বাংলাদেশ রেলওয়ের উন্নয়ন এবং রেল কারখানাসমূহ

বাংলাদেশ রেলওয়ের উন্নয়ন
এবং রেল কারখানাসমূহ

Work for a Better Bangladesh Trust

প্রতিবেদন
সৈয়দ মাহবুবুল আলম
মারুফ হোসেন
মোঃ আতিকুর রহমান

সম্পাদনায়
সাইফুদ্দিন আহমেদ

প্রকাশ কাল
১লা নভেম্বর ২০১৪

প্রচ্ছদ ছবি
ইফতেখার ওমর

পরিদর্শক দল

মোঃ কবির হোসেন, অর্থ সম্পাদক, বাংলাদেশ ইনস্টিটিউট অব লেবার স্টাডিজ- বিলস্।
মারুফ হোসেন, ন্যাশনাল এডভোকেসি অফিসার, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট।
জিয়াউর রহমান, প্রকল্প কর্মকর্তা, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট।
মোঃ আতিকুর রহমান, সহকারি প্রকল্প কর্মকর্তা, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট।
আতিক মোরশেদ, কো- অর্ডিনেটর, পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা)।
মোঃ ফজলুল হক খান, প্রধান নির্বাহী, রানী।
ইয়াকুব আলী, প্রধান নির্বাহী, মমতা পলী উন্নয়ন সংস্থা।
মোঃ সেলিম, সদস্য, পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা)।
শেখ রাসেল, সদস্য, পরিবেশ বাঁচাও আন্দোলন (পবা)।
Manjushree Maharjan, FK Volunteer from Nepal.
Prabhakar Gaur, FK Volunteer from India.

সূচিপত্র

* সার সংক্ষেপ ০১
* ভূমিকা ০৩
* গবেষণার উদ্দেশ্য ০৪
* গবেষণার পদ্ধতি ০৪
* রেলওয়ে কারখানার ঐতিহাসিক বিবরণ ০৫
* কারখানার কার্যক্রমসমূহ ০৫
* সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানা ০৬
* কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানা (পার্বতীপুর) ০৭
* ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানা (পার্বতীপুর) ০৭
* পাহাড়তলী ক্যারেজ ও ওয়াগন কারখানা ০৮
* কারখানার চ্যালেঞ্জসমূহ : ০৮
    * কার্যক্ষমতা ০৯
    * বাজেট ১০
    * লোকবল সমস্যা ১১
    * মানসম্মত যন্ত্রাংশ- এর প্রতুলতা ও অন্যান্য সমস্যা : ১৩
    * মেশিনারীজ সমস্যা : ১৪
    * রক্ষণাবেক্ষণ সমস্যা : ১৬
    * যন্ত্রাংশ ক্রয়ে পিপিআর- এর সীমাবদ্ধতা ১৬
    * অব্যবস্থাপনা : ১৬
    * কর্মী ব্যবস্থাপনা : ১৭
    * শিক্ষানবীশ কারিগর নিয়োগ : ১৮
    * শ্রমিকদের আর্থ-সামাজিক অবস্থা: উৎপাদনশীলতায় প্রভাব ১৮
    * বিদেশি দাতা ও ঋণ প্রদানকারী সংস্থাসমূহের ভূমিকা ১৯
    * কারখানা এবং সম্ভাবনা ২০
    * আন্তর্জাতিক উদাহরণ ২১
    * কতিপয় সুপারিশ ২২
* উপসংহার ২৩
* তথ্যপঞ্জি ২৩
* পরিশিষ্ট ২৪
* ১৯২২ সালে স্কটল্যান্ড- এ প্রস্তুতকৃত কাঠের তৈরি সেলুন ২৭

চিত্র

চিত্র ১: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানার ক্যারেজ সপ ০৪
চিত্র ২: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানার অভ্যন্তরে কর্মরত কর্মচারীবৃন্দ ০৪
চিত্র ৩: পার্বতীপুর রেলওয়ে কারখানার অভ্যন্তরে কর্মরত কর্মচারীবৃন্দ ০৬
চিত্র ৪: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানা ০৬
চিত্র ৫: বিভাগীয় তত্ত্বধায়ক- এর কার্যালয় ০৬
চিত্র ৬: সৈয়দপুর কারখানার অভ্যন্তরে মেয়াদত্তীর্ণ রেলগাড়ির চাকা ০৬
চিত্র ৭: কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানা (পার্বতীপুর) ০৭
চিত্র ৮: ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানা (পার্বতীপুর) ০৭
চিত্র ৯: পাহাড়তলী ক্যারেজ ও ওয়াগন কারখানা ০৮
চিত্র ১০: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানার ভিতরের একটি সপ ০৯
চিত্র ১২: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানায় মাত্র ৪৫ লাখ টাকায় নির্মিত অত্যাধুনিক রেল কোচ ১০
চিত্র ১১: কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানার ভিতরের একটি সপ ১০
চিত্র ১৩: কারখানার অভ্যন্তরে মেরামতাধীন যাত্রীবাহী কোচ ১১
চিত্র ১৪: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানার সপের বোর্ডে লোকবল সংকটের চিত্র ১১
চিত্র ১৫: পাহাড়তলী রেলকারখানায় কর্মরত শ্রমিক ১২
চিত্র ১৬: কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানার বোর্ডে লোকবল সংক্রান্ত তথ্য ১২
চিত্র ১৭: সৈয়দপুর রেলকারখানায় কর্মরত শ্রমিকের চিত্র ১৩
চিত্র ১৮: রেল কারখানায় ব্যবহৃত প্রয়োজনীয় যন্ত্রাংশ ১৩

চিত্র ১৯: পার্বতীপুর রেল কারখানার অভ্যন্তরে সরঞ্জাম বিভাগ ১৪
চিত্র ২০: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানায় ব্যবহৃত ১৯৪৭ সালের মেশিন ১৪
চিত্র ২১: পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানায় ব্যবহৃত ১৯৫২ সালের মেশিন ১৫
চিত্র ২২: পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানায় ব্যবহৃত ১৯৬০ সালের মেশিন ১৫
চিত্র ২৩: বাজেট স্বল্পতার কারণে মেশিন রক্ষণাবেক্ষণ ব্যহত ১৬
চিত্র ২৪: পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানায় কর্মরত বয়স্ক কর্মচারী ১৭
চিত্র ২৫: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানায় কর্মরত বয়স্ক কর্মচারী ১৭
চিত্র ২৬: পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানায় কর্মরত বয়স্ক কর্মচারী ১৭
চিত্র ২৭: কারখানায় কর্মরত নারী শিক্ষানবীশ ১৮
চিত্র ২৮: কারখানার কর্মরত কর্মকর্তা ও কর্মচারীবৃন্দ ১৮
চিত্র ২৯: পার্বতীপুর রেলওয়ে কারখানার ভিতরের দৃশ্য ১৯
চিত্র ৩০: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানার ভিতরের দৃশ্য ১৯
চিত্র ৩১: কারখানা অভ্যন্ড়রে যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামতের আগের দৃশ্য ২০
চিত্র ৩২: কারখানা অভ্যন্ড়রে যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামতের পরের দৃশ্য ২০
চিত্র ৩৩: কারখানা অভ্যন্ড়রে যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামতের আগের দৃশ্য ২০
চিত্র ৩৪: কারখানা অভ্যন্ড়রে যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামতের পরের দৃশ্য ২০
চিত্র ৩৫: বাংলাদেশ রেলওয়ের হার্ডিঞ্জ রেলসেতু ২১
চিত্র ৩৬: পার্বতীপুর রেল কারখানার কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মেধা ও শ্রমে দূর্ঘটনায় ক্ষতিগ্রস্ড় ১১ বছরের পুরাতন লোকোমোটিভ পুনরায় সচল ২১
চিত্র ৩৭: সৈয়দপুর কারখানার অভ্যন্ড়রের দৃশ্য ২২
চিত্র ৩৮: সৈয়দপুর কারখানার মেশিন সপ ২৪
চিত্র ৩৯: পাহাড়তলী কারখানায় ক্যারেজ মেরামত দৃশ্য ২৫
চিত্র ৪০: পাহাড়তলী কারখানার ক্যারেজ সপ ২৫
চিত্র ৪১: কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানা পার্বতীপুর ২৬
চিত্র ৪২: পার্বতীপুর ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানা ২৬
চিত্র ৪৩: ১৯২২ সালে স্কটল্যান্ড- এ প্রস্ড়তকৃত স্টীল আন্ডারফ্রেমের উপর কাঠের তৈরি সেলুন ২৭
চিত্র ৪৪: ১৯২২ সালে স্কটল্যান্ড- এ প্রস্ড়তকৃত স্টীল আন্ডারফ্রেমের উপর কাঠের তৈরি সেলুনে কারখানা পরিদর্শক দল ২৭
চিত্র ৪৫: ১৯২২ সালে স্কটল্যান্ড- এ প্রস্ড়তকৃত স্টীল আন্ডারফ্রেমের উপর কাঠের তৈরি সেলুনের ভিতরের দৃশ্য ২৭
চিত্র ৫৪: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানার ছবি ৩০
চিত্র ৫৫: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানার মেয়াদউত্তীর্ণ মেশিনারীজের ছবি ৩১
চিত্র ৫৬: পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানার ছবি ৩২
চিত্র ৫৭: পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানার মেয়াদউত্তীর্ণ মেশিনারীজের ছবি ৩৩
চিত্র ৫৮: পার্বতীপুর রেলওয়ে কারখানার ছবি ৩৪

সারণী

সারণী ১: বাংলাদেশ রেলওয়ের তিনটি কারখানার কার্যক্ষমতার ছক ১০
সারণী ২: রেলওয়ের তিনটি কারখানার বাজেট বরাদ্দের চিত্র ১১
সারণী ৩: রেলওয়ের তিনটি কারখানার লোকবল- এর চিত্র ১৩
সারণী ৪: পাহাড়তলী রেল কারখানার পান্টস এন্ড মেশিনারীজ সংক্রান্ত তথ্য ১৫
সারণী ৫: বাংলাদেশ রেলওয়ের তিনটি কারখানার মেশিনারীজ সংক্রান্ত তথ্য ১৫
সারণী ৬: সৈয়দপুর রেল কারখানায় অবসরে যাওয়া কর্মকর্তা-কর্মচারীদের সংখ্যা ১৭
সারণী ৭: পাহাড়তলী রেল কারখানায় বয়স্ক কর্মচারী সংক্রান্ত তথ্য ১৭
সারণী ৮: সৈয়দপুর রেল কারখানার ২০০১ সাল হতে ২০১১ সাল পর্যন্ত বছরভিত্তিক যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামত বা আউটটার্ণ সম্পর্কিত পরিসংখ্যান ২৪
সারণী ৯: সৈয়দপুর রেল কারখানার পান্টস এন্ড মেশিনারীজ ২৪
সারণী ১০: সৈয়দপুর কারখানায় মঞ্জুরীকৃত জনবলের সংখ্যা, কর্মরত জনবল এবং শূন্যপদের সংখ্যা ২৪
সারণী ১১: পাহাড়তলী ক্যারেজ ও ওয়াগন কারখানার ১৯৯৭-৯৮ সাল হতে ২০১১-১২ সাল পর্যন্ত বছরভিত্তিক গাড়ী মেরামত বা আউটটার্ণ সম্পর্কিত পরিসংখ্যান ২৫
সারণী ১২: পাহাড়তলী ক্যারেজ ও ওয়াগন কারখানার পান্টস এন্ড মেশিনারীজ ২৫
সারণী ১৩: পাহাড়তলী রেল কারখানায় গাড়ির সিডিউল মেরামত ও সময়কাল ২৬
সারণী ১৪: ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানার মঞ্জুরীকৃত জনবল, কর্মরত জনবল এবং শূন্যপদের সংখ্যা ২৬
সারণী ১৫: পার্বতীপুর কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানার মঞ্জুরীকৃত জনবল, কর্মরত জনবল এবং শূন্যপদের সংখ্যা ২৬

বিশেষ কৃতজ্ঞতা

মাননীয় মন্ত্রী জনাব **মোঃ মুজিবুল হক এমপি**, রেলপথ মন্ত্রণালয়, গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

কৃতজ্ঞতা স্বীকার

জনাব মোঃ তোফাজ্জল হোসেন, মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ে

জনাব আবু তাহের, সাবেক মহাপরিচালক, বাংলাদেশ রেলওয়ে

জনাব খলিলুর রহমান, অতি. মহাপরিচালক (আরএস), বাংলাদেশ রেলওয়ে

জনাব মোঃ হাসান মনসুর, সাবেক প্রধান নির্বাহী, কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানা, পার্বতীপুর

জনাব মিজানুর রহমান, প্রধান নির্বাহী, বাংলাদেশ রেলওয়ে ক্যারেজ ও ওয়াগন কারখানা, পাহাড়তলী

জনাব নুর মুহাম্মদ, ম্যানেজার, পার্বতীপুর কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানা, দিনাজপুর

জনাব মোঃ হবিবুর রহমান মিস্ত্রী, গ্রেড-১, সিএন্ডডাবিউ, বাংলাদেশ রেলওয়ে কারখানা, সৈয়দপুর

জনাব কামাল উদ্দিন খান, ইলেক্ট্রিক মিস্ত্রী, গ্রেড-২, ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানা, পার্বতীপুর

জনাব রিজওয়ানুর রহমান খান, সিনিয়র ডাটা এন্ট্রি কন্ট্রোল অপারেটর অফিস (পূর্ব), সিআরবি, চট্টগ্রাম

জনাব শংকর লাল সাহা, সিনিয়র ইঞ্জিঃ, ড্রয়িং ইনচার্জ, বাংলাদেশ রেলওয়ে ক্যারেজ ও ওয়াগন কারখানা, পাহাড়তলী

বাংলাদেশ রেলওয়ের ট্রেড ইউনিয়নসমূহ

গাউস পিয়ারী, পরিচালক (প্রশাসন), ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট

আমিনুল ইসলাম সুজন, কর্মসূচি সমন্বয়কারী ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট

নাজনীন কবীর, সিনিয়র প্রকল্প কর্মকর্তা, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট

সামিউল হাসান সজীব, সহকারি প্রকল্প কর্মকর্তা, ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট

টীকাপুঞ্জ

ক্যারেজ	ঃ	যাত্রীবাহী গাড়ী
ওয়াগন	ঃ	মালবাহী গাড়ী
লোকোমোটিভ	ঃ	রেলগাড়ীর ইঞ্জিন
ইউনিট	ঃ	১টি যাত্রীবাহী গাড়ি =২.০০ ইউনিট
জিওএইচ	ঃ	জেনারেল ওভার হোলিং
পিওএইচ	ঃ	পিরিওডিক্যাল ওভার হোলিং
এলই	ঃ	লিফটিং এ্যালার্মিং
বৈদ্যুটিক ট্রাভারসার	ঃ	রেলগাড়ী এক সপ থেকে অন্য সপে নেয়ার কাজে ব্যবহৃত যন্ত্র
জেবিআইসি	ঃ	জাপান ব্যাংক ফর ইন্টারন্যাশনাল কো-অপারেশন
সপ	ঃ	কারখানার অভ্যন্ড্তরে গাড়ি মেরামতের জন্য বিভিন্ন সেকশন
সিডিউল হালনাগাদ	ঃ	নির্দ্দিষ্ট সময়ে রেলের ক্যারেজ, ওয়াগন, লোকোমোটিভ মেরামতের সময়কাল
হ্যান্ড টুলস	ঃ	গাড়ী মেরামত এবং বিভিন্ন যন্ত্রাংশ খোলা ও লাগানোর ক্ষেত্রে যা ব্যবহার হয়

সার সংক্ষেপ

বাংলাদেশ রেলওয়ে একটি জনপ্রিয় রাষ্ট্রীয় সেবা সংস্থা। নিরাপদ, আরামদায়ক, সাশ্রয়ী বাহন হিসেবে দীর্ঘদিন ধরে অত্যন্ত সুনামের সাথে যাত্রী পরিবহনের পাশাপাশি পণ্য পরিবহন করায় উন্নত দেশগুলিতে রেলওয়ে সম্প্রসারণের কাজ চলছে। বাংলাদেশেও রেল যোগাযোগ ব্যবস্থা আধুনিকায়নের কোন বিকল্প নেই। ইতিমধ্যে রেলের উন্নয়নে বিভিন্ন পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়েছে। রেলের অন্যতম প্রাণশক্তি বা চালিকাশক্তি রেল কারখানাগুলোকে আধুনিকায়নে কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

রেলওয়ের লোকোমোটিভ, ক্যারেজ ও ওয়াগনগুলো রক্ষণাবেক্ষণ, মেরামত এবং নির্মাণ করার লক্ষ্যে রেল কারখানাগুলো প্রতিষ্ঠা করা হলেও তা আজও নানা কারণে ব্যহত হচ্ছে। কারখানাগুলোর বর্তমান অবস্থা এবং এর কার্যকারিতা ব্যহত হওয়ার কারণ অনুসন্ধান করাই ছিল আমাদের এই গবেষণার মূল লক্ষ্য। সে লক্ষ্যেই বাংলাদেশ রেলওয়ের তিনটি কারখানা (সৈয়দপুর, পার্বতীপুর, পাহাড়তলী) পরিদর্শন করা হয়।

১৮৭০ সালে সৈয়দপুরে তৎকালীন আসাম- বেঙ্গল বর্তমান বাংলাদেশ রেলওয়ের সর্বপ্রথম রেল করাখানা প্রতিষ্ঠা করা হয়। পরবর্তীতে পাহাড়তলী এবং পার্বতীপুরে আরো দুটি কারখানা প্রতিষ্ঠিত হয়। এ কারখানাগুলো প্রতিষ্ঠার মূল উদ্দেশ্য ছিল রেলওয়ের লোকোমোটিভ, ক্যারেজ ও ওয়াগন- এর সুষ্ঠু রক্ষণাবেক্ষণ, আয়ুষ্কাল ঠিক রাখার পাশাপাশি গতিশীলতা বজায় রাখা। কিন্তু বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়ের কারখানাসমূহে লোকবল সংকট, বাজেট স্বল্পতা, প্রয়োজনীয় কাঁচামালের অভাব, পুরনো যন্ত্রপাতি এবং আধুনিক মেশিনারিজের অভাবে কাজের স্বাভাবিক গতি বজায় রাখতে পারছে না।

যা যাত্রীসেবা প্রদান ও পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে অন্তরায়। এ প্রেক্ষাপটে বাংলাদেশের রেল যোগাযোগ ব্যবস্থা আধুনিকায়নে এবং কোচ, ওয়াগন ও লোকোমোটিভ- এর সচলতা এবং আয়ুষ্কাল ঠিক রাখতে সুষ্ঠু পরিকল্পনার মাধ্যমে প্রয়োজনীয় দক্ষ লোকবল নিয়োগ, যন্ত্রপাতি ও কাঁচামাল সরবরাহ এবং অর্থ বরাদ্দ দিয়ে কারখানাসমূহের আধুনিকায়ন করা একান্ত প্রয়োজন।

2512

ভূমিকা

বাংলাদেশ রেলওয়ে ঐতিহ্যবাহী একটি রাষ্ট্রীয় সেবা প্রতিষ্ঠান। রেল একটি দক্ষ ও সুবিধাজনক যোগাযোগ মাধ্যম। রেল যোগাযোগ চালুর ক্ষেত্রে এককালীন ব্যয় বেশি হলেও একবার তৈরি করে নিলে তা দীর্ঘদিন চলতে থাকে।

রেলের ইঞ্জিন ও বগি চলে অনেক বছর ধরে, এত শক্ত কাঠামো যে সহজে নষ্ট হয় না। বাংলাদেশের রেল লাইনগুলি নিয়মিত পরিচর্যা করে সেগুলি ব্যবহার উপযোগী করলে, উন্নত হবে রেল যোগাযোগ। অথচ এই সুবিধাজনক যোগাযোগ মাধ্যমকে অবহেলা করে অসমভাবে সড়ক পথ সম্প্রসারণ করায় অর্থনীতি, পরিবেশ ও স্বাস্থ্যের উপর নেতিবাচক প্রভাব পড়ছে।

বাংলাদেশ রেলওয়ে সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা করার জন্য কতগুলো বিভাগ রয়েছে যেমনঃ অপারেশন বিভাগ, ম্যাকানিক্যাল বিভাগ, প্রকৌশলী বিভাগ, ম্যাক, ট্রাফিক বিভাগ, স্টোর, ট্রেনিং সেন্টার এবং রেল কারখানা। প্রত্যেক বিভাগ রেল পরিচালনার ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখে।

রেল কারখানা হলো এ বিভাগগুলোর মধ্যে অন্যতম স্তম্ভ। বাংলাদেশ রেলওয়ের লোকোমোটিভ, ক্যারেজ ও ওয়াগনগুলোর ক্রমবর্ধমান চাহিদা মোকাবেলা, মেরামত এবং রক্ষণাবেক্ষণের কাজগুলো কারখানায় সম্পন্ন হয়ে থাকে। কাজেই রেল কারখানা আধুনিকায়কান না করে, অন্ধকারে রেখে, রেলের উন্নয়ন সম্ভব নয়।

পর্যাপ্ত বাজেট, প্রয়োজনীয় জনবল, আধুনিক মেশিনারিজ এবং পর্যাপ্ত কাঁচামাল সরবরাহ করা গেলে প্রতিবছর চাহিদানুযায়ী লোকোমোটিভ, ক্যারেজ এবং ওয়াগন মেরামত করে ক্রমবর্ধমান চাহিদা মোকাবেলা করা সম্ভব।

বিদেশ থেকে প্রয়োজনীয় খুচরা যন্ত্রাংশ আমদানি করে কারখানার অভ্যন্তরে ক্যারেজ, লোকোমোটিভ এবং ওয়াগন তৈরী করা গেলে দেশের কোটি কোটি টাকা সাশ্রয় হবে। ফলে রেলের উন্নয়নের সাথে সাথে দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের ধারা ত্বরান্বিত হবে। বর্তমানে আমাদের পার্শ্ববর্তী দেশ ভারতের যে অর্থনৈতিক বুনিয়াদ তার পিছনে ভারতীয় রেলের অবদান অপরিসীম।

স্বাধীনতা লাভের পরপর রেল যোগযোগের উন্নয়নে পদক্ষেপ গ্রহণ করা হলেও পরবর্তীতে রেল খাতের উন্নয়নে কার্যকর কোনো পদক্ষেপ নেয়া হয়নি। সিদ্ধান্ত গ্রহনে অপরিনামদর্শীতা করা, প্রয়োজনীয় উদ্যোগের অভাব, অব্যবস্থাপনা এবং দক্ষ জনবল সংকট রেলওয়েকে কাঙ্খিত অবস্থানে নিয়ে যেতে ব্যর্থ হয়েছে।

দশকের পর দশক ধরে রেলের প্রতি যে অবহেলা করা হয়েছে, তা কয়েক দিনে বা কয়েক মাসে সমাধান করা সম্ভব নয়। স্বল্প, মধ্য এবং দীর্ঘ মেয়াদী পরিকল্পনার পাশপাশি জাতীয় বাজেটে পরিবহন খাতে যে বাজেট রয়েছে সেখানে রেলকে প্রাধান্য দিয়ে রেল কারখানাগুলোকে আধুনিকায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।

গবেষণার উদ্দেশ্য

চিত্র ১: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানার ক্যারেজ সপ

চিত্র ২: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানার অভ্যন্তরে কর্মরত কর্মচারীবৃন্দ

এই গবেষণার মূল উদ্দেশ্যই ছিল বাংলাদেশ রেলওয়ের কারখানাগুলোর বর্তমান চিত্র পর্যবেক্ষণ, সমস্যার গভীরতা ও সম্ভবনার দিকসমূহ অনুসন্ধান এবং কারখানার সাথে যাত্রী সেবা ও পণ্য পরিবহনের সম্পর্ক নিরূপণ করা। এছাড়া সুনির্দিষ্ট উদ্দেশ্যসমূহ:

- বাংলাদেশ রেলওয়ে কারখানাসমূহের ঐতিহাসিক পটভূমি সম্পর্কে ধারনা লাভ।
- কারখানার লোকবল ও তাদের উৎপাদনশীলতা সম্পর্কে জানা।
- কারখানার কারিগরী বিষয়ের উপর মৌলিক ধারনা অর্জন।
- বাজেট ও ক্রয়-বিক্রয় সংক্রান্ত সমস্যা জানা।
- রেল কারখানাগুলোর সমস্যা চিহ্নিতকরণ।
- কারখানা আধুনিকায়নে বিদেশী দাতা সংস্থার ভূমিকা সম্পর্কে অবহিত হওয়া।
- রেল কারখানাগুলোতে বিরাজমান সমস্যা সমাধানের উপায় অনুসন্ধান
- কারখানা আধুনিকায়নে সুপারিশ তৈরি করা।

গবেষণা পদ্ধতি

আলোচ্য গবেষণায় প্রাথমিক এবং মাধ্যমিক উভয় ধরনের উপাত্ত ব্যবহার করা হয়েছে। প্রাথমিক উপাত্ত হিসেবে এই গবেষণায় মাঠ (কারখানা) পরিদর্শন এবং গুনবাচক পদ্ধতি প্রয়োগ করা হয়েছে। ক্ষেত্রবিশেষে দলীয় আলোচনার (Focus Group Discussion-FGD) আশ্রয় নেয়া হয়েছে। গবেষণায় সমস্যার বিস্তার ও জটিলতার বিষয়টি মাথায় রেখে প্রাসঙ্গিক তথ্য ও মাধ্যমিক তথ্যের সহযোগিতার পাশাপাশি একাধিক সংখ্যক ব্যক্তিগত সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। এছাড়া ওয়েব ডকুমেন্টস, জার্নাল আর্টিক্যাল, অফিসিয়াল রেকর্ড এবং বই- এর মাধ্যমে মাধ্যমিক উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে।

চিত্র ৩: পার্বতীপুর রেলওয়ে কারখানার অভ্যন্তরে কর্মরত কর্মচারীবৃন্দ

রেলওয়ে কারখানার ঐতিহাসিক বিবরণ

১৮৭০ সালে আসাম-বেঙ্গল রেলপথকে ঘিরে তৎকালীন ব্রিটিশ সরকার ১১০ একর জায়গার উপর সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানা প্রতিষ্ঠা করা হয়। প্রাথমিক পর্যায়ে সৈয়দপুর কারখানাটি একটি রেলওয়ে লোকোমোটিভ মেরামত শেড হিসাবে যাত্রা শুরু করে। পরবর্তীকালে এই শেডটি মিটারগেজ যাত্রীবাহী গাড়ী, মালবাহী গাড়ী ও ষ্টিম লোকোমোটিভ মেরামত কারখানায় রূপান্তরিত হয়। ব্রডগেজ যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামতের প্রয়োজনীয়তা দেখা দিলে পাকিস্তান আমলে ১৯৫৩ সাল থেকে ব্রডগেজ যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামতের কাজ শুরু করে।

বৃটিশ স্বাধীনপূর্ব বাংলায় স্টিম/কয়লাচালিত লোকোমটিভ বেশি ছিল। ১৮৫৮ সালে পাহাড়তলীতে ডিজেল কারখানা চালু করা হয়। তারই ধারাবাহিকতায় ১৮৯১ সালে চট্টগ্রাম, পাহাড়তলীতে আসাম-বেঙ্গল রেলওয়ের ষ্টিম লোকোমোটিভ এর জন্য লোকোশেড প্রতিষ্ঠা করা হয়।

পরবর্তীতে এ উপমহাদেশের ভৌগলিক বিভক্তির পর রেলওয়ের উন্নয়নের পরিপ্রেক্ষিতে ১৯৪৭ সালে চট্টগ্রাম. পাহাড়তলী কারখানা হিসেবে প্রকাশ ঘটে। স্বাধীনতা পরবর্তী সময়ে স্টিম/কয়লার পরিবর্তে ডিজেলচালিত লোকোমটিভ চালুর চিন্তা ভাবনা চলতে থাকে। যার প্রস্তুতি হিসেবে ১৯৭৬ সালে ঢাকায় ডিজেল কারখানা চালু হয়। ১৯৭৯ সালে স্টিম/কয়লাচালিত লোকোমটিভ সম্পূর্ণরূপে বন্ধ করে দেয়া হয়।

ডিজেল চালিত লোকোমটিভ সচল রাখতে নিয়মিত সংস্কারের লক্ষ্যে ১৯৭৮ সালে সৌদি অর্থ সহায়তায় ১১১ একর জমির ওপর ২০৩ কোটি টাকা ব্যয়ে পার্বতীপুরে লোকোমোটিভ ওয়ার্কশপ স্থাপন প্রকল্প হাতে নেয়া হয়। ১৯৮১ সালে পার্বতীপুর ডিজেল কারখানা চালু হয়। তারই ধারাবাহিকতায় ১৯৯২ সালের ১৪ মে পার্বতীপুরে লোকোমোটিভ ওয়ার্কশপ আনুষ্ঠানিকভাবে যাত্রা শুরু করে।

কারখানার কার্যক্রমসমূহ

বাংলাদেশ রেলওয়ের ক্যারেজ, লোকোমোটিভ এবং ওয়াগন মেরামত মূলত চারটি কারখানায় সম্পন্ন হয়ে থাকে। যেমন:

- সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানা।
- পার্বতীপুর কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানা।
- পার্বতীপুর ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানা।
- পাহাড়তলী ক্যারেজ ও ওয়াগন কারখানা।

সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানা

চিত্র ৪: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানা

সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানায় পূর্বাঞ্চল ও পশ্চিমাঞ্চলের ক্যারেজ (যাত্রীবাহী গাড়ি), ওয়াগন (মালবাহী গাড়ি) এবং রিলিফ ক্রেন- এর এলই, পিওএইচ এবং জিওএইচ- এর কাজ করা হয়। উলেখ্য আন্তঃনগর ট্রেন প্রতি ১ বছর ও মেইল এক্সপ্রেস প্রতি দেড় বছর পর পর এলই, প্রতি ৪ ও ৬ বছর অন্তর পিওএইচ এবং প্রতি ১২ বছর পর পর জিওএইচ করা হয়। এছাড়া ক্যারেজ, ওয়াগন, ক্রেন, বয়লার ও লোকোমটিভ- এর বিভিন্ন খুচরা যন্ত্রাংশ তৈরির পাশাপাশি চাহিদা অনুযায়ী অন্য বিভাগের যথা: সেনাবাহিনী, মধ্যপাড়া কঠিন শিলা প্রকল্প, বড়পুকুরিয়াখনি প্রভৃতি সরকারি সংস্থার যন্ত্রাংশ তৈরি করা হয়। এছাড়া দূর্ঘটনা কবলিত ক্যারেজ, ওয়াগন গাড়ির বিশেষ মেরামতও এ কারখানায় হয়ে থাকে।

চিত্র ৫: বিভাগীয় তত্ত্বাবধায়ক- এর কার্যালয়

চিত্র ৬: সৈয়দপুর কারখানার অভ্যন্ড়রে মেয়াদত্তীর্ণ পরিত্যক্ত রেলগাড়ির চাকা

কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানা (পার্বতীপুর)

চিত্র ৭: কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানা (পার্বতীপুর)

বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়ের বহরে ২৫৮টি লোকোমোটিভ আছে। লোকোমোটিভ- এর গতিশীলতা ধরে রাখতে এবং আয়ুষ্কাল ঠিক রাখার জন্য প্রতি ছয় বছর পর পর বাংলাদেশ রেলওয়ের সব ধরনের লোকোমোটিভ জেনারেল ওভারহলিং অর্থাৎ জিওএইচ (বড় ধরনের মেরামত) করাতে হয়। এ কাজটি পাহাড়তলী কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানায় করা হয়।

ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানা (পার্বতীপুর)

চিত্র ৮: ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানা (পার্বতীপুর)

ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানার কার্যক্রম : ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানা ১৯৮১ সালে প্রতিষ্ঠিত হয়। এখানে মূলত এফ সিডিউলে এবং জি সিডিউলে লোকোমোটিভ মেরামত করা হয়। যে কোনো লোকোমোটিভ ১ বছর ৬ মাস অন্তর সাধারণ মেরামত (এফ সিডিউল) এবং ৩ বছর অন্তর মাঝারি মেরামত (জি সিডিউল) করার জন্য ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানায় প্রেরণ করা হয়। এখানে তেলের ট্যাংক, পানির ট্যাংক এবং ইঞ্জিনের ভিতরের মাঝারি মেরামতের কাজ সম্পন্ন করা হয়।

পাহাড়তলী ক্যারেজ ও ওয়াগন কারখানা

চিত্র ৯: পাহাড়তলী ক্যারেজ ও ওয়াগন কারখানা

পাহাড়তলী ক্যারেজ ও ওয়াগন কারখানার কার্যক্রম: রেলওয়ের পূর্বাঞ্চলের প্রায় ৯৩০ টি যাত্রীবাহী গাড়ী এবং প্রায় ৭০০০ মালবাহী গাড়ীর যাবতীয় রক্ষণাবেণ এবং বিশেষ মেরামত কাজ এ কারখানাটিতে করা হয়। যাত্রীবাহী ও মালবাহী গাড়ীর সিডিউল মেরামত কাজ ছাড়াও রোলিংস্টকে ব্যবহার্য বিভিন্ন যন্ত্রাংশ উৎপাদন, বৈদ্যুতিক মেশিনপত্রের মেরামত, বিভিন্ন নিরাপদ যন্ত্রাংশের (safety-item) পরীক্ষা-নিরীক্ষা করণ প্রভৃতি গুরুত্বপূর্ণ কাজগুলো এ কারখানাটিতে করা হয়ে থাকে। পাশাপাশি কারখানার ৪ শতাধিক বিভিন্ন ধরনের প্যান্ট ও মেশিনের রক্ষণাবেক্ষণের কাজও কারখানায় হয়ে থাকে।

কারখানার চ্যালেঞ্জসমূহ

বর্তমানে রেলওয়ে কারখানাসমূহকে নানা রকম চ্যালেঞ্জের সম্মুখীন হতে হচ্ছে। যার ফলশ্রুতিতে রেল কারখানাগুলো যে উদ্দেশ্যে প্রতিষ্ঠা করা হয়েছিল তা ব্যহত হচ্ছে। অতি পুরাতন জরাজীর্ণ ও মেয়াদ উত্তীর্ণ অধিকাংশ প্যান্টস এবং মেশিনারীজ এবং দক্ষ জনবল ঘাটতি, প্রয়োজনীয় কাঁচামাল সময়মত না পাওয়া এবং পর্যাপ্ত বাজেট প্রদান না করার কারণে নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী লোকোমোটিভ, ক্যারেজ ও ওয়াগন মেরামত, রক্ষণাবেণের কাজ মানসম্মত ও ফলপ্রসূভাবে যথাসময়ে সম্পাদন করা যাচ্ছে না। ২০১১ সালে সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানা আধুনিকায়ন- এর কাজ শুরু হলেও জনবল এবং আধুনিক মেশিনের অভাব পরিলক্ষিত হয়। অপরদিকে পাহাড়তলী রেল কারখানার উৎপাদন বৃদ্ধির লক্ষ্যে ২০০৭ সালে জাপান ব্যাংক ফর ইন্টারন্যাশনাল কো-অপারেশন (জেবিআইসি)- এর অর্থায়নে ১৪৬ কোটি টাকার একটি প্রকল্প শুরু করার কথা থাকলেও এখনও কাজ শুরু হয়নি। এতে করে যাত্রী ও পরিবহনের জন্য প্রয়োজনীয় সংখ্যক যাত্রীবাহী কোচ ও ওয়াগন সময়মত সরবরাহ করা সম্ভব হচ্ছে না।

কার্যক্ষমতা

চিত্র ১০: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানার ভিতরের একটি সপ

লোকবল ঘাটতি, বাজেট স্বল্পতা, আধুনিক মেশিনারীজ এবং প্রয়োজনীয় কাঁচামালের স্বল্পতার কারণে বাংলাদেশ রেলওয়ের কারখানাগুলোর উৎপাদন কার্যক্ষমতা দিন দিন কমছে। কারখানাগুলো তার লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করতে সক্ষম হচ্ছে না। সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানায় যাত্রীবাহী মিটার গেজ গাড়ী প্রতিমাসে ৪৫টা, ব্রড গেজ গাড়ী ৩০টা এবং মালবাহী গাড়ী দৈনিক ৭টা মেরামতের কথা থাকলেও পর্যাপ্ত লোকবল, প্রয়োজনীয় কাঁচামাল এর অভাব এবং নিম্নমানের মালামাল সরবরাহ করার কারণে উৎপাদন মারাত্মকভাবে ব্যাহত হচ্ছে।

পশ্চিমাঞ্চলের মোট যাত্রীবাহী গাড়ির সিডিউল হালনাগাদ রাখার জন্য প্রতি বছর বিজি (মিটার গেজ) ১৮০টি এবং এমজি (ব্রডগেজ) ১৭৬টি গাড়ী মেরামত করা প্রয়োজন হলেও প্রতি বছর বিজি (মিটার গেজ) ১৫৬টি এবং এমজি (ব্রডগেজ) ১১০টি গাড়ী সিডিউল করা সম্ভব হয়।

একই অবস্থা পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানাও। কারখানার ভৌত অবকাঠামো, জনবল ও মেশিনপত্রের জরাজীর্ণ অবস্থা এবং বিদ্যমান সুযোগ-সুবিধার নিরিখে ২০০২ সালে যাত্রীবাহী গাড়ীর আউটটার্ণ লক্ষমাত্রা দৈনিক ২.৪ ইউনিট (১ টি যাত্রিবাহী গাড়ী = ২.০০ ইউনিট) এবং মালবাহী গাড়ীর আউটটার্ণ লক্ষ্যমাত্রা দৈনিক ৫.০০ ইউনিট নির্ধারণ করা হলেও বর্তমানে যাত্রীবাহী গাড়ী ২.০২ ইউনিট এবং মালবাহী গাড়ী ২.৪৩ ইউনিট মেরামত করা সম্ভব হচ্ছে।

পাশপাশি পার্বতীপুর রেলওয়ে কারখানায় প্রতিমাসে ৩টি লোকোমোটিভ জিওএইচ (ভারী মেরামত) করার কথা থাকলেও সম্ভব হচ্ছে ২টি। ২০১২-২০১৩ অর্থবছরে ৩০টি ইঞ্জিনের ভারী মেরামতের লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে পার্বতীপুরে ১৬টি লোকোমোটিভের ওভারহলিং, ১৭টির বিশেষ মেরামত কাজ করা হয়েছে।

চিত্র ১১: কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানার ভিতরের একটি সপ

KviLvbvi bvg	m¶gZv		†hvMvb	
	ক্যারেজ	ওয়াগন	ক্যারেজ	ওয়াগন
সৈয়দপুর	৪৫৬	মেরামত হয় না	২৬৬	
পাহাড়তলী	২.৪০ ইউনিট	৫.০০ ইউনিট	২.০২ ইউনিট	২.৪৩ ইউনিট
পার্বতীপুর	৩৬ লোকোমোটিভ	২২ টি লোকোমোটিভ		

সারণী ১: বাংলাদেশ রেলওয়ের এর তিনটি কারখানার কার্যক্ষমতার ছক

বাজেট

যে সব প্রতিবন্ধকতার কারণে কারখানার কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে পরিচালনা করা সম্ভব হয় না তার মধ্যে বাজেট ঘাটতি অন্যতম। সৈয়দপুর রেল কারখানায় যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামত কার্যক্রম সুষ্ঠুভাবে পরিচালনার জন্য প্রতি বছরের চাহিদা কমপক্ষে ১৬০০ লক্ষ টাকা এবং ওয়াগন মেরামত খাতে প্রয়োজন ৬০০ লক্ষ টাকা। অথচ ২০১১-২০১২ অর্থ বছরে যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামতের জন্য ১০৩০ লক্ষ এবং ওয়াগন মেরামতের জন্য ৩০৩ লক্ষ টাকা বরাদ্দ দেয়া হয়। পার্বতীপুর রেলওয়ে কারখানায় ২০১২-২০১৩ অর্থ বছরে প্রয়োজন ছিল ২৮০০ লক্ষ, কিন্তু বরাদ্দ দেয়া হয়েছে ১৩৬০ লক্ষ টাকা এবং পাহাড়তলী রেল কারখানায় প্রায় ১৮০০ লক্ষ টাকা চাহিদার অনুকূলে বরাদ্দ দেয়া হয় মাত্র ১২৫৫.৬০ লক্ষ টাকা।

চিত্র ১২: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানায় মাত্র ৪৫ লাখ টাকায় নির্মিত অত্যাধুনিক রেল কোচ

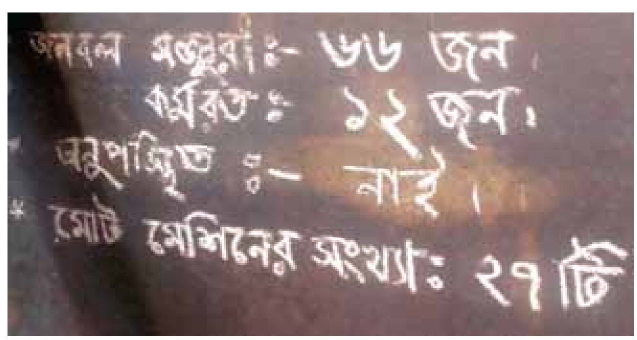
চিত্র ১৩: কারখানার অভ্যন্তরে মেরামতাধীন যাত্রীবাহী কোচ

কারখানার নাম	সাল	চাহিদা (লক্ষ)	বরাদ্দ (লক্ষ)
সৈয়দপুর	২০১১-২০১২	১৬০০	১০৩০
পার্বতীপুর	২০১২-২০১৩	২৮০০	১৩৬০
পাহাড়তলী	২০১২-২০১৩	২৫০	২০০

সারণী ২: রেলওয়ের তিনটি কারখানার বাজেট বরাদ্দের চিত্র

লোকবল সমস্যা

সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানা: ১৮৭০ সালে আসাম- বেঙ্গল রেলপথকে ঘিরে প্রতিষ্ঠিত সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানা প্রতিষ্ঠাকালীন সময়ে শত শত মেশিনের শব্দ ও কয়েক হাজার কর্মকর্তা-কর্মচারীর পদচারণায় মুখরিত ছিল। ১৯৯১ সালে রেলওয়ে “রিকভারি প্রোগ্রামের” আওতায় রেলওয়ের লোকবল ৫৮,০০০ থেকে ৩৫,০০০- এ নামিয়ে আনার ফলে কারখানার লোকবলের হিসাবও রাতারাতি বদলে যায়। ফলশ্রুতিতে রেলের কারখানাগুলোতে লোকবল ঘাটতি তীব্র আকার ধারন করেছে। সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানায় ৩৫৭৪ জন মঞ্জুরীতকৃত পদ থাকলেও বর্তমানে কর্মরত আছেন ১৬২১ জন (২০১৩ সালের পর্যবেক্ষন তথ্যানুসারে)।



চিত্র ১৪: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানার সপের বোর্ডে লোকবল সংকটের চিত্র

কেন্দ্রীয় লোকোমটিভ কারখানা (পার্বতীপুর): পার্বতীপুর রেল কারখানায় মঞ্জুরীকৃত পদ ৮৪৯ জন, কিন্তু কর্মরত আছেন ৫০২। যান্ত্রিক বিভাগ লোকোমোটিভ রক্ষণাবেক্ষণের সঙ্গে সরাসরি সম্পৃক্ত। এ বিভাগের লোকবল দরকার ৫৩২ জন। কর্মরত আছেন ৩৩৩ জন। কারখানার জন্য ২০ জন কর্মকর্তার মঞ্জুরি থাকলেও কর্মরত আছেন মাত্র ১৩ জন। এ ছাড়া সহকারী কর্মকর্তার অভাবে শ্রমিক-কর্মচারীদের সংস্থাপনিক কাজ, ফ্লোর পর্যায়ে লোকোমোটিভ মেরামতের কাজ ও মনিটরিং ব্যাপকভাবে বিঘ্নিত হচ্ছে। কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানাটি সুষ্ঠুভাবে পরিচালনার জন্য বেশ কয়েকটি সহযোগী বিভাগ রয়েছে। এগুলোতে শতকরা ৪০ ভাগের বেশি জনবল সংকট চলছে দীর্ঘদিন ধরে। অন্য দিকে ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানায়ও একই চিত্র। কারখানায় মঞ্জুরীকৃত পদ আছে ২৯৮ টি, এর মধ্যে কর্মরত আছেন ১৮৮ জন।

চিত্র ১৫: পাহাড়তলী রেলকারখানায় কর্মরত শ্রমিক

পাহাড়তলী রেল কারখানায় ২১২৮ কর্মকর্তার বিপরীতে কর্মরত আছেন ১২৩৩ জন। অর্থাৎ সৈয়দপুর কারখানায় ৫৫ ভাগ, পার্বতীপুরে ৪১ ভাগ এবং পাহাড়তলীতে ৪২ ভাগ লোকবলের ঘাটতি রয়েছে। এ সংকটের কারণে চাহিদা অনুযায়ী লোকোমোটিভ, ক্যারেজ ও ওয়াগন মেরামত করা সম্ভব হচ্ছে না।

কারখানায় লোকোমোটিভ, ক্যারেজ ও ওয়াগন মেরামত করার সুযোগ থাকলেও লোকবল সংকটের কারণে অতিরিক্ত টাকা খরচ করে বাইরে থেকে মেরামত করতে হচ্ছে।

চিত্র ১৬: কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানার বোর্ডে লোকবল সংক্রান্ত তথ্য

চিত্র ১৭: সৈয়দপুর রেল কারখানায় কর্মরত শ্রমিকের

কারখানা	বরাদ্দ	কর্মরত	শূন্যপদ	ঘাটতি %
সৈয়দপুর	৩৫৭৪	১৬২১	১৯৫৩	৫৫
পার্বতীপুর	৮৪৯	৫০২	৩৪৭	৪১
পাহাড়তলী	২১২৮	১২৩৩	৮৯৫	৪২

সারণী ৩: রেলওয়ের তিনটি কারখানার লোকবল- এর চিত্র

মানসম্মত যন্ত্রাংশ- এর অপ্রতুলতা ও অন্যান্য সমস্যা

চিত্র ১৮: রেল কারখানায় ব্যবহৃত প্রয়োজনীয় যন্ত্রাংশ

সৈয়দপুর রেল কারখানায় যাত্রীবাহী মিটারগেজ গাড়ী প্রতিমাসে ৪৫, ব্রড গেজ গাড়ী ৩০টি এবং মালবাহী গাড়ী দৈনিক ৭টি মেরামতের কথা থাকলেও পর্যাপ্ত লোকবল, প্রয়োজনীয় কাঁচামাল না থাকার পাশাপাশি নিম্নমানের মালামাল সরবরাহ করা এবং আধুনিক হ্যান্ড টুলস সরবরাহ না করার কারণে উৎপাদন মারাত্মকভাবে ব্যাহত হচ্ছে। উন্নত মানসম্মত কাঁচামাল নিশ্চিত করার পাশপাশি আধুনিক যন্ত্রাংশ সরবরাহ করা গেলে প্রতি কর্মদিবসে ৩ ইউনিট যাত্রীবাহী কোচ এবং ১০ ইউনিট মালবাহী গাড়ী মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ করা সম্ভব।

চিত্র ১৯: পার্বতীপুর রেল কারখানার অভ্যন্তরে সরঞ্জাম বিভাগ

পার্বতীপুর লোকোমোটিভ কারখানায় লোকোমোটিভ মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে শতকরা ৯৮ ভাগ যন্ত্রাংশ বিদেশ থেকে সংগ্রহ করা হয়। এ কারণে যন্ত্রাংশ সংগ্রহের জন্য দরপত্রসহ আনুষঙ্গিক প্রক্রিয়া সম্পন্ন করতে হয়। লোকোমটিভ মেরামতের সময় কিটলিস্ট- এর ভিত্তিতে বার্ষিক শিডিউল বা প্রোগ্রাম অনুসারে সরঞ্জাম বিভাগ থেকে মালামাল সরবরাহ করা হয়। কিন্তু মানসম্মত যন্ত্রাংশ না পাওয়ায় ম্যানুয়াল অনুযায়ী লোকোমটিভ মেরামত করা সম্ভব হয় না। এছাড়া মাঝে মধ্যে ওভার সাইজ বা আন্ডার সাইজ যন্ত্রাংশ আমদানি করা হয়। এতে করে পুনরায় সেই প্রয়োজনীয় যন্ত্রাংশ পেতে ২ বছরের মতো সময় লেগে যায়। এ রকম অবস্থায় দ্বিতীয়, তৃতীয় হাত হয়ে মালামাল সংগ্রহ ব্যয়বহুল ও সময়সাপেক্ষ হয়। এতে করে লোকোমোটিভ মেরামতের স্বাভাবিক প্রক্রিয়া ব্যহত হয়।

মেশিনারীজ সমস্যা

প্রত্যেক কারখানার উৎপাদশীলতা কর্মী এবং মেশিনের উপর নির্ভরশীল। মেশিন ঠিকমত কাজ না করলে উৎপাদশীলতায় গতি আনা সম্ভব হয় না। ফলে কারখানা প্রতিষ্ঠার উদ্দেশ্য ব্যহত হয়। বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রধান দুটি কারখানা সৈয়দপুর এবং পাহাড়তলী কারখানায় বর্তমানে ব্যবহৃত অধিকাংশ মেশিনারিজের বয়স ৫০ বছরের উপরে চলে গেছে। এই সব জরাজীর্ণ মেশিন দিয়ে কারখানা তার লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করতে যেমন ব্যর্থ হচ্ছে, ঠিক তেমনি শ্রমিকদের প্রতিমুহূর্তেই ঝুঁকি নিয়ে কাজ করতে হচ্ছে।

সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানায় রয়েছে ৭৪০টি মেশিন। এসব মেশিনের বয়স আশি থেকে নব্বই বছরের উপরে। একশ' চলিশ বছরের পুরাতন ক্যারেজ শপ, কালার শপ ও ক্যারেজ এন্ড ওয়াগন মেশিন শপে এসব কোচ মেরামতের

চিত্র ২০: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানায় ব্যবহৃত ১৯৪৭ সালের মেশিন

কাজ করা হচ্ছে। কোচ পারাপারে ব্যবহার করা হচ্ছে ৮৭ বছরের পুরনো বৈদ্যুতিক ট্রাভারসার।

চিত্র ২১: পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানায় ব্যবহৃত ১৯৫২ সালের মেশিন

পাহাড়তলী রেল কারখানায় ৪৩১ টি বিভিন্ন ধরনের মেশিন রয়েছে। এর মধ্যে মেকানিক্যাল বিভাগে ৩৪৪ টি ও ইলেকট্রিক বিভাগে ৮৭ টি মেশিন। এসব মেশিনের মধ্যে ২০ বছরের নিচে ব্যবহৃত মেশিনের সংখ্যা ১৭ টি, ২০ থেকে ৩০ বছরের মধ্যে ব্যবহৃত মেশিনের সংখ্যা প্রায় ১০৯ টি। ৫০ বছর ধরে ব্যবহৃত মেশিনের সংখ্যা ২২৪ টি। কারখানায় কোচ পারাপারে ব্যবহার করা হচ্ছে ৫৬ বছরের পুরাতন বৈদ্যুতিক ট্রাভারসার।

চিত্র ২২: পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানায় ব্যবহৃত ১৯৬০ সালের মেশিন

	বয়স	মেশিনের সংখ্যা	শতকরা
কারখানার পান্টস এন্ড মেশিনারিজ সংখ্যা ৪৩১ টি	৫০ বছরের উর্দ্ধে	৪০ টি	৯%
	৪০-৫০ বছরের মধ্যে	২২৪ টি	৫২%
	৩০-৪০ বছরের মধ্যে	৪০ টি	৯%
	২০-৩০ বছরের মধ্যে	১০৯ টি	২৫%

সারণী ৪: পাহাড়তলী রেল কারখানার পান্টস এন্ড মেশিনারীজ সংক্রান্ত তথ্য

১৯৯২ সালের ১৪ মে পার্বতীপুরে লোকোমোটিভ ওয়ার্কশপ আনুষ্ঠানিকভাবে যাত্রা শুরু করে। ফলে এই কারখানার মেশিনারিজ তুলনামূলক ভাবে কিছুটা ভালো রয়েছে। তথাপি অধিকাংশ মেশিনের বয়স ৩০ বছরের উপরে বেশী।

কারখানার নাম	মেশিনের সংখ্যা	৫০ বছরের উপরে	৩০-৩৯ বছরের মধ্যে	২০ বছরের নিচে	শতকরা (৫০ বছর)
সৈয়দপুর	৭৪০	৪০১	২৬৫	৭৪	৫৪%
পার্বতীপুর	৩৩৭				
পাহাড়তলী	৪৪৯	২৭১	৪০	১৭	৬০%

সারণী ৫: বাংলাদেশ রেলওয়ের তিনটি কারখানার মেশিনারীজ সংক্রান্ত তথ্য

রক্ষণাবেক্ষণ সমস্যা

চিত্র ২৩: বাজেট স্বল্পতার কারণে মেশিন রক্ষণাবেক্ষণ ব্যহত

লোকোমোটিভ, ক্যারেজ ও ওয়াগনগুলোকে এলই, জিওএইচ এবং পিওএইচ করার কাজে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে এ মেশিনগুলো ব্যবহার করা হয়। বছরের পর বছর ধরে এই মেশিনগুলো ব্যবহার করা হলেও প্রয়োজনীয় অর্থের অভাবে মেশিনগুলো রক্ষণাবেক্ষণ করা সম্ভব হচ্ছে না। উদাহরণ স্বরূপ বলা যায়- পার্বতীপুরে কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানায় মোট ৩৩৭টি প্লান্টস এন্ড মেশিনারিজ আছে। লোকোমোটিভ জিওএইচ করানোর কাজে প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষভাবে এ মেশিনগুলো ব্যবহার করা হয়। এই সব মেশিন রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রতিবছর এক কোটি টাকা দরকার। কিন্তু পর্যাপ্ত বাজেট বরাদ্দ না পাওয়ায় মেশিনগুলির জন্য টুলস ও স্পেয়ার পার্টস কেনা সম্ভব হচ্ছে না। সঠিক সময়ে রক্ষাবেক্ষণ না করার ফলে মেশিনগুলোর কিছু দিন পর পর বিকল হয়ে পড়ে। যার ফলে কারখানার কার্যক্রমের গতিশীলতা বাধাগ্রস্ত হয়।

যন্ত্রাংশ ক্রয়ে পিপিআর- এর সীমাবদ্ধতা

বাংলাদেশ রেলওয়ের লোকোমোটিভ, ক্যারেজ ও ওয়াগন বিভিন্ন দেশ থেকে আমদানি করা হয়েছে। এগুলো মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে শতকরা ৯৮ ভাগ যন্ত্রাংশ বিদেশ থেকে সংগ্রহ করা হয়। পিপিআর (পাবলিক প্রোকিউরমেন্ট রুল) এর নিয়ম অনুসরণ করায় লোকোমোটিভ, ক্যারেজ ও ওয়াগন মেরামত- এর ক্ষেত্রে গুনগতমান ঠিক রাখা সম্ভব হচ্ছে। অনেক ক্ষেত্রে দাম বেশি থাকায় নির্দিষ্ট কোম্পানির কাছ থেকে যন্ত্রাংশ ক্রয় না করে অন্য কোম্পানির কাছ থেকে সংগ্রহ করা হয়। ফলে গুনগতমান ও সাইজ ঠিক থাকে না। ফলে লোকোমোটিভ, ক্যারেজ ও ওয়াগন মেরামত করার কিছু দিন পরই আবার অচল হয়ে পড়ে।

অব্যবস্থাপনা

উৎপাদনশীলতার সাথে যে কোন প্রতিষ্ঠানের সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনার গভীর সম্পর্ক রয়েছে। প্রতিষ্ঠানে কর্মরত কর্মীদের কাজের মধ্যে গতিশীলতা আনতে সুতু ব্যবস্থাপনা গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। বাংলাদেশ রেলওয়ে কারখানাগুলোতে লোকবল ও বাজেট ঘাটতির কারণে অবব্যস্থাপনা বিরাজ করছে। ফলে কারখানায় কর্মরত কর্মীদের কাজের গতিকে বাধাগ্রস্ত করছে। সরেজমিন পরিদর্শনে দেখা গেছে, পাহাড়তলী ডিজেল কারখানায় সংস্থাপন বিভাগে ৯জন থাকার কথা থাকলেও কর্মরত আছেন ৫ জন। যাদের মধ্যে ৩ জন চলতি ২০১৪ সালের জুন মাসে অবসরে গেছেন। লোকোমোটিভ মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে নিয়োজিত কর্মী কারখানার কর্মকর্তা-কর্মচারীদের বেতন শীট তৈরি, অবসরে যাওয়া কর্মীদের চূড়ান্ত নিষ্পত্তি এবং ছুটি সংক্রান্ত বিষয় দেখাশুনা করায় লোকোমোটিভ মেরামত কাজ বাধাগ্রস্ত হচ্ছে। কারখানার অভ্যন্তরে কর্মীদের জন্য বিশুদ্ধ পানি সরবরাহ এবং পর্যাপ্ত টয়লেটের অভাব রয়েছে। এছাড়া পয়ঃনিষ্কাশন এর ব্যবস্থা খুবই নাজুক।

কর্মী ব্যবস্থাপনা

চিত্র ২৪: পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানায় কর্মরত বয়স্ক কর্মচারী

রেলওয়ের তিনটি কারখানায় নিয়োজিত অধিকাংশ কর্মকর্তা- কর্মচারীর বয়স ৫০- এর বেশী। এর মধ্যে সৈয়দপুর কারখানায় কর্মকর্তাদের শতকরা ৭০ ভাগ, আর কর্মচারীদের প্রায় শতকরা ৮০ ভাগের বয়স ৫০- এর উপরে। ২০১৪ থেকে ২০১৭ সালের মধ্যে কর্মচারীদের ৫৪৯ জন, ২০১৪ থেকে ২০১৬ সালের মধ্যে দ্বিতীয় শ্রেণীর কর্মকর্তার প্রায় ১৭ জন অবসরে যাবেন। পাহাড়তলী কারখানায় কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের শতকরা ৪১ ভাগের বয়স ৫০- এর উপরে।

চিত্র ২৫: সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানায় কর্মরত বয়স্ক কর্মচারী

সাল	পদবী	শূন্যপদ
২০১৪- ২০১৭	কর্মচারী	৫৪৯ জন
২০১৪-২০১৬	দ্বিতীয় শ্রেণীর কর্মকর্তা	১৭ জন
২০১৪	প্রথম শ্রেণীর কর্মকর্তা	৩ জন

সারণী ৬: সৈয়দপুর রেল কারখানায় অবসরে যাওয়া কর্মকর্তা-কর্মচারীদের সংখ্যা

চিত্র ২৬: পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানায় কর্মরত বয়স্ক কর্মচারী

মঞ্জুরীকৃত পদ	বয়স	৪১-৪৫	৪৬-৫০	৫১-৫৫	৫৬-৫৯
১২৩৫	সংখ্যা	৯৯	৩৮২	৩০১	২০৩
	শতকরা (%)	৮.০২	৩০.৯৩	২৪.৩৭	১৬.৪৪

সারণী ৭: পাহাড়তলী রেল কারখানায় বয়স্ক কর্মচারী সংক্রান্ত তথ্য

শিক্ষানবীশ কারিগর নিয়োগ

চিত্র ২৭: কারখানায় কর্মরত নারী শিক্ষানবীশ

শিক্ষানবীশ কারিগর নিয়োগ ও দক্ষ করে গড়ে তোলা: কারখানার উৎপাদনশীলতা ধরে রাখতে শিক্ষানবীশ কারিগর নিয়োগ করা প্রয়োজন। কেননা এই শিক্ষানবীশ কারিগর পরবর্তীতে দক্ষ জনবলে রূপান্তরিত হয়ে রেল পরিচালনার ক্ষেত্রে সহায়ক ভূমিকা পালন করবে।

কিন্তু বর্তমানে কারখানায় কিছু নারী শিক্ষানবীশ কারিগর নিয়োগ দেয়া হয়েছে। এতে করে কিছু সমস্যার সম্মুখীন হতে হচ্ছে। কেননা কারখানার কিছু ভাড়ী মেশিনারিজ একস্থান থেকে অন্যস্থানে নেয়া বা যন্ত্রাংশ খুলতে শারিরীক শক্তির প্রয়োজন হয়। যা কি মহিলাদের দ্বারা সম্ভব নয়। কাজেই নারী শিক্ষানবীশ নিয়োগে সর্তকতা অবলম্বন করা উচিত।

শ্রমিকদের আর্থ- সামাজিক অবস্থা: উৎপাদনশীলতায় প্রভাব

চিত্র ২৮: কারখানার কর্মরত কর্মকর্তা ও কর্মচারীবৃন্দ

কর্মীদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার সাথে উৎপাদনশীলতার এক নিবিড় সম্পর্ক রয়েছে। কর্মীদের আর্থ-সামাজিক অবস্থা উন্নত হলে উৎপাদন বাড়ে। কর্মীদের আবাসস্থলগুলো বৃটিশ আমলের। ফলে বসবাসের অনুপযোগী হয়ে পড়েছে। বৃষ্টির পানিতে ড্রেনের ময়লা মিলিত হয়ে পুরো কলোনী দূষিত করে তুলে। কর্মীদের আবাসস্থলগুলো নির্দিষ্ট সময়ে মেরামত করা বাবদ বেতন থেকে নির্দিষ্ট হারে টাকা কর্তন করা হলেও মেরামত করা হচ্ছে না।

কারখানায় কর্মরত কর্মীরা দীর্ঘদিন তাদের পদবীর নাম পরিবর্তন করার কথা বললেও সংশিষ্ট বিভাগ তাতে কর্ণপাত করছেন না। যেমন : খালাসী- এর পরিবর্তে হেলপার, মিস্ত্রীর পরিবর্তে টেকনিক্যাল সুপারভাইজার, এসএম- এর পরিবর্তে এস.এম টেকনিক্যাল। এছাড়া কারখানায় প্রবেশ- এর ক্ষেত্রে বৃটিশ শাসনামলের সেই টোকেন ব্যবস্থা এখনও বিদ্যমান রয়েছে। এতে করে স্বাক্ষরজ্ঞান সম্পন্ন কর্মীরা হীনমন্যতায় ভোগেন। যা কাজের গতিশীলতাকে বাধাগ্রস্ত করছে।

বিদেশি দাতা ও ঋণ প্রদানকারী সংস্থাসমূহের ভূমিকা

স্বতন্ত্র রেল মন্ত্রণালয় গঠনের আগে রেলওয়েকে কখনো স্বায়ত্তশাসিত প্রতিষ্ঠান, কখনো সরকারি অধিদপ্তর, কখনো বোর্ড, কখনো বা করপোরেট বডি হিসাবে পরিচালনা করা হয়েছে। এছাড়া দেশি- বিদেশি পরামর্শকদের তথাকথিত সংস্কার সরকারকে গলাধঃকরণে বাধ্য করে। ফলে নিত্য নতুন সংস্কারের নামে রেলওয়ে দিনদিন সংকুচিত হয়েছে, দক্ষ জনবল হারিয়েছে, শূন্যস্থান পূরণে নতুন প্রজন্মকে আকৃষ্ট করতে পারেনি।

এসব দাতা সংস্থা রাষ্ট্রায়ত্ত প্রতিষ্ঠানগুলোতে সংস্কারের নামে বিভিন্ন ধরনের কার্যক্রম পরিচালনা করে। এসব কার্যক্রমের মাধ্যমে রাষ্ট্রীয় প্রতিষ্ঠানগুলোকে ঋণগ্রস্ড়, সমন্বয়হীনতা বৃদ্ধি, অব্যবস্থাপনা, প্রশাসনিক নৈরাজ্য সৃষ্টি ইত্যাদি জোরদার করে কোম্পানি কর্পোরেট বা অন্য কোনো নামে বিরাষ্ট্রীকরণের পথ উন্মুক্ত করে দেয়।

এ কথা সবার জানা, দাতাদের পরামর্শক্রমেই বন্ধ হয়েছে একের পর এক রেললাইন। ১৯৬৯-৭০ সালে যেখানে রেলওয়েতে জনবল ছিল প্রায় ৫৬ হাজার, বর্তমানে তা কমে দাঁড়িয়েছে মাত্র ৩০ হাজারে। গত পাঁচ বছরে বন্ধ হয়ে গেছে প্রায় দেড়শ স্টেশন। অন্যদিকে বন্ধ হয়ে গেছে প্রায় পৌনে ৩০০ কিলোমিটার দীর্ঘ রেলপথ। খাদ্য ও জ্বালানি তেল পরিবহন করত, এমন প্রায় ৫২টি লাইনেও সাম্প্রতিক সময়ে ট্রেন চলাচল বন্ধ হয়ে গেছে। চালক সংকটও ভয়াবহ আকার ধারণ করেছে। দাতাদের ঋণের টাকায় স্টেশন রি-মডেলিং করা হচ্ছে। রেলওয়ের অলাভজনক খাতে শত শত কোটি টাকা ব্যয় করা হলেও রেললাইন, ব্রিজ, ইঞ্জিন, কোচ, বগি ও সিগন্যালিং ব্যবস্থার সংকটকে জিইয়ে রাখা হয়েছে।

ভারতীয় রেলকে লাভজনক প্রতিষ্ঠান হিসাবে প্রতিষ্ঠিত করতে দাতাগোষ্ঠীর পরামর্শ অনুযায়ী রেল খাত থেকে ঢালাও শ্রমিক ছাঁটাই করতে হয়নি, অথবা বিনিয়োগ উঠিয়ে নেওয়ার নামে দরিদ্র জনগনের ওপর অতিরিক্ত ভাড়ার বোঝাও চাপিয়ে দিতে হয়নি। বরং এই সাফল্য অর্জিত হয়েছে প্রায় ১৫ লাখ রেলশ্রমিক ও কর্মচারীর বিশাল জনবল বহাল রেখেই। উলেখ্য, ক্ষেত্র বিশেষে শীতাতপ নিয়ন্ত্রিত কম্পার্টমেন্টের ভাড়া বাড়ানো হলেও নিম্ন আয়ের যাত্রীদের কাছ থেকে ভারতীয় রেলওয়ে এখনো সর্বনিম্ন হারেই ভাড়া আদায় করে থাকে।

আর্থসামাজিক উন্নয়নে রেলযোগাযোগ-ব্যবস্থার অপরিসীম গুর"ত্ব অনুধাবন করতে পেরে রেল খাতকে অবহেলা করার মতো মূর্খতা ভারত সরকার কখনোই দেখায়নি। অথচ আমাদের দেশে দাতা সংস্থার পরামর্শে বিনিয়োগের অভাবে পাট শিল্পের মতো একটি সুপ্রতিষ্ঠিত এবং পরিবেশবান্ধব শিল্প কীভাবে ধ্বংস হয়ে গেছে, তা সবারই জানা।

রেলের কারখানাসমূহ আধুনিকায়নে ঋণদাতা সংস্থাসমূহের মাঝে এখনো আগ্রহ খুব একটা দেখা যায় না। মাঝে মধ্যে অর্থ বরাদ্দ দিলেও তা শুধুমাত্র কারখানাগুলোর অবকাঠামো নির্মান কাজে দেয়া হয়। কারখানার অভ্যন্তরে আধুনিক মেশিন, যন্ত্রাংশ বা প্রয়োজনীয় টুলস্- এর জন্য কোন বরাদ্দ পাওয়া যায় না।

কারখানা এবং সম্ভাবনা

চিত্র ৩১: কারখানা অভ্যন্ড়রে যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামতের আগের দৃশ্য

চিত্র ৩২: কারখানা অভ্যন্ড়রে যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামতের পরের দৃশ্য

চিত্র ৩৩: কারখানা অভ্যন্ড়রে যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামতের আগের দৃশ্য

চিত্র ৩৪: কারখানা অভ্যন্ড়রে যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামতের পরের দৃশ্য

লোকবল সঙ্কট ও বাজেট সীমাবদ্ধতা সত্ত্বেও দেশের বৃহত্তম সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানায় শ্রমিকরা নিয়মিত মেরামত কাজের বাইরে অতিরিক্ত শ্রম দিয়ে ২০১২ সালের জুন মাসে শীতাতপ নিয়ন্ত্রিত একটি অত্যাধুনিক রেলকোচ নির্মাণ করে। কারখানার ক্যারেজ হেভি রিহ্যাবিলিটেশন শপে (সিএইচআর) বিভাগের শ্রমিকরা মাত্র ৫০ কার্যদিবসে মিটারগেজ লাইনের কোচ নির্মাণ করেন। পরবর্তীতে কোচটি দিনাজপুর-ঢাকা পথে চলাচলকারী ঐতিহ্যবাহী আন্ড়ঃনগর ট্রেন একতা এক্সপ্রেসে সংযোজন করা।

পার্বতীপুর লোকোমোটিভ কারখানায় দীর্ঘ ১১ বছর আগে দুর্ঘটনায় ক্ষতিগ্রস্ড়ও পরিত্যক্ত ঘোষিত রেলওয়ের মিটারগেজ সেকশনের ২৭২০ নম্বর ইঞ্জিনটি মেরামত করে সচল করা হয়। ২০০১ সালের ৭ ফেব্র—য়ারি ঢাকা-চট্টগ্রাম রেলপথের ফেনী জেলার গুণবতী-শর্শদী রেল স্টেশনের মধ্যবর্তী একটি ব্রিজের ফিসপেট দুর্বৃত্তরা খুলে ফেলায় ট্রেনটি ব্রিজের নিচে পড়ে ২৭২০ নম্বর ইঞ্জিনটি ক্ষতিগ্রস্ড় হয়। দুর্ঘটনায় ইঞ্জিনের উপরের অংশ ছাড়াও ২টি ড্রাইভার ক্যাব, ইঞ্জিন হুড, মেইন জেনারেটর হুড ও অধিকাংশ কমপোনেন্ট ক্ষতিগ্রস্ড় হয়। ইঞ্জিনটির মেরামতের জন্য যন্ত্রাংশ ক্রয়ে টেন্ডার আহ্বান করা হলে জার্মানির একটি প্রতিষ্ঠান ৪ কোটি টাকার দরপত্র জমা দেয়।

কিন্তু বাজেট বরাদ্দের সীমাবদ্ধতায় সেটি মেরামত না করে পরিত্যক্ত ঘোষণা করা হয়। পরবর্তীতে পার্বতীপুর কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানার প্রকৌশলীরা নিজের মেধা ও যোগ্যতা দিয়ে পরিত্যক্ত ঘোষিত রেল ইঞ্জিনটি মাত্র দেড় কোটি টাকা ব্যয়ে মেরামত করে পুনরায় সচল করতে সক্ষম হয়।

আন্তর্জাতিক উদাহরণ

চিত্র ৩৫: বাংলাদেশ রেলওয়ের হার্ডিঞ্জ রেলসেতু

ভারতের পাঞ্জাব প্রদেশের কাবুরথালা এলাকায় ১২০০ একর জায়গার উপর ১৯৮৭ সালে রেলওয়ে কারখানা প্রতিষ্ঠা করা হয়। প্রতিবছর কারখানা থেকে ১৫০০ কোচ উৎপাদন করা হয়। সাম্প্রতিক সময়ে কারখানাটি আধুনিকায়ন করার উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। এ লক্ষ্যে জার্মানীর এলইসটম নামক কোম্পানীর সাথে ভারত সরকার চুক্তিবদ্ধ হয়েছে । জার্মান সরকার তাদের আধুনিক যন্ত্রাংশ, মেশিন এবং প্রযুক্তি এই কারখানায় ব্যবহার করবে এবং উন্নত মানের কোচ উৎপাদন করবে। ফলে ভারতের যাত্রী সেবার মান বৃদ্ধিতে ভূমিকা রাখার পাশপাশি কোচ সংকট দূর করতে সহায়ক ভূমিকা রাখবে। উৎপাদিত কোচ ঘন্টায় ২০০ কিমি বেগে চলতে পারে। শুধু ভারত সরকারই নয়, ইন্দোনেশিয়ার সরকারও তাদের রেল কারখানাসমূহ আধুনিকায়নে নানা উদ্যোগ গ্রহণ করছে। বাংলাদেশ রেলওয়ে প্রতিবছর নতুন নতুন ক্যারেজ, ওয়াগন ও লোকোমোটিভ সংগ্রহ করার উদ্যোগ গ্রহণ করলেও এগুলো রক্ষণাবেক্ষণের গুরু দায়িত্ব যার উপর ন্যস্ত সেই রেল কারখানাসমূহ আধুনিকায়নে কোন উদ্যোগ গ্রহণ করা হচ্ছে না। ১৮৭০ সালে ১১০ একর জায়গার উপর সৈয়দপুর রেল কারখানা প্রতিষ্ঠিত হলেও আজ অবধি তা আধুনিকায়ন হয়নি। যার ফলশ্রুতিতে রেল যাত্রীরা যেমন তাদের কাঙ্ক্ষিত সেবা থেকে বঞ্চিত হচ্ছে, তেমনি কোচ সংকটও দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে।

চিত্র ৩৬: পার্বতীপুর রেল কারখানার কর্মকর্তা-কর্মচারীদের মেধা ও শ্রমে দূর্ঘটনায় ক্ষতিগ্রস্ত ১১ বছরের পুরাতন লোকোমোটিভ পুনরায় সচল

কতিপয় সুপারিশ

- বাংলাদেশ রেলওয়ে মহাপরিকল্পনা অনুযায়ী কারখানাসমূহ আধুনিকায়ন করা
- দ্রুত প্রয়োজনীয় সংখ্যক জনবল নিয়োগ করা।
- উৎপাদন বৃদ্ধির লক্ষ্যে পর্যাপ্ত বাজেট বরাদ্দ, কাঁচামাল, আধুনিক যন্ত্রপাতি ও মেশিনারীজ সরবরাহ নিশ্চিত করা।
- মালামাল ক্রয়ের ক্ষেত্রে সর্তকতা অবলম্বন করা।
- ওভারটাইম চালু করে গাড়ী মেরামতের প্রক্রিয়া চালু করা।
- চাহিদা পত্র অনুযায়ী প্রয়োজনীয় যন্ত্রাংশ সরবরাহ কারা।
- মজুদ শূন্য হয়ে যাওয়ার আগেই প্রয়োজনীয় যন্ত্রাংশ আমদানি করা।
- রোলিং স্টক ক্রয়ের ক্ষেত্রে সিরিজ এক রাখা।
- রেলের ডিভিশন ভিত্তিক নতুন রেল কারখানা প্রতিষ্ঠা করা।
- কারখানায় পর্যাপ্ত নিরাপত্তা সরঞ্জাম নিশ্চিত করা এবং কর্মীদের ব্যবহারে উৎসাহিত করা
- কারখানার পাশে অব্যবহৃত রেলের জায়গাগুলো সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনায় নিয়ে আসা।
- শিক্ষানবীশ কারিগর নিয়োগ ও তাদেরদক্ষ করে গড়ে তোলা: কারখানার উৎপাদনশীলতা ধরে রাখতে শিক্ষানবীশ কারিগর নিয়োগ করা এবং শিক্ষানবীশ নিয়োগে কিছুটা সর্তকতা অবলম্বন করা। কেননা কারখানার কিছু ভারী মেশিনারিজ একস্থান থেকে অন্যস্থানে নেয়া বা যন্ত্রাংশ খুলতে শারিরীক শক্তির প্রয়োজন হয়।
- কারখানায় পূর্ণ ওভার টাইম চালু করে লোকোমোটিভ, ক্যারেজ ও ওয়াগন মেরামতের ব্যবস্থা করা।
- সৈয়দপুর রেল কারখানায় নতুন যাত্রীবাহী "কোচ নির্মাণ শপ" চালু করা।
- কারখানায় বয়স্ক অভিজ্ঞ যে সব কর্মকর্তা আছেন, তাদের তত্ত্বাবধানে নতুন কর্মী নিয়োগ দিয়ে প্রশিক্ষিত করা।
- রেলের লোকো শেডগুলো আধুনিকায়ন করা।

চিত্র ৩৭: সৈয়দপুর কারখানার অভ্যন্তরের দৃশ্য

উপসংহার

সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানা আধুনিকীকরণে ১২২ কোটি ২২ লাখ টাকার প্রকল্প অনুমোদন করা হয়। ২০১১ সাল থেকে আধুনিকায়নের কাজ শুরুর পরও করখানাটিতে মঞ্জুরিকৃত জনবল, আধুনিক মেশিন এবং যন্ত্রাংশের অভাব রয়েছে। অপর দিকে পাহাড়তলী রেল কারখানা যুগের চাহিদা ও বাস্তবতার নিরিখে কারখানাটির উৎপাদন বৃদ্ধির লক্ষ্যে ২০০৭ সালে জাপান ব্যাংক ফর ইন্টারন্যাশনাল কো-অপারেশন (জেবিআইসি) এবং বাংলাদেশ সরকার- এর অর্থায়নে ১৪৬ কোটি টাকা ব্যয়ে একটি পুনর্বাসন প্রকল্প ৬ বছর আগে হাতে নিলেও এখনও কাজই শুরু হয়নি। এই কারখানার সব ধরনের যন্ত্রাংশ প্রায় ৬০ বছরের পুরানো বিধায় এগুলো অনেক আগেই উৎপাদন ক্ষমতা হারিয়েছে।

পার্বতীপুর রেল কারখানা রেলওয়ের লোকোমটিভ (ইঞ্জিন) তৈরির লক্ষকে সামনে রেখে পার্বতীপুরে "কেন্দ্রীয় লোকোমটিভ কারখানা" প্রতিষ্ঠা করা হলে লোকো তৈরির কোন উদ্যোগ কেউ গ্রহণ করেনি। দিনের পর দিন অব্যবহৃত পরে থাকার কারণে হাজার হাজার কোটি টাকার মেশিন আজ ধ্বংসের মুখে পতিত। অথচ পর্যাপ্ত বাজেট, প্রয়োজনীয় জনবল, কাঁচামাল ও আধুনিক যন্ত্রপাতি সরবরাহ করা হলে সৈয়দপুর ও পার্বতীপুর কারখানায় প্রতিবছর বিপুল সংখ্যক কোচ ও ওয়াগন মেরামতের পাশপাশি বিদেশে রফতানী করার মতো কোচ তৈরী করা সম্ভব হতো।

বর্তমানে রেলপথের সম্প্রসারণ এবং রোলিং স্টক বৃদ্ধি এবং নতুন নতুন রেলগাড়ি চালু হতে যাচ্ছে। যাত্রী ও মালবাহী কোচ- এর চলাচলকে স্বাভাবিক রাখতে হলে লোকোমটিভ রক্ষণাবেক্ষণ, মেরামত ও নির্মাণ করতে রেলওয়ে কারখানাগুলোকে পুরোপুরি আধুনিকায়নের বিকল্প নেই। রেলের দীর্ঘস্থায়ী উন্নয়নের জন্য রেলওয়ে কারখানাগুলোকে ঢেলে সাজাতে হবে। আমদানি করতে হবে আধুনিক মানসম্পন্ন যন্ত্রাংশ এবং মেশিন, আর সেই সঙ্গে নিয়োগ দিতে হবে শ্রমিক-কর্মচারীদের। এতে করে গণমানুষের এই পরিবহন ব্যবস্থাটিতে পুনরায় প্রাণের সঞ্চার ঘটানো সম্ভব হবে।

তথ্যপঞ্জি

❒ Bangladesh Railway Central Locomotive workshop Bruciare
❒ Bangladesh Railway Saidpur, Nilphamari, workshop Bruciare
❒ Information Book 2012, 2013 Bangladesh Railway.
❒ Bangladesh Railway newslater.
❒ Bangladesh Railway workshop report.
❒ Dissucation meeting with Railway workshop officer, Labour and Labour uioin group.
❒ India, Pakistan and Indonesia's workshop Documentary videos.

পরিশিষ্ট

চিত্র ৩৮: সৈয়দপুর কারখানার মেশিন সপ

সারণী ৮. সৈয়দপুর রেল কারখানার ২০০১ সাল হতে ২০১১ সাল পর্যন্ত বছর ভিত্তিক যাত্রীবাহী গাড়ী মেরামত বা আউটটার্ণ সম্পর্কিত পরিসংখ্যান

অর্থ বছর	মঞ্জুরীকৃত লোকবল	কর্মরত লোকবল	শূন্য লোকবল	মোট কোচ	মোট কর্ম দিবস
২০০০-০১	৬৭০	৫৩৯	১৩১	৩০১	২৮৭
২০০১-০২	৬৭০	৫১৬	১৫৪	৩১০	২৬৫
২০০২-০৩	৬৭০	৪৯৯	১৭১	২৭৮	২৮৭
২০০৩-০৪	৬৬২	৪৮৯	১৭৩	২৯৩	২৮৭
২০০৪-০৫	৬৬২	৫৪৭	১১৫	২৫৪	২৮৮
২০০৫-০৬	৬৬২	৫২৯	১৩৩	২৯২	২৮৬
২০০৬-০৭	৬৪০	৫১৩	১২৭	৩২০	২৮৬
২০০৭-০৮	৬৪০	৪৯৫	১৪৫	২৪৭	২৮৮
২০০৮-০৯	৬৪০	৪৭৭	১৬৩	২০০	২৮৫
২০০৯-১০	৬৪০	৪২৮	২১২	১৮৭	২৮৬
২০১০-১১	৬৪০	৩৮৩	২৫৭	২০৬	২৮৮
২০১১-১২	৬৪০	৩৪৩	২৯৭	১৪৭	২৩৮

সারণী ৯. সৈয়দপুর রেল কারখানার পান্টস এন্ড মেশিনারীজ

কারখানার পান্টস এন্ড মেশিনারীজ সংখ্যা ৭৪০ টি	বয়স	মেশিনের সংখ্যা	শতকরা
	৫০ বছরের উর্দ্ধে	৪০১ টি	৫৪.১৯%
	২০-৫০ বছরের মধ্যে	২৬৫ টি	৩৫.৮১%
	২০ বছরের নিচে	৭৪ টি	১০.০০%

সারণী ১০. সৈয়দপুর কারখানায় মঞ্জুরীকৃত জনবলের সংখ্যা, কর্মরত জনবল এবং শূন্যপদের সংখ্যা

পদবী	মঞ্জুরীকৃত পদ সংখ্যা	কর্মরত আছেন	শূন্যপদ	ঘাটতি (শতকরা)
কর্মচারী	৩,৪১৮	১৫৫০	১,৮৬৮	৫৫%
দ্বিতীয় শ্রেণীর কর্মকর্তা	১৪৩	৬৩	৮০	৫৬%
প্রথম শ্রেণীর কর্মকর্তা	১৩	৮	৫	৩৮%

চিত্র ৩৯: পাহাড়তলী কারখানায় ক্যারেজ মেরামত দৃশ্য

চিত্র ৪০: পাহাড়তলী কারখানার ক্যারেজ সপ

সারণী ১১. পাহাড়তলী ক্যারেজ ও ওয়াগন কারখানার ১৯৯৭-৯৮ সাল হতে ২০১১-১২ সাল পর্যন্ত বছর ভিত্তিক গাড়ী মেরামত বা আউটটার্ণ সম্পর্কিত পরিসংখ্যান

অর্থ বছর	কারখানার লোকবল		মোট কোচ আউটটার্ণ	প্রকৃত ব্যয়
	মঞ্জুরীকৃত	কর্মরত		
১৯৯৭-৯৮	১৭৭৭	১৭৪৪	৩৬০	৪২১.৬০
১৯৯৮-৯৯	১৭৭৭	১৬৬৭	৩১৪	৩৬০.৮০
১৯৯৯-০০	১৭৭৭	১৫৮৬	৩১৪	৩০৯.৫৩
২০০০-০১	১৭৭৭	১৫৬৬	২৭৬	৩৯১.৬০
২০০১-০২	১৭৭৭	১৫১৭	২৮২	৩২২.২১
২০০২-০৩	১৭৭৭	১৪৬৬	২৩৬	৪৬৬.৪১
২০০৩-০৪	১৭৭৭	১৪২১	২৩৬	৫০৭.৭৫
২০০৪-০৫	১৭৭৭	১৪২৬	২৩৩	৬৮৬.৫৮
২০০৫-০৬	১৭৭৭	১৪৩১	২৬৯	৭৮৩.৪৩
২০০৬-০৭	১৭৭৬	১৩৩১	২৮৫	৯৫৪.৯২
২০০৭-০৮	১৭৭৬	১২১৩	৩২৫	১২৯১.৮১
২০০৮-০৯	১৭৭৬	১০৯১	২৭৭	১৪০৩.৮২
২০০৯-১০	১৭৭৬	১০২৪	২৮১	১৫৫৮.১৯
২০১০-১১	১৭৭৬	৯৪২	৩০৭	১০০৬.৭৮
২০১১-১২	১৭৭৬	১১২১	৩০১	৮০৬.৯৮

সারণী ১২. পাহাড়তলী ক্যারেজ ও ওয়াগন কারখানার পান্টস এন্ড মেশিনারীজ

	বয়স	মেশিনের সংখ্যা	শতকরা
কারখানার পান্টস এন্ড মেশিনারীজ সংখ্যা ৪৩১ টি	১০০ বছরের উর্দ্ধে	১ টি	০.২৩
	৫০ বছরের উর্দ্ধে	৪০	৯.২৮
	৪০-৪৯ বছরের মধ্যে	২২৪ টি	৫২
	৩০-৩৯ বছরের মধ্যে	৪০	৯.২৮
	২০-২৯ বছরের মধ্যে	১০৯	২৫.২৯
	২০ বছরের নিচে	১৭ টি	৪

সারণী ১৩. পাহাড়তলী রেল কারখানায় গাড়ির সিডিউল মেরামত ও সময়কাল

যাত্রি ও মালবাহী গাড়ি	এল ই		পি ও এইচ		জিওএইচ মেরামত
	আন্ডঃ নগর	মেইল-এক্সপ্রেস	আন্ডঃ নগর	মেইল-এক্সপ্রেস	
প্যাসেঞ্জার কোচিং ভেহিক্যাল (সেলুনসহ)	১ বছর	১.৫ বছর	৪ বছর	৬ বছর	১২ বছর
অন্যান্য কোচিং ভেহিক্যাল (লাগেজ ভ্যান, ষ্টোর ভ্যান)	-	২ বছর	-	৬ বছর	১২ বছর
রিলিফ ট্রেন স্টক	-	২ বছর	-	৪ বছর	১২ বছর
সকল মালবাহী গাড়ি	প্রযোজ্য নহে		৩.৫ বছর		-

চিত্র ৪১: কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানা পার্বতীপুর

চিত্র ৪২: পার্বতীপুর ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানা

সারণী ১৪. ডিজেল লোকোমোটিভ কারখানার মঞ্জুরীকৃত জনবল, কর্মরত জনবল এবং শূন্যপদের সংখ্যা

পদবী	মঞ্জুরীকৃত পদ সংখ্যা	কর্মরত আছেন	শূন্যপদ	ঘাটতি (শতকরা)
কর্মকর্তা	২০	১২	৮	৪০%
দ্বিতীয় শ্রেণীর কর্মচারী	৫৭	৪১	১৬	২৮%
তৃতীয় শ্রেণীর কর্মচারী	৪০৪	২০৮	১৯৬	৪৮%
চতুর্থ শ্রেণীর কর্মচারী	৭০	৫৩	১৭	২৪%

সারণী ১৫. পার্বতীপুর কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানার মঞ্জুরীকৃত জনবল, কর্মরত জনবল এবং শূন্যপদের সংখ্যা

পদবী	মঞ্জুরীকৃত পদ সংখ্যা	কর্মরত আছেন	শূন্যপদ	ঘাটতি (শতকরা)
কর্মকর্তা	৯	৬	৩	৩৩.৩৩%
সুপারভাইজার	৭৫	৪৩	৩২	৪২.৬৭%
মিস্ত্রী	৬০	৪৩	১৭	২৮.৩৩%
দক্ষ	৯৫৪	৬৪৬	৩০৮	৩২.২৯%
অদক্ষ	৩৪৪	৪০	৩০৪	৮৮.৩৭%
অন্যান্য	১১৫	৪৭	৬৮	৫৯.১৩%

১৯২২ সালে স্কটল্যান্ড- এ প্রস্ড়তকৃত কাঠের তৈরি সেলুন

চিত্র ৪৩ : ১৯২২ সালে স্কটল্যান্ড- এ প্রস্ড়তকৃত স্টীল আন্ডারফ্রেমের উপর কাঠের তৈরি সেলুন

১৯২২ সালে স্কটল্যান্ড- এ প্রস্তুতকৃত স্টীল আন্ডারফ্রেমের উপর কাঠের তৈরি এ সেলুনটি দীর্ঘদিন যাবৎ দেশ ও বিদেশের স্বনামধন্য ও বরেণ্য ব্যক্তিত্ব বিশেষ বিশেষ সময় পরিদর্শনকালে ব্যবহার করেন। যতদূর জানা যায়, ইংল্যান্ডের রানী এলিজাবেথসহ তদানিন্ড়ন ভারত উপমহাদেশের রাষ্ট্র প্রধানগণ এ সেলুনে ভ্রমন করেছেন। পরবর্তীকালে বাংলাদেশ রেলওয়ের চেয়ারম্যান/জেনারেল ম্যানেজার মহোদয়গণের সেলুন হিসেবে এটি চিহ্নিত ছিল। দীর্ঘদিন চলাচলের পর ১৯৯২ সালে (চলাচলের সমস্যা দেখা দেয়ায়) সেলুনটি কারখানায় আসার পর সার্ভে করে দেখা যায় যে, অধিক বয়স হওয়ায় চলাচলের অনুপযোগী হয়ে গেছে। এমতাবস্থায় সেলুনটি তদানিন্ড়ন রেলওয়ের ঐতিহ্য ও কালের সাক্ষী হিসেবে অত্র কারখানায় সংরক্ষণ করা হয়। রেলওয়ের অতীত ইতিহাস যে গৌরবময় ছিল তারই সাক্ষ্য এই সেলুনটি।

চিত্র ৪৪ : ১৯২২ সালে স্কটল্যান্ড- এ প্রস্ড়তকৃত স্টীল আন্ডারফ্রেমের উপর কাঠের তৈরি সেলুনে কারখানা পরিদর্শক দল

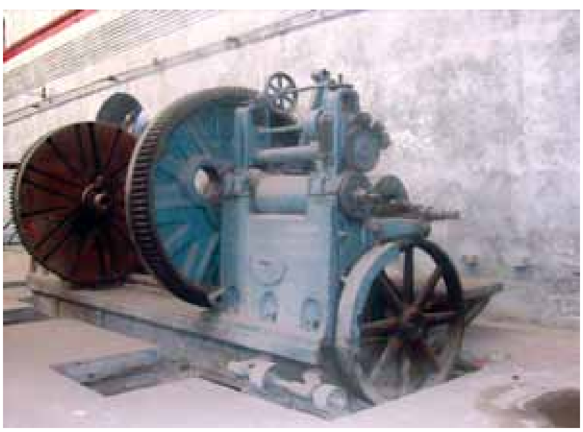
চিত্র ৪৫ : ১৯২২ সালে স্কটল্যান্ড- এ প্রস্ড়তকৃত স্টীল আন্ডারফ্রেমের উপর কাঠের তৈরি সেলুনের ভিতরের দৃশ্য

রাষ্ট্রীয় কাজে ব্যবহৃত ট্রেনের ছবি

বাংলাদেশ রেলওয়ের পরিদর্শন গাড়ী

সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানার ছবি

সৈয়দপুর রেলওয়ে কারখানার মেয়াদউত্তীর্ণ মেশিনারীজের ছবি



পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানার ছবি

পাহাড়তলী রেলওয়ে কারখানার মেয়াদউত্তীর্ণ মেশিনারীজের ছবি

পার্বতীপুর রেলওয়ে কারখানার ছবি

ওয়ার্ক ফর এ বেটার বাংলাদেশ ট্রাস্ট
১৪/৩/এ জাফরাবাদ, রায়ের বাজার, ঢাকা-১২০৭