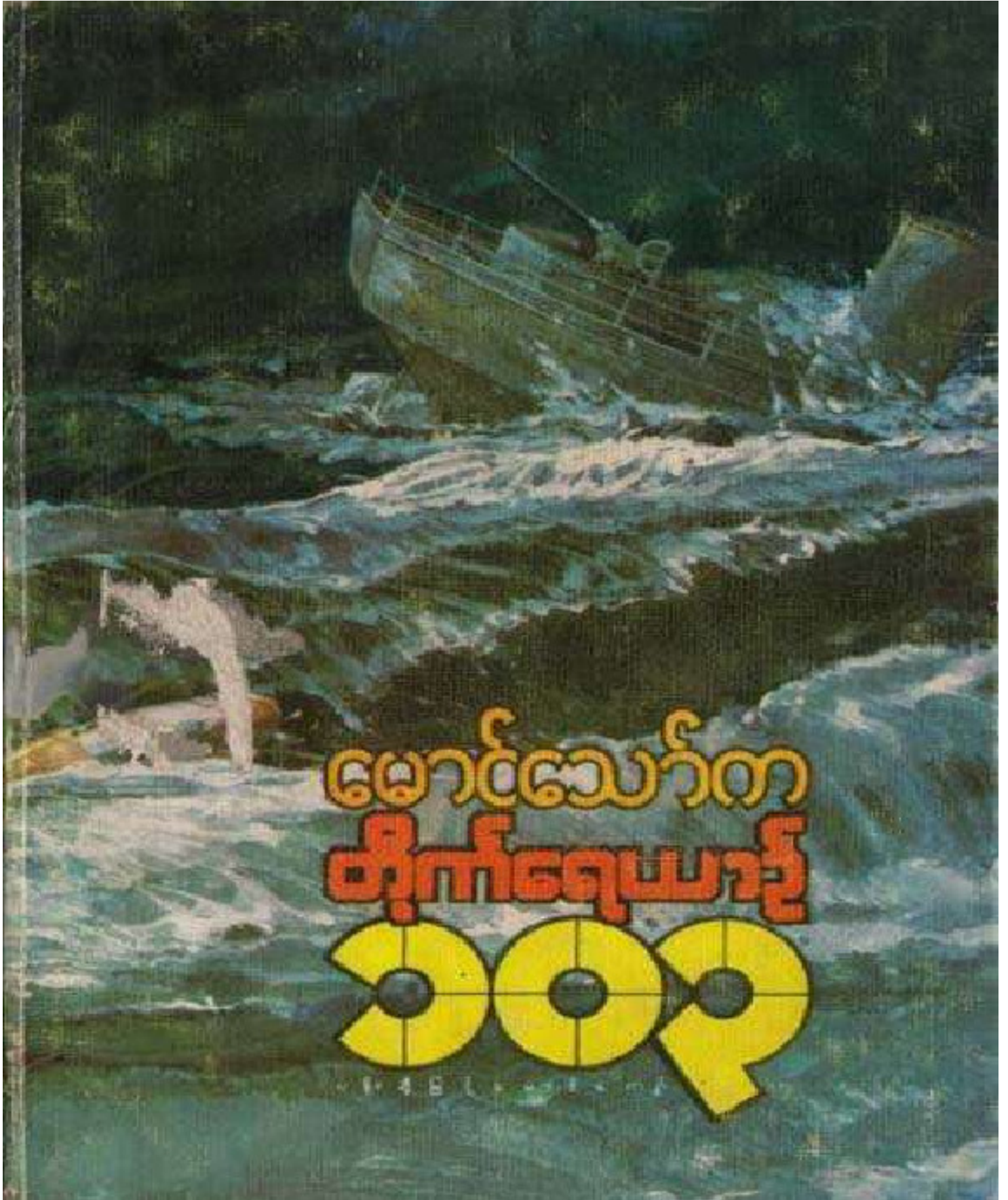


မြန်မာ ကျူးပစ်ဖိုရစ် [myanmarcupid.net] မှာ “nyilinng” ရိုက်တင်ပေးခဲ့သော

# “တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃”

မောင်သော်က



မောင်သော်က  
တိုက်ရေယာဉ်  
၁၀၃

မဇ္ဈိမရသစာစဉ် (၉)။

မောင်သော်က — တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ပုံနှိပ်မှတ်တမ်း။

- \* စာမူခွင့်ပြုချက် (၃၁၃)
- \* မျက်နှာဖုံးခွင့်ပြုချက် (၃၃၂)

- \* ၁၉၈၇၊ အောက်တိုဘာလ
  - \* ပထမအကြိမ်
  - \* အုပ်ရေ - ၃၀၀၀
- \* မျက်နှာဖုံးပန်းချီ — မြင့်မောင်ကျော်
  - \* အဖုံးရိုက် — သိန်းမြင့်ဝင်း
    - \* တန်ဖိုး - ၃၀/-
  - \* စာအုပ်ချုပ် — ကိုမြင့်

ဦးနေဝင်း (၀၃၆၈၈) ဘဝတက္ကသိုလ် ပုံနှိပ်တိုက်၊ အမှတ် ၁၄၉၊ ၃၇ လမ်း၊ ရန်ကုန်မြို့တွင် ရိုက်နှိပ်ပြီး၊ ဒေါ်ခင်စု၊ ရှင်ထွေးစာပေ (၀၁၃၅၆) ၊ ခြံအမှတ် ၁၇၊ ပါရမီရိပ်သာ၊ မရမ်းကုန်း၊ ရန်ကုန်မှ ထုတ်ဝေသည်

စာရေးသူ၏ အမှာစာ။



ကိုယ်တွေ့ အဖြစ်အပျက် မှတ်တမ်းတရပ်ဖြစ်သည့် တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ၏ သင်္ဘောပျက် ကိုယ်တွေ့အဖြစ်အပျက်ဇာတ်လမ်းကို ပေဖူးလွှာ မဂ္ဂဇင်းတွင် ၁၉၈၇ ခုနှစ် မတ်လမှ စ၍ ဇူလိုင်လအထိ ငါးလတိတိ အခန်းဆက်ရေးသား တင်ပြခဲ့ပါသည်။ ယခုအခါ စာဖတ် ပရိသတ် များ၏ တောင်းဆိုမှု အရ ‘မဇ္ဈိမစာပေတိုက်’ မှ အခက်အခဲ အမျိုးမျိုးကို ကျော်လွှားကာ လုံးချင်း ဝတ္ထုအဖြစ် ထုတ်ဝေလိုက်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

ယခင်က ကျွန်တော်သည် ဤဇာတ်လမ်းကို မည်သည့် မဂ္ဂဇင်းတွင်မျှ မရေးသားခဲ့ဖူးပါ။ ၁၉၅၇ ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလထုတ် မြဝတီ မဂ္ဂဇင်းတွင် တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ဟူ၍ စာမျက်နှာ နှစ်မျက်နှာမျှ ဖော်ပြခဲ့သည်မှာ ကျွန်တော့်ရေးသားချက် မဟုတ်ပါ။ မြဝတီ မဂ္ဂဇင်း အယ်ဒီတာအဖွဲ့က ၁၉၅၇ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာ ၁၇ ရက်နေ့ထုတ် စင်္ကာပူ စထရိတ် တိုင်းသတင်းစာမှ သတင်းရေးသားချက်ကို ထုတ်နုတ်၍ ဘာသာပြန် တင်ပြခဲ့ခြင်းသာလျှင် ဖြစ်ပါသည်။

ကျွန်တော်သည် တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ နှစ်မြုပ်ပြီးသည့်နောက် နှစ်ပေါင်း သုံးဆယ်တိုင်အောင် မရေးဘဲ နေခဲ့ရာမှ ယခုအချိန်သည် ကျွန်တော့် ဘဝ၏ ဆည်းဆာချိန်လည်း ရောက်ပြီ။ မြန်မာစာပေတွင် ရှိသည့်သော ရေကြောင်း စာပေ တရပ်လည်း ကျန်ရစ်စေဟူသော ရည်ရွယ်ချက်နှင့်အတူ ကျွန်တော့်ရဲဘော်များ၏ ပင်လယ်ပြင်ကို အန်တုလျက် တိုင်းပြည်တာဝန် ကျေဖွန်ခဲ့မှုကိုလည်း ချီးကျူး မှတ်တမ်းတင်သည့်အနေနှင့် အကျိုးမဲ့ အချည်းနှီး မဖြစ်စေလိုသော ဆန္ဒနှင့် ဖွင့်ဟ ရေးသားလိုက်ရခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

နှစ်ပေါင်း ၃၀ စောင့်ဆိုင်းနေခဲ့ခြင်းမှာ တိုင်းပြည် တာဝန်ကို ထမ်းဆောင်ရင်း အသက်ပေးသွားခဲ့သည့် ရဲဘော် တစ်ဦး၏ ကျန်ရစ်သော မိသားစုများ စိတ်မချမ်းမသာ ဖြစ်ကြမည်ကို စိုးရိမ်သောကြောင့် တတ်နိုင်သမျှ နှုတ်ပိတ် ရေငံနေခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

ယခုသော် သေသောသူလည်း မေ့လောကပြီ၊ ဒဏ်များလည်း ကျေလောကပြီဟု ယူဆကာ မြန်မာစာပေတွင် ရှားပါးလှသည့် ရေကြောင်း စာပေ တရပ် မှတ်တမ်းတင်အဖြစ် ရင်နာနာဖြင့်ပင် ရေးသားတင်ပြခဲ့ရခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

သင်္ဘောပျက် ဒုက္ခသည် ဘဝဆိုသည်မှာ သင်္ဘောသား တဦးဘဝတွင် မတောင့်တအပ်သော၊ မမျှော်လင့် အပ်သော ဘဝဖြစ်သည်။ ကျွန်တော်နှင့် ရဲဘော်များသည် တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ကို လှိုင်းလေကြားတွင် မနှစ်မြုပ်စေရန် အစွမ်းကုန် ကြိုးစားလျက်နှင့်ပင် မမျှော်လင့်ဘဲ သင်္ဘောပျက်ဒုက္ခသည်အဖြစ်သို့ ရောက်ခဲ့ရသည်။ သင်္ဘောပျက်သည်တွင် အသက်ကယ်ဖောင်ကို စီးကာ ပင်လယ်ပြင်တွင် မျှောပါခဲ့ရသည်။ ကယ်သူတွေနိုး ကျွန်းရောက်နိုးနှင့်ပင် တနေဝင်၊ တမိုးသောက် ဒုက္ခရောက်ခဲ့ကြသည်။ ဒုက္ခဟုဆိုခြင်းထက် လောက ၏ ငရဲသို့ အရင်လတ်လတ် ရောက်ခဲ့ခြင်း ဆိုပါက ပို၍ မှန်ပါလိမ့်မည်။

ကျွန်တော်၏မျက်စိ ရှေ့မှောက်၌ပင် ရဲဘော်များ အစာငတ် ရေငတ်နှင့် တယောက်ပြီးတယောက် အသက်ပျောက်ခဲ့ကြသည်။ သေရမည်ကို ကြောက်ရွံ့ကြသည်မှာ သက်ရှိသတ္တဝါတိုင်း၏ ဓမ္မတာ။ ကျွန်တော်သည်လည်း သေရမည်ကို ကြောက်ပါသည်။ သို့သော် မိမိသေရမည်ကို သိသော်လည်း နောက်ဆုံးအချိန်အထိ တာဝန်ကို ကျေပွန်စွာ ထမ်းဆောင်ခဲ့ကြလျက် နောက်ဆုံးထွက်သက်အထိ မည်သူ့ကိုမျှ ဒုက္ခမပေးဘဲ သေမင်းကို ရဲရဲ မျက်နှာချင်းဆိုင်သွားခဲ့ခြင်းဟူသည်မှာ ယောက်ျားပီသသောသူများ၊ သတ္တိရှိသော သူများသာ တတ်စွမ်းနိုင်ပါသည်။ ရှင်ကျန်နေခဲ့သည့် ရဲဘော်တစ်စုတွင်လည်း ယင်းသို့သော သတ္တိရှိသူများ ရှိကြပါသည်။ သူတို့သည် တိုင်းပြည်က ချီးကျူးထိုက်သည့် ပုဂ္ဂိုလ်များ ဖြစ်ပါသည်။

တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ နှစ်မြုပ်ပြီးသည့်နောက်တွင် ၎င်းသင်္ဘောနှင့် မျိုးတူ (ညီအစ်မသင်္ဘော) ကိုးစီးမျှ ကျန်ခဲ့ပါသည်။ ၁၀၃ နှစ်မြုပ်ပြီးသည့်နောက်တွင် ကျန် သင်္ဘောကိုးစီးအား ကျွမ်းကျင်သူ ဆာဗေယာများဖြင့် စစ်ဆေးစေသည်တွင် ပင်လယ်ပြင်တွင် သွားရန်အတွက် လုံးဝ မသင့်လျော်သော အခြေအနေတွင် ရှိသည်ဟု တွေ့ရှိရသည့်အတွက် ရေတပ်စာရင်းမှပယ်ကာ ဖျက်သိမ်းစေခဲ့ရသည်။ ဤမျှဆိုလျှင် တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ နှစ်မြုပ်ခြင်းမှာ အဘယ်ကြောင့်ဆိုသည်ကို သိသင့်ပေပြီ။ သင်္ဘောမှာ သက်တမ်း ကုန်ခဲ့ပြီ ဖြစ်သည်။

ကမ္ဘာ့သတင်းစာကြီးများ၊ အထူးသဖြင့် စင်္ကာပူ စထရိတ်တိုင်း (Singapore Strait Time) သတင်းစာက ‘ဗိုလ်ကြီး ဘသော်တို့လူစုသည် လူတယောက် အသက်ရှင်နိုင်ရေးအတွက် အနည်းဆုံး လိုအပ်သည်ဟု ယူဆသော သောက်ရေအချိုးအစားထက် လျော့၍ပင် ၁၃ ရက်မျှ နေခဲ့ကြသည်။ ပါရဂူတို့ အလိုအရမူ အသက်ရှင်ရန် မျှော်လင့်ချက် မရှိချေ’ ဟု ရေးသားခဲ့သည်။

ကမ္ဘာ့နိုင်ငံ အသီးသီးမှ ကျွန်တော်တို့လူစုကို အံ့ဖွယ်သူရဲ စွမ်းဆောင် နိုင်ကြသမျှများဟု ချီးကျူးခဲ့ကြသည်။ မြန်မာပြည်မှမူ ပုဂ္ဂိုလ်ကြီး တဦးကသာ ကိုယ်ထိလက်ရောက် ချီးမြှောက်ခဲ့ပါသည်။ ယခုအခါ စာဖတ်သူ ပြည်သူလူထု အတွင်းကျကျ သိရှိကြရန်အတွက် အဖြစ်အပျက်ကို နှစ်ပေါင်း ၃၀ မျှ သိုဌာန်ထားရာမှ မှတ်မိသမျှ တိကျစွာ တင်ပြလိုက်ပါသည်။

ကျွန်တော်တို့သည် ထိုစဉ်အခါက အသက် ၂၀ ကျော် အစိတ်မျှသာ မျမ်းမျှအားဖြင့် ရှိပါသည်။ ရာထူး အကြီးဆုံး ကျွန်တော်ပင်လျှင် ၂၉ နှစ်အရွယ်မျှသာ ရှိပါသေးသည်။ ကျွန်တော့်အရွယ်နှင့် ကျွန်တော့်ဉာဏ်ရည်နှင့် အတတ်စွမ်းနိုင်ဆုံးကို ပြုလုပ်ခဲ့သည့် သာမန်လူသား အရာရှိတဦးသာလျှင် ဖြစ်ပါသည်။

တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ နှစ်မြုပ်ခဲ့ခြင်းတွင် ကျွန်တော် တဦးတည်းအပေါ်သာ လုံးဝ တာဝန်ရှိပါသည်။ သင်္ဘောပျက်ပြီးနောက်ပိုင်း ပင်လယ်ပြင်ကို ၁၃ ရက်တိုင် ရင်ဆိုင်လျက် သေမင်းကို အန်တုကာ လောကငရဲမှ ပြန်ထွက်လာနိုင်ခဲ့ခြင်းသည် ကျွန်တော်ရဲဘော်များ၏ သတ္တိ စွမ်းပကားကြောင့်သာလျှင် ဖြစ်ပါသည်။ ဤသည်ကို တိုင်းပြည်က သိစေချင်ပါသည်။ ဤမှတ်တမ်းကို ဖတ်ရှုပြီးသည့်နောက် တစ်စုံတရာ အမှားအယွင်း အချွတ်အချော် ရှိခဲ့သော် နှစ်ပေါင်း ၃၀ ကြာကာမှ ပြန်ရေးသား ရသည်ကြောင့် ကျွန်တော် သတိမေ့လျော့ ချွတ်ချောမှုကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။

တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ မှ ကျဆုံးလေသူ ရဲဘော်များ ကောင်းရာသုဂတိ လားပါစေ။

မြန်မာ လူငယ်များ ပင်လယ်ပြင်ကို လွှမ်းမိုးနိုင်စေရမည်။

**မောင်သော်က။**

**ထုတ်ဝေသူ၏ အမှာ။**

ဆရာ မောင်သော်ကသည် စာရေးဆရာနှင့် ထုတ်ဝေသူ ပုံစံမျိုးမဟုတ်ဘဲ မိဘနှင့် သားသမီးလို ဖေးဖေးမမ တိုက်တိုက်တွန်းတွန်းနှင့် ကျွန်တော် အပါအဝင် တောင်းခံသူ အများအပြား ကြားမှ ကျွန်တော့်အား ရွေးချယ်ပြီး ကိုယ်တိုင်ကိုယ်ကျ အားပေး ခွင့်ပြုခဲ့ပါသည်။ လေးစားကြည်ညိုဖွယ်ရာ ဆရာစိတ်ထားကို ကျေးဇူးတင် ဦးညွတ်ပါကြောင်း ရှေးဦးစွာ ပြောကြားလိုပါသည်။

ဆရာ မောင်သော်က၏ တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ကိုယ်တွေ့ အဖြစ်မှန် ဇာတ်လမ်းနှင့် ပတ်သက်ပြီး အစစအရာရာ ဝိုင်းဝန်း ကူညီခဲ့ကြသည့် ပေဖူးလွှာ မဂ္ဂဇင်း စာတည်းအဖွဲ့ နှင့် ပန်းချီ မြင့်မောင်ကျော်၊ ကာတွန်း မောင်မောင်အောင်တို့အားလည်း ကျေးဇူး ဥပကာရအထူး တင်ရှိပါကြောင်း လေးစားစွာ မှတ်တမ်းတင် အပ်ပါသည်။

မန္တိမစာပေ၏ ထုတ်ဝေရေး လုပ်ဆောင်ချက်များသည် မြန်မာစာပေ အနုပညာလောကအတွက် မြူတမင်နံ သဲတပွင့်မျှ အရာထင်လျှင်ပင် ကျေနပ်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။ လောကတွင် ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာ ပွားစီးလိုသူသည် နာမ်ပိုင်းဆိုင်ရာ အသာစီးကို ရောင့်ရဲနိုင် ရပါမည်။ ထို့အတူ နာမ်ပိုင်းဆိုင်ရာ ဂုဏ်သိန် တက်လိုသူသည် ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာတွင် လောဘထိန်းနိုင်ရမည်ဟု ယူဆပါသည်။ ထို့ကြောင့် မန္တိမစာပေကို သတ်မှတ်အလေးထား လာသည်နှင့်အမျှ စီးပွားရေးအမြင်တွင် ကျွန်တော့် အရည်အသွေးသည် ပြောစရာဖြစ်နေပါသည်။ သက်ရှိဖန်တီးသူ ကျွန်တော်၏ ပုဂ္ဂိုလ်ရေး အရာမထင်လျှင် ရှိပါစေ၊ သက်မဲ့ ကျွန်တော့် မန္တိမစာပေတိုက် ဂုဏ်တက်လျှင်ဖြင့် ပီတိဖြင့် ကျေနပ် ရောင့်ရဲ နေမည်သာ ဖြစ်ပါသည်။

မြန်မာစာပေ အနုပညာ လောကသားအားလုံး အခက်အခဲကို နားလည်စွာ ခါးစည်း ကျော်ဖြတ်လျက် ရှိပါသည်။ သိက္ခာလိုချင်သူက သိက္ခာယူ၊ ငွေလိုချင်သူက ငွေယူကာ စာပေအနုပညာလောကသည် သမမျှတစွာရှင်သန်လျက်ရှိပါသည်။ ဝါသနာကြီးမားခြင်း၊ အနစ်နာ ခံခြင်း၊ သည်းခံခြင်း၊ ခွင့်လွှတ်ခြင်း၊ မေ့လိုက်ခြင်း များစွာတို့ပေါင်းစည်းလျက် စာပေ အနုပညာလမ်းသည် အရှိန်အဟုန်မပျက် ဆက် လက် ချိတက်နေပါသည်။

မြန်မာစာပေ အနုပညာ လောကထဲသို့ မည်သူ့ကိုမျှ မပြိုင်ဆိုင်ဘဲ တနိုင်တအားနှင့် ဝါသနာ အရင်းခံကာ မန္တိမ စာပေသည် ရိုးသားစွာ ဝင်ရောက်ခဲ့ပြီး ရိုးသားစွာပင် လျှောက်လမ်းလျက် ရှိနေပါသည်။

အားပေးသူ ပြည်သူအပေါင်း ကိုယ်ကျန်းမာပြီး စိတ်ချမ်းသာကြပါစေ။ ကောင်းမြတ်သော ဆန္ဒများ ပြည့်ဝကြပါစေ။

လေးစားနေသော

**ရဲမြင့်**  
**မန္တိမစာပေ**

၁၄၊ ၇၊ ၈၇။

■ - ■ - ■

**ကျေးဇူးတင်လွှာ။**

တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ကိုအခန်းဆက် ဇာတ်လမ်းအဖြစ် ဖော်ပြပေးခဲ့သော ပေဖူးလွှာမဂ္ဂဇင်း အယ်ဒီတာချုပ် ဦးမြလှိုင်၊ အစစအရာရာတွင် ကူညီပေးခဲ့ကြသည့် စာတည်းအဖွဲ့ဝင်များ၊ စာအုပ်ထုတ်ဝေသူ မန္တိမစာပေမှ ကိုရဲမြင့်နှင့် ဇာတ်လမ်းကို ရေးသားဖြစ်စေရန် အတွက် တနည်းအားဖြင့် လှုံ့ဆော်ခဲ့သူ စာရေးဆရာ အောင်သင်းတို့အား အထူးကျေးဇူးတင်ရှိပါကြောင်း။

**မောင်သော်က။**

■ - ■ - ■

**ပမာဏ**

ဤသည်မှာ စိတ်ကူးယဉ် ဇာတ်လမ်းတခု မဟုတ်ပါ။ ဘဝတွင် ကြုံတွေ့ခဲ့ ရသော အဖြစ်အပျက်မှန်တခုဖြစ်ပါသည်။ ဤသည်မှာ အချစ် ဇာတ်လမ်းတခု မဟုတ်ပါ။ သင်္ဘောသားတဦး၏ဘဝတွင် ကြုံတွေ့စေရန် မမျှော်လင့်အပ်သည့် သင်္ဘောပျက် ဇာတ်လမ်းတခု ဖြစ်ပါ သည်။ ဤသည်မှာ စစ်မက်ရေးရာ မဟုတ်ပါ။ ပင်လယ်တွင် သင်္ဘောပျက်၍ ဒုက္ခရောက်ရသည့် သင်္ဘောသား လူငယ်တစု သေမင်းနှင့် ယှဉ်ပြိုင် အန်တုရသည့် ဇာတ်လမ်းဖြစ်ပါသည်။ စိတ်ဝင်စား ဖွယ်ဖြစ်ကောင်း ဖြစ်မည် မှန်သော်လည်း စိတ်မချမ်းသာဖွယ် ဇာတ်လမ်း တခု ဖြစ်သည်ဟု စာရေးသူက ကြိုတင် ပြောဆိုလိုပါသည်။

စိတ်မချမ်းသာဖွယ် ကောင်းလှသည်ကြောင့် မပြောမဆို၊ မရေးမသားခဲ့သည်မှာ နှစ်ပေါင်း သုံးဆယ်မျှ ကြာညောင်းခဲ့ပါပြီ။ ပြောသင့် ဆိုသင့်သည် ထင်သော အချက်အလက်များကို ပြောသင့်သည့် နေရာအချို့တွင် ပြောခဲ့သည်မှအပ တတ်နိုင်သမျှ နှုတ်ပိတ်ရေငံ နေခဲ့ပါ သည်။ နှစ်ပေါင်း ၃၀ ကြာအထိ ဤအကြောင်းကို ကျွန်တော် မရေးသားခဲ့ပါ။

ပင်လယ်တွင် သေဆုံးခဲ့ကြရသော ရဲဘော်တို့၏ မိသားစုများနှင့် မသေဘဲ ကျန်ရစ်ကြသော ရဲဘော် တစုကိုလည်း စိတ်မချမ်းမြေ့ဖွယ်များ ကို ပြန်ပြောင်း သတ်မရစေလိုခြင်းကြောင့် ခပ်မဆိတ်ပင် နေခဲ့ပါသည်။ ယခုသော် နှစ်ပေါင်း ၃၀ မျှသော ကာလသည် ဒဏ်ရာ အနာတရများကို ကျက်စေသော ကာလဖြစ်ပြီဟု ထင်ခြင်းကြောင့် ဘဝအဖြစ်အပျက် တရပ်အနေနှင့် မှတ်တမ်းတင်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါ၏။

ကျွန်တော့်ဘဝ ဇာတ်လမ်းချည်း သက်သက်မဟုတ်ပါ။ ကျွန်တော်နှင့်အတူ ပင်လယ်ပြင်တွင် အသက်ရှင်ရန် ကြိုးပမ်းရင်းကျဆုံး သွားသည့် ရဲဘော်များ၊ သေမင်း၏ ခံတွင်းဝမှ ပြန်ထွက်လာနိုင်ခဲ့ကြသည့် အရာရှိ၊ ရဲဘော်တစု၏ ဘဝဇာတ်လမ်း ဖြစ်ပါသည်။

စာရေးသူ ကျွန်တော် မောင်သော်ကသည် ဤအဖြစ်အပျက်တွင် ပဓာနကျသော အခန်းမှ မလွှဲမရှောင်သာ ပါဝင်ခဲ့ရသည်။ သို့ဖြစ်ခြင်း ကြောင့် ပထမနာမ်စား ပုဂ္ဂလိကိန်း ကျွန်တော်ဟူ၍ သုံးစွဲရပါသည်။ ကျွန်တော့် ဇာတ်လမ်းဆိုသည်ထက် ရေတပ်မှ ကမ်းခြေလှည့် ကင်းသင်္ဘော တစင်းဖြစ်သည့် တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ၏ ဇာတ်လမ်းဆိုလျှင် ပိုမှန်ပါသည်။ တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ (တရယ ၁၀၃) သည် ပင်လယ်ပြင်တွင် ကင်းလှည့် တာဝန်ထမ်းဆောင်ရင်း ၁၉၅၆ ခု၊ နိုဝင်ဘာ ၂၉ ရက်နေ့၊ နံနက် ၀၇၀၀ နာရီခန့်တွင် တနင်္သာရီ ကမ်းရိုးတန်း၊ လောင်းလုံ ကျွန်းစု (Moscov Island) ၏ အနောက်ဘက် မိုင် ၂၀ ခန့်အကွာ၌ မမျှော်လင့်သော လေပြင်းမုန်တိုင်း တခုတွင် နစ်မြုပ်ခဲ့ရသည်။

သင်္ဘောပေါ်တွင် လိုက်ပါခဲ့ကြသည့် အရာရှိနှင့် သင်္ဘောသား စုစုပေါင်း ၂၇ ဦးသည် (Rubber Life Raft) ရော်ဘာ အသက်ကယ် ဖောင် နှစ်စီးဖြင့် သင်္ဘောကို စွန့်ခွာခဲ့ကြရသည်။ အသက်ကယ်ဖောင် တစီးမှာ ရဲဘော် ကိုးဦး ပါဝင်လျက် နောက်တစီးတွင် စာရေးသူ အပါအဝင် အရာရှိနှင့် ရဲဘော် ၁၈ ဦး ပါဝင်ကြသည်။ ရဲဘော် ကိုးဦး ပါဝင်သည့် အသက်ကယ် ဖောင်မှာ ယနေ့ထိ ရှာမတွေ့တော့ပါ။ ပင်လယ်ပြင်တွင် စုပုံစုမြုပ်စ ပျောက်ကွယ်သွားခဲ့ပါသည်။ ကျွန်တော် ပါဝင်သည့် အသက်ကယ်ဖောင်သည် ၁၃ ရက်တိုင်တိုင် ပင်လယ် ပြင်တွင် မျောပါခဲ့ရာမှ ကယ်သူ တွေ့၍ အသက်ရှင်သူ ဆယ်ယောက်မျှ ကျန်ရှိခဲ့ပါသည်။ ၁၃ ရက်တာ ကာလအတွင်း ပင်လယ်ပြင်တွင် အရာရှိ တဦးနှင့် ရဲဘော် ခုနစ်ယောက် စုစုပေါင်း ရှစ်ယောက် အသက် ပျောက်ခဲ့ရပါသည်။ ကျွန်တော်သည် တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ၏ စစ်ရေယာဉ်မှူး (ထိုစဉ်က အခေါ်အဝေါ်အားဖြင့် ဦးစီးမှူး) ဖြစ်ပါသည်။ ဤမျှ မှတ်တမ်းအားဖြင့် ကျဆုံးလေခဲ့သော ရဲဘော်များ၊ တာဝန် ကျေပွန်ခဲ့သော ရဲဘော်များကို ဂုဏ်ပြု မှတ်တမ်းတင်အပ်ပါသတည်း။

**ဘသော်**  
**မောင်သော်က ( ၁၄-၇-၈၆ )**

### တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ၏ လူအင်အား စာရင်း။

လူအင်အား စာရင်းကို (အသက်မသေ ကျန်သူများနှင့် ကျဆုံးသော ရဲဘော်များ) ဟူ၍ စာရင်းအလိုက် ခွဲခြားပြသပါသည်။

#### အသက်မသေ ကျန်ခဲ့သူများ။

- ၁။ ဗိုလ်ကြီး ဘသော် ရေ/၃၀၅၁
- ၂။ ဗိုလ်လေး သန်းလွင် ရေ/၁၀၇၁ (အာရ်)
- ၃။ တပ်ကြပ်ကြီး ကိုကိုကြီး ကပအမ ၂၉၇၅
- ၄။ တပ်ကြပ် မောင်အေး ။ ၂၄၁၃
- ၅။ တပ်ကြပ်/စက် အောင်မြင့် ။ ၃၀၈၇
- ၆။ တပ်သား/စက် ဝှမ်းရီန် ။ ၄၁၈၁
- ၇။ ။ ကျော်မြင့် ။ ၆၀၈၀
- ၈။ ။ လှဖေ ။ ၅၀၀၄
- ၉။ ။ လှမြင့် ။ ၅၆၃၁
- ၁၀။ တပ်သား/စားခန်း ခင်မောင် ။ ၅၆၅၁

#### ကျဆုံးသွားသောရဲဘော်များ (ဖောင်-၁ ပျောက်ဆုံး)

- ၁။ တပ်သား မောင်အုံး ကပအမ ၃၉၇၅
- ၂။ ။ မြင့်ဆွေ ။ ၆၁၇၆
- ၃။ ။ မောင်စိုး ။ ၄၅၆၈
- ၄။ ။ ဟန်သိန်း ။ ၅၅၀၈
- ၅။ ။ မြင့်လွင် ။ ၅၂၈၄
- ၆။ ။ ရိုဇေးရီးယိုး ။ ၅၅၆၇
- ၇။ ။ အေးရီ ။ ၅၁၈၇
- ၈။ တပ်သား/ကြိုးမဲ့ ခင်မောင်လတ် ။ ၅၄၂၃
- ၉။ တပ်သား/စားဖို ထွန်းကြည် ။ ၄၈၉၄

#### ၁၃ ရက်အတွင်း ကျဆုံးသွားသော အရာရှိနှင့် ရဲဘော်များ (ဖောင်-၂ )

- ၁။ ဗိုလ်ကြီး စောဦး ရေ/၃၀၈၃
- ၂။ တပ်ကြပ်ကြီး ခင်မောင်ဝင်း ကပအမ ၁၁၁၁
- ၃။ တပ်ကြပ် မောင်အေး ။ ၃၃၅၆
- ၄။ ။ အောင်မြင့် ။ ၃၁၈၂
- ၅။ ။ စံခို ။ ၃၃၅၀
- ၆။ တပ်ကြပ်/စက် ကျော်ညွန့် ။ ၃၂၄၈
- ၇။ တပ်သား ကျော်ကျော် ။ ၄၉၄၆
- ၈။ တပ်သား မောင်မြင့် ။ ၄၉၉၈

အရာရှိ၊ အကြပ်၊ တပ်သား ၂၇ ဦး အနက် ကျွန်တော်အပါအဝင် လူဆယ်ဦးမှာ အသက်ရှင် ကျန်နေခဲ့ပါသည်။ ကျွန်တော် စီးနင်းသည့် အသက်ကယ် ဖောင်ပေါ် ကျွန်တော့်မျက်စိ ရှေ့မှောက်တွင် ဗိုလ်ကြီး စောဦးနှင့် အခြားအဆင့် ခုနစ်ဦး၊ စုစုပေါင်း ရှစ်ယောက် အသက် ပျောက်ခဲ့ပါသည်။ ရဲဘော် ကိုးဦးပါဝင်သည့် ဖောင်မှာ လုံးဝ မတွေ့ရတော့သောကြောင့် ပင်လယ်ပြင်တွင် သေဆုံးကြသည်ဟု မှတ်တမ်း တင်ခဲ့ရပါတော့သည်။

ယခု ရေးသား တင်ပြခဲ့သော ကိုယ်တွေ့ အဖြစ်အပျက် ဇာတ်လမ်းကို ဖတ်ရှုပြီးသည့် နောက်တွင် လေးစားအပ်သော စာရှုသူသည် ကျွန်တော့်အပေါ်တွင် သူ့ရဲကောင်း တဦး သို့မဟုတ် လူဆိုး တဦးဟု ထင်မြင်ကောင်း ထင်မြင်ကြပါလိမ့်မည်။ ကျွန်တော်သည် သူ့ရဲကောင်းလည်း မဟုတ်ပါ။ လူဆိုးတဦးလည်း မဟုတ်ပါ။ ကျရောက်လာသည့် တာဝန်နှင့် ဝတ္တရားကို မိမိညှဏ်မိသမျှ၊ စွမ်းဆောင် နိုင်သမျှကို တတ်နိုင်သမျှ ကျေပွန်စွာ ထမ်းဆောင်ခဲ့သည့် အရာရှိ တဦးသာ ဖြစ်ပါကြောင်း ကြိုတင် အစီရင်ခံလိုပါသည်။

### ၁။ တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃။

ရေတပ် အရာရှိငယ်တဦး၏ ၁၀တွင် တိုက်ရေယာဉ်တစင်းကို အုပ်ချုပ်ခွင့်အာဏာ၊ ဦးစီးမှု (၀၁) စစ်ရေယာဉ်မှူးအဖြစ် ခန့်အပ်ခံရခြင်း ဟူသည်မှာ အလွန်ဝမ်းသာ ဂုဏ်ယူဖွယ်ရာသော အချက် တချက်ဖြစ်တော့သည်။ သို့သော် အထွတ်မြတ်ဆုံးသော ကာလတရပ် ဖြစ်သည်။ ၁၉၅၆ ခု၊ စက်တင်ဘာလတွင် ကျွန်တော်အား တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ၏ ဦးစီးမှုအဖြစ် ခန့်အပ်လိုက်သောအခါ ဝမ်းသာဂုဏ်ယူ၍ မဆုံးတော့ပါ။ ကျွန်တော်တို့ ဗိုလ်သင်တန်း အတူတက်လာကြသည့် ဗိုလ်လောင်း တစ်စုတွင် ကျွန်တော်သည် ပထမဆုံး အနေနှင့် စစ်ရေယာဉ်မှူး ခန့်အပ်ခြင်း ခံရသူ ဖြစ်၏။ (နောင်ခေတ်နှင့် အညီ စစ်ရေယာဉ်မှူး ဟူ၍သာ သုံးစွဲပါမည်။) ကျွန်တော်အသက်မှာ ၂၉ နှစ်မျှသာ ရှိသေးသည်။

တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ မှာ ‘ရေတပ်’ တွင် ၎င်းနှင့် မျိုးတူ (ညီအစ်မ သင်္ဘော) ၁၀ စီးမျှ ရှိသည့်အနက် တစီးသော သင်္ဘောဖြစ်သည်။ သင်္ဘော ၁၀ စီးစလုံးမှာ အမေရိကန်ရေတပ်မှ ကမ်းခြေစောင့် ကင်းလှည့် သင်္ဘောငယ်များ ဖြစ်ကြသည်။ ဒုတိယ ကမ္ဘာစစ်အတွင်းက အမေရိကန် ကမ်းခြေကို ကာကွယ် ကင်းစောင့်ရန် ကမ်းခြေစောင့် တပ်ဖွဲ့အတွက် ဆောက်လုပ်ခဲ့သော ရေယာဉ်များ ဖြစ်သည်။ အဆီ ထုတ်ထားသည့် ထင်းရှူးသား (Deal Wood) များဖြင့် သင်္ဘောကိုယ်ထည်ကို တည်ဆောက်ထားလျက် အလျားပေ ၈၃ ပေ၊ အနံမြက် ၁၄ ပေမျှ ရှိကာ ရေစူး ၆ ပေမျှ ရှိသည်။ လက်နက်ကြီးများအနေနှင့် ၄၀ မီလီမီတာ လေယာဉ်ပစ် စက်အမြောက်ကြီး နှစ်လက် ပါရှိ ပါသည်။ ဦးပိုင်းတွင် တလက်နှင့် ပဲ့ပိုင်းတွင် တလက် ဖြစ်ပါသည်။ ဘိုဖာ (Bofor) စက်အမြောက်ဟု ခေါ်ဆိုသည်။

ဒုတိယကမ္ဘာစစ် ပြီးသည့်နောက်တွင် သင်္ဘော အများအပြားမှာ ပိုလျှံနေသော စစ်ကျန်ပစ္စည်းများ ဖြစ်သည့်အလျောက် အမေရိကန် ရေတပ်စခန်းတစ်ခုတွင် စုပြုကြီးချည်ထားခဲ့သည်။ ယင်းသင်္ဘောများအနက်မှ ၁၀ စီးကို မြန်မာရေတပ်သို့ လွှဲပြောင်းပေးခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ ၁၉၅၀ ပြည့်နှစ်တွင် မြန်မာ့ရေတပ်သည် အမေရိကန်ရေတပ်မှ ကမ်းခြေစောင့် ကင်းရေယာဉ် (Coast Guard Cutter) ၁၀ စီးမျှ လွှဲအပ် ပေးသည်ကို စင်ကာပူတွင် လက်ခံရယူခဲ့၏။ ထို ၁၀ စီးအနက်မှ တစီးသော သင်္ဘောသည် တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ဟူ၍ ဖြစ်လာခဲ့သည်။ အမေရိကန် ရေတပ်မှ လွှဲပြောင်းပေးစဉ်က သင်္ဘောများ၏ ပင်လယ်ထွက်ရန် အဆင့်မီ သက်တမ်းကာလမှာ သုံးနှစ်မျှသာ ကျန်ရှိနိုင် တော့သည်ဟု သတ်မှတ်ပေးခဲ့ကြောင်း သိရသည်။ သင်္ဘော၏ အပိုပစ္စည်းများကို သုံးနှစ်စာမျှ အပိုဆောင်းပေးခဲ့ပါသည်။ တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ သည် ကျွန်တော်၏ အုပ်ချုပ်မှုအောက်တွင် ရှိစဉ် နှစ်မြုပ်သွားခဲ့သောအခါ ရေယာဉ်သည် ရေတပ်၌ ခြောက်နှစ်တာ တာဝန်ထမ်း ဆောင်သွားခဲ့ပြီး ဖြစ်တော့သည်။

တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ နှင့် ကျွန်တော်သည် ထိုစဉ်ကတည်းက ရေစက် ဆုံခဲ့ကြသည်။ ၁၉၅၀ ပြည့်နှစ်တွင် ကျွန်တော်သည် တပ်ကြပ် အဆင့်တွင်သာ ရှိသေးသည့် ထိုစဉ်က တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ကို အမေရိကန် ရေတပ်မှ လွှဲပြောင်း လက်ခံယူခဲ့သည့် စစ်ရေယာဉ်မှူးမှာ ဗိုလ်ကြီး မောင်မောင်ခင် ဖြစ်လျက် ဒုစစ်ရေယာဉ်မှူးမှာ ဗိုလ်ကြီးညွန့်ဖြစ်၏။ ကျွန်တော်က ကြိုးမဲ့ ကြေးနန်းဆက်သွယ်ရေးမှ တပ်ကြပ် တဦး ဖြစ်သည်။ ပထမ အသုတ်ဖြစ်သော တိုက်ရေယာဉ် လေးစီးကို စစ်ရေယာဉ် ‘မေယု’ ဦးဆောင်လျက် စင်ကာပူမှ ရန်ကုန်သို့ တောက်လျှောက် ခုတ်မောင်းယူဆောင်လာခဲ့ကြသည်။ လမ်းခရီးတွင် လှိုင်းလေပြင်းထန်သောကြောင့် အပိုအလျှံ ဒီဇယ်များကို တင် ဆောင်လာသည့် ဒီဇယ်ပီပါများ လွင့်စဉ်ကာ ရေထဲကျသွားခဲ့သည်။ ဒီဇယ်ပီပါတလုံးက စစ်ရေယာဉ်မှူး ဖြစ်သူ၏ လက်သန်းကို ကြေမ္မ သွားသည်အထိ ကြိတ်ပြီးမှ လိမ့်ဆင်းသွားသည်။ တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃သည် သူ၏ ပထမဆုံးဖြစ်သည့် စစ်ရေယာဉ်မှူးကို သွေးစွန်းစေခဲ့ပြီ ဖြစ်သည်။ သူသည် ကျွန်တော်အားလည်း ချန်လှပ်ထားခဲ့ပါ။ နောင်တနေ့တွင် စစ်ရေယာဉ်မှူးဖြစ်လာမည့် သူ့ကိုပါ သတိပေးသည့် အလား ကျွန်တော်လက်ဝဲလက်၏ လက်ခလယ်ထိပ်ကို အံ့ဖုံး တံခါးတဖုဖြင့် ညှပ်စေကာ သွေးစိမ်းရှင်ရှင် ထွက်စေခဲ့သည်။ ယခုတိုင် ကျွန်တော်၏ လက်ဝဲ လက်ချောင်းသည် လက်ယာ လက်ချောင်းနှင့် ပုံပန်း သဏ္ဍာန်အားဖြင့် မတူညီဘဲ သေရွာပါဒဏ်ရာကို ပေးခဲ့ပါ သည်။ ပထမဆုံး စစ်ရေယာဉ်မှူး လက်သန်းကို ကြေမ္မစေကာ နောက်ဆုံးဖြစ်မည့် စစ်ရေယာဉ်မှူး၏ လက်ခလယ်ကို ထိပ်တွင် ကွဲအက်စေခြင်း သတိပေးခဲ့သည်ဟု နောင်တွင်မှ ကျွန်တော် ပြန်ပြောင်း သတိရ မှတ်မိပါတော့သည်။

တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ၏ အုပ်ချုပ်မှု အာဏာကို ဗိုလ်ကြီး ဝင်းသိမ်းမောင်ထံမှ ကျွန်တော် ဗိုလ်ကြီးတသော်က လွှဲပြောင်းလက်ခံ ယူခဲ့ သည်။ ဒု စစ်ရေယာဉ်မှူးမှာ ဗိုလ်ကြီး စောဦးဖြစ်သည်။ ဗိုလ်ကြီးစောဦးနှင့် ကျွန်တော်တို့မှာ ရေတပ်တွင်းသို့ တပြိုင်တည်းလိုလို ဝင်ခဲ့ကြ သည့် ရဲဘော်များ ဖြစ်ကြသည်။ ကျွန်တော်တို့သည် သာမန်ရဲဘော်များအဖြစ် ရေတပ်သို့ ဝင်ခဲ့ကြခြင်း ဖြစ်သည်။ ကျွန်တော်က လွတ်လပ်ရေး မရမီကာလတွင် ဝင်ခဲ့လျက် ဗိုလ်ကြီးစောဦးက လွတ်လပ်ရေးရပြီးခါစတွင် ဝင်ခဲ့ကြသည်။ သို့သော် အရာရှိ ဖြစ်ကြရာ၌ သူက ကျွန်တော်ထက် နောက်ကျ၍ ဗိုလ်သင်တန်း တက်ခွင့်ရယူခြင်းကြောင့် ယခုသူက ကျွန်တော်၏ လက်အောက်အရာရှိအဖြစ် ထမ်းဆောင်နေခြင်းဖြစ်သည်။ တာဝန်ချိန်မှ လွဲလျှင် ကျွန်တော်တို့သည် ရင်းရင်းနှီးနှီးပင် ခေါ်ပြောကြလျက် သူနှင့် ကျွန်တော်တို့ တချိန်က စစ်ရေယာဉ် ‘အင်းလျား’ တွင် အတူတကွ ရဲဘော်ဘဝနှင့် အမှုထမ်းခဲ့ကြသလိုသာ ခေါ်ပြောနှုတ်ဆက်လေ့ရှိသည်။

ကျွန်တော်သည် ထိုစဉ်က အထက် မြန်မာပြည် ရေတပ်စခန်းဖြစ်သည့် မန္တလေး၊ မုံရွာ စသည်တို့တွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်ခဲ့ပြီးနောက် အပြန်တွင် တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ၏ အုပ်ချုပ်မှုအာဏာကို ရခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။ တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ မှာ သန်လျက်စွန်းရှိ ရတနာပုံ ရေတပ်စခန်းတွင် ရေလယ်ဘောတစ်စီး ချည်နှောင်ထားကာ ပင်လယ်ပြင် ခရီးထွက်ရန် ပြင်နေဆဲ ဖြစ်သည်။ အုပ်ချုပ်မှု အမိန့် ထွက်သည့်နေ့တွင် သင်္ဘောကို လွှဲပြောင်း ယူရန်အတွက် ရေလယ်တွင် ချည်နှောင်ထားသော တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ပေါ်သို့ သမ္ဗန်တစင်း ထက်မှ ကျွန်တော်လှမ်းတက်လိုက်သည်တွင် သင်္ဘောလှေကားထိပ်တွင် ဗိုလ်စောဦးက စစ်ဝတ်စုံအဖြူကို သပ်ရပ်စွာဝတ်လျက် စစ်ရေယာဉ်မှူးအသစ်ကို စောင့်ကြည့်လင့်သည်။ သင်္ဘောကုန်းပတ်ထက်သို့ ကျွန်တော် ခြေချသည်တွင် ကင်းစောင့်တာဝန်ကျ ရဲဘော်က ‘ရွီ’ ဟူသော ခရာငယ်သံကို မှုတ်လိုက်သည်နှင့် ဗိုလ်စောဦးက သတိအနေအထားရပ်ကာ အလေးပြု ကြိုဆိုသည်။ ဤအချိန်သည် ရေတပ် အရာရှိငယ် တဦး၏ အပျော်ရွှင်ဆုံးသော အထွတ်အထိပ် အချိန်ဖြစ်သည်။ ခရာ (pipe) မှုတ်၍ ကြိုဆိုခြင်း ခံရသော ဂုဏ်ဟူသည်မှာ သင်္ဘောတစီး၏ စစ်ရေယာဉ်မှူးနှင့် ရေတပ်ဦးစီးချုပ်တို့သာလျှင် ဂုဏ်ပြုခြင်း ခံရသည်။ ခရာမှုတ်သံ ကြားသည်တွင် သင်္ဘောပေါ်ရှိ အရာရှိ၊ အကြပ်တပ်သားများသည် ငြိမ်သက်စွာ သတိအနေအထားဖြင့် နေကြရသည်။ ‘ဆက်လုပ်’ အဓိပ္ပာယ်ရသော ခရာသံကို



နောက်ထပ်မှုတ်မှ မိမိတာဝန်ဝတ္တရားများကို ဆက်လုပ်ကြရသည်။ စစ်ရေယာဉ်မှူး တဦးသင်္ဘောပေါ်သို့တက်တိုင်း ဆင်းသွားတိုင်း ဤသို့ အရိုအသေပြုခြင်းမှာ ရေတပ်၏ ဓလေ့ထုံးစံ တရပ် ဖြစ်တော့သည်။

ကျွန်တော်က အလေးပြုခြင်းကို ခံယူရင်း ‘ဆက်လုပ်’ ခရာ မှုတ်သည်တွင် ‘နေကောင်းရဲလား ဗိုလ်စောဦး’ ဟုမေးကာ သူ့အား လက်ဆွဲ နှုတ်ဆက်လိုက်သည်။

‘နေကောင်းပါတယ် စီအို’ ဟု သူက ပြန်ပြောရင်း လက်ဆွဲ နှုတ်ဆက်သည်။ သူသည် သွားတက်လေးများ ပေါ်အောင် ပြုံးရယ်နေသည်။ သူက အလုပ်တာဝန် အနေအထားအရ ကျွန်တော့အား စီ-အို ဟုခေါ်လိုက်သည်ကို ကျွန်တော် သတိပြုမိ၏။ စီ-အို ဟူသော အသုံး အနှုန်းမှာ အင်္ဂလိပ် အခေါ် (Commanding Officer) ကို အတိုကောက်အားဖြင့် ခေါ်ဝေါ်သုံးစွဲခြင်းဖြစ်သည်။ သူ့အား ကျွန်တော်က တာဝန်အရ ခေါ်ဝေါ်ပါမူ 1st Lieutenant (ဖတ်စ်လျ) ဟူ၍ ခေါ်ရသည်။ အဓိပ္ပာယ်မှာ ဒုတိယအရာ (၀၁) ဒု-စစ်ရေယာဉ်မှူး ဟူ၍ ဖြစ်သည်။ သို့သော် ကျွန်တော်က ရင်းရင်းနှီးနှီးပင် ‘ဗိုလ်စောဦး’ ဟု ခေါ်ပြောလိုက်သည်။

‘ကွန်ဂရက် ကျူးလေးရင်း’ ကျွန်တော့်အား လက်ဆွဲနှုတ်ဆက်ကာ ချီးကျူးကြိုဆိုသူမှာ လက်ရှိ စစ်ရေယာဉ်မှူး ဗိုလ်ကြီး ဝင်းသိမ်းမောင် ဖြစ်၏။ ဗိုလ်ကြီး ဝင်းသိမ်းမောင်မှာ ပိန်ပိန် သွယ်သွယ် ဖြူဖြူနှင့် လူချော တဦးဖြစ်သည်။ သူသည် အင်္ဂလန်ပြည် ဒတ်(တ)မတ်(သ) ရေတပ် ဗိုလ်သင်တန်း ကျောင်းဆင်းလာခဲ့သူ တဦးဖြစ်သည်။ သူက ကျွန်တော့်အား တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ၏ စစ်ရေယာဉ်မှူးတာဝန် ဝတ္တရားများကို လွှဲပြောင်းပေးရမည် ဖြစ်သည်။ စာရွက်စာတမ်းဖိုင်များလည်း စားပွဲပေါ်တွင် အသင့်ရှိနေ၏။ စားပွဲဘေးတွင် ရပ်နေသူ အရာရှိငယ် တဦးမှာ ဒုဗိုလ် သန်းညွန့် ဖြစ်သည်။ သူသည် သင်္ဘောတွင် တွဲဖက် အရာရှိ ဖြစ်သည်။ ကျွန်တော်တို့သင်္ဘောမှာ ပင်လယ်ပြင်တွင် ရက်ရှည်နေရမည်ဖြစ်ခြင်းကြောင့် တွဲဖက်အရာရှိတဦး အပိုပေးထားခြင်း ဖြစ်သည်။ သာမန်အားဖြင့်မူ စစ်ရေယာဉ်မှူး နှင့် ဒု စစ်ရေယာဉ်မှူး နှစ်ဦးသာလျှင် အရာရှိဟူ၍ ရှိပေသည်။

အလုပ် လွှဲပြောင်းခြင်း၊ လက်ခံရယူခြင်း တို့ကိုစွဲစွာ ကြာမြင့်သည် မဟုတ်ပါ။ သင်္ဘောက သေးငယ်သည်ကြောင့် ပစ္စည်းအလွှဲ အပြောင်းမှာ မများလှပါ။ ထို့ပြင် ဗိုလ်ကြီး စောဦးနှင့် ဗိုလ်သန်းညွန့်တို့ပါ ဆက်နေကြမည် ဖြစ်ခြင်းကြောင့် အရေးကြီးသည့် တပ်ဆောင် ငွေနှင့် ခဲယမ်းမီးကျောက်စာရင်းတို့ကိုသာ ကျွန်တော်က ဂရုတစိုက် စစ်ဆေးကာ လက်မှတ်ထိုးယူသည်။

‘ဒီစာရင်းတွေက သေချာပါတယ်နော် ... ဝင်း’

‘သေချာပါတယ် မောင်ရင်ရာ၊ လက်မှတ်ထိုးမှာသာ ထိုးပါ။ အရေးကြီးတာက အခု လက်မှတ်ထိုးပြီး ညနေ မတ်(စ) မှာ ဘီယာ တိုက်ဖို့ ပဲ၊ ထိုးသာထိုး၊ ထောင် မကျစေရပါဘူး၊ ဟဲဟဲ’

ထုံးစံဖြစ်သည်။ ထုံးစံမှာ စီအိုအသစ်က အရာရှိများကို အရာရှိရိပ်သာတွင် ဘီယာအဝတိုက်မှ လွှဲပြောင်းခြင်းကိစ္စ ပြီးမြောက်သည်ဟူ၏။

‘ရပါတယ်ဗျာ၊ မနက်ကတည်းက ရိပ်သာမှာ ပီလ်စနာအာကွဲလ် ဘီယာ တဒါဇင် ဖရီဇာထဲမှာ အသင့် ထည့်ထားဖို့ မှာထားခဲ့ပြီးသားပါ။ ဗိုလ်စောဦးလဲ လိုက်မယ် မဟုတ်လား’

ကျွန်တော်က ဗိုလ်စောဦးဘက်သို့ လှည့်မေးလိုက်သည်။

‘ကျွန်တော် မဖြစ်ဘူး စီအို၊ ဗိုက်က ဂက်(စ်) ထရစ်အာလ်ဆာ (အစာအိမ်ရောဂါ) ပြန်ထနေတယ်၊ ဆရာဝန်က ဆေးရုံတက်ဖို့တောင် ပြောတာ’

သူနှင့် ကျွန်တော် မတွေ့ကြသည်မှာ ကြာပြီ။ ယခုမှ သတိပြုမိသည်မှာ သူသည် ဝမ်းဗိုက်ကို လက်တဖက်ဖြင့် မသိမသာနှိပ်ထားလျက် မျက်နှာမှာလည်း နှမ်းလျလျ ဖြစ်နေသည်။

‘ဒီလိုဆို ဆေးရုံ တက်လိုက်ပေါ့ဗျာ၊ စောစောက ကုလိုက်ရင် ကောင်းမယ်’

‘နေပါစေ စီအို၊ ရပါသေးတယ်၊ ဒီတခေါက် မြိတ်က ပြန်မှပဲ ဆေးရုံတက်တန် တက်ရတာပေါ့၊ ခုတော့ ဗိုက်နာရင် ဆိုဒါဘိုင်ကပ် လောက်နဲ့ ပြီးပါသေးတယ်’

သူသည် အစာအိမ်ရောဂါ ရှိနေပါလျက် ကျွန်တော်နှင့်အတူ မြိတ်ကျွန်းစုသို့ ခရီးတခေါက် ထွက်လိုသေးသည့်အတွက် သင်္ဘောပေါ်တွင် ပေကပ်နေခြင်း ဖြစ်သည်။

‘ဗိုလ်သန်းညွန့် ကောလိုက်မယ် မဟုတ်လား’

ဗိုလ်သန်းညွန့်က ဘာမျှ ပြန်မပြောဘဲ ပြုံးရုံသာ ပြုံးနေသည်။

‘ဟေ့ မောင်ရင်၊ ဗိုလ်သန်းညွန့်ကို မခေါ်နဲ့ကွ၊ သူက မောင်ရင်တို့ ကိုယ်တို့လို မဟုတ်ဘူး၊ ငယ်ငယ်ရွယ်ရွယ်နဲ့ ပုတီးစိပ်နေတဲ့သူ’

ဗိုလ်ကြီး ဝင်းသိမ်းမောင်က ဝင်ပြောလိုက်သည်။

ထိုညနေတွင် အရာရှိရိပ်သာ၌ လွှဲပြောင်းပေးသာ စစ်ရေယာဉ်မှူးနှင့် အခြား အပေါင်းအသင်း အရာရှိများကို လက်ခံရယူသူ စစ်ရေယာဉ်မှူးက ယမကာဖြင့် အဘိယာစကပြုရာတွင် ဘီယာ တဒါဇင်သာမက ဂျမေကာရမ် နှစ်လုံးပါ စာရင်းပါသွားသေးသည်။ အများတကာထက် သောက်နိုင်သူမှာ ဗိုလ်ကြီး ကံညွန့်ပင် ဖြစ်သည်။ သူ မကျေနပ်သေးသမျှ တာဝန်လွှဲပြောင်းလက်ခံရယူခြင်းပွဲမှာ မပြီးသေးပါ။ သူမူး၍လဲရန် ဆိုသည်မှာလည်း ကျွဲရိုင်း တကောင်ကို လှဲချရန် ကြိုးစားသည်က လွယ်ကူလိမ့်ဦးမည် ဖြစ်သည်။

■ - ၂ - ■



တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ၏ စစ်ရေယာဉ်မှူးအဖြစ် တာဝန်ယူစဉ်အခါက ဗိုလ်ကြီး ဘသော်။

### ၂။ ပင်လယ်ခရီးအတွက် ပြင်ဆင်ခြင်း။

တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ကို ဗိုလ်ကြီး ဝင်းသိမ်းမောင်ထံမှ လွှဲပြောင်း လက်ခံယူပြီးနောက် ကျွန်တော်၏ တာဝန်မှာ ရေယာဉ်ကို ပင်လယ်ခရီး ထွက်ရန်အတွက် အသင့်ဖြစ်အောင် ပြင်ဆင်ရမည် ဖြစ်သည်။ ရေတပ်သင်တန်းကျင်းတွင် ရေယာဉ်အောက်ပိုင်းကို လွန်းတင်ပြင်ဆင်ရန် အတွက် ရက်ချိန်းလည်း ရထားပြီး ဖြစ်သည့်အလျောက် ရေအဆင်သင့်သော နေ့တနေ့တွင် ကျွန်တော်တို့ သင်တန်းသည် ပုဇွန်တောင် ချောင်းအတွင်းရှိ ရေတပ် သင်တန်းကျင်း၌ လွန်းတင်ခဲ့ကြသည်။ စက်မကြီးများမှာ အထူး ပြင်ဆင်ရန် မရှိ။ စက်များသည် ရေယာဉ် အောက်ပိုင်း ကိုယ်ထည်ကိုသာလျှင် ကြေးပြားရိုက်ခြင်း၊ ဆေးသုတ်ခြင်း စသည့် မွမ်းမံမှုများ ပြုလုပ်ကြရသည်။ ထိုသို့ လွန်းတင်စဉ်တွင် တွဲဖက် အရာရှိဖြစ်သူ ဗိုလ်သန်းညွန့်သည် အခြား အလုပ်တာဝန် တရပ်ဖြင့် ပြောင်းရွှေ့သွားရသည်။ သူ့နေရာတွင် (Midshipman) ဗိုလ်လေးသန်းလွင် ရောက်လာသည်။ ဗိုလ်လေးသန်းလွင်သည်လည်း အင်္ဂလန်ပြည် ရေတပ် ဗိုလ်သင်တန်းကျောင်းမှ ကျောင်းဆင်း လာခဲ့စွာ အရာရှိငယ်တဦးဖြစ်သည်။ အသက်အရွယ်မှာ နှစ်ဆယ်ကျော်ရှိ မျှသာလျှင် ရှိသေးလျက် လူနေ ကိုယ်ဟန်မှာ သန်သန်မာမာနှင့် တောင့်တင်းသော ဂင်တိုလေးတဦး ဖြစ်သည်။ ကံကြမ္မာသည် ဒုဗိုလ်သန်းညွန့်အား လွှဲဖယ်ထုတ်ယူခဲ့ခြင်းကို ထိုစဉ်က မည်သူမျှ မခန့်မှန်းနိုင်ခဲ့ကြ။ လောကတွင် မသေဘဲလျက် ငရဲသို့ အရှင်လတ်လတ် ရောက်ရှိစေရန်အတွက် ကံကြမ္မာက ဗိုလ်လေး သန်းလွင်အား ရွေးချယ်လိုက်ပြီး ဖြစ်တော့သည်။

ရေတပ်သင်တန်းကျင်းတွင် ရှိနေစဉ် ကာလအတွင်း၌ ကျွန်တော်နှင့် ဗိုလ်စောဦးတို့သည် တခါတရံ အတူတကွလို အပြင်ထွက်၍ ရုပ်ရှင်ကြည့်ကြသည်။ ဗိုလ်စောဦးသည် ရုပ်ရှင်သွားတိုင်း ဆိုဒါဘိုင်ကပ် အမှုန်ကို အထုပ်ငယ်ကလေးဖြင့် အိတ်တွင်းဝယ် ဆောင်ယူခဲ့လေ့ ရှိသည်။ တခါတရံ မမျှော်လင့်ဘဲ ဗိုက်အောင်ဗိုက်နာ ဖြစ်လာခဲ့လျှင် ရုပ်ရှင်ရုံပြင်ပ၌ ရောင်းချသည့် ရေခဲရေ တခွက်ခြင့် ဆိုဒါမှုန်ကို သောက်လေ့ ရှိသည်။ သူ ဝမ်းဗိုက်ကို သူလုံးလုံး စိတ်မချနိုင်သော အခြေအနေတွင် ရှိသည်။ သူသည် မြိတ်ကျွန်းစု ခရီးသို့ တခေါက် လိုက်လိုသေးသဖြင့် ဆေးရုံတက်ရန်ကို လုံးဝစိတ်မကူးခဲ့ချေ။ သူနှင့်ကျွန်တော် ရင်းနှီးကြသည့် မှန်သော်လည်း သူ၏ ကိုယ်ရေးကိုယ်တာ ကိစ္စများကို အတွင်းကျကျ မသိရချေ။ သူသည် ပျော်ပျော်ရွှင်ရွှင် နေတတ်သော်လည်း ပင်ကိုအားဖြင့် စကားများသူ တဦးမဟုတ်ချေ။ အားလျှင် စာကိုသာ ဖတ်၍ နေလေ့ရှိသည်။

သူ ဖတ်သော စာအုပ်များမှာလည်း နိုင်ငံရေး စာအုပ်များသာလျှင် အဖတ်များသည်ကို ကျွန်တော် သတိပြုမိသည်။ သူသည် မြန်မာပြည် အလယ်ပိုင်း ဒေသဖြစ်သည့် သရက်မြို့ဇာတိ ဖြစ်သည်။ သူသည် ရောဂါကို အကြောင်းပြုကာ အရက်မသောက်ဘဲ နေရုံသာမက ပုတီးပါစိပ်လျက် ရှိနေသည်ကိုတွေ့ရသည်။

၁၉၅၀ ပြည့်နှစ် တပို့က အသက်အရွယ် နှစ်ဆယ်ကျော်တွင် အရက်မသောက်သော ရေတပ်ဗိုလ်တဦး ဟူသည်မှာ လူကြောင်တဦးပင် ဖြစ်ရမည်ဟု ရေတပ်အရာရှိ အသိုင်းအဝိုင်းက သတ်မှတ်ထားကြသည်။ ထို့ပြင် တဝအရက်မသောက်ရုံသာမက ပုတီးပါ စိပ်သေးသည့် ဆိုလျှင် ကြောင် နေပြီဟူသည်မှာ သေချာသော လက္ခဏာတရပ်ပင် ဖြစ်သည်။

ပင်လယ်ပြင်သို့ ထွက်ရန်အတွက် ရေယာဉ်ကို အသင့်ဖြစ်စေရန် ပြင်ဆင်ရသည့် တာဝန်ဟူသည်မှာ အရာရှိနှင့် ရဲဘော်အားလုံး မအား မလပ်အောင် ရှိနေတတ်သည်။ လောင်စာဆီ၊ ချောဆီ၊ စက်ဆီမှအစ စားနပ်ရိက္ခာ လက်နက်ခဲယမ်းမီးကျောက်နှင့် လိုအပ်မည် ထင်ရ သော အပိုပစ္စည်းမှန်သမျှကို သက်ဆိုင်ရာဌာနများမှ တောင်းခံထုတ်ယူရသည်။ တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ သည် မြိတ်တွင် ရှိနေသော တိုက်ရေယာဉ် ၁၁၀ ကို တာဝန်လဲလှယ်ရန် သွားရမည် ဖြစ်သည်။ တိုက်ရေယာဉ် ၁၁၀ သည် မြိတ်ကျွန်းစုတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင် နေသည်မှာ ကြာပြီဖြစ်သည်။ ရန်ကုန် ပြန်နိုင်စေရန်အတွက် သူ၏ တာဝန်များကို တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ က ဆက်လက် ယူရမည် ဖြစ်သည်။ တိုက်ရေယာဉ် ၁၁၀ ၏ စစ်ရေယာဉ်မှူးမှာ ဗိုလ်ကြီး စောဥမိစိန် ဖြစ်သည်။ ၁၉၅၆ ခု နိုဝင်ဘာလ၏ ပထမအပတ်တွင် ကျွန်တော် သင်တန်းသည် အဆင်သင့်ဖြစ်မှု အဆင့် ‘က’ ဟု သတင်းပို့လိုက် နိုင်ခဲ့တော့သည်။ အဆင့် ‘က’ ဟူသည်မှာ ၂၄ နာရီအတွင်း ပင်လယ်ပြင်သို့ ထွက်ရန်အသင့်ရှိနေပြီ ဖြစ်ကြောင်း အစီရင်ခံခြင်းပင် ဖြစ်သည်။

ကျွန်တော်သည် နေ့စဉ်ပင် ဧရာဝတီ ရေတပ်စခန်းသို့ ဝင်ရောက်ကာ သင်တန်းထွက်အမိန့်ကို စောင့်ဆိုင်းနေမိသည်။ စစ်ဆင်ရေးမှူးမှာ ဗိုလ်ကြီး စိန်ထွန်း ဖြစ်သည်။ တနေ့သော နံနက်တွင် ဗိုလ်ကြီး စိန်ထွန်းက

‘ဟေ့ ကိုဘသော်၊ ခင်ဗျား အပိုဆု ပေါက်တယ်’ ဟု ဆီးကြိုပြောသည်။

‘ဘာများလဲ ဗိုလ်ကြီး စိန်ထွန်း’

‘သည်လိုဗျာ၊ ခင်ဗျားရဲ့ သင်တန်း အသင့်ဖြစ်နေပြီ မဟုတ်လား၊ သင်တန်း ပင်လယ်ထွက်ဖို့ အမိန့် (Sailing Order) ကလဲ ခုထိ စစ်ရုံးက မလာသေးဘူး၊ အဲဒီတော့ ခင်ဗျား သင်တန်းအားနေတုန်း အသုံးချဖို့ အကြောင်းတရက် ပေါ်လာတယ်’

‘စစ်ဆင်ရေး ကိစ္စလား ဗိုလ်ကြီး’

‘မဟုတ်ဘူးဗျာ၊ စစ်ဆင်ရေး သင်တန်း တစ်ခု စက်ပျက်နေလို့တဲ့၊ သွားပြီး ဆွဲယူခဲ့ဖို့ပဲ”

‘ဘယ်သွား ဆွဲရမှာလဲ ဗိုလ်ကြီး’

‘ဝါးခယ်မကို’

‘ဗျာ’

ကျွန်တော့် သင်္ဘောသည် ပင်လယ်ထွက်ရန်အတွက် အသင့်ပြင်ထားပြီး ဖြစ်သည်။ အသင့်ပြင်သည် ဆိုရာ၌ မြစ်ဝကျွန်းပေါ် စစ်ဆင်ရေး တွင် ပါဝင်ရသည့် စစ်ရေယာဉ်များတွင် တပ်ဆင် အသုံးပြုလေ့ရှိသည့် သံမဏိပြား ကျည်ကာများကို ဖြုတ်ချထားပြီး ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် ကျွန်တော်က ပင်လယ်ထွက်ရမည့်အစား ဝါးခယ်မဟု ကြားရသည့်အတွက် အံ့အားသင့်သွားမိသည်။

‘ဖြစ်ပါ့မလား ဗိုလ်ကြီး စိန်ထွန်း’

‘ဖြစ်ပါတယ်ဗျာ၊ ဒီကောင်တွေ ကျုပ်ဒုတ်ချောင်းတလျှောက် တကောင်မှ မရှိတော့ဘဲဗျာ၊ ရပါတယ်၊ ကျွန်တော် စစ်ရုံးမှာလဲ ခွင့်တောင်း ပြီးပြီ၊ သုံး လေး ရက်ပဲ ကြာမယ်’

‘ဘယ်သူ့ သင်္ဘော သွားဆွဲခဲ့ရမှာလဲ’

‘ဘယ်သူ့ ရှိရမလဲ၊ ခင်ဗျား သူငယ်ချင်း ဗိုလ်ကြီး ကံညွှန်ပေါ့၊ သူ့ တိုက်ရေယာဉ် ၁၄၇၈ က စက်ပျက်နေလို့ ဝါးခယ်မမှာ ကပ်ထား ရတယ်၊ အဲဒါကို သွား ဆွဲခေါ်ခဲ့ရမှာပဲ’

ဗိုလ်ကြီး ကံညွှန်ကို လူအနေဖြင့် ကျွန်တော် တွဲခဲ့ဖူးပါသည်။ ယခုသော် ကျွန်တော်၏ ပထမဆုံးတာဝန်မှာ လူတွင်သာ မဟုတ်။ သူ၏ သင်္ဘောကိုပါ တွဲယူရမည့် တွဲသင်္ဘော တာဝန် ဖြစ်ပါသည်။

‘ကျွန်တော် ဘယ်တော့ ထွက်ရမလဲ ဗိုလ်ကြီး’

‘မနက်ဖြန် ထွက်ဗျာ၊ ဆေးလင်း အော်ဒါကို ဒီနေ့ပဲ ကျွန်တော် ထုတ်လိုက်မယ်၊ ဗိုလ်ကံတို့ကိုလဲ ခင်ဗျား သင်္ဘော လာတွဲမယ့်အကြောင်း က/န ပို့လိုက်မယ်၊ အဲ ... တခုတော့ မှာလိုက်မယ်၊ ခင်ဗျားနဲ့ ဗိုလ်ကံ သင်္ဘောချင်းတွဲပြီး ကျုပ်ဒုတ်ချောင်းထဲမှာ ကမ်းပေါ်လဲ ထိုးတက် မသွားကြနဲ့ဦးနော်’

ကျွန်တော်က သူ့ ဆိုလိုရင်း အဓိပ္ပာယ်ကို သိ၍

‘စိတ်ချပါ ဗိုလ်ကြီး၊ ဘာမှ မဖြစ်စေရပါဘူး’ ဟု ပြောက အလေးပြု ထွက်လာခဲ့သည်။

တပ်မတော် (ရေတပ်) မှ အရာရှိ တော်တော်များများသည် ဗိုလ်ကံနှင့် တွဲလာပြီဆိုလျှင် တခုခုတော့ ဖြစ်တော့မည်ကို အမြဲစိုးရိမ်၍ ကြောက်လေ့ရှိကြသည်။ ကြောက်မည်ဆိုကညေလေး ကြောက်စရာပါပေ။ ဗိုလ်ကံကို လူတွဲရသည်ထက် သင်္ဘောကိုပါ တွဲရသည်က ပိုခက်သေးတော့သည်။ သူ၏ အမျိုးမျိုး ဂျစ်တိုက်ခြင်းကို ခံရပြီးမှ ခဲခဲယဉ်းယဉ်းနှင့် ရန်ကုန်သို့ တွဲယူခဲ့ရသည်။ ကျွန်တော်၏ ပထမ ဆုံးသော တာဝန်ကို ကျေပွန်စွာ ထမ်းဆောင်ခဲ့ပြီ ဖြစ်သည်။

ဆောင်းဦးအစ ဟေမန္တ၏ ငွေနှင်းမှုန်များသည် ထူထဲစွာ ကျနေသည်။ တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ သည် ပင်လယ်ပြင်ထွက်ရန် အမိန့်ကို စောင့်နေသည်။ နိုဝင်ဘာလကုန်ခါနီးတွင် ကျွန်တော်တို့ မျှော်လင့်နေကြသည့် အမိန့်ကို ရရှိခဲ့တော့သည်။ သင်္ဘောထွက်ရမည့် နေ့မှာ နိုဝင်ဘာလ ၂၈ ရက်နေ့ဖြစ်သည်။ သွားရမည့် ခရီးမှာ မြိတ်မြို့သို့ သွား၍ တိုက်ရေယာဉ် ၁၁၀ ထံမှ တာဝန် လွှဲပြောင်း ယူရမည် ဖြစ်သည်။ ဆောင်ရွက်ရမည့် တာဝန်မှာ တခြား နိုင်ငံများမှ ဝင်ရောက်၍ တရားမဝင် မြန်မာ့ရေပြင်၌ ငါးဖမ်းနေသည့် ငါးခိုးသင်္ဘော များကို ရှာဖွေ ဖမ်းဆီးရန်နှင့် သောင်းကျန်းသူများကို နှိမ်နင်းရန် ဖြစ်သည်။

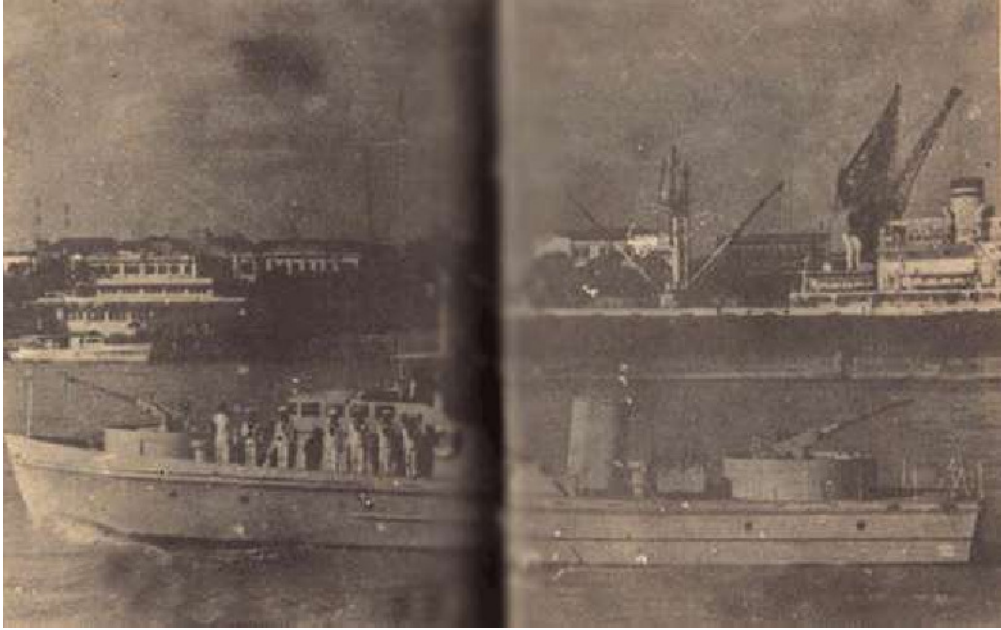
သင်္ဘောထွက်ခွာခွင့် အမိန့်နှင့်အတူ ညွှန်ကြားချက်တခုပါ ပူးတွဲပါလာသည်။ ၎င်းမှာ တိုက်ရေယာဉ် ၁၁၀ က ဖမ်းဆီးထားရှိပြီးဖြစ်သည့် ငါးခိုး ‘တန်ကေး’ များကို ရန်ကုန်သို့ ယူဆောင်ရန်အတွက် သင်္ဘောသား ၉ ဦးကို မြိတ်မြို့သို့ ခေါ်ဆောင်သွားရန် ဖြစ်၏။ ကျွန်တော့် သင်္ဘော၏ အင်အားမှာ အရာရှိ ၃ ဦး၊ အခြားအဆင့် ၁၅ ဦး၊ ပေါင်း ၁၈ ယောက် ဖြစ်သည်။ ယခု သင်္ဘောကြိုစီးမည့် ခရီးသည် သင်္ဘောသား ၉ ဦးနဲ့ဆိုသော် လူ စုစုပေါင်း ၂၇ ဦး ဖြစ်လာတော့သည်။

နိုဝင်ဘာလ ၂၅ ရက်နေ့တွင် အမိန့်ရရှိခဲ့သည်။ ခရီးကြိုလိုက်မည့် သင်္ဘောသား ၉ ဦးသည် နိုဝင်ဘာ ၂၆ ရက်နေ့တွင် သင်္ဘောပေါ် ရောက်ရှိလာကြကာ သတင်းပို့သည်။ နိုဝင်ဘာ ၂၇ ရက်နေ့သည် အမျိုးသား အောင်ပွဲနေ့ ဖြစ်ခြင်းကြောင့် ရုံးပိတ်ရက် ဖြစ်သည်။ နိုဝင်ဘာ ၂၈ ရက်နေ့သည် သင်္ဘောထွက်ရမည့်နေ့ ဖြစ်၏။

ပင်လယ်သွား ရေယာဉ် တစ်ပေါ်တွင် အရေးကြီးခဲ့လျှင် အသုံးပြုရန်အတွက် အသက်ကယ် ပစ္စည်းများ ပါရှိရသည်။ အသက်ကယ် ပစ္စည်း ဟူသည်မှာ အသက်ကယ်အင်္ကျီ၊ ခါးပတ်ဘောကွင်း၊ ဖောင် တို့အစ အသက်ကယ်လေ့အထိ ပါဝင်ရသည်။ ထို အသက်ကယ် ပစ္စည်းများသည် လူအားလုံးအတွက် အလုံအလောက် ပါရှိစေရမည် ဟူသည်မှာ ချမှတ်ထားသော ‘မူ’ ဖြစ်၏။ သို့သော် မည်သည့် သင်္ဘောမျှ ချမှတ်ထားသည့်မူအတိုင်း အတိအကျ လိုက်နာခြင်း မရှိကြပါ။ သို့သော် လိုက်နာသည် မလိုက်နာသည်မှာ ပဓာနမဟုတ်။ မူသည် မူသာဖြစ်သည်။ မလိုက်နာ၍ အကြောင်းတစုတရာသာ ဖြစ်ခဲ့သော် ‘မူ’ က စကား ပြောလိမ့်မည်သာ ဖြစ်သည်။ သင်္ဘော မထွက်မီ ရက်သည် ရုံးပိတ်ရက် ဖြစ်နေခြင်းသည်လည်း မှုနှင့်မဆိုင်။ သင်္ဘောထွက်သည့် တန်နက်ခင်းလုံးတွင်လည်း အရာရှိများ ကိုယ့်လုပ်ငန်း တာဝန် ကိုယ်စီနှင့် အလုပ်ရှုပ်နေကြပါသည်ဟူသော ဖြေရှင်းချက်သည်လည်း လုံလောက်သော ဖြေရှင်းချက်မဟုတ်။ တရားဥပဒေ ဆိုသည်မှာ တိကျ၏။ လူသားသည် မတိကျ။ အားနည်းချက်၊ ချွတ်ယွင်းချက်များ ကိုယ်စီ ရှိကြသည်။ သို့သော် တရား

ဥပဒေက လူသား၏ အားနည်းချက်၊ သတိလစ်ဟင်းချက်ကို ခွင့်လွှတ်လိမ့်မည် မဟုတ်ပါပေ။ ဤသည်များမှာ နောင်တွင် တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ နှစ်မြုပ်မှုနှင့်စပ်လျဉ်း၍ စစ်တရားခုံကို ရင်ဆိုင်ရသည်တွင်မှ ကျွန်တော် ရရှိလာသော အသိတရားများသာ ဖြစ်ပါသည်။ အပိုလူ ဇဉ်း အတွက် အသက်ကယ်ပစ္စည်း အပိုမယူဘဲ ပင်လယ်ပြင်သို့ ထွက်ခဲ့သည် ဆိုသည့်အချက်မှာမူ ငြင်းမရသော အမှန်တရား ဖြစ်ပါသည်။

■ - ❏ - ■



အလျား ၈၃ ပေရှိ တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ ကို ရန်ကုန်မြစ် အတွင်း တွေ့မြင်ရပုံ။

### ၃။ ပင်လယ်ပြင်သို့ ထွက်ခဲ့ပြီ။

နိုဝင်ဘာလ၏ ရာသီဥတုသည် သာယာသည်။ သာမန်အားဖြင့် ပင်လယ်ပြင်တွင် လှိုင်းလေ မရှိနိုင်။ ရန်ကုန်မြစ်ဝမှ ထွက်၍ ထားဝယ် အလွန် မလိကျွန်းအထိသာ ပင်လယ်ပြင်ကို ဖြတ်ရန်ရှိသည်။ မလိကျွန်းရောက်လျှင် တနင်္သာရီ ကမ်းရိုးတန်းနှင့် ကျွန်းများ ကြားတွင်သာ မြိတ် ရောက်သည်အထိ ဆက်လက်ခတ်မောင်းသွားရန် လိုသည်။ မလိကျွန်း ထိပ်တွင်လည်း တိုက်ရေယာဉ် ၁၁၀ က ကျွန်တော့် သင်္ဘောကို စောင့်ကြည့်နေမည် ဖြစ်သည်။ သင်္ဘောမထွက်မီ နှစ်ရက် အလိုတွင် တိုက်ရေယာဉ် ၁၁၀ ၏ စစ်ရေယာဉ်မှူးထံမှ ဖြစ်နိုင်လျှင် သူ့ ဇနီးဖြစ်သူအား စစ်ရုံးတွင် ခွင့်တောင်း၍ တင်ဆောင် ခေါ်ယူလာစေလိုကြောင်း ကြိုးမဲ့ကြေးနန်းဖြင့် အကြောင်းကြားသည်။ မူလ အနေအထားတွင် သင်္ဘောပေါ်တွင် အမျိုးသမီး တဦးကို တင်ဆောင် ခေါ်ယူရန် ဟူသည်မှာ မလွယ်ပါ။ လူအပို ကိုးယောက်ကို တင်ဆောင်ခေါ်သွားရမည်ဟု ညွှန်ကြားချက် ရရှိသည့်အခါ ဗိုလ်ကြီး ဝှမ်းစိန်၏ ဇနီးကို တင်ဆောင်ရန် လုံးဝ မဖြစ်နိုင်တော့သည်ကြောင့် သူ့ကိုစွဲကို ကျွန်တော် လုံးဝ ထည့်မစဉ်းစားတော့ပါ။ ဗိုလ်ကြီး ဝှမ်းစိန် ကံ ကောင်းသွားသည်လော၊ ကံ ဆိုးသွားသည်လော ကျွန်တော် အတပ်မပြောနိုင်ပါ။ စောစောစီးစီး မုဆိုးဖို ဖြစ်ရမည့်ကိန်းတော့ လွဲသွားပါသည်။

နံနက်စာ ထမင်းစားချိန်အထိ သင်္ဘောပေါ် ကျွန်တော် ရောက်ခဲ့သည်။ သင်္ဘောမှာ ထွက်ခါနီးသည်ကြောင့် ပစ္စည်းများ တင်ချ လွယ်စေ ရန်အတွက် ဆိပ်ခံ ဗောတံတားတွင် ကပ်လျက်သား ချည်နှောင်ထား၏။ ဗောတံတားထိပ်မှ ကျွန်တော် ဆီးကြည့်လိုက်သည်တွင် တိုက်ရေယာဉ် ၁၀၃ သည် ပုစွန်တောင် ချောင်းဝဘက်ဆီသို့ ဦးတည်လျက် လှိုင်းအထထွင် ရွရွကလေး ဦးဆတ်မော့သည်ကြောင့် တာလွတ်ရန် တာစုနေသော ပြိုင်မြင်း တကောင်အလား ပင်လယ်ထွက်ရန် စိတ်အားသန်နေပုံ ရသည်။

နံနက်စာကို သင်္ဘောတွင် စားသောက်ကြသည်။ ဗိုလ်စောဦး၊ ဗိုလ်သန်းလွင်နှင့် ကျွန်တော်တို့ သုံးဦးသာ အတူစားကြ၏။ ထမင်းစား နေရင်း ဆိပ်ခံဗောပေါ်တွင် ရပ်နေသည့် ကိုယ်ဝန်အရင့်အမာနှင့် အမျိုးသမီးတဦးကို သတိပြုမိသည်။ အမျိုးသမီးသည် ထဘီအပြာကို ဝတ်ဆင်ထားသည်လည်း ဖြစ်ခြင်းကြောင့် ရေတပ်မှ အရပ်သူ စာရေးမတဦး ဖြစ်ရမည်ဟု ကျွန်တော်သိသည်။

‘အဲဒီ အမျိုးသမီးက ဘယ်သူလဲဗျ ဗိုလ်စောဦး’

ဗိုလ်စောဦးသည် စားသောက်ရာမှ သမင်လည်ပြန် လှည့်ကြည့်ရင်း

‘ဪ ... အဲဒါက တပ်သား စက်ဝှမ်းရှိန်ရဲ့ ဇနီးပါ။ သူက ရေတပ် စစ်လက်နက်တပ်မှာ လုပ်တယ်လေ။ သူ့ယောက်ျားကို လာနှုတ်ဆက် တာပါ’

အခွင့်သင့်သည်ကြောင့် ဇနီးသည်တဦးက သူ့လင်တော်မောင် ပင်လယ်ထွက်မည်ကို ဆိပ်ကမ်းတွင် လာရောက်နှုတ်ဆက်ခြင်း ဖြစ်သည်။ ကျွန်တော်သည် အိမ်တွင် ကျန်ရစ်ခဲ့သော ဇနီးနှင့် သားသမီးတို့ကို ဖျတ်ခနဲ သတိရမိသည်။ ထိုအချိန်၌ ကျွန်တော့်တွင် သားတယောက်၊ သမီးတယောက် ထွန်းကားပြီးခဲ့သည့်ပြင် ဇနီးသည်တွင် တတိယ သမီးကို ကိုယ်ဝန်ဆောင်လျက် ရှိနေပြီ။ ဗိုလ်ကြီးစောဦး၏ အိမ်ထောင်နှင့် မိသားစု အခြေအနေကိုမူ ကျွန်တော် သိပ်မသိ။ ဗိုလ်သန်းလွင်မှာမူ လူပျို အရာရှိငယ် တဦးသာ ဖြစ်သည်။

ထမင်းစားသောက်ပြီးသည့်နောက်တွင် ဗိုလ်စောဦးနှင့် ဗိုလ်သန်းလွင်တို့က သင်္ဘောကို လှည့်ပတ်စစ်ဆေး ကြည့်ရှုကြသည်။ သင်္ဘော သား အားလုံးကို တန်းစီစေ၍ တဦးစီ အမည်ခေါ်ကာ စစ်ဆေးသည်။ ထို့နောက် သင်္ဘောထွက်ရန် အသင့်ဖြစ်ကြောင်းကို ဗိုလ်စောဦးက ကျွန်တော်ထံ သတင်းပို့သည်။ ကျွန်တော်က သူ့အား လူတန်းဖြုတ်ခွင့် ပေးပြီး သင်္ဘောဆိပ်ကမ်းမှ ခွာရန်အတွက် အသင့်ပြင်ဆင်ရန် အမိန့်ပေးလိုက်၏။ စက်ခန်းရဲဘော် အသီးသီး၊ ကုန်းပတ် ရဲဘော်အသီးသီးတို့သည် မိမိတို့၏ အလုပ်တာဝန်ကိုယ်စီ ရှိရာတွင် ဝင်ကြသည်။ ရေယာဉ် စက်မကြီးများသည် အသက်ဝင်နိုးကြားလာသည်။ ခေါင်းတိုင်မှ ဖြူဖွေးသော မီးခိုးများသည် တလူလူ လွင့်လျက် ရှိသည်။ သင်္ဘော၏ ဦးကြိုး၊ ပဲ့ကြိုး၊ ခါးကြိုးများကို ဖြုတ်ပြီးသည်နှင့် တပြိုင်နက် သင်္ဘောသည် ရေတပ်ဆိပ်ခံဗောတံတားမှ ခွာခဲ့တော့ သည်။ ၁၉၅၆ ခု၊ နိုဝင်ဘာ ၂၈ ရက်နေ့ ၁၃၁၅ နာရီ ဖြစ်သည်။

ဆိပ်ကမ်းမှ ခွာသည်နှင့် ဆိပ်ကမ်းမှခွာကြောင်းကို ကြိုးမဲ့ကြေးနန်းဖြင့် အစီရင်ခံရန် ကြိုးမဲ့ကြေးနန်း ဆက်သွယ်ရေး တပ်သားအား က/န ရေးပေးလိုက်သည်။ ဆက်သွယ်ရေး တပ်သား၏ အမည်မှာ ခင်မောင်လတ် ဖြစ်သည်။ ကျွန်တော်က သူ့အား

‘ဟေ့ ... ခင်မောင်လတ်၊ မင်း သင်္ဘောမထွက်မီက ရာသီဥတု ခန့်မှန်းချက် သတင်း တောင်းခဲ့သေးသလား’ ဟု မေးလိုက်သည်။

‘ကျွန်တော် သွားတောင်းတယ် စီအို၊ မလာသေးဘူးလို့ ပြောတယ်၊ ခဏနေမှ ကျွန်တော် ထပ်တောင်းကြည့်မယ်၊ ဒါမှမဟုတ် ညနေ အသံလွှင့်ချိန်မှာ ဖမ်းပေးပါမယ်’

‘အေး ... ကောင်းပြီ၊ ရရင် ငါ့လာပြော၊ ဘာမှတော့ သိပ်ထူးမှာ မဟုတ်ပါဘူး’

ကျွန်တော်သည် သူ့ကိုပြောဆဲ ကိုယ့်ဘာသာ ကိုယ်ပြောရင်း မှတ်ချက်ပေးပါသည်။ နိုဝင်ဘာ၏ ရာသီဥတု ဆိုသည်မှာ ပင်လယ်ပြင်တွင် ထူးခြားချက် မရှိ။ လှိုင်းလေ ငြိမ်သက်မြဲဟု သိရှိနေကျ ဖြစ်သည်။

ကျွန်တော်သည် ပဲစင်ထက်တွင် အတန်ကြာ နေပြီးမှ ဗိုလ်စောဦးကို လွဲထားခဲ့ကာ အဝတ်အစား လဲလှယ်ရန် အောက်ထပ် အရာရှိရိပ်သာ အခန်းတွင်းသို့ ဆင်းလာခဲ့သည်။ အရာရှိ ရိပ်သာအခန်းမှာ ပဲစင်အောက် တည့်တည့်တွင် ရှိ၍ ကျဉ်းမြောင်းသော အခန်းငယ်ကလေး ဖြစ်သည်။ အိပ်စင် နှစ်စင်ရှိသော်လည်း သာမန်အားဖြင့် ရာသီဥတု ကောင်းလျှင် ကျွန်တော်တို့ မအိပ်ကြ။ ပူအိုက် ပိတ်လှောင်

နေသောကြောင့် ပဲ့စင်၏ နောက်ဘက် ကုန်းပတ်ပေါ်တွင်သာ ခေါက်၍ရသော အိပ်စင်ဖြင့် အိပ်လေ့ ရှိကြသည်။ အရာရှိ ရိပ်သာ အခန်းမှာ ကျပ်ရသည့်အထဲ ရေခဲသေတ္တာကြီး တလုံးကလည်း ရှိသေးသည်။ ရိပ်သာခန်းတွင် မီးခဲသေတ္တာငယ် တလုံးရှိသည်။ အရေးကြီးသော စာရွက်စာတမ်းများနှင့် တပ်ဆောင်ငွေကို သိမ်းဆည်းရာ ဖြစ်သည်။ အရာရှိများအတွက် ထုတ်ပေးထားသော ဒသမ ၄၅ ခြောက်လုံးပြူး နှစ်လက်သည်လည်း မီးခဲသေတ္တာတွင်း၌ပင် ရှိသည်။ အရာရှိရိပ်သာနှင့် မီးဖိုစားသောက်ဆောင်တို့ကို တံခါးတချပ်ဖြင့် ပိတ်ကာထားသည်။ ရေဦးပိုင်းအခန်းတွင် ရဲဘော်များ အိပ်ကြသည့် အိပ်ခန်းနှင့် အိမ်သာခန်းတို့ ရှိသည်။ အရာရှိ ရိပ်သာခန်းတွင်းဝယ် အိမ်သာငယ်တလုံး သီးသန့် ရှိသည်။ ရေချိုးခန်း ဟူ၍တော့ မရှိ။ ရေချိုးလျှင် အရာရှိနှင့် ရဲဘော် အားလုံး ကုန်းပတ်နောက်ပိုင်းတွင်သာ ချိုးကြသည်။ အရာရှိရိပ်သာ၏ နောက်ဘက် ပဲ့ပိုင်းသည် စက်ခန်းမကြီး ဖြစ်၏။ စက်ခန်းနောက်ဘက်တွင် ပစ္စည်း သိုလှောင်ခန်းသာ ရှိတော့သည်။ သင်္ဘောမှာ သေးငယ်လှသည်။ နေရထိုင်ရ ကျပ်တည်း ဖြတ်သိပ်လှသည်။ ကျဉ်းမြောင်းလှသည်။ အရာရှိနှင့် ရဲဘော်များ မှာ မလွှဲမရှောင်သာ ခူးတိုက် ပေါင်တိုက် နေရသည်။ သို့သော်လည်း ဤမျှ သေးငယ် ကျဉ်းမြောင်းသော တိုက်ရေယာဉ်များ ပေါ်တွင်ပင် အရာရှိနှင့် ရဲဘော်များသည် ဘေးအန္တရာယ်အမျိုးစုံ၊ ဒုက္ခမျိုးစုံကို ပျော်ပျော်ကြီး ခံယူရင်း တိုင်းပြည်တာဝန်ကို ကျေပွန်စွာ ထမ်းဆောင် ကြသည်။ ရေယာဉ်လေး မည်မျှပင် သေးငယ်စေကာမူ ပင်လယ်ကူးရန် ရဲရဲဝံ့ဝံ့ ထွက်ခဲ့ကြတော့သည်။

အောက်ထပ် ကုန်းပတ်တွင် အဝတ်အစား လဲလှယ်ပြီး အထက် ကုန်းပတ်သို့ ကျွန်တော် ပြန်တက်လာခဲ့သည်။ အဝတ်အစား လဲသည် ဆိုရာတွင် ခြေအိတ်၊ ဖိနပ်များကို ချွတ်ပြီးနောက် ခြေညှပ်ဖိနပ် လဲလှယ်စီးခြင်း၊ အအေးဒဏ် ကာကွယ်ရန်အလိုငှာ အပေါ်မှ အနွေးထည် ဂျာကင်အနက် (Battle Blouse) ထပ်ဝတ်ခြင်းသာ ဖြစ်ပါသည်။ ကိုယ်အောက်ပိုင်းတွင် ဘောင်းဘီတို အဖြူကိုသာလျှင် ဝတ်ဆင် ထားပါသည်။

ဗိုလ်စောဦးနှင့် ဗိုလ်သန်းလွင်တို့ကို အဝတ်အစား လဲလိုလျှင် လဲကြရန် ပြောလိုက်ပြီး ပဲ့စင်တွင် ကျွန်တော်က တာဝန်ယူလိုက်သည်။ သင်္ဘောသည် သီလဝါကို ကျော်ဖြတ်ခဲ့ပြီ ဖြစ်သည်။ ဗိုလ်စောဦးတို့ အောက်ဘက်သို့ ဆင်းသွားကြသည်။ ကျွန်တော်က မှန်ပြောင်းကို လည်တွင် ချိတ်ကာ ရေတွင်ရှိသည့် ရေကြောင်းပြ ဇော်ယာကို မျှော်ကြည့်မိသည်။ သင်္ဘောကုန်းပတ် ရေပိုင်း အမြောက်ကြီးတွင် ရဲဘော် တစ်စုထိုင်နေကြသည်။ သူတို့၏ ဦးခေါင်းပိုင်းကို ပဲ့စင်ထက်မှ မြင်နိုင်သည်။ အမြောက်ကြီး နှစ်လက်စလုံး၏ အောက်ခြေခုံက ‘ပ’ သဏ္ဍာန်ရှိ သံမဏိပြားဖြင့် ဝိုင်းကာထားသည်။ အမြောက်ပစ်လျှင် လွင့်စင် ထွက်မြဲဖြစ်သော ယမ်းတောင့်ခွံများကို ထန်းသိမ်းထားရန်နှင့် လှိုင်းလေကြီးလျှင် လူးလိမ့်ကျမသွားစေရန် အတွက် အတားအဆီး တခုအနေဖြင့် တပ်ဆင်ထားခြင်းဖြစ်၏။ အမြောက် ရေပိုင်းတွင် ရဲဘော်များ ရိပ်သာသို့ဆင်းသည့် အံ့ဖုံးတံခါးနှင့် လှေကားရှိသည်။ ထိုရေတွင်မူ ကျောက်ဆူးသာလျှင် ရှိတော့သည်။ သင်္ဘောဦး အလံတိုင်သည် ရေကြောင်းပြ ဇော်ယာတခုကို တည့်မတ်စွာ ချိန်ထားပြီး တက်မကိုင်က ရေယာဉ်လမ်းကြောင်းကို ထိန်းကိုင်ထား၏။ စင်ရော်ငှက် တအုပ်သည် သင်္ဘော၏ ဂယက်တွင် ပေါ်လာသည့်ငါးများကို ထိုးသုတ်စားရန်အတွက် သင်္ဘောနောက်မှ ထပ်ကြပ်မကွာ လိုက်ပါပျံ့ဝဲလာကြသည်။ ထိုစဉ်တွင် ကျွန်တော့် နားတွင်း၌ ဂီတာသံနှင့် တေးဆိုသံ တခု ဝင်လာသည်။

'There's a river called the river of on return'

ပြန်လမ်းမရှိသော မြစ် ဟူသည့် အင်္ဂလိပ် သီချင်းပင် ဖြစ်သည်။ ထိုအချိန်က သီချင်းမှာ ပေါ်ခါစ ဖြစ်သည်။ River of no Return ဇာတ်ကားတွင် မင်းသမီးချော မာရီလင်မွန်ရီး သီဆိုထားခြင်းကြောင့် နာမည်ကြီး သီချင်းအဖြစ် ရေပန်းစားနေချိန်ဖြစ်၏။ ယခု သင်္ဘောဦးအမြောက်စင်ဝိုင်း အတွင်းမှနေလျက် ဂီတာတီးကာ ဆိုနေသူမှာ ကြိုးမဲကြေးနန်းဆက်သွယ်ရေး တပ်သား ခင်မောင်လတ် ဖြစ်သည်။

‘ဟဲ့ကောင် ခင်မောင်လတ်၊ နိမိတ်မရှိ နမာမရှိနဲ့ ဘာသီချင်းတွေ ဆိုနေတာလဲကွ’

ဟု ကျွန်တော်က ပဲ့စင်ထက်မှနေ အော်ဟစ်လိုက်ရာ သီချင်းဆို တိတ်သွားတော့သည်။ သူသည် လူငယ်ကလေး ကပြားလေး တဦး ဖြစ်သည်။ လူငယ်ကြိုက် သီချင်းကို သူ့ဘာသာ အပျင်းပြေ ဆိုခြင်းသာ ဖြစ်၏။ ကျွန်တော်ကလည်း အတိတ်နိမိတ်ကို စွဲလမ်းစွာ ယုံတတ်သူ တဦးမဟုတ်ပါ။ သို့သော် ဤ သီချင်းစာသားနှင့် ဤချိန်ခါသည် ပန်မရာ အထာမကျ ဟူ၍ စိတ်က အလိုလို ထင်မိခြင်း ကြောင့် သူ့အား ကြိမ်းမောင်းလိုက်ခြင်းသာ ဖြစ်သည်။

ထိုအချိန်တွင် ဗိုလ်စောဦးလည်း ပဲ့စင်ထက် ပြန်ရောက်လာပြီ ဖြစ်ခြင်းကြောင့် ကျွန်တော် အမှတ်မထင် ဒေါသဖြစ်သွားသည်ကို သူက သတိပြုမိသည်။ ကျွန်တော်က ...

‘ဘာလဲ မသိဘူးဗျာ၊ ဒီပြင် ဆိုစရာ သီချင်းတွေ ရှိရဲ့သားနဲ့ ဒီလိုအချိန်မျိုးမှာ ဒီသီချင်းမှ ရွေးဆိုရတယ်လို့’

ဟု ဒေါသဖြစ်ခြင်းကို အရှက်ပြေကာကွယ် ပြောမိ၏။ ဗိုလ်စောဦးကမူ ပြုံး၍သာလျှင် နေသည်။ သူက ...

‘ကဲ ... စီအို အနားယူပါဦး၊ ချိုင်းနားဘောကာ ရောက်ရင် ကျွန်တော် ပြောပါမယ်’ ဟု ဆိုသည်။

ကျွန်တော်သည် ပဲ့စင်ထက်မှဆင်းခဲ့ပြီး အထက်ကုန်းပတ်အလယ်ရှိ တခုတည်းသော ပဲ့အိမ်အတွင်းသို့ ဝင်ခဲ့သည်။ ပဲ့အိမ်တွင်းတွင် ကြိုးမဲ ကြေးနန်း ဆက်သွယ်ရေးစက်နှင့် ရေကြောင်းသုံး မြေပုံ (Chart) များထား၍ ရေကြောင်း ရေးဆွဲထားသော စားပွဲငယ် တခုရှိသည်။ ထို ပဲ့အိမ်ငယ်မှာ မိုးလေ လုံခြုံရာ နေရာဖြစ်သည်။ ပဲ့အိမ်တွင်း၌ တက်မကိုင် ဘီးနှင့် သံလိုက်အိမ်မြောင် တခုရှိသော်လည်း ကျွန်တော်တို့က အသုံးမပြုကြ။ ပဲ့စင်ထက်မှ တက်မကိုင်ဘီးနှင့် သံလိုက်အိမ်မြောင်ကိုသာ သုံးကြသည်။

ကျွန်တော်သည် လိုအပ်သော မြေပုံကို ရွေးထုတ်ယူပြီး သွားရမည့် ခရီး၏ ဦးတည်လမ်းကြောင်းကို ရေးဆွဲတွက်ချက်နေမိသည်။ ကျွန်တော် သွားလိုသည်မှာ ထားဝယ်စွန်း ရုပ်မော်အလွန်မှ မလိကျွန်းဆီသို့ ဖြစ်သည်။ သို့သော် လမ်းခရီးတွင် Moscos Islands ခေါ် လောင်းလုံ ဘုတ်ကျွန်းစုတစ်ခုကို ညအခါတွင် ဖြတ်ရမည်။ သို့ကြောင့် ကျွန်တော်က ညခရီးစဉ် စိတ်ချစေရန်အတွက် ကမ်းခြေရှိ ကျွန်းစု များနှင့် ဝေးနိုင်သမျှ ဝေးကွာစေရန် ချိုင်းနားဘေကာမီးပြမှ ဦးတည်ရေကြောင်း ၁၃၅ ဒီဂရီတွင် ပုံမှန်ရေကြောင်းထား ရေးဆွဲလိုက်သည်။ သို့ ရေးဆွဲနေစဉ် ကျွန်တော့် မျက်စိတွင် သင်္ဘော၏ ယာဘက် ဦးဆီ၌ မီးပြဗောတခုကို မြင်မိသလို ရှိ၏။ ဖဲယားဝေး (လမ်းသာယာ) မီးပြဗောပင် ဖြစ်၏။ ဤတွင် တစ်တရားကို သတိရကာ ပဲ့စင်ထက်သို့ ပြန်တက်ခဲ့သည်။

‘ဗိုလ်စောဦး၊ လော့(ဂ)လိုင်း (Log Line) ချဖို့ ပြင်ဗျာ’

‘ရဲ့ပဲ ချတော့မယ်လား စီအို၊ ချိုင်းနားဘေကာ မီးပြသင်္ဘောကျမှ ချမလားလို့’

(Log Line) ဆိုသည်မှာ ရေမိုင်နှုန်း တိုင်းထွာသော ကိရိယာ ဖြစ်သည်။ သင်္ဘော၏ စက်အရှိန်က ခုတ်မောင်းပေးသည့် မိုင်နှုန်းသည် ရေတွင် တကယ်ပေါက်သော မိုင်နှုန်းနှင့် ကိုက်ညီလေ့ မရှိပါ။ သင်္ဘောစက် ပန်ကာလည်ပတ်မှုက ရေမိုင် ၁၀ မိုင်နှုန်း ပေါက်သည်ဟု တွက်ဆထားသော်လည်း လှိုင်းလေ အခြေအနေပေါ်တွင် တကယ်ပေါက်သော မိုင်နှုန်းက တည်နေသည်။

ရေနှင့် လေက သင်္ဘောနောက်မှ တွန်းပို့နေလျှင် ၁၀ မိုင်မက ခရီးပေါက်သည်။ ရေနှင့် လေက ဦးဘက်ဆီမှ တိုက်၍ ဆန့်ကျင်နေပါလျှင် သင်္ဘောစက်က ၁၀ မိုင်ဆိုသော်လည်း ၈ မိုင် ၉ မိုင်မျှသာ ခရီးပေါက်လေ့ရှိသည်။ ထို့ကြောင့် ရေမိုင်နှုန်းကို တွက်ယူရာ၌ သင်္ဘော စက်မကြီး ပန်ကာလည်ပတ်မှုကို အားကိုးသည်ထက် ရေမိုင်တိုင် ကိရိယာကို အားကိုးသည်က ပိုမိုမှန်ကန်သည်။ ကျွန်တော့်အား လှေပြောင်းပေးသည့် ဗိုလ်ကြီး ဝင်းသိမ်းမောင်က သင်္ဘောရှိ ရေမိုင်တိုင်း ကိရိယာသည် မမှန်။ တခါတရံ ကပ်နေသည်ဟု ပြောကြား ခဲ့သည့်အတွက် ရေမိုင်တိုင်းကိရိယာကို စမ်းသပ်ရန် အမိန့်ပေးလိုက်ခြင်း ဖြစ်သည်။ စက်အရှိန်ကိုလည်း လော့(ဂ)လိုင်း ချရန် လျှော့ လိုက်သည်။

ဗိုလ်ကြီးစောဦးသည် သင်္ဘောပဲ့ပိုင်းသို့ သွားပြီး လော့(ဂ)လိုင်း ချခြင်းကို ကြီးကြပ်နေသည်။ သူက ချပြီးကြောင်း သတင်းပို့သည်နှင့် တပြိုင်နက် ကျွန်တော်က စက်အရှိန်ကို ခုတ်မောင်းမြှင့်နှုန်းအထိ ရောက်အောင်တင်လိုက်သည်။ စက်အရှိန် တင်၍ ငါးမိနစ်မျှပင် မကြာ သေးချေ။ လော့(ဂ)လိုင်း ပြတ်သွားပြီဖြစ်ကြောင်း ကျွန်တော့်အား သတင်းပို့လာသည်။ လော့(ဂ)လိုင်း ပြတ်သည်မှာ အရေးကြီးတန်သ လောက် မကြီးသော်လည်း စာရေး၍ အစီရင်ခံရဦးမည့် ကိစ္စတခု ဖြစ်သည်။ နိုင်ငံတော်၏ ပစ္စည်းတခု ရေတွင်ကျ၍ ဆုံးရှုံးခြင်း မဟုတ် ပါလော။

လောလောဆယ်တွင်မူ ကျွန်တော်က က/န ဖြင့် အစီရင်ခံရပေမည်။ လော့(ဂ)လိုင်းချရာတွင် ပြတ်သွားကြောင်း က/န ဖြင့် ကြိုတင် အစီရင်ခံရန်အတွက် စောစောက ဂီတာတီးနေသည့် တပ်သား ခင်မောင်လတ်အား အခေါ်ခိုင်းလိုက်ရာ မျက်စိမျက်နှာပျက်လျက် ရောက် လာသည်။

‘မင်းက ဘာဖြစ်နေတာတုံး ခင်မောင်လတ်’

‘ကျွန်တော် လှိုင်းနည်းနည်းမူးလို့ပါ စီအို၊ ဘာမှ မဖြစ်ပါဘူး’ ဟု ဆိုသည်။

‘ဘာကွ လှိုင်းမူးတယ် ဟုတ်လား၊ ဒါ ပင်လယ်မှ မရောက်သေးတာ၊ ရန်ကုန်မြစ်ဝပဲ ရှိသေးတယ်၊ မင်းက ဘာကြောင့် လှိုင်းမူးနေရတာ လဲ၊ နောက်ပြီး ဘယ်မှာလဲလှိုင်း၊ ရော့ ဒီ က/န ကို အခုပို့လိုက်’ ဟု ဆိုကာ က/န ကိုသူ့အား ပေးလိုက်သည်။ သူသည် ဒေသဒေသဖြင့် ရေဒီယို ဆက်သွယ်ရေးစက် ရှိရာသို့ ထွက်သွားသည်။

ကျွန်တော်သည် ဇာတိအားဖြင့် အထက် အညာသား၊ တိကျစွာ ပြောရလျှင် ရွှေဘိုသား ဖြစ်သည်။ ရွှေဘိုမြို့ ဆိုသည်မှာ ချောင်းနား၊ မြစ်နား မနီးသည့် ကုန်းခေါင်ခေါင် မြို့၊ လှေ သမ္ဗန် သင်္ဘောဆိုသည်ကို ငယ်စဉ်က မမြင်ဖူးခဲ့။ လှိုင်း ဆိုသည်မှာလည်း မတွေ့ဖူးခဲ့။ ကျွန်တော်ရေတပ်ဝင်စက လှိုင်းနှင့် လှိုင်းမူးခြင်း ဝေဒနာကို ဝါရင့်ရေတပ်သားကြီးများ ပြောသံ ကြားရသည်နှင့်ပင် ကြောက်ခဲ့ရသည်။ နောင် ကိုယ်တိုင် ပထမဆုံး ပင်လယ်ထွက်ရသည့်အခါလည်း စိုးရိမ်စိတ်ကြီးစွာနှင့် ထွက်၍သာ လာခဲ့ရသည်။ ပင်လယ်ပြင်ရောက်သည် တွင် ကျွန်တော့်ထက် ဝါရင့်သော သင်္ဘောသားများ တယောက်ပြီးတယောက် လဲကျလျက် လှိုင်းမူးခြင်း၊ အော့အန်ခြင်း ဝေဒနာ ခံစားနေရသည်ကို မြင်ရသည့်အခါတွင်လည်း ပို၍ ကြောက်နေခဲ့သည်။ ‘ငါဘယ်တော့မှမလဲ၊ ဘယ်တော့ အန်မလဲ’ ဟူသော စိုးရိမ်စိတ် နှင့် ရခိုင်ပြည် စစ်တွေမြို့ ရောက်သည်အထိ လှိုင်းမူးတော့မှ ‘အင်း ... ငါ လှိုင်းမူးတတ်ပါလား’ ဟု မိမိကိုယ်ကို သိရတော့၏။ ရေယာဉ်တစင်းပေါ်တွင် လုံးဝ လှိုင်းမူးတတ်သူ အနည်းအကျဉ်းတော့ ပါစမြဲဖြစ်သည်။ အချို့မှာ ခဏသာလျှင် လှိုင်းမူးလျက် ရက် အနည်းငယ်အတွင်း မမူးတော့ဘဲ အကျင့်ရသွားသည်။ အချို့မှာ ပင်လယ်ထွက်တိုင်း လှိုင်းမူးသည်ချည်းသာဖြစ်၏။ လှိုင်း မရှိပါဘဲလျက် ရေပြာကို မြင်ကာမျှနှင့် မူးသူလည်း ရှိသေးသည်။ ခင်မောင်လတ်လို လူစားမျိုးကမူ နောက်ကျိသော ရေဝါတွင်ပင် လှိုင်းမူးနေ ပေပြီ။

‘ချိုင်းနားဘေကာ ရောက်ပြီ စီအို’

ဗိုလ်စောဦးက သတင်းပို့ချိန်မှာ ညနေ ၁၇၃၀ နာရီခန့်တွင် ဖြစ်၏။



ဦးတည်ရေးကြောင်း ၁၅၃ ဒီဂရီ မောင်းဗျာ၊ စက်မကြီးကိုလဲ ရီဗော်လူးရှင်း (တမိနစ်လျှင် ပန်ကာလည်ပတ်နှုန်း) ၁၃၀၀ မှာထား၊ မိုင်နှုန်းကိုတော့ ၉ မိုင်နှုန်းထားတွက်ဗျာ၊ ချာတ် (Chart - ရေကြောင်းသုံး မြေပုံ ) အိတ်သရီး ဇီးရီးပေါ်မှာ ကျွန်တော် ကိုး(စ) (Course - ဦးတည်ရေးကြောင်း) ဆွဲထားခဲ့ပြီးပြီ’

‘ဟုတ်ကဲ့ စီအို’

‘ကိုး(စ)ပေါ် ရောက်ရင် ထမင်းစားကြစို့ဗျာ၊ ဘရစ်ဂျီပေါ် (Bridge - ပဲ့စင်) မှာ ဗိုလ်သန်းလွင် ထားခဲ့၊ ခင်ဗျားနဲ့ ကျွန်တော် အတူ စားနှင့်ကြမယ်’

ကျွန်တော်နှင့် ဗိုလ်စောဦးတို့ ညစာ စားကြသည်။ ထမင်းစားသည့်နေရာမှာ ကုန်းပတ်ထက် ပဲ့စင်၏ နောက်ဘက်တွင် ရှိသည့် စားပွဲတွင် ဖြစ်၏။ စားပွဲဘေးတွင် ကုလားထိုင်နှစ်လုံး ချသာရုံမျှသာ နေရာရှိ၏။ ဘေးတဖက်တချက်တွင် ခေါက်၍ရသော အိပ်စင် နှစ်စင်ရှိသည်။ ထိုအိပ်စင်တွင်ပင် ကျွန်တော်တို့ အိပ်ကြရသည်။ အရာရှိတဦးမှာ အစဉ် ပဲ့စင်ထက်တွင် ရှိနေရသောကြောင့် ထိုအရာရှိတဝန်ပြီးဆုံးလျှင် ဆင်းလာလျက် နောက်တာဝန်ကျ အရာရှိကို နိုးကာ သူ့ အိပ်ရာတွင် ဝင်အိပ်ကြရသည်။ သင်္ဘောမှာသေး၍ ကျဉ်းမြောင်းလှသည့်အတွက် ကျွန်တော်တို့ သုံးဦးမှာ ပင်လယ်ခရီးတလျှောက် ဤ နေရာတွင်ပင် အိပ်၊ ဤနေရာတွင်ပင် စားကာ၊ ဤ နေရာတွင်ပင် အလုပ်လုပ် ကြရသည်။ ဖြစ်သလို နေထိုင်စားသောက်ကြရ၏။

ထမင်း စားပြီးသောအခါ ဗိုလ်သန်းလွင် ခေတ္တဆင်းလာကာ ထမင်းစားသည်။ သူ့ ကိုယ်စား ဗိုလ်စောဦးက ပဲ့စင် တာဝန်ယူသည်။ ဗိုလ်သန်းလွင် စားသောက်ပြီးသည့်နောက်တွင် သူ အိပ်ချင်လျှင် ဝဲဘက်အိပ်စင်တွင် အိပ်ရန် ကျွန်တော်ကပြောသည်။ ညအခါ ပင်လယ် ခရီးတွင် နိုးနိုးကြားကြား ရှိနေစေရန်အတွက် စောစောက အိပ်ရေးဝအောင် အိပ်ထားကြရပေသည်။ ည ၈ နာရီမှ ၁၂ နာရီအထိ ဗိုလ်စောဦးက တာဝန်ယူရမည် ဖြစ်သည်။ ၁၂ နာရီမှ နံနက် ၄ နာရီ အထိ ဗိုလ်သန်းလွင်က တာဝန်ယူရမည်ဖြစ်သည်။ ကျွန်တော့် တာဝန်မှာ နံနက် ၄ နာရီမှ နောက်တနေ့နံနက် ၈ နာရီအထိ ဖြစ်သည်။ ဗိုလ်သန်းလွင်က မအိပ်ချင်သေး၍ ကျွန်တော်နှင့် အတူထိုင် စကားပြောနေကြသည်။ သူ ဘီလပ်တွင်ရှိစဉ်က အင်္ဂလိပ် ရေတပ်သင်တန်းတွင် တက်ခဲ့ရာ သူ သင်တန်းတက်သည့် သင်္ဘောမှာ လေယာဉ်ပျံတင် သင်္ဘောကြီး ဖြစ်သည်။ သူ သင်တန်းတက်ခဲ့သည့် သင်္ဘောနှင့် ယခုလက်တွေ့ တာဝန်ထမ်းဆောင်ရသည့် သင်္ဘောမှာ ဆင်နှင့် ယုန်ငယ်ပမာ မနှိုင်းယှဉ်သာလောက်အောင် ကွာခြားလွန်းလှသည်။

စကားပြောနေစဉ် ကြိုးမဲ့ကြေးနန်း သတင်းပို့ရန် အချိန် ကျရောက်လာသည်ကြောင့် ကျွန်တော်က သတင်းကို ရေးသည်။ ရေတပ် ပင်လယ်သွား သင်္ဘောများသည် နံနက် ၈ နာရီနှင့် ည ၈ နာရီတွင် အချိန်မှန် သတင်းပို့ရသည်။ သတင်းတွင် မိမိရောက်ရှိနေသည့် တည်နေရာ၏ လက်တီကျု၊ လောင်ဂျီကျု၊ သင်္ဘော ဦးတည် ခုတ်မောင်းရာ အရပ်၏ ဒီဂရီ၊ ရေယာဉ်မိုင်နှုန်း၊ ရာသီဥတု အခြေအနေ စသည်တို့ကို ဖော်ပြရသည်။ ကျွန်တော်က သတင်းရေးပြီးနောက် ကြိုးမဲ့ကြေးနန်း ဆက်သွယ်ရေး တပ်သားအား အခေါ် ခိုင်းလိုက်သည်။ သူ တော်တော်နှင့် ရောက်မလာ။ ရောက်လာသည့်အခါတွင်လည်း သူသည် လုံးဝ ဣန္ဒြေ မဆည်နိုင်လောက်အောင် လှိုင်းမူးနေပြီ ဖြစ်သည်။

‘ရော့ ခင်မောင်လတ်၊ ဒီ က/န ကို ရန်ကုန် ပို့လိုက်’

‘ဟုတ်ကဲ့ စီအို’

သူက ဒယ်ဒယ်ဒယ်နှင့် က/န ကို လှမ်းယူသည်။

‘ဒါထက် စောစောက လော့(ဂ)လှိုင်း ပြတ်သွားတဲ့ သတင်းကော ပို့ပြီးပြီလား’

‘မပို့ ... မပို့ ရသေးဘူး စီအို’

‘ဘာပြုလို့’

‘ရန်ကုန် စတေးရှင်းက ခေါ်လို့မရသေးဘူး စီအို၊ အလုပ်ရုပ်နေတယ်’

‘ဟ ... မင်းဟာ ကြာလှချည်လားကွ၊ ရော့ ဟောဒီက က/န ကိုပါ တပါတည်း ပို့လိုက်၊ ဘာလဲ မင်းက အလုပ် မလုပ်နိုင်အောင် လှိုင်းမူးနေပြီလား၊ အခုမှ ပင်လယ် ရောက်ခါစ ရှိသေးတယ်’

‘မမူးပါဘူး စီအို’

သူက ဟန် မနည်းလုပ်ကာ ပြောသည်။

‘မမူးပါဘူးသာ ဆိုတယ်၊ မင်း ကြည့်ရတာ မသာရုပ် ပေါက်နေတော့တာပဲ၊ အဲဒီ က/န နှစ်စောင်လုံး (Pass) ဖြစ်အောင်လုပ်၊ (Pass) မဖြစ်ရင် မင်း မအိပ်နဲ့ ဟုတ်ကဲ့လား’

‘ကောင်းပါပြီ စီအို၊ ကျွန်တော် သေသေချာချာ စောင့်ပြီး ပို့ပါမယ်’