বর্ষ : ১১ ▶ সংখ্যা : ৪৯ ▶ শনিবার ▶ ২৯ আগস্ট ২০১৫ইং ▶ ১৪ ভাদ্র ১৪২২ বাং ▶ ১৩ জিলক্বদ ১৪৩৬ হিঃ ৪ পৃষ্ঠা ▶ মূল্য : ২ টাকা

পাঠকপ্রিয়তার শীর্ষে

ভিন্ন ধারার সাপ্তাহিক

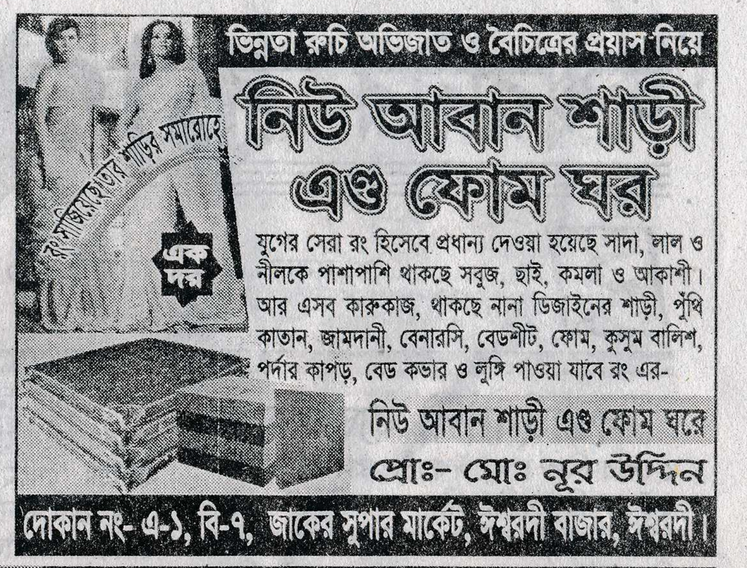
ঈশ্বরদীর কাগজ

মুক্ত চিন্তা ও চেতনার বলিষ্ঠ বহিঃপ্রকাশ

The Weekly Ishurdir Kagoj

E-mail: ishurdirkagoj@gmail.com

Website: www.ishurdirkagoj.blogspot.com



পাকশীতে আন্তর্জাতিক সেতু বিশেষজ্ঞ দলের নেতৃবৃন্দ হার্ডিঞ্জ ব্রিজ পরিদর্শন করছেন।

আরো ২৫ বছর নিরাপদে চলবে হার্ডিঞ্জ সেতু

পাকশীতে আন্তর্জাতিক সেতু বিশেষজ্ঞ দলের সেতু পরিদর্শন ও সেমিনার অনুষ্ঠিত

▶▶ নিজস্ব প্রতিবেদক

প্রাকৃতিক ও নির্মাণ ত্রুটি এবং কোনো প্রকার বিরূপ প্রভাব ছাড়াই পাকশী হার্ডিঞ্জ সেতুর স্থায়ীকাল শতবর্ষ অতিক্রম করায় রেল কর্তৃপক্ষ পাকশী সড়ক ও জনপথের সম্মেলন কক্ষে গত রবিবার দুপুরে সেমিনারের আয়োজন করে। এতে জাপান, কোরিয়া, হাঙ্গেরিয়া, স্পেন, ইন্ডিয়া, বাংলাদেশসহ জাইকা ও আইএবিএসই'র ৫০ সদস্যের একটি প্রতিনিধি দল অংশ নেন। সেমিনারে সভাপতিত্ব করেন ▶▶ পৃষ্ঠা ৩ : কলাম ১

পাকশীতে আন্তর্জাতিক

বাংলাদেশ রেলওয়ের মহাপরিচালক আমজাদ হোসেন।

বক্তব্য দেন সেতু বিশেষজ্ঞ প্রতিনিধি দলের দলনেতা ও প্রধান অতিথি আন্তর্জাতিক সেতু বিশেষজ্ঞ প্রফেসর ড. জামিলুর রেজা চৌধুরী, সেতু বিশেষজ্ঞ ও ভারতীয় প্রকৌশলী অমিতাব ঘোষাল, বুয়েটের সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং বিভাগের প্রধান তৌফিকুল আনোয়ার, আইএবিএসই এর সদস্য ড. আজাদুর রহমান, বুয়েটের শিক্ষক ডা. হাসিব মোহাম্মদ হাসান, ড. সাইফুল আমিন, ড. আব্দুর রউফ, জাইকার সদস্য কে নোগামি, ক্যারলী হিরোস, টি ইসিকুতা, এডিজিআই কাজী রফিকুল আলম, এডিজি অপারেশন হাবিবুর রহমান, পশ্চিমাঞ্চল রেলওয়ের জিএম খায়রুল আলম, টঙ্গি-ভৈরব ডাবল লাইন প্রকল্পের জিএম সাগর কৃষ্ণ চক্রবর্তি, পশ্চিমাঞ্চল রেলের প্রধান প্রকৌশলী মাহাবুবুল আলম বক্শী, টঙ্গী-ভৈরব ডাবল লাইন প্রকল্পের প্রধান প্রকৌশলী সুকুমার ভৌমিক, পাকশী রেলওয়ে বিভাগীয় ব্যবস্থাপক আফজাল হোসেন বক্তব্য দেন।

দলনেতা ও সেমিনারের প্রধান অতিথি বলেন, হার্ডিঞ্জ সেতুকে বিশ্বের একটি ঐতিহাসিক ও মডেল সেতু হিসাবে চিহ্নিত করা যায়। আগামি ২৫ বছরেও হার্ডিঞ্জ সেতুর কোনো ক্ষতি হবে না। সেতুটিকে আরও বেশি দিন নিরাপদে যাতে ব্যবহার করা যায় সেজন্য পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়েছে। এবং সে মোতাবেক বিশেষজ্ঞরা নিয়মিত স্টাডি ও এ্যাসেসমেন্ট চালিয়ে যাচ্ছেন। গাইড বাঁধের ক্ষতি হওয়া সম্ভবনা দেখা দিলে পাথর দিয়ে সেতুকে তাৎক্ষনিকভাবে রক্ষার ব্যবস্থা করতে হবে। তাহলেও সেতুটির ক্ষতি হবে না। সেমিনার শুরুতেই সভাপতি ও রেলওয়ের মহাপরিচালক আমজাদ হোসেন প্রজেক্ট টাইলের মাধ্যমে হার্ডিঞ্জ সেতুর নির্মাণ সংক্রান্ত ইতিহাস উপস্থাপন ও ব্যাখ্যা করে বলেন, অবিভক্ত ভারতের কোলকাতার সাথে আসাম এবং ইস্টার্ন বেঙ্গলের যোগাযোগ সহজীকরণের লক্ষে ১৮৮৯ খ্রিঃ ইস্টার্ন বেঙ্গল রেলওয়ে কর্তৃক পদ্মা নদীর উপর সেতু নির্মানের প্রস্তাব পেশ করা হয়। দীর্ঘ ২০ বছর আলোচনার পর ১৯০৮ খ্রিঃ প্রস্তাব গৃহীত হয়। প্রস্তাবে সিঙ্গেল লাইন বিশিষ্ট সেতু নির্মাণের কথা থাকলেও চুড়ান্ত নকশায় দ্বৈত লাইনের সংস্থান রাখা হয় এবং নির্মাণ করা হয়। গৃহীত প্রস্তাব ও চুড়ান্ত নকশা অনুযায়ী পাকশী পদ্মা নদীর ২৮ ফুট উপরে ১৯১০ খ্রিঃ ১ দশমিক ৮১ কিলোমিটার দৈর্ঘ্য হার্ডিঞ্জ সেতুর নির্মাণ কাজ শুরু করা হয়। নির্মাণ কাজ শেষ করা হয় ১৯১৫ খ্রিঃ। সেতুতে মূল পায়ার সংখ্যা রাখা হয় ১৬ টি। মূল স্প্যানের সংখ্যা ১৫টি। ল্যান্ড স্প্যানের সংখ্যা ৬ টি। প্রতিটি ল্যান্ড গার্ডারের দৈর্ঘ্য ধরা হয় ৭৫ ফুট। প্রতিটি মূল গার্ডারের দৈর্ঘ্য ৩শ' ৪৫ ফুট ১ দশমিক ৫০ ইঞ্চি, উচ্চতা ৫২ ফুট এবং ওজন ১২শ' ৫০ টন। নির্মাণ কাজে মোট ২৪ হাজার জনবল অংশ নেয়। নির্মাণ ব্যায় হয় ৪ কোটি ৭৫ লাখ ৫০ হাজার ভারতীয় রুপি। নদীর উভয় তীরে সেতু রক্ষা বাঁধের মোট দৈর্ঘ্য ধরা হয় ৬ মাইলের উর্দ্ধে। তিন কোটি ঘনফুটেরও বেশি বোল্ডার পাথর সেতু রক্ষা বাঁধে ব্যবহার করা হয়। ১৫ টি মূল গার্ডার এবং ৬টি ল্যান্ড গার্ডারে মোট ৩০ হাজার টন ইস্পাত ব্যবাহার করা হয়। এ সেতু নির্মাণের জন্য, সেতু এপ্রোচে ১৬ কোটি ঘন ফুট ও গাইড বাঁধে ৩ কোটি ৮৬ লাখ ঘন ফুট মাটির কাজ করা হয়। সেতুর ডেটাম ধরা হয়েছে কক্সবাজার সমুদ্র পৃষ্টের গড় উচ্চতা থেকে ২০০ ফুট নিচে। রেল লেভেল ধরা হয় ২শ' ৯৬ ফুট। পায়ার টপ লেভেল ২শ' ৫০ ফুট এবং সেতু বা বাঁধের টপ লেভেল ধরা হয় ২শ' ৬০ ফুট। ১৯১৫ সালের ১লা জানুয়ারি সেতুর নিম্নগামী লাইনে পরীক্ষামূলক প্রথম ট্রেন চালানো এবং সেতুর উর্দ্ধগামী লাইনে পরীক্ষামূলক প্রথম ট্রেন চালানো হয় ১৯১৫ সালের ২৫ ফেব্রুয়ারি। সেতুর উদ্বোধন করা হয় ১৯১৫ সালের ৪ঠা মার্চ। সেতুর উদ্বোধন করেন হিজ এক্সিলেন্সি দি ভাইসরয় অব ইন্ডিয়া "ব্যারন হার্ডিঞ্জ অব পেনসুরষ্ট"। সেতুটির প্রধান প্রকৌশলীর দায়িত্ব পালন করেছেন স্যার রবার্ট উইলিয়াম গেইল্স। স্বাধীনতা যুদ্ধে সেতুর ১২নং মূল গার্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়। ক্ষতিগ্রস্থ ১২ নং মূল গার্ডার প্রতিস্থাপনের পর ১৯৭৫ সালের ৫ আগষ্ট সেতু দিয়ে পুনরায় ট্রেন চলাচল শুরু হয়। নির্মাণকালীন সময়ে মূল স্প্যানের ক্যাম্বার তৈরি করা হয় ৬ দশমিক ৫ ইঞ্চি এবং পদ্মা নদী দিয়ে নৌ চলাচলের জন্য সেতুর নিচে হেডওয়ে দেওয়া হয় ৪০ ফুট।

হার্ডিঞ্জ সেতুর পাশে রূপপুর পারমাণবিক বিদ্যুৎ প্রকল্প চালু হলে হার্ডিঞ্জ সেতুর কোনো ক্ষতি হবে কিনা সাংবাদিকদের এমন প্রশ্নের জবাবে রেলওয়ের মহাপরিচালক আমজাদ হোসেন বলেন, পারমাণবিক বিদ্যুৎ প্রকল্পের কোনো প্রভাব হার্ডিঞ্জ সেতুতে স্পর্শ করতে পারবে না। কারণ রাশিয়ান পারমানবিক বিদ্যুৎ প্রকল্প বিশেষজ্ঞদের সাথে আলোচনা করে তা নিশ্চিত করা হয়েছে। একই সাথে তিনি বলেন, আগামি ২৫ বছর নিরাপদে হার্ডিঞ্জ সেতু ব্যবহারের সাথে সাথে পাশে আরও একটি নতুন রেল সেতু নির্মাণ করা হবে। তিনি সাংবাকিদদের অপর এক প্রশ্নের জবাবে বলেন, পাকশীর ঐতিহ্যবাহী রেলওয়ে চন্দ্রপ্রভা বিদ্যাপিঠে শ্রীঘ্রই শিক্ষক নিয়োগ ও অবকাঠামোগত উন্নয়ন কাজ হাতে নেওয়া হবে। সেমিনার শেষে বেলা তিনটায় বিশেষজ্ঞ দল প্রায় দেড় ঘন্টাব্যাপী ১ দশমিক ৮১ কিলোমিটার দৈর্ঘ্য হার্ডিঞ্জ সেতু পরিদর্শন করে সেতুটির বাস্তব অবস্থা পর্যবেক্ষণ করেন। প্রতিনিধি দল সকাল সাড়ে আটটায় ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট স্টেশন থেকে হার্ডিঞ্জ সেতু শতবার্ষিকী ট্রেনে করে বেলা ১২টায় পাকশী স্টেশনে পৌঁছান। দলটি সেমিনার ও সেতু পরিদর্শন শেষে পুনরায় বিকাল সাড়ে চারটায় ট্রেনটি প্রতিনিধি দলের সদস্যদের নিয়ে পাকশী স্টেশন থেকে ঢাকার উদ্দেশ্যে ছেড়ে যায়।

জাতীয় কবিকে মূল্যায়ন

পারি নাই। এটা আমাদের চরম লজ্জা আর অপমানের ব্যাপার। কবি নাতনী মিষ্টি কাজী বলেছেন আমার দাদু কবি কাজী নজরুল ইসলাম এমন একজন কবি ছিলেন যাঁর সকল কিছুই দেশের জন্য দেশের মানুষের জন্য। তাঁর প্রতিভা দেশের এবং দেশের বাইরে আজও সমুজ্জল। তাই আমাদের সকলের উচিত এই বিশ্ব প্রতিভাকে যথাযথভাবে সম্মান ও মূল্যায়ন করা।