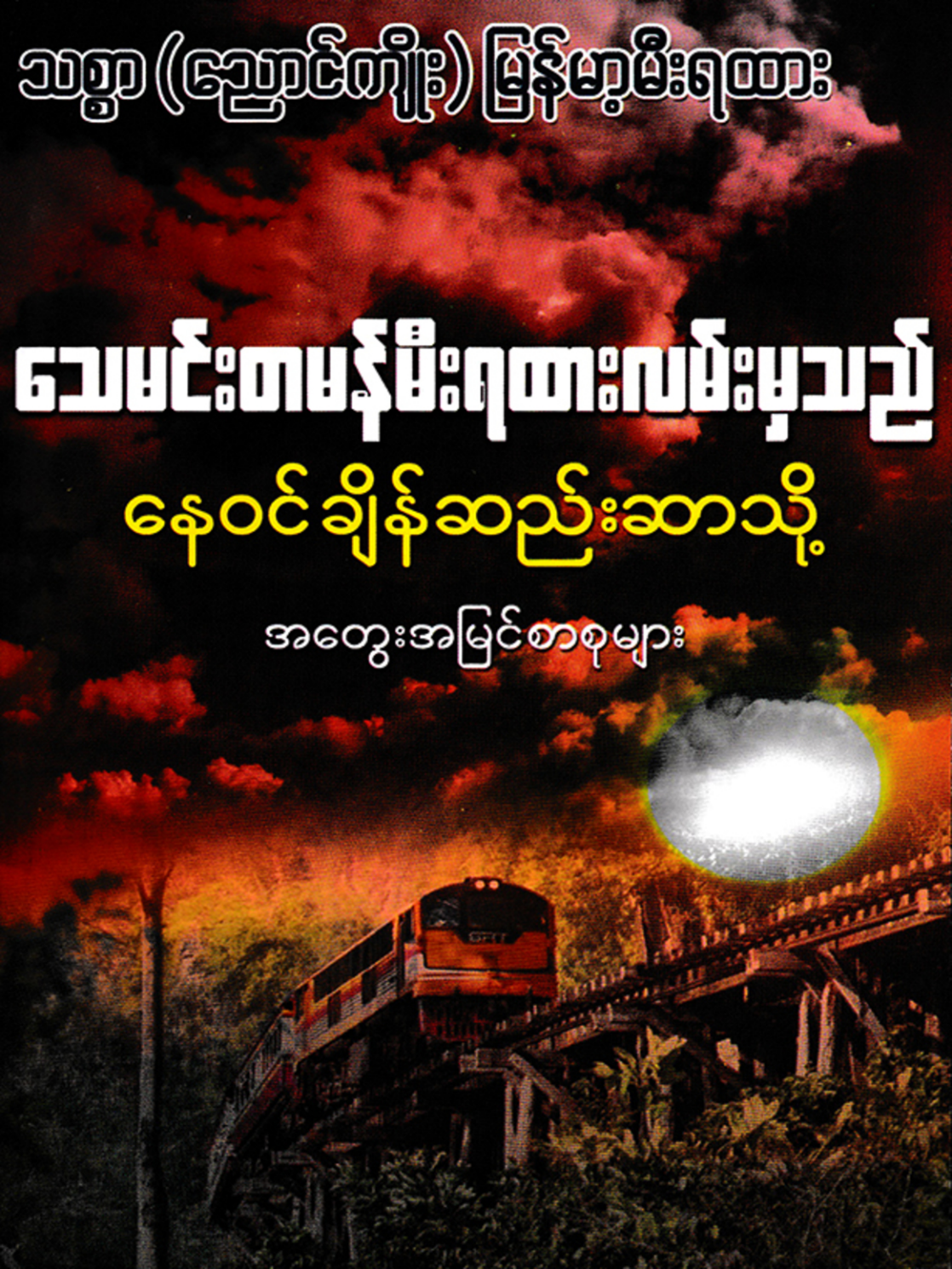


သစ္စာ (ညောင်တိုး) မြန်မာ့မီးရထား

သေမင်းတမန်မီးရထားလမ်းမှသည်

နေဝင်ချိန်ဆည်းဆာသို့

အတွေးအမြင်စာစုများ



သေမင်းတမန် မီးရထားလမ်း သို့မဟုတ်
အသက်၊ သွေး၊ ချွေးတို့ ပေးဆပ်ရသောလမ်း

တည်နေရာ

သေမင်းတမန် မီးရထားလမ်း ဖောက်လုပ်သော ဒေသဖြစ်သည့် မွန်ပြည်နယ်၊ သံဖြူဇရပ်မြို့နယ်၊ သံဖြူဇရပ်ဘူတာသို့ ရောက်ရှိရန်အတွက် ရန်ကုန်ဘူတာကြီးမှ ထွက်ခွာပေးသော အမှတ် (၁၇၅) အဆန် (ရန်ကုန်-ရေး-ထားဝယ်) ရထားသည် ညနေ ၆ နာရီ ၂၅ မိနစ်တွင် စတင်ထွက်ခွာ၍ စာရေးသူ လိုက်ပါစီးနင်း လာခဲ့ပါသည်။ ။ စစ်တောင်းတံတားကို ကျော်ဖြတ်ပြီး မိုင်တိုင် ၇၇/၁၄ တွင် "မွန်ပြည်နယ်မှ လှိုက်လှဲစွာကြိုဆိုပါ၏" ဆိုင်းဘုတ်ကို မြင်လိုက်၍ မွန်ပြည်နယ်သို့ ဤနေရာမှ စတင်ကြောင်း သိရှိလိုက်ပါသည်။ ။ ဘူတာအသီးသီးကို ကျော်ဖြတ်ပြီးနောက် သံလွင်တံတားကို ကျော်ဖြတ်ရန် ခေါင်းဆေးကျွန်းကို ကျော်လွန်၍ "မော်လမြိုင်မြို့မှ လှိုက်လှဲစွာ ကြိုဆိုပါ၏" ဆိုင်းဘုတ်ကို တွေ့ရပြီးနောက် မော်လမြိုင်ဘူတာသို့ နံနက် ၃ နာရီတွင် ရထားဆိုက်ရောက်ပြီး ရေဖြည့်ခြင်း၊ အိမ်သာများ သန့်ရှင်းခြင်းနှင့် တွဲ (ဖြုတ်/ချိတ်) ခြင်းများကို စောင့်ဆိုင်းရင်းဖြင့် မော်လမြိုင်ဘူတာကြီး၏ ခမ်းနားထည်ဝါပုံနှင့် တောင်စဉ် တောင်တန်းပေါ်၌ တည်

ထားကိုးကွယ်သော စေတီပုထိုးများ တွင် ဆက်ကပ် လှူဒါန်းပူဇော်ထား သည့် မီးရောင်စုံများမှာ လင်းလက်ပြီး ကြည်ညိုဖွယ်ရာ ကောင်း၍ စိတ် ထဲ၌ ဘာသာသာသနာ ထွန်းကားသော အရပ်ဖြစ်ကြောင်း အသိအမှတ်ပြုနိုင်ပေသည်။ ။

မြသားပဝါကို လွှမ်းခြုံထားသကဲ့သို့ ရှုမောဖွယ်ရာ လယ်ကွင်းများ ကို ကြည့်ရင်း စိတ်ထဲ၌ ကြည်နူးမိပါတော့သည်။ ။ နံနက် ၄ နာရီတွင် မော်လမြိုင်ဘူတာမှ စတင်ထွက်ခွာ လာပြီး မုဒုံ၊ ကမာဝက် ဘူတာပြီးလျှင် မိုင်တိုင် ၂၁၄-၁၂/ ၁၃ ရောက်လျှင် သံဖြူဇရပ်ဘူတာ ရောက်ရှိသည်။ ။ သံဖြူဇရပ်ဘူတာ၌ ဆင်းပြီး အသက် (၉၀) ကျော် အဘိုးအား သေမင်းတမန် လမ်းအကြောင်း မေးမြန်းရာ ပြောပြချက်များ ကို လေ့လာမှတ်သား၍ သေမင်းတမန် လမ်းမကြီး စတင်လမ်းခွဲရာ မော်လမြိုင်-ရေး မီးရထားလမ်းပေါ်ရှိ သံဖြူဇရပ်မြို့ တောင်ဘက်ကိုက် ၄၀၀ ခန့်အကွာမှ စတင်ထွက်ခွာရာ အရပ်ဆီသို့ မှတ်တမ်းတင်ရန်အတွက် ဦးတည်သွားနေမိပါသည်။ ။

ဒေသသမိုင်း

၁၈၇၄ ခုနှစ်တွင် စတင်တည်ထောင်ခဲ့သည့် ဇရပ်ကလေး၏ တည်နေရာသည် သံဖြူဇရပ်မြို့၏ မူလတည်နေရာဖြစ်ပြီး ထိုဇရပ်ကို ရံ၍ ရွာကလေးတစ်ရွာ ဖြစ်ခဲ့ရာ ထိုမှ မြို့နယ်ရုံးစိုက်ရာ မြို့အဖြစ်သို့ ၁၉၆၄ ခုနှစ်တွင် ရောက်ရှိခဲ့ပါသည်။ ။

အဖြူရောင်သွပ်ပြားတို့ ဖြင့် မိုးထားသောဇရပ်ကို အစွဲပြု၍ သံဖြူဇရပ်ဟု ခေါ်တွင် လာခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ။ သွပ်ပြားအဖြူဖြင့် မိုးထားသောဇရပ်၊ သံဖြူဇရပ်ဟု အဓိပ္ပာယ်ရသည်။ ။ ယခုအခါ ယင်းဇရပ်ငယ်သည်

နှစ် ၁၀၀ ကျော်လွန်ပြီး ဖြစ်ပါသည်။ နှစ်ရာပြည့်ပွဲတော်ကို ၁၉၇၄ ခုနှစ်တွင် စည်ကားသိုက်မြိုက်စွာ ကျင်းပပြီးစီးခဲ့သည်။ သံဖြူဇရပ်ဟူသော အမည်သည် ဂျပန်ခေတ်က ပေါ်ပေါက်ခဲ့သော "သေမင်းတမန်" မီးရထားလမ်းကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင် သာမက ကမ္ဘာသို့ပင် ထင်ရှား ကျော်ကြားခဲ့ပါသည်။

သံဖြူဇရပ်မြို့နယ်သည် လွန်ခဲ့သော နှစ်ပေါင်း (၃၀) ခန့်မှ စတင်၍ တစ်စတစ်စ တိုးတက်ခဲ့ရာ ယခုအခါတွင် စည်ကားသော မြို့နယ်အဖြစ် ရောက်ရှိနေခြင်း ဖြစ်သည်။ သံဖြူဇရပ်သည် ယခင်က ကျိုက္ခမိမြို့နယ်ပိုင် ဝန်ထောက်ရုံးကိုလည်းကောင်း၊ ၁၉၆၃ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာ ၁၂ ရက်တွင် ကျိုက္ခမိမြို့ရှိ မြို့ပိုင်ရုံးအားလည်းကောင်း၊ ကျိုက္ခမိမြို့မှ သံဖြူဇရပ်ကျေးရွာသို့ ပြောင်းရွှေ့နေထိုင်စေခဲ့သည်။ ထိုအချိန်မှ စ၍ သံဖြူဇရပ်ကျေးရွာသည် ကျေးရွာအဆင့်မှ မြို့နယ်အဆင့်သို့ ရောက်ရှိခဲ့သည်။ ၁၉၆၄ ခုနှစ်၊ ဇွန်လ ၁၀ ရက်တွင် ပြည်ထဲရေးဌာန၏ အမိန့်ကြေညာစာဖြင့် ကျိုက္ခမိခရိုင်ကို မော်လမြိုင်ခရိုင် ဟူ၍ လည်းကောင်း၊ ကျိုက္ခမိမြို့နယ်ကို သံဖြူဇရပ်မြို့နယ်ဟူ၍ လည်းကောင်း၊ ပြောင်းလဲ သတ်မှတ်ခဲ့သဖြင့် သံဖြူဇရပ်မြို့နယ်သည် စတင် ပေါ်ပေါက်လာခဲ့သည်။ စင်္ကာပူမီးရထားလမ်းနှင့် ဆက်သွယ်သည့် မီးရထားလမ်း တစ်လမ်းကို ၁၉၄၃ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာ ၂၅ ရက်တွင် စတင်ဖောက်လုပ် ဖွင့်လှစ်ခဲ့သည်။ ထိုလမ်းသည် မော်လမြိုင်-ရေး မီးရထားလမ်းပေါ်တွင် သံဖြူဇရပ်မြို့တောင်ဘက် ကိုက် ၄၀၀ အကွာမှ စတင်ထွက်ကာ ဖောက်လုပ်ခဲ့သည်။

သံဖြူဇရပ်မြို့မှ ယိုးဒယားနိုင်ငံ၊ ဘန်ပေါင်မြို့သို့ မြန်မာ-ယိုးဒယားနယ်စပ် တောနက်ကြီးကို ဖြတ်ကာ ဖောက်လုပ်ခဲ့သော လမ်းဖြစ်ပြီး စုစုပေါင်း မိုင် ၂၆၀ ရှည်လျားသည်။ ထိုလမ်းကို ဖောက်လုပ်ရာ၌ မဟာမိတ်သို့ပုန်းများ နှင့် မြန်မာနိုင်ငံသား ဦးရေ ၁၀၃၀၀ တို့ ကို အသုံးပြုခဲ့ပြီး

ရောဂါဘယပေါင်းစုံနှင့် အလုပ်ပင်ပန်းမှုကြောင့် မဟာမိတ်တပ်သား ၁၂၃၉၆ ဦးအပါအဝင် လူပေါင်း တစ်သိန်းကျော် သေဆုံးခဲ့သည်။ မဟာမိတ်သို့ပန်းများ ထဲတွင် အင်္ဂလိပ်၊ ဒတ်ချ်၊ ဩစတြီးယား လူမျိုးများ ပါဝင်သည်။ ။ နောင်လူများ လေ့လာမှတ်သားနိုင်ရန် ပြတိုက်ဆောက်လုပ် ပြသထားပြီး၊ မြို့နယ်စည်ပင် သာယာရေး ကော်မတီအဖွဲ့က ထိန်းသိမ်းထားသည်။ ။ မော်လမြိုင်မှ ယိုးဒယားကိုဖြတ်၍ တောင်ပိုင်းအင်ဒိုချိုင်းနားရှိ မဲခေါင်မြစ်သို့ ရထားများ ခုတ်မောင်းနိုင်ရန်နှင့် ယိုးဒယား၊ မလေးရှားမှ ပစ္စည်းများကို မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းသို့ လည်းကောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံမှ ပစ္စည်းများကို ထိုတိုင်းပြည်များ သို့ လည်းကောင်း၊ ရထားဖြင့်တွင် ကျယ်စွာ သယ်ယူပို့ဆောင် ပေးနိုင်ရန်အတွက် ထိုလမ်းကို ဖောက်လုပ်ခြင်းမှာ ဂျပန်တို့ ၏ ဦးတည်ချက်ဖြစ်ပေသည်။ ။ ဂျပန်တို့ သည် မော်လမြိုင်ရှိ လူစီးနှင့် ကုန်တွဲများ ၌ "မော်လမြိုင် - ဖနွမ်းပင်" (Moulmein Phnom Penh) ဟု စာတန်းများ ရေးထိုး၍ မော်လမြိုင်မှ ယိုးဒယားနိုင်ငံကို ဖြတ်ပြီး တောင်ပိုင်းအင်ဒိုချိုင်းနားရှိ မဲခေါင်မြစ်သို့ ရထားခုတ်မောင်းနိုင်ရန် အသင့်ပြင်ဆင် ထားကြပြီး ဖြစ်သည်။ ။

ထိုလမ်းကို ဖောက်လုပ်ရာ၌ ဂျပန်တို့ သည် ဩစတြေးလျ၊ ဒတ်ချ်၊ ဗြိတိသျှနှင့် အမေရိကန်လူမျိုး စစ်သို့ပန်းများ စွာကိုလည်းကောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံအနှံ့အပြားမှ အတင်းအဓမ္မ ချွေးတပ်ဆွဲ၍ ခေါ်ယူခဲ့ကြသည့် လူကြီး၊ လူငယ်၊ လူရွယ်၊ လူလတ်ပေါင်း များ စွာကို လည်းကောင်း၊ လမ်းဖောက်လုပ်ရေး လုပ်ငန်းများ ၌ သေနတ်ပြ၍ အသုံးပြုခဲ့လေသည်။ ။ ဗြိတိသျှတို့ မြန်မာနိုင်ငံကို စွန့်ခွာသွားစဉ် ၁၉၄၀-၁၉၄၁ ခုနှစ် စာရင်းအရ မြန်မာနိုင်ငံတွင် သံလမ်းမိုင် ၂၈၅၂ မိုင်ရှိသည့်အနက် ဂျပန်တို့ သည် သံလမ်းမိုင် ၃၀၀ ခန့်ကို ဖြုတ်ယူ၍ မြန်မာ - ယိုးဒယားမီးရထားလမ်းကြီး၌ အသုံးပြုခဲ့သည်။ ။ ၎င်းတို့ အနက် မိုင် ၁၅

၀ မျှရည်လျားသော သံလမ်းများမှာ ရန်ကုန်နှင့် တောင်ငူကြားတွင် ဖောက်လုပ်ထားသည့် ဒွေးလမ်းများမှ ဖြုတ်ယူခဲ့ကြခြင်း ဖြစ်သည်။ ။

မြန်မာ - ယိုးဒယားလမ်းကို ဖောက်လုပ်ရာ၌ စစ်ကြီးအတွင်းဖြစ်၍ ဆေးဝါးအပါအဝင် ပစ္စည်းပစ္စယများ ရှားပါး၍ လည်းကောင်း၊ တောထူ၍ ငှက်ဖျားကြီးသော အရပ်ဒေသဖြစ်၍ လည်းကောင်း၊ ဝမ်းရောဂါဖြစ်ခြင်းကြောင့် လည်းကောင်း၊ လုပ်ကိုင်ကြရသည့် အလုပ်သမားများမှာ ခွန်အားနှင့် အလုပ်မမျှတဘဲ နားချိန်မရ၊ အလုပ်နှင့် လက်မပြတ်ရအောင် လုပ်ကိုင်ကြရ၍ လည်းကောင်း၊ အစာရေစာမှာ လည်းလောက်ငှအောင် မစားရ၍ လည်းကောင်း၊ ငှက်ဖျားဝင်ကာ အသက်ပေါင်းများစွာ ဆုံးရှုံးကြရလေသည်။ ။ မြန်မာနိုင်ငံ မီးရထား သမိုင်းတစ်လျှောက်တွင် လူ့အသက်ပေါင်းများစွာ စတေး၍ အချိန်တိုအတွင်း၌ ပြီးစီးအောင် ဖောက်လုပ်ခဲ့ရသော လမ်းမှာ ထိုမြန်မာ-ယိုးဒယားလမ်းဖြစ်၍ ၎င်းလမ်းကို "သေမင်းတမန်" လမ်းမကြီးဟူ၍ ပင် ကမ္ဘာက ခေါ်တွင်သမုတ်ခဲ့ကြပေသည်။ ။

မြန်မာနိုင်ငံ သံဖြူဇရပ်မှ ၂၆၇ မိုင်အကွာရှိ ယိုးဒယားပြည်ဘန်ပေါင်း (Ban Paung) သို့ ဖောက်လုပ်ခဲ့သည့် ထိုမြန်မာ-ယိုးဒယားလမ်းမကြီးမှာ ဖောက်လုပ် ပြီးစီးခဲ့လင့်ကစား စစ်ကြီး ပြီးဆုံးသွားခဲ့သဖြင့် မူလရည်ရွယ်ချက်အတိုင်း ရထားပြေးဆွဲခြင်း မပြုခဲ့ရပေ။ ထိုလမ်းတွင် လူတို့၏ အသက်ပေါင်းများစွာ သေကျဆုံးရှုံးခဲ့ကြရုံမျှမက မီးရထားဌာနပိုင်ပစ္စည်း အမြောက်အများ လည်း ဆုံးရှုံးပျက်စီး သွားခဲ့ရပေသည်။ ။ စစ်ကြီးပြီးဆုံးသွားပြီး နောက်ပိုင်း ယိုးဒယားပြည်နယ်ဘက်ရှိ သံလမ်းနှင့် ပစ္စည်းများကို ယိုးဒယားအစိုးရသို့ ရောင်းချလိုက်ရသဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံမှ တန်ဖိုးငွေ ၅၁၂၅၀ ကိုသာလျှင် ရရှိခဲ့ပေသည်။ ။

ဒုတိယကမ္ဘာစစ်ကြီးအတွင်း မီးရထားဌာနမှ ပျက်စီးဆုံးရှုံးခဲ့ရသည့် တန်ဖိုးငွေစာရင်းကို ချုပ်လိုက်လျှင် မြန်မာနိုင်ငံမီးရထား ဌာနပိုင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အဝဝ၏ တန်ဖိုး ၅၁ ရာခိုင်နှုန်းမှာ ပျက်စီးခြင်း သို့မဟုတ် ဖြုတ်ယူသွားခြင်း ခံခဲ့ရသည် ကို တွေ့ရပါသည်။ ။

ဓနသဟာယသင်္ချိုင်း

ဓနသဟာယသင်္ချိုင်းသည် သံဖြူဇရပ်မြို့ အနောက်ဘက်ခြမ်းတွင် တည်ရှိ၍ သံဖြူဇရပ်-ကျိုက္ခမိကားလမ်း၏ လက်ဝဲဘက်ဘေးတွင် ရှိပါသည်။ ။ ဒုတိယကမ္ဘာစစ်အတွင်း ဖောက်လုပ်ခဲ့သော မြန်မာ-ယိုးဒယား မီးရထားလမ်း ဖောက်လုပ်ရေး လုပ်ငန်းတွင် သေဆုံးခဲ့သော မဟာမိတ် သို့ပန်းများ အတွက် အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် တည်ထားသည့် စစ်သင်္ချိုင်းဖြစ်ပါသည်။ ။ ၂၈ ဧကကျယ်ဝန်းသော မြေပေါ်တွင် အမှတ်တရအုတ်ဂူပေါင်း ၃၇၇၁ လုံးကို ပန်းခင်းများ အလယ်၌ လှပသပ်ရပ်စွာ စီတန်းဆောင်လုပ်ထားပါသည်။ ။

ဗြိတိသျှစစ်သား ၁၆၄၆ ယောက်၊ ဒုတိယစစ်သား ၆၁၂ ယောက်၊ ဩစတြေးလျစစ်သား ၁၃၃၈ ယောက်၊ အခြားစစ်သား ၁၆၆ ယောက်တို့ ၏ အရိုးများကို မြှုပ်နှံထားခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ။ စစ်သင်္ချိုင်းကို ၁၉၄၆ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ ၁၈ ရက်၌ ဖွင့်လှစ်ခဲ့ရာ လွတ်လပ်ရေးဖခင်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်အောင်ဆန်းနှင့် ဘုရင်ခံ ဆာဟူးဘတ်ရန့်တို့ တက်ရောက်ခဲ့ကြသည်။ ။ စစ်သင်္ချိုင်းကို ဓနသဟာယ စစ်သင်္ချိုင်းကော်မရှင်က ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲလျက် ရှိပါသည်။ ။

ရေပူစမ်း

ရေပူစမ်းသည် သံဖြူဇရပ်မြို့ အရှေ့တောင်ဘက် ခုနစ်မိုင်အကွာ ဝဲကလိကျေးရွာအနီးတွင် တည်ရှိသည်။ ဂျပန်ခေတ်က ဂျပန်တို့ သည် ထိုရေပူစမ်းအနီးတွင် ဆေးရုံတစ်ရုံကို တည်ဆောက်ပြီး လူနာရေချိုးနိုင်ရန်အတွက် ရေပူစမ်းကို အုတ်မြောင်းဖြင့် စနစ်တကျ သွယ်တန်းကာ ပြုပြင်ဆောက်လုပ်ခဲ့သည်။ ။ ရေပူစမ်းမှ ရေသည် ရောဂါဘယများကို ပျောက်ကင်းစေနိုင်သည် ဟု ယူဆကြလေသည်။ ။ အထူးသဖြင့် အရေပြား၌ ဖြစ်တတ်သော ရောဂါများကို ပျောက်ကင်းစေနိုင်သည်။ ။ ဂျပန်ဆေးရုံဟောင်းနေရာနှင့် သေဆုံးသူများ ၏ အရိုးများကို ထိုရေပူစမ်းအနီး တစ်ဝိုက်တွင် မြင်နိုင်သည်။ ။

ရာပြည့်ဇရပ်

ရာပြည့်ဇရပ်ငယ်သည် သံဖြူဇရပ်မြို့ သန့်စင်မွေးဖွားရာ အထိမ်းအမှတ် ဘူမိနက်သန်နေရာဖြစ်ပြီး လွန်လေပြီးသော နှစ်ပေါင်း ၁၀၀ ကျော် ၁၈၇၄ ခုနှစ်ကပင် ဇရပ်ငယ်တစ်လုံး ရှိခဲ့သည်။ ။ ဇရပ်ငယ်သည် မော်လမြိုင်မှ ရေး-ထားဝယ်သို့ လည်းကောင်း၊ ကျိုက္ခမီရေလည် ဘုရားသို့လည်းကောင်း၊ ဘုရားသုံးဆူသို့ လည်းကောင်း၊ သွားရာလမ်းခွ၌ တည်ရှိနေသဖြင့် ခရီးသွားလာသူ အပေါင်းတို့ ၏ ခေတ္တနားနေရာ စခန်းတစ်ခုဖြစ်ခဲ့သည်။ ။ "ဇြပ်" ဟူသော ဝေါဟာရမှာ မွန်စကားဖြစ်၍ လူအများ နားနေရာ အဆောက်အဦဟု အဓိပ္ပာယ်ရသည်။ ။ နောင်နှစ်ပေါင်းများ စွာ ကြာသောအခါ ထိုဇရပ်တစ်ဝိုက်၌ စည်ကားသော ရွာတစ်ရွာ ဖြစ်ပေါ်လာပြီး ထိုဇရပ်ငယ်ကို သွပ်ပြားအဖြူများ ဖြင့် မိုး၍ ပြန်လည်ပြုပြင်ခဲ့သည်။ ။ ထို့ကြောင့် မွန်ဘာသာဖြင့် "ဇြပ်ဗု"၊ မြန်မာဘာသာဖြင့် "သံဖြူဇရပ်" ဟု ခေါ်တွင် လာခြင်း ဖြစ်သည်။ ။ ယခုအ

ခါ ဇရပ်ငယ်၏ သက်တမ်းသည် နှစ်ပေါင်း ၁၀၀ ကျော်လာခဲ့ပြီး ရာပြည့် ပွဲတော်ကို ၁၉၇၄ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာ ၂၉ ရက်မှ ၁၉၇၅ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၄ ရက်အထိ ခုနစ်ရက်တိုင်တိုင် စည်ကားသိုက်မြိုက်စွာ ကျင်းပခဲ့သည် ။
ထိုဇရပ်ကို "ရာပြည့်ဇရပ်" ဟု ခေါ်ဆို၍ မြတ်နိုးအပ်သော ရှေးဟောင်း အထိမ်းအမှတ်တစ်ခုအဖြစ် ဂုဏ်ယူဝင့်ကြားစွာ ထိန်းသိမ်း စောင့်ရှောက်ထားပါသည် ။

ပြန်လည်ထူထောင်ရေး စီစဉ်ချက်

စစ်ကြီးမပြီးသေးပေ။ သို့ရာတွင် ဗြိတိသျှတို့ သည် ဂျပန်များကို မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းမှ မောင်းထုတ်၍ မြန်မာနိုင်ငံကို ပြန်လည်သိမ်းပိုက်ရန် အစီအစဉ်များ ရှိထားပြီးဖြစ်သည် ။ ထိုအစီအစဉ်များ နှင့် အတူ မြန်မာနိုင်ငံကို ပြန်လည်သိမ်းယူပြီးနောက် မီးရထားလမ်းများ သွားလာခုတ်မောင်းရေးကို အရေးတကြီး ပြန်လည်ပြုပြင် ထူထောင်ရန် အစီအစဉ်များ လည်း ရှိနေသည် ။ ထိုအစီအစဉ်များ အရ စစ်ဘက်ဆိုင်ရာတို့ သည် မြန်မာနိုင်ငံမှ လိုက်ပါသွားခဲ့ကြသော မီးရထားဘက်ဆိုင်ရာ ပုဂ္ဂိုလ်များ နှင့် တိုင်ပင်ဆွေးနွေး ကြပြီး ဗြိတိသျှစစ်တပ်မှ ၎င်းတို့အနေဖြင့် အရေးတကြီးလိုအပ်မည့် မီးရထားပစ္စည်းများကို ကြိုတင်မှာယူရန်နှင့် မီးရထားအုပ်ချုပ်ရေး အဖွဲ့ကလည်း မြန်မာနိုင်ငံ မီးရထားကို ပြန်လည်ထူထောင်ရာ၌ လိုအပ်မည့် ပစ္စည်းများကို ကြိုတင်မှာယူထားရန် သဘောတူညီခဲ့ကြသည် ။ စစ်ဘက်မှ အရေးပေါ်လိုအပ်သည့် ပစ္စည်းများမှာ ပူးတွဲအသုံးပြုနိုင်သည့် ပစ္စည်းများ ဖြစ်ရန်ကိုလည်း သဘောတူညီခဲ့ကြလေသည် ။

ဗြိတိသျှစစ်တပ်မှ မှာ ယူသည့်ပစ္စည်းများမှာ အမေရိကန်ပြည်လုပ် "

မက်အာသာ" (Mac Arthur) (ဒီ) အမျိုးအစား စက်ခေါင်း ၅၇ လုံး၊ အင်္ဂလန်ပြည်လုပ် "ဂလက်" (Garratt) စက်ခေါင်း ၂၂ လုံး၊ အိန္ဒိယပြည်မှ အက်ဖ် (F) အမျိုးအစား စက်ခေါင်းကြီး ခုနစ်လုံး၊ အမေရိကန်ပြည်သုံး တွဲပေါင်း ၁၀၀၀ တို့ ဖြစ်ပေသည်။ ။ ထို့ပြင် ပျက်စီးနေသည့် တံတားများကို ပြန်လည်ပြင်ဆင် ရန်အတွက် သံထည်ပစ္စည်း အများ အပြားကိုလည်း ပြန်လည်ပြင်ဆင် နိုင်ရန်အတွက် မှာ ယူခဲ့လေသည်။ ။

တစ်ဖန် မီးရထားအုပ်ချုပ်ရေးကလည်း အရပ်သုံးစက်ခေါင်း အမျိုးမျိုးကိုလည်းကောင်း၊ လူစီးတွဲကိုယ်ထည် ၄၀၀ ကိုလည်းကောင်း၊ အောက်ခံတံတားပေါင်း ၅၀၀ ကိုလည်းကောင်း ကုန်တွဲအမျိုးမျိုး ၂၇၀၀ ကိုလည်းကောင်း၊ စစ်ဘေးဒဏ်ကြောင့် ပျက်စီး ဆုံးရှုံးခဲ့သော တံတားများ ပြန်လည်ထူထောင်ရန်အတွက် သံထည်၊ သံပေါင်တန်ချိန် များ စွာကိုလည်းကောင်း၊ ဘူတာရုံများ နှင့် အဆောက်အဦများကို ပြန်လည်ပြင်ဆင် နိုင်ရန် ဆောက်လုပ်ရေး ပစ္စည်းများ စွာကို လည်းကောင်း မှာ ယူတင်သွင်းခဲ့ပေသေးသည်။ ။ ထို့ပြင် ယင်းပစ္စည်းများ ဖြင့် ၁၉၅၀ ပြည့်နှစ်အထိ ငါးနှစ်တာကာလအတွင်း မီးရထားဌာနကြီးကို ပြန်လည်ထူထောင်မည် ဟူသော ရည်ရွယ်ချက်ဖြင့် ငါးနှစ်စီမံကိန်းကိုလည်း ရေးဆွဲချမှတ်ခဲ့ပေသေးသည်။ ။

လွတ်လပ်ရေးရချိန် ပြန်လည်ထူထောင်ခြင်း

အပျက်အစီးများ လင့်ကစား ရထားပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းမှာ မြန်မာနိုင်ငံ၏ အသက်သွေးကြောသည် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းကြီးဖြစ်၍ ရထားများ အမြန်ဆုံး ပြန်လည်ခုတ်မောင်းနိုင်ရန် ပြန်လည် ထူထောင်ရေးလုပ်ငန်းများကို ချက်ချင်းပင် စတင်လုပ်ကိုင်ရပေ

တော့မည်။ မြန်မာနိုင်ငံမီးရထားကို ယခင်တည်ရှိခဲ့သည့် မီတာဂိတ်ချ် လမ်းအတိုင်းပင် ပြန်လည်ထူထောင်မည်လော။ မီတာဂိတ်ချ်လမ်းထက် ကျယ်သော ၄ ပေ ၈ လက်မခွဲ အကျယ်ရှိ စတင်းဒတ်ဂိတ် (Standard Gauge) လမ်းများ ဖြင့် အစားထိုးပြီး ပြန်လည်ထူထောင် မည်လောဆိုသည့် အချက်များကို အင်တိုက်အားတိုက် လုပ်နေစဉ် ၁၉၄၈ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ ၄ ရက်၌ မြန်မာနိုင်ငံ လွတ်လပ်ရေး ရရှိခဲ့သည် ။

ထိုအချိန်တွင် ဒုတိယကမ္ဘာစစ်ကြီး မဖြစ်မီက ရရှိခဲ့သည့် သံလမ်းမိုင် နီးပါးမှာ ပြန်လည် ထူထောင်ပြီဖြစ်နေသည် ။ ဘူတာရုံကြီးများ နှင့် တွဲစီဝင်းများအားလုံးလိုလို၌ သံလမ်းများကို ပြန်လည်ပြုပြင်ပြီးခြင်း၊ ပိုမိုအားကောင်း တောင့်တင်းသော လမ်းများကို အသစ်ခင်းခြင်း လုပ်ငန်းများ ပြီးစီးနေပြီ ဖြစ်သည် ။ မြစ်ငယ်၊ မြစ်သား၊ ကျောက်ဆည်၊ ဇလာစသော တံတားကြီးများ အပါအဝင် တံတားကြီးပေါင်း ၄၀ ကိုလည်း အခိုင်အခန့် ပြန်လည်ပြုပြင် တည်ဆောက်ပြီး ဖြစ်သည် ။ ဘူတာရုံ အများအပြားကိုလည်း ပြန်လည် တည်ဆောက်ခြင်း၊ ယာယီပြုပြင်ထားခြင်းများ ပြုလုပ်ပြီး ဖြစ်နေသည့်အပြင် မြင်းခြံ၊ ပြည်၊ ပဲခူး၊ ပြန်တန်ဆာ၊ တောင်ငူ၊ ရမည်သင်း၊ သာစည်၊ ရန်ကုန်၊ ပျဉ်းမနား၊ မန္တလေးနှင့် လက်ပံတန်းဘူတာများကို အုတ်ဖြင့် တည်ဆောက်ခဲ့သော ဘူတာများ အဖြစ် တည်ဆောက်ခဲ့သည် ။ ထို့ပြင် စစ်ကြီးအတွင်းက ပျက်စီးခဲ့သည့် ဘူတာငယ် ၂၅၀ ကိုလည်း ပြန်လည် ပြင်ဆင်ခြင်းများ ပြုလုပ်ခဲ့ရာ မြန်မာနိုင်ငံ လွတ်လပ်ရေး ရချိန်၌ အားလုံးနီးပါး ပြင်ဆင်ပြီး ဖြစ်နေပေသည် ။

"သေမင်းတမန်" လမ်းမကြီး ဖောက်လုပ်ခြင်းအတွက် ဂျပန်တို့ သည် သြစတြေးလျ၊ ဒတ်ချ်၊ ဗြိတိသျှ၊ အမေရိကန်လူမျိုး စစ်သုံ့ပန်းများ နှင့် မြန်မာနိုင်ငံ အနှံ့အပြားမှ အဓမ္မ ချွေးတပ်ဆွဲ ခေါ်ခြင်း၊ လမ်းဖောက်

လုပ်ရာ၌ သေနတ်ပြ၍ စေခိုင်းခြင်း၊ စစ်ကြီးအတွင်း၌ ဆေးဝါးပစ္စည်းများ ရှားပါးခြင်း၊ ဝမ်းရောဂါအများ အပြား ဖြစ်ကြခြင်း၊ တောထူ၍ ငှက်ဖျားရောဂါများ ဖြစ်ကြခြင်း၊ အလုပ်နှင့် လက်မပြတ် အောင် ခိုင်းစေခြင်း၊ လုပ်ကိုင်ရသည့်အလုပ်မှာ ခွန်အားနှင့် အလုပ်မမျှ တဘဲ နားချိန်မရခြင်း၊ အစာရေစာမှာ လည်း လောက်ငှအောင် မစားရခြင်းတို့ ကြောင့် ဖောက်လုပ်ခဲ့ကြသည့် လူအပေါင်းတို့ အပေါ် မည်မျှဒုက္ခရောက်မည်ကို သနားကြင်နာမိပါသည် ။ မြန်မာနိုင်ငံ မီးရထားသမိုင်းတစ်လျှောက်တွင် လူ့အသက်ပေါင်းများစွာ စတေး၍ အချိန်တိုအတွင်း၌ ပြီးစီးအောင် ဖောက်လုပ်ခဲ့သော လမ်းမှာ မြန်မာ-ယိုဒယား မီးရထား ဖြစ်၍ ၎င်းလမ်းကို "သေမင်းတမန်" လမ်းမကြီးဟု ကမ္ဘာက ခေါ်တွင် ခဲ့ကြကြောင်း အများ ပြည်သူများ သိရှိလေ့လာနိုင်ရန်နှင့် မော်လမြိုင်-သံဖြူဇရပ်သို့ သွားရောက်လေ့လာနိုင်ရန် တင်ပြရေးသား လိုက်ရပါသည် ။

၂၆.၄.၂၀၁၈ နေ့ထုတ် စံတော်ချိန်နေ့စဉ်

အတွဲ ၆၊ အမှတ် ၁၈၁၂

ငွေနှင့် ပေးဝယ်၍ မရသော စေတနာ

ကျွန်တော့်အနေနှင့် မီးရထားဝန်ထမ်းဘဝကို နှစ်ပေါင်းများစွာ ဖြတ်သန်းလာခဲ့၍ လူမျိုးစုံ၊ စရိုက်မျိုးစုံ ကြုံဖူးခဲ့ပြီး နေရာဒေသအစုံကိုလည်း ရောက်ဖူးခဲ့သည်။ ။ များပြားလှသော အတွေ့အကြုံများ ထဲမှ ယနေ့ထိ မေ့ပျောက်၍ မရသေးသော အဖြစ်အပျက်တစ်ခုရှိသည်။ ။ ထိုအကြောင်းအရာလေးကို တွေးလိုက်မိတိုင်း စိတ်ထဲတွင် ကြည်နူးပီတိစိတ်များက ဖြစ်နေဆဲပင်။

၂၀.၉.၂၀၁၂ နေ့က တာဝန်အရ ကြည့်မြင်တိုင် ဘူတာသို့ ရောက်ခဲ့သည်။ ။ ကျွန်တော်က မီးရထားလက်မှတ်စစ် တစ်ဦးဖြစ်၍ ဌာနမှ တာဝန်ပေးလာလျှင် ထားရာနေ၊ စေရာသွားရသော ဝန်ထမ်းဖြစ်သည်။ ။ ယနေ့ ကျွန်တော်တို့ စီမံချက်လက်မှတ် စစ်အဖွဲ့သို့ ကြည့်မြင်တိုင်-သာရဝေါ လော်ကယ်ရထားတွင် တာဝန်ပေးထားသည်။ ။ လက်မှတ်စစ်၏ တာဝန်မှာ လက်မှတ်စစ်ရန် သက်သက်မဟုတ်၊ ခရီးသည် များ ၏ လုံခြုံရေး၊ ခရီးစဉ်တစ်လျှောက် ချောမွေ့ရေး၊ ကုန်ပစ္စည်းများ တန်ဆာဆောင် မဆောင် စသည့်ကိစ္စများ လည်း ပါသည်။ ။ တိုင်းပြည်ဝင်ငွေ မှန်ကန်စွာ ရရှိနိုင်ဖို့ အတွက် နိုင်ငံတော်၏ ဝန်ထမ်းတိုင်းတွင် တာဝန်ရှိပါသည်။ ။

ထိုနေ့က ကျွန်တော်နှင့်အတူ ပူးတွဲတာဝန်ကျသူများမှာ ဦးခင်ဇော်၊ ဦးကျော်လင်းဆက်၊ ဦးဇော်လင်း၊ ဦးအောင်အောင်တို့ ဖြစ်၏။

ကြည့်မြင်တိုင် ဘူတာရုံကြီးမှ ရထားမထွက်ခွာမီ တစ်နာရီကြို၍ ရောက်ခဲ့ကြပြီး ယနေ့ချိတ်ဆက်မည့် ရထားတွဲဆိုင်းများကို စစ်ဆေးမှတ်တမ်း ယူခြင်း၊ လုံခြုံရေးလိုက်ပါလာကြမည့် မြန်မာနိုင်ငံ ရထားရဲတပ်ဖွဲ့နှင့် ချိတ်ဆက်ခြင်းများ ပြုရသည် ။ ထိုနေ့က ရထားထိန်းမှာ ဦးအေးမြင့်ဖြစ်ပြီး တွဲထိန်းက ဦးသိန်းဇော်ဖြစ်သည် ။

အမှတ် (၆၉) သာရဝေါလော်ကယ် ရထားဖြင့် လိုက်ပါခဲ့ကြပြီး တိုက်ကြီးဘူတာတွင် ဆင်းကျန်ရစ်ကာ အမှတ် (၆၃) ကြည့်မြင်တိုင်မှ ပြည်သို့ ထွက်ခွာလာသော ရထားကို ဆက်စစ်ဆေးရန် စောင့်၍ ခေတ္တနားနေကြရသည် ။ အမှတ် (၆၃) နှင့် လိုက်ပါခဲ့ကြပြီး ဖလုံဘူတာတွင် ရထားချင်းဆုံးလျှင် ပြည်မှ လာသော ကြည့်မြင်တိုင်သို့ သွားမည့် အမှတ် (၆၄) ရထားကို ပြောင်း၍ စစ်ဆေးရပြန်သည် ။ ကျွန်တော်တို့ အဖွဲ့၏ အပြန်ခရီးဖြစ်သည် ။ အမှတ် (၆၄) အစုန်ရထားကြီးက လယ်ကွင်းတွေကို ဖြတ်၊ တံတားတွေကိုကျော်၊ ဘူတာတွေကို ရပ်ရင်း သဘာဝတောတောင် ရေမြေအလွန်လှပသော ဖူးကြီးဘူတာသို့ ရောက်လေသည် ။ ဖူးကြီးဘူတာမှ ထွက် လာပြီး ပတ်ဝန်းကျင် သဘာဝရှုခင်းများကို ကြည့်လျှင် အလွန်တရာလှပသော ပန်းချီကားများ ပမာ ကြည့်၍ မရိုးနိုင်အောင် ရှိနေသည် ။ တော၊ တောင်၊ လျှို၊ မြောင်၊ ချောက်ကမ်းပါးများကို ဖြတ်၍ ခပ်ဝေးဝေး ပဲခူးရိုးမ တောင်တန်းကြီးပေါ်မှ အစိမ်းရောင် မြကမ္မလာကော်ဇောကြီးပေါ်တွင် ထုံးဖြူဖြူဖွေးဖွေး စေတီလေးများကို ကြည့်ညို့သပ္ပာယ်စွာဖြင့် ဖူးတွေ့နိုင်ပါသည် ။

ဖူးကြီးနှင့် လက်ပံတန်းစုဘူတာကြား မိုင်တိုင်အားဖြင့် ၃၃/၂၀ နှင့် ၃၃/၂၁ တို့ ကြား ရောက်သောအခါ အထက်တန်းလူစီးတွဲမှာ လမ်းချော်၍ ကျသွားသဖြင့် အရှိန်ရနေသော ရထားကြီးကို တုံ့ခနဲ ဆွဲလိုက်သည့်ပမာ အသံမျိုးစုံထွက်ပြီး ရပ်တန့်သွားပါတော့သည် ။ ရထားပေါ်ပါလာကြ

သော ခရီးသည် များ တစ်စုံတစ်ရာ အနာတရဖြစ် မဖြစ် ကျွန်တော်တို့ ဝန်ထမ်းများက စစ်ဆေးရသည် ။ စိုးရိမ်ထိတ်လန့်မှု မဖြစ်အောင် အားပေးစကားများ ပြောကြားရသည် ။ မကြာမီ အဆင်ပြေသွားမည့် အကြောင်း ရှင်းလင်းပြောပြရသည် ။ ရန်ကုန်မီးရထားတွဲပြင် ဌာနသို့ အကြောင်းကြားခြင်းများ တာဝန်ခွဲဝေ၍ လုပ်ကြရတော့မည်။ နေ့လယ် တစ်နာရီအချိန် ဖြစ်သဖြင့် နေကလည်း ပူ၊ ရေကလည်း ဆာ၊ ထမင်းစားချိန်လည်း ဖြစ်နေသည့်အတွက် ခရီးသည် များကို မဆိုနှင့်ဦး၊ မိမိတို့ ရထားဝန်ထမ်းများ အားလုံးလည်း ရေငတ်၊ ဆာလောင်နေကြသည် ။ လမ်းဘေးမှာ အရိပ်မရှိ၊ ဟိုပြေးဒီပြေးဖြင့် ရထားကြီး အမြန်ထွက်နိုင်ရန် တာဝန်ခွဲ၍ ကြိုးပမ်းနေကြရသည် ။ အနီးအပါးတွင် ဆိုင်နှင့်တူတာဆို၍ တဲတစ်လုံးပင်မရှိ၊ အဓိက အရေးကြီးဆုံးက ရေပြဿနာဖြစ်သည် ။

ထိုအခိုက်အတန့်မှာ ပင် မိသားစုတစ်စုသည် ရေပုံးများကို ထမ်းသူကထမ်း၊ ရွက်သူက ရွက်၊ ဆွဲသူက ဆွဲဖြင့် ဘယ်ကမှန်းမသိ ရောက်ရှိလာကြပြီး ရေကုသိုလ်ပြုကြပါသည် ။

"ခင်ဗျားတို့ ကို ကျေးဇူးတင်လိုက်တာဗျာ၊ ဘယ်ကလာကြတာလဲ" လို့ ကျွန်တော်က မေးတော့ တောတန်းတစ်နေရာကို ပြပြီး "အဲဒီက" လို့ ဖြေပါသည် ။

ကျွန်တော်တို့ ဝန်ထမ်းတွေနှင့် ခရီးသွားတွေက ပိုက်ဆံပေးကြရာ သူတို့ မိသားစုက လုံးဝလက်မခံပေ။ ထိုအချိန်မှာ ပင် ထမင်းနှစ်တောင်း၊ ဟင်းအိုးကြီး တစ်လုံးကို ခေါင်းပေါ်ရွက်၍ သူတို့ မိသားစုမှ ထပ်လိုက်လာကာ အလွန်ဆာလောင်နေသော ခရီးသည် များ ၊ သက်ကြီးရွယ်အိုများ ၊ ကလေးသူငယ်များကို ဦးစားပေး၍ ဖက်များ ဖြင့်

မျှတထည့်ကျွေးကြပြန်သည်။ ။ ကျွန်တော်ကိုယ်တိုင်ပင် ငွေ ၂၀၀၀ ထုတ်ပေးရာ "မယူပါရစေနဲ့ ဦးလေးရယ်၊ ကျွန်မတို့ မိသားစုက အလှူလာလုပ်ကြတာပါ" ဟု ပြောသည်။ ။ ကျွန်တော့်မှာ မျက်ရည်လည်သည် အထိ သူတို့ ၏ အလှူအတွက် ပီတိများ ဖြစ်ခဲ့ရသည်။ ။

ကျွန်တော်တို့ ရထားမှာ ကုန်စိမ်းရောင်းသူများ ပါသဖြင့် စားကုန်သီးနှံများကို ဇွတ်အတင်းပေးကြတော့ သူတို့ က လက်ခံကြသည်။ ။

ရထားလမ်းချော်တွဲများ ပြန်တင်ရန်အတွက် ရန်ကုန်-ပြည်ရထား (အမြန် ၇၁ အဆန်) ရထားလာမှ သာ ပြုပြင်နိုင်မည်ဖြစ်၍ အချိန် ၃/၄ နာရီ ကြာမြင့်ဦးမည်ကို သူတို့ မိသားစုက သိသွားပြန်သည်။ ။ ရေပုံး၊ ရေအိုးအလွတ်များ ၊ ထမင်းတောင်းများ ၊ ဟင်းအိုးအလွတ်များကို ယူကာ သူတို့ နေရာသို့ အမြန်ပြန်သွားကြသည်။ ။ အချိန်တစ်နာရီခွဲလောက်ကြာတော့ သူတို့ မိသားစုကြီး ပြန်ရောက်လာကြပြန်သည်။ ။ ထမင်းပူပူများက တောင်းထဲတွင် ငှက်ပျောဖက်အုပ်၍ အငွေ့တထောင်းထောင်း ထွက်နေသည်။ ။ ရထားစီးကုန်သည် များ ပေးလိုက်သော အသီးအနှံစုံ ဟင်းအိုးကြီးကလည်း မွှေးပျံ့၍ စားချင်စဖွယ် ဖြစ်နေပြီ။ ငါးပိထောင်းဇလုံကြီးကလည်း အပြည့်အမောက်ပင်၊ ရေအထမ်းက နှစ်ထမ်း ၊ ရေအိုးကြီးက တစ်အိုးဖြင့် ရထားလမ်းဘေးရှိ ကညင်ပင်ကြီးအောက်တွင် ငှက်ပျောဖက်ခင်းကာ ခရီးသည် အားလုံးကို ခေါ်၍ ကျွေးပါလေတော့သည်။ ။ ကျွန်တော်တို့ ဝန်ထမ်းများ ပင် ကြိုက်မရှက်၊ ငတ်မရှက် ဝင်၍ စားခဲ့ကြသည်။ ။ ကျွန်တော့်အတွက်တော့ စား၍ အကောင်းဆုံး ထမင်းတစ်နပ်ဖြစ်ပါသည်။ ။ ညနေ ၅ နာရီ ၃၅ မိနစ်တွင် အားလုံးပြီးစီးသွား၍ ရန်ကုန်ဘက်သို့ ကောင်းမွန်စွာ ထွက်ခွာနိုင်ခဲ့သည်။ ။

နောင်တွင် ကျွန်တော် ပြည်လမ်းဘက် တာဝန်ကျ၍ သွားတိုင်း ထို

နေရာလေးသို့ ရောက်လျှင် အလှူရှင်မိသားစုကို ယနေ့တိုင် မြင်ယောင်
နေဆဲ ဖြစ်၏။ သူတို့ ဘယ်သူတွေလဲ၊ ဘယ်ကလာကြသလဲဟု တွေးပြီး
အမျိုးမျိုး စဉ်းစားမိခဲ့သည် ။ မည်သို့ပင် ဆိုစေကာမူ စေတနာဖြူစင်ခဲ့
သော ဒါနရှင်မိသားစုကိုတော့ ယနေ့ထိတိုင် မေတ္တာပို့ သာဓုခေါ်ခဲ့သည်
မှာ တစ်နေ့မှ မပျက်ခဲ့ပါ။

၇.၈.၂၀၁၇ နေ့ထုတ် ရွှေပေါက်ဆိန်ဂျာနယ်
အတွဲ ၂၊ အမှတ် ၃၁
