

সম্পাদক  
শাহাদত চৌধুরী

নির্বাহী সম্পাদক  
মোহসিনুল আদনান

প্রধান প্রতিবেদক  
গোলাম মোর্তোজা

প্রতিবেদক  
জয়ন্ত আচার্য  
সাইফুল হাসান, বদরুদ্দোজা বাবু  
সহযোগী প্রতিবেদক  
বদরুল আলম নাবিল  
আসাদুর রহমান, রুহুল তাপস

কট্টন  
রফিকুন নবী

প্রধান আলোকচিত্রী  
ভূহিন হোসেন

আলোকচিত্রী  
আনোয়ার মজুমদার  
নিয়মিত লেখক

আসজাদুল কিবরিয়া, জুটন চৌধুরী  
ফাহিম হুসাইন, হাসান মুর্তাজা  
নোমান মোহাম্মদ, জব্বার হোসেন  
চট্টগ্রাম প্রতিনিধি  
সুমি খান

যশোর প্রতিনিধি  
মামুন রহমান

সিলেট প্রতিনিধি  
নিজামুল হক বিপুল

কানাকা প্রতিনিধি  
জসিম মল্লিক

হলিউড প্রতিনিধি  
মুনাওয়ার হুসাইন পিয়াল

নিউইয়র্ক প্রতিনিধি  
আকবর হায়দার কিরণ

ওয়াশিংটন প্রতিনিধি  
নাসিম আহমেদ

যুক্তরাজ্য প্রতিনিধি  
শাহরিয়ার ইকবাল রাজ

কম্পিউটার গ্রাফিক্স প্রধান  
নূরুল কবীর

শিল্প নির্দেশক  
কনক আদিত্য

প্রদায়ক আলোকচিত্রী  
এ এল অপূর্ব

জেনারেল ম্যানেজার  
শামসুল আলম

যোগাযোগ  
৯৬-৯৭ নিউ ইন্সটন, ঢাকা-১০০০  
পিএবিএক্স : ৯৩৫০৯৫১ - ৩  
সার্কুলেশন/বিজ্ঞাপন : ৯৩৪৯৪৫৯  
ফ্যাক্স : ৯৩৫০৯৫৪  
চট্টগ্রাম অফিস : ১৪/ক, এসি দত্ত  
লেন, পাথরঘাটা, চট্টগ্রাম ৪০০০  
ই-মেইল : s2000@dbn-bd.net  
info@shaptahik2000.com

দাম : ১৫ টাকা

মিডিয়াওয়ার্ল্ড লিমিটেড  
৫২ মতিঝিল বা/এ, ঢাকা-১০০০-এর  
পক্ষে মাহফুজ আনাম কর্তৃক প্রকাশিত  
ও ট্রান্সক্রাফট লিঃ, ২২৯ তেজগাঁও  
শিল্প এলাকা, ঢাকা-১২০৮ থেকে মুদ্রিত।

রেলওয়ে সারা বিশ্বে যোগাযোগের অন্যতম মাধ্যম। মূলত শুধু রেলকে কেন্দ্র করে বিভিন্ন দেশে গড়ে উঠেছে আলাদা একটি সাংস্কৃতিক জগৎ, শহর। এ ধারা ব্রিটিশ আমলে এ দেশেও বিকশিত হয়েছিল। এ কারণে রেল ভ্রমণ নিয়ে রচিত হয়েছে গল্প, উপন্যাস। দেশ বিভক্তির পর ক্রমে থমকে যায় রেলের অগ্রযাত্রা। স্বাধীনতা-উত্তর সরকারগুলোর রেলওয়ে চরম অবহেলার শিকার হয়েছে।

ব্রিটিশ আমল থেকে সারা ভারতে রেলকে কেন্দ্র করে গড়ে উঠেছে শক্তিশালী নেটওয়ার্ক। তারা আজও এ ধারা বজায় রেখেছে। ভারতে আজ প্রতিটি শহর, প্রতিটি প্রদেশ রেল দিয়ে সংযুক্ত। সরকারের পৃষ্ঠপোষকতায় রেল ভ্রমণকে করা হয়েছে নিরাপদ যাত্রা, আরামদায়ক। এ কারণে রেলকে কেন্দ্র করে ভারত আজ বিশ্ব অর্থনীতির এক বড় শক্তি হয়ে উঠেছে।

গত ৩৩ বছরে আমাদের দেশের অনেক কিছুরই উন্নতি হয়েছে। শুধু উন্নতি হয়নি রেলের। স্বাধীনতা-উত্তর দেশে মাত্র ৫৯ কিলোমিটার রেলপথ বেড়েছে। সরকারের এক হিসাবে দেখে দেখা যায়, সরকারের ১৯৮০-৮৫ অর্থবছরে বাজেটে বরাদ্দ ছিল রেলপথে ৩৩, সড়কপথে ৩৭, জলপথে ৩০ শতাংশ। ২০০০-০৩ অর্থ বছরে গড় হিসাবে দেখা যায় সড়কপথে বরাদ্দের পরিমাণ বেড়ে দাঁড়িয়েছে ৭৫ শতাংশ। রেলপথ, জলপথের বরাদ্দের পরিমাণ মাত্র ২৪ ও ১ শতাংশ। এ পরিসংখ্যান থেকে স্পষ্ট বোঝা যায়, রেলওয়ে কি নিদারুণভাবে রাষ্ট্রীয় অবহেলায় শিকার হয়েছে। রেল কেন বিকশিত হয়নি, তার কারণ আমাদের লুটেরা মানসিকতা। কারণ ক্ষমতায় এসে সরকারগুলো লুটপাটের রাজত্ব কায়মে করতে চেয়েছে। দাতা সংস্থার অর্থে মাইলের পর মাইল শুধু সড়কপথ নির্মাণ করেছে। এ অর্থের বড় অংশ পেয়েছে সমাজের স্বার্থান্বেষী বিভিন্ন গোষ্ঠী। তারা আঙুল ফুলে কলাগাছ হয়েছে। অর্জিত অর্থ দিয়ে করেছে রমরমা পরিবহন ব্যবসা। পরিকল্পিতভাবে রেলকে ধ্বংস করা হয়েছে। লুটপাট করা হয়েছে রেলের সম্পদ। দখল হয়েছে রেলের জায়গা।

আমাদের রেলকে আবারও ঢেলে সাজাতে হবে। এজন্য সুপরিকল্পনা নিয়ে রেল লাইন, স্টেশন পুনর্বিন্যাস করতে হবে। একমাত্র রেলই বাঁচাতে পারে তীব্র যানজটের এ ঢাকা শহরকে। আন্তঃসিটি রেল লাইন করে ক্রমবর্ধমান ঢাকার ওপর জনসংখ্যার চাপ কমাতে পারে।

বর্তমান সরকার রেলের উন্নয়নের কথা বলছে। বলা হচ্ছে কমিউটার রেল, বুলেট ইলেকট্রিক্যাল, ম্যাগনেটিক রেলের পরিকল্পনার কথা। আন্তরিকতা ও সৎ মানসিকতা নিয়ে এগিয়ে গেলে হয়তো এসব পরিকল্পনাও বাস্তবায়ন সম্ভব। আর কথা নয়, আজই কাজ শুরু করতে হবে। এর সুফল আজ না পেলেও ভবিষ্যৎ প্রজন্ম আগামীতে অবশ্যই তা পাবে।

চৌধুরী : এ এল অপূর্ব    গৃহীত : ভূষিকা



শ্রী ০৪