

# কলকাতার যানবাহন : অতীত থেকে বর্তমান

গোপা বন্দ্যোপাধ্যায়

Zoom In | Zoom Out | Close | Print | Home

বর্তমানে যে কোন আধুনিক শহরে মোট আয়তনের শতকরা ১৩ ভাগ নির্দিষ্ট থাকে রাস্তা-ঘাটের জন্য। কিন্তু আমাদের শহর কলকাতার এই পরিমাণ মাত্র শতকরা ৬ ভাগ। কোন সুনির্দিষ্ট পরিকল্পনা নিয়ে কলকাতা শহর গড়ে ওঠেনি। তার ফলে জনবসতি স্থাপনের সঙ্গে সঙ্গে প্রয়োজন মত রাস্তা-ঘাট খুব ধীরে ধীরে গড়ে উঠেছে। অতীতে রাস্তার প্রকৃতির সঙ্গে তাল মিলিয়ে কলকাতার যানবাহন ব্যবস্থা তৈরী হয়েছিল। বর্তমানেও সেই ধারা অব্যাহত আছে। কলকাতার জন্মের গোড়া থেকে কি কি ধরনের যানবাহনচলাচল করেছে তার সূত্র ধরে বর্তমানের যানবাহন ও তার প্রকৃতিতে পৌঁছনো এই ছোট্ট প্রবন্ধের উদ্দেশ্য।

নৌকা :- একেবারে গোড়ায় কলকাতায় কয়েকটা মেঠো পথ ছাড়া প্রধান পথ ছিল নদীপথ। এই নদী পথেই ব্যবসা - বাণিজ্য হতো। তখন নৌকাই ছিল কলকাতার প্রধান যান। নৌকার মধ্যেও ছিল বিভিন্নতা। কোনটা মাল বহনকারী, কোনটা যাত্রী বহনকারী, কোনটা বা বজরা। দাঁড় বেয়ে নৌকা চলতো। মাঝিরা হাল ও দাঁড় টানতো। নৌকার আকৃতির উপর নির্ভর করতো দাঁড়ের সংখ্যা।

১৮৭১ সালে জলপথে নৌকার ভাড়া ছিল, ৮ জন দাঁড়ির বজরা দৈনিক ২ টাকা, ১০ জনের আড়াই টাকা। ১২ জনের সাড়ে তিন টাকা, ১৪ জনের পাঁচ টাকা, ১৬ জনের ছয় টাকা। ১০ জনের ছয় টাকা, ২০ জনের সাত টাকা, ২২ জনের সাড়ে সাত টাকা, ২৪ জনের আট টাকা।

চার দাঁড়ি নৌকার মাসিক ভাড়া বাইশ টাকা, পাঁচ দাঁড়ির পঁচিশ টাকা, ছয় দাঁড়ির আটাশ টাকা।

মালবাহী নৌকার ভাড়া ছিল এইরকম ২৫০ মণের নৌকা ভাড়া ২৯ টাকা, ৩০০ মণের ৩৪ টাকা, ৪০০ মণের (৮ দাঁড়ি) ৪০০ টাকা, ৫০০ মণের (১০ দাঁড়ি) সাড়ে পঞ্চাশ টাকা।

তখন জলপথে কলকাতা থেকে বহরমপুরে যেতে লাগল ২০ দিন, মুর্শিদাবাদ ২৫ দিন, রাজমহল ৩৭ দিন, মুন্সের ৪৫ দিন, পাটনা ৬০ দিন, বেনারস ৭৫ দিন, কানপুর ৯০ দিন, মালদা ও ঢাকা যেতে লাগত সাড়ে ৩৭ দিন।

হাতি ও ঘোড়া :- ইংরেজরা প্রথম যখন কলকাতায় এলো শুধুমাত্র দুটো রাস্তা ছিল, তাও ছিল কাঁচা রাস্তা। একটি হলো বৈঠকখানা রোড, অন্যটি চিৎপুর রোড। জঙ্গলে ভর্তি পথ পাড়ি দিতে তখন তারা হাতি ও ঘোড়ার ব্যবহার করা শুরু করলো। কলকাতা সম্বন্ধীয় পুরানো ছড়ায় এর উল্লেখ পাওয়া যায়।

কলকাতা থেকে লাহোর পর্যন্ত গ্র্যান্ডট্র্যাক রোড ১৮৩৩ সালে তৈরি শু হয়। কলকাতা থেকে ব্যারাকপুর পর্যন্ত রাস্তা টি ১৮৩৫ সালে সাধারণের জন্য খুলে দেওয়া হয়। এর দশ/বারো বছরের মধ্যে মির্জাপুর স্ট্রিট, কলেজ স্কোয়ার, বেন্ডিক স্ট্রিট, ওয়েলিংটন স্ট্রিট প্রভৃতি রাস্তা তৈরি হয়।

পালকি :- পুরনো কলকাতায় স্থল পথে প্রধান যানবাহন বলতে পালকিকে বোঝায়। মহিলাদের ঘরের বাইরে বোরোত হলে পর্দা - ঢাকা পালকি চড়ে বোরোতেন। কলকাতায় এসে ইংরেজরাও পালকির ব্যবহার শুরু করলো। সেই সময় কলকাতায় অবস্থাপন্ন পরিবারের নিজস্ব পালকি থাকতো, যার দাম তখনকার কালেই পড়তো ৩/৪ হাজার টাকার মতো। কলকাতা থেকে বাইরে যেতেহলে পালকি ব্যবহার করা হতো। এই জন্য বিভিন্ন স্থানে পালকি রাখবার জায়গা থাকতো এবং সেখানে পালকি ভাড়া পাওয়া যেত। এগুলোকে ডাক-টৌকি বলা হতো। এই সব ডাক - টৌকি ডাক বিভাগের অধীনে কাজ করতো। সেকালে ধনী জমিদার ও রাজারা ব্যক্তিগতভাবে পালকি কিনতেন। শোনা যায় মহারাজা নবকৃষ্ণ দেব তাঁর পালকির জন্য কলকাতার সর্বপ্রথম উড়িয়া থেকে বেহারা নিয়ে আসেন। ইস্ট ইন্ডিয়া কোম্পানীর কর্তাব্যক্তিদের নিজস্ব পালকি ও বেহারা ছিল। সটুয়ার্ট কোম্পানী পালকি তৈরী করার জন্য বিখ্যাত ছিল। কলকাত

তেই পালকি তৈরী হতো। ১৭৯৫ সালে এই রকম একটা পালকি তৈরী করতে তাদের খরচ পড়েছিল দশ হাজার টাকা মতো। এই পালকিতে রূপো ঝালর, ভিতরে বিছানা। এইগুলোকে বলা হতো মহনা বা মিয়ানা। পালকির ভাড়া সম্প্রদায় ১৮৪০ সাল নাগাদ সারাদিনের জন্য পালকি ভাড়া নিতে গেলে পড়তো চার আনা। সারাদিন অর্থে ১৪ ঘণ্টা। অর্ধেক দিনমানে পাঁচ ঘণ্টার জন্য দু আনা। বাহক বা বেহারাদের মজুরী পালকির ভাড়ার মতই ছিল সারাদিনে চার আনা, অর্ধেক দিনের জন্য দু আনা। পুরানো কলকাতা সম্প্রদায় খরচ থেকে জানা যায় ১৮৩৯ সালে কলকাতায় ঠিকা পালকির সংখ্যা ছিল ২৮৭৫টি এবং ঠিকা বাহকের সংখ্যা ১১৫০০ জন। ১৮৫০ সালে সমগ্র বাংলাদেশে মোট পালকি ছিল ১১৫০০টি। ১৮৯১ সালে কলকাতায় পালকির সংখ্যা কমে গিয়ে দাঁড়ায় ৬০৬তে আর বাহকের সংখ্যা ছিল ১৬১৪ জন। বিশ শতকের দ্বিতীয়ার্ধে কলকাতা থেকে পালকি একেবারে উঠে যায়।

পালকি গাড়ি :- পালকি গাড়ি এক ধরনের ঘোড়ার গাড়ি। ১৮২৭ সালে যখন কলকাতা পালকি বাহকের মজুরী বৃদ্ধির দাবিতে ধর্মঘট করেন তখন কলকাতার যানবাহন অবস্থা বিপর্যস্ত হয়ে পড়ে। সেই সময়ে একজন সাহেব, নাম তার ব্রাউন লো, তিনি পালকির দুপাশে দুটি করে চারটি চাকা লাগিয়ে দেন। এই গাড়ি টানতো ঘোড়াতে ফলে পালকি বাহকের প্রয়োজন থাকলো না। এই গাড়িগুলো টানতো একটা বা দুটো ঘোড়া। এই গাড়ির নাম ব্রাউন ব্রেরী।

ঘোড়ার গাড়ি :- ১৮২৮ সালে কলকাতায় প্রথম ঘোড়ার গাড়ি বা ছাকরা গাড়ি চালু হয়। প্রথম প্রথম ইংরেজরা নিজেদের কাজের সুবিধের জন্য দ্রুতগামী যান হিসেবে এর ব্যবহার শুরু করে, তারপর সাধারণ মানুষ ঘোড়ার গাড়ি ভাড়া করা শুরু করে। সাধারণের জন্য দু ঘোড়ার টানা গাড়িকে সেই সময় বলা হতো ছাকরা গাড়ি। তখনকার সময়ে যাত্রীদের সুবিধের জন্য কলকাতার বিভিন্ন জায়গায় ছাকরা গাড়ির স্ট্যান্ড ছিল। ঘোড়াকে জল খাওয়ানোর জন্য রাস্তার ধারে অনেক স্থানে জল রাখার ব্যবস্থা ছিল। ঘোড়ার গাড়ির ধরন ছিল নানান এবং নামও ছিল নানান। যেমন জুড়ি গাড়ি বা ল্যাণ্ডে, চেরোট বা চৌধুরি বা ল্যাণ্ডলেট, দুধুরি বা ফিটন, আটধুরি বা বগি, পালকিগাড়ি বা ব্রাউন ব্রেরী, ডাকগাড়ি বাদশফুরাক, একগাড়ি, টমটম, টাঙ্গা প্রভৃতি। এক থেকে আটটা ঘোড়া এইসব গাড়িকে টেনে নিয়ে যেত। পুরানো কলকাতার আভিজাত্য বোঝা যেত ঘোড়া আর গাড়ি দেখে। গাড়ি আর ঘোড়া দুটোই আভিজাত্যের প্রতীক ছিল। পয়সাওয়ালা লোকেরা চড়তো ল্যাণ্ডে বা ব্রহামে। কেচান্চিও, ব্রাউনব্রেরী, ছাকরা চাপতেন সাধারণ মানুষের। পুরানো কলকাতায় ভাল ঘোড়ার গাড়ির ভাড়া ছিল এইরকম- প্রথম মাইলের জন্য আট আনা, এরপর মাইল প্রতি ছয় আনা। সময় হিসেবে পনের মিনিট চড়ার জন্য আট আনা, আধ ঘণ্টার জন্য এক টাকা, এক ঘণ্টার জন্য দেড় টাকা, তারপর ঘণ্টা প্রতি বার আনা। মাঝারি ধরনের গাড়িতে চরলে প্রথম মাইলের জন্য ছয় আনা, তারপর মাইল প্রতি চার আনা, ফিটন গাড়িতে পনেরো মিনিটের জন্য ছয় আনা, আধঘণ্টার জন্য এক টাকা, পরের প্রতি ঘণ্টার জন্য আট আনা করে। অর্ধেক দিনের জন্য পুরো একটা ফিটন - এর ভাড়া ছিল দুটাক আট আনা, আর সারা দিনের জন্য চার টাকা।

সাইকেল :- এখন যাকে বাইসাইকেল বলে সেই সাইকেল তৈরী হবার আগে সাইকেলের মতো যেন যানটি ছিল তার নাম ভেলোসিপিড। দুটো বা তিনটে কাঠের চাকা দিয়ে তৈরি যান। মাটিতে পা দিয়ে ধাক্কা মারলে গাড়ি চলতো। ইংরেজদের দৌলতে কলকাতায় এই যানটি পৌঁছে যায় ১৮২৬/২৭ সাল নাগাদ। এখানকার সাইকেলের আগে নাম ছিল বাইসাইকেল। কলকাতায় এই যানটি আসে ১৮৬৭/৬৮ সাল নাগাদ। সংবাদপত্রের খবরে প্রকাশ পেয়েছে এই ঘটনা- “বৎসর দুই হইল কলিকাতায় দুই চাকার এবং তিন চাকার একরকম গাড়ি আসিয়াছে, যাহার উপর চড়িয়া পা নাড়াইলেই গাড়ির মত দৌড়ায়।” আসলে সাইকেল এসে যাওয়াতে সাধারণ মানুষদের নিজস্ব একান্ত করে একটা যান অধিকার করার সুযোগ এসে গেল। প্রথম যে বাঙালী সাইকেল কিনেছিলেন তাঁর নাম হেমেন্দ্রমোহন বোস। ইনি শুধু সাইকেলের মালিকই ছিলেন না, হ্যারিসন রোডে সর্বপ্রথম বাইসাইকেলের দোকান - খুলেছিলেন।

ট্রাম :- কলকাতা শহরে তিনদফায় ট্রাম চলেছে। প্রথম ট্রাম চলাচল শুরু হয় ১৮৭৩ সালের ২৪ ফেব্রুয়ারী। ট্রাম লাইন পাতার জন্য দেড় লক্ষ টাকা খরচ হয়েছিল। শিয়ালদহ স্টেশন থেকে বৈঠকখানা রোড, বৌবাজার স্ট্রীট, ডালহৌসী হয়ে স্ট্যান্ড রোড হয়ে আর্মেনিয়ান ঘাট পর্যন্ত। এই ট্রাম চলেছিল ৯ বছর ১৮৮৩ সালের ২০ নভেম্বর পর্যন্ত। লোকসানের জন্য ট্রাম বন্ধ হয়ে যায়। তখনকার দিনের লোকসানের পরিমাণ ছিল ৪৫০০ টাকা।

দ্বিতীয় দফায় ট্রাম চলে ১৮৮২ সালের মে মাস থেকে। স্টীম ইঞ্জিনে ট্রাম চলতো। এই ট্রামের ভয়ংকর আওয়াজে ঘোড়

ারগাড়ির ঘোড়ারা ঘাবড়ে গিয়ে দুর্ঘটনা ঘটাতো। প্রথম মাসের মধ্যেই চৌরঙ্গীতে দুর্ঘটনা ঘটে। ফলে ট্রাম চলাচল বন্ধ হয়ে যায়। আবার যাত্রীদের দাবিতে স্টীম ইঞ্জিনের ট্রাম কলকাতার বুকো আরো ১১ মাস চলেছে। ১৮৯০-৯১ সালের এক হিসেব থেকে জানা গেছে তখনকার ট্রাম কোম্পানির কর্মচারীর সংখ্যা ছিল ২২৫০ জন আর ঘোড়া ছিল ১০০০টি।

তৃতীয় দফায় বৈদ্যুতিক অবস্থায় ট্রাম চলে। সেটা ১৯০২ সাল এবং এই সাল থেকে বর্তমান পর্যন্ত ট্রাম চলে আসছে। ট্রামের সংখ্যা বৃদ্ধি সঙ্গে সঙ্গে বিভিন্ন টও খোলা হয়েছে।

রিঙ্কা :- কলকাতায় রিঙ্কা নিয়ে আসেন ১৯০০ সালে চীনেরা। হাতে টানা দু চাকার গাড়িকে তখন রিঙ্কা বলা হতো। ১৯১৩/১৪-র আগে এর ব্যাপক ব্যবহার শু হয়নি প্রথম দিকে ধর্মতলায় সীমাবদ্ধ থাকলেও ধীরে ধীরে এটা কলকাতার অলিগলিতে বাড়ীর দোরগোড়ায় পৌঁছানোর যান হয়ে দাঁড়ায়। বর্তমানে হাতে টানা রিঙ্কার সংখ্যা বেশ কমে গেছে, তার বদলে এসেছে সাইকেল রিঙ্কা।

বর্ষায় জলমগ্ন রাস্তায় অকুতোভয়ে যাতায়াতের নিশ্চিত উপায় ছিল হাতে টানা রিঙ্কা। বর্তমানে আইন করে মানুষে টানা এই যান বন্ধ করে দেওয়া হয়েছে। রিঙ্কা চালকেরা গাড়ির পার্কিং জোনে কাজ করবেন।

মোটরগাড়ি :- কলকাতায় সর্বপ্রথম মোটরগাড়ি চলে ১৮৯৬ সালে। প্রথম বিশ্বুদ্ধের পর কলকাতায় মোটর গাড়ি সংখ্যা বাড়তে থাকে। ধনী ব্যক্তিদের অনেকেই মোটরগাড়ি রাখতে শু করেন। মোটরগাড়ি নানান জাতের, নানান ধরনের, এই প্রবন্ধে সেই বিস্তারে যাচ্ছি না। বর্তমানে মোটরগাড়ি কলকাতার অন্যতম যান অবশ্যই তা সরকারী, বেসরকারি প্রতিষ্ঠান বা ব্যক্তিগত মালিকের। বর্তমানে কলকাতার রাস্তা সিংহভাগ জুড়ে যাতায়াত করে মোটরগাড়ি। সময়ের সঙ্গে তাল মিলিয়ে শহরে মোটরগাড়ি সংখ্যা সাংঘাতিক বৃদ্ধি পেয়েছে।

ট্যাক্সি :- মোটরগাড়ি এসে যাওয়ার পর সাধারণ কলকাতাবাসীদের জন্য তার ব্যবহার শু হয় ট্যাক্সি নাম দিয়ে সেটা ১৯০৬ সাল। তারপর থেকে বর্তমান পর্যন্ত ট্যাক্সির সংখ্যা যেমন বেড়েছে, তেমনি এটি কলকাতার যানবাহন ব্যবস্থার অন্যতম অঙ্গ হয়ে উঠেছে। শু হয় বেবী ট্যাক্সি দিয়ে। তারপর বিভিন্ন রঙে চিহ্নিত করা হয় ট্যাক্সিকে। বর্তমানে এয়ার কন্ডিশনড ট্যাক্সি চলে। ট্যাক্সি ভাড়াও তেলের দাম বাড়ার সঙ্গে সংগতি রেখে বেড়েছে। সরকারি ব্যাঙ্ক থেকে ঋণ নিয়ে অনেক পরিবারের জীবিকা এই ট্যাক্সি থেকে উপার্জিত হয়। ট্যাক্সির সংখ্যাও বর্তমানে অনেক বেড়েছে।

মোটর বাস :- ১৯২২ সাল থেকে কলকাতার রাস্তায় মোটরবাস চলে। প্রধানতঃ যাত্রী বহন করাই এদের কাজ ছিল। এই মোটরবাসেরই আধুনিক সংস্করণ বর্তমানে বাস। বর্তমানে অবশ্য বাসের সংখ্যা বৃদ্ধির সঙ্গে সঙ্গে যাত্রীদের সুখ - সুবিধার দিকেও দৃষ্টি রাখা হয়। স্বাধীনতা উত্তরকালে সরকারি তরফে বাস পরিবহন ব্যবস্থার অন্যতম স্তম্ভ হয়ে দাঁড়ায়। বর্তমানে কলকাতা থেকে পূর্ববর্তী রাজ্যগুলিতে এবং পূর্ববর্তী রাজ্যগুলি থেকে কলকাতায় দূরপাল্লার বাস চলে। এছাড়া পশ্চিমবঙ্গের বিভিন্ন জেলার প্রধান শহরগুলির সঙ্গে বাস - এর মাধ্যমে সংযোগসাধন করা হয়েছে। সরকারি ও বেসরকারি উভয় বাসই এই ব্যবস্থার শরিক।

দোতলা বাস :- কলকাতায় দোতলা বাস চলে ১৯২৬ সালে। তখনকার সময়ে দোতলা বাসের মাথায় কোনো ঢাকা থাকতো না। বর্তমানে দোতলা বাসের চেহারা বেশ পরিবর্তন ঘটেছে। সিঁড়ি ও উচ্চতার মধ্যে তফাৎ হয়েছে। ট্রেলার বাসও এসেছে। যার মধ্যে দেড়তলা মতন একটা ব্যবস্থা আছে। ঘুরতে বেশি জায়গা নেয় এবং গতির দিক থেকে অন্য যানের তুলনায় একটু লম্বা হওয়ার বর্তমানে নতুন করে আর দোতলা বাস নামানো হচ্ছে না। পুরানো বাসগুলিই চলেছে।

ঠেলাগাড়ি :- মাল পরিবহন করার জন্য এক সময়ে কাঁচা রাস্তার উপযোগী হিসেবে ঠেলাগাড়ির খুব কদর ছিল। ধীরে ধীরে মালবহনকারী অন্যান্য দ্রুতগামী যান এসে যাওয়ায় কলকাতায় ঠেলাগাড়ি সংখ্যা কমে গেছে এবং একলম্বা গতি যান হিসেবে ব্যবহার করা হয়। কিন্তু তবু এখনও কলকাতার ভিতরে মাল বহনকারী যান হিসেবে এর কদর অটুট আছে। নিয়ম করে দেওয়ায় রাত্রি থেকে সকাল পর্যন্ত এই যান চলে। বর্তমানে অনেক ঠেলাচালক সাইকেল ভ্যান ব্যবহার করছে। এইভাবে অপসূয়মান হচ্ছে এই যান।

লরি :- আধুনিক ব্যবস্থার গর গাড়ি, ঘোড়ার গাড়ি বা ঠেলাগাড়িকে পিছনে ফেলে লরি কলকাতার রাস্তায় অন্যতম

প্রধান মাল বহনকারী যান হিসেবে গড়ে উঠেছে। এর সঙ্গে প্রচুর লোকের জীবিকা ও অন্ন সংস্থান জড়িয়ে আছে। কলকাতার সঙ্গে বাইরের যোগাযোগ ও মাল পরিবহনের কাজে লরি অন্যতম প্রধান যান।

মিনিবাস :- যাত্রী সাধারণের সুবিধার জন্য ছোট বাসের মত যানকে মিনিবাস বলে। কলকাতা ও পার্শ্ববর্তী এলাকায় এটাই বর্তমানে অন্যতম যাত্রীবহনকারী যান হিসেবে নিজেকে প্রতিষ্ঠিত করেছে। এক একটি মিনিবাস কম করে ৪০-৫০ জন যাত্রী বহন করে। এটি স্বাধীনতা উত্তরকালে অতি হাল আমলে এসেছে। বিভিন্ন টে এই বাস চলাচল করে। সরকারি তরফেও বর্তমানে মিনিবাস-এর মতো বাস চালানো হচ্ছে। শুধুমাত্র কলকাতা নয়, আশেপাশের শহরতলীর বিভিন্ন অঞ্চল পর্যন্ত এই বাসগুলি যাতায়াত করে।

মোটর সাইকেল :- দ্বিতীয় বিশ্বযুদ্ধের সময় থেকে কলকাতায় মোটর সাইকেল চলতে শুরু করে। বর্তমানে এটি অন্যতম ব্যক্তিগত যান হিসেবে ব্যবহৃত হয়। কলকাতার রাস্তায় মোটর সাইকেলের সংখ্যাও কম নয়।

স্কুটার :- দু-চার এই যানটিও কলকাতাবাসীর অন্যতম ব্যক্তিগত যান হিসেবে ব্যবহৃত হয়। যদিও এর গতিবেগ মোটর সাইকেলের মতো নয়।

অটো রিক্সা :- কলকাতার নবতম সংযোজন অটো রিক্সা। ভারতবর্ষের অন্যান্য শহরের তুলনায় অনেক পরে কলকাতায় এটি এসেছে। তবে এখনও এটি কলকাতার অভ্যন্তরে অন্যতম যান হিসেবে, ট্যাক্সির পরিপূরক হিসেবে নিজেকে প্রতিষ্ঠিত করতে পারেনি। অন্যান্য অনেক শহরে অটো রিক্সা মিটারে চলে। কলকাতায় প্রধান প্রধান রাস্তায় অটো চলে না। নির্দিষ্ট টে নির্দিষ্ট ভাড়া চারজন করে যাত্রী পরিবহন করে। সাইকেল রিক্সার তুলনায় ভাড়া কম হওয়ায় কোনো কোনো ক্ষেত্রে বাস ভাড়ার সমান ভাড়া হওয়ায় অটোর চাহিদা বেশি।

সার্কুলার রেল :- কলকাতার অভ্যন্তরে গঙ্গার ঘাট থেকে শুরু করে কলকাতাকে বাইরে থেকে চক্কর মেরে উল্টোডাঙ্গা পর্যন্ত যে ট্রেন যাতায়াত করে তাকে সার্কুলার রেল বলে। এটি বিংশ শতাব্দীর আশির দশকে চলাচল শুরু করেছে। বর্তমানে কলকাতার অন্যতম যান-এ পরিণত হয়েছে।

পাতাল রেল :- ভারতবর্ষের মধ্যে সর্বপ্রথম কলকাতাতেই পাতাল রেল চালু হয়েছে। ১৯৮৪ সাল থেকে বর্তমান সময় পর্যন্ত টালিগঞ্জ থেকে দমদম পর্যন্ত প্রচুর যাত্রীর স্বাচ্ছন্দ্যের মধ্যে অতি দ্রুত যাতায়াত করার সুবিধে করে দিয়েছে পাতাল রেল। বর্তমানে এটি কলকাতার অন্যতম যাত্রীবহনকারী ব্যবস্থা ১৯৮৪ সালে টালিগঞ্জ থেকে ধর্মতলা, ওদিকে দমদম থেকে বেলগাছিয়া শুরু হয়। এরপর সমস্ত রাস্তা। টালিগঞ্জ থেকে দমদম ১৭ কি. মি. রাস্তা মাটির তলা দিয়ে যেতে মাত্র সময় লাগে আধঘন্টা। প্রতিটি স্টেশনে এস্কালাটর, পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন স্টেশন চত্বর কলকাতা মেট্রো কলকাতার গর্ব। যানজট নেই, ঘনঘন ট্রেনের সুবিধা ইত্যাদি নিয়ে প্রতিদিনই মেট্রো বা পাতাল রেলে যাত্রীসংখ্যা বাড়ছে। টালিগঞ্জ থেকে গড়িয়া পর্যন্ত এর গতিপথ বৃদ্ধি করা কাজ চলছে। ঐ পথে অবশ্য ট্রেন মাটির তলা দিয়ে না গিয়ে ওপর দিয়ে যাবে। এই কাজ শেষ হলে দক্ষিণ থেকে উত্তর সরাসরি পাতাল রেলের মাধ্যমে যুক্ত হবে।

স্টীমার :- কলকাতার জন্মের সময়ে গঙ্গার যে উপযোগিতা ছিল, বর্তমানে বন্দর-এর মাধ্যমে স্থানগুলিকে সংহত করা হয়েছে। তবু সম্প্রতি গঙ্গার মধ্যে পারাপারের জন্য এবং এক ঘাট থেকে অন্য ঘাটে যাবার জন্য স্টীমার চলাচল করছে। নদী জলপথে প্রচুর পরিমাণে যাত্রী এতে যাতায়াত করেন ফলে নদীও যাত্রী পরিবহনের অন্যতম উপায় হয়ে দাঁড়িয়েছে। সম্প্রতি মানিকতলায় সার্কুলার খাল সংস্কার করে স্টীমার চলাচল করেছে। নদীপথের সংস্কার করে কি করে আরো পণ্যবাহী এবং যাত্রীদের পরিবহনের ব্যবস্থা করা যায় সেদিকে দৃষ্টি দেওয়া হয়েছে। অতি সংক্ষেপে কলকাতার যানবাহনগুলি নিয়ে কিছু কথা বলার চেষ্টা হলো। অবশ্যই যানবাহনের মধ্যেই কলকাতার মানসিকতার ছাপ পড়েছে বলে আমার বিশ্বাস। বারাস্তরে সে আলোচনায় আসবো।