এই সময়
সংবাদপত্র

২ জুলাই ২০১৮

দেশের বড় শহরগুলিতে যানজট কাটিয়ে গণপরিবহণে গতি আনতে পারে রোপওয়ে। ২,৫০০ যাত্রীকে ঘণ্টায় ১২ কিলোমিটার পথ নিয়ে যেতে পারে এমনই এক রোপওয়ে তৈরি করেছেন **শেখর চক্রবর্তী**। বাঁকা পথেও চলতে সক্ষম বিশ্বের প্রথম এই ধরনের রোপওয়ে ব্যবস্থা, 'কারভো'-এর পেটেন্টও তাঁর সংস্থা কনভেয়র অ্যান্ড রোপওয়ে সার্ভিসেস প্রাইভেট লিমিটেড (সিআরএসপিএল)-এর হাতে। অশীতিপর এই বঙ্গসন্তানের মুখোমুখি এই সময়-এর **কৌশিক প্রধান**।

রোপওয়ে ম্যান

যানজট। এই শহরেই দেশের প্রথম মেট্রো শুরু হলেও দিনের পর দিন যানজট বেড়েই চলেছে।

'কিন্তু, শহরের ব্যস্ততম জায়গাগুলিতে এই যানজটের, বিশেষ করে অফিস টাইমে, হাত থেকে মানুষজনকে মুক্তি দিতে পারে রোপওয়ে,' পার্কস্ট্রিটের অফিসে বসে এমনটাই দাবি করলেন

কনভেয়র অ্যান্ড রোপওয়ে সার্ভিসেস প্রাইভেট লিমিটেড-এর ম্যানেজিং ডিরেক্টর শেখর চক্রবর্তী। ৮৪ বছরের এই আদ্যান্ত বঙ্গসন্তানটি বার্ধক্য উপেক্ষা করেই রোজ অফিসে আসেন নিজের সেই স্বপ্নকে বাস্তবে রূপ দিতে — বিবাদী বাগ থেকে শিয়ালদহ, বেলুড় থেকে দক্ষিণেশ্বর, সল্টলেক-নিউ টাউনের মতো জায়গায় রোপওয়ে বসিয়ে যানজট কমানো।

শুধু যানজট সমস্যা থেকে মুক্তি পাওয়াই নয়। রোপওয়ে-এর খরচও কম। ফলে, রোপওয়ে শুর[illegible] আর্থিক সাশ্রয় হবে যাত্রীদেরও। শেখর চক্রবর্তীর কথায়, 'এক কিলোমিটার মেট্রো রেল, উড়ালপুল বা মনোরেল তৈরি করতে খরচ পড়ে যথাক্রমে ৩০০ কোটি, ৯০ কোটি ও ২০০ কোটি টাকার মতো। তুলনায় এক কিলোমিটার কারভো রোপওয়ে-তে খরচ পড়বে ২০ কোটি টাকার মতো। নির্দিষ্ট ব্যবধান অন্তর স্টপেজে দাঁড়িয়ে যাত্রী তোলানামা করেও আমাদের তৈরি রোপওয়ে এক ঘণ্টায় যাবে ১২ থেকে ১৩ কিলোমিটার পথ। নির্দিষ্ট দূরত্ব অন্তর টাওয়ার বসানো ছাড়া জমিও লাগবে না। শহরাঞ্চলের পরিবহণ ব্যবস্থায় বিপ্লব আনবে কারভো।'

দেশে যে সমস্ত স্মার্ট সিটি গড়ে উঠছে সেখানেও 'কারভো' নিয়ে যাওয়ার কথা ভাবছেন শেখর চক্রবর্তী। তাঁর মেয়ে রচনাও সংস্থার অন্যতম ডিরেক্টর। তিনিই জানান, কেন্দ্র ও রাজ্য সরকারগুলিকে রাজি করাতে তাদের কাছে কারভো-এর কার্যপ্রণালির বিস্তারিত উপস্থাপনা দিয়েছে এবং এখনও দিয়ে চলেছে কনভেয়র অ্যান্ড রোপওয়ে সার্ভিসেস প্রাইভেট লিমিটেড।

রচনা বলেন, 'পশ্চিমবঙ্গ সরকারের কাছেও আমরা বিবাদি বাগ ও হাওড়া স্টেশন-নবান্ন রুটে [illegible]পওয়ে নির্মাণের প্রস্তাব দিয়েছি। বেলুড় থে[illegible]ক্ষিণেশ্বর পর্যন্ত রোপওয়ে প্রকল্পের জন্য কেন্দ্রীয় সরকারকে প্রেজেন্টেশন দেওয়া হয়েছে। তবে কারও কাছ থেকেই এখনও পর্যন্ত আমরা ইতিবাচক সাড়া পাইনি।'

জোকার কাছে ভাসায় ইতিমধ্যেই কারভো রোপওয়ের একটি আদিরূপ বা, প্রোটোটাইপ তৈরি করেছে সংস্থাটি। দু'টি কৌণিক পথে ২৫০ মিটার দূরত্ব যাওয়া আসা করতে পারে ওই প্রোটোটাইপটি। শেখরবাবু বলেন, 'কলকাতায় সব মিলিয়ে ২৫০ কিলোমিটার পথ পর্যন্ত রোপওয়ে চালানো সম্ভব। হাওড়ায় এই রোপওয়ে চালু হলে ওই শহরটা বেঁচে যাবে।'

আদতে বাংলাদেশের চাঁদপুরের বাসিন্দা চক্রবর্তী পরিবার। শেখর চক্রবর্তীর দাদু হরেন্দ্রলাল চক্রবর্তী সেখানে ওকালতি করতেন। বাংলাদেশের পাঠ চুকিয়ে প্রায় ৯০ বছর আগে কলকাতায় প্রতাপাদিত্য রোডে চলে আসে চক্রবর্তী পরিবার। শেখর চক্রবর্তীর বাবা বস্ত্র ব্যবসায়ী ছিলেন।

সত্তর বছর আগের স্মৃতি রোমন্থন করে তাঁর বলেন, 'আমার দাদা পড়াশোনায় খুব ভাল ছিলেন। মূলত তিনিই আমাকে উৎসাহ দিতেন। আর ছিলেন করলীধন ইনস্টিটিউশনের প্রধানশিক্ষক তথা রাজ্যের প্রাক্তন শিক্ষামন্ত্রী সত্যপ্রিয় চক্রবর্তী। ইন্টারমিডিয়েট পাশ করে স্কটিশ-এ ফিজিক্স অনার্স নিয়ে ভর্তি হলাম। কিন্তু, ইচ্ছা ইঞ্জিনিয়ারিং পড়ার। সেই সময়েই আমার পিসেমশাইয়ের সাহায্যে ১৯৫২-তে জেসপ-এ অ্যাপ্রেন্টিসের কাজ পেলাম। সঙ্গে ক্যালকাটা টেকনিক্যাল স্কুলে ইঞ্জিনিয়ারিং ডিপ্লোমা কোর্সে ভর্তি হলাম। ওটাই আমার জীবনের টার্নিং পয়েন্ট।'

জেসপে মাইনে পেতেন মাসে ৪২ টাকা। ডিপ্লোমা শেষ করার পর তাঁকে সংস্থা মেকানিক্যাল ইঞ্জিনিয়ারিং-এর ডিজাইন অফিসে পাঠাল। ১৯৫৭-তে অ্যাপ্রেন্টিস শেষ হওয়ার পর মাসিক ৩৭৫ টাকা বেতনে চাকরি পাকা হল। তার পর ১৯৫৯-এ ইনস্টিটউট অফ ইঞ্জিনিয়ার্স থেকে মেকানিক্যাল ইঞ্জিনিয়ারিং পাশ করেন শেখর চক্রবর্তী।

এর পর ১৯৬০ সালে জার্মানির উইসব্যাডেন শহরে একটি সংস্থায় চাকরি নিয়ে চলে যান। মাত্র ৫ মাস ২৯ দিন চাকরি করেই জার্মানির পাঠ চুকিয়ে চলে যান লন্ডন। উদ্দেশ্য, ইনস্টিটিউশন অফ মেকানিক্যাল ইঞ্জিনিয়ার্স থেকে গ্র্যাজুয়েট ইঞ্জিনিয়ার ডিগ্রি হাসিল করা।

শেখরবাবু বলেন, 'লন্ডনে যাওয়ার তিন দিনের মধ্যে কাগজে বিজ্ঞাপন দেখে চাকরির জন্য আবেদন করি। ক্যাসওয়েল ক্রেন অ্যান্ড ইরেকশন কোম্পানিতে চাকরিও পেয়ে যাই। দিনে চাকরি, রাতে পড়া। দু'বছরের মধ্যে গ্র্যাজুয়েট ইঞ্জিনিয়ার ডিগ্রি পাশ করলাম। তখন আমি চাকরি করি রোপওয়ে নির্মাতা সংস্থা ব্রিটিশ রোপওয়ে ইঞ্জিনিয়ারিং কোম্পানি (ব্রেকো)-র ডিজাইন অফিসে।'

তার বছর দুয়েকের মধ্যে ঝরিয়া ও রানিগঞ্জ কোলফিল্ডস্-এ বৃহত্তম রোপওয়ে কমপ্লেক্স গড়ার বরাত পেল ব্রেকো। সংস্থার রেসিডেন্ট ইঞ্জিনিয়ার হিসাবে কাজের তদারকির দায়িত্ব নিয়ে শেখরবাবু দেশে ফেরেন ১৯৬৫ সালে।

১৯৭০ সাল। কয়েকজন বেসরকারি কয়লা খনি মালিকের সঙ্গে শেখর চক্রবর্তী ধানবাদে তৈরি করলেন ইন্ডিয়ান রোপওয়ে ইঞ্জিনিয়ারিং কোম্পানি। তারাই প্রথম সম্পূর্ণ ভারতে তৈরি স্বয়ংক্রিয় রোপওয়ে নির্মাণ করে মহারাষ্ট্র রাজ্য বিদ্যুৎ পর্ষদের জন্য। ১৯৭৩ সালে। ওই সময়ই ঘটে কয়লা ক্ষেত্রের জাতীয়করণ। শেখর চক্রবর্তীর ব্যবসায়িক সহযোগীদের সমস্ত খনি চলে যায় সরকারের হাতে। অকাল মৃত্যু ঘটে ইন্ডিয়ান রোপওয়ে ইঞ্জিনিয়ারিং কোম্পানি-র। শেখরবার ফিরে যান তাঁর আগের সংস্থা ব্রেকো-তে। দু'বছর সেখানে কাজ করেন উপদেষ্টা হিসাবে।

তার পর ১৯৭৫-এ ডালহৌসির গিল্যান্ডার হাউস-এ যাত্রা শুরু সিআরএসপিএল-এর। প্রথমে ৬ জন কর্মী নিয়ে শুধু ডিজাইন অফিস। প্রথম রোপওয়ে তৈরির বরাত আসে হিন্ডালকো থেকে। তাদের রেনু সাগর বিদ্যুৎ কেন্দ্রের জন্য সংস্থাটি ৩০০ টন পণ্য পরিবহণ ক্ষমতাসম্পন্ন বিশ্বের প্রথম ডিটাচেবল রোপওয়ে তৈরি করে।

বর্তমান ছত্তিসগড়ের ডোঙ্গারগড়ে সিআরএসপিএল-এর প্রথম যাত্রী রোপওয়ে বসে ১৯৯৪ সালে। তার চার বছর বাদেই অর্থাৎ ১৯৯৮ সালে দার্জিলিং-এ রোপওয়ে বসায় শেখর চক্রবর্তীর সংস্থা। এর পর আর পিছনে তাকাতে হয়নি। শুধুই সামনের দিকে পথ চলা। 'রোহিনী থেকে গিড্ডাপাহাড় পর্যন্ত একটাই স্ট্রেচে আমাদের তৈরি রোপওয়ে ভারতের দীর্ঘতম,' শেখরবাবু বলেন। তাঁর সংযোজন, 'আর সিকিমের ছাঙ্গুতে আমরা ২০১৭-তে যে যাত্রী রোপওয়ে পরিষেবা চালু করেছি, তা ভারতের উচ্চতম। আমাদের মহাবীরতলা ও জোকাতে দুটি নিজস্ব কারখানা রয়েছে। সংস্থার সব মিলিয়ে কর্মী সংখ্যা ১৬০। আমরা সাতটি যাত্রী রোপওয়ে চালাচ্ছি বিওটি মডেলে।' পাশাপাশি, সংস্থা কয়লার ওয়াশারি ব্যবসাতেও প্রবেশ করে এখনও পর্যন্ত ২০টি কয়লার ওয়াশারি তৈরি করেছে।

বর্তমানে ভারতের রোপওয়ে বাজারের (২০০ কোটি টাকার মতো) প্রায় ২৫ শতাংশই কলকাতার এই বাঙালি সংস্থাটির দখলে। শেখর চক্রবর্তীর ছেলে বর্তমানে মার্কিনবাসী। দুই মেয়ের মধ্যে রচনা বাবার ব্যবসার সঙ্গে যুক্ত গত ১৮ বছর। শেখর চক্রবর্তীর ইচ্ছা তাঁর অবর্তমানে সংস্থার হাল ধরুক রচনাই।

আগামী পাঁচ বছরে ব্যবসা কোন জায়গায় দেখতে চান? রচনার জবাব, 'শুধু কারভো-র মাধ্যমে আমাদের লক্ষ্য ৫০০ কোটি টাকার ব্যবসা করা। আর তার সঙ্গে পর্যটন ক্ষেত্রে আরও ১০০ কোটি টাকার ব্যবসা ধরলে আগামী পাঁচ বছরে আমরা সংস্থা টার্নওভার ৬০০ কোটি টাকাতে নিয়ে যাওয়ার লক্ষ্যমাত্রা রেখেছি।' আপাতত সংস্থার পরিকল্পনা একসঙ্গে একটি রোপওয়ে-তে ১০ যাত্রী পরিবহণে সক্ষম কারভো রোপওয়ে ব্যবস্থা তৈরি করা।

যে ব্রিটিশ সংস্থা ব্রেকো-তে একদা কর্মী ছিলেন শেখর চক্রবর্তী, ২০০২ সালে সেই সংস্থাই তিনি নামমাত্র মূল্যে কিনে নেন। বর্তমানে ইনস্টিটিউট অফ মেকানিক্যাল ইঞ্জিনিয়ার্স-এর দক্ষিণ এশিয়া অঞ্চলের চেয়ারম্যান শেখর চক্রবর্তীর কথায়, 'আমরা কারভো-র পেটেন্ট ব্রেকো-কে লাইসেন্স দিয়ে বিদেশের প্রকল্পের বরাত পাওয়ার চেষ্টা করব। বরাত পেলে ব্রেকো তা সিআরএসপিএল-কে কন্ট্রাক্ট দেবে। ফলে, ভারতে অপেক্ষাকৃত অনেক কম খরচে আমরা রোপওয়ে তৈরি করে বিদেশে সরবরাহ করতে পারব।' উল্লেখ্য, ২০০৭ সালে পাকিস্তানে ব্রেকো একটি ৬৫০ টন ক্ষমতাসম্পন্ন রোপওয়ে ব্যবস্থা রূপায়িত করেছে।

সব মিলিয়ে সিআরএসপিএল এখনও পর্যন্ত ৪৫টি রোপওয়ে ব্যবস্থা রূপায়িত করেছে, যার মধ্যে ১৬টি যাত্রী রোপওয়ে। সংস্থা জয়পুর, রাজগীর এবং ডোঙ্গারগড়ে রোপওয়ে ব্যবস্থা গড়ে তোলার বরাত পেয়েছে। সব মিলিয়ে বরাতের আর্থিক অঙ্ক ৪৫ কোটি টাকার মতো। এখন তাদের পাখির চোখ নিজেদের ব্যবসা বাড়ানোর পাশাপাশি, কারভো রোপওয়ে ব্যবস্থার মাধ্যমে দেশের জনবহুল শহরগুলিতে গণপরিবহণের গতিতে বৈপ্লবিক পরিবর্তন আনা। সেই লক্ষ্য পূরণেই কেন্দ্র ও রাজ্য সরকারগুলির দরজায় দরজায় ঘুরে প্রেজেন্টেশন দেখিয়ে চলেছেন রচনা ও সংস্থার অন্যান্য পদস্থ কর্তাব্যক্তিরা। দেশের বাজার ধরার পর বিদেশের বাজারেও সিআরএসপিএল-কে এক নম্বর রোপওয়ে সংস্থা হিসাবে দেখতে চান শেখর চক্রবর্তী। নিরলস প্রয়াসে সাফল্য আসবেই এই মন্ত্রেই বিশ্বাস রেখেছেন ৮৪ বছরের তরতাজা যুবক।