

নদীগুলোর নাব্যতা কমে যাচ্ছে

দেশের নদ-নদীগুলো বছর বছর পলি পড়ে বেড়ার তীর নাব্যতা হারিয়ে ফেলছে তাতে গোট নৌ-চালচল বন্ধ হয়ে গেছে। এছাড়া নদীগুলোর সংস্কার বা পুনঃখননের ব্যাপারে সামান্য কতক পারিশ্রমিক কেন কতক নেই।

নদীর সংস্কার, পুনঃখনন ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব নিয়োজিত অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কতপক্ষের অধাভবই এর মধ্যে করণ বলে জানা গেছে। অধাভবের ফলে নদী-গুলোর নাব্যতা রাখার জন্য কতপক্ষ সম্মিলিতভাবে কেন পারিশ্রমিক নিতে পারছে না। একই কারণে বিভিন্ন পর্ষদে গৃহীত প্রকল্পের কাজেও চলাই-মন্দারগতি। রক্ষণাবেক্ষণের বাইরে নৌপরিবহন বহন কতপক্ষের একটি সংশ্লিষ্ট স্তর থেকে জানা গেছে। বার্ষিক রক্ষণাবেক্ষণ ও বিভিন্ন খনন প্রকল্প বছরে দু'থেকে আড়াই কোটি টাকা ব্যয় করা হয়। কিন্তু নদীগুলোর বার্ষিক রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য এই বরাদ্দের বিগুন অর্থের প্রয়োজন। ফলে এই আর্থিক টান-শোড়ের মধ্যে রক্ষণাবেক্ষণ এবং পুনঃখনন উভয় পক্ষেই কাজ বাহত হচ্ছে।

অপর দিকে নদীগুলো বালিতে ভরতে হয়ে চারিদিকে চর, জাগছে।

(১০-এর পৃষ্ঠা দ্রষ্টব্য)

(৭-এর পৃষ্ঠা দ্রষ্টব্য)

জালটা দিয়ে মাছ ধরেন বাইব না। ছিঁড়া ফক দিয়া ডায়ালইন বেরাক বর বজাইয়া। বাইর আইয়া য়া।

টপ করে সনাতনর কথাটা গিলে ফেলে গোর। টিটকোর কটে, ক্যা, সন্মিতর খাইকা কণ লইয়া নদী জল কিনতে পার না? পার না ডিঙি বানাইতে? ফেঁকলা মূষে হাঁস সনাতন একেবারে আঁত কথটা কইছস তুই। দুই শ টাহ হাওলাত অনতে অঞ্চল সন্মিতর খার খান। সন্মিতর সেকরটারির পথে ডে দিয়া একশ। সুদ গণম, আর এক শ। কও মজা না? কপালে হাট রাখ সনাতন। নুয়ে আসে মথাটা।

ডুডুডুয়ে এগেয় ডিঙি। সন্মিতর নেচে বেড়ায় মিহি মিহি ডেউ। যেন শয়ে শয়ে ডেরা কাটা শরীর ডায়া বাইন জলের ওপর সাতর কাটা চ। আর সেই ডেউয়ের ভেতর সন্মিতর মছের মতো ডিগবাজি খেতে খেতে সাতরে চলে চাদ। আঁজ হাটাই

ছেড়ে দেয় সনাতন। বার কয়েক জামেসী টান টানডেই চেপের নখি হুটোর পাড়গালা কলে গড়ে আপসে।

গোর অকাশ দেখে। মেঘ দেখে। চাদ দেখে। নদীর কালে কলে জল দেখে। কলে জলে চাদের শরীর নচি। একটা চাদ। দুটো চাদ। হাজার হাজার চাদ। যেন ছড়ির অছে সদা টাকশাল থেকে বেরিয়ে আসা জসুমার চক চকে গেল গেল রপোর মদুর। লোনার হিরের। শের ডেখতে... দেখতে দেখতে হঠাৎ কাপিয়ে পড়ে সে সনাতনের ওপর, কৈ রাখছস? দে, দিয়া দে।

গোরের ডিরকটি দেখে সনাতনের চাদিতে আগুন ধর যায়। কিন্তু গতিরের বেরাক জের খাটিয়েও বুকে চড়ে গাট হয়ে বস। গোরকে কিছ-তেই নড়তে পারছে না সে। নির-পর সনাতন জোরের পাগিচনে টকগুলো দ, মৃত্যুর চোপ ধরে

নদীর নাব্যতা

(১ম পৃষ্ঠা দ্রষ্টব্য)

নদী নদীর জরীপ

জানা গেছে নদ-নদীগুলোর গাত-প্রকৃতি এবং ভূতাত্ত্বিক অবস্থার কোন সামান্য জরীপ কতপক্ষের কাছে নেই। সংশ্লিষ্ট মহল থেকে নৌপথের একটি হিসেব দেয় হয়—বর্ষিকালে পাঁচ হাজার দু'শ ৩০ মাইল এবং শুকনে মওসুমী তিন হাজার দু'শ ৪৫ মাইল নৌপথ নাক থাকে। এ হিসেবে ২০ বছর তাগের ১৯৫১-৬০ সালের জরীপের। এরপর নদ-নদীর গাত-প্রকৃতি কি হয়েছে, কোন নদীর কত মাইল মজা গেছে, চর পড়ে ভরত হয়েছে কত মাইল? কোন নদীর কত মাইল গতি পরিবর্তিত হয়েছে, এসব ব্যাপারে গত ২০ বছর আর কোন জরীপ হয়নি।

এ সম্পর্কিত বেশীর ভাগ তথ্যই হচ্ছে কতপক্ষের অনুমান সিঁধ, জানা যায় এ ধরনের ব্যাপক জরিপের জন্য সাত ভেসলসহ প্রয়োজনীয় উপকরণের অভাব রয়েছে কতপক্ষের সন্তোষের জন্য বর্তমানে যে ব্যবস্থা আছে তা শব্দ উপকূলবর্তী এলাকায় সতের জন্য নিয়োজিত থাকছে ফলে দ্বিবার পর দ্বিবার নদীর গতি প্রকৃতি সম্পর্কে একটি অজ্ঞতাই এখন অভিজ্ঞত হিসেবে কাজ করছে।

নদী খননের পাইলট প্রজেক্ট

জানা গেছে দেশের যোগাযোগ ও ব্যবসায় বাধা দূরীকরণের উদ্দেশ্যে ২৭টি নৌপথের প্রায় দেড় হাজার মাইল মজা নদীকে নাব্য করার জন্য নৌপরিবহন কতপক্ষ ৭২-৭৩ সালে নদী খননের একটি পরিকল্পনা গ্রহণ করে। প্রকল্পটি প্রথম পাঁচ সাল অতীত হয়েছে। কিন্তু এই পরিকল্পনার অর্থাৎ ঘরেই মৃত্যু হয়।

পরবর্তী পর্ষদে ৭০-৭৪ সালে ৩৪ কেটি টাক ব্যয়ে পাইলট প্রজেক্ট নামে ছ'টি নদীর দু'শ ২১ মাইল নদী খতে থেকে দু' কেটি ১০ লাখ ঘন গজ মাটি খননের একটি প্রকল্প তৈরি করা হয়। পরিকল্পনা মতে সিলেটের সুরম নদীর ১৪০ মাইল, কুমিল্লার ভিতস নদীর ২৫ মাইল ও মউদকান্দি খালের ১৫ মাইল, পাবনা ও বগুড়া জেলার যমুন-হুরসাগর-বরামখান নদীর ১৬ মাইল, ঢাকা জেলার বড়িগঙ্গার ১০ মাইল ও শীতলক্ষ্যা নদীর ১৫ মাইল নৌপথ খনন সম্পন্ন হয়েছিল। প্রথমত নদীগুলোকে নাব্য করার দ্বিতীয়ত

একই ধরনের নদীর গতি প্রকৃতি সম্পর্কে প্রয়োজনীয় তথ্য অনুসন্ধান

অন্যান্য নদীর সংস্কার ও পুনঃ

কর উদ্দেশ্য নিয়েই পাইলট

ট তৈরি করা হয়েছিল। ৭৮

প্রকল্পের কাজ শেষ হবার কথা।

প্রয়োজনীয় অর্থের অভাবে

সময়ে প্রকল্পের কাজ শূন্য

৭৭ সাল থেকে প্রকল্পের

চর হয়। কিন্তু গত তিন

সাল মাত্র ২০ মাইলের

সম্পন্ন হয়েছে। অর্থ

করণ।

এ প্রকল্পের জন্য

কেটি টাকার প্রয়োজন

যাতে বরাদ্দ হয়েছে মাত্র

৩৮ টাকার মত। এদিকে

প্রকল্প বস্তুত্বের সময়

৬০ সাল পর্যন্ত বাড়িয়ে দেন।

গত তিন বছরে জিনিসপত্রের

মূল্য বৃদ্ধি এবং মূল্য

গতির দরুন ৩৪ কেটি টাকার

পাইলট প্রজেক্টের ব্যয় এখন ৮০

কেটি টাকার দাঁড়িয়েছে। ফলে প্রক-

ল্পটি একটি কাগজে পরিকল্পনা

রূপান্তরিত হয়েছে।

অপর দিকে স্বাধীনতার পর থেকে

নদ-নদীগুলোতে পলি জমার পরিমাণ

বৃদ্ধি পাওয়ায় বার্ষিক রক্ষণাবেক্ষণের

কাজও বেড়ে গেছে কয়েক শ গুণ।

স্বাধীনতার পর পর বার্ষিক ৪৭.৫

লাখ ঘনগজ মাটি খনন করতে হত

রক্ষণাবেক্ষণের জন্য। গত তিন বছরে

ত, বৃদ্ধি পেয়ে ১৫ থেকে ২০ লাখ

ঘনগজ এসে দাঁড়িয়েছে। এজন্য

বার্ষিক চর থেকে পাঁচ কেটি টাকার

প্রয়োজন দেখানো বরাদ্দ দেয়া হয়

মাত্র ৬০ থেকে ৭০ লাখ টাকা। ফলে

কতপক্ষ পাইলট প্রজেক্টের বরাদ্দ

অনু রক্ষণাবেক্ষণের বরাদ্দ সব মিলিয়ে

বেশীর ভাগ ক্ষেত্রে নদীর নাব্যতা

বজায় রাখার জন্য রক্ষণাবেক্ষণের কাজ

করছে।

বার বর একই জরায় খনন

অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কত-

পক্ষের গাত কম বছরের নদ-নদী

রক্ষণাবেক্ষণের এক পারিসংখ্যে দেখা

গেছে প্রতি বছর দেশের কতগুলো

নদীর একই স্থানে তার রক্ষণাবেক্ষ-

ণের কাজ করছে। নদীগুলো হচ্ছে—

শীতলক্ষ্যা—গোপাল ও কলীগঞ্জ

বঙ্গোপসাগর, বারিশালা—গাফফান

নদীর মুখ, ধলেশ্বরীতে চরবন্দ বলা,

চট্টগ্রামে—উজ্জ্বলিতর, বলেন—

পশুর নদীর বজ্রনিয়ায়, সিলেটে—

কুশিয়ার নদীর অজমিরগঞ্জ, প্রভত

পুর, পহাড়পুর, সাল্লা, ধরশাটী, ও

মারফুল, পশ্চিম—তালতলা, খালের

মুখ, মাদারীপুরে দু'বলিদরায় এবং

পবনর—হুরাসাগরের নাকালিয় ও

অন্যান্য এলাকা।

এমনিতেই কতপক্ষ অর্থসংকট।

ভেজারের সংখ্যা কম। সেক্ষেত্রে এ-

ভাবে প্রতি বছর একই স্থানে রক্ষণ-

বেক্ষণের জন্য ভেজার নিয়োজিত

রাখার ফলে অন্যান্য স্থানে ব্যাপক-

ভাবে পুনঃখনন বা সংস্কার কাজ

বাহত হয়। অপর দিকে একই স্থানের

জান্য প্রতি বছরই অর্থ বরাদ্দ করতে

হচ্ছে, এ ব্যাপারে সংশ্লিষ্ট মহল

বলেছে, নদীখাত থেকে মাটি কেটে

দুই তীরে রাখতে হয়। তীর থেকে

এ মাটি পুনরায় নদী খতে পড়ে নদী

ভরত হয়ে যায়। ফলে প্রতি বছরই

একই জরায় খনন করতে হয়। এ

মাটি যাতে পুনরায় নদী খাতে না

পড়ে তার জন্যও প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা

নেয়া যায়, কিন্তু সে ব্যবস্থা অতীত

ব্যবহৃত বলে তা সম্ভব হচ্ছে না।

সমস্যা বিহীন ডেজি

দেশের নদনদী খনন ও সংস্কার

কাজে দুটো সংস্কার কাজ করছে। পানি

উন্নয়ন বোর্ডের ডেজিঅবহর এবং

অভ্যন্তরীণ নৌপরিবহন কতপক্ষের

ডেজিঅবহর। কিন্তু দুটো সংস্কার

আলমডাবে নিজ নিজ কর্মসূচী

অনুযায়ী কাজ করছে। দেশের নদী

নাগর বর্তমান অবস্থার পরিপ্রেক্ষিতে

দুটো সংস্কার যৌথ উদ্যোগে এবং

সম্মিলিতভাবে কাজ করার উপর

গুরুত্ব আরোপ করেছেন বিশেষজ্ঞ

মহল।

সংশ্লিষ্ট একজন অভিজ্ঞ কর্মকর্তা

বলেছেন, বাংলা দেশের নদীগুলোর

চারিত্রের প্রধান বৈশিষ্ট্য হচ্ছে—

সাংঘাতিক রকমের পরিবর্তনশীল।

বরষের দিক থেকেও খুবই অপর-

পক্ষ। পরিবর্তনশীল বলে নদী খতে

পলি পড়ে ভরত হয়ে যাচ্ছে। সম-

সার সঠিক করছে সোচ, নৌ-চল চল

ও মনুষ্য প্রজন্মের ক্ষেত্রে, এ অবস্থার

মেকাবিল করার জন্য দুটো খনন

সংস্কার যৌথ উদ্যোগে পরিকল্পিত

ভাবে ব্যাপক ভিত্তিক নদী খনন

কর্মকর্তার নিয়মিত চলিয়ে যাওয়ার

উপর সর্বাঙ্গীন গুরুত্ব আরোপ করে

ছেন বিশেষজ্ঞ মহল।