দার্জিলিং ঃ আন্তর্জাতিক সড়কপথ

অশেষকুমার দাস

দার্জিলিং জেলার প্রাচীন সড়কপথ নিয়ে আলোচনা করতে গিয়ে প্রথমেই চোখে ভেসে ওঠে, এই জেলার ভৌগোলিক মানচিত্র। এত বৈচিত্র পশ্চিমবাংলার আর কোন জেলায় আছে তা বলা কঠিন। এখানে আকাশ আর মাটি মিলেমিশে একাকার। মেঘেদের দল এখানে বিহঙ্গের মতনই ঘুরে বেড়ায় পাইন ফার আর দেবদা অরণ্যে। কুলুকুলু রবে গান গাইতে গাইতে ঝর্ণার দল স্রোতের আবেগ বুকে নিয়ে সমতলে গিয়ে মহাজীবনের সাথে মেশে। হিমালয় সৃষ্টির শু থেকেই প্রকৃতির এই খেলা এখানে চলছে। হিমালয়ের বয়স তো মোটে চার কোটি বছর। আর এই চারকোটি বছর ধরেই এখানে চলছে ভাঙা গড়ার খেলা। প্রচণ্ড শীতে এখানে কুয়াশার চাদর গায়ে দিয়ে প্রকৃতি দেবী যেন পরিণত হল এক জবুথবু বৃদ্ধায়। আবার দুরন্ত বর্ষায় যেন শু হয় মহাকালের তাণ্ডব নৃত্য। বৃহৎ হিমালয়ের একটি অতি ক্ষুদ্র অংশ, মোটে ২৩১১ বর্গ কিলোমিটার এই জেলার অন্তর্ভূক্ত। বিজ্ঞানীদের অনুমান যে প্রায় আশি লক্ষ বছর আগে প্রায় মানব বা রামাপিথেকাসদের একটি শাখা ভারতের মাটিতে বিবর্তিত হয়েছিল। তারপর বিবর্তনবাদের নিয়ম অনুযায়ী পিথেকানথ্রোপাস বা আদি মানব অষ্ট্রালোপিথেকাসরা বর্তমান ভারত - বার্মা সীমান্ত থেকে শু করে এই দার্জিলিং হিমালয়ের মধ্য দিয়েই বিভিন্ন স্থানে যাওয়া আসা করত। সে সময় আদিমানবদের যাত্রাপথ ছিল এই হিমালয় পর্বতমালা। কারণ আজ থেকে পাঁচ হাজার বছর আগেও জেলার সমতল অঞ্চল ছিল জলমগ্ন। হিমালয়ই জেলার প্রথম সড়কপথ।

দার্জিলিং জেলায় প্রত্নতাত্ত্বিক খননকার্য দ্বারা প্রমাণিত হয় যে নব্য প্রস্তর যুগেও এখানে মানুষের বাসস্থান ছিল। কালিম্পং মহকুমার একটু নীচের দিকে খনন কাজ চালিয়ে যে সমস্ত পাথরের অস্ত্র পাওয়া যায়, তার সাথে চৈনিক অস্ত্রশস্ত্রের যথেষ্ট মিল আছে। যার থেকে ধারণা করা যায় যে ঐ নব্যপ্রস্তর যুগেও এই হিমালয়কে কেন্দ্র করেই মানুষের যাওয়া আসার সড়কপথ ছিল। এ প্রসঙ্গে আর একটি কথাও বলা দরকার যে হিমালয় পর্বতমালা থেকে সমুদ্রের অবস্থান অনেক কাছাকাছি হওয়াতে পার্বত্য অঞ্চলের জলবায়ুও ছিল মনোরম। সে কারণেই বলা যেতে পারে যে হিমালয়ের বুকে যেমন মানব বসতি গড়ে উঠেছিল, তেমন খুব স্বাভাবিকভাবেই মানুষ এই নবীন পর্বতমালার যত্রতত্র যেমন যেমন খুশি যাওয়া আসা করতে পারত। বিশেষতঃ চীন, তিববত, মায়ানমারের মতন দেশগুলোতেযাওয়া আসা করতে মানুষর কোন অসুবিধা হত না। খুব স্পষ্টভাবে বলা যেতে পারে যে সে সময় এই হিমালয়ের বুকেই গড়ে উঠেছিলআন্তর্জাতিক সড়কপথ। এই প্রসঙ্গে আর একটি কথাও বলা দরকার যে হয়ত বা সমুদ্রের ত্রমাগত দূরে অবস্থান এবং হিমালয়ের জলবায়ুর প্রতিকূলতাকে কেন্দ্র করে এ জেলায় মনুষ্য বসতি ত্রমশঃ লুপ্ত হতে থাকে। নব্য প্রস্তর যুগের মানুষগুলো কি পাহাড় ডিঙিয়ে চীন অথবা তিববতে বসবাস শু করেছিল, এই প্রশ্নের উত্তর দেওয়ার দায় অবশ্যই গবেষকদের।

শুধুমাত্র নব্যপ্রস্তর যুগ নয়। প্রাগৈতিহাসিক যুগ থেকে মানুষেরা এখানে যে জনবসতি গড়ে তুলেছিল, সে সমস্ত মানুষেরাও হিমালয়ের পথ বেরিয়ে এই অঞ্চলে এসেছিল। মঙ্গোলীয় নেগ্রিটো, অষ্ট্রিক, দ্রাবিড়রা এই হিমালয়ে আন্তর্জাতিক সড়কপথ ধরেই এখানে এসে উত্তর বাংলাতে বসতি স্থাপন করেছিল। বর্তমান উত্তরবাংলার মানচিত্র সে সময় ছিল নদীবহুল। নদীগুলোকে বলা হত সদানীরা। অর্থাৎ বছরের বারোমাসই নদীগুলোতে জল থাকত, মানুষের পক্ষে নদী অতিত্রম করাও ছিল প্রায় অসম্ভব। যার দন মানুষকে ঐহিমালয়ের পথ ধরেই যাওয়া আসা করতে হত। কথিত আছে যে

আর্যরা উত্তরবঙ্গে এসে সদানীরা করতোয়া নদী অতিত্রম করতে না পারার দন ঐ নদীর পূর্ব পারে গড়ে ওঠে অসুর রাজ্য এবং আর্য অধ্যুষিত পশ্চিমপারকে বলা হয় দেবভূমি। অনেকেই অনুমান করেন যে মধ্যপ্রাচ্য থেকে আর্যরা এদেশের প্রকৃতির সাথে পরিচিত ছিল না। যার দন তারা পূর্ব পারে যেতে পারেনি। অর্থাৎ তারা পথ চিনত না। তবে এসবই হল অ ার্য - অনার্য দ্বন্দ্বের কথামাত্র। ঐতিহাসিক যুগেও এই করতোয়া নদীকে বলা হত লৌলিত্যসিন্ধু। মনে হয় করতোয় নদীর বিপুল আকার আয়তনের কথা মনে রেখেই এমন নামকরণ হয়েছিল। নদীমাতৃক সমতলভূমির জন্যই হিমালয় আন্তর্জা তিক সড়কপথের রূপ নিয়েছিল। এই হিমালয়ের পথ ধরেই উত্তর পূর্বাঞ্চলের প্রথম স্বাধীন রাজ্য প্রাগজ্যোতিষপুর কিরাত রাজ অবসানের পর মঙ্গোলীয় নরগোষ্ঠীর মানুষেরা দার্জিলিং জেলাতে আসেন। মেচি নদী আজো যার নীরব সাক্ষী।

বর্তমান দার্জিলিং জেলার শিলিগুড়ি মহকুমাতে প্রথম বসতি স্থাপন হয়েছিল এই মেচি এবং বালাসন নদীকে কেন্দ্র করে। হিমালয়ের জলবায়ুর প্রতিকূলতার কারণেই দার্জিলিং ও কার্শিয়াং ছিল জলশূন্য তবে সমতলভূমিতে বন পুড়িয়ে জুম চ াষের জন্য ছিল উপযুক্ত পরিবেশ। সে কারণে মেচ জনগোষ্ঠীর মানুষেরা পার্বত্য অঞ্চলে বসবাস করলেও খুব একটা উচচতায় তারা যেত না। এমতবস্থায় তাদের যাওয়া আসার পথ ছিল বালাসন নদীর তীর ধরে। এই শিলিগুড়ি মহকুমা স ম্পর্কে আর একটা কথা বলা দরকার যে এই স্থানটির পার্শ্ববর্তী অঞ্চলে উন্নত রাজতন্ত্রের বিকাশ ঘটলেও সেই সমস্ত রাজ ারা এই অঞ্চলটি অধিগ্রহণে তেমন আগ্রহ দেখায়নি। কারণটা অনুমান করে বলা যেতে পারে যে আর্য সংস্কৃতি অনুযায়ী এখানে মেচ বা ম্লেচ্ছ জনগোষ্ঠীর বসবাস ছিল বলে। এই একটিমাত্র কারণেই দেখা যায় যে দার্জিলিং, কাশিয়াং ও শিলিগুড়ি মহকুমার মানব বসতির ইতিহাস যতটা না প্রমাণ সমৃদ্ধ , তার চেয়েও বেশি হল অনুমান নির্ভর। তবে এই অনুম ানেরও একটা ভিত্তি আছে, তাহল স্থান - নাম। আবার এই স্থান - নাম বিচারের ক্ষেত্রেও দরকার যে আর্য সংস্কৃতির দ াপটে এই তরাইয়ের মানুষের জীবন সংস্কৃতিতে বারে বারে পরিবর্তন এসেছে।

ইতিহাস ঘাঁটলে পাওয়া যায় যে মহম্মদ বখতিয়ার খিলজি তিববত ও ভুটান আত্রমনের জন্য দশ বারো হাজার সেনা নিয়ে,দার্জিলিং জেলার মধ্য দিয়ে অগ্রসর হন। তিনি উত্তরবঙ্গে এই অভিযান শু করেছিলেন তিস্তা ও করতোয়া নদীর তীর ধরে। বলা হয় যে সে সময় করতোয়া নদী নাকি গঙ্গার তিনগুণ বিস্তৃত ছিল। স্বাভাবিকভাবেই ধরে নেওয়া যেতে পারে যে অন্ততঃ রাজ্য অভিযানের জন্য করতোয়া নদী অতিত্রম করার মতন জলযান তখন উত্তরবঙ্গে ছিল না। স্বাভাবিকভাবেই ম ানুষ তখন পূর্বদিকে অগ্রসর হওয়ার জন্যপার্বত্যপথ অনুসরণ করত। এই পথে আর একটি সুবিধা ছিল যে জেলার বর্তম ান এই অঞ্চল ছিল জলশূন্য স্বাভাবিকভাবে কোন সেনাদলের পক্ষে আর অতিরিত্ত ঝুঁকি থাকত না। সুতরাং বখতিয়ার তঁ ার তিববত অভিযানের জন্য তিস্তা করতোয়ার তীর অতিত্রম করার পর, মহানন্দা নদী তীরে আসেন। তারপর ঐ নদী তীর ধরে উত্তরদিকে যাত্রা করেন। কিন্তু যেখানে মহানন্দার সাথে বালাসন নদী মিশেছে, সেখান থেকে তিনি মহানন্দার তীর বাদ দিয়ে বালাসনের তীর বেয়ে যাত্রা শু করেন। ইতিহাসে বলা হয় যে জনৈক মেচ মুসলিম ধর্মে দীক্ষা গ্রহণ করে বখতিয়ারকে পথ দেখিয়ে নিয়ে যায়। ইতিহাসে আরো লেখা আছে যে বখতিয়ার পাঙ্খাবাড়ি অঞ্চলে উনত্রিশ খিলানযুত্ত একটি সেতু অতিত্রম করেন। তবে এই সেতু কে নির্মাণ করেন ইতিহাস সে সম্পর্কে নীরব থেকেছে। বর্তমানে এর চিহ্ নেই।

আধুনিক যুগেও সমতল থেকে পার্বত্য অঞ্চলে প্রবেশের এই প্রধান সড়ক হয় এই বালাসন নদীর পথ ধরেই। সিকিমের অধীনে থাকাকালীন এই পথটিকে সিকিম রাজ কিছুটা প্রশস্ত করেছিলেন মাত্র। তরাই অঞ্চল সাহেবদের অথীনে আসার পর (১৮৭৯-৭৯ খ্রিস্টাব্দ) লেফটেন্যান্ট নেপিয়ার ভূমিপুত্রদের সড়ক নির্মাণ পদ্ধতিকে লক্ষ্য করের এই পথ নির্মাণ করেন। সপ্তদশ শতাব্দীতে দু'জন খ্রিস্টান মিশনারীজ দার্জিলিং-এর ওপর দিয়ে তিববতের শিগাতগে যান। তাদের লেখা থেকেও জানতে পারা যায় যে তারাও এই পথেই দার্জিলিং গিয়েছিলেন। সেখান থেকে উত্তরদিকে যাত্রা করে সিকিম প্রবেশ করেন। এখানে দার্জিলিং ও সিকিমের সীমায় ছিল রামাম নদী। যে সীমারখা আজো চলছে। এই নদী অতিত্রম করার জন্য বাঁশ দিয়ে সাঁকো নির্মাণ করা হতো। মানুষ ছাড়া কোন যানবাহন বা প্রাণী এই সাঁকো অতিত্রম করতে পারত না। স াধারণতঃ দার্জিলিং এর ওপর দিয়ে সপ্তদশ শতাব্দীতে যত মিশনারীজ পর্যটক বা পণ্ডিতের দল তিববতে গিয়েছিলেন, তার া এভাবেই সিকিমে পৌঁছাতেন। তারপর সেখানে থেকে তিববতে যাওয়ার জন্য তারা স্বাভাবিক পথ খুঁজে পেতেন। কারণ সে সময় তিববত সিকিম সম্পর্ক ছিল খুবই স্বাভাবিক এবং উভয় দেশের মানুষেরা নিজেদের প্রয়োজন মতন যাওয়া আসা করতে পারত।

জেলার পার্বত্য অঞ্চলের আর একটি মহকুমা হল কালিম্পং। যার অবস্থান অনেকটাই পূর্বদিকে। ভূটান এবং সিকিমের সীমায়। দেশীয় রাজ্য সিকিম রাজতন্ত্রের শু থেকেই কালিম্পং ছিল এই রাজ্যের অংশ। খুব স্বাভাবিকভাবেই বলা যায় যে কালিম্পং থেকে তিববত ও সিকিম যাতায়াত ছিল স্বাভাবিক ঘটনা। এই মহাকুমার জেলেপলা সীমান্ত দিয়ে ভূটান হয়ে তিববতে প্রবেশ করা যেত। সাধারণতঃ কালিম্পং এর লেপচা জনগোষ্ঠীর মানুষেরা তিববত ভ্রমণের জন্য এই পথ ব্যবহার করত না। কারণ সিকিম, ভূটান সম্পর্ক। তবে কালিম্পংতে বসবাসরত ভূমিয়ারা এই জেলেপলা দিয়েই তিববতে তীর্থ করতে যেত। লেপচা জনগোষ্ঠীর মানুষেরা সিকিমের মধ্য দিয়ে ন্যাথুলা পাশ অতিত্রম করে তিববতে প্রবেশ করত। এই পথে বিংশশতাব্দীর পাঁচ দশক পর্যন্ত ব্যবসা - বাণিজ্য ছিল এক স্বাভাবিক ঘটনা। কালিম্পং থেকে সমতলভূমিতে নেমে অ াসার জন্য মানুষ দক্ষিণ গবাথান হয়ে নেমে আসত। তিববত সিকিম স্বাভাবিকসম্পর্ক থাকার দন সে সময় কালিম্পং এর মানুষকে সমতলভূমিতে আসার বেশি প্রয়োজন হত না। তবে প্রত্নতাত্ত্বিক খনন কার্য এবং তার প্রমাণ থেকে ধারণা করা যেতে পারে যে এই পথটি প্রস্তর যুগে মানুষের কাছে খুবই জনপ্রিয় ছিল। এখন এই পথে পশ্চিম ডুয়ার্সে আসা যায়। তুলন ায় তিস্তার পার দিয়ে বর্তমান সড়ক সেভক রোডকে অনেকটা নবীন বা একদমই শিশু বলা চলে।

উত্তরবাংলার বিখ্যাত সাহিত্যিক চোমংলামা লিখেছেন ১৮৩৮ সালের জনৈক ইংরেজ পর্যটক কলকাতা থেকে পদব্রজে শিলিগুড়ি আসেন। তিনি গঙ্গানদী তীর ধরে যাত্রা শু করে চুয়ান্ন ঘন্টায় মালদাতে পৌঁছান। মালদা থেকে ষোল ঘন্টায় দিনাজপুর এবং দিনাজপুর থেকে বিশ ঘন্টায় তেঁতুলিয়া পৌঁছান। তেঁতুলিয়া এবং দিনাজপুর বর্তমান বাংলাদেশে। তেঁতুলিয়া থেকে শিলিগুড়ি পৌঁছতে তার সময় লেগেছিল আট ঘন্টা। এরই সাথে উল্লেখ্য বর্ধমান মহারাজার দার্জিলিং য াত্রা যেন আরো বিলাসবহুল। তিনিও নাকি গঙ্গানদী তীর ধরে রাস্তা নির্মাণ করে দার্জিলিং এসেছিলেন। তবে মহারাজা যেভাবেই আসুন না কেন, শিলিগুড়ি শহরের বুকে একটুকরো সড়ক পথ কিন্তু আজো বর্ধমান রোড নামে খ্যাত। এসমস্ত ম ানুষেরা সেকালে শিলিগুড়ি পৌঁছে বালাসন নদী অতিত্রম করে পাঙ্খাবাড়ি পথ ধরে কাশিয়াং হয়ে দার্জিলিং পৌঁছাত। এই ভ্রমণ বৃত্তান্ত থেকে এটা সিদ্ধান্ত করা যায় যে এক সময় আমাদের দেশে যখন নদীকেন্দ্রিক সভ্যতার বিকাশ হয়েছিল, সে সময় থেকেই মানুষ এক স্থান থেকে অন্য স্থানে যাতাযাত করবার জন্যও নদীকেই বেছে নিত। ম্লেচ্ছভূমি শিলিগুড়ি অ াসতেও তার কোন ব্যতিত্রম হয়নি।

শিলিগুড়ি থেকে দাজিলিং, এখন সবচেয়ে জনপ্রিয় পথটির নাম হল হিলকার্ট রোড। এই জাতীয় সড়কের এককোণ বেয়ে উঠে গিয়েছে দার্জিলিং - এর খেলনা রেলপথ। ১৮৬০ সালে দার্জিলিং -এর বিকল্প রাস্তা হিসাবে এই পথ নির্মাণ কাজ শু হয়। তার আগে এই পথে গোর গাড়িতে করে পার্বত্য অঞ্চলে পণ্য সরবরাহ করা হত। একইভাবে পাহাড় থেকে চা ও অন্যান্য দ্রব্য সমতলে নিয়ে আসা হত। আসলে এই ধরনের পথ মানুষ তার ব্যবহারিক অভিজ্ঞতার মধ্য দিয়েই তৈরি করেছিল। সেই পদচিহ ধরেই পরবর্তীতে বৈজ্ঞানিক উপায়ে আধুনিক সড়ক নির্মাণ করা হয়। ইংরেজদের হিলকার্ট রোড নামকরণ আজো সেই সাক্ষ্য বহন করে চলেছে। যদিও কয়েক বছর আগে এই হিলকার্ট রোড নাম পাল্টে তেনজিং নোরগে সরণি নাম করা হয়েছে। কিন্তু তা জনপ্রিয় হয়নি। মানুষ কিন্তু ইতিহাসের গন্ধমাখানো হিলকার্টকেই বেশি পছন্দ করছে।

বর্তমান ভারতবর্ষের ঋায়নের পরিপ্রেক্ষিতে বলা যায়, দার্জিলিংজেলার ঋায়ন যেন বহু আগেই শু হয়েছে। এখানকার ম ানুষে যাওয়া আসার পদচিহ'র (Beaten Truck) মধ্য দিয়ে অন্ততঃ সেই সত্যতার সাক্ষ্য মেলে। ভৌগোলিক অবস্থানের দণ এই জেলায় আজ জনবিস্ফোরণ ত্রমাগত ঘটে চলেছে। স্বাভাবিকভাবেই পথের ওপর চাপ বাড়ছে। পার্বত্য অঞ্চলের সড়কপথ আজ পাহাড়ী ধবস তো এক স্বাভাবিক ঘটনা। আর সমতলের শিলিগুড়ির মহকুমার যে কোন পথ তো আজ যেন রাগবী খেলার ময়দান। এরকম অবস্থায় চাই আরো নতুন নতুন সড়ক। কিন্তু সাথে সাথে মনে রাখা উচিত প্রাচীন সড়ক পথই হল আপাততঃ এখানে যাওয়া আসার প্রধান সড়ক। তার কোন বিকল্প আজো হয়নি।

।। কৃতজ্ঞতা স্বীকার ।।

১ চোমাংলামার চোখে উত্তরবঙ্গ -- চোমংলামা

২ উত্তরবঙ্গের ইতিহাস -- সুকুমার দাস

৩ গৌড়ের ইতিহাস - রজনীকান্ত চত্রবর্তী

सृष्टिसन्धान

Phone: 98302 43310
email: editor@srishtisandhan.com