

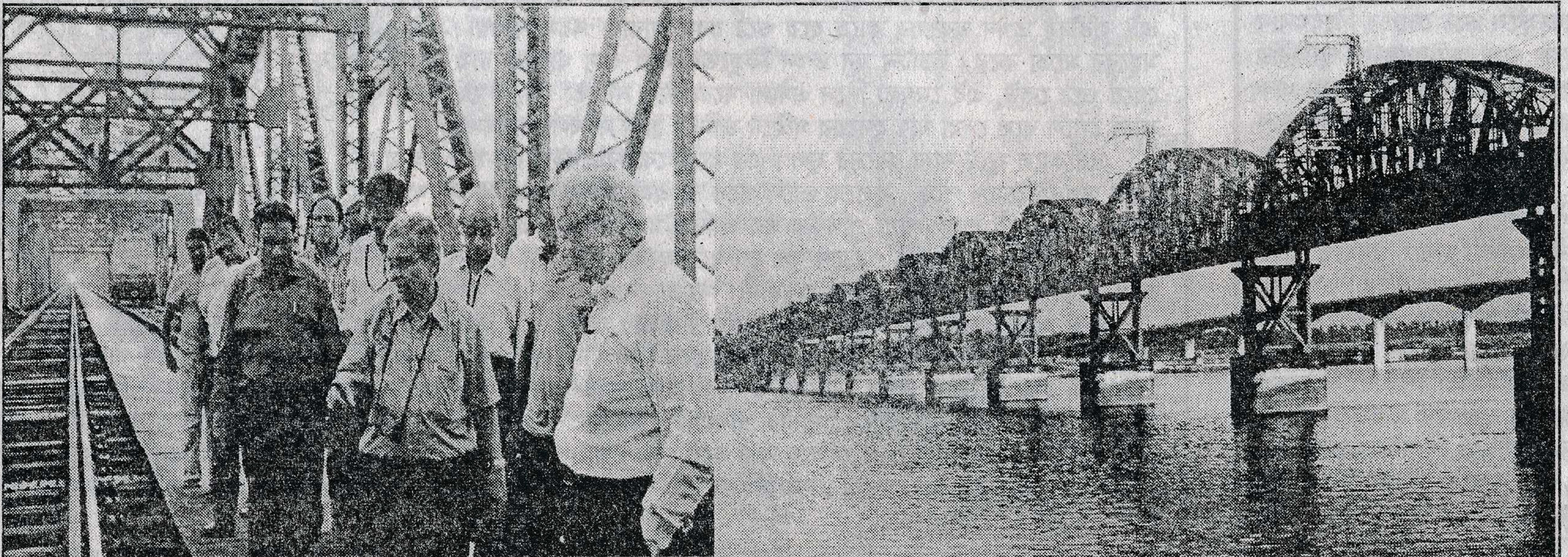
ইশ্বরদীর প্রথম দেনিক সংবাদপত্র

# ডাইনি জনতা

DAINIK UTTAR JANATA

রেজিঃ নং- ১২০১ □ ২০ বর্ষ □ ২৩৯তম সংখ্যা □ ইশ্বরদী, মহলবার □ ২৫ আগস্ট, ২০১৫ ইং □ ৪ পৃষ্ঠা, মূল্য- ২ টাকা (দুই টাকা)

হার্ডিঞ্জ সেতুর শতবর্ষ পূর্তি উপলক্ষে পাকশীতে আন্তর্জাতিক সেতু বিশেষজ্ঞ দলের সেমিনার ও সেতু পরিদর্শন  
আগামি ২৫ বছরেও হার্ডিঞ্জ সেতুর কোনো ক্ষতি হবে না  
আরও একটি নতুন রেল সেতু নির্মাণ করা হবে



## ১ বিশেষ প্রতিনিধি।

প্রাকৃতিক ও নির্মাণ ক্ষতি এবং  
কোনো প্রকার বিকল্প প্রভাব ছাড়াই  
পাকশী হার্ডিঞ্জ সেতুর স্থায়ীকাল

শতবর্ষ অতিক্রম করায় রেল  
কর্তৃপক্ষ পাকশী সড়ক ও জনপথের  
সম্মেলন কক্ষে গতকাল রবিবার  
দুপুরে সেমিনারের আয়োজন করে।

এতে জাপান, কোরিয়া, হাসেরিয়া,  
স্প্যান, ইভিয়া, বাংলাদেশসহ  
জাইকা ও আইএবিএসইর ৫০  
সদস্যের একটি প্রতিনিধি দল অংশ  
নেন। সেমিনারে সভাপতিত্ব করেন  
বাংলাদেশ রেলওয়ের মহাপরিচালক  
আমজাদ হোসেন।

বক্তব্যদেন সেতু বিশেষজ্ঞ  
প্রতিনিধি দলের দলনেতা ও প্রধান  
অতিথি আন্তর্জাতিক সেতু বিশেষজ্ঞ  
প্রফেসর ড. জামিলুর রেজা চৌধুরী,  
সেতু বিশেষজ্ঞ ও ভারতীয়  
প্রকৌশলী অধিতাব ঘোষাল,  
বুয়েটের সিভিল ইঞ্জিনিয়ারিং  
বিভাগের প্রধান তোকিবুল  
আনোয়ার, আইএবিএসই এর  
সদস্য ড. আজাদুর রহমান,

বুয়েটের শিক্ষক ড. হাসিব  
মোহাম্মদ হাসান, ড. সাইফুল  
আমিন, ড. আব্দুর রউফ, জাইকার  
সদস্য কে নোগামি, ক্যারলী  
হিরোস, (তৃতীয় পাতায় দেখুন)

## আগামি ২৫ বছরেও হার্ডিঞ্জ সেতু

তি ইসিকুতা, এডিজিআই কাজী  
রফিকুল আলম, এডিজি অপারেশন  
হাবিবুর রহমান, পশ্চিমাঞ্চল  
রেলওয়ের জিএম খায়রুল আলম,  
টক্সি-ভৈরব ডাবল লাইন প্রকল্পের  
জিএম সাগর কৃষ্ণ চক্রবর্তী,  
পশ্চিমাঞ্চল রেলের প্রধান প্রকৌশলী  
মাহাবুবুল আলম বক্শী, টঙ্গী -  
ভৈরব ডাবল লাইন প্রকল্পের প্রধান  
প্রকৌশলী সুকুমার ভোমিক, পাকশী  
রেলওয়ে বিভাগীয় ব্যবস্থাপক  
আফজাল হোসেন বক্তব্য দেন।

দলনেতা ও সেমিনারের প্রধান  
অতিথি বলেন, হার্ডিঞ্জ সেতুকে  
বিশেষ একটি ঐতিহাসিক ও মডেল  
সেতু হিসাবে তি হত 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  
স্টেডি ও এ্যাসেমবলেন্ট চালিয়ে  
যাচ্ছেন। গাইড বাঁধের ডাতি হওয়া  
সম্ভবনা দেখা দিলে পাথর দিয়ে  
সেতুকে তাৎক্ষণিক ভাবে 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,  
অবিস্কৃত ভারতের কোলকাতার সাথে  
আসাম এবং ইস্টার্ন বেঙ্গলের  
যোগাযোগ সহজীকরণের লক্ষ্যে  
১৮৮৯ খ্রি: ইস্টার্ন বেঙ্গল রেলওয়ে  
কর্তৃক পদ্মা নদীর উপর সেতু  
নির্মাণের প্রস্তাব পেশ করা হয়।  
দীর্ঘ ২০ বছর আলোচনার পর  
১৯০৮ খ্রি: প্রস্তাব গৃহীত হয়।  
প্রস্তাবে সিঙ্গেল লাইন বিশিষ্ট সেতু  
নির্মাণের কথা থাকলেও চূড়ান্ত  
নকশার দৈত্য লাইনের সংস্থান রাখা  
হয় এবং নির্মাণ করা হয়। গৃহীত  
প্রস্তাব ও চূড়ান্ত নকশা অনুযায়ী  
পাকশী পদ্মা নদীর ২৮ ফুট উপরে  
১৯১০ খ্রি: ১ দশমিক ৮১ কিলোমিটার দৈর্ঘ্য হার্ডিঞ্জ সেতুর  
নির্মাণ কাজ শুরু করা হয়। নির্মাণ  
কাজ শেষ করা হয় ১৯১৫ খ্রি:।  
সেতুতে মূল পায়ার সংখ্যা ১৫টি।  
ল্যান্ড স্প্যানের সংখ্যা ৬ টি।  
প্রতিটি ল্যান্ড গার্ডের দৈর্ঘ্য ধরা হয়  
৭৫ ফুট। প্রতিটি মূল গার্ডের দৈর্ঘ্য  
৩'শ ৪৫ ফুট ১ দশমিক ৫০ ইঞ্চি,  
উচ্চতা ৫২ ফুট এবং গুজ ১২'শ  
৫০ টন। নির্মাণ কাজে মোট ২৪  
হাজার জনবল অংশ নেয়। নির্মাণ  
ব্যায় হয় ৪ কোটি ৭৫ লাখ ৫০  
হাজার ভারতীয় রমপি। নদীর উভয়  
তীরে সেতু রক্ষা বাঁধের মোট দৈর্ঘ্য  
ধরা হয় ৬ মাইলের উর্জে। তিনি

৪০ ফুট। হার্ডিঞ্জ সেতুর পাশে  
রূপপুর পারমানবিক বিদ্যুৎ প্রকল্প  
চালু হলে হার্ডিঞ্জ সেতুর কোনো  
ক্ষতি হবে কিনা সাংবাদিকদের এমন  
প্রশ্নের জবাবে রেলওয়ের  
মহাপরিচালক আমজাদ হোসেন  
বলেন, পারমানবিক 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 সাংবাদিকদের অপর এক  
প্রশ্নের জবাবে বলেন, পাকশীর  
প্রতিহ্যবাহী রেলওয়ে চন্দ্রপ্রভা  
বিদ্যুপিষ্ঠে শ্রীবৃহি শিক্ষক নিয়োগ ও  
অবকাঠামোগত উন্নয়ন কাজ হাতে  
নেওয়া হবে। সেমিনার শেষে বেলা  
তিনটায় বিশেষজ্ঞ দল প্রায় দেড়  
ঘণ্টা ব্যাপি ১ দশমিক ৮১ কিলোমিটার  
দৈর্ঘ্য হার্ডিঞ্জ সেতুটির পরিদর্শন  
করে সেতুটির বাস্তুর অবস্থা  
পর্যবেক্ষণ করেন। প্রতিনিধি  
দল সকাল সাড়ে আটটায় ঢাকা  
ক্যান্টনমেন্ট স্টেশন থেকে হার্ডিঞ্জ  
সেতু শতবার্ষীক 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।