخیر عہد میں آمدورفت رکھتے تھے، اس کے بعد ترکوں کا عہد

۱۔ سفر نامہ حرمین مولوی رفیع الدین مراد آبادی المتوفی ۱۷۱۸ء قلمی، ۱۷۵۸ء

جازانوں کے نام کتاب الفوائد فی اصول البحر والقواعد وغیرہ رسائل مطبوعہ پیرس چھپے گئے ہیں،

۱۹۲۱ء - ۱۹۲۳ء

۲۔ یہ دو نام ظفر الالہ بنظرفوالہ تھنی کی گجراتی کی عربی تاریخ میں ابن ہبلا

نام صفحہ ۲۵ میں ہے، اور ۱۷۵۸ء میں،

شروع ہوتا ہے، جس میں خیر الدین باربروسہ، پیاسے پاشا، طرغود رئیس، صالح رئیس، امیر البحر سیدی علی اور پیری رئیس مشہور جہاز راں گذرے ہیں،

بکرمند و عرب کے آندورفت | عراق اور عرب کے سواصل سے جن جن جزیروں کے راستے اور بندر | اور بندر گاہوں میں جہاز آتے جاتے تھے،

سیلمان لہری نے نویں صدی میں اپنی کتاب قلاوۃ الشموکس و استخراج قواعد الاسوس میں ان کے نام اور راستے گنائے ہیں، چنانچہ اس نے اپنے چوتھے باب میں حسب ذیل جزیروں اور ساحلوں کے نام بتائے ہیں، زلیح (افریقہ) سومال (افریقہ) جزیرہ قر، زربن، سقوطرہ، قال، ویپ، انڈمان، تاج باری، سیلون، جاوہ، اور سیام کے سواصل،

چھٹے باب میں حسب ذیل بندر گاہوں کے درمیان کی آمد و رفت کی راہیں بتائی ہیں،

باب المذب	سیبان	دیبل (محمہ)	ویپ
سیبان	جدہ	دیو	مسقط
سیبان	سواکس	کھبایت،	عدن
دیو	ویپ	ذیل (محمہ)	عدن

سنداپور (چنڈاپور) عدن	طفا رین، گجرات
ہنور (کارومندل) عدن	قلہات گجرات
کالی کٹ، جروپن	عدن ملیبار
دیو ملاگا	عدن ہرمز (خلیج فارس)
دیو بنگالہ شانی بام (چانگام)	دیو مشتاق
سواکن (افریقہ) عدن	دیو شہر و عدن
زیلع (حبشہ) گجرات	ہمایم (دہلی) عرب
براہ گجرات	ملاگا عدن
عدن گجرات	چانگام عرب
فش گجرات	

عربوں کی بحری ترقی | عربوں کی بحری ترقی کا خاتمہ دسویں صدی
 کا خاتمہ ہجری میں ہو جاتا ہے، اب بحر روم میں عثمانی
 ترکوں کا دخل و عمل ہوتا ہے، بحر احمر میں ملوک سلاطین مصر کے
 جہازات پھرتے ہیں، عثمانی ترک عراق اور مصر پر قبضہ کر لینے کے
 بعد خلیج فارس اور بحر احمر میں بھی چلے آتے ہیں، ملوک مصریوں
 کا مشہور جہازراں نویں صدی میں فولاد بن محمد ترکمانی تھا، جو بائیس
 جہازرانوں کے ساتھ ایک دفعہ بحر ہند میں سفر کر رہا تھا، لیکن عرب

جہازرانوں کے فنی معلومات کے سامنے وہ سب دم بخود رہتے تھے،
اب بحرِ روم پر ترکوں کا عمل دخل تھا، یورپ کے تاجروں
کو مشرق تک پہنچنے کے لئے اب ایک ایسے بحری راستے کی
تلاش ہوئی، جس میں وہ بحرِ روم کے ترکی جہازوں سے بچ کر نکل سکیں،
اسی کوشش میں کولمبس نے امریکا کا اور واسکو ڈی گاما نے
افریقہ کی پشت پر سے ہندوستان کا راستہ نکالا، اور پھر اس کے
بعد پرتگالی، بعد ازیں ہولینڈی، فرانسیسی اور انگریزی جہازوں
نے مشرق کے بحری ساحلوں پر قبضہ جانا شروع کیا، اب تک خلیج فارس،
مصر، عرب، حبش، افریقہ، ہندوستان، چین اور جزائر ہند کی بحری
تجارت پر تنہا عرب جہازراں حکومت کر رہے تھے، دفعۃً ان نووارد
جہازرانوں کے آنے سے عربوں کے ہزار سالہ نظامِ بحری کے
شیرازے بکھرنے لگے، خصوصاً پرتگالیوں نے اس ظلم اور سفاکی کے
ساتھ عرب ساحلوں اور جہازوں کو برباد کرنا شروع کیا کہ چند ہی سال
کے بعد عرب ایک ایک ساحل اور جزیرہ سے بے دخل ہونے لگے، مصر کے
ملوک بادشاہ اور ترکی کے سلطان، سلطان سلیمان اور سلطان سلیم
نے بحرِ عرب اور بحر ہند میں ان پرتگالیوں سے لڑنے کے لئے خلیج فارس

لے فوائد ابن ماجہ ص ۱۸۲،

اور نویں سے اپنے جنگی جہاز بھیجے، جن کے ساتھ گجرات، اور سیجا پور کے بادشاہوں اور ملیبار کے راجہ زیورن نے مل کر ان پرتگالیوں کا مقابلہ کیا، مگر مشرق کا یہ متحدہ بیڑا مغربی حملہ آوروں سے شکست کھا کر ایسا زویا کہ آج تک پھر نہ ابھرا، ۱۵۰۶ء میں ملک اشرف قانصو سلطان مصر نے سواحل پر پرتگیزیوں سے بحری لڑائی کی، پھر سلطان سلیمان والی قسطنطنیہ نے ۱۵۳۸ء میں گجرات کے ساحل پر دوبارہ جنگ کی، مگر ناکامی رہی، انہیں حوادث میں عربوں کی جہاز رانی کا بیڑا غرق ہو گیا، گو بعض بعض تجارتی بادبانی جہاز اس کے بعد تک عرب ملاح مدراس و بنگال لاتے رہے، مگر ان کی مثال استثنائی واقعات کی ہے، ملیبار کے عرب نوآباد موپلا جن کی دولت کا مدار مصر، عرب، عراق، مدراس اور جزائر ہند کی تجارت پر تھا، ان کی بحری عزت کا خاتمہ ہو گیا،

عربوں کی بحری تصنیفات

عرب جہازرانوں کے پاس ستاروں کی شناخت، ہواؤں

لے ان بحری لڑائیوں کے تفصیلی حالات تحفۃ المجاہدین (تاریخ ملیبار) ریاض السلاطین (تاریخ بنگال) اور نطفۃ الوالد (تاریخ گجرات) وغیرہ میں ہیں،

کی دریافت، اور ملکوں اور جزیروں کی واقفیت، اور سواہل کے طول و عرض بلد کا علم سفینوں سے زیادہ سینوں میں محفوظ رہتا تھا، اور غالباً یہ علم موروثی تھا، جو باپ سے بیٹے کو منتقل ہوتا تھا، اس کے علاوہ ہر جہاز راں کے پاس سمندروں اور ان کے ساحلی شہروں اور جزیروں کا ایک نقشہ ہوتا تھا، جس کو بحر روم والے کمپاس، اور خلیج فارس اور بحر ہند والے رہنما اور اس کو عربی میں بگاڑ کر رہمانی کہتے تھے، اسی قسم کے رہناموں کی تالیف و تدوین سے اس فن کی کتابوں کا آغاز ہوا، ابن ماجہ نے لیث بن کھلان کے ہاتھ کا ایک رہنامہ جس پر ۵۸ لکھا ہوا تھا، دیکھا تھا، حضرت علیؑ کی طرف ایک ثنوی (ارجوزة) منسوب ہے، جس میں منازلِ فلکی اور ستاروں کے اشکال نظم کئے گئے ہیں، (ص ۱۶۳ پیرس)

اس قسم کے رہناموں کے دو اور مؤلف محمد بن شادان اور سہل ابان تھے، ان رہناموں کا آغاز انا فتحنا لک فتحاً
مُبیناً، کی متبرک آیت سے کیا گیا تھا، لیکن نہ ان میں اشعار تھے
اور نہ ہر مقام کا ستاروں کے ذریعہ سے اندازہ تھا، اس قسم کی صرف

۱۔ مقدمہ ابن خلدون ص ۵۵، مصر، الفوائد ص ۲، ۳ الفوائد ابن ماجہ ص ۳

ہیں، ایک جہاز راں احمد بن تیردہ نے جو چوتھی صدی میں غالباً
 تھا، اس فن پر کچھ کتابیں لکھی تھیں، خواشیر بن یوسف بن صلاح الارکی
 کی بھی کوئی کتاب تھی، یہ چوتھی صدی میں ہندوستان تک
 آتا تھا، آٹھویں اور نویں صدی ہجری میں محمد بن عمر اور اس کے
 بیٹے ماجد بن محمد بن عمر نے بحر قلزم اور بحر عرب پر ایک دورسے
 اور منظومے لکھے تھے، ماجد بن محمد بحر قلزم کا بڑا ماہر جہاز راں تھا،
 جہاز راں اس کو ربان البرین کہتے تھے، اس کے ایک منظوم رسالہ
 کا نام جہاز یہ تھا، جس میں ہزار شعر تھے، ماجد کے بیٹے احمد بن ماجد
 نے نویں صدی اور سلیمان ہری نے دسویں صدی کے وسط
 میں بکثرت کتابیں اور رسالے لکھے، ان دونوں کی کتابیں
 پیرس کے قومی کتب خانہ میں تھیں، جن کو ۱۹۲۸ء میں عکس لیکر
 مع ایک فریچ ضمیمہ کے تین جلدوں میں شائع کیا گیا ہے،

اس فن کا سب سے پہلا مدون درحقیقت یہی اسد البحر
 شہاب الدین احمد بن ماجد بن محمد بن عمر بن فضل بن دوک بن
 یوسف بن حسن بن حسین بن ابی معلق سعدی بن ابی البرکات نجدی
 ہے، جہاز راںی اس کا موروثی پیشہ تھا، اس نے اپنی کتاب

لہ الفوائد ۱۵۰ الفوائد ۱۵۰ الفوائد ۱۵۰

الفوائد فی اصول علم البحر والقواعد ۸۹۵ھ میں پچاس برس کے تجربہ کے بعد لکھی ہے، اس فن میں اس کے نظم و نثر مسائل اور تصنیفات کی تعداد ۲۵ ہے، جس کی تفصیل حسب ذیل ہے،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
۱	الفوائد فی اصول علم البحر والقواعد،	یہ کتاب بارہ فائدوں پر مشتمل ہے، پہلا فائدہ چاند کی منزلوں اور برجوں کی تقسیم میں، دوسرا جہازوں کے ضروری معلومات و صفات میں، تیسرا ستاروں کی مشہور شکلوں میں، چوتھا منازلِ قمر اور خانوں میں پانچواں ریاضی و فلکی علوم کی ضرورت میں، چھٹا دیرہ میں، ساتواں ہواؤں میں، آٹھواں جہاز کے انتظامات اور سمندروں کے سواحل میں، نواں ستاروں سے ملکوں کی شناخت اور تین قسم کے جہازوں

۱۰ الفوائد خاتمہ ۳۴۴ھ الفوائد ۳۴۵ھ دائرۃ الفقیہ کے ۳۲ حصوں میں سے ہر حصہ کو خن (خانہ) کہتے ہیں، العمدۃ المہرۃ سلیمان مہر می ۳۴۴ھ،

مضامین	کتاب کا نام	نمبر
<p>کے بیان میں، دسواں مشہور جزیرہ میں، یعنی جزیرہ عرب، جزیرہ القمر، جس کا دوسرا نام مدگاسکر ہے، سوماترہ، جاوا، غور، سیلون، زنجبار، بحرین، جزیرہ ابن جادان، اور سقوطرہ، گیارہواں موسموں میں، بارہواں بحر احمر کی شاخوں اور جزیروں میں،</p>	۴	۲
<p>مصنف نے اس کتاب میں بجایا قطب نما کا حوالہ دیا ہے یہ کتاب رجز یعنی منظوم مثنوی ہے، اس میں گیارہ فصلیں ہیں، پہلی میں ان اشارات کا ذکر ہے، جن کی ضرورت جہازرانوں کو ہے، دوسری میں منزلوں اور خانوں کا بیان، تیسری مختلف</p>	<p>حاویۃ الاختصار فی اصول علم البحار</p>	

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		قوموں کی جنتوں میں، چوتھی
		بعض ستاروں میں، پانچویں
		عرب، حجاز، سیام، افریقہ، خلیج بزرگ
		سومال، اور جزائر قمر، مدگاسکر
		کے تعین مقام میں، چھٹی عجم، ہندوستان
		بنگالہ، سیام، جزیرہ مہراج اور
		چین میں، ساتویں سوماترہ، مدگاسکر
		مین، سواحل حبشہ، سومال، مکران
		میں، آٹھویں عرب کی خشکی سے ہندوستان
		کی خشکی تک کے حسابات میں، نویں
		بکر ہند کے سواحل میں، دسویں اس
		بکر مہیلا کے بہاؤ کے بیان میں جو
		ہندوستان، چین اور افریقہ کے
		بیچ میں ہے، گیارہویں اس تقویم
		میں جس سے شب و روز کے اوقات
		کا شمار اور طوفان کی آمد کا حساب

مضامین	کتاب کا نام	نمبر
معلوم ہو، خلیج بربر سے باب المنہ (المنہب) ملک عرب اور زیلع (واقع افریقہ) کا قیاس،	ارجوزة (شعوی) المعزیه	۳
دنیا کے ہر حصہ اور سمندر سے قبلہ کی تعیین کا طریقہ، مصنف اس علم میں تکمیل کی اولیت کا دعویٰ کرتا ہے خلیج فارس سے ملک عرب،	قبلة الاسلام في جميع الدنيا،	۴
بنات النعش کے ستاروں میں،	ارجوزة بآل العرب،	۵
سمندر کے نامعلوم امور اور ستاروں اور برجوں اور ان کے ناموں میں پرہند، اور پر عرب میں،	ارجوزة في قسمة الجہ على انجم بنات نعش	۶
	کنز المعالمة،	۷
	ارجوزة،	۸
	ارجوزة میمیه،	۹
	ارجوزة خمسة،	۱۰

نمبر	کتاب کا نام	مضامین
۱۱	ارجوزة	رومی عہدوں کے شمار میں،
۱۲	ارجوزة ضیئة الضرا	
۱۳	قصيدة مکیہ،	مکتبہ سے جلد، قرآن، کالی کتب، وہیل، (سندھ) کوکن، گجرات اور ہرمزنگ،
۱۴	نادسة الابدال،	
۱۵	ذہبیۃ،	بعض آلات کے بیان میں،
۱۶		دش متفرق رسائل، متفرق بحر و فلکی مباحث میں،

سلیمان ہرمی دسویں صدی کے شروع میں تھا، اس نے
پہلے رسالہ علم التواریخ کے مقدمہ میں سنہ ۹۱۰ء کا حساب لگایا ہے
اور اس کی کتاب العمدۃ المہر یہ سنہ ۹۱۰ء کی تالیف ہے، تصانیف
کی فہرست یہ ہے،

نمبر	کتاب کا نام	مضامین،
۱	قلادة الشمس فی علم التواریخ	مختلف قوموں کی جہتوں اور سالناموں کی تشریح،

مضامین	کتاب کا نام	نمبر
<p>جہاز رانوں کے بعض اصطلاحات کی تشریح، پھر خلیج فارس، بحر عرب اور بحر ہند کے ایک جزیرہ اور بندر کا تعین ستاروں کی سمت اور سیدھ سے، اس کتاب میں مدرس گجرات اور سندھ کے بندرگاہوں کے ساتھ بنگالہ اور اس کے بندرگاہ چانگام، (شاتی جام) کا نام بکثرت آتا ہے، ابن ماجد کے یہاں بنگالہ (بنجالہ) کے بجائے بنگ (بنج) نام آیا ہے،</p>	<p>تحفة الفحول فی تمہید الاصول،</p>	۲
<p>یہ سلیمان کی سب سے بہتر تصنیف ہے، کتاب سات بابوں پر منقسم ہے، پہلا باب جہاز رانوں کی اصطلاحات اور فلکی معلومات پر ہے، دوسرا ستاروں کے ناموں اور قطب شمالی</p>	<p>العمدة المہریتہ فی ضبط العلوم البحریتہ،</p>	۳

نمبر	کتاب کا نام	مضامین
		<p>جاہ، فرقہ، منخ کو دیکھ کر انگلیوں پر انگلیوں کو رکھ کر مسافت دریا کرنے میں، تیسرا عجم، جزائر عجم، برعرب، زریلع، سومال، سیام، چین، اور ماچین کی سیدھ کی دریا میں، چوتھا جزیرہ قر، (دگاسکر) جزیرہ زریس، جزیرہ سقوطی جزیرہ فال، جزیرہ دیپ، جزیرہ سیلوں جزیرہ انڈمان، جزیرہ ناگ بارئ جزائر سیام، جزیرہ سوماترا جزیرہ جاوہ، اور جنوبی مشرقی جزیروں کے پہچاننے میں، پانچواں عرب و عجم و ہند، اور جزائر کے راستوں میں، چھٹا موسموں کی شناخت میں ساتواں بحر فارس اور بحر عرب کے جزیروں میں، اور حسب ذیل</p>

مضامین	کتاب کا نام	شمار
بندرگاہوں سے دوسرے بندرگاہوں تک سفر میں،		
باب المنذیب کوہ زقر اور سیان تک		
سیان سے جدہ تک		
سیان " سواکن "		
سواکن " عدن "		
زیلع (ایٹیریا) " گجرات "		
عدن " " "		
بجربہ " " "		
کشن " " "		
خلفات " " "		
ظفار زمین " " "		
کلباٹ " " "		
عدن " شیباز (طیبا) "		
عدن " ہرمز "		
دیو " مشتاق "		

مضامین	کتاب کا نام	نمبر
دیو سے شکر اور عدن تک		
مہایم مہنبی، اوچیول سے ساحل عرب		
دیو " دیپ "		
دیپ (ٹھٹھ واقع سندھ) سے دیپ		
دیو سے مسکت، (مسقط) تک		
کھبایت دکاٹھیا واٹر سے عدن		
دیپ (ٹھٹھ واقع سندھ) " عدن "		
چنڈاپور (گوا) " عدن "		
ہنور (احاطہ مہنبی) سے عدن		
کالی کٹ " گروفن "		
دیو " ملاگا "		
دیو " بنگالہ یعنی چانگام تک		
ملاگا " عدن "		
چانگام " ساحل عرب "		
خاتمہ، چند ہدایات،		
اس کتاب میں ایک مقدمہ، چھ باب		

اور خاتمہ ہیں، مقدمہ مصنف کے اختیار
 کردہ فلکی و نجومی امور کی دریافت
 میں، پہلا باب ان مشہور سمندروں
 کی سیدھ کے جاننے میں، جو جزیروں
 سے آباد ہیں، دوسرا قیاسات میں
 تیسرا جزیروں کی شناخت میں،
 چوتھا جاہ اور فرقہ دین کے قیاس پر
 مسافت دریافت کرنے میں، چھٹا
 خشکیوں کی علامتوں میں، ساتواں
 بروج اور منازل میں آفتاب اور
 ماہتاب کے داخل ہونے میں،
 خاتمہ بعض بندرگاہوں کے سفر میں

سیمان کی ڈوکتا بول العمدة المصرية في ضبط العلوم

البحرية اور المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر کا ایک عمدہ قلمی

نسخہ ۱۰۰۰ کا لکھا ہوا، اسلامیہ کالج پشاور کے کتب خانہ میں ہے،

کتب خانہ کی مطبوعہ فہرست کے ص ۳۷۱ میں نمبر ۱۹۳۵ پر اس نسخہ کا

ذکر ہے، تحفۃ الفحول کا نام علی کی کشف الطنون میں بھی ہے،
 ابن ماجہ اور سلیمان کی تصنیفات سے عربوں کے علاوہ ترک
 اور ہندوستانی جہازرانوں نے بھی فائدہ اٹھایا، ترکی امیر البحر سید
 علی نے جو بہادر شاہ گجراتی اور ہمایوں کے زمانہ میں ترکی میٹرہ کو بحر ہند
 میں اور گجرات کے سواحل پر پرگٹائی جہازوں سے لڑنے کیلئے
 لایا تھا، محیط کے نام سے ترکی جہازرانی کے فن پر ایک محققانہ کتاب
 لکھی ہے، اس میں ابن ماجہ اور سلیمان مہری کی تصانیف سے پورا
 فائدہ اٹھایا ہے، اور اس کے مقدمہ میں ان دونوں کی پوری
 تعریف و توصیف کی ہے، محیط کا ترجمہ یورپ کی زبانوں میں بھی
 ہوا ہے،

جامع مسجد بمبئی کے کتبخانہ میں اس فن پر سندھی زبان میں
 دو کتابیں ہیں، پہلی جو کسی عربی کتاب کی شرح ہے، شروع سے
 کچھ ناقص ہے، جا بجاء عربی فقرے اور عنوانات ہیں، مثلاً معرفۃ
 ابعاد الکواکب المشہورۃ عند الجمهور بعد الجاہل عن نقطۃ
 الکرة سبع وثمانون درجۃ، کہیں کہیں فارسی بھی ہے، ہر عنوان

۱۔ انسائیکلو پیڈیا آف اسلام میں شہاب الدین (ابن ماجہ) اور سلیمان المہری کے مقالات
 میں ان دونوں محلوں کے مختصر حالات اور انکی کتابوں پر پورا تبصرہ موجود ہے،
 ۲۔ انسائیکلو پیڈیا آف اسلام مقالہ "شہاب الدین"

معرفت کے لفظ سے شروع ہوتا ہے، اور سرخی سے لکھا ہوا ہے، ایک جگہ معلم سلیمان کا نام بھی آیا ہے، صحیح قول معلم سلیمان، اس کتاب میں جزیروں کے نام اور مقامات کے فاصلے درج ہیں، قرینہ سے یہ کتاب ۱۸۴۲ء کی تالیف معلوم ہوتی ہے،

دوسری کتاب سندھی اور فارسی میں مخلوط ہے، یہ مکمل اور مفصل ہے، یہ نسخہ بارہویں صدی ہجری کے ایک مسلمان جہازرانہ معلم عنایت بن معلم شیخ واکو کے قلم کا لکھا ہوا ہے، نسخہ کے آخر میں ہے، "کاتبہ و مالکہ فقیر الحقیرہ تقصیر معلم عنایت بن معلم شیخ واکو، در جزیرہ بمبئی ماہ رجب سنہ نہیں لکھا ہے، مگر اندرونی شہادت سے ۱۱۹۶ھ معلوم ہوتا ہے، درمیان میں کچھ روز ناچھ بھی لکھا ہوا ہے،

اسی قسم کی ایک گجراتی یا کوئی زبان کی کتاب کا ذکر مجھ سے ۱۹۳۰ء میں جناب یوسف کھٹکے صاحب بی اے (بمبئی) نے کیا تھا، جو ان کی ملکیت میں تھا، مگر افسوس ہے، کہ ان کی وفات کے بعد مجھے اس کتاب کا پتہ نہیں چلا،

یہ کل تصنیفات خلیج فارس سے لیکر ہندوستان اور چین تک کے سواہل اور جزیروں سے متعلق ہیں، بحر روم میں جہازرانی

کے عنوان سے سب سے مشہور کتاب بکریہ ہے، جو ترکی میں لکھی گئی ہے، اور جبکا مصنف مشہور ترکی امیر البحر پیری بن حاجی محمد مقتول ۹۶۲ھ ہے، اس نے اس میں بحر روم (بحر متوسط = مڈیٹیرینین سی) کے حالات اور اس کے جزیروں، راستوں اور بندرگاہوں کو مع نقشوں کے منضبط کیا ہے، ۱۳۱۳ھ میں اس نے یہ کتاب لکھ کر سلطان سلیمان اول کی خدمت میں پیش کی، اس کے شروع میں دنیا کے نقشوں اور بحر ہند کے ملاحوں کے اصول و قواعد کا ذکر کیا ہے



۱۹ کشف الظنون پطی، نام، "بکریہ"

۲ تشریح

(بعض بندرگاہوں کے نام بعد کو ملے، جو فائدہ کی تکمیل کے لئے
آخر میں اضافہ کئے جاتے ہیں)

غلافقہ یمن کا قدیم بندرگاہ تھا، یہاں سے جہاز حبشہ کیلئے روانہ
ہوتے تھے، خلیفہ مامون کے زمانہ میں ۳۲۴ھ میں جب زبید آباد ہوا تو
یہ بندرگاہ اور ترقی کر گیا، یہ زبید سے ۵۵ میل ہٹ کر واقع ہے ۳۳۲ھ
میں جو مروج الذهب کی تالیف کا سال ہے، زبید پر ابراہیم بن زیاد کی
حکومت تھی، اس کے پاس جہاز بھی تھے، اس کے زمانہ میں یہ بندرگاہ
یمن اور حجاز کی تجارتی آمدورفت کا بڑا مرکز بن گیا تھا، شاہ زبید کے
جہازات حبشہ کے سوا اعلیٰ زبیلع، دہلک اور ناصع جاتے تھے، اور سو داگر
مع سامان و اسباب کے ان میں سفر کرتے تھے،

اس بندرگاہ کو حبشہ سے خصوصیت یہ تھی کہ یہاں سے بحر احمر کا پاٹ
سب سے کم ہو گیا ہے، اس لئے یمن اور حبش کے درمیان بحری مسافت یہاں

۱۔ بحم البلدان باقوت "غلافقہ" وزبید و کتاب البلدان یعقوبی ص ۳۱۹ وجزیرۃ العرب
ممدانی ص ۵۲ و ص ۱۱۹،

ب

سب سے کم ہے، چنانچہ یہاں سے جہاز تین دن میں حبشہ پہنچ جاتے ہیں
حبشہ کے سواصل زینع، دہلک اور ناصع میں گونجاشی کی حکومت تھی، مگر
مسلمان بھی بکثرت آباد تھے،

علاقہ بشاری کے زمانہ میں (۳۵۰ھ) بھی آباد تھا،

عینذاب یہ بھی بحر احمر کے افریقی ساحل پر حدود مصر اور حبش کے بیچ
میں پرانا بندرگاہ، اور اچھا خاصہ شہر تھا، عدن سے مصر زیرین (صعید) کو
جو جہاز آتے تھے وہ ہمیں نگر ڈالتے تھے،

طبرقہ - مغرب میں بربر کی طرف سمندر کے ساحل پر باجہ کے قریب

یہ شہر آباد تھا، یہاں سوداگروں کی آمد و رفت سے بڑی رونق رہتی
تھی، اس میں ایک بڑی نہر تھی جس میں بڑے بڑے جہاز آتے تھے،

اور اس سے نکل کر بحر طبرقہ میں داخل ہوتے تھے، (معجم یا قوت)

اشبیلیہ، یہ اندلس کا مشہور شہر ہے، یہ سمندر کے قریب ہے اور

ایک دریا جو دجلہ اور نیل کے برابر ہے، شہر کو سمندر سے پیوستہ کرتا ہے،

اس دریا کا نام وادی الکبیر اور نہر اشبیلیہ ہے، اشبیلیہ کے اس جائے

وقوع نے اس کو ایک بڑا بحری شہر بنا دیا تھا، مسلمانوں کی آمد سے پہلے

۱۰ مروج الذهب مسعودی ج ۳ ص ۳۲ پیرس، ۱۰۰۰ حسن التقایم بشاری ص ۵۰،

۱۰۰۰ البلدان یعقوبی ص ۳۱۹، ۱۰۰۰ معجم البلدان یا قوت "عینذاب"۔

بھی یہ بندرگاہ تھا، اور مسلمانوں کے آنے کے بعد بھی اسکی یہ حیثیت قائم رہی
 اس کی بحری ترقی کا ایک بڑا سبب یہ ہوا کہ ۱۲۳۰ء میں جب بعض
 نامعلوم یورپین قوموں نے ایشیالیہ کی راہ سے اندلس پر بحری حملہ کیا اور مسلمانوں
 کو بہت نقصان پہنچا، تو شاہ وقت عبدالرحمان بن حکم نے ایشیالیہ کو مستحکم
 و محفوظ کرنے کا حکم دیا، اور یہاں جہاز سازی کا کارخانہ قائم کیا، اور بحری سپاہی
 نوکر رکھے، اور جنگی جہازوں کو اس کے سواحل پر مع سامان حرب کے آراستہ
 کیا، اس کا نتیجہ یہ ہوا کہ ۱۲۴۰ء میں جب ان قوموں نے دوبارہ حملہ کیا تو
 عربوں کے جنگی جہازوں نے ان کا کامیاب مقابلہ کیا، اور ان کو مار بھگا یا
 بچا یہ، شمالی افریقیہ میں بجایہ کا شہر ایک ایسے عمدہ موقع پر واقع تھا
 کہ اس کو تین طرف سے سمندر گھیرے تھے، بلوکِ صہابہ نے اس کو اپنا
 پایہ تخت بنایا، یہاں جہاز سازی کے دو کارخانے تھے، رومی شہروں پر
 مسلمانوں کے بحری حملے اسی بندرگاہ سے ہوتے تھے، یہ بہت ہی اہم
 بندرگاہ تھا، رومیوں کے جہاز ادھر شام اور ادھر انتہائی مملکت روم
 آتے جاتے یہاں ٹھہرتے تھے، اور مسلمانوں کے جہاز مصر، یمن، ہندوستان
 اور چین وغیرہ کی طرف سے یہاں آتے تھے،

۱۰ تاریخ فتح اندلس لابن القوطیہ ص ۵ مطبوعہ میڈرید، ۱۸۶۸ء ص ۵

۱۱ ص ۶۷۰ الاستبصار فی عجائب الامصار ص ۲۱۰ و ۲۱۱ مطبوعہ ویانا ۱۸۵۲ء

