

রেজি #: রাজ-৪৫৪ # বর্ষ #: ৩১ # সংখ্যা #: ৫১ # ইশ্বরদী #: বুধবার # ২৬ আগস্ট ২০১৫ # ১১ ভাদ্র ১৪২২ # ১০ জিলকুন্দ ১৪৩৬ হিজরী # ৪ পৃষ্ঠা-মূল্য ২ টাকা।



পাকশী হার্ডিঞ্জ ব্রিজ পরিদর্শন শেষে বিশেষজ্ঞ দলের ফটোসেশন।

শত বছরের হার্ডিঞ্জ ব্রিজ পরিদর্শনে বিশেষজ্ঞ দল

স্টাফ রিপোর্টার ॥

প্রাক্তিক ও নির্মাণ কুটি এবং কোনো প্রকার বিরূপ প্রভাব ছাড়াই পাকশী হার্ডিঞ্জ ব্রিজের স্থায়ীকাল শতবর্ষ অতিক্রম করায় রেল কর্তৃপক্ষ পাকশী সড়ক ও জনপথের সমেলন কক্ষে গত রবিবার দুপুরে সেমিনারের আয়োজন করে। এতে জাপান, কোরিয়া, হাসেরিয়া, স্প্যান, ইন্ডিয়া, বাংলাদেশসহ জাইকা ও আইএবিএসই'র ৫০ সদস্যের একটি প্রতিনিধি দল অংশ নেন। সেমিনারে সভাপতিত্ব করেন বাংলাদেশ রেলওয়ের মহাপরিচালক আমজাদ হোসেন। বঙ্গব্যবেন 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 তেক্ষিকুল আনোয়ার, আইএবিএসই এর সদস্য ড. আজাদুর রহমান, বুয়েটের শিক্ষক ড. হাসিব মোহাম্মদ হাসান, ড. সাইফুল আমিন, ড. আব্দুর রউফ, জাইকার সদস্য কে নেগামি, ক্যারালী হিরোস, টি ইসিকুতা, এডিজিআই কাজী রফিকুল আলম, এডিজি অপারেশন হাবিবুর রহমান, পশ্চিমাধ্যল রেলওয়ের জিএম সাগর কৃষ্ণ চক্রবর্তী, পশ্চিমাধ্যল রেলের প্রধান প্রকৌশলী মাহাবুবুল আলম বকশী, টঙ্গী -ভোরের ডাবল লাইন প্রকল্পের প্রধান প্রকৌশলী সুকুমার তোমিক, পাকশী রেলওয়ে বিভাগীয় ব্যবস্থাপক আফজাল হোসেন বঙ্গব্যবেন।

দলনেতা ও সেমিনারের প্রধান অতিথি বলেন, হার্ডিঞ্জ ব্রিজকে বিশ্বের একটি ঐতিহাসিক ও মডেল সেতু হিসাবে চিহ্নিত করা যায়। আগামী ২৫ বছরেও হার্ডিঞ্জ সেতুর (৩৩ পাতায় দেখুন)।

শত বছরের হার্ডিঞ্জ

কোনো ক্ষতি হবে না। সেতুটিকে আরও বেশি দিন নিরাপদে যাতে ব্যবহার করা যায় সেজন্য পরিকল্পনা গ্রহণ করা হচ্ছে। এবং সে মোতাবেক বিশেষজ্ঞ নিয়মিত স্টাডি ও এ্যাসেসমেন্ট চালিয়ে যাচ্ছেন। গাইড বাঁধের ব্রতি হওয়া সম্ভবনা দেখা দিলে পাথর দিয়ে সেতুকে তাৎক্ষণিক ভাবে রক্ষার ব্যবস্থা করতে হবে। তাহলেও সেতুটির ব্রতি 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 লক্ষ্যে ১৮৮৯ খ্রিঃ ইস্টার্ন বেঙ্গল রেলওয়ে কর্তৃক পদ্মা নদীর উপর সেতু নির্মাণের প্রস্তাব পেশ করা হয়। দীর্ঘ ২০ বছর আলোচনার পর ১৯০৮ খ্রিঃ প্রস্তাব গৃহীত হয়। প্রস্তাবে সিঙ্গেল লাইন বিশিষ্ট সেতু নির্মাণের কথা থাকলেও চূড়ান্ত নকশায় দৈত লাইনের সংস্থান রাখা হয় এবং নির্মাণ করা হয়। গৃহীত প্রস্তাব ও চূড়ান্ত 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 ৩'শ ৪৫ ফুট ১ দশমিক ৫০ ইঞ্জি, উচ্চতা ৫২ ফুট এবং ওজন ১২'শ ৫০ টন। নির্মাণ কাজে মোট ২৪ হাজার জনবল অংশ নেয়। নির্মাণ ব্যায় হয় ৪ কোটি ৭৫ লাখ ৫০ হাজার ভারতীয় রূপিপি। নদীর উভয় তীরে সেতু রুবা বাঁধের মোট দৈর্ঘ্য ধরা হয় ৬ মাইলের উর্দ্ধে। তিন কোটি ঘনফুটেরও বেশি বোল্ডার পাথর সেতু রুবা বাঁধে ব্যবহার করা হয়। ১৫ টি মূল গার্ডার এবং ৬টি ল্যান্ড গার্ডারের মোট ৩০ হাজার টন ইস্পাত ব্যবহার 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 কল্পবাজার সমুদ্র পৃষ্ঠের গড় উচ্চতা থেকে ২০০ ফুট নিচে। রেল লেভেল ধরা হয় ২'শ ৯৬ ফুট। পায়ার টপ লেভেল ২'শ ৫০ ফুট এবং সেতু বা বাঁধের টপ লেভেল ধরা হয় ২'শ ৬০ ফুট। ১৯১৫ সালের ১লা জানুয়ারি সেতুর নিম্নগামী লাইনে পরীক্ষা মূলক 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 ভাইসের অব ইন্ডিয়া "ব্যারন হার্ডিঞ্জ অব পেনসুরেষ্ট"। সেতুটির প্রধান প্রকৌশলীর দায়িত্ব পালন করেছেন স্যার রবার্ট উইলিয়াম গেইলস। স্বাধীনতা যুদ্ধে সেতুর ১২ নং মূল গার্ডার বিগ্রহ হয়। ক্ষতিগ্রস্ত ১২ নং মূল গার্ডার প্রতিস্থাপনের পর ১৯৭৫ সালের ৫ আগস্ট

সেতু দিয়ে পূর্বায় ট্রেন চালাল শুরু হয়। নির্মানকালীন সময়ে মূল স্প্যানের ক্যাম্বার তৈরি করা হয় ৬ দশমিক ৫ ইঞ্জি এবং পদ্মা নদী দিয়ে নৌ চলাচলের জন্য সেতুর নিচে হেডওয়ে দেওয়া হয় ৮০ ফুট। হার্ডিঞ্জ সেতুর পাশে রবেপ্পুর পারমানবিক বিদ্যুৎ প্রকল্প চালু হলে হার্ডিঞ্জ সেতুর কোনো ব্রতি 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 ঐতিহ্যবাহী রেলওয়ে চন্দ্রপ্রভা বিদ্যার্পণে শৈল্পী শিরক নিয়োগ ও অবকাঠামোগত উন্নয়ন কাজ হাতে নেওয়া হবে। সেমিনার শেষে বেলা তিনটায় বিশেষজ্ঞ দল থায় দেড় ঘণ্টা ব্যাপি 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 শতবার্ষীকী ট্রেনে করে বেলা ১২টায় পাকশী স্টেশনে পৌছান। দলটি সেমিনার ও সেতু পরিদর্শন শেষে পূর্বায় বিকাল সাড়ে চারটায় ট্রেনটি প্রতিনিধি দলের সদস্যদের নিয়ে পাকশী স্টেশন থেকে ঢাকার উদ্দেশ্যে ছেড়ে যায়।

ডিডিপি মিউজিক একাডেমী

রেলওয়ে মালওদা রোড, ইশ্বরদী।

মোবাইল: ০১৭১১-৪৬১৯৫৬, ০১৬৭৪-৪৬৭১০

ছাত্র-ছাত্রী ভর্তি বিজ্ঞপ্তি

ইশ্বরদীর স্বামধন্য সংস্কৃতিক প্রতিষ্ঠান
ডিডিপিতে সংগীত বিভাগে ছাত্র-ছাত্রী ভর্তি
চলছে। আঘাতীরা অতিসত্ত্ব যোগাযোগ করুন।

