

বুধবার ১৮ মাঘ ১৪২৩  
বর্ষ : ১২, সংখ্যা ৪৬

## জিএসটি চালু সারা দেশে, এর বড় কৃতিত্ব কিন্তু মুখ্যমন্ত্রীর

অবশেষে দেশজুড়ে চালু হতে চলেছে জিএসটি। বহু চর্চিত ও বহু আলোচিত এই জিএসটির জন্য কেন্দ্রীয় অর্থমন্ত্রী অরুণ জেটলি যতই দাবি করুন না কেন, এর পেছনে মুখ্যমন্ত্রী মমতা বন্দ্যোপাধ্যায়ের ভূমিকা কম নয়। সম্প্রতি বণিকসভাগুলির बैठকে এমনটাই দাবি করেছেন রাজ্যের অর্থমন্ত্রী অমিত মিত্র।

এটা উল্লেখের যে জিএসটির ফলে রাজ্যের ভাণ্ডারে রাজস্ব মজুত হবে। কারণ এবার জিএসটি চালু হলে সেই নিয়ম বা বিধি অনুসারে ব্যবসার পরিমাণ দেড় কোটি টাকা হলে করের ৯০ শতাংশ আদায় করবে রাজ্য সরকার। আর বাকি ১০ শতাংশ আদায় করবে কেন্দ্রীয় সরকার। এখন সবচেয়ে বড় প্রশ্ন হল কীভাবে এটি কার্যকর হয়, সেটি দেখার।

প্রসঙ্গত জিএসটি চালু হবে আগামী ১ জুলাই থেকে। নতুন কর ব্যবস্থা চালু হলে আবগারি পরিষেবা কর সহ বিভিন্ন স্থানীয় করগুলি এক ছাতার তলায় আসবে। এর ফলে একদিকে কর ব্যবস্থায় স্বচ্ছতা আসবে। পাশাপাশি বাড়বে কর আদায়ের পরিমাণও। এখন বলা দরকার যে মুখ্যমন্ত্রী মমতা বন্দ্যোপাধ্যায় নোট বাতিল ইস্যুতে মুখ্যমন্ত্রী প্রধানমন্ত্রীর সিদ্ধান্তের বিরুদ্ধে। কিন্তু জিএসটি ইস্যুতে তিনি কেন্দ্রীয় সরকারের পাশে দাঁড়িয়েছেন। এই কৃতিত্ব অস্বীকার করা যায় না।

## রেল পরিষেবায় যাত্রী সুরক্ষা ব্যবস্থাকে সর্বাধিক গুরুত্ব দেওয়া প্রাথমিক দায়িত্ব

# দেশের বৃহত্তম গণপরিবহণ ব্যবস্থার রূপান্তর সময়ের দাবি

নাটু বন্দ্যোপাধ্যায়

সরকারের দ্বিমত থাকতেই পারে, কিন্তু ভারতে রেলযাত্রা ক্রমশ নিরাপত্তা ও বিশ্বাসযোগ্যতাহীন হয়ে পড়ছে। বিশেষত সময়ানুবর্তিতা এবং পরিষেবা মানের নিরিখে। ২০১৪ সালের মে মাসে বিজেপি নেতৃত্বাধীন এনডিএ সরকার ক্ষমতায় আসার পর থেকে ভারতীয় রেলের রেকর্ড সংখ্যক দুর্ঘটনা হয়েছে। ৩১ মাসে ২৭টি। বস্তুত, প্রায় প্রতি মাসে একটি। গত নভেম্বর থেকে তিনটি বড় দুর্ঘটনা হয়েছে। ফলত প্রায় ২০০ যাত্রী নিহত ও ৩৫০ জন আহত হয়েছেন। বস্তুত, গত বছর ট্রেনযাত্রা যাত্রীদের কাছে ২০১৫ সালের তুলনায় অনেক বেশি ভয়াবহ হয়ে পড়েছে। সবচেয়ে মারাত্মক ঘটনাটি তিন মাস আগের। ইন্দোর-রাজেন্দ্রনগর (পাটনা) এক্সপ্রেস লাইনচ্যুত হওয়ায় প্রায় ১৫০ জন যাত্রী নিহত এবং গুরুতর আহত হন ২৭০ জনেরও বেশি। যা বিশ্বের বৃহত্তম ট্রেন দুর্ঘটনা। যেখানে ১৪টি কামরা কানপুর থেকে প্রায় ৬০ কিলোমিটার দূরে লাইনচ্যুত হয়। তার কয়েক সপ্তাহের মধ্যে আজমের-শিয়ালদহ এক্সপ্রেসের ১৫টি কামরা একটি সেতু পেরনোর সময় লাইনচ্যুত হয়। নতুন বছরের ২১ জানুয়ারি দুর্ঘটনায় পড়ে হিরাকুন্ড এক্সপ্রেস। ভিজয়ানাগ্রামের কাছে সেটি লাইনচ্যুত হয়। প্রায় ৪০ জন যাত্রী নিহত হন। আহতের সংখ্যা ছিল প্রায় ৭০। ট্রেনের প্রায় ৬০০ যাত্রীর কাছে যে যাত্রা ছিল এক দুঃস্বপ্ন।



প্রতিটি রেল দুর্ঘটনার পরই নিয়মমাফিক তদন্ত হয়। কিন্তু যাত্রী সুরক্ষার ব্যাপারে বিশেষ কিছু হয় না। বরং রেল দুর্ঘটনা আরও ঘনঘন এবং নিয়মমাফিক হচ্ছে। যার ফল ভুগছেন দুর্ভাগ্য যাত্রী ও তাদের পরিবার। দুর্ঘটনার পাশাপাশি রেলের সময়সূচিরও ঠিক ঠিকানা থাকছে না। এমনকি তথাকথিত নামিদামি ট্রেনের ক্ষেত্রেও সময় সারণীর ঠিক থাকছে না। যেসব ট্রেনের ভাড়া একই দূরত্বের বিমান ভাড়ার সমান। ২০১৭ সালের জানুয়ারি মাসে ট্রেনের সময়সূচি অনুসরণে ব্যর্থতা রেকর্ড গড়েছে। রাজধানী বা দূরস্তর মতো দূরযাত্রার ট্রেনগুলি নির্দিষ্ট সময়সূচির থেকে ১০ থেকে ২০ ঘণ্টা দেরিতে চলেছে। সারা মাস জুড়েই এমন হয়েছে। রেলের কারণ হিসাবে ঘন কুয়াশাকে দায়ী করে থাকে। যদিও ঘটনা এটাই যে, সাধারণ সময়েও রাজধানী এক্সপ্রেসের গতি ঘণ্টায় ১৩০ কিলোমিটারের বেশি রাখা হয় না। যদিও তার গড় গতি থাকে ৮৫ কিলোমিটার প্রতি ঘণ্টা। এখানকার শীতকালীন কুয়াশাজনিত পরিস্থিতি গ্রেট ব্রিটেন না ইউরোপের দেশগুলির তুলনায় এমন কিছু মারাত্মক নয়। কিন্তু সেখানকার ট্রেন থেকে বেশি গতিতে চলে। কুয়াশা বা বৃষ্টি যত তীব্রই হোক। রেল মানতে না পারে, কিন্তু সময়সূচি পালনে ব্যর্থতার জন্য প্রাথমিকভাবে দায়ী তাদের ট্রাফিক ম্যানেজমেন্ট ব্যবস্থা।

দুর্ভাগ্যজনকভাবে নগণ্য সংখ্যক রেলমন্ত্রী, যাদের মধ্যে সন্তুষ্ট একমাত্র প্রয়াত লালবাহাদুর শাস্ত্রী রেল নিরাপত্তা এবং সময়সূচির ব্যাপারে ভালরকম গুরুত্ব দিয়েছিলেন। এমনকি রেল দুর্ঘটনার পরিপ্রেক্ষিতে তার প্রতি অভিযোগের আঙুল ওঠায় তিনি পদত্যাগ করেছিলেন। এমন

ঘোষণা ব্যবস্থা কদাচিৎ ট্রেনের আসা বা যাওয়ার সঠিক সময় উল্লেখ করে থাকে। বিশেষত যখন কোনও ট্রেন দেরিতে চলে।

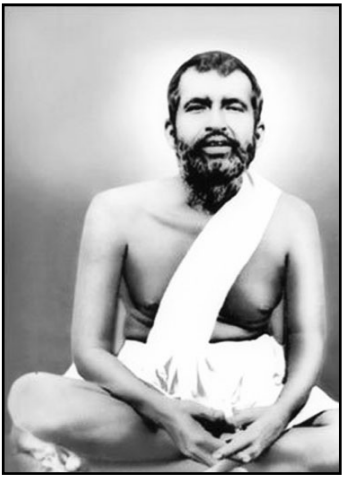
রেলের একচেটিয়া কারবারই সম্ভবত তার নিরাপত্তা ব্যবস্থাকে চিলে করে দিচ্ছে। তার কারিগরি ব্যবস্থায় ব্যাপক রদবদল ঘটতে দিচ্ছে না। সময়সূচি ব্যর্থ হওয়ার পাশাপাশি পরিষেবার মান খারাপ হচ্ছে। সরকারি দফতর হিসাবে এটি এক বিশাল ব্যবস্থা। যা কেবল কিছু রেল বোর্ড সদস্য এবং মন্ত্রীদেবের দিয়ে সুষ্ঠুভাবে পরিচালিত হওয়া শক্ত। মন্ত্রীরা কার্যত বিভাগীয় প্রধানের মতো কাজ করেন। যারা নিজের চোখ দিয়ে নয়, কান দিয়ে দেখেন।

সরকার যদি এখনও দেশের বৃহত্তম গণপরিবহণ ব্যবস্থাকে কেবল এক দফতর হিসাবে দেখে তা রাজনৈতিক দিক থেকে হবে বড় ভুল। আসন্ন বাজেটের পড়ে সরকার মনে করলে রেলকে 'পাবলিক সেক্টর এন্টারপ্রাইজ'

হিসাবে তুলে ধরতে পারে। কোল ইন্ডিয়া লিমিটেডের মতো রেলকে হোল্ডিং কোম্পানিতে রূপান্তর করতে পারে। যার আঞ্চলিক রেল পরিষেবা ব্যবস্থা থাকবে। এখানে লক্ষ্যীয় যে, রেল মন্ত্রককে নিজেই প্রায় এক ডজন বিভাগীয় রাষ্ট্রায়ত্ত্ব সংস্থা রয়েছে। এই অবস্থায় বিশ্বের বৃহত্তম রেল পরিষেবা ব্যবস্থা কেন সরকারি দফতর হিসাবে চলবে, তার কোনও উপযুক্ত কারণ নেই। সেখানে যদি আঞ্চলিক রেল কোম্পানি আসে, তাহলে তারা অনেক বেশি কার্যকর পরিষেবা দিতে পারে। কারণ, এইসব সংস্থা তখন নিজের মধ্যে প্রতিযোগিতা করবে। নিজ সম্পদ সৃষ্টির চেষ্টা করবে। পরিচালনা খরচ কমানোর উদ্যোগ নেবে। উৎপাদনশীলতা বাড়াবে। সেই সঙ্গে আধুনিকতা আসার সম্ভাবনাও বাড়বে। তার চেয়েও বড় কথা, এর জেরে সরকার এবং রেল পরিষেবা গ্রহণকারী, দুই পক্ষই লাভবান হবে। (মতামত লেখকের নিজস্ব)

## অমৃতবার্তা

### দক্ষিণেশ্বরে ঠাকুর শ্রীরামকৃষ্ণ



পথভ্রান্ত হলে সুধাইও পথ সে পাশ্চ-নিবাসীজনে। যদি দেখ পথে ভয়েরি আকার, প্রাণপণে দিও দোহাই রাজার। সে পথে রাজার প্রবল প্রতাপ, শমন ডরে যার শাসনে। গান—যাবে কি হে দিন আমার বিফলে চলিয়ে। আছি নাথ দিবানিশি আশাপথ নিরিয়িয়ে। তুমি ত্রিভুবন নাথ, আমি ভিখারি অনাথ। কেমনে বলিব তোমায় এস হে মম হৃদয়ে। হৃদয়-কুটীর-দ্বার, খুলে রাখি অনিবার। কৃপা করি একবার এসে কি জুড়াবে হিয়ে। মস্তিষ্ক—গান শুনে কি বললেন?

নরেন্দ্র—ঠাঁর ভাব হয়ে গিছলো। রামবাবুদের জিজ্ঞাসা করলেন, 'এ ছেলেটি কে? আছা কি গান!' আমায় আবার আসতে বললেন। মস্তিষ্ক—তারপর কোথায় দেখা হল।

নরেন্দ্র—তারপর রাজমোহনের বাড়ি। তারপর আবার দক্ষিণেশ্বরে। সেবারে আমায় দেখে ভাবে আমায় স্তব করতে লাগলেন। স্তব করে বলতে লাগলেন, 'নারায়ণ, তুমি আমার জন্য দেহ ধারণ করে এসেছ!'

“কিন্তু এ কথাগুলি কাহাকেও বলবেন না।”

মস্তিষ্ক—আর কি বললেন?

নরেন্দ্র—তুমি আমার জন্য দেহ ধারণ করে এসেছ। মাকে বলেছিলাম, 'মা, আমি কি যেতে পারি। গেলে কার সঙ্গে কথা কব? মা, কামিনী-কামিনী-তাগী গুন্ড ভক্ত না পেলে কেমন করে পৃথিবীতে থাকবো। বললেন, 'তুই রাত্রে এসে আমায় তুললি, আর আমায় বললি 'আমি এসেছি।' আমি কিন্তু কিছু জানি না, কলিকাতার বাড়িতে তোফা খুম মারছি।

মস্তিষ্ক—অর্থাৎ, তুমি এক সময় প্রেসেন্টও বটে, অ্যাবসেন্টও বটে, যেমন ঈশ্বর সাকারও বটে, নিরাকারও বটে!

নরেন্দ্র—কিন্তু এ কথা কারকে বলবেন না। (ক্রমশ)

### দিন পঞ্জিকা

১৮ মাঘ, ভাঃ ১২ মাঘ, ১ ফেব্রুয়ারি, ১৮ মাঘ, সংবৎ ৫ মাঘ সুদি, ৩ জমাঃ আউঃ। সূর্যোদয় ঘ ৬।২২, সূর্যাস্ত ঘ ৫।২০। বুধবার, পঞ্চমী রাত্রি ঘ ২।১১ মিঃ। উত্তরভাদ্রনক্ষত্র রাত্রি ঘ ১০।১২ মিঃ। শিবযোগ দিবা ঘ ৮।১৪ পরে সিদ্ধযোগ শেষরাত্রি ঘ ৫।৪০ মিঃ। ববকরণ, দিবা ঘ ২।৫৮ গতে বালবকরণ, রাত্রি ঘ ২।১১ গতে কৌলবকরণ। জন্ম—মীনরাশি বিপ্রবর্ণ নরগণ অষ্টোত্তরী স্তবের ও বিংশোত্তরী শনির দশা, রাত্রি ঘ ১০।২২ গতে দেবগণ বিশোত্তরী বুধের দশা। মৃত্যু—দেব নাহি। যোগিনী—দক্ষিণে, রাত্রি ঘ ২।১১ গতে পশ্চিমে। কালবেলাদি ঘ ৯।৭ গতে ১০।২৯ মাগে ও ১১।৫১ গতে ১।১৩ মাগে। কালরাত্রি ঘ ৩।৭ গতে ৪।৪৫ মাগে। যাত্রা—নাহি, রাত্রি ঘ ১০।২২ যাত্রা শুভ উত্তরে ও দক্ষিণে নিষেধ, রাত্রি ঘ ১০।৩৫ গতে পূর্বেও নিষেধ, রাত্রি ঘ ২।১১ গতে মাত্র উত্তরে ও দক্ষিণে নিষেধ। শুভকর্ম—গাত্রহরিদ্রা অব্যুতাম নামকরণ মুখ্যমন্ত্রপ্রাশন দেবতাগঠন বিক্রয়বিণিজ্য বিপণ্যারম্ভ পূণ্যাহ গ্রহপূজা শাস্তিস্থতায়ন বৃক্ষাদিরোপণ ধান। বিবিধ-চতুর্দশীর একোদশি ও সপ্তিশুভ। রাত্রি ঘ ৭।৩৬ মাগে প্রায়শ্চিত্ত নিষেধ। পূর্ণিমার নিষিপালন। ভারতের প্রাক্তন প্রধানমন্ত্রী লালবাহাদুর শাস্ত্রীর তিরোধান দিবস। (১১ই জানুয়ারি, ১৯৬৬ খ্রীঃ)। অমৃতযোগ—দিবা ঘ ৭।৬ মাগে ও ৭।৪৮ গতে ৮।৩১ মাগে ১০।৩৯ গতে ১২।৪৭ মাগে এবং রাত্রি ঘ ৫।৫৭ গতে ৬।৫০ মাগে ও ৮।৩৭ গতে ৩।৪৩ মাগে। মাহেন্দ্রযোগ-দিবা ঘ ৭।৬ গতে ৭।৪৮ মাগে ও ১।৩০ গতে ৩।৩৮ মাগে।

### মুসলিম পঞ্জিকা

১৮ মাঘ, ভাঃ ১২ মাঘ, ১ ফেব্রুয়ারি, ৩ জমাঃ আউঃ, ১৮ মাঘ, উঃ ৬।২২, অঃ ৫।১৮, বুধবার পঞ্চমী রা ঘ ২।১০, সেহরী শেষ ৪।৫৩, ইফতার ৫।২৯।

### মাদককে 'না' বলুন

যে নেশা করতে বলে, সে বন্ধু নয়

## লিপি

### মাদক বিরোধী আন্দোলন

## উত্তর-পূর্বাঞ্চল : শক্তি ক্ষেত্রের সম্ভাবনা ও প্রতিবন্ধকতা



বিশ্বের যে কোনও ভূ-খণ্ডের যে কোনও অঞ্চলের আর্থ-সামাজিক বিকাশের জন্য একটি উচ্চমানের শক্তি ক্ষেত্রের ভূমিকা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। আমাদের দেশে উত্তর-পূর্বাঞ্চলের রাজ্যগুলির ক্ষেত্রে এই বিষয়টি অত্যন্ত প্রাসঙ্গিক। দেশের বাদবাকি অংশের তুলনায় এই অঞ্চলটি বর্তমানে বেশ কিছু সংখ্যক আর্থ-সামাজিক সূচকের নিরিখে লক্ষণীয়ভাবে পিছিয়ে পড়েছে। উদাহরণ হিসাবে বলা যেতে পারে মাথাপিছু আয়, বিদ্যুতের ব্যবহার, শিল্পায়ন ইত্যাদি। সিকিম ছাড়া উত্তর-পূর্বাঞ্চলের বাকি সবকয়টি রাজ্যেই বিদ্যুতের ঘাটতি জাতীয় গড়ের নিরিখে যথেষ্ট বেশি। বিষয়টি কিছুটা আপাত বিরোধী ঠেকাতে পারে। যে অঞ্চলে উচ্চমানের জলবিদ্যুৎ তথা অন্যান্য অপ্রচলিত শক্তি উৎসের পর্যাপ্ত ভাণ্ডার রয়েছে, সাক্ষরতার হার যথেষ্ট বেশি এবং আর্থিক সহায়তার জন্য বিশেষ শ্রেণির মর্যাদা পেয়ে থাকে, সেই অঞ্চলের ক্ষেত্রে বিদ্যুতের ঘাটতি বিষয়টি বিস্ময়কর বটে। এই অঞ্চলের শক্তি ক্ষেত্রের দীর্ঘমেয়াদি বিকাশ ঘটলে তা সংশ্লিষ্ট অঞ্চলের আর্থ-সামাজিক বিকাশে বিশেষ অর্থবহ হয়ে উঠবে। ফলত, দেশ ও অনেক দিক থেকে লাভবান হবে।

জলবিদ্যুৎ ক্ষেত্রের বিকাশে গতি আনতে হবে হিসাব অনুযায়ী, উত্তর-পূর্বাঞ্চলের ৯০ শতাংশ জলবিদ্যুৎ শক্তিই এখনও পর্যন্ত কাজে লাগানো হয়নি। আর এর পরিমাণ ৫৬ হাজার মেগাওয়াটেরও বেশি। এই শক্তির দীর্ঘমেয়াদি বিকাশ শুধুমাত্র সংশ্লিষ্ট অঞ্চলের এক ব্যাপক অংশের শক্তি চাহিদা মেটাতেই সাহায্য করবে না; একই সঙ্গে এই সবুজ এবং নমনীয় শক্তি দেশের বাকি অংশের চাহিদা পূরণেও কার্যকরী ভূমিকা নেবে। এই সমস্ত পরিকল্পনা, নকশা অনুযায়ী বন্যা নিয়ন্ত্রণ এবং সেচ ব্যবস্থার ক্ষেত্রেও সহায়ক হয়ে উঠতে পারে।

যে ভূ-প্রাকৃতিক পরিবর্তন সাধিত হয়, জনজ প্রাণী ও উদ্ভিদের স্বাভাবিক বাসস্থানের উপর যে প্রভাব পড়ে, জনস্বাস্থ্য এবং ভূমিকম্প সংক্রান্ত ক্ষয়ক্ষতি, জনবসতি উচ্ছেদ এবং পুনর্বাসন সংক্রান্ত বিষয়সমূহ ইত্যাদি দিক। তালিকা এখানেই শেষ নয়। আইন-শৃঙ্খলা সংক্রান্ত দিক এবং নদী তীরবর্তী জমির ক্ষেত্রে ভূমি রেকর্ড না মেলার ফলে প্রকল্প গড়ে গিয়ে ক্ষতিগ্রস্ত মানুষজনকে ঠিকঠাক চিহ্নিত করে ক্ষতিপূরণ দেওয়াট অসম্ভব হয়ে দাঁড়ায়। রয়েছে বিভিন্ন ধরনের ছাড়পত্র পেতে বিলম্ব এবং অনুরূপ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা। এই ধরনের প্রতিকূলতার ফলস্বরূপ, প্রকল্পের সময়সীমা এবং ব্যয়ভার অনিবার্যভাবেই বেড়ে যায়। বিনিয়োগকারীদের স্বার্থেও এই দীর্ঘসূত্রিতার কারণে প্রতি কুপ্রভাব পড়ে। সম্প্রতি টিআরআই-এর তরফে একটি প্রকল্প নির্মাতাদের জন্য সমীক্ষা চালানো হয়েছিল। সমীক্ষায় স্থানীয় বাসিন্দাদের মধ্যে বিচিত্র ধরনের ভীতির ছবি ধরা পড়ে। তারা মনে করছিলেন, এই প্রকল্প গড়ে উঠলে তাদের সংস্কৃতি এবং ঐতিহ্য হারিয়ে যায়। আংশিক মুদ্রা অর্থনীতি থেকে পুরোপুরি মুদ্রা অর্থনীতিতে পরিবর্তন সংক্রান্ত উদ্বেগও তাদের মধ্যে গোড়ে বসেছিল। এবং এগুলি প্রায়শই অত্যন্ত স্পর্শকাতর বিষয় হয়ে দাঁড়ায়।

সংশ্লিষ্ট অঞ্চলের জলবিজ্ঞান সংক্রান্ত যে সব তথ্যাদি (হাইড্রোলজি ডাটা) পাওয়া যায় তার ভিত্তিতে প্রকল্পের নকশা তৈরি করাটাও বাস্তবে যথেষ্ট নির্ভরযোগ্য নয়। (ক্রমশ)

## সম্পাদক সমীপেষু

### বিনাকা গীতমালা ১৯৫২ সালে প্রথম সম্প্রচার হয়েছিল

একটা সময় ছিল। যখন আমরা রেডিও শুনতাম। যা আজও শুনছি। সেদিন সর্বভারতীয় গান শোনার জন্য। আমাদের রেডিওকে ছাঁদে নিয়ে যেতাম বা অ্যানটেনা লাগিয়ে একটা স্টেশন ধরার চেষ্টা করতাম। সেই স্টেশনটি আসত সিলেট থেকে। এখানে গানের কথা বলতে বলতে নানা তথ্য পরিবেশন করতেন আমিন সাহানী মহাশয়। সেদিন এই স্টেশন থেকে গান শোনার একটা আলাদা মজা ছিল। কারণ আমিন সাহেব তাঁর অপূর্ব কণ্ঠস্বরে পরিবেশন করতেন এই গানের আসরখানি। এই আসরের নাম রেখেছিলেন বিনাকা গীতমালা। আর সব থেকে ভাল লাগত অনুষ্ঠানের সূচনায় তিনি বলতেন, ভাইয়ো ও বহেনো, আপ সবিকো আমিন সাহানীকা প্যায়ার। সেই কণ্ঠস্বর যেন আজও কানে বাজে। তিনি আমাদের সঙ্গেই রয়েছেন। এমন একটা অনুষ্ঠান পরিবেশন করার আগে তিনি প্রতিটি শিল্পীর সাক্ষাৎকার নিতেন। প্রতিটি তথ্য সংগ্রহ করে এনে আমাদের সেই তথ্য পরিবেশন করতেন। আমিন সাহেবের সঞ্চালনের মন্ত বড় গুণটা ছিল, তিনি প্রতিটি গানের ক্ষেত্রে গীতিকার ও সুরকারের নাম বলতেন। সেই গান রেকর্ডে গাওয়া হয়েছিল। তার পূর্ণ বিবরণ দিতেন। তিনিই প্রথম সঞ্চালক। যিনি শিল্পীদের সাক্ষাৎকার সরাসরি শোনাতেন। সেদিন আমিন সাহেবের সঙ্গে এসে রেডিওতে বহু শিল্পী তাদের মতামত জ্ঞাপন করে গেছেন। আমিন সাহেবকে বহু মঞ্চে শিল্পীদের সঙ্গে অনুষ্ঠান পরিবেশন করতে দেখা গেছে। তিনি এলেই সেই অনুষ্ঠানের মান আরও বেশি করে আনন্দিত হয়ে উঠত। এমন একজন সঞ্চালক ভারতবর্ষে এসেছেন দ্বিতীয় হিসাবে মনে হয় না। আমিন সাহানী ছিলেন যেমন তথ্যের এক অনবদ্য উদাহরণ। আবার ঈশ্বরপ্রদত্ত ওই কণ্ঠটা যেন আমাদের পাগল করে দিত। আজ আবার মনের আয়নায় ভেসে এল সেই ১৯৫২ সালের কথা, যখন বিনাকা গীতমালার আসর নিয়ে গানগোনে আসরখানি ভরিয়ে দিতেন। সেই দিনের সেই কথাগুলো ভেসে এল আজ আবার নতুন করে, ৬৪ বছর পরে।

প্রবীর মিত্র  
হাওড়া-৪

## উন্নয়ন ও সমস্যা

চিঠি পাঠান সংক্ষেপে, বিচারাত্মক বিষয় এবং ব্যক্তি বা দলের বিরুদ্ধে নয়... সম্পাদকীয় দফতর।

## লিপি

পি-১১, সি আই টি রোড  
স্কিম-এলভি, কলকাতা-৭০০০১৪

## পাঠকের দরবারে

চিঠি পাঠান  
লিপি

পি-১১, সি আই টি রোড  
স্কিম-এলভি, কলকাতা-৭০০০১৪

## মতামতের জন্য সম্পাদক দায়ী নয়

