

වරාය හා ජාත්‍යන්තර සන්නිවේදන මාධ්‍යය

ඡායාරූප (විද්‍යාලය) විද්‍යාලය

අපි හමුවේ ඇති අභියෝග මොනවාද ?

කොග්‍රී, උරේනුරග්‍රී ආ .....

අභියෝග හමුවේ අරමුණු කරා යමු.

බාල ළමාවරු



2 කාණ්ඩය I කලාපය

චලදායීතාවය හා මුසුව වරාය අධිකාරියේ මාසික පුවත් කවුළුව

ඔක්තෝබර් 2007

# වරාය මූල්‍ය කළමනාකරණයට නව පුවේශයක්

## F - MAS ක්‍රමවේදය ක්‍රියාවට නැංවේ.

**ව**රාය අධිකාරියේ මූල්‍ය කළමනාකරණය සඳහා නව ක්‍රමවේද රැස් කළේ වරාය අධිකාරියේ සංවර්ධන කටයුතු ක්‍රමවත් කිරීම මෙහිදී අපේක්ෂා කෙරේ. මේ යටතේ වරාය මූල්‍ය වත්කම් වලින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට වැඩි ආදායමක් උපයාගත හැකි පරිදි නව පියවර ගැනෙනු ඇත. විශේෂයෙන් ම ලෝකයේ නව ප්‍රවණතාවයන් ට සරිලන පරිදිද වරාය මූල්‍ය සේවය වෙනුවෙන් නව විද්‍යුත් තාක්ෂණ ක්‍රමවේදයක් ද මේ යටතේ හඳුන්වාදීමට පියවර ගැනේ.

ප්‍රේමණ ලාභිත්ව සිය ගනුදෙනු හා ආයෝජන ඉතා පහසුවෙන් කර ගැනීමට ඉඩ ප්‍රස්ථා ලැබෙනු ඇත. දැනට පවතින සාම්ප්‍රදායික ක්‍රමවේදයන්ගෙන් බැහැරව සිදු කිරීමට නියමිත මෙම නව විද්‍යුත් තාක්ෂණ ක්‍රමවේදයන් මගින් විශාල මූල්‍ය පාලනයක් ඇති වෙනවා මෙන් ම එය පෙරළා අනිසි වියදම් පාලනයට ද දැඩි රුකුලක් වනු ඇත.

ඉදිරියේ දී ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය මගින් ක්‍රියාත්මක කිරීමට නියමිත කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය, හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීමේ කටයුතු මෙන් ම ගාල්ල, ත්‍රිමලේ වරායයන් සංවර්ධනය කිරීමේ කටයුතු හා ඔලුවිල් වරාය සංවර්ධනය සඳහා ද විශාල මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන ප්‍රමාණයක් යෙදවෙනු ඇති අතර මෙම නව තාක්ෂණ ක්‍රමවේදය දියත් කිරීම මගින් අදාළ මුදල් යෙදවීම් නිසි කළමනාකාරිත්වයකින් යුතුව සිදු කිරීමටත්, ඒවා නිරන්තර නිරීක්ෂණයට ලක් කිරීමටත් හැකියාව ලැබෙනු ඇත.



සිඳු දිය ගිහි සිඳින "මේස" ය.

### ඉලක්ක සපුරා සේවය ඇගයේ

වරාය අධිකාරියේ සෑම කොට්ඨාශයකම කාර්ය සාධනය ක්‍රියාවට නැංවේ.

වරාය අධිකාරියේ සියළු සේවක මහත්ම මහත්මීන් විසින් සපුරාලිය යුතු ඉලක්ක සපුරාලීමේදී එම ඉලක්ක සමස්ත වරායේ ඵලදායීතාවය උපයුක්ත කර ගනිමින් සමූහයක් විසින් ගිවිසගත් ඵලදායීතා ඉලක්කයන් කරා එකම අරමුණකින් මෙහෙයවීම පරමාර්ථ කොටගත් කාර්ය සාධනය ඇගයීම මේ මස සිට ක්‍රියාත්මක කෙරේ.

පදනම් වී ඇත්තේ ඵලදායීතාවය පදනම් කරගත් මෙම කාර්ය සාධනය මතය. මේ අනුව සෑම සේවකයෙකුට, සේවිකාවකට සපුරාලිය යුතු ඉලක්කයක් ඇත. එම ඉලක්කය සමස්ත වරායේ ඵලදායීතාවයට සම්බන්ධ වී තිබේ. මෙහෙයුම් කොට්ඨාශය යන්ත්‍ර සූත්‍ර මෙහෙයවීමෙන් නාවික සේවය හා සෘජුව සම්බන්ධතා පවත්වන අතර, සේවා සැපයුම් කොට්ඨාශය ගනුදෙනුකරුවන් හා බද්ධ වී ඔවුන්ගේ අවශ්‍යතාවයන් කඩිනමින් ඉටුකර දේ. ඉංජිනේරු නාවික .... ආදී කොට්ඨාශ අවශ්‍ය මූලික පහසුකම් සපුරාලීමේදී නඩත්තු කරමින් පොදු අරමුණු ඉටුකිරීම සඳහා සහාය වේ. මෙලෙස උපයන ආදායම් එක්රැස් කිරීම හා වරායේ ඉදිරි දියුණුව සඳහා තැන්පත් කිරීම

13 පිටුවට..

### අන්ටැඩ් වරාය පුහුණු වැඩමුළුව සඳහා ශ්‍රී ලංකා වරායේ නියෝජනය

එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානයේ UNCTAD (අන්ටැඩ්) විසින් පවත්වන ලද අන්ටැඩ් වරාය පුහුණු වැඩමුළුව සඳහා වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍ය අතිරේක ලේකම් රංජන් ද සිල්වා මහතා සහ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මානව සම්පත් අධ්‍යක්ෂ නෝමන් විරත්න මහතා 2007 ජූනි මස 26 - 28 දෙනෙදී ශ්‍රී ලංකාව නියෝජනය කරමින් සහභාගි වූහ. එහිදී එම එක්සත් ජාතීන්ගේ ජාත්‍යන්තර වරාය සම්බන්ධීකරණ රැස්වීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මානව සම්පත් හා පුහුණු කිරීම් සම්බන්ධව වාර්තාවක්

ඉදිරිපත් කිරීමටත්, එම සමුළුවේදී ඉදිරිපත් කරන ලද එම වාර්තාව සැලකිල්ලට ගෙන ජාත්‍යන්තර වරාය කටයුතු සම්බන්ධව පුහුණු කිරීම් සඳහා සම්පත් දායකත්වය ලබාදීමට එකඟතාවය පළ කර ඇත. මෙහිදී වරාය සේවක සෑමට ජාත්‍යන්තර වරායට සම්බන්ධ වීවිධ අන්දකීම් ඇති සම්පත්ලාභීන්ගෙන් විවිධාකාර පුහුණුවීම් වැඩමුළු පැවැත්වීමට දැනුම ලබාගැනීමට මහඟු අවස්ථාවක් ද උදාවනු ඇත.

15 පිටුවට..

F - MAS (මූල්‍ය හා කළමනාකාරිත්ව ගිණුම් ක්‍රමවේදය - Financial Management and Accounting System) නම් මෙම විද්‍යුත් තාක්ෂණ ක්‍රමවේදය මගින් දෛනික මෙහෙයුම් හි සේවා සැපයුම් කටයුතු වලට අදාළ ගිණුම් කටයුතු එම වේලාවේ ම (On line) සිදු කළ හැකි අතර, විශේෂයෙන් ම මේ යටතේ

### සේවා සැපයුම් කොට්ඨාශයට විශිෂ්ඨ කුසලතා සහතිකයක්



ජාතික ඵලදායීතා සම්මාන පළාත් මට්ටමේ තරගාවලියේ බස්නාහිර පළාත් මහා පරිමාණ සේවා අංශය උදෙසා විශිෂ්ඨ කුසලතා සහතිකය ලබාගැනීමට සේවා සැපයුම් කොට්ඨාශයට හැකිවිය.

ක්‍රියාදාමයන් තුළින් සේවා සේවක සබඳතාවය ශක්තිමත් කරමින් දියත් කළ වැඩ පිළිවෙළ නිසි ඇගයීමට ලක්කරමින් මෙවර පළාත් මට්ටමේ ජාතික ඵලදායීතා සම්මාන තරගාවලියේදී බස්නාහිර පළාත් විශිෂ්ඨ කුසලතා සහතිකයක් ලබාදෙමින් සේවා සැපයුම් කොට්ඨාශය ඇගයීමට පාත්‍ර කිරීමට ජාතික ඵලදායීතා ලේකම් කාර්යාලය පියවර ගෙන තිබේ.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ජයබහළු පර්යන්තය 2005 වසරේ ස්වර්ණ සම්මානය ගිණිකර ගැනීමත් සමග ආයතනික ඵලදායීතාවය නංවාලීමේ ක්‍රියාවලිය තවදුරටත් ව්‍යාප්ත කිරීමේ අරමුණින් සේවා සැපයුම් කොට්ඨාශය 2006 වසර ඵලදායීතා සම්මාන තරගාවලියට සහභාගි විය. එම ක්‍රියාදාමයේදී ප්‍රථමයෙන්ම තම කොට්ඨාශයේ දැක්ම සහ මෙහෙවර හඳුනාගැනීමෙන් අනතුරුව නූතන කළමනාකරණ සංකල්පයන්ට අනුව කටයුතු කරමින් කණ්ඩායම් හැඟීමෙන් කටයුතු කිරීම, තත්ත්ව කව පිහිටුවීම, එස් 5 සංකල්ප ක්‍රියාත්මක කිරීම ආදී

ප්‍රධාන කළමනාකරු (සේවා සැපයුම්) ඒ.එම්.කලගල මහතාගේ මග පෙන්වීම මත දියුණු වූ මෙම වැඩසටහන පිළිබඳ අදහස් දැක්වූ නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන කළමනාකරු උපාලි සොයිසා මහතා

11 පිටුවට..

### හිරිපිට බිඳක්.....

හිරිපිට ඔබගේ පුවත්පතයි. ඔබ සඳහාම වෙන් වූ පුවත්පතයි. ජාතියේ හදවත වූ වරාය නිකුතින්ම එහි කාර්යක්ෂම භාවයත්, ප්‍රාණයත්, සේවයේ අගය වටහා ගැනීමත්, ජාතියට විදහා දැක්වීමේ හැකියාව මත යන ඉදිරි ගමනක් ඇත. එබැවින් වරාය හා නාවික කටයුතු කෙරෙහි ජනතා ප්‍රසාදය වඩාත් හිමි විය යුතු, අගය පැවසිය යුතු අමාත්‍යාංශයක් බවට පත් කිරීමේ පූර්ව-අදර්ශයක් වශයෙන් ක්‍රියා කිරීම ද වැදගත් වන්නේය.

මහ මුහුදේ කුණාටු, සුළි සුළං නැත්තේ නොවේ. රළු ගල්පර නැත්තේ ද නොවේ. නැවියා ඒ දෙස මැනවින් බලා නැව හසුරුවන්නේය. ජයග්‍රහණය ළඟා කර ගන්නේ "හිරිපිට" වෙත ළඟා වීමෙනි.

දුරකථන - 2421927  
3460/ 3600

**මා** තව සම්පත තරම් වටිනා දෙයක් ලොවෙහි හැක යන්න අතිශයෝක්තියක් නොවේ.

අධ්‍යාපනික පසුබිමක් යටතේ පුහුණුව තුළින් හෝ අත්දැකීම් ඇසුරේ වැඩෙන මානව සම්පත අර්ථ ක්‍රමයක හෝ ආයතනයක දියුණුව හෝ පරිහානියක කෙරේ සෘජුව ම බලපාන්නකි. යම් ආයතනයක සේවකයා හෝ සේවිකාව ස්වකීය රාජකාරි කටයුතු තෘප්තිමත් භාවයකින් නොපිරිහෙලා ඉටු කරන්නේ නම් කණ්ඩායම් හැඟීමෙන් සාමූහිකව කටයුතු කරන්නේ නම් නිරන්තරයෙන්ම එකී ආයතනයේ දියුණුව පිළිබඳව කිසිදු රහසක් නොවේ.

ජාත්‍යන්තරය හා බැඳුණු වරාය අධිකාරිය වැනි ආයතනයක සේවක ඵලදායීතාවය හා සේවක ඇගයීම සෙසු ආයතනයන්ට

සාපේක්ෂව වඩා විධිමත් භාවයකින් කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. එසේ නොවන්නට මානව සම්පතෙන් උපරිම ඵල නෙලා ගැනීම උගතටය.

කාර්යය සාධන ඇගයීම ඔබ අතට එන්නේ එයට විකල්පයක් ලෙසිනි. සේවක මහත්ම මහත්මියන්ගේ රාජකාරි පිළිබඳව විවිද නිර්ණායකයන් යටතේ සකස් කරනු ලබන මෙම වාර්ථාව පිළිබඳ මේ වනවිට ද ඇතැම් පුද්ගලයන් විවිධ බොරු ප්‍රචාර පතුරුවා ඇති බැව් තොරහසකි. කාර්ය සාධනය වූ කලී විධායක හිලධාරියා විසින් සිය අභිමතය පරිදි පුරවලන්නක් නොවන බව ද, සේවකයා සමග වන පුද්ගලික අමනාපකම් හෝ මිත්‍රකම් මෙහිලා අදාල නොවන බව ද සෑම සේවක මහත්ම මහත්මියක් ම විශේෂයෙන් අවධාරණය

කර ගත යුතුය. සේවක මහත්ම මහත්මියන් ස්වකීය රාජකාරි හිසලෙස ඉටු කර ඇත්නම්, නිවාඩු පටිපාටිය උල්ලංඝනය කර නොමැති නම්, විනය විරෝධී ක්‍රියා කර නොමැති නම් කාර්ය සාධනයේදී කිසිදු ගැටළුවක් පැන නොගනිනු ඇත.

සේවකයා හා සේව්‍යයා අතර පැහැදිලි සංවාදයක් රාජකාරි ක්‍රියාදාමය තුළින් ගොඩනැගී ඵලදායී සේවයක් සේවකයා තුළින් ලබා ගනිමින් සේවක සංතෘප්තිය වර්ධනය කරමින් සේවක පාර්ශවයේ අභිවෘද්ධියක් ඇති කිරීම කාර්ය සාධනයේ අභිප්‍රාය වේ.



**සාමූහිකත්ව ප්‍රවේශය**

**උපදේශන හා අධීක්ෂණ මණ්ඩලය**

එම්.ඩබ්.එල්. විමලසූරිය  
නලින් අපොන්සු  
උපාලි සොයිසා  
නිමල් ජයතිස්ස  
ඒ.ඩී. දයානන්ද  
හර්ෂ උදයකාන්ත පීරිස්

**සංස්කරණය**

උපුල් ගුරුගේ

**ප්‍රධාන පිටු සැකසුම**

උදිත වන්දන

**සහාය පිටු සැකසුම**

දිමුතු තෙන්නකෝන්

**පරිගණක අතුරු ඇමුණුම**

රේණුකා ආරියරත්න  
සතසා චතුරිකා

**භාෂණික සහාය**

රුක්ෂාන් සමරධීර  
අසංක රාජපක්ෂ

**ජායාරූප**

ආලෝක අයි ද සිල්වා  
ඩී.කේ. වැලිකල  
මහින්ද තෙන්නකෝන්

**සම්බන්ධීකරණය**

දිල්ලරක් ජයසේකර  
සංජීව විජේසේකර  
දේවිකා හෙට්ටිආරච්චි

සන්නිවේදන හා මහජන සම්බන්ධතා කොට්ඨාශයේ ප්‍රකාශනයක්

## විනෝද

අන්තර්ජාලය ඇසුරින් සකස් කළේ හර්ෂ උදයකාන්ත පීරිස්

**ම**ධ්‍යම ආසියානු වෙළඳ මාර්ගයේ වැඩි දියුණුව විනයේ හැං පාලකයන්ට (HAN) නොයෙක් ගැටළු වලට මුහුණදීමට සිදුවූ කරුණක් ද වේ. මෙම මාර්ග ඔස්සේ ප්‍රවාහනය කළ ඉතා වටිනා භාණ්ඩ පිළිබඳව විමසිල්ලෙන් සිටි මං පහරන්නන් ඒවා නිරන්තර මංකොල්ලකෑම් වලට ලක් කළහ. ඒ නිසා මෙම වෙළඳ කණ්ඩායම් වලට අමතර ආරක්ෂාව සැපයීමට සිදුවූ අතර ඒ සඳහා අමතර වියදමක් දැරීමටද සිදුවිය. මෙම වෙළඳ කණ්ඩායම් ගමන් ගත් ප්‍රවාහන මාර්ගය හැන් අධිරාජ්‍යයේ ඉතා දුරස්ථ කෙළවර දක්වා විහිදී අතර එයට ආරක්ෂාව සැලසීම විශාල ගැටළුවක් බවට පත් විය. එය තරමක් හෝ දුරට දුරු වූයේ මාර්ග අතර මග ඇති බලකොටු හා ආරක්ෂක ප්‍රාකාර ද නිසාය.

ගැංසු කොරිඩෝරයේ උතුරින් ඉදි කෙරුණු විනා මහා ප්‍රාකාරය ඉදිකිරීමේ එක් අරමුණක් වූයේද මෙම වෙළඳ කටයුතු වලට කෙරුණ හානිය වලක්වා ලීමයි. නමුත් මේ සියළු ආරක්ෂක පියවර 100% ක්ම ප්‍රතිඵලදායී නොවූයෙන් වරින් වර වෙළඳ මාර්ගයේ ඇතැම් කොටස්හි පාලනය විනය අතින් ගිලිහී ගියේය.

එහෙත් මාර්ගය දෙපස නව ජනාවාස ඉදි කෙරෙන්නට ඒවායේ අලුතින් පදිංචියට පැමිණි පිරිස් දේශීය සංස්කෘතිය මෙන්ම එම මාර්ගය ඔස්සේ ඇදී ආ විදේශීය සංස්කෘතීන් ද උකහා ගැනීමට පෙළඹිණ. නව ජනාවාස හේතුවෙන් වෙළඳ මාර්ගයේ සමස්ථ දුර ප්‍රමාණයම ආවරණය කළේ වෙළඳුන් අතලොස්සක් පමණි. බොහෝ වෙළඳුන් සිය වෙළඳ වාරිකාව ඉතා කෙටියෙන් හා සරලව අවසන් කළ අතර, මේ හේතුවෙන්ම ආසියාව හරහා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වීම ඉතා මන්දගාමී විය. එමෙන්ම එම භාණ්ඩ අතින් නුචමාරු වූ වාර ගණනද වැඩිවිය. එහෙත් වාසිදායක එක් කරුණක් වූයේ මෙම නව ජනාවාස වල පදිංචි වූවන් වෙළඳ සංචාරක මාර්ග

යේ අනතුරුදායක මාර්ග වල ගමන් ගත් වෙළඳ කණ්ඩායම් වලට සහාය වීමට මාර්ගෙ ඊපදේශකයන් ලෙස කටයුතු කිරීමට පටන් ගැනීමයි.

මේ අතර ගතවූ විසල් කාල පරාසය තුළ මෙම ජනාවාස ඇතිවෙමින් නැතිවෙමින් පැවති අවස්ථා ද නැත්තේ නොවේ. එමෙන්ම මෙම ජනාවාස කලාපය හරහා ප්‍රවාහනය වූ භාණ්ඩයන්හි

ස්වභාවය නිතර කියාපෑ සාධකයක් ද විය. උදාහරණ ලෙස බටහිර බලා ප්‍රවාහනය කළ සේද මධ්‍යම ආසියාවේ මෙම කලාපයෙන් බැහැරට ගියේ ඉතා කලාතුරකිනි. මෙම කලාපයන්හි හමුවන සුසාන කොටස් වලින් එකළ පැවති කලා සම්ප්‍රදායන්, වාරිකු විධි ක්‍රම වැනි බොහෝ දේ උගත හැකිවූයේ මෙන්ම එම මාන

වර්ෂ සොහොන් කොත් අතරින් පවා තවමත් මෙවැනි දේ අනාවරණය වෙමින් පවතී. විනයේ බුදුදහමට සන්ධාර සංස්කෘතියේ සෘජු බලපෑමද එල්ල විය. හිමාලයානු කඳු වැටිය ද හින්දුස් ගංගාවද ඊට දායක විය. එහෙත් තිබ්බතය වෙත බුදුදහම පැමිණීමට වඩා පසුකලකය. එය සත්වන ශත වර්ෂය තෙක් තිබ්බතයේ වැඩි



දේහයන් දඩි අවි රශ්මියේ වුවද නරක් නොවී බොහෝ කල් පැවතීම හේතුවෙන් ඔවුන් විසින් අනුගමනය කෙරුණු තාක්ෂණික විධි ක්‍රම පිළිබඳ නූතන විද්‍යාත්මක අධ්‍යයනයන්ට මග පාදා දුන්නේය.

එහෙත් මෙම මාර්ගය හරහා ප්‍රවාහනය වූ වැදගත්ම දෙය සේද නොව ආගමයි. මෙම මාර්ගයේ උතුරු දිග ශාඛාව හරහා ඉන්දියාවේ සිට විනයට බුදුදහම පැමිණියේය.

බුදුදහම පිළිබඳ පළමු පාඩම් විනයට ලැබුනේ කරකොරම් කතර ප්‍රථමයෙන් තරණය කළ අය වෙතිනි. මේ අමුතු දහම පිළිබඳ තවදුරටත් කරුණු අනාවරණය කරගැනීමට පෙරදිග හැන් අධිරාජ්‍යය ඉන්දියාවට සිය නියෝජිතයන් පවා පිටත් කොට හැරීය. එහි ප්‍රතිඵලය වූයේ වැඩි වැඩියෙන් බුදුදහම පිළිබඳ ඉන්දියානු දේශකයන් සහ පැවිදි පිරිස් විනය වෙත ලඟා වීමයි.

ඉන්දියානු උප අර්ධද්වීපයේ සිට පැමිණි මෙම ආභාෂයන් සමග බුදුදහම සමග කලා නිර්මාණ රැසක්ම විනයට දායාද විය. සෘජුආන් පලාතේ අදටත් ඉතිරිව ඇති පූර්ව දෙවන ශත

වර්ධනයක් නොවීය. මධ්‍යම විනයට පැමිණීමෙන් අනතුරුව කලාපීය ප්‍රවණතා රැසක් අතරේ බුදුදහම තවදුරටත් පෝෂණයට ලක්විය. මෙය වඩාත් ස්ථිර වන්නේ මෙම කලාපයන් ආශ්‍රිතව පිහිටි ගුහා ආශ්‍රිතයන්හි විවිධ ජනවාර්ගික පසුබිමින් යුත් මිනිස් සමූහයා විසින් අදින ලද සිතුවම් වලිනි.

පස්වන ශත වර්ෂය වනවිට විනය වෙතස් රාජධාරි කීපයකට බෙදීගිය අතර, බුදුදහම විනය තුලටද වැඩි වශයෙන් අන්තර්ග්‍රහණය විය. විනා පාලකයන් ද බුදුදහමේ පෝෂණය උදෙසා වැඩි දායකත්වයක් ලබාදුණි. ඉන්දියාවෙන් ද මේ සඳහා දුන කණ්ඩායම් ගෙන්වීය. එහෙත් පෙරදිගට මෙය මන්දගාමී විය. තලික්මබාන් කාන්තාරයේ එම මාර්ගයේ ඔස්සේ ගමන් ගත් අය අතින් එම ප්‍රදේශයේ බුදුදහම පෝෂණයට පත්විය. මේ ආශ්‍රිතව දේශීයව විසූ පිරිස් සිය නව ආගම ලෙස බුදුදහම වැළඳගත්හ. ඒ අනුව විශාල බෞද්ධ ආරාම සමූහයක් ඉදිකෙරුණු අතර විශාල උත්සව පැවැත්වූ බවද වාර්තාවල දක්වේ.



මතු සම්බන්ධයි.....



# ගාලු වරාය වර්ණාවත් කළ 28 වැනි සංවත්සරය



ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ 28වන සංවත්සරය ගාල්ල වරායේදී ඉතාමත් වාමි අන්දමින් නේවාසික කළමනාකරු එල්.එම්.ආර්.සෙ-පාල මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් අගෝස්තු 01 වන දින පවත්වන ලදී

උත්සවය සාර්ථක කරගැනීම සඳහා සියළුම සේවක මහත්ම මහත්මින් සහ ගාල්ල වරාය සුභසාධක සංගමය ද වරායට සම්බන්ධ විවිධ ආයතන ද දක්වූ සහයෝගය විශේෂයෙන් කැපී පෙනුණි.

ආගමික වතාවත් වලින් ඇරඹී උත්සව කටයුතු ආරම්භයේදී ආරාධනා මත වැඩම කර සිටි මහා සංඝයා වහන්සේලා ද, කතෝලික පියතුමා ද, මුස්ලිම් මොලව් තුමා ද විසින් ජාතියට වැඩදායක කොටසක් වන වරාය අධිකාරියේ සේවක මහතන් හට දිරිගැන්වීමේ කෙටි දේශනයක් පවත්වන ලදී. ඉන් අනතුරුව නේවාසික කළමනාකරු විසින් උත්සව සභාව අමතා ගාලු වරායේ ඉදිරි සංවර්ධන කටයුතු සම්බන්ධයෙන් ගෙන ඇති ක්‍රියා මාර්ගයන්, සේවක සම්බන්ධතාවය, දායකත්වය සහ එහි වැදගත්කම පෙන්වා දෙන ලදී.

ඉන් අනතුරුව 'පරිසරය සුරකීම' තේමාව

## ඔබ තනි කළේ හැන කිසිදිනේ



ජාතික සමගි වෘත්තීය සංගමය සහ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය රණවිරු උපහාර කමිටුව රණවිරු-වන් සඳහා සංවිධානය කළ උළෙලේදී වෛද්‍ය කොට්ඨාශය මගින් පරිත්‍යාග කළ රෝද පුටුව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ප්‍රසන්න කලුනරගේ මැතිතුමා සහ වෛද්‍ය කොට්ඨාශයේ හෙද කාර්ය සහායක ඩී.කේ.ඩී.ප්‍රියනාත් මහතා ඇතුළු රණවිරු උපහාර කමිටුවේ ජාතික සංවිධායක, ජාතික සමගි වෘත්තීය සංගමයේ සභාපති ඉන්දික එස්. හෙට්ටිආරච්චි මහතා ඇතුළු කමිටුවේ නිලධාරීන්, ආබාධිත රණවිරුවකුට පරිත්‍යාග කළ මොහොත කැමරා කාචයේ සටහන් වූයේ මෙලෙසිනි.

## “බේරේ ගඳුන් බේරෙන්නට හොහැකි ඇඳි?”



කොළඹ නාගරික ප්‍රදේශයේ පාරිසරික පද්ධතිය හා එහි ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳ ඉතා වැදගත් සාධකයක් සේම සම්පතක් ද වන බේරේ වැව හා ඒ ආශ්‍රිත පරිශ්‍රයේ විශාල කොටසක් මේ වනවිට අතිශය දූෂණ තත්වයට පත්ව

තිබීම පිළිබඳව බොහෝ දෙනාගේ විමසුම් ඇස යොමුවී තිබේ. වසර ගණනාවක් තිස්සේ බේරේ වැවෙහි සියළුම පවිත්‍ර කිරීම් භාරව කටයුතු කරන්නේ

11 වන පිටුවට ....



## ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය ඇමති හව අමාත්‍යාංශ කාර්යාලයට පැමිණි දා

වරාය හා ගුවන් සේවා කටයුතු වඩාත් සාර්ථකව ඉටු කිරීමට සමස්ත කාර්ය මණ්ඩලයේ මෙන්ම වෘත්තීය සමිති වල සහයෝගය අවශ්‍ය බව වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍ය වමල් රාජපක්‍ෂ මහතා ප්‍රකාශ කළේය.

බවත් පැවසීය. නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය සරත් ගුණරත්න මහතා සභාව අමතමින් අමාත්‍යාංශ කාර්ය මණ්ඩලය හා වෘත්තීය සමිති සමග සුභදාව ක්‍රියා කරමින් ජනතා සේවය ඉටුකිරීම සඳහා සැමගේ සහාය අපේක්‍ෂා කරන බව ප්‍රකාශ කළේය.

අමාත්‍ය රාජපක්‍ෂ මහතා මේ අදහස් පළ කළේ ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය සරත් ගුණරත්න මහතා නව අමාත්‍යාංශ කාර්යාලයට පැමිණීම වෙනුවෙන් වරාය හා ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේදී පැවති පිළිගැනීමේ උත්සවයේදීය.

හිටපු වරාය හා ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය හා බණිජ තෙල් සම්පත් සංවර්ධන අමාත්‍ය දුමින්ද දිසානායක, අමාත්‍යාංශ ලේකම් තිලක් කොල්ලුරේ, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්‍ෂ ප්‍රසන්න කළුතරගේ හා කටුනායක ගුවන් තොටුපල ශ්‍රී ලංකා නිදහස් සේවක සමිතියේ ඩී.එම්.මුහම්මදීර්මගේ යන මහත්වරුද පිරිස අමතා කතා කළහ.

මහා සංසරත්නය හා කතෝලික පූජකතුමකු විසින් ආගමික කටයුතු ඉටු කිරීමෙන් පසු පැවති පිළිගැනීමේ උත්සවයේදී වැඩිදුරටත් අදහස් දක්වූ අමාත්‍ය රාජපක්‍ෂ මහතා ඇතැම් අවස්ථාවල සමහර අමාත්‍යවරු හා නියෝජ්‍ය අමාත්‍යවරු ඔවුන්ගේ පෞද්ගලික කාර්ය මණ්ඩල වල කටයුතු නිසා කරදරයට පත්ව තිබෙන අවස්ථා තිබෙන බවත්, මේ බව තරයේ සිහියේ තබාගෙන තම ගෞරවය රැකෙන පරිදි අමාත්‍ය හා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය පෞද්ගලික කාර්ය මණ්ඩල රාජකාරී කළ යුතුව තිබෙන

## හොට්මුණු

සේවා සැපයුම් කොට්ඨාශයෙන් දැරණියගල ලස්සෙ ගම දී දරුවන් 5 දෙනෙකුගෙන් යුත් අසරණ පවුලක් වෙනුවෙන් ඉදිකල හව නිවසේ හාරදුන් අවස්ථාව



## ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ප්‍රවාහන අංශයේ සේවක මහතන්ගෙන් සත්කූියාවක්



පැලැගස්පලාන - කොස්ගොඩ සිරිවිලේකාරාම සෙනසුන (භාවනා මධ්‍යස්ථානයේ) අඩුපා-ඩුවක්ව පැවති සංඝමිත්තා පිළිරුවට ආවරණ කූටියක්. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ප්‍රවාහන අංශයේ සේවක මහතන්ගේ ධන පරිත්‍යාගයෙන් සාදා නිමකොට පසුගිය දා බෞද්ධයන් හට වැද පුදා ගැනීමට උත්සවයක් ශ්‍රීයෙන් කටයුතු කරන ලදී.



ලංකා වරාය අධිකාරියේ සංවර්ධනයට හා උත්තරීයට හේතු වූ අතීත සිදුවීම්, පුද්ගල අත්දැකීම් සොයා ගත ගමනෙක, මෙවර තීර්ථ පාඨකයින් හමුවන දැනට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ (පුහුණු) වශයෙන් කටයුතු කරන ඩබ්.කේ. ආර්යදාස මහතා අප හා පිළිසඳුරට එක්වුණේ ඔහු ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සේවයට බැඳුණු කාලය පිළිබඳව මුලින්ම සිහිපත් කරමින්.....

'1981 ජනවාරි මාසෙ 01 වැනිදා තමයි මා මුලින්ම ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සේවයට බැඳුණේ. ඒ සැපයුම් ක්‍ෂේත්‍රයේ විධායක III ශ්‍රේණියේ තනතුරකට. එම කාලය වරාය, අධිකාරියක් ලෙස ස්ථාපනය කළ මුල් යුගය ද වූණා. ඒ වනවිට වරායේ සියළු සැපයුම් කටයුතු සිදු කෙරුණේ ප්‍රධාන ඉංජිනේරු (වරාය) ගේ අධීක්ෂණය යටතේය. එම තත්ත්වය වෙනස් කොට සියළු සැපයුම් කටයුතු ඒ සඳහා වූ වෙනමම කොට්ඨාශයක් ලෙස සංවිධානය කිරීමේ අවශ්‍යතාවය එවකට සභාපති වූ විමල් අමරසේකර මහතා ප්‍රමුඛ පාලන අධිකාරිය විසින් තේරුම් ගෙන ඒ සඳහා ක්‍රියාත්මක වූණා. එම කටයුත්තේදී තොග පාලන සහ ගබඩා කටයුතු ඒකාබද්ධ කොට ඒ අනුව මිලදී ගැනීම් ක්‍රියාවලිය පවත්වා ගෙන යාමට කටයුතු කළා. අධිකාරිය ආරම්භ කිරීමට ප්‍රථම පැවති ආයතන තුනකම තමන්ට අවශ්‍ය සැපයුම් සහ මිලදී ගැනීම් කටයුතු වෙන වෙනම පවත්වා ගෙන ගොස් තිබියදී ඒවා ඒකාබද්ධ කොට ඒ සඳහා පුදුසු පිළිවෙත් සකස් කරන්නට යෙදුණා. ඒ අනුව වරාය අධිකාරිය විසින් අනුගමනය කළ යුතු මිලදී ගැනීමේ පිළිවෙත් සකස් කොට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අනුමැතිය ලබා ගෙන ක්‍රියාත්මක කළා.

එමෙන්ම එම අවධිය වන විට දැනට වියළි නැව් තොරතුරු සහ ජයබහළ පර්යන්තය 1 සහ 11 ගොඩනැගී ඇති භූමි ප්‍රදේශවල ස්ථානගත වී තිබූ ගබඩාවල බොහෝ කාලයක් තිස්සේ ගොඩගැසී එහෙන් භාවිතයට නොගත් අමතර කොටස් මෙන්ම ඊට මුල් යුගවල වරායේ නැව් බඩු මෙහෙයුම් සඳහා යොදා ගෙන තිබූ ලයිටර්, හාප්ස් සහ අනෙකුත් පාවෙන යාත්‍රා නඩත්තුව සහ අළුත්වැඩියා කිරීමේ අපේක්‍ෂාවෙන් ගෙන්වා තිබූ එහෙන් භාවිතය සඳහා අවශ්‍ය නොවූ ගබඩා තොග වෙන්දේසි මගින් අපහරණය කිරීමටත් ඒ ගබඩා හිස් කිරීමටත් එම තොග, මුදල් බවට පත් කිරීමටත් ක්‍රියා කළා. එම කටයුත්තේදී එවකට ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර විගණක වශයෙන් කටයුතු කළ ඒ. චීර්සියා මහතාගේ සහ වාණිජ කළමනාකරු වශයෙන් කටයුතු කළ එල්.පී.එම්. විජේදේවරා මහතාගේ සහයෝගය ඉතාමත් ප්‍රයෝජනවත් වූණා. අද පවතින ගබඩා සංකීර්ණය ආරම්භයට එක් හේතුවක් තමයි එදා ඒ සඳහා වෙන් වී තිබූ භූමිය සංවර්ධන කටයුතු සඳහා යෙදවීමේ අවශ්‍යතාවය. මට මතකයි තට්ටු ගොඩනැගිලිවල කොහොමද බඩු ගබඩා කරන්නේ කියලා ඒ කාලේ හිටපු ඇතැම් අය දත් තියෙන ගබඩා සංකීර්ණය ඉදිකරනවට අකමැත්ත ප්‍රකාශ කරපු හැටි. නමුත් වරාය භූමිය සාර්ථක ලෙස සංවර්ධන කටයුතු සඳහා යොදා ගැනීමට එහෙම තමයි අපි සහයෝගය දුන්නේ. එදා ඒ ගත්තු පියවර හරි. කොච්චිකඩේ ප්‍රදේශයේ සහ ඒ කාලේ අඟුරුමඩුව කියලා හැඳින්වූහු ප්‍රදේශයේ තිබුණු මුළුතැන්ගෙය හැර සියළුම ගොඩනැගිලි ඉවත් කළා. ඒවාට නියමිත ඉලක්ක ඇතිව වැඩ කළ නිසා එවකට වරාය භාර ඇමතිවරයා වූ ඇතුලත් මුදලි මැතිතුමාගේ මග පෙන්වීමෙන් 1984 වසර වන විට ඒ කාලේ ගබඩා ගොඩනැගිලි වලින් වැසී තිබුණු ප්‍රදේශයෙන් කොටසක් ජයබහළ පර්යන්තය අදියර 1 සහ 11 ලෙස නිල වශයෙන් විවෘත කරන්නට යෙදුණා. ඉතිරි කොටස යටවූ භූමිය මත තමයි අද තිබෙන වියළි නැව් තොරතුරුගෙය ඉදි වී තියෙන්නේ.

සැපයුම් කොට්ඨාශයේ රාජකාරියෙහි යෙදෙමින් සිටියදී 1989 -1990 කාලයේ රටේ උද්ගත වූ අයහපත් වාතාවරණය තුළ මටත් හොඳ අත්දැකීම් ලැබුණා. සේවකයෝ වැඩට ආවේ නැති නිසා ගෙවල්වලට ගිහිල්ලා එක්කර ගෙන එන්න පාලනාධිකාරිය කොට්ඨාශ ප්‍රධානීන්ට උපදෙස් දුන් විට කවුරුත් කීවේ යන්න හැටියක් නෑ වාහන තිබුණට ඉන්ධන නෑ කියලා. සැපයුම් කොට්ඨාශයේ සේවකයෙකුක් වැඩට ආවේ නෑ. මට සිද්ධ වූණා මුලින්ම වාහනයක් අරගෙන සේවකයෝ සොයන්න ඒ අයගේ ගෙවල්වලට යන්න. පොලිසියට ගිහිල්ලා ඇදීරිනිති බලපත්‍ර අරගෙන කොළඹ අවට තිබුණු රියාදුරු සේවකයින්ගේ ගෙවල් කිහිපයකට ගිහිල්ලා ඒ අයව එකතු කරගෙන ඊළඟට ඉන්ධන බෙදන කාර්ය මණ්ඩලය සොයා ගෙන ඇවිල්ලා ඉන්ධන බෙදීම ආරම්භ

කරලා තමයි දෙවනුව ක්‍රියාකරවන කටයුතු පණගන්වන්නට පුළුවන් වූණේ. 1995 මාර්තු වනතුරුම මා සැපයුම් කොට්ඨාශයේ තනතුරු කිහිපයකම රාජකාරීන් ඉටුකළා. ඒ අවුරුදු පහලොවක කාලයේ සැපයුම් කළමනාකරුවන් නවදෙනෙකු යටතේ වැඩ කිරීම තුළින් මටත් හොඳ පළපුරුද්දක් ලැබුණා. ගබඩා තොග පාලන සහ මිලදී ගැනීම් කටයුතු මැනවින් අධිකාරියේ අවශ්‍යතා ඉටු කරලමින් පවත්වා ගෙන ගිය අතර වරායේ ප්‍රථම කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂ වූ සරත් ආනන්ද්‍රත්න මහතාගේ මගපෙන්වීම ප්‍රබල ශක්තියක් වූණා.

1995 මාර්තු මස ක්‍රියාත්මක කරන ලද ජ්‍යෙෂ්ඨ නිලධාරීන්ගේ රාජකාරි සංශෝධනය කිරීමත් සමග එවකට නියෝජ්‍ය සැපයුම් කළමනාකරු වශයෙන් ක්‍රියා කළ මා වාණිජ කොට්ඨාශයට අනුයුක්ත කරනු ලැබුවා. මේ අවස්ථාවේ ඇතැම් අය ඇහුවා කොහොමද ගිහිල්ලා අලුත් තැනක වැඩ කරන්නේ, කලින් කටයුත්තට පළපුරුද්දක් නොලද කොට්ඨාශයක කියලා. මම කීවා ගිහිල්ලා බලනවා කියලා. මගේ හිතේ හයිසක් තිබුණා. ඕනෑම තැනක වැඩ කරන්න මට පුළුවන්. මොකද ඊට හේතුව

ක්‍රියාකරවන සහ ආරක්‍ෂක කොට්ඨාශ සහ රේඛ දෙපාර්තමේන්තුවේ සහයෝගය මත බහළ මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයක් බවට පරිවර්ථනය කිරීමේ කටයුතු සංවිධානය කිරීමට හැකි වීම.

2000 වර්ෂයේදී සිදු කෙරුණු ජ්‍යෙෂ්ඨ තනතුරු වල සංශෝධන හේතුවෙන් එවකට



කාර්ය සාධනයක පවතී ද යන්න ආයතනයේ අභ්‍යන්තර ක්‍රියාවලිය, ගනුදෙනුකරුවන් හා සම්බන්ධ වී ඇති ආකාරය වැනි කරුණු කිහිපයක් සමබරව සලකා තීරණය කළ යුතු බවට ව්‍යාපාරයක සාර්ථකත්වය පිළිබඳ නවීන මිණුම් ක්‍රම යොදා ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය පිළිබඳ කරන ලද අධ්‍යයන තුළින් මා ලැබූ පත්තරය තුළින් ඕනෑම ක්‍ෂේත්‍රයක වැඩ කිරීමේ හැකියාව සහ විශ්වාසය හේතුවෙන් එම තනතුරේ රාජකාරි සාර්ථකව කිරීමට මට හැකියාව ලැබුණා.

මෙසේ කටයුතු කරමින් සිටියදී තවත් ස්ථාන මාරුවකින් මට මානව සම්පත් කොට්ඨාශයේ නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන මානව සම්පත් කළමනාකරු ලෙස රාජකාරි ඉටු කිරීමේ අවස්ථාව ලැබුණා. එහිදී මගේ අවධානය යොමු වූණේ සේවකයන්ගේ පෞද්ගලික ලිපිගොනු පරිගණක ගත කිරීම සහ ඒ සමග උසස්වීම්, වාර්ෂික වේතනාධික, පැමිණීම සහ අතිකාල ඇතුළු කටයුතු වඩා ක්‍රමවත්ව මුදල් කොට්ඨාශය සහ සම්බන්ධවන පරිගණක පද්ධතියක් මගින් පවත්වා ගෙනයාමත්, ක්‍ෂණිකව තොරතුරු ලබාදීමත් සාම්ප්‍රදායානුකූලව පැවත ආ කම්කරු,

# නොගැටී, උරේනුරගැටී ආ සාර්ථක ගමනක අමරණීය මතකයන් සොයා...

මම ගතවූණු අවුරුදු පහලොවේ සැපයුම් රජකාරිවල නියුතු වූණා වගේම වැඩිදුර අධ්‍යාපන කටයුතුවලටත් යොමු වෙලා විවිධ පාඨමාලා හදාරලා ඒ වන විට ශ්‍රී ලංකා වරලත් ගණකාධිකාරී ආයතනයේ පශ්චාත් උපාධි ඩිප්ලෝමාවකුත් ලබා ගෙනයි ගිටියේ. ඒ තුළින් මට ව්‍යාපාර පරිපාලනයත්, කළමනාකාරණයත් වගේම මුදල් පරිපාලනය සහ විගණනයත් පිළිබඳ තිබුණු දැනුම ලොකු ශක්තියක් වූණා.

වාණිජ කොට්ඨාශයට ස්ථාන මාරුවීම ලැබී එන විට පුරප්පාඩු වූ තනතුරක් හෝ මට වාඩිවීමට පුටුවක් සහ ලිවීමට මේසයක් තරම් පහසුකමක්වත් සැලසී නොතිබුණ ද දිනෙන් දින අලුත් රාජකාරි මට පැවරුණා. බැඳුම්කර ගුදම් පවත්වා ගෙන යාම සහ ඊට අනුබද්ධව අන්තරාල වෙළඳාම සඳහා පහසුකම් සැලසීම මෙන්ම ආනයනකරුවන් විසින් අන්තරාල දමන ලද නැව් බඩු අපහරණය වැනි වාණිජ කොට්ඨාශයේ වැදගත් යැයි සැලකූ රාජකාරි ක්‍රමයෙන් මා වෙත පැවරීමෙන් මා එම කොට්ඨාශය තුළ පළපුරුද්දක් ලබා නොතිබුණ ද සතුටුදායක අත්දැකීම් කටයුතු කරන බව මා තේරුම් ගත්තා. ඉතා කෙටි කාලයක් තුළ නිෂ්කාගණ නොකොට අන්තරාල දමූ නැව් බඩු ටෙන්ඩර් මගින් විකුණීමෙන් ඒ වන විට අධිකාරිය ලබමින් තිබූ විකුණුම් ආදායම සාමූහික ප්‍රයත්නයේ ප්‍රතිඵල ලෙස මසකට රුපියල් මිලියන 12 සිට මිලියන 30ක් පමණ දක්වා වර්ධනය කර ගැනීමට මා සමග එකට වැඩ කළ වාණිජ කොට්ඨාශයේ කාර්ය මණ්ඩලයන් ක්‍රියාකරවන කොට්ඨාශයේ අදාළ නිලධාරීන්ගේ සහායත් වගේම රේඛ දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන්ගේ දායකත්වයත් ලොකු ධෛර්යක් වූණා. පාලනාධිකාරියේ මග පෙන්වීමෙන් අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතියෙන් මුල් වරට අල, එෂු, පළතුරු වැනි ඉක්මනින් තරක් වන ආනයන භාණ්ඩ ප්‍රේෂණලාභීන් විසින් පැය හතළිස් අටක් ඇතුළත ඉවත් කර නොගන්නේ නම් අන්තරාල දමූ තොග ලෙස සලකා ප්‍රසිද්ධ වෙන්දේසියේ විකුණා ඉවත් කිරීමට පියවර ගත්තා. මට මතකයි ක්‍රියාකරවන කොට්ඨාශයේ යම් අංශවල සේවක කොටස් ආනයනකරුවන් විසින් නිෂ්කාගණය නොකළ අල, එෂු කුණු වි ගුදග හමන නිසා වැඩ අත්හිටුවන බවට තර්ජනය කළ අවස්ථා තිබුණු බව. ඒ අප්‍රසන්න තත්ත්වය මග හරවා වරාය භූමිය තුළ කුණු වි ගුදග හැමීමට ඉඩ නොතබා අල, එෂු වැනි ද්‍රව්‍ය ඉතා කෙටි කාලයක් තුළ වෙන්දේසියේ විකුණා ඉවත් කිරීමටත් ආදායම් ලැබීමටත් හැකිවීම සතුටට කරුණක්.

මීට අමතරව සඳහන් කළ යුතු තවත් දෙයක් තමයි එවකට ජයබහළ මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානයේ තිබූ තදබඳය මග හැරවීමේ මෙන්ම නිශ්කාගණ කටයුතු සඳහා දිනපතා වරායට ඇතුල්වන වාහන සහ නිශ්කාගණ ආයතන නියෝජිතයින්ගේ ප්‍රමාණය අවම කිරීමේ පියවරක් ලෙස එවකට නාගරික සංවර්ධන අධිකාරිය යටතේ වූ ගබඩා සංකීර්ණ වැඩි දියුණු කිරීමේ සමාගමක් විසින් පැලියගොඩ ප්‍රදේශයේ ඉදිකර පොහොර ගබඩා කටයුතු සඳහා යොදා ගෙන පසුව අන්තරාල දමන ලද අක්කර පහක් පමණ භූමි භාගය ආවරණය කරන ගොඩනැගිල්ලක් මිලට ගෙන අධිකාරියේ සිවිල් ඉංජිනේරු,



කම්කරු නොවන යන වර්ග කිරීම වෙනුවට තාක්ෂණික, තාක්ෂණික නොවන වර්ගීකරණය භාවිතයට යොදා ගැනීම තුළින් ඔවුන්ට වඩා යහපත් උසස් ස්ථානයක් ලබාදීම සහ ආකල්ප වැඩි දියුණු කිරීම යන කරුණුවලටයි. එසේ කරමින් සිටියදී 2002 මැයි මාසයේ සිට මට වැඩ බලන ප්‍රධාන කළමනාකරු (සුභසාධක හා කාර්මික සම්බන්ධතා) ලෙස වැඩ කිරීමේ අවස්ථාවක් ලැබුණා.

මෙහිදී අපගේ සේවකයින් සඳහා වූ වරායට අයත් ආපන ශාලාවන්හි සියලු කටයුතු නවීකරණය කරන්නට හැකිවීම අප ලද විශේෂ අවස්ථාවක් වූණා. ඒ වගේම මෙම ආපන ශාලා පවත්වා ගෙන ගිය අයවලුන් වෙත විවිධ පහසුකම් සැලසීමට ද මේ යටතේ අපගේ සේවකයන්ට අඩු මිලට වඩාත් හොඳ සේවාවක් ලබා දීමට ද හැකි වූණා. අප මේ සියලු ආපන ශාලාවන්හි ප්‍රථම වතාවට නිශ්චිත පාලන මිලක් ඇති කළා.

ඒ වාගේම, වරාය අධිකාරියේ කීර්තිනාමය ශ්‍රී ලංකාව පුරා ගෙන යාමට උරුදුත්, මෙහි ක්‍රීඩක ක්‍රීඩිකාවන්ට සුභ සාධක සහකාර තනතුර පිරිනැමීම ද මේ කාලවකවානුව තුළදීම සිදු කෙරුණා. මේ කර්තව්‍යයේදී ඔවුන්ගේ අවශ්‍යතාවන් විසඳා දුන්නා සේම, වැඩි ජනතා සේවයක් තුළින් අප විසින් සැපයෙන පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීමේ අවස්ථාව ද උදා වූණා. එපමණක්ම නොවෙයි. සුභ සාධක හා කාර්මික සබඳතා කොට්ඨාශයටම ඇඳුණු වෛද්‍ය කොට්ඨාශය හා එක්ව වැඩ සටහන් ගණනාවක් දියත් කරන්නට ද අපට හැකිවූණා. විශේෂයෙන්ම, මත් ද්‍රව්‍යයන්ට ඇබ්බැහි වූ සේවක කොටස් හඳුනාගෙන, ඔවුන් පුනරුත්ථාපනය කිරීමේ විවිධ වැඩසටහන් පවා අපි සංවිධානය කළා. ඒ යටතේ, මහපොළ අභ්‍යාස ආයතනය හරහා, එවැනි පිරිස් වෙනුවෙන් විශේෂ පන්ති, වැඩමුළු, පොදු දේශන මෙන්ම නේවාසික කඳවුරු පවා පවත්වා ඔවුන් නිසි මගට යොමු කළා.

මා, සුභ සාධක හා කාර්මික සබඳතා කොට්ඨාශය භාරව ක්‍රියා කළ සමයේදී වරාය වාණිජ සමිති ද සහභාගී කර ගනිමින් පැවැත්වූ සාකච්ඡා හරහා සේවක ගැටලු අවම කර ගැනීමට ද අප ක්‍රියා කළා. මේ වගේ රාජකාරි වල නිරතව ඉන්නා අතරතුරේදී එවකට සිටි ප්‍රධාන මානව සම්පත් කළමනාකරු විශාම යාමට ආසන්නව පැවති

‘ඔබ මෙසේ කරන්න’ යන අණට වඩා ‘අපි මෙහෙම කරමු’ යන යෝජනාව පෙරදැරව කරන සියළු කටයුතු සාර්ථක වෙනවා. ඒ වාගේම තමයි දැනුම සහ තාක්ෂණය යොදාගැනීම. නිර්මාණශීලී දක්ෂ සේවකයින් කොතනත් සිටිනවා. ඔවුන් අවධිකොට දීර්ගත්වීම හීනිරිනි වලිත් කරන්න බැහැ. හර්දේ හර්හැටි කරන්නට වගේම යමක් කරන්නට කෙහෙකු දීර්ගත්වීම වඩා වැදගත්.

**සංවාද සටහන**  
**හර්ෂ උදයකාන්ත පිරිස්**

ජ්‍යෙෂ්ඨ නියෝජ්‍ය වාණිජ කළමනාකරු ලෙස රාජකාරි කටයුතු කරමින් සිටියදී නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන ක්‍රියාකරවන කළමනාකරු (පාලන) තනතුරෙහි රාජකාරි ඉටු කිරීමටත් අවස්ථාවක් යෙදුණා. එයත් මට අලුත් ක්‍ෂේත්‍රයක් වූණත් කාර්ය මණ්ඩල වලින් ලැබුණ සහයෝගයත් ඒ වගේම ඒ වන විට මා ශ්‍රී ජයවර්ධනපුර විශ්ව විද්‍යාලයේ පශ්චාත් උපාධි ආයතනයෙන් ව්‍යාපාර පරිපාලනය පිළිබඳ විද්‍යාපති පාඨමාලාව තුළින් ලද දැනුම ප්‍රායෝගිකව යොදා ගන්නා ආකාරය, බාහිර ආයතන දෙකක් තුළ අන්තරාල බලමිනුයි සිටියේ. සාම්ප්‍රදායිකව ආයතනයක වර්ෂාවසාන ගිණුම්වල පෙන්නුම් කරන ලාභඅලාභ තත්ත්වය මත ආයතනයක කාර්ය සාධනය තක්සේරු කිරීමට අමතරව එම ආයතනය සමස්ථයක් වශයෙන් සතුටුදායක

# කණ්ණාස

## කාර්ය සාධන ඇගයීම

වරාය තුළ මානව සම්පත කළමනාකරණය කරන්නේ කෙසේද? යන ගැටළුව බොහෝ කාලයක් පුරා වරාය පාලනාධිකාරිය මුහුණදී සිටි ගැටළුවකි. එහි ප්‍රථම පියවර වූයේ "සේවක මණ්ඩල කොට්ඨාශය" "මානව සම්පත් කොට්ඨාශය" ලෙස හැඳින්වීමයි. ඒ තුළින් වරාය සේවකයාගේ මනස තුළ "මානව සම්පත" යන හැඟීම තැන්පත් විය. ශ්‍රම සම්පත දායක කරන්නෝ මානව සම්පතයි. මිනිසා හෙවත් මානවයා වයස්ගත වීමත් සමඟ ශ්‍රම සම්පත ක්‍ෂය වේ. එය මානව යුක්ති ධර්මයකි. එහෙත් මානවයා සතු ශ්‍රමය වඩාත් ඵලදායී ලෙස යොදා ගැනීම තුළ ඔවුන් සතු ශ්‍රමය ක්‍ෂය වීම වැළකේ. මේ සඳහා මූලික වන්නේ සේවයේ තෘප්තිමත් භාවයයි. තෘප්තිමත් සේවයක් ආයතනයට ලබා ගැනීමේදී එය කළමනාකරණය කරගත යුතුය. කළමනාකරණය කරගන්නා ශ්‍රමය ඇගයීමකට ලක්විය යුතුයි. ඇගයීම තෘප්තියට හේතු විය යුතුය. මෙය වක්‍රයකි.

වරාය වැනි විශාල සේවක සංඛ්‍යාවක් සිටි ආයතනයක් සේවක තෘප්තිය ඇතිකිරීම අත්‍යාවශ්‍ය කරණයක් වන්නේ අපේ ඇති ජාත්‍යන්තර බැඳීම් නිසයි. අපි නිතරම ජාත්‍යන්තර තත්වයේ ආයතනයක් වන්නෙමු. ඒ නිසාම සේවක කාර්යභාරය ද සේවක ඇගයීම ද රටේ අනෙක් ආයතන සමඟ සම මට්ටමෙහිලා සැලකිය නොහැකිය. එයින් ඔබ්බට ගිය ක්‍රමවේදයක් මගින් සේවක ඇගයීම සිදු කළ යුතුය.

මෙම අදහස් පෙරටු කරගෙන මානව සම්පත් කොට්ඨාශයේ නව මානව සම්පත් සැලැස්මට අනුව "කාර්ය සාධන ඇගයීම" නම් පත්‍රිකාවක් මේ වන විට වරාය සේවකයා වෙත යොමු කොට ඇත.

යම් යම් කොටස් මේ වන විට කාර්ය සාධන ඇගයීම පිළිබඳව සේවකයින් අතරේ යම් යම් ගැටළු නිර්මාණය කරමින් සිටින බවට වාර්තා ලැබී තිබේ. සමහර සේවකයින් මෙම අදහස් වලට හසු වී මෙහි සැබෑ අර්ථය පටලවා ගෙන සිටී.

කාර්ය සාධන ඇගයීමක් යනු කුමක්ද? කාර්ය සාධන ඇගයීමක් යනු සේවකයාගේ රාජකාරිය පිළිබඳව යම් යම් නිර්ණායකයන් යටතේ ඇතිකරගන්නා වාර්තාවකි. එය හුදෙක් පාලකයා විසින් සේවකයා පිළිබඳව තබන සටහනක් නොවේ. මේ වනවිට සේවකයින් අතර අතීත බියක් ඇති කොට ඇති ප්‍රධානම කාරණයක් වන්නේ ද මෙම ඇගයීමේ ප්‍රතිඵල සම්පූර්ණයෙන්ම විධායක නිලධාරියා විසින් සිය අභිමතය පරිදි පුරවන වාර්තාවක් යන බියයි. නමුත් "කාර්ය සාධන ඇගයීම" තවදුරටත් නිලධාරියාගේ අභිමතය එළිදක්වන ලියවිල්ලක් නොවේ. එය අනිවාර්යයෙන්ම අදාළ සේවක මහතා සමඟ සකව්නා කොට සකස් කළ යුතු ලියවිල්ලකි.

සේවකයා සමඟ වන පුද්ගලික අමනාපකම් හෝ මිත්‍රකම් මෙම වාර්තාව සැකසීමේදී බල නොපායි. සේවකයා විසින් තමාගේ රාජකාරිය නිසි ලෙස ඉටුකර ඇත්නම්, නිවාඩු පරිපාටිය උල්ලංගනය කොට නැත්නම්, විනය විරෝධී ක්‍රියා සිදුකොට නැත්නම් කාර්ය සාධන ඇගයීම හා කිසිදු ගැටළුවක් පැන නොනගී.

එමෙන්ම ඉදිරියේදී පුද්ගලිකව සේවකයාගෙන් සේවකයාට ලැබෙන රාජකාරීම් පුහුණුව නියමිත කඩඉම් වලදී නිසි ලෙස සම්පූර්ණ කරන්නේ නම් ගැටළු පැන නොනගී.

වරාය අධිකාරිය මෙම කාර්ය සාධන ඇගයීම ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් සේවය සේවක ගැටුමක් ඇතිකිරීමට බලාපොරොත්තු නොවේ. ඒ වෙනුවට වරාය සේවකයා සේවයේ අතර පැහැදිලි සංවාදයක් රාජකාරී මට්ටමින් ඇති කිරීම බලාපොරොත්තු වෙයි. ඒ තුළින් ඵලදායී සේවයක්, ශ්‍රම කළමනාකරණයට අනුව ආයතනය වෙත ලබාගැනීමටත් එතුළින් ක්‍රමානුකූල සේවක මහතෙකු ආයතනය තුළ බිහිකර ගැනීමටත් මින් බලාපොරොත්තු වෙයි. නියමිත ඉදිරි උසස්වීම් වලදී කාර්ය සාධන ඇගයීම පදනම් කරගැනීම සිදුවනු ඇත. අනෙක් අතට නිශ්චිත කරුණු සඳහා තමාට සාධාරණය ඉටුවී නොමැති නම් ඒ සඳහා නැවත සාකච්ඡා කිරීමේ හැකියාව ද සේවකයා සතුව.

මේ තත්ත්වය සැලකීමේදී කාර්ය සාධන ඇගයීම වරාය ඉදිරි ප්‍රගමනය කෙරෙහි ද සේවකයින්ගේ ඉදිරි ප්‍රගමනය කෙරෙහි ද හේතු වන බව දක්වමි.



ප්‍රසන්න කළුතරගේ ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ

ලංකා වරාය අධිකාරිය මේ වනවිට ඉතා සංකීර්ණ ගැටළු සමූහයකට මුහුණ දී සිටී. ඉතා දීර්ඝ කාලයක් පුරා ගොඩනැගුණු ගැටළු මේ වනවිට කටු ලෙටම පැමිණ තිබේ.

වරාය පවත්වාගෙන යන්නේ කෙසේද? එදිනෙදා මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකරන්නේ කෙසේද? සේවක වැටුප් ගෙවන්නේ කෙසේද? නැව නියෝජිතයින්ගේ පහසුකම් සලසන්නේ කෙසේද? වරාය සඳහා නව පරිපාලන කාර්ය පටිපාටියක්, සංවිධානයක් ඇති කරන්නේ කෙසේද? වරාය දැනට පවතින අධි ආරක්ෂිත සීමා ඉවත් කරන්නේ කෙසේද? ආදී වශයෙන් වූ බොහෝ ගැටළු මේ වනවිට වරාය ඉදිරි ගමන සීමා කිරීමෙහිලා හේතු කාරණා වී ඇත.

මෙලෙස දිගින් දිගටම ගොඩනැගුණු තත්ත්වය පිළිබඳව වරාය විෂය භාර අමාත්‍යවරයා දැනුවත් කොට ඒ තුළින් ඉහත ගැටළු කෙරෙහි වඩාත් යෝග්‍ය පිළිතුරු සොයාගැනීමේ හමුවක් සංවිධානය කෙරිණි. එහිදී වෘත්තීය සමිති පාර්ශවය ද වරාය පාලනාධිකාරිය ද ගරු අමාත්‍යතුමා හා අමාත්‍යාංශයේ ස්ථීර ලේකම්වරයා ප්‍රමුඛ අමාත්‍යාංශ පාර්ශවය ද එක්ව හිඳ ඉතා වැදගත් හමුවක් පසුගියදා පැවැත්විණි. ඒ අනුව,

- ❖ ආරක්ෂක ගැටළු
- ❖ ජයබහළු පර්යන්තය සඳහා නව පරිගණක ජාලයක් ඇති කර ගැනීම
- ❖ නව පරිගණක ජාලයක් ඇති කර ගැනීම
- ❖ වරාය උතුරු දොරටුව විවෘත කර ගැනීම
- ❖ නව මානව සම්පත් කළමනාකරණයක් සැලසුම් කර ගැනීම
- ❖ නව නැගුරුම් පොළ ඇති කර ගැනීම
- ❖ වරාය භූමිය කළමනාකරණය කිරීම

ආදී නොයෙක් ක්ෂේත්‍රයන් වෙත අවධානය යොමු කරමින් මෙම සාකච්ඡාව පැවැත්විණි. වරායේ 'ඉදිරි සංවර්ධන සාධක' හඳුනාගැනීම හා ඒ සඳහා ප්‍රතිකර්මයෙහිදී ඉතා දැඩිව දැනෙන කාල පරිච්ඡේදයක් ඒ වෙනුවෙන් ප්‍රතිචාරයක් ලබාගත හැකි යුගයක මෙලෙස සියළු පාර්ශවයන් සමඟ සිදුවන සංවාදය මෙම කටයුතු වඩාත් සාර්ථක කර ගැනීම කෙරෙහි හේතුවනු ඇත.

වරාය ආරක්ෂාව ඉතා වැදගත් තැනක පැවතිය යුතුය. ඒ පිළිබඳව විවාදයක් නැත. එමෙන්ම වරාය සේවකයා ද තම ආයතනයේ ආරක්ෂාව වෙනුවෙන් ස්වේච්ඡාවෙන්ම දායකත්වය සැපයිය යුතුය යන ආකල්පයේ රැදීම ඉතා වැදගත්ය. දැනට වරායට ඇතුල්වන්නන්ට පමණක් නොව පිටතින් බලන්නන්ටද හැඟී යන්නේ වරාය යනු ඉතා බියකරු, ජීවිත අන්තරාය ඇති ස්ථානයක් ලෙසයි. විශේෂයෙන්ම, අංක 4 දොරටුව ඉදිරිපිට තත්ත්වය, මැවෙන චිත්‍රය අප තුළ තිගැස්මක් ඇති කරයි. නමුත්, මෙම ආරක්ෂක පියවරයන් හැල්ලුවට ලක් නොකළ යුතුය. වරාය අද පවා රැදී ඇත්තේ මෙම ආරක්ෂක වැඩ පිළිවෙළ නිසයි. එහෙත්, දිගින් දිගටම අපට මේ 'බැරියර්' වලට කොටු වී වරාය තුළ සිදුවන වාණිජ කටයුතු සඳහා සීමාවන් පනවාගෙන සිටීමට අපහසුය. විශේෂයෙන්ම, නාවික හමුදාව හා යුධ හමුදාව විසින් ඉතා විශිෂ්ඨ සේවය-

ක් කරන අතරතුරේම එහි සමහර නිලධාරී මහතුවන්ගේ අත්තනෝමතික ක්‍රියා හේතුවෙන් වරාය වෙත සිදු කෙරෙන අයුතු බලපෑම් දිනෙන් දින ඉහළ යන බව ඉතාමත්ම කණගාටුවෙන් යුතුව ප්‍රකාශ කළ යුතුය. වරාය මෙහෙයුම් පිළිබඳව හෝ වරායේ වාණිජ වටිනාකම



# අපි හමුවේ ඇති අභියෝග මොනවාද?

## සටහන - කාව්‍ය ඉන්ද්‍රජිත්

පිළිබඳව නිසි අධ්‍යනයකින් තොරව වරාය දෙස හමුදා ඇසකින් බැලීම ජාතික ආර්ථිකය වෙත වරායෙන් සපයන දායකත්වයට සෘජු බලපෑමක් එල්ල කරයි. සැබෑ රණවිරුවන් වශයෙන් ඉතා අවංකව සේවයක් සපයන අතරේ අතලොස්සක් වරාය තම ආදායම් මාර්ගයක් බවට පත්කර ගැනීමට උත්සහ කිරීමත් එවැනි ක්‍රමවල යෙදී සිටීමත් ඉතා කණගාටුවකි.

එමෙන්ම, වරාය නෞකා මෙහෙයුම් සඳහා ඉතා දැඩි බලපෑමක් එල්ල වී ඇති වරාය උතුරු දොරටුව විවෘත කරගත යුතුය. වරාය සියළු ප්‍රවේශයන් විවෘත කොටගෙන ඉතා වේගවත් අඛණ්ඩ මෙහෙයුමක් පවත්වන අතරේම අපගේ ආරක්ෂාව සියයට සියයක් පවත්වාගත හැකි නම් එය අප ලබන ජයග්‍රහණයකි. එහි ඒ පිළිබඳව අවශ්‍ය සහතිකයක් සමගින් උතුරු දොරටුව ද අනෙකුත් දොරටුව විවෘත කරගනිමින් ඉතා පහසු, සුරක්ෂිත වරායක් අපට බිහි කරගත හැකිය.

ජයබහළු පර්යන්තය දැන් දැන් සිය ආම්පන්නයන් වල ඇති පැරණි බව හේතුවෙන් පීඩා විදින ස්ථානයකි. මේ තත්ත්වය දිගින් දිගටම පැවතීම තුළ කොළඹ වරාය සතු කේන්ද්‍රීය තත්ත්වයට සිදුවන හානිය සුළුපටු නොවේ. දැනට වසර 20කට වඩා පැරණි ආම්පන්න වලින් යැපෙන ජයබහළු පර්යන්තය තමන් සතු යන්ත්‍රෝපකරණ වල ඵලදායී කාලසීමාව නිමාකර තිබේ. දැන් ඇත්තේ ඒවා නැවත නැවත අළුත්වැඩියා කොට වැඩ ගැනීමේ කාලසීමාවයි. වරාය වැනි ඉහළ කාර්යක්ෂමතාවයක් අවශ්‍ය ආයතනයක මෙහෙයුම් හා සෘජුවම සම්බන්ධ යන්ත්‍රෝපකරණ මෙලෙස දිගින් දිගටම අළුත්වැඩියා කරමින් කටයුතු කිරීම වරාය ප්‍රගමනයට බාධාවකි.

මේ නිසා නව යන්ත්‍රෝපකරණ ලබාගැනීම ඉතා ඉක්මනින් කළ යුතුය. එය කිසිසේත්ම පසුකළ හැකි දෙයක් නොවේ. මුළු වරායම රැදී ඇත්තේ ජයබහළු පර්යන්තයේ ක්‍රියාකාරීත්වය මතයි. එය බාධාවකින් තොරව පවත්වාගෙන යාමට නම් සියළු අවශ්‍යතා ජයබහළු පර්යන්තය තුළ තිබිය යුතුය. උක්ත සාකච්ඡාවේදී එළි දැක්වූවේ ද එම කරුණයි. ඒ අනුව, සුදුසු නියෝජිත කණ්ඩායමක් ඉතා ඉක්මනින් සුදුසු ස්ථානයන්ට යවා පරීක්ෂා කොට එම වාර්තා පදනම් කොට ගෙන ඒවා වරායට ලබාදීමට ගරු අමාත්‍යවරයා සිය කැමැත්ත ප්‍රකාශ කළේය.

මෙය ඉතාම කාලෝචිත වැඩ පිළිවෙළකි. අමාත්‍යවරයාගේ මේ නමාසයිලිභාවය අගය

කළ යුතුය. වරාය කෙරෙහි ඇති අනෙක් බලවත්ම ගැටළුව වී ඇත්තේ පරිගණක ජාලයක අවශ්‍යතාවයයි. ඉතා දීර්ඝ කාලයක සිට සියළු මෙහෙයුම් කටයුතු සඳහා දැඩි බලපෑමක් එල්ල කරමින් වරායේ අපනයන ආනයන බහලුම් දින ගණන් පමා කරමින් ජයබහලු පර්යන්තය

අැතුළු සියළු අංශ නොයෙක් අපහසුතාවන්ට පත් කරන පරිගණක ජාලයේ බිඳ වැටීම වරායේ සීමාව ඉක්මවා ඉඟුරුකඩේ හන්දියෙන් එපිට බිලුමැන්ඩල් මාවතේ පවා දීර්ඝ රථවාහන පෝලීම් ඇති කිරීමට හේතු වී තිබේ.

මෙම තත්වය දිගින් දිගටම පැවතීම වරායේ මෙහෙයුම් පද්ධතියට පමණක් නොව එදිනෙදා පරිපාලනය කෙරෙහිද බලපෑම් සිදුකොට තිබීම නව පරිගණක ජාලයක අවශ්‍යතාවය හොඳින්ම පෙන්නුම් කරයි.

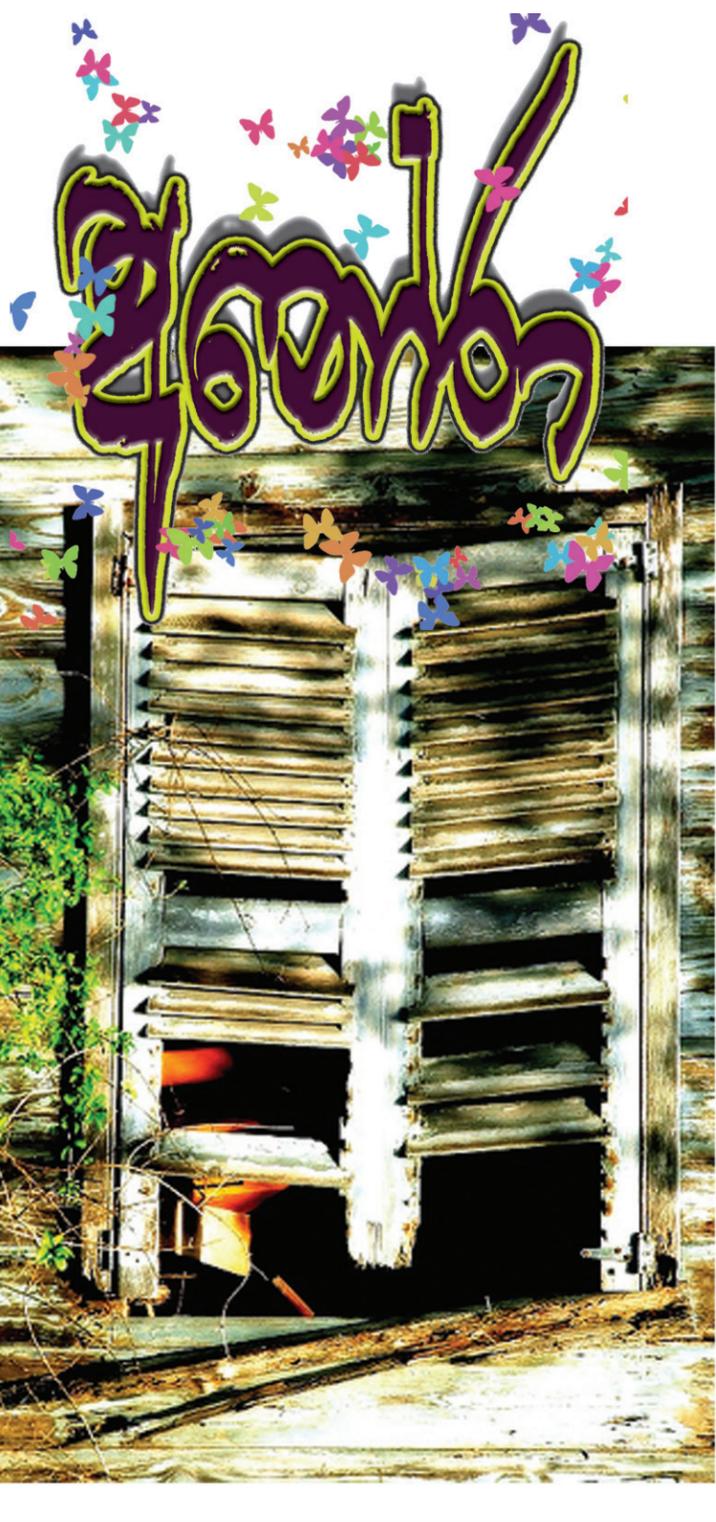
වරායේ දිය කඩන ආශ්‍රිතව ඇති නෞකා පිවිසුම් අතරින් දැනට විවෘතව ඇත්තේ දකුණු පිවිසුම පමණි. එහෙත්, නෞකා මෙහෙයවීම පුළුල්වීමත් සමඟ සිදුවන වරාය සතු මුහුදු ප්‍රදේශය කළමනාකරණය කර ගැනීම සඳහා උතුරු ප්‍රවේශය ද විවෘත කර ගැනීමේ දැඩි අවශ්‍යතාවයක් තිබේ. මෙම සාධකය නිසා වරාය බහළු මෙහෙයුම් හි වර්ධනය එකම ස්ථාවරයක පවතී. එය ඉහළට ගෙන ඒමට නම් නෞකා වල පිවිසුම් හා පිටවීම් කාර්යක්ෂම කර ගත යුතුය.

නොයෙක් ස්ථාන වල මානව සම්පත් නිසි කළමනාකරණයකට පත්ව නැත. වරායට බැඳෙන සෑම සේවකයෙකුගෙන්ම වරායට නිසි ඵලදායී සේවයක් ලබා නොගෙන තවදුරටත් ඉදිරියට යාම ගැටළුවකි. වරාය වෙත හිස්ගෙඩි සංඛ්‍යාවක් බඳවා ගන්නවාට වඩා විවිධ කාර්ය-න්ති නිපුණතාවයක් ඇත්තවුන් බඳවා ගැනීම ද වරායේ ස්ථීර සේවකයින් වෙත නිසි පුහුණු ලබාදීම ද කළයුතුය. එමෙන්ම, සේවකයින්ගේ සේවාවන් මනා කළමනාකාරීත්වයකට ලක් කිරීම ද සිදුකළ යුතුය.

පවත්නා නැගුරුම් පොළ ප්‍රමාණය ප්‍රමාණවත් නොවේ. දැනට අපට, පිට වරායන්ගෙන් පෝෂක (Feeder Vessels) නෞකාවන් පැමිණීම නිසා මෙම තත්ත්වය උදා වී තිබේ. නමුත් උක්ත නෞකාවන්ගේ ගමන වැළැක්වීමට පියවර ගත නොහැක. එසේ

ඇඳුණ කියවූ - ආලෝක  
ඇඳුණ සැඟවූ - ගැඹු  
ඇඳුණ ??? - මනෝලි

Nimadaa Nuttukuadaaraaheni



නළු රිදිය මන  
පිපුණු සියපන  
දකින්නට පෙර  
නැගෙන  
රන් නිරිඳු.....  
ආදරය නැති  
අලාවක රී  
නැවී, පොඩිවී  
මිය ගිය ගිනිත්.....

“මනෝලි”  
යයි පවසමින් මම ඇගේ අත අල්ලාගත්තා.  
සිහිනයකින් පිබිදුනාක මෙන් එක්වරම දැස් විසල් කර බැලූ ඇය  
“මේ කොහේද?” යැයි ඇසුවා.  
“අපිට නිදහසේ කතා කරන්න පුළුවන් තැනකට ඔන්න මම ආවා. ඒත් ඔයා නිදි. මට ඇහැරවන්න ලෝබත් හිතුණා. ඒත් කථාව ඉවර කරන්නත් එපැයි. ඒක නිසා තමයි ඔයාට කතා කළේ.”  
ලැජ්ජාවෙන් ඉවත බැලූ ඇය  
“මම නිදාගෙන නෙවෙයි හිටියේ. කමක් නැහැ. අපි යමු.”  
පවසමින් කාරයේ දොර ඇර එලියට බැස්සා ය.  
මුහුදේ ගෝසාව පමණක් ඇසෙමින් පැවතුණි. මනෝලි මා දෙසම බලා සිටියා. අවන්හල තුළ සිටියේ ඇයත් මාත් පෙම්වතුන් යැයි සිහිය හැකි කිහිපදෙනෙකුත් පමණි. මෙවැනි පරිසරයක සිට මගේ ජීවිතයේ දුක්මුසු අවස්ථාවක් ගැන කතා කරන්නට විම ගැන මට ඇත්තටම දුක හිනේ.  
“ඉතින් දැන් කියන්න” මනෝලි පැවසුවා.  
“ඇත්තටම මනෝලි මේ වගේ ලස්සන තැනක ඉඳගෙන කතා කරන්න ඕන ලස්සන දෙයක් ගැන. අවලස්සන දෙයක් නෙවෙයි.”  
“ඔයා ඒ ගැන කතා කරන්න අකමැති නම් අපි වෙන මොනවා හරි ගැන කතා කරමු”  
“කමක් නැහැ බබා. මම ඔයාට පොරොන්දු වුණානේ මගේ කතාව කියනවා කියලා. මම ඒ පොරොන්දුව ඉෂ්ඨ කරන්න ඕන”  
“ඊයේ පෙරේදා අදුර ගත්තු මං වෙනුවෙන් ඔයා අකමැති දෙයක් කරන්න එපා ආලෝක”  
“ඔයා මට ඊයේ පෙරේදා අදුරගත්තු කෙනෙක් විදියට දුනෙන්නේ නෑ මනෝලි... මට හිතෙනවා අපේ මොකක් හරි බැඳීමක් තියෙනවා කියලා... ආදි ගෙන් පස්සෙ ගර්ල් කෙනෙක් කියලා මම ළගින් ආශ්‍රය කළේ ඔයා විතරයි. ඒක නෙවෙයි... කොතනින් ද මම එදා තනර කළේ?”  
“ඔයා ආදිලගෙ ගෙදර ගිහින් ඇවිත් ආදිට ආදරය කියනු තැනින් තමයි පටන් ගන්න තියෙන්නේ. ඇත්තමයි ආලෝක මට මේ කතාව අහන්න පුදුම ආසාවක් තියෙන්නේ... ඒක නිසා තමයි මම ඔයාට මේ තරම් කරදර කරන්නේ....”  
“මං පුළුවන් තරම් කෙටියෙන් කියන්නම් ඔයාට.”  
“ඇත්තටම ආදි ගෙයි මගෙයි ආදරය අපි හැමෝගෙන් ම හංගන්න උත්සහ කළත් ඒක සාර්ථක වුණේ නෑ.. අපි දෙන්න ම එකම පංතියේ. මං ගොඩාක් වෙලාවට එයාට පාඩම් වැඩ කියලා දුන්නා. අපේ ආදරය අපේ මුහුණු වලින් හංගන්න කොහොමවත් බැරි වුණා. අපේ ඉස්කෝලෙ සර්ලා, මිස්ලා පවා දැනගන්නා. ඒත් කවදාවත් එයාලා අපේ සම්බන්ධයට බැන්නේ නෑ.”  
“හොඳට ඉගෙන ගන්න, මේ වගේ සම්බන්ධකම් නිසා අධ්‍යාපනය නැති කර ගන්න එපා කියලා තමයි එයාලා කිව්වේ.”  
“ඔයාගෙ අම්මා මේ සම්බන්ධය දැනගත්තේ නැද්ද?”  
“අපි ආදරය කරනවා කියලා අම්මා දැනගෙන හිටියේ නෑ. ඒත් අපි හොඳ යාළුවෝ කියලා

මෙතෙක් කථාව,  
වරාය අධිකාරියේ ඉහළ නිලධාරී උසුලන ආලෝක විරුද්ධව ව්‍යාධිම කරන මොහොතක දී ආලෝකවලට පිටියේ දී මනෝලි සුසැත් හමුවේ. හිඳහස් ජායාරූපකරණයේ යෙදෙන ආලෝක, මනෝලිගේ රූපයේ ආලෝකයට ප්‍රතිරෝධීව පිළිබඳව සිහින මට්ටම්. ජායාරූප ගැනීම පිළිබඳව කටකා කර ගැනීමට මනෝලි හමුවන ආලෝක, ඇය හමුවේ ස්වකීය පිපිතය ඉස-පිල්ලක් පාපිල්ලක් හෘ අකුරු කරනුයේ අනෙක්මග ලෙසිනි....

අම්ම දන්නවා.”  
“මගේ යාළුවෝ ටික හිටපු ගමන් නිවාඩු දවසට අපේ ගෙදරට කඩත් පාත් වෙනවා. එදාට උන් හොඳට කාලා බිලා, පිස්සු නටලා හවස් වෙලා තමයි යන්නේ, ආදිගේ ඔය අතරෙ හිටියා. ඒත් එයා කවදාවත් මනෝලි, රසිකා වගේ දැනුවත්ව නෑ. ඒ නිසා අපේ අම්මා ආදිට ගොඩක් ආදාපේ කළා. හැම තිස්සෙ ම අපේ අම්මගෙ කටේ තිබුණේ ‘හොඳ හැදිවිලි ළමයෙක්’ කියන වචන තුන තමයි. ඒත්... අන්තිමට ඒ හොඳ හැදිවිලි ළමයා නිසා මට වුණ දේ...”  
“දන් ඔයා ඒ ගැන හිතන්න එපා ආලෝක.” මනෝලිගේ දැන් මගේ දැන් හිතියට පිරිමැද්දා.  
“ආදි ඉස්කෝලෙ ආවේ එයාලගෙ නැන්ද කෙනෙක්ගෙ ගෙදර ඉදන්. එයා හැමදාම මටත් එක්ක ලොකු බත් මුලක් බැඳගෙන එනවා. ඒකත් අරගෙන ඉස්කෝලෙ පටන් ගන්න කලින් එයා ටක් ඡෝප් එක ළඟට එනවා. මම කරන්නේ එතනට වෙලා කෙළ හල හලා ඉන්න එක. මම දෙකකට එතන ඉදන් කෙළ හැළුවා, එකක් බත් මුලට, අනික ආදි ට.  
“ඔයා හරි තරකයි ආලෝක” සිනා සෙමින් මනෝලි පැවසුවා.  
“අයි?”  
“ආදිගේ පස්සේ ආදි එයාලගේ ගෙදර ගියා. මම ත් ඒකට කැමති වුණා. මොකද එයා මෙතේ ඉන්නවට වඩා එයාගෙ අම්ම,

“ආදි ඔයා ආදිටත් කෙළ හැළුවා කිව්වේ”  
“ආදරය කරද්දී තමන්ගේ ගැණු ළමයා තමන් ළඟට එනකල් ඕනෙම කොල්ලෙක් ආසාවෙන් බලන් ඉන්නේ.”  
“අපි දන්නා ඉස්කෝලෙ යන ළමයි දන්නෙක් කියන අවබෝධෙන් හිටපු නිසා අපි දන්නා අතින් කිසිම වැරද්දක් වුණේ නෑ. විශේෂයෙන් මං ඒ ගැන හොඳ අවබෝධයකින් හිටියේ.”  
“ආදි ගේන බත් මුල අපි දන්නා ටක් ඡෝප් එකේ ඉදන් කනවා. ගොඩක් දවසට අපි දෙන්නගෙ වසවර්ති යාළුවෝ ටික කඩා පාත් වෙනවා. උන් ආපු දවසට බත් මුලේ රස විඳින්න වෙන්නේ නෑ. තප්පරයක් ඇතුලෙ බත් මුල ඉවර වෙනවා.”  
“ඔන්න ඔය වගේ රසවත් විදියට මගේ ඉස්කෝලෙ කාලෙ ගෙවුණා. ඒ ලෙවල් විභාගය ළං වෙනකල් ම අපිට ඒ බව දැනුණේ නෑ. ඒත් මම පංතියේ හොඳට වැඩ කරපු නිසා විශේෂයෙන් මහත්සි වෙන්න ඕන වුණේ නෑ. හැබැයි ආදි සමහර විෂයයන්ට දුර්වලයි. මම හැමතිස්සෙ ම එයා පස්සෙන් හිටියා. පාඩම් වැඩ කියලා දුන්නා. ගොඩක් වෙලාවට පංති නැති දවසට මමයි ආදියි මහජන පුස්තකාලෙට ගිහින් පාඩම් කළා. වැඩිපුර ම මම පුස්තකාලයට ගියේ ආදි නිසා. එයාට පාඩම් වලට උනන්දු කර-වන්න.”  
“මම A/L හොඳට කළා. එත් ආදි හිටියේ දෙපැත්තට වැනි වැනි. එයාට බයක් තිබුණා කැමිපස් යන්න ලකුණු මදි වෙයි කියලා.”  
“විභාගෙන් පස්සේ ආදි එයාලගේ ගෙදර ගියා. මම ත් ඒකට කැමති වුණා. මොකද එයා මෙතේ ඉන්නවට වඩා එයාගෙ අම්ම,

තාත්තා එක්ක ඉන්න එක හොඳ නිසා. මාස කීපයක් ම අපි දෙන්නට මුණ ගැහෙන්න ලැබුණෙ නෑ. ඒත් එහෙම වුණා කියලා අපේ ආදරේ අඩුවක් වුණේ නෑ. වැඩිවුණා මිසක්. එයා සුමානේට මට ලියුම් දෙකක් එවනවා. මම ඒ දෙකට ම හරියන්න එකක් යවනවා. කොල්ලෝ ලියුම් ලියන්න කැමති නෑනේ. මටත් ලියුම් ලියන එක මහ පිස්සු වැඩක්. සමහර දවස් වලට ආදි මට බැනලා ලියුම් එවනවා එයාට දිග ලියුම් එවන්නේ නෑ නෑ කියලා. කොහෝම හරි ඒ ලෙවල් ප්‍රතිඵල එනකල් ම මේ විදියට කාලය ගත වුණා.”  
“ඒ ලෙවල් ප්‍රතිඵල ආපු දවස මට අදවගේ මතකයි. නිවිස් වලින් ප්‍රතිඵල පිට වෙනවා කියලා කිව්වම ආදි එයාලගෙ නැන්දල ගෙ ගෙදර ආවා. ප්‍රතිඵල පිටවුණ දවසෙ අපි සේරම පාන්දර ම ඉස්කෝලෙට ආවා. මම නම් පුදුම නොඉවසිල්ලෙන් තමයි හිටියේ. ප්‍රතිඵල කෙසේ වෙතත් මට ආදිව බලන්න පුදුම වුවමනාවක් තිබුණේ. මගේ ආදරේ මම දකින්නේ මාස කීයකට පස්සෙ ද?”  
“මනෝලි, රසිකා, නිරෝෂන් ඔක්කොමල ඇවිත් හිටියත්, ආදි ඇවිත් හිටියේ නෑ.”  
“අයි මම. මොකද අප්පටි එකෙන් වගේ” නිරෝෂන් මනෝලිට ඇහැක් ගහන ගමන් මගෙන් ඇහුවා.  
“මුකුත් නෑ යමං ඊසල්ස් බලන්න”  
“පොඩ්ඩක් හිටපං තාම ආදි ආවේ නෑනේ.”  
“එයා එයි, අපි යමු.”  
“මොකද මම. මාස ගානකට පස්සේ උඹ උඹේ ලව් එක දකින්න ආස නැද්ද?” අසමින් නිරෝෂන් මහ හඬින් හිනාහුණා.  
ඒ එක්ක ම සිනාසෙන දැස් ඇති ආදි දැසින් හා දෙනෙලින් සිනාසෙමින් මා ඉදිරියේ පෙනී හිටියා. මුං ටික මට රැන් එකක් දෙන්න හදලා තියෙන්නේ. ආදි දෙසට යොමුව තිබූ මගේ අවධානය එක්වරම වෙනතකට යොමු කළ මා,  
“නිරෝෂන් උඹලට ඕනෙ වෙලාවක වරෙල්ලා, මම යනවා ඔරිස් එකට”  
“ඒයි... ආදි උඹට තරහා ගියා ද?”  
“නෑ... තරහා ආවා, උඹලා මට රැන් කළාට කමක් නෑ... ඒත්... ආදිගේ උඹලට එකතු වෙලානේ. මම කොච්චර ආසවෙන් ද ආවේ එයා බලන්න. එයාට හරි සතුටු ඇති මාව මඩවපු එකට.”  
“මටවත් සිනා ගත නොහැකි අයුරින් මට තරහා ගියා. ආදි බියපත් දැසින් මං දිහා බලන් ඉන්නවා මං ඇස් කොණින් දක්කා. මට දුකක් ඇති වුණේ ඒක ගණනකට නොගෙන මං මගේ ඊසල්ස් බලන්න ඔරිස් එකට ගියා.”  
“මං සියළු විෂයන් සඳහා ‘ඒ’ සාමාර්ථ අරං තිබුණා. ඉස්කෝලෙ හොඳම ප්‍රතිඵල මගේ. ආදි ‘ඒ’ සාමාර්ථ දෙකකුත්. ‘බී’ සාමාර්ථයකුත්. ‘සී’ සාමාර්ථයකුත් ලබාගෙන සිටියා. සමහර විට එයාට කැමිපස් යාමට පුළුවන් වේදයි සැකයකුත් මගේ හිතේ ඇති වුණා.

හැවත හමුවෙමු



ගල්පි කලාපීය රටවලින් 241176 ක් ද ගෙන එන ලදී.

විවිධ හේතූන් මත ලෝකයේ බහුලවම මෙහෙයුම් කරන වරායයන් අතරින් පළමු තැන ගන්නා සිංගප්පූරු වරායට ඉන්දියාවේ නැගෙනහිර වෙරළෙහි වරායවල සිට ද බහුලව යවනු ලැබේ. එමතු නොව ඉන්දියාවේ තුන්තුණුවිය වරාය ද සංවර්ධනය කිරීමට සිංගප්පූරු වරායට හාච්ඡාද ඇත. මෙම තත්වය යටතේ සිංගප්පූරු වරාය සමඟ වරාය කටයුතු සම්බන්ධව සහයෝගීතා ගිවිසුමකට බැඳීමට සුදුසු කාලය පැමිණ ඇති බැව් සමුද්‍රික කේන්ද්‍රයේ විද්වතුන්ගේ මතය වේ.

ඉන්දියාවේ ප්‍රධාන වරායවල් ලෙස සැලකෙන වරායයන් 12ක් ඇති අතර එයින් 6ක් නැගෙනහිර මුහුදු තීරයේ ද 6ක් බටහිර වෙරළෙහි ද පිහිටා ඇත. ඉන්දියාවේ අරමුණ වන්නේ වෙන්නායි වරාය හා බටහිර වෙරළෙහි බොම්බායට මඳක් උතුරින් පිහිටි නව සීවා වරාය බහුලව මෙහෙයවන කේන්ද්‍රීය වරායක් බවට පත්කොට සමුද්‍රික කටයුතු වලට ආධිපත්‍ය තමාවෙත පවරා ගැනීමටය.

විවෘත ආර්ථික ක්‍රමයක් සමඟ කාරුණ්‍යයට පත් ආර්ථික රටාව 1970 දශකයේ පැවති තත්වයට වඩා හත්පසින්ම වෙනස් තත්වයක් ඉන්දියානු වරාය කේන්ද්‍රයට අවතීර්ණ විය.

බුබායි වරාය සියළුම පහසුකම් ඇති බහුල ධාරිතාවය නිතරම වැඩි වරාය පාවිච්චි කරන්නන්ගේ අවශ්‍යතාවයන්ට වඩාත් ක්‍රියාකාරන වරායක් ලෙස වරාය පරිහරණය කරන්නන් විශ්වාසයක් ඇති කරගෙන ඇති හෙයින් එයට බහුල ඇද ගැනීමක් ශක්තිමය වැඩි වී ඇත. එම වරායේ ආදායම හා ලාභ වරාය දියුණු කිරීම සඳහා යොදවීමට ඉඩ දී ඇත. 'එඩන්' වරාය ප්‍රධාන බටහිර නැව් මාර්ගයට කිලෝමීටර් 4ක් දුරින් පිහිටා ඇති අතර එහි සිට යුරෝපා රටවලට යාත්‍රා කිරීමට දින 9ක් ගතවේ. සිංගප්පූරුවට යාත්‍රා කිරීමට දින 07ක් ගත වේ. මෙම තත්වය යටතේ එම වරායයන් අනාගතයේ මහා පරිමාණ බහුල පර්යන්තයක් බවට පරිවර්තනය වන බව කාගෙන පිළිගැනීමකි. මෙහි වරාය පාවිච්චිකරන්නන් හට පහසුකම් රැසක් ඇති අතර යාත්‍රා නැංගුම් ගත කිරීම සඳහා ප්‍රමුඛතා ක්‍රියාමාර්ග නිසාත් ගාස්තු ක්‍රමය නිසාත් එයට යාත්‍රා ඇද ගැනීමේ ශක්තිය වැඩි වී ඇත. මෙය කොළඹ වරායට අතිශයින්ම වන්නේ එම වරායේ සංවර්ධනය සඳහා සිංගප්පූරු වරාය අධිකාරිය හා රටක ඇති නිසාත්, ඉන්දියාවේ බටහිර වෙරළින් බහුල

බවක් එහි සංවර්ධන වැඩ කටයුතු සඳහා ලැබුණු සියළුම විදේශ ණය මුදල් පියවා දැමීමට වරාය අධිකාරියට හැකි වීමත්ය. එපමණක් නොව ලංකා රජයෙහි භාණ්ඩාගාරයට වැඩි වාර්ෂිකව විශේෂ මුදල් ප්‍රමාණයක් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය මගින් ලබා දෙන බවය. ගාල්ල හා ත්‍රිකුණාමලය වරායයන්හි පාඩු මනා දමා 1999 වර්ෂයේ සිට එම වරායයන් ද ලාභ ලබන වරායයන් බවට පරිවර්තනය කර ඇති බවය. කොළඹ වරාය අනෙක් වරායයන් මෙන් නොව ජාතිකයේ ජීවනාලිය වනු ලැබූ රජයේ මාර්ගය බව සිහි තබා ගත යුතුය.

Table with 4 columns: වර්ෂය (Year), සංඛ්‍යාව (TEUs), ගැඹුර (මීටර්) (Draft (Mtrs)), දිග (මීටර්) (Length (Mtrs)). Rows show data for 2001-06, 2006-10, 2010-15, and 2015-20.

වරායයන්හි ඇති පරිගණක භාවිතයෙන් මතු වූ දියුණුව මෙන්ම කොළඹ වරායට මුහුණ දීමට සිදුවන අනෙක් අතිශයින්ම වන්නේ දිනෙන් දින විශාල වන නැව් වලට කාර්යක්ෂම සේවාවක් ලබා දීමය. මෑතක් වනතුරු කොළඹ වරායේ මෙහෙයවීම කළ හැකිව තිබුණේ නැවෙහි හරස් අතට බව 16ක් හෝ ඊට අඩු සංඛ්‍යාවක් තිබුණොත් පමණි. එයට හේතු වූයේ ගැන්ට්‍රි දොබ්කර වල තිරස්බාහුව දික්ව ඇත්තේ එම ප්‍රමාණයට පමණක් වීමය. 'රෙජනා එන්ජි' නැව් දැනට ලෝකයේ ඇති විශාලතම බහුල

බවක් එහි සංවර්ධන වැඩ කටයුතු සඳහා ලැබුණු සියළුම විදේශ ණය මුදල් පියවා දැමීමට වරාය අධිකාරියට හැකි වීමත්ය. එපමණක් නොව ලංකා රජයෙහි භාණ්ඩාගාරයට වැඩි වාර්ෂිකව විශේෂ මුදල් ප්‍රමාණයක් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය මගින් ලබා දෙන බවය. ගාල්ල හා ත්‍රිකුණාමලය වරායයන්හි පාඩු මනා දමා 1999 වර්ෂයේ සිට එම වරායයන් ද ලාභ ලබන වරායයන් බවට පරිවර්තනය කර ඇති බවය. කොළඹ වරාය අනෙක් වරායයන් මෙන් නොව ජාතිකයේ ජීවනාලිය වනු ලැබූ රජයේ මාර්ගය බව සිහි තබා ගත යුතුය.

Table with 4 columns: වර්ෂය (Year), සංඛ්‍යාව (TEUs), ගැඹුර (මීටර්) (Draft (Mtrs)), දිග (මීටර්) (Length (Mtrs)). Rows show data for 2001-06, 2006-10, 2010-15, and 2015-20.

(01 වගුව)

නැව්වලට එකවර අඩි 20 බහු 6000ක් ගෙන යා හැකි අතර තිරස් අතට නැගීමට කොට ඇති බහුල සංඛ්‍යාව 17ක් වේ. ඒ අනුව අපට මෙහෙයවිය හැකිව තිබුණේ බහුල ජේල් 16ක් පමණි. ඉතිරි බහුල ජේල් මෙහෙයවීමට නැව් හරවා නැවත නැංගුම් ගත කළ යුතු විය. එය නැවට හෝ වරායට වාසිදායක බවට ප්‍රමාණයක් එම වරායට එම නැව් තත්වයකට නොවේ. මෙම තත්වයට මුහුණ දීමට ගැන්ට්‍රි දොබ්කර 06ක් තිරස් බාහු දැනටමත් හරස් අතට අඩුකර ඇති බහු 18ක් මෙහෙයවීමට පහසුවන අයුරින් දික්කොට ඇත.

මෙවැනි අපහසුකම් කොළඹ වරායට මුහුණ දීමට සිදු වන්නේ දැනටමත් බහු 8000ක් එක්වර ගෙන යා හැකි බහු නැව් නැතිමට නැව් අධිකාරීවරුන් කටයුතු යොදා ඇති බැවිණි.

වර්ෂ 2000දී සකස් කරන ලද ආසියානු සංවර්ධන බැංකු වාර්තාවක් අනුව වර්ෂ 2020 වන විට ලෝකයේ ප්‍රධාන නැව් මාර්ග වල යාත්‍රා වෙතැයි සලකනු ලබන බහු නැව්වල ධාරිතා පිළිබඳ විස්තර 01 වගුවෙන් දක්වේ.

පැනමා ඇලෙසි, වෑන් දොරට් පුළුල් කළ විට බහු 15,000ක් එකවර ගෙන යා හැකි 'නීව් පැනමා' නැව් බහු යාත්‍රා බිහි වනු ඇතැයි විශ්වාස කරන අතර, මලක්කා සමුද්‍ර සන්ධිය හරහා පහසුවෙන් යාත්‍රා කළ හැකි, බහු 18,000 එක්වර ගෙන යා හැකි 'මලක්කා මැක්ස්' නැව් යාත්‍රා ද නුදුරු අනාගතයේදී බිහිවනු ඇතැයි විශේෂඥ මතය වී ඇත. මෙම විශාල බහු නැව් වර්ෂ 2020දී මහ පරිමාණයේ කේන්ද්‍රීය ප්‍රතිඅපනයන වරායවල් කිහිපයකට පමණක් අත්විසන් දැනටමත් පත් වී ඇත. වරායේ ඇති යන්ත්‍රෝපකරණ එහා මෙහා යාම ද, එම යන්ත්‍රවල පිරිවීම ද වැඩිකා උපයෝගී කරගනිමින් දැන ගැනීමට හැකිවන උපකරණ ද දැනටමත් බුබායි වරායෙහි පවී කර ඇත. තෙද්දලන්ත රොටර්ඩැම් යුරෝපා

කරනු ලබන ප්‍රසිද්ධ දෙයකි. කෙසේ වෙතත් බොහෝ වරායවල් අය කිරීම කරන්නේ තම වරායයන් කරා බහු බහු යාත්‍රා ඇද ගැනීම සඳහා බහු නැව් මෙහෙයවන නැව් සමාගම සමඟ ගිවිසුමක් ඇතිකර අපට නැව් හරවා නැවත නැංගුම් ගත කළ යුතු විය. එය නැවට හෝ වරායට වාසිදායක බවට ප්‍රමාණයක් එම වරායට එම නැව් සමාගම විසින් ගෙන ආ යුතු අතර ඒ සඳහා වරාය පහසුකම් හා ගාස්තු සහන ද ලබා දේ.

කොළඹ වරායේ පාලන අධිකාරිය ද මෙවැනි පහසුකම් ලබා දීමට සේවා ගිවිසුමක් සකස් කර ඇති අතර නුදුරු අනාගතයේදී එය ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු යොදා ඇත.

ඉන්දියානු වරාය වල මෙන් නොව කොළඹ වරාය ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය මගින් වර්ෂ 1979 සිට පාලනය වන කාලය තුළදී මහ පරිමාණ වැඩි වර්ෂක වරායේ කොමිෂාරිවීම හේතුවෙන් කොළඹ වරාය දියුණු හා විශ්වාසදායක වරායක් බව නැව් ගිමියෝ සලකති. එමෙන්ම බහු මෙහෙයුම් යන්ත්‍ර හොඳ ක්‍රියාකාරී තත්වයක පවත්වාගෙන යාම ද කොළඹ වරායෙහි දියුණුව සඳහා හේතු වූ තවත් වැදගත් කරුණකි.

වරායකින් යාත්‍රා ගිමියන් බලාපොරොත්තු වන අනෙකුත් පහසුකම් අතර, ඉන්ධන, වතුර, ආහාරපාන, නැව් අපහසුකම් සඳහා තාවකාලිකාංගය යන ආදිය ද වේ. ඉන්ධන මිල අධිකවීම, අපහසුකම් සඳහා තාවකාලිකාංගය අල්ප වීම වැනි හේතු නිසා යාත්‍රා වෙතත් රටවල් කරා ඇදී යාම අප රටට බලවත් පාඩුවකි. මෙම පහසුකම් වැඩි දියුණු කළහොත් ශ්‍රී ලංකාවට අවශ්‍ය විදේශ විනිමය ලබා ගත හැකි මාර්ගයක් විවෘත වෙනවා කියැවේ. එවිට ශ්‍රී ලංකාව සමුද්‍රික මධ්‍යස්ථානයක් බවට පරිවර්තනය වීමේ ඉඩ ප්‍රස්ථා ඇතිවනු ඇත.

කොළඹ වරායෙහි අනාගතය දියුණු තත්වයකට ගෙන ඒම සඳහා ගත හැකි ක්‍රියා මාර්ග බොහෝ වේ. පහත දක්වා ඇති අභියෝග ජය ගැනීම සඳහා සැලසුමක් සකස් කොට ක්‍රියාත්මක කිරීම ඒ සඳහා ඇති ඒකායන මාර්ගය වේ.

ආසියානු සංවර්ධන බැංකුව මගින් ඒ සඳහා නිර්දේශ කොට ඇති යෝජනා අතර පහතින් දක්වා ඇති යෝජනා වැදගත් වේ.

දැනට තව කාණ්ඩය අනුව සාදා ඇති ගැන්ට්‍රි දොබ්කර, කොළඹ වරායෙහි වර්ෂ කීපයකට පෙර සවිහර ඇති දොබ්කර වලට වඩා වේගවත් වේ. ඒ නිසා පැරණි ගැන්ට්‍රි දොබ්කර ඉවත් කොට ඒවා පෝෂක නැව් සඳහා සකසා ඇති නැංගුම් පොලවල්වල සවි කොට වේගවත් නව ගැන්ට්‍රි දොබ්කර කිහිපයක් ජය බවට පරිවර්තනය කිරීම.

මෙහෙයුම් වල කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි වන්නේ අංගනෙහි කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිවූන තරමටය. එම නිසා අංගනෙහි ඉඩ කඩ ලබා ගැනීම උදෙසා අනවශ්‍ය ගොඩනැගිලි, සමහර කටයුතු බහුලව පර්යන්තයෙන් හෝ වරායෙන් පිටතට ගෙන යාම මගින් නැව් සිට අංගනයට, අංගනයේ සිට නැවටත් බහුල මෙහෙයවීමේ

වේගය වැඩි කර ගැනීම.

දැනට ඇති වෘත්තීය මට්ටමින් යන්ත්‍ර බොහොමයක් පැරණි ඒවා වන අතර ඒවායින් අංගනෙහි අඩුක් කළ හැක්කේ බහු 3ක උසක් දක්වා සීමිත බහු සංඛ්‍යාවක් පමණි. ඒවා පෝෂක නැව් සඳහා ඇති අංගනවල මාරුකොට බහු වැඩි සංඛ්‍යාවක් අංගනෙහි අඩුකළ හැකි යන්ත්‍ර සවි කිරීම

අනාගතයෙහි බහු අඩුකිරීමේ සැලසුම් කාර්යක්ෂමතාවයක් ලබා ගැනීමට වෙනස් කිරීම, දැනට ප්‍රසිද්ධ මුළුර් ගාස්තු ක්‍රියාකරුවන් හා කම්කරුවන් යොදවීම, සමාලෝචනයකට ලක්කොට සේවා ක්‍රමය වෙනස් කිරීම.

වරාය පාවිච්චි කරන නැව් සමාගම් සමඟ මුහුණ දීමට අවශ්‍යතා කවරේදී සීමිත බලා ඒ අනුව වරාය ගැඹුර, එලදායිතාව වැඩි කිරීමට පියවර ගැනීම

'එස්එල්' සමාගම වර්ෂ 2003 වන විට වැඩ නිමවා බහුල මෙහෙයවීම දියුණු කළ විට ජය බහුල පර්යන්තය, හා එලියබෙන් රැජින පාලම පර්යන්තය අතර බහු නුවම්වැනු කටයුතු වැඩිවන හෙයින් මාර්ග සහරකින් යුතු විශාල මාර්ග පද්ධතියක් වරාය තුළ ඇති කිරීම, වරාය පුළුල් කිරීම සඳහා අනවශ්‍ය ගොඩනැගිලි ඉවත්කොට ඒවා වරායේ පිටත ස්ථාන වලට ගෙන යාම.

වරායෙහි දියුණුව අපේක්ෂා කරන වරායෙහි හා අනෙකුත් විද්වතුන් නිර්දේශ කර ඇති යෝජනා අතර පහතින් ඇති යෝජනා වැදගත් වේ.

වරායෙහි කටයුතු සඳහා උපයෝගී දීම සඳහා විද්වත් මණ්ඩලයක් පත් කිරීම.

වරායට තදින් බලපාන කලාපයෙහි වරායයන් අතර ඇති තරඟකාරී තත්වයට මුහුණ දීමට වෙළඳ කොට්ඨාසයක් පිහිටුවීම හා ඉන්දියානු අර්ධද්වීපයෙහි වරායයන් මෙළඳ කටයුතු සොයා බලා වාර්තා කිරීමට, ඉන්දියාවේ වරාය කාර්යාලයක් පිහිටුවීම හෝ වරාය නියෝජිතයෙකු ස්ථිර වශයෙන් ඒ සඳහා පත් කිරීම.

පැසිපික් කලාපයේ, ඕස්ට්‍රේලියාව හා නැගෙනහිර අප්‍රිකාවේ වරායවල් හා අපනයනකරුවන් සමඟ වෙළඳ සම්බන්ධතා පවත්වා එම රටවල බහුලව නැව්බඩු කොළඹ වරාය හරහා ප්‍රතිඅපනයන ගත කෙරීම.

වරාය ගාස්තු, කලාපයේ වෙනත් වරායන් සමඟ සංකේතනය කර ඉතා ලිහිල් ගාස්තු ක්‍රමයක් නැව්කරුවන්ට පහසුවන අන්දමින් ඇති කිරීම.

හම්බන්තොට වරාය වෙබ්සරක් ඇතුළත ඉදිකිරීම සඳහා වඩා පියවර ගැනීම, මුලදී එම වරාය නැව්වලට ඉන්ධන, අපහසුකම් සඳහා කටයුතු වැනි පහසුකම් සලස්වා පසුව මහ පරිමාණ කේන්ද්‍ර වරායක් බවට පරිවර්තනය කිරීම. ප්‍රතිඅපනයන නැව් බඩු ඒකාබද්ධ කිරීමේ කටයුතු හා බැඳුණු නැව්බඩු වල අගය වැඩි කිරීමේ කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය ඉඩම් වරාය පෙදෙසින්ම පහසුවෙන් ලබාගත හැකි නිසා එම කටයුතු දියුණු කිරීම පහසුවනු ඇත. තව ද එවැනි වරායකින් දක්ෂිණ ලංකාවේ මහජනතාවට මෙන්ම රටට ද සෞභාග්‍යය ලබාදෙනු ඇත.

# අභියෝග නැවුම් අරමුණු කරා යමු

ලංකා වරාය

අධිකාරිය ආරම්භ වී මේ ගෙවී යන්නේ 28 වැනි වසරයි. අනාගත අභියෝගයන්ට මුහුණ දීමේ සමුද්‍රික කලාපයේ 'කේන්ද්‍රීය වරායක' ලෙසින් කටයුතු කරමින් කොළඹ වරාය ප්‍රමුඛ ශ්‍රී ලාංකේය වරායයන් වරාය පරිහරණය කරන්නන් හට අවැසි සේවාවන් සැපයීමට කටයුතු කළ යුතුය. අපි මෙලා සුවිශේෂී ප්‍රාදේශීයකින් හෙබි වැසියන් බව ද තුටින් සිහිපත් කරන්නෙමු.

එනමුදු ඉන්දියානු සාගර මධ්‍යයෙන් නැව් ගමන් මාර්ග වලට කිට්ටුවෙන් 'කේන්ද්‍රීය ලෙස ඇති කොළඹ වරායෙහි පිහිටීම, තවදුරටත් අපගේ වාසියට හේතුවන කරුණක් වේද යන්න අවධානයට ගතයුතු තත්වයකට අපි අද එළඹ සිටින්නෙමු.

වන්නට විය. එහි සියළුම ප්‍රධාන වරායයන් ලාභ ලබන්නට වූ අතර එම මුදල් වරාය සංවර්ධන හා වාණිජ කටයුතු සඳහා යොදවීමට ඉන්දියානු රජය පියවර ගන්නා ලදී.

බහුල වෙත යාමට පහසුවන අයුරින් ඉන්දියාවේ දුම්රිය හා මහාමාර්ග පද්ධතිය දියුණු කිරීමට පියවර ගැනීමත් මෙම මාර්ග පද්ධති බෙලාදේශය හා යා කිරීමත් ආදියෙන් නැව්බඩු ප්‍රවාහනය පහසු කිරීමට ඉන්දියාව පියවර ගෙන ඇත. මෙවැනි මහා මාර්ග පද්ධතියක් නිසා රට තුළ බිහිවන අපනයන නැව්බඩු පහසුවෙන් වෙනත් රටකට යැවිය හැකි වරායකට ප්‍රවාහනය කිරීමට එමගින් අපනයනකරුවන්ට හැකි වේ.

කොළඹ වරායට අභියෝගයක් ගෙන දෙන මැද පෙරදිග වරායයන් අතර ඕමානයෙහි අළුතින් බිහි කළ 'සලාලා' වරායත්, එක්සත් ආරාබි එමීර් රාජ්‍යයෙහි 'ඩුබායි' වරායත්, යේමනයෙහි 'ජේඩ්' වරායත් දක්වියහැක.

1998 වර්ෂයේදී කොළඹ වරායට වැඩිම බහුල සංඛ්‍යාවක් ගෙන ආ මර්කස්/සිලැන්ඩ් නැව් සමාගම මුහුණට අගය 30% ක් නොවූවත් ඇති සලාලා වරායට කොළඹදී මෙහෙය වූ බහුල සංඛ්‍යාවෙන් 67%ක් බහුල ප්‍රතිශතයක් කොළඹින් ඉවත් කොට එම වරායට ගෙන යාම ආරම්භ කෙරිණි. කෙසේ වෙතත් සීම්/ගෝල්ඩ්ස්ටාර් හා එවිර්ග්/යුනිග 'ලොරි' යන නැව් සමාගම් වැඩිපුර බහුල විවර්තනයක් හා සිංගප්පූරුවේ සිට ගෙන ආ නිසා අඩු වූ බහුල ප්‍රමාණය මේ ප්‍රමාණයකින් මග හරවා ගැනීමට කොළඹ වරායට හැකි

පහසුවෙන් ඇද ගැනීමට ශක්තියක් එම වරායේ ඇති නිසාත්ය.

ඉහත දක්වා ඇති පරිදි වරායයන් අතර ඇති තරඟකාරී තත්වයන්ට මුහුණ දීමට වරායයන් පොද්ගලිකරණය කිරීමට ප්‍රවණතාවයක් ඇති බව පැහැදිලිය. පැරණි එලියබෙන් රජයේ පාලම හෙවත් නූතනSAGT පර්යන්තය සහ යෝජිත කොළඹ වරාය පුළුල් කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය කොළඹ වරාය මේ තත්වයක් ජයගැනීමට දරන පරිශ්‍රමයක් ලෙස දක්විය හැක.

වරාය පොද්ගලිකරණයෙහි ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ වරායෙහි වියදම් සඳහා රජයෙන් වැය වෙන මුදල් අවම කර ගැනීම, කළමනාකරණ හැකියාවන් ඉහළ තත්වයකට ගෙන ඒම මෙහෙයුම් කාර්යක්ෂමතාව වර්ධනය කිරීම, එලදායිතාවය හා මෙහෙයුම් සේවා තත්වය ඉතා උසස් තත්වයකට ගෙන ඒම යන කරුණුය.

කෙසේ වෙතත් 1992 පලකරන ලද එක්සත් ජාතීන්ගේ සංවිධානය වාර්තාවක් අනුව පොද්ගලිකරණයේ ප්‍රධාන අරමුණ හැකි තරම් ලාභ ලබා ගැනීම යන මතය මත පිහිටා ක්‍රියා කිරීම නිසා එකාධිකාරී තත්වයක් ඇති වී වරාය පාවිච්චි කරන්නන් කීප දෙනෙකු කෙරෙහි පමණක් ප්‍රමුඛතා මට්ටමින් පක්ෂපාති ක්‍රියා කිරීමේ ප්‍රවණතාවයක් ඇති වන බවය.

මෙහිදී කොළඹ වරාය සම්බන්ධයෙන් අප මතක තබා ගත යුතු කරුණු වන්නේ වරාය අධිකාරිය ආරම්භ වූ 1979 වර්ෂයේ සිටම එය ලාභදායී ආයතනයක් පවතින

තත්වය දැක බලා ගැනීමට හැකියාවක් ලැබී ඇත. සිංගප්පූරුව, තොංකො හා බුබායි වරායයන් මේ පිළිබඳ ඉතා දියුණු තත්වයකට දැනටමත් පත් වී ඇත. වරායේ ඇති යන්ත්‍රෝපකරණ එහා මෙහා යාම ද, එම යන්ත්‍රවල පිරිවීම ද වැඩිකා උපයෝගී කරගනිමින් දැන ගැනීමට හැකිවන උපකරණ ද දැනටමත් බුබායි වරායෙහි පවී කර ඇත. තෙද්දලන්ත රොටර්ඩැම් යුරෝපා

**වරායකින් යාත්‍රා ගිමියන් බලාපොරොත්තු වන පහසුකම් අතර, ඉන්ධන, වතුර, ආහාරපාන, නැව් අපහසුකම් සඳහා තාවකාලිකාංගය යන ආදිය ද වේ. ඉන්ධන මිල අධිකවීම, අපහසුකම් සඳහා තාවකාලිකාංගය අල්ප වීම වැනි හේතු නිසා යාත්‍රා වෙතත් රටවල් කරා ඇදී යාම අප රටට බලවත් පාඩුවකි. මෙම පහසුකම් වැඩි දියුණු කළහොත් ශ්‍රී ලංකාවට අවශ්‍ය විදේශ විනිමය ලබා ගත හැකි මාර්ගයක් විවෘත වෙනවා කියැවේ. එවිට ශ්‍රී ලංකාව සමුද්‍රික මධ්‍යස්ථානයක් බවට පරිවර්තනය වීමේ ඉඩ ප්‍රස්ථා ඇතිවනු ඇත.**

මෙහෙයුම් වල කාර්යක්ෂමතාවය වැඩි වන්නේ අංගනෙහි කාර්යක්ෂමතාවය වැඩිවූන තරමටය. එම නිසා අංගනෙහි ඉඩ කඩ ලබා ගැනීම උදෙසා අනවශ්‍ය ගොඩනැගිලි, සමහර කටයුතු බහුලව පර්යන්තයෙන් හෝ වරායෙන් පිටතට ගෙන යාම මගින් නැව් සිට අංගනයට, අංගනයේ සිට නැවටත් බහුල මෙහෙයවීමේ

පොද්ගලිකරණ මත මිනිසා ඉටු කරන දුග මෙහෙය "යේවය" ය යනු වෙනස් තල නොහැකි සිද්ධාන්තයකි. - කාර්ලයින්

විශේෂ ස්තූතිය (ඩබ්ලිව්. ගජපතිගේ චන්ද්‍රිකා මහතා (කළමනාකරු සංඛ්‍යාලේඛන)

සඟය උපුල් ගුරුසේන





87 වසරේදී ජාතික දැල්පන්දු පිරිසට අවතීර්ණ වූ ඇය එම වසරේ ශ්‍රී ලංකා ජාතික දැල්පන්දු හිතපිළි ක්‍රීඩිකාවක් බවට පත්වුණා. එම වසරේ පැවති හත්වන ලෝක ශූරතා තරඟාවලියෙන් ඇයට පෙරලිකාර ජගත් ක්‍රීඩා දිවිය ඇරඹුණා. එම ගමනේදී පළමු විජයග්‍රහණය 2 වන ආසියාතික ශූරතාව ඉන්දියාවේ දී 1990 දී වාර්තා කරන්නට දීප්තිගේ වේගවත් ක්‍රීඩා ශෛලිය දායක වුණා. 91 දී පැවති අටවන ලෝක ශූරතා සහ 93 දී තෙවන ආසියාතික ශූරතා තරඟාවලි හරහා ජගත් දැල්පන්දු පිරිසේ තමන් ශූරියක් බව ඇය ඔප්පු කළා. 1995 දී ඇය ශ්‍රී ලංකා පිලේ නායිකාව බවට පත්වෙමින් 9 වන ලෝක ශූරතාව සඳහා එංගලන්තයේදී ජගත් දැල්පන්දු පිරිසට අහියෝග කරමින් මුළු ලෝකයෙන්ම ශ්‍රී ලංකාව 15 වන ස්ථානයට ඔසවා තැබුවා. ඇය දෙවන වරටත් 1997 දී ආසියාතික දැල්පන්දු ශූරතාව සිංගප්පූරුවේදී ශ්‍රී ලංකාවට ගෙන ඒමට තම ක්‍රීඩා ශක්තිය වැය කළා. දශකයකදී ශ්‍රී ලංකාව ලැබූ ඉහලම ජයග්‍රහණ දෙකේදීම ඇය ශ්‍රී ලංකා දැල්පන්දු පිලේ ප්‍රබලතම ක්‍රීඩිකාවක් වීම දෙවෙනි විසින් ඇය ලැබූ වාසනාවක් හොඳ උත්සාහය කැපවීම බාධක මැදිහත් අභිතව මුහුණදීමට ඇය සතු ජව ශක්තියෙන් ලැබූ ආශීර්වාදයකි.

නමින් දීප්ති අල්විස් නම්වූ ඇය අද ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ දැල්පන්දු පුහුණුකාරිණිය සහ දැල්පන්දු ලේකම් තනතුර හොබවයි. ලියක මගිම වෙනුවෙන් අපි ඇ සමගින් කථාබහ කළා.

**ඔබ ක්‍රීඩාවට අවතීර්ණ වූ ආකාරය දෙස ආපසු හැරී බැලුවොත්..**

ඔව්, මම ඇත්තටම සන්නේෂ වෙනවා. මම පාසැල් ගියේ අනුරාධපුර ස්වර්ණමාලි බාලිකා විද්‍යාලයට. අවු. 13 දී මම දැල්පන්දු ක්‍රීඩාවට යොමුවුණා. පිටලියද්ද ගුරුතුමිය තමයි මට දැල්පන්දු ක්‍රීඩාවේ 'මුල් අකුරු' කියවෙවි. එතැනින් ඇරඹූ මගේ ක්‍රීඩා දිවිය මගේ ජීවිතයට ආශීර්වාදයක් වුණා. අ.පො.ස. (සා.පො.) (උ.පො.) විභාග කරපු මම ක්‍රීඩාවට තිබුණු ආශාව නිසාම 1983 වසරේ ජාතික තරුණ සේවා සභාවේ ක්‍රීඩා පුහුණුව සඳහා ඉල්ලුම් කර සම්බන්ධ වුණා. මගේ ක්‍රීඩා දිවියේ සන්ධිස්ථානය වූනේ මේ කාලය තමා.

දිවංගත ලලිත් ඇතුලත්මුදලි මහතාගේ අනුමැතිය යටතේ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට ක්‍රීඩිකාවන් බඳවා ගැනීමේදී මටත් අවස්ථාව ලැබුණා. එතැන් සිට (1986) අද දක්වා මම වරාය අධිකාරියේ සේවය කරනවා. වරාය අධිකාරියේ දැල්පන්දු සහ වොලිබෝල් කණ්ඩායම්වල ක්‍රීඩා කරන ගමන් දැල්පන්දු වගේම අත්පන්දු

ජාතික සංවිනයට ඇතුල්වීමට ලැබීම මට මහත් සතුටක්. නමුත් මම වොලිබෝල් වලින් ඉදිරියට ගියේ නැත්තේ දැල්පන්දු ක්‍රීඩාවට හොඳින් කාලය යොදවලා ඉදිරියට යන්න ඕන නිසා. යසා රාමවන්ද මහත්මිය තමයි තරුණ සේවා සභාවේ මගේ දැල්පන්දු පුහුණුකාරිය වුනේ. 1987 වසරේ දැල්පන්දු ජාතික සංවිනයේ අවුරුදු 19 ක ක්‍රීඩිකාවක් වූ මම ජාතික කණ්ඩායම නියෝජනය කරමින් ස්කොට්ලන්තයේ ලෝක කුසලාන තරඟාවලියට සහභාගි වුණා. 1995 - 96 වසරේ ජාතික කණ්ඩායම් නායිකාව වීම අනුරාධපුරයෙන් ආපු මට ලොකු අහියෝග

තීරණ වලට එළඹියේ නැහැ. නමුත් සමහර තැන්වලදී එය හරියටම සිදු නොවූ නිසා තමයි මම හිතන්නේ අර්බුදය ඇතිවුණේ. වරාය අධිකාරිය දැල්පන්දු කණ්ඩායම මේ වනතුරු විවිධ ජයග්‍රහණ ලබාගන්නා තවදුරටත් අළුත් කණ්ඩායමක් යටතේ හෝ ඒ තත්වය ලබාගත හැකි බැව් පුහුණුකරුවෙකු ලෙසින් මම දකිනවා. දුෂ්කර පළාත්වල සිට ජාතික තලයේ ක්‍රීඩාවට පැමිණි ක්‍රීඩිකාවන් හට මෙම ආයතනයේ රැකියා අවස්ථා ලබාදී ඔවුන්ගේ ක්‍රීඩා කොලලය වරාය වෙනුවෙන් යොදාගැනීම මෙහිදී කළ හැකි ඉතාමත් කාලෝචිත කටයුත්තක්.

**දැල්පන්දු පිල සහභාගි වූ මැලේසියානු තරඟාවලියට පුහුණුකරු ලෙසින් ඔබ සහභාගි වූයේ නැහැ?**

ඔව්. එතැන සිදුවූ සිදුවීම් මම දකින්නේ විනය පිරිහීමක් ලෙසින්. ක්‍රීඩාවේදී විනය අත්‍යාවශ්‍යයි. නමුත් මෙතැනදී අදාල තරඟය



# දැල්පන්දු පිරිසේ දිගු ගමනක් ගිය දීප්ති.....

යක්. නමුත් මම ඒ අහියෝගය ජයගන්නා. අද ඔබ වරාය අධිකාරියේ දැල්පන්දු පුහුණුකාරිය... නමුත් ඇතමුත් පවසනවා වරාය අධිකාරියේ දැල්පන්දු ක්‍රීඩාවේ අවගමනයට පුහුණුකාරියක් වගකිව යුතු බව..

නැහැ. මම ඊට එකඟ වන්නේ නැහැ. පුහුණුකාරියක් විදියට මාව පත් කළේ 2000 වසරේ. ඉන්පසු මාස 6 කට පස්සේ පළමු වතාවට හැටන් නැප්පල් කණ්ඩායම පරදා ජය ලැබීමට අපිට හැකිවුණා. ඒ මම පුහුණුකරු ලෙසින් පත්වීමෙන් පසු ලැබූ ජයග්‍රහණයක්. එය මමත්, ක්‍රීඩා කණ්ඩායමත් වරාය අධිකාරියත් ලබාගත් ජයග්‍රහණයක් ලෙසින් මම දකින්නේ.....

ඒ නිසා මම ඔබ පැවසූ කාරණාව බැහැර කරනවා. විශේෂයෙන්ම නව පුහුණුකාරියක් යටතේ ලබාගත් ජයග්‍රහණය පිළිබඳව එවකට ජාතික පුවත්පත්වල බොහෝම ප්‍රශංසා මුඛයෙන් කතා කර තිබුණා.

**එසේ නම් දැල්පන්දු කණ්ඩායමේ අවගමනයට බලපෑ හේතු සාධක මොනවාද?**

එක මම හිතන්නේ අපේ ක්‍රීඩා පරිපාලනය තුළින් වෙච්ච දෙයක් ලෙසින් තමයි මම දකින්නේ. හැබැයි මමත් මේ පිරිසට අයිතිවෙනවා. ලේකම් හා පුහුණුකරු වශයෙන් මම ඉන්නේ උපරිම හොඳම සාධාරණ තීරණයන් මත. හේතුව ක්‍රීඩාව කියනතේ කැපවීම මත ලබාගන්නා දෙයක්. මමත් දුෂ්කර පළාතකින් මෙතැනට පැමිණි අයෙක්. ඒ සඳහා වූ කැපවීම වෙහෙස මහන්සිය මට අමුතුවෙන් කියාදීමට ඕන නෑ. ජාතික තලයේ පුහුණුකරුවෙකු ලෙස මම රැඳී සිටින්නේ මම ඒ කරපු කැපවීම නිසා.

ඒ නිසා මම කැමති නැහැ කවදාවත් ක්‍රීඩිකාවක් හැටියට විශේෂ වරප්‍රසාද තුසුදුසු අයට ලබාදීම. මම දැඩි සේ හෙළා දකිනවා. එසේ නොකළොත් එය මම ක්‍රීඩා පරිපාලකයකු ලෙසින් කරන වැරදි දේක් වෙනවා. මම කිසිම අවස්ථාවක වැරදි



සඳහා අදාල ක්‍රීඩිකාවන්ගේ නාමලේඛනය ක්‍රීඩා අමාත්‍යාංශය වෙතට ලැබී තිබුනේ, ඊට වගකිවයුතු නිලධාරීන්ගෙන් නොවෙයි. ක්‍රීඩිකාවන් විසින්ම ව්‍යාජ ලෙස සකස් කළ නාමලේඛනයක්. පුහුණුකරු තනතුර සඳහා පවා වෙනත් ක්‍රීඩිකාවකගේ නමක් යොදාගෙන තිබුණා. මේ තත්වයට වගකිවයුතු ක්‍රීඩිකාවන්ට ඒ පිළිබඳ දැනුවත් කොට ප්‍රථමයෙන්ම ඔවුන් හරිමගට ගත යුතුයි. එසේ නොවුනහොත් එය ඉදිරියට ක්‍රීඩාවට සම්බන්ධ වන ක්‍රීඩිකාවන් ද එය පූර්වාදර්ශයක් කරගනීවි. එවැනි කටයුතු ක්‍රීඩාවට මෙන්ම වරාය අධිකාරියටත් ලොකු හානියක්. මෙවැනි තත්වයන් මැද මට මැලේසියානු සංචාරයට සහභාගි වීමට අවශ්‍ය වූයේ නැහැ. මෙතැන නිවැරදි කිරීමයි මට අවශ්‍ය වූනේ.

**හෙට දවසේ වරායේ දැල්පන්දු ක්‍රීඩාව නංවාලීමට පුහුණුකාරිණිය ලෙසින් ඔබගේ යෝජනා පිළිබඳ කථා කළොත්..**

නව ක්‍රීඩිකාවන්ගෙන් සමන්විත කණ්ඩායමක

අවශ්‍යතාවය අපිට තදින් දනෙනවා. දැන් සිටින ක්‍රීඩිකාවන්ගේ වයස් සීමාවන් හා ක්‍රීඩා කොලලය දෙස බලනවිට දැන් තිබෙන තරඟකාරිත්වය සමඟ ක්‍රීඩාව ඉදිරියට ගෙන යන්න බැහැ. දමයන්ති ජයතිලක ක්‍රීඩිකාව පමණයි, වරාය දැල්පන්දු කණ්ඩායමෙන් අද ජාතික දැල්පන්දු සංවිනයේ කටයුතු කරන්නේ. එම ක්‍රීඩිකාව කැපවීමෙන් ක්‍රීඩා කරන නිසා ඇය සංවිනයේ ඉන්නවා. නමුත් එක් අයකු පමණක් ක්‍රීඩා කිරීමෙන් ක්‍රීඩාවක් දිනන්න බැහැ. සැවොම එකසේ දැක් ලෙස ක්‍රීඩා කළ යුතුයි.

මේ නිසා දැනට ක්‍රීඩා සංවිනයේ සිටින පිට පළාත් වලින් පැමිණි දැක් ක්‍රීඩිකාවන් වරාය අධිකාරියට බඳවාගෙන ඔවුන් ක්‍රීඩා සඳහා පුහුණු කළොත් තව අවුරුදු 10 - 11 ක කාලයක් නොසැලී ජයග්‍රහණය උදෙසා මෙහෙයවීමට පිළිවන්. මෙහිදී ක්‍රීඩාවට ආදරය කරන පිරිසක් කණ්ඩායමට ඇතුලත් කිරීම ඉතාම වැදගත්. මොකද ඇතැම් පිරිස් වරාය වෙනුවෙන් ක්‍රීඩා කිරීමට පැමිණ විවිධ හේතූන් ඉදිරිපත් කර ක්‍රීඩාවෙන් සමුගන්නා කාලවකවානුවක අපි සිටින්නේ.

මම ගැන සඳහන් කරනවා නම් මම තනතුරු හෝ උසස්වීම් පැත්තක තබා ක්‍රීඩාවට යොමුවුනේ. එම නිසා ඉහළ තනතුරකට යන්න තිබූ අවස්ථාව මම ක්‍රීඩාව වෙනුවෙන් කැප කළා. නමුත් මම අද අතරමංවෙලා. මොකද ක්‍රීඩාව කරගෙන යාමට කණ්ඩායමක් නොමැති නිසා.

පුහුණුකරුවෙක් ලෙස මං ජාතික තලයේ උසස්ම විභාගයෙන් ඉහළම සාමාර්ථ ලබා පුහුණුකාරියක ලෙසින් කටයුතු කරමින් ජාතික තලයේ පුහුණුකිරීම් කටයුතු සිදු කළත්, වරාය අධිකාරියේ පුහුණුකාරිණිය ලෙසින් මට පුහුණු කිරීමට ක්‍රීඩිකාවන් නැහැ. නව කණ්ඩායමක් බඳවා ගතහොත් ආයතනයට මගෙන් උපරිම දායකත්වයක් ලබාගැනීමට හැකිවෙනවා.

පුහුණුකාරිණියක් ලෙසින් ඔබේ මතු බලාපොරොත්තු පිළිබඳ කථා කළොත්.

දැනට මම දැල්පන්දු ක්‍රීඩාව සඳහා ජාතික තලයේ කටයුතු කරනවා. ක්‍රීඩිකාවක් වශයෙන්, නායිකාවක් වශයෙන් මේ වනතෙක් පුහුණුකාරිණියක් ලෙසින් ලබා ඇති අත්දැකීම් නිකමිම නිකත් අතරමග දමා ගියොත් එය ක්‍රීඩාවට කරන අපරාධයක් හැටියටයි මම දකින්නේ.

ඒ නිසා කොතරම් ප්‍රශ්න ගැටළු ආවත් ඊට නොබියව මුහුණ දෙමින් පුහුණුකාරිණියක් ලෙසින් මතු පරම්පරාවට මා ලැබූ දැනුම ලබාදීමයි මගේ අභිප්‍රාය. මෙහිදී වරාය අධිකාරිය රාජකාරි නිවාඩු ඇතුළු අවශ්‍ය සියළුම පහසුකම් ලබාදීම පිළිබඳ මම වරාය අධිකාරියට කෘතඥ වෙනවා.

ඉදිරියටත් නව පුහුණුකාරිණියක් ලෙස මගේ දායකත්වය නොඅඩුව ලබාදෙමින් වරාය අධිකාරියේ ජයග්‍රහණය උදෙසා මම ඇපකැප වෙනවා.

මේ වනවිට ඔබේ දියණියක් ක්‍රීඩාවට යොමුවෙලා.

ඔව්, මගේ දියණිය සේමණි අල්විස්. අද ජාතික කණ්ඩායම දැල්පන්දු කණ්ඩායමේ ලාබාලතම ක්‍රීඩිකාවයි. ඇය විශාල විද්‍යාලයේ ඉගෙනුම

## කෘතව

### රසයෙන් ගුණයෙන් අනූන නෙළුම් අල යොදා කෘම මේසයට හැකුවම බරු "සිංහල අවිචාරවක්" හඳුම.

**ලියා එච්චේ**  
කේ. මාලනී පෙරේරා  
සේවා සැපයුම් කොට්ඨාශය.

**හතු සම්බෝලය**

අවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය :-  
හතු ග්‍රෑම් 200 පැකට් 1යි  
වියළි හාල්මැස්සන් ග්‍රෑම් 50යි  
රත්තැණු ග්‍රෑම් 100යි  
තක්කාලි ගෙඩි 1යි  
දෙහි බෑයක්  
ලුණු ස්වල්පයක්  
කැලි මිරිස් පුරවපු මේස හැඳි 1යි  
ගම්මිරිස් කුඩු තේ හැඳි 1/2යි  
පොල්තෙල් අවශ්‍ය තරමට

සාදන ක්‍රමය :-  
පළමුව හතු ටික හීනියට කඩා එයට උතුරන උණුවතුර දමා විනාඩි 5ක් පමණ තැම්බුන පසුව හොඳින් වතුර මිරිකා පසෙකින් තබා ගන්න. පසුව වියළි හාල්මැස්සන් සුද්ද කර හොඳින් සෝදා තෙලෙන් බැඳගන්න. එයත් පසෙකින් තබා පසුව තක්කාලි, රත්තැණු සහ අමුමිරිස් ලියා එයට කැලි මිරිස්, ගම්මිරිස් කුඩු දමා රස අනුව ලුණු ඇඹුල් දමා සකස් කර ගන්න. එයට අපි කලින් පිළියෙල කරගත් හතු සහ බැඳපු හාල්මැස්සන් එකතු කර සම්බෝලය සකසා ගන්න.



### සිංහල අවිචාර

රසයෙන් ගුණයෙන් අනූන නෙළුම් අල යොදා කෘම මේසයට හැකුවම බරු "සිංහල අවිචාරවක්" හඳුම.

නෙළුම් අල ග්‍රෑම් 250 (කෙඳි හැර අගලක කැබලි වලට කපා දිග අතට තීරු කපා ගන්න.)  
කැරට් ග්‍රෑම් 100 (දිග අතට තීරු කපා ගන්න)  
රතුළෑණු ග්‍රෑම් 250  
අමු මිරිස් ග්‍රෑම් 100 (කරල් හරස් අතට තුනට කපා ගන්න)  
අබ, ගම්මිරිස් අවශ්‍ය පමණ  
සුදුළෑණු බික් 5ක්, ඉඟුරු, කුරුඳු පොතු කැබැල්ලක්  
කහකුඩු තේ හැඳි 1 1/2, මිරිස් කුඩු තේ හැඳි 1/2, සීනි තේ හැඳි 1යි.

කහ, විනාකිරි සහ ලුණු වතුර ටිකකට දමා නටවා එළවළු යන්නමින් තම්බා ගන්න. අබ, ගම්මිරිස්, සුදුළෑණු, ඉඟුරු සහ කුරුඳු පොතු ගලේ හොඳින් අඹරා ගන්න. මැටි හාජනයකට සියල්ල දමා හොඳින් මිශ්‍ර කර සුළං නොවදින සේ බෝතලයකට අසුරා ගන්න.



'වරාය' වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරය ශ්‍රී ලාංකික වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරය තුළ පතාකයෝධියෙකි. එහි වර්තමාන හිසමුවක් ඔබ හමුවට ගෙනෙන මෙම "සංවාද පෙළ" ඔබට වැදගත් වේ යැයි සිතමු. මේ වීම සංවාද පෙළෙහි "දෙවැනියයි". මෙහි සංවාදයේ යෙදෙන වෘත්තීය සමිති නායකයින්ගේ අදහස් අප ස්වාධීනව පළ කරන බැවින්, එම මතය පුවත්පතේ මතය නොවන බවද කාරුණිකව සටහන් කරමු.

ඔබ වරාය හා සම්බන්ධ වූ නේ කොයි ආකාරයකටද?

මම මහ පොළොවේ පස ගසා සිටින පුද්ගලයෙක්. කොළඹ කර්කෂ පොළව මතුපිට සිදුවන සෑම වෙනස්වීමක්ම ඒ නිසා මම හොඳට අදහස් කරමි. විශේෂයෙන්ම කැලණි ගඟ කියන "සාධකය" මම 90 % ක් ම දන්නවා. ඒ තුළින් කොළඹ මහ පොළවට ගෙනෙන වෙනස්වීම් මට ඉගැන්වීමක් ලබාදෙනවා. ඒ කියන්නේ වෙන කිසිම දෙයක් නෙවෙයි. කොළඹ නාගරික සමාජයේත් කොළඹ අවට ග්‍රාමීය සමාජයේත් එක් එක් මට්ටම් වල සිදුවන සමාජීය විෂමතා විසින් මාවෙන ලබාදෙන දැනුම උපාධියකට සමානයි. මෙවන් සමාජ පසුබිමක හිටපු මම, සමාජයේ සුභ අසුභ, පුද්ගල ක්‍රියාකාරකම් වගේ හැමදෙයක්ම හොඳින් ග්‍රහණය කරගන්නා. මගේ ජීවිතය එවන් වටපිටාවක හැඩ ගැසෙන අතරේ 1990 ප්‍රේමදාස ආණ්ඩුව සමයේදී අතිගරු ප්‍රේමදාස ජනාධිපතිතුමා මට වරායේ මේ

මට්ටමේ සාමාජිකයින්ට සිදු කිරන නිරන්තර අඩන්තේට්ටම්. එම අවස්ථා වලදී මම මගේ ක්‍රියාකාරී දායකත්වය ලබාදුන්නා. ඒ විදිහට අසාධාරණයට ලක්වෙමින් අපේ සහෝදර සාමාජිකයින්ට. මේ නිසා මම නොදැනුවත්වම ආරක්‍ෂා අංශය තුළ යම් පෞරුෂයක් ගොඩ නැගුණා. ප්‍රශ්ණය වෙන සෑම අවස්ථාවකම සහෝදර පිරිස් මාව සොයාගෙන ආවා. මම දකින විදිහට මගේ වෘත්තීය සමිති ජීවිතයේ මූලධර්මය ආරම්භ වෙන්නේ එතනින්. මගේ ජීවිතයේ පරාජය කියන වචනය නැහැ. "ජය

ආශීර්වාදයක් උනා කියලා කියන්න පුළුවන්. මැකියාවෙල්ලිගේ "කුමාරයා" පොතේ ඉඳලා කොට්ලයාගේ "අර්ථ ශාස්ත්‍රය" දක්වා ද "අල්ලාහු අක්බර්" වැනි ග්‍රන්ථ ද මම කියවලා ඒ අන්දමේ ග්‍රහණය කරගෙන ඉන්නේ. ඒ තත්වය මෙතැන කටයුතු කිරීමට පහසුවක් උනා. ඒ අනුව විසිරුණු ශ්‍රමය - ඒකාබද්ධ වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරය හරහා සාමූහිකව ඒකරාශී කරගැනීමට කැපවූ පුද්ගලයෙක් මම. එහි නායකයා කවුද කියන එක මට අදාල නැහැ. මම ඒ යුතුකම සේවකයින් වෙනුවෙන්

මේ මාතෘකාව පිළිබඳව කතා කරන විට, මෙම විෂමතාවයන් සඳහා විසඳුම් ඉදිරිපත් කිරීමට සිදුව ඇත්තේ වෙන් කළ මුදල් ප්‍රමාණයක් යටතේමයි. ඒ තුළ ප්‍රශ්ණ පැන නගින්නට පුළුවන්.

ඒ වගේම තමයි අපි සාමූහික එකඟතා ගිවිසුම තුළ එකඟවූ එකඟතාවයන් කමිටුව තුළ සාකච්ඡා කළත් කමිටුවෙන් එපිට සමහර කාරණා උල්ලංඝනය වෙමින් තිබෙනවා. ඒවා කමිටු සාමාජිකත්වය දරණ කළමණාකාරීත්වයේ සාමාජිකයන්ගේ හෘද සාක්‍ෂියෙන් විමසීමක කළොත් එය ඔවුන්ට ගැටළුවක් වේවි. එවැනි යම් යම් කාරණා උල්ලංඝනය වීම කමිටුවේ කටයුතු සඳහා බලපෑමක් විය හැකියි.

වරායේ සංවර්ධන වේගය පිළිබඳව ඔබගේ අදහස මොකක්ද?

මට නම් කොහෙත්ම සැහීමකට පත්වෙන්න බෑ. ඔබ කියනවනම් වරාය සංවර්ධනය වෙනවා කියලා එහි ප්‍රතිලාභ තිබිය යුතුයි. අපේ ආදායම දිගින් දිගටම අඩුවෙනවා. සාම්ප්‍රදායික නැව් බඩු මෙහෙයුම් කටයුතු කරගෙන යන්නේ පාඩු පිට. අපි නාවික මෙහෙයුම් (NAVIGATION) මගින් පාඩු ලබමින් ඉන්නේ. අපේ ආයතනයේ මුදල් වෙනත් අරමුණු වලට යෙදවෙන බවට සාක්‍ෂි තිබෙනවා. වරායේ නාවික මෙහෙයුම් සඳහා මිලදී ගත් ටන් යාත්‍රා ගැන කතා කළොත්, මම එම මිලදී ගැනීමේ පටිපාටිය ගැන කතා කරන්නේ නැහැ. එහෙත් තෙල්



# මම වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරය ක්‍රී දේශපාලනය ජවලවාගෙන නැහැ

උදේහී කළුතරේහී සභාපති - ජාතික සේවක සංගමය

රැකියාව ලබාදීමට කටයුතු කළා. මම එතුමාට ස්තූති වන්න වෙනවා. එදා ඉඳලා මම මේ දක්වා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ආරක්‍ෂක නියාමක වරයෙකු වශයෙන් සේවය කරනවා.

ඔබේ පාසල් කාලය පිළිබඳව සඳහන් කළොත්...?

මගේ පාසල් ගමන ආරම්භ කළේ ගුණසිංහපුර කණිෂ්ඨ විද්‍යාලයෙනි. පසුව 05 වසර දක්වා හේවාගම විද්‍යාලයටත්, පසුව බෝමිටිය ජාතික පාසලේ උසස් පෙළට "වාණිජ" අංශයෙන් පෙනී සිට ඉන් සමත්වී පාසැල් දිවිය අවසන් කළා. පාසැල් කාලයේදී නායකත්වයක් නිල වශයෙන් මට ලැබුණේ නැහැ. මම පන්තියේ 42 වෙනියා. පන්තියේ හිටියෙන් 42 කයි. නමුත් උසස් පෙළ හා සාමාන්‍ය පෙළ වනවිට මා ජයග්‍රාහී වී සිටියා. ඒ කඩඉම් දෙකම හොඳින් සමත් උනා. කොහොම උනත් නිල නොවන නායකත්වයක් මට පන්තියේ ශිෂ්‍යයින් විසින් ලබාදී තිබුණා. ඒ වෙන කිසිවක් නිසා නෙවෙයි. මගේ තිබුණු දඩබ්බර ස්වභාවය නිසා. මම ඒ කාලයේ අසාධාරණය වෙනුවෙන් පෙනී සිටියා.

ඔබ වරාය වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරය හා බැඳුණේ කොහොමද?

ඩී.එස්.සේනානායක මැතිතුමා මගේ විරයෙක්. එතුමා අපේ රටේ කෘෂිකර්මයට කරපු මෙහෙය කවදාවත් මකා දාන්න බෑ. ගල්මය වගේ ව්‍යාපාර ඓතිහාසිකයි. එවන් නායකයෙකු සිටි පසුයක් වන එක්සත් ජාතික පක්‍ෂය තමයි අපේ පවුලේ දේශපාලන පක්‍ෂය වූණේ. මගේ දේශපාලන දායාදය මට ලැබුණේ පවුලේ පසුබිමක් සමගයි. කඩුවෙල තමයි මගේ දේශපාලනයේ මුල්බිම. පෝල් පෙරේරා මැතිතුමා යටතේ මම ක්‍රියාකාරී දේශපාලනයේ නියැළුණා. මගේ දේශපාලන ජීවිතයට විශාල පන්තරයක් ලබාදුන්නේ ජේ.ආර්.ජයවර්ධන මහතාගේ පොත්පත්. මගේ දේශපාලන දර්ශනය සැකසෙන්නේ ජේ.ආර්. ජයවර්ධන මැතිතුමාට අනුව. එතුමාගේ ඉතාම වැදගත් ප්‍රකාශයක් වන "මට දරුවෝ දෙන්නෙක් ඉන්නවා. එක දරුවෙක් තමයි රටේ ජයවර්ධන. අනෙක් දරුවා තමයි එක්සත් ජාතික පක්‍ෂ වෘත්තී සමිති ව්‍යාපාරය". එම ප්‍රකාශය මගේ හිතේ තදබල විදිහට කා වැදුණා. මම 1990 දී ආරක්‍ෂක නියාමක වරයෙකු විදිහට වරායට බැඳුණු ඉඳලම දුටුව දෙයක් තමයි. ආරක්‍ෂක අංශයේ ඉහළ නිලධාරීන් විසින් පහළ

ප්‍රශ්නය වෙන සෑම අවස්ථාවකම සහෝදර පිරිස් මාව සොයාගෙන ආවා. මම දකින විදිහට මගේ වෘත්තීය සමිති ජීවිතයේ මූලධර්මය ආරම්භ වෙන්නේ එතනින්. මගේ ජීවිතයේ පරාජය කියන වචනය නැහැ. "ජය පරාජය" පිළිබඳ න්‍යාය මම ප්‍රතික්‍ෂේප කරනවා. මගේ අරමුණ ජයග්‍රහණය පමණයි.

පරාජය" පිළිබඳ න්‍යාය මම ප්‍රතික්‍ෂේප කරනවා. මගේ අරමුණ ජයග්‍රහණය පමණයි. 2004 දී ජාතික සේවක සංගමයේ නිලවරණය මම ඉදිරිපත් වන්නේ එවන් පසුබිමක. ඒ වනවිට ජාතික සේවක සංගම් කාර්යාලය තුළ බලවත්ව සිටියේ අපේ පක්‍ෂය වන එක්සත් ජාතික පක්‍ෂයේ පවා ප්‍රබල පිරිස්. නමුත් ඒ එකක්වත් අපට අභියෝගයක් උනේ නැහැ. අපේ කණ්ඩායම සහයෝගයෙන් ක්‍රියා කළා. අපි විශාල ජයග්‍රහණයක් ලැබුවා. ජයග්‍රහණය කළ කාරක සභිකයින් විසින් බහුතර ඡන්දයෙන් මාව "සභාපති" තනතුරට පත් කළා. මගේ ජීවිතයේ පුද්ගලික මෙන්ම දේශපාලනික වශයෙන් ද මම ලබපු ජයග්‍රහණයක්.

ජාතික සේවක සංගමයේ වත්මන් පාලන කාලය තුළදී ඔබ විසින් වරාය සේවකයාට ලබාදුන් ප්‍රතිලාභ මොනවාද?

පුද්ගලයෙක් විදිහට මෙම ආසනයේ මම ඉදගන්නකොට සමහරු විවේචන ගෙනවා, මගේ බාහිර ස්වරූපයත් එක්ක පටලවලා. සමහරු කීවා මේ තමයි, ජාතික සේවක සංගමයේ අවසානය කියලා. නමුත් ටිකෙන් ටික මාව අදහස්වන්නකොට ඔවුන් මා සමඟ ඉතාම ප්‍රසාදයෙන් කටයුතු කිරීමට පටන් ගත්තා. ඒ වගේම මෙම තනතුරේ කටයුතු කිරීමට මගේ හොඳම පුරුද්ද වූ "පොත් කියවීම" මට

ඉෂ්ඨ කළා. මම නිතරම විශ්වාස කරන්නේ සාකච්ඡාමය විසඳුම් සඳහා. ඒ පිළිබඳව මම 90 % ක පමණ විශ්වාසයක් තබල තිබෙනවා. මම වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරයක් මෙහෙය වූවත් රටේ ප්‍රධාන දේශපාලන බලවේගයකුත් නියෝජනය කරනවා. ඒ එක්සත් ජාතික පක්‍ෂය. මම පැහැදිලිව කියන්න ඕන, මම දේශපාලනය සමඟ වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරය පටලවගෙන නැහැ. මේ කරන්නේ මම බොහෝම තෘප්තිමත් ක්‍රියාවක්. මේ ක්‍රියාවේදී මම අනවශ්‍ය තුරුමු ප්‍රාචීනව කරන්නේ නැහැ. හැබැයි අවශ්‍ය නම්, අවශ්‍ය උනොත් මගේ ලඟ ඒවත් තියෙනවා.

ආසන්න කාලයේ අපේ වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරය විසින් වරාය සේවකයාට බොහෝ ප්‍රතිලාභ ලබාදුන්නා. ඒවා හුක්කි විදින සේවකයෝ දන්නවා, මේ සඳහා නායකත්වය සැපයුවේ කවුද කියලා.

වැටුප් කොමිටිය නොහොත් ප්‍රගති යෝජනා පිළිබඳ නියාමක කමිටුවේ කාර්ය භාරය ගැන ඔබේ මතය මොකක්ද?

මේ පිළිබඳව අපි ගුහාවාදී මතයක ඉන්නේ. ඉහළ කළමණාකාරීත්වයක් දේශපාලන අධිකාරියක් ගත්ත හොඳ තීරණයක් හැටියට ප්‍රකාශ කරන්න පුළුවන්. මේ මඟින් විෂමතා ඉවත් කිරීමට ඉඩ ප්‍රස්තාව ලැබී තිබෙනවා.

ටොන් 01 කින් ක්‍රියාත්මක වූ පැරණි ටන් යාත්‍රා වෙනුවට එම ධාරිතාවයෙන්ම යුතු අළුත් ඒවා අරගෙන තිබෙන්නේ තෙල් ටොන් 10 කින් (දහයකින්) ක්‍රියාත්මක කළ යුතු ඒවා. මේ එක උදාහරණයක් විතරයි. ජයබහළු පර්යන්තයේ තිබෙන සියළු යන්ත්‍ර සූත්‍ර කල් ඉකුත්වෙලා. එය අපේ කාර්යක්‍ෂමතාවයට මරු පහරක්. නමුත් අපි එහි සේවකයින්ට ස්තූති කරන්න ඕන. මෙවන් අඩුපාඩු තිබියදීත් ඔවුන්ගේ සේවය සතුටුදායක ලෙස පවත්වාගෙන යාම ගැන. ඒ වගේම ඔවුන් ළඟ කළකිරීමකුත් තිබෙනවා. ඔවුන්ගේ සේවා කාලය ඇගයීමකට පත් නොකිරීම පිළිබඳවත් ඔවුන්ගේ උසස්වීම නිසි ලෙස ලබානොදීම පිළිබඳවත්.

මේ පිළිබඳවත් විශේෂයෙන්ම සඳහන් කළ යුතුයි. එය අවංකවම පැවසිය යුතුයි. වත්මන් පාලනය යටතේ මෙම තත්වය මඟහරවා ගැනීමට අවංකවම අවශ්‍යව ඇත්තේ පුද්ගලයෙකු දෙන්නෙකුට පමණයි. ඔවුන්ගේ උත්සාහයේ ප්‍රතිඵල සාක්‍ෂාත් කරගැනීමට නොහැකිව ඇත්තේ ඒ සඳහා ඔවුන්ට නිසි සහයක් නොලැබෙන නිසයි.

අවසාන වශයෙන් ඔබට කියන්න තිබෙන්නේ කුමක්ද?

මම බොද්ධයෙක්. මම දෙවියන් විශ්වාස කරන්නේ නැහැ. නමුත් මම අනෙක් ආගම් වලට ගරු කරනවා. බුදුන් වහන්සේ දේශනා කරන ලද "සඩක්ෂරී විද්‍යාව" මම නිතර නිතර සවිච්ඡානා කරනවා. බුදුන්ගේ දේශනය අනුව කෙනෙක් සඩක්ෂරී විද්‍යාව නිතර නිතර සවිච්ඡානා කරනව නම් ඔහුව අභිබවනය කරන්නට කාටවත් බැහැ. මම එය නිතර අත්දකිමින් ඉන්නවා.

නාකවිජා සචාරාන කාව්‍ය ඉන්ද්‍රිය

නොගැටී, උරෙහුරගැටී ....

05 වන පිටුවෙන්...

යුගයක එනම් 2002 ජූලි මස අතිරේක ප්‍රධාන මානව සම්පත් තනතුරට පත් කෙරුණා. එහිදී උතුරු සේවා නියුක්ති උපාධිධාරීන් 100ක් පමණ දැවුරු පුරුණ කාලීන පාඨමාලාකට යොමුකර අනතුරුව ඔවුන් විධායක IV ශ්‍රේණියේ තනතුරුවලට බඳවා ගැනීමට හැකි වන පරිදි විශේෂ වැඩ පිළිවෙලක් දියත් කරන්නට අප කටයුතු කළා. මේ කටයුතු සිද්ධ වුණේ 2002, 2003, හා 2004 වර්ෂ වලදී. ඒ කාලය, එවකට පැවති දඩි තරගකාරී තත්ත්වයන් තුළ වැඩි ඵලදායිතාවයක් උදෙසා කාර්යක්ෂම සේවාවක් අපේක්ෂා කළ යුගයක් ද වුණා. ඒ අනුව වැටුප් විෂමතා හා අනෙකුත් සේවක සංඛ්‍යා ගැටලු ආදිය නිරාකරණය කිරීමටත්, ඒ ඔස්සේ දීර්ග ගැන්වීම් ලබා දීමට, මෙන්ම ඇතැම් තනතුරු නාම සංශෝධනය කිරීමටත් කටයුතු යෙදීමට සිදුවුණා. මේ කර්තව්‍යයන් සියල්ලටම පහසුකම් සපයනු වස් එවකට පැවති තත්ත්වය ද සැලකිල්ලට ගෙන ඉදිරි තෙවසරක කාලයක් සඳහා ගැලපෙන පරිදි, අපි නව මානව සම්පත් සංවර්ධන සැලැස්මක් ඇති කළා. මෙහිදී උසස්වීම් නොලැබී සේවයේ යෙදී සිටි සේවක පිරිස් හට ඒ වෙන යාමට ඇති බාධක ඉවත් කිරීමට ද අප කටයුතු කළා. ඒ යටතේ, ඇතැම් තනතුරු ඒකාබද්ධ කිරීම තුළින් උසස්වීම් සඳහා සේවක පිරිස් වෙත වැඩි අවස්ථා උදා කරදීමට හැකි වුණා."

ආයතනයන්හි පවත්නා ඇතැම් තනතුරු නාම සම්බන්ධයෙන් බාහිර සමාජයේ මුල් බැස ඇති ආකල්පමය මතවාද සේම ප්‍රතික්ෂේප කිරීම් ද, නොයෙක් සේවක කොටස් වෙන් වෙන් සේවය එම ආයතනය වෙත ඵලදායීව ලබා ගැනීමට එරෙහිව පවත්නා බාධාවකි. මෙම තත්ත්වය යම් තරමකින් හෝ දුර්ලීමට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ගත් එක් සාර්ථක පියවරක් ද ආර්යදාස මහතා අප වෙත අනාවරණය කළා.

"විශේෂයෙන්ම මෙම කරුණේදී, මූලාරම්භයේ සිට පැවති කම්කරු හා කම්කරු නොවන යන සේවක කොටස් දෙකින්, කම්කරු යන කොටස යළි කොටස් දෙකට බෙදා තාක්ෂණික හා තාක්ෂණික නොවන ලෙස හැඳින්වීමටත් ඒ අනුව 'කම්කරු' යන වචනය අපගේ සේවක කොටසක් හඳුන්වාදීමට කළ භාවිතය ඉවත් කළා. දැන් සභාපතිවරයාගේ සිට පහළට අපි ඔක්කොම සේවකයින්, එකම කණ්ඩායමක සාමාජිකයින්. එලෙසිනි අපගේ ආකල්ප වෙනස් වුණේ. ආයතනයක සේවකයින් ආයතනයේ අභිමතාර්ථ මුදුන් පත්කර ගැනීමට දායක වන අති ප්‍රබල සාධකයක් බව කාගේත් සිත්සතත් තුලට ඇතුළු කිරීම තුළිනි.

ඔය කාලෙදීම, යටපත් වෙමින් පැවති තවත් දෙයක් තමයි, වසර 3ත් 3ට වැටුප් සංශෝධනය විය යුතුයි යන කරුණ. මෙන්ම මෙතනදී අපි, ඒ පිළිබඳව එවකට පැවති පාලනාධිකාරියටත් කරුණු පැහැදිලි කර දී, එම අවශ්‍යතාවය ඒත්තු ගන්වලා, එය යළි ක්‍රියාත්මක කිරීමටත් කටයුතු කළා. මෙහිදී සේවක පිරිස් හට නිවාස ණය ලබා ගැනීමේදී පැවති ණය ඇපකරුවන් ඉදිරිපත් කිරීමේ ගැටලු නිරාකරණය කර දීමටත්, විශේෂයෙන් රථ වාහන, නිවාස ණය මුදල තවත් 50% කින් වැඩි කිරීමටත් අපට හැකිවුණා

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට මුලින්ම ජාතික ඵලදායිතා සම්මානය දිනාගැනීමට හැකිවීම ද මේ වකවානුවේදී අප ලද විශාල ජයග්‍රහණයක් වුණා. 2003 වසර සඳහා පිරිනැමුණු මෙම සම්මානය දිනාගැනීමේදී අප ඉතාමත්ම කැපවීමෙන් වැඩ කළා. මා හට එවකට අදාලව තිබුණේ මානව සම්පත් කටයුතු වුණත්, ජය බහළු පර්යන්තය වෙනුවෙන් මෙම සම්මානය දිනාගැනීමේදී මුදල් කොට්ඨාශයේ හා ජය බහළු පර්යන්තයේ ප්‍රධානීන් ද හා එක්ව අප සියලු දෙනා එක්ව වැඩ කළා. ඒ අනුව 2003 වසරේ පවත්වන ලද ජාතික ඵලදායිතා සම්මාන තරගයෙන් මහා පරිමාණ සේවා අංශයෙහි ප්‍රථම ස්ථානය දිනා ගැනීමට ජය බහළු පර්යන්තයට හැකිවුණා. ජය බහළු පර්යන්තයට ජාතික ඵලදායිතා සම්මාන ලැබුණු පසු වුව අප එතැනින් තරව වුවේ නැහැ. සතියේ සෑම සිකුරාදා දිනකම වරාය සභාපතිවරයාගේ මූලිකත්වයෙන් අප රැස්වීමක් පැවැත්වීම ආරම්භ වුණා. ඵලදායිතාව නව දුරටත් ඉහල නැංවීමටත්, නඩත්තු කටයුතු සාර්ථකව කිරීම කෙරෙහිත් මෙම රැස්වීම්වලදී සාකච්ඡා කෙරුණා. මෙම පියවරයන්හි සාර්ථක ප්‍රතිඵලයක් ලෙස සේවකයන් පුහුණු කිරීම සහ ඔවුන්ගේ තත්ත්වය වැඩි දියුණු කිරීමේ අවශ්‍යතාවය පිළිගත් පාලනාධිකාරිය වරාය අධිකාරියේ සේවක පිරිස් විදේශ රටවල දියුණු වරායයන් වෙත යවා විශේෂ නිරීක්ෂණ වාරිකාවක නිරත කරලීමේ අවස්ථාව ද ලබා දුන්නා.

2004 වර්ෂයේ නොවැම්බර් මස මා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ප්‍රධාන පරිපාලන කළමනාකරු වශයෙන් වැඩ කර ගත්තා. ඒ අතර එම තනතුරේම රැදෙමින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල ලේකම් ලෙස ද කටයුතු කිරීමේ අවස්ථාව මට ද උදා වුණා. එහි වසරක් වැනි කාලයක් තුළදී වරාය සේවක පිරිස් අත්විඳි දේශපාලන පළිගැනීම්

තුළින් ඔවුන්ට අත්ව තිබූ අසහනකාරී තත්ත්වයන් සහන කමිටු හරහා විසඳා දී ඉහළ ඵලදායිතා ඉලක්කයක් කරා ගමන් කිරීමට අප පියවර ගත්තා. මේ අතරතුර කාලයේදී අධ්‍යක්ෂ (පරිපාලන) තනතුර මට හිමිවුණා. පසුව මා කටයුතු කළ අධ්‍යක්ෂ (ආයතන) යන තනතුර බවට පරිවර්ථනය වූයේ ද එයමයි. වරාය අධිකාරියේ සංවිධාන ව්‍යුහය යළි සංශෝධනය කිරීම තුළින් එවැනි තනතුරු නාම පරිවර්ථනය කොට සේවය සඳහා වඩා වැඩි අවකාශ ලබාදීමට ද පියවර ගැනුණා. විශේෂයෙන්ම, ප්‍රධාන මානව සම්පත් කළමනාකරු ලෙස පත් වූ අවස්ථාවේදී සිටම මා කළමනාකාර කමිටු ලේකම් ලෙස කටයුතු කළා. එදිනෙදා සේවක ගැටළු කල් ඉකුත් නොකර විසඳීමට එය ඉවහල් වුණා.

වසර ගණනාවක් තිස්සේ විවිධ තනතුරු යටතේ ආයතනික උන්නතිය උදෙසා කටයුතු කළ ආර්යදාස මහතා 2006 වසරේදී අධ්‍යක්ෂ (පුහුණු) තනතුර හාරගන්නා.

"දැනට ක්‍රියාත්මක නව වැඩපිළිවෙල යටතේ, වරාය සේවක පිරිස්හි දැරුවන් හට වරාය අධිකාරියේම රැකියා ලබාදීමේ පහසුකම් සලසනු වස් වරාය හා ඉවත් සේවා භාර අමාත්‍ය ගරු වමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පියවු පදනම යන ශීර්ෂය යටතේ, එම දැරුවන් මහලොස් අභ්‍යාස ආයතනය හරහා දැවුරු පුහුණු පාඨමාලාවන්ට යොමු කිරීමට මේ වන විට අප කටයුතු කර තිබෙනවා. මේ හේතුවෙන්ම, අපගේ පුහුණු සේවක අවශ්‍යතා සම්පාදනය කර ගැනීමට සහ වැඩිදුර අධ්‍යාපනය නොලද සේවක දැරුවන්ට නව රැකියා ක්ෂේත්‍ර විවෘත කර දෙන්නට ද අපට හැකියාව ලැබෙනවා. ඒ ඔසු-සේ වැඩි දුර අධ්‍යාපනය ලබා, නව රැකියා ලබා ගැනීමට ඉදිරි පරපුරට හැකිවෙනවා සේම වරාය අධිකාරියට අවැසි සම්පත් වැඩි දියුණු කර නිෂ්පාදනය කර ගැනීමට ද අවස්ථාව උදා වනවා. මෙම නව ක්‍රමවේදය දියත් කිරීම උදෙසා කැපවීමෙන් කටයුතු කළ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ උප සභාපති ප්‍රියන් බන්දුරත්න මැතිතුමා හා ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ ප්‍රසන්න කඵලගේ මහතා ප්‍රමුඛ නව කළමනාකාරීත්වය ගත් ක්‍රියාමාර්ග මෙහිදී වෙසෙසින් ප්‍රශංසාවට ලක්කළ යුතුය.

2004 වසරේ පවත්වන ලද ජාතික ඵලදායිතා සම්මාන තරගයෙන් මධ්‍යම පරිමාණ සේවා අංශයෙහි කුසලතා සම්මානය දිනා ගැනීමට ද වරාය අධිකාරියේ මහලොස් අභ්‍යාස ආයතනයට හැකිවුණා. එය මහලොස් අභ්‍යාස ආයතනය හරහා, සේවකයින් පුහුණු කිරීමට හා සංවර්ධනය කිරීමට කැපවී කටයුතු කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක්. මේ කටයුතු සම්පාදනයෙහිලා, අප ද ඉදිරි සේවයක් ඉටුකළා. එපමණකටත් වඩා වැදගත් වන්නේ, ජාතික ඵලදායිතා ලේකම් කාර්යාලය හරහා ඔවුන්ගේ කටයුතු වලදී ද අපහට ප්‍රමුඛත්වයක් ලබා දී ආදර්ශ ආයතනයක් ලෙස නම් කිරීමට තරම් ඔවුන් අප පිළිබඳව පැහැදීමට පත්ව සිටීමයි."

අධ්‍යක්ෂ (පුහුණු) තනතුරට අමතරව දැනට පවතින සැපයුම් කොට්ඨාශයේ රාජකාරී කටයුතු අධීක්ෂණය කිරීමේ වගකීම ද ආර්යදාස මහතාට පවරා තිබෙනවා.

මෙය මා හට නව අත්දැකීමක් නොවුණත් වරාය අධිකාරිය ඇතුළත මෙන්ම බාහිර පාර්ශව සමගද සම්බන්ධ වන විවෘත ක්ෂේත්‍රයක් වන බැවින් ඉතා අවධානයෙන් කටයුතු කළයුතු අංශයක්.

සේවා සැපයුම් කොට්ඨාශයේ නිශ්කා-ෂණ/හාරදීම් කටයුතු මේ වන විට පරිගණක ගත කොට ක්‍රියාත්මක වනවා. ඒ තුළින් වරාය පරිහරණය කරන්නන්ට, විශේෂයෙන් නිෂ්කාගත කටයුතුවලදී ඉතා කෙටි කලකින් බිල්පත් ගෙවා භාණ්ඩ නිශ්කාෂණය කර ගැනීමේ හැකියාව උදාවෙලා තිබෙනවා. මෙම පරිගණක ගත කිරීමේ කටයුතු සාර්ථක කර ගැනීමේදීත් අපට අපගේ තොරතුරු පද්ධති කොට්ඨාශයෙන් හා බාහිර ආයතනයන්ගෙන් ද නොමද සහායක් ලැබුණා. එමෙන්ම මෙම නවීකරණ කටයුතු සිදුකරන 'කාසා' (CASA) ආයතනයේ සහය ද වෙනදාටත් වඩා වැඩියෙන් ලබා ගැනීමට අවශ්‍ය වී තිබෙනවා. ඉදිරියේදී නැව් ඒජන්ත සමාගම් ඊ තාක්ෂණය (E-Commerce) මැනවින් භාවිතා කරන අවස්ථාවට එළැඹෙන විට, ඉතාමත්ම කෙටි වේලාවක් ඇතුළත, බිල්පත් ගෙවා භාණ්ඩ රැගෙනයාමට පමණක්, සේවාවලාහිත් වරාය වෙත පැමිණීම අවම කරන තත්ත්වයකට මෙම කටයුතු වැඩි දියුණු කිරීම අපගේ අපේක්ෂාවයි.

පසුගිය සැප්තැම්බරයේ පැවති කලාපීය වාණිජ වරායයන්ගේ සංවිධානයක් වන ඉනැප් (INAP) සමුළුවට සහභාගී වීමට මට ද අවස්ථාව උදාවුණා. චීන නියෝජිත පිරිස සමඟ කළ සාකච්ඡාවන්හිදී දෙරට අතර වරාය තාක්ෂණ තොරතුරු හා පුහුණුව සඳහා සේවක පිරිස් හුවමාරු කර ගැනීම පිණිස නිත්‍ය නියෝජිතයෙකු පත් කිරීමට චීනය එකඟ වුණා. එමගින්, දැනටමත් චීන වරායයන් තවදුරටත් නැරඹීමට සහභාගී වීමට අපට අවස්ථාව උදාවෙලා තිබෙනවා. එවැනි දේ තුළින් අපගේ සේවක පිරිස් තවදුරටත් සංවර්ධනය කිරීම අපගේ අපේක්ෂාවයි. මේ හරහා අපට ඉතා දිගු ගමනක් යාමට හැකියි. ඒ විතරක් නොවෙයි,

හිටපු අමාත්‍ය ඒ.එච්.එම්. අණරෝ මහතාගේ 7 වන ගුණ සමරුව වරාය පරිශ්‍රයේ දී සැමරේ



දැල්පන්දු පිටියේ ....

10 වන පිටුවෙන්...

ලබනවා. මම සභාය පුහුණුකාරීණය ලෙසින් කටයුතු කරනවිට දියණිය 21 ත් පහළ කණ්ඩායමේ කටයුතු කළා.

මුළු ආසියාවේම හිටපු ලාබාලතම දැල්පන්දු ක්‍රීඩකාව මගේ දියණිය වීම පිළිබඳ මම මවක් ලෙසින් අතිශයින් තෘප්තියට පත්වෙනවා. වරායේ සේවිකාවක් හැටියට එවැනි ක්‍රීඩකාවක් බිහිකිරීමට ලැබීම සඳහා රැකියාව හා වරායෙන් ලැබුණු සුභ සාධක පහසුකම් මගේ ජීවිතයට බොහෝම රැකුලක් වුණා. ඒ පිළිබඳ මම වරාය අධිකාරියට ස්තූතිවන්ත වෙනවා.

වරාය සේවිකාවක් ලෙසින් මවක්, බිරිඳක් ලෙසින් කටයුතු කරමින් පුහුණුකාරීණයකගේ භූමිකාව සඳහා කෙසේද කාලය කළමනාකරණය කරගත්තේ.

මගේ සැමියා ජගත් අල්විස් මහතාට මේ පිළිබඳව බෙහෙවින් කෘතඥ විය යුතුයි. මොකද සැබැවටම ඔහු මා හඳුනාගෙන ඇති නිසා. මට ඔහුගෙන් ක්‍රීඩාවට ලැබෙන 'හයිය' මට යෝධ හයියක්. ඔහු කොළඹ ආනන්ද විදුහලේ ක්‍රීඩා පරිපාලක ලෙස ආනන්ද ක්‍රීඩකයින්ට ලොකු සේවකයක් කරන ගමන් මගේ හා දුවගේ ක්‍රීඩා දිවියට ලොකු ශක්තියක් ලබාදෙනවා. අපේ නිවෙස් වලින් ද ක්‍රීඩා කටයුතු සඳහා උපරිම සහායක් ලබාදෙනවා. ඒ නිසාවෙන් ක්‍රීඩාවට මුල්තැන දී කටයුතු කිරීමට පුහුණුකාරීණයක් ලෙස මට ඉඩකඩ තිබෙනවා.

ක්‍රීඩාව වෙනුවෙන් කැපවූ අය උදෙසා නව තනතුරු ලබාදීමට කළමනාකාරීත්වය කටයුතු කර තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳ දැල්පන්දු සංගමයේ ලේකම්, පුහුණුකාරීණය ලෙසින් ඔබ මොකද සිතන්නේ.

එය කළමනාකාරීත්වය ගත් ඉතාමත් හොඳ

කිරණයක්. නමුත් මෙහිදී ක්‍රීඩක ක්‍රීඩිකාවන්ගේ දක්ෂතමට ඇගයීමක් කිරීමේදී විශේෂ දක්ෂතා දක්වන අයට ප්‍රමුඛස්ථානයක් ලබාදිය යුතුයි. ක්‍රීඩාව උදෙසා දහදිය කඳුළු හෙලන අය ගැන විශේෂ අවධානයක් යොමු කළ යුතුයි.

වරායේ ක්‍රීඩා දිවියේදී දිවිය දුන් අය සිහිපත් කළොත්.

උප සභාපතිතුමා, කළමනාකාර අධ්‍යක්ෂ කපිතාන් නිහාල් කැප්පෙටිපොළ මහතා, ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂතුමා, ඇතුළු සියළුම ඉහල නිලධාරීන් වගේම මුදල් කොට්ඨාශයේ මුදල් කළමනාකරු, නියෝජ්‍ය මුදල් කළමනාකරු, පරිපාලන නිලධාරීතුමා ඇතුළු ආයතනයේ සියළුම සේවක මහත්ම මහත්මීන්ට මාගේ කෘතඥතාවය පළ කිරීමට මම මෙය අවස්ථාවක් කර ගන්නවා.

ඒ වගේම වරායේ මගේ සහෝදර සේවක, සේවිකාවන්ගේ ක්‍රීඩාවට ලැදි දුදරුවන්හට මම කැමතියි උදව් කිරීමට. ඒ සඳහා මම ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කයේ ක්‍රීඩිකාවන්ට ස්වේච්ඡාවෙන් නොමිලේ දැල්පන්දු ඉගැන්වීම සඳහා 'දිප්ති' ක්‍රීඩා සමාජය ආරම්භ කර තිබෙනවා. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මේ වනවිටත් ක්‍රීඩිකාවන් විශාල සංඛ්‍යාවක් රැකියාවල යෙදෙමින් ජාතික කණ්ඩායම නියෝජනය කරනවා. ඉතින් ඔබත් ගම්පහ ප්‍රදේශයේ වෙසෙන දැල්පන්දු ක්‍රීඩාවට ලැදි දියණියකගේ මවක හෝ පියෙකු නම් .... ඔබේ සහෝදර සේවිකාවකගෙන් ඔබගේ දැරුවන්ට ලැබෙන මහඟු අවස්ථාව අතපසු කරන්න එපා.

දීප්ති අල්විස් නම් වූ ඇයගේ මුළු පවුලේම ක්‍රීඩා දිවිය දිනෙන් දින පැහැබර වේවායි තීර්ථ සුභාශීෂ්‍යන එක්කරයි.

ඉලක්ක සපුරා ....

01 වන පිටුවෙන්...

මුදල් කොට්ඨාශය විසින් සිදු කරනු ලැබේ. මෙවන් ක්‍රියාදාමයක් දම්වැලක පුරක් මෙන් එකිනෙකට බද්ධ වී තිබීම වරාය කාර්ය භාරයේ විශේෂ සිදුවීමකි.

මෙම කාර්ය සාධන ක්‍රියාවලියේදී සෑම විධායක නිලධාරියකුම තමා සමඟ සේවය කරන සේවක සමූහයේ කාර්ය භාරය පිළිබඳ වගකීම දරිය යුතුවේ. ඔහුට හෝ ඇයට පැවරී ඇති රාජකාරීමය කාර්ය භාරය ක්‍රමවත් ලෙස සැලසුම් කරගත යුතුය. නිශ්චිත ඉලක්කයන් හඳුනාගෙන එම නිශ්චිත ඉලක්කයන් කරා ලගාවීමට අවශ්‍ය විවිධ කාර්යයන් ඒ ඒ අංශ නියෝජනය කරන සේවකයන් ලවා ඉටුකරවා ගත යුතුය. මෙය කාර්ය සාධනයේ මූලික අවස්ථාව වේ. මෙසේ හඳුනාගත් වැඩ කොටස නිශ්චිත කාලසීමාවක් තුළ අපේක්ෂිත මට්ටමෙන් ක්‍රියාත්මක වූයේද යන්න අධීක්ෂණය කිරීම කාර්ය සාධන ඇගයීමේ නිරන්තර ස්වභාවයයි. මෙම ඇගයීම වර්ධනය කිරීම තුළින් සේවකයාගේ කැපවීම අපේක්ෂිත අයුරින් සිදුවී තිබේද යන්න ඉතා පැහැදිලිව හෙළිදරව් කරගත හැක. එය සේවකයාගේ එළඹෙන විධායක නිලධාරියකුට සේවය කරන විට පමණක් වේ. එය සතුටුදායක මට්ටමක පවතින්නේ නම් 'ඔබේ යුතුකම කළා සේ සැලකේ. එය අසතුටුදායක නම් ඔබ පිළිබඳ නැවත වරක් සිතීමට ඔබටම සිදුවනු ඇත. එහි වගකීම කළමනාකාරීත්වය වෙත පැවරීම යුක්තිසුක්ත නොවනු ඇත. ඔබට අවශ්‍ය පුහුණුව ලබාදෙන්නේ නම් ඔබ අපේක්ෂා කළ ප්‍රමාණයන් අභිබවමින් වේගනයක් ලබාදෙන්නේ නම්, සාධන පහසුකම් උපරිම කර ඇත්නම් ඔබේ දැන පුරවන වැටුපට සරිලන යමක් ඔබ සේවය කරනා වරාය අධිකාරිය වෙනුවෙන් ඉටුකිරීම ඔබේ යුතුකම නොවන්නේද? කාර්ය සාධනයෙන් ඔබ ඔබට සතුටෙන් ද ඒ ඒ ඉගැනීමට හෙළිදරව් වනු ඇත. එයට බිය නොවී ඔබේ සම්පූර්ණ ඔබේ ඔබේ ඔබේ හට දවස උදෙසා ඵලදායී වනු ඇත.

### මේ ගැනත් සිතන්න.....

මුළු නගරයම කුණු දමලා දුගඳ හමයි නගරේ පුරා ඒ තැන් පිරිසිදු කරලා රකිමු නගරේ අපි සැවොමා,

අනේ එපා කුණු දමන්න අපේ නගරයේ හැමතැනකම මැසි මදුරුවො බෝවෙනවා එතකොට අපි ලෙඩවෙනවා

දෙමව්පියනි වැඩිහිටියනි මේ ඔවදන් සිතට ගන්න නගරය පිරිසිදු කරන්න සැමදෙනාම සහය වන්න

නිසි තැනකට කුණු දමමු මැසි මදුරුවො දුරකරමු නගරය පිරිසිදු කරමු රටදැය අපි රැකගනිමු

අනුශා හිමරංසි බටගොඩ 5 ශ්‍රේණිය G අංක 1 කනිෂ්ඨ විද්‍යාලය - පිළියන්දල.

### විද්‍යාවේ ඉදිරි ගමන ලෝකයට අහිතකරද?

රටක් ඉදිරියට ඒමට එම රටේ දියුණුවට නවීන විද්‍යාව බෙහෙවින් බලපායි. විද්‍යාවේ දියුණුවත් සමගම ලොව මවිත කරවන විශ්මිත නිෂ්පාදන බොහෝ සෙයින් බිහිවී ඇත. නවීන විද්‍යාවේ දියුණුවත් සමගම රෝදය සොයා ගැනීමෙන් අනතුරුව බොහෝ යාන වාහන නිෂ්පාදනය ද ආරම්භ විය. ඒ යාන වාහන සොයා ගනු ලැබුවේ මිනිසාගේ අවශ්‍යතා සපුරා ගැනීම සඳහාය. විදේශ රටවල් වලට යාමට අද නැව් හා ගුවන් යානා යොදා ගැනීම ද, මිනිසාගේ විවිධ කටයුතු ඉටු කරගැනීමට ද විවිධ යන්ත්‍රෝපකරණ භාවිතා කර ඇත. මේ නවීන විද්‍යාව හේතුවෙන් මිනිසා මවිත කරවන තරම් භාණ්ඩ නිපදවුවත් මිනිසාගේ දියුණුවට මෙන්ම ඔහුගේ පරිහානියට ද හේතු වන බොහෝ දේ නිර්මාණය වී ඇත.

විද්‍යාවේ ඉදිරි ගමනේ තවත් අතිවිශිෂ්ඨ නිර්මාණයක් ලෙස යකඩ මිනිසා හෙවත් රොබෝවරු පෙන්වා දිය හැක. මිනිසාත් සමගම නවීන විද්‍යාවේ දියුණුව හේතු කොටගෙන රටවල් අල්ලා ගැනීමට බොහෝ රටවල් පෙළඹී ඇත. ඒ හේතුවෙන් යුද්ධ වලට මැදිවීමට සිදුවේ. මේ නිසා මිනිස් සමාජය තුරන් කිරීමට සමත් වන අධිබලාති යුධ ආයුධ, ගිනිඅවි, බෝම්බ වැනි දේ නිර්මාණය කිරීමට මිනිසා අද සමත් වී ඇත. දෙවන ලෝක යුධ සමයේදී ජපානයේ හිරෝෂිමා, නාගසාකි යන නගර දෙක වෙත හෙලනු ලැබූ පරමාණු බෝම්බ වලින් සිදු වූ ජීවිත හානිය කොතරම්ද කියා නිම කළ නොහැකිය. එහිදී ඉතා සුළු පිරිසකගේ ජීවිත නොනැසී ඉතිරි වුවත්, බොහෝ අය මිය ගියහ. අදටද හිරෝෂිමා, නාගසාකි වල වැසියන් නවීන විද්‍යාවට පවා සොයා ගත නොහැකි රෝග වලට ගොදුරු වී ඇත. ඉපදෙන දරුවන් අංග විකල්ප භාවයට පත්වීම මිනිසාගේ දියුණු වීමේ ප්‍රතිඵලයක් ද?

රටකින් රටකට ඉතාම ඉක්මනින් පණිවුඩ යැවීමට දුරකථන හා ෆැක්ස් යන්ත්‍ර භාවිතා කළ හැකිය. රටක සිදුවන දේ අපගේ නිවසේ සිට නැරඹීමට හැකිවන පරිදි රූපවාහිනිය ද, අභ්‍යවකාශයට යාමට හැකි රොකට් ද නවීන විද්‍යාව මත පදනම් වී තිබේ. ක්ලෝ-න්කරණයෙන් බිහිකරනු ලැබූ සත්වයින් ද දත්ත තැන්පත් කර ගැනීම හා තොරතුරු ලබා ගැනීමට පරිගනකය ද සොයා ගත්තේ මිනිසාමය. ඔහුගේ පහසුව පිණිස යොදා ගත් මේ නවීන විද්‍යාවට ඔහුට විරුද්ධව සටන් කිරීමට අවි ආයුධ, ගිනි අවි, පරමාණු බෝම්බ නිපදවන්නේ මක් නිසාද යත්, නවීන විද්‍යාව හේතුකොට ගෙනය. මිනිසාගේ ආයු කාලය කෙටි කරන, මිනිසාට රෝගාබාධ ඇති කිරීම සඳහා දායක වන නවීන විද්‍යාව මිනිසාට කොතරම් හිතකරද යන්න වරක් නොව කිහිප වරක් සිතා බැලිය යුතුයි.

වච්.බී. වතුර මධ්‍යාණන පිළියන්දල මධ්‍ය මහා විදුහල

ආදරණීය දුවේ, පුතේ, ඔයාලා චිත්‍ර අඳින කොට A - 4 ප්‍රමාණයේ කොළඹක තිරස් අතට චිත්‍ර ඇඳලා අපට විවන්ත. තාත්තා හරි අම්මා හරි වරායේ වැඩ කරන කොට්ඨාශයත්, පංති භාර ගුරුතුමාගේ හරි ගුරුතුමයගේ හරි අත්සනත්, ඔයාලගේ නම, පන්තිය, පාසල වගේම චිත්‍රයේ මාතෘකාවත් චිත්‍රය පිටුපස ලියලා විවන්ත අමතක කරන්න ව්‍යා.



පන්සල කවීෂ ලක්දිනු තර්ස්ටන් විදුහල කොළඹ



අපේ ගෙදර ඉරාණා ලක්ෂි ජයවීර සුනේත්‍රාදේවී කණිටු විදුහල පහල ඉඹුල්ගොඩ

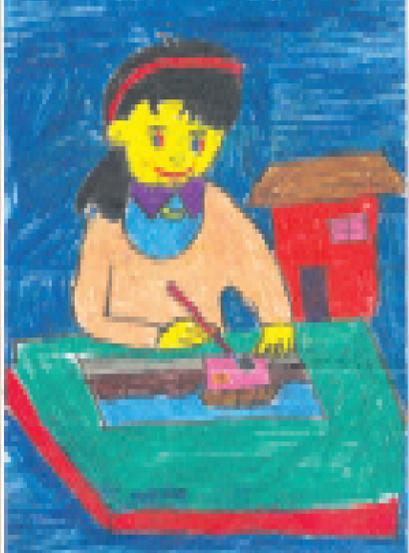


අපේ ගෙදර මල්ලා කෙනමුදි පෙරේරා සාන්ත. පාචුළු බාලිකා මහා විදුහල කැලණිය.

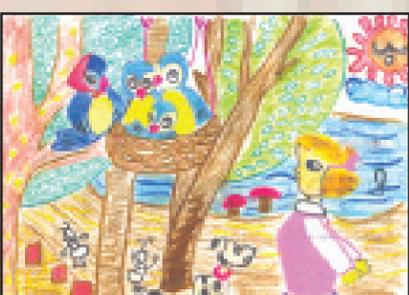


පෙන්ගුවන් පවුල විශ්මි සඳුතිකා හා/ ධීර්මපාල බාලිකා මහ විදුහල

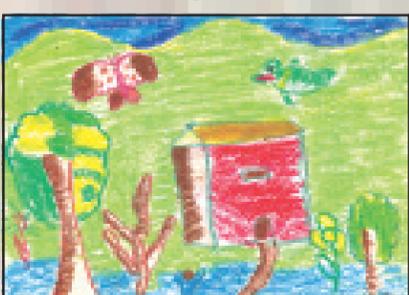
## බාල ළමයා



චිත්‍ර පාට කරන ළමයෙක් වාරුණතා මෙන්මිණි සමුද්දේවී බාලිකා මහා විදුහල



අළුත් කුරුළු පැංචෝ දුලහි දේවකී පෙරේරා ආන්ත පාචුළු බාලිකා මහ විදුහල කැලණිය.



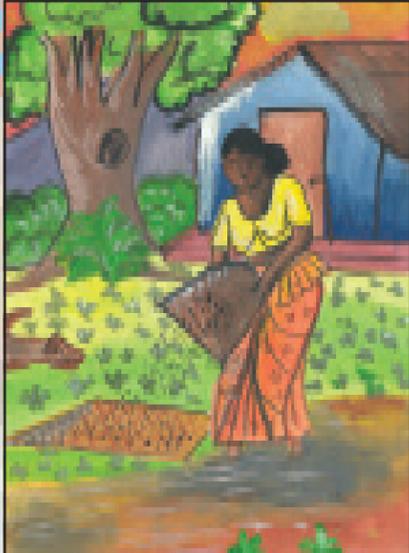
අපේ ගෙවත්ත සදීප් මධුෂාන් කැප්පෙට්පොල මහා විදුහල ගම්පහ



අපේ පන්සල විවිදු සහරංජය ඩී.වී.සී. සේනානායක විදුහල



මුහුද වෙරළ ආතිමා අස්තා ගයිසාල් අල් ඉම්රාන් ජාතස්තර පාසල මහනුවර.



ගැමි ලිය හමිණි හිලෝමා සවිත්තනී අනුලා බාලිකා විදුහල නුගේගොඩ



මොණරා සජන වත්මල් රණසිංහ මලියදේවී විදුහල කුරුණෑගල

## කොළඹ-නුවර යෝධයෝ

### ලිව්වේ- දේවිකා හත්පු

එක ගමක හිටියා කතා කියන්න හපන් මිනිසෙක්. හවස් යාමයේ කඩමංඩියට එන මිනිස්සුන්ට එයා රස කර කර කතා කීවා. හැබැයි කියන කතා වලින් වැඩි හරියක් බෙගල්. දුවේ පුතේ, අද මම ඔයාලට කියන්න හදන්නේ ඒ මාමා කියාපු එක කතාවක්.

“එක කාලෙක කොළඹ හිටියා ප්‍රසිද්ධ යෝධයෙක්. එයාට ආරංචි වුණා නුවරත් තමන් වගේම ශක්තිමත් යෝධයෙක් ඉන්න බව. දවසක් නුවර යෝධයා එක්ක ගහගත්ඩ හිතිලා අලියා පිටින් නුවර බලා පිටත්වුණා. බත් මුලකුත් බැඳගෙන. ඒක අලියගේ පිට උඩ තියාගෙන දත් ගමන යනවා. ටිකක් දුර යනකොට අලියාගේ කොන්ද පාත්වෙන්ඩ ගත්තා. බැලින්නම් ඒ පාත්වෙලා තියෙන්නේ බත් මුලේ බරට.

කොළඹ යෝධයා, නුවර යෝධයාගේ ගෙදරට යනකොට ටිකක් හවස් වුණා. පුතා විතරයි ගෙදර හිටියේ. යෝධයා හේනට හිහින්. කොළඹ යෝධයා බත් මුල ඇතාගේ පිට උඩින් අරගෙන යටලියේ එල්ලුවා. ඒකෙ බරට යටලිය පාත්වෙන්ඩ දූකලා නුවර යෝධයාගේ පුතා බත්මුල ඇඟිල්ලෙන් උස්සලා කුස්සියේ හිහින් තිබ්බා.

ඒක දූකලා පුතාට ඔව්වර වෙර තියෙනවා නම් තාත්තා කොහොමට ඇද්ද කියලා කොළඹ

# කොළඹ-නුවර යෝධයෝ

දැකුළට. ඒක දූකපු නුවර යෝධයාත් අලියාත් එක්කම හැඹිලියට රිංගුවා. දත් හැඹිලිය ඇතුළේ යෝධයෝ දෙන්නයි. අලි දෙන්නයි, බුලත් විටයි, නුග ගහයි. ආච්චි ඇචින් හැඹිලිය අරගෙන දෙකට නමලා ඉනේ ගහගන්නා. හරක් ටිකක් දක්කගෙන ගෙදර හිහින් දුවගෙන් ඇහුවා. “බත් උයලා ඉවරද?” කියලා.

දුව “ තව ටිකක් ඉන්ඩ ” කීවා.

ආච්චිට බත් ඉදෙනකන් ඉවසන්න බැරිව විටක් කන්න හිතුවා. හැඹිලියේ තිබුණ ඔක්කොම ටික වංගෙඩියට හැඳුවා. ඊට පස්සේ මෝල් ගහෙන් හොඳට කොටලා කට්ටි දා ගත්තා. කෙළ ගහන ගමන් දුවට කීවා “අද බුලත් විට නම් හරිම රසයි” කියලා.

ඊට පස්සේ යෝධයෝ ටික ඉවර වුණා.”

දුවේ පුතේ ඔයාලටත් පුළුවන් පොඩි පොඩි කතා හදන්න. එහෙම හදාපු කතා විවේක වෙලාවට කඩදාසියක ලියලා ගයිල් කවරයක් ඇතුළේ පරිස්සමට තියා ගන්න. ඔයාලා ලොකු වුණාම ඒකෙන් ලොකු වැඩක් කරන්න පුළුවන් වේවි.

අලියාට බය හිතුවා. බය වුණ කොළඹ යෝධයා ආපහු කොළඹ එන්න පිටත් වුණා. පුතා තාත්තට පණිවිඩේ යැවුවා ගස් ගෙම්බෙක් අතේ. ගෙම්බා ලියුම් කැල්ලක් අරන් ගෙදරින් පැනපු පැනිල්ල බිමට පාත්වුණේ හේනේ පැල්කොටේ ඇතුළට. කාරණේ කියවුපු නුවර යෝධයා ගෙදර හිටිය අලියා පිට කොළඹ යෝධයා පස්සේ එළව්වා.

කොළඹ යෝධයා නුග ගහකට හේනකු වෙලා දෙබලක් අස්සට අත දාගෙන බුලත් විටක් කන්න හැඳුවා. ඒ එක්කම නුවර යෝධයා එනවා දූකලා කලබලේට දෙබලෙන් අත ගන්න අමතක වුණා. අලියයි, බුලත් විටයි, නුග ගහයි උස්සගෙන දුවන කොට හරක් බලන ආච්චි කෙනෙකුගේ හැඹිලිය බිම තියෙනවා දක්කා. ගොනපු ඔක්කොම අරගෙන රිංගුවා හැඹිලිය

අභිතයේ දී

රන්වන් ගොයම් කපනා වෙල් කයිසට දෝ ඇඹුල අරගෙන තනිව මල් ගෝමර පෙති ගෝමර සැදුන සඟවා ගනින් අපේ වන වීයි සොදුරු

වළුයේ ගියේ ලයේ ලියේ

රට වැසියන්ගේ දුක් දොම්නස් වන මහ රජුගෙ නෙත නොගැටී නුඹ හට නොහැකි විය මගේ පුරුවේ හිරකාරියක නුඹ අන්ත:පුරයේ

බලන්නට සිටින්නට පවට දැනට

සඳුරැස් වැටී වැටී දිය රළ නැඟුන පන්සල් ගියේ තෙල්මල් ගෙන අපි පුදා සමන් මල් සම්පුරේ සිර අද මම තනි වෙලා ආදර මගේ

වෙල්ලේ වකල්ලේ පතුල්ලේ කෙල්ලේ

අග රජ බිසව් සමගින් කුට්ටම් දිය කෙළි දුට්ටම් සැඟවී සිට තුරු කෙදිනක මා සොයා ඔබ වී දැයි සිහින ලොවේ පමණ ද අප හමු

පොකුණේ මුදුණේ නොදැනේ වන්නේ

- විජයපාල හේරත් - ලේකම් කාර්යාලය

මිලින පෙම

තිඹිරිගෙයි මිලින වූ මගේ කුළුදුල් පෙමට කඳුලකින් පැන්වඩා ශෝක සන්තාපය මතක වස්තූයක් කොට පිදුවෙමි පැතුවෙමි අහිමි පෙම ලැබෙන්නට

- සුමේධ ගමලත් - සන්නිවේදන හා මහජන සම්බන්ධතා කොට්ඨාශය

කම්කරු සොයුර

හෝ... හෝ... ආ නැව් වහි ඔබලා කඩිසර වෙහි, දිව රැ බේදය නොතකා, ශ්‍රමය ඔබේ කැප කෙරේ..... වරායේ සම්පත ඔබයි, වරායේ ජීවය ඔබයි, වරායේ ඔබ කම්කරු, අපේ හදට සොහොයුරු..... වැඩ කරනා බිම තුළ, අනතුරු ඔබ හට නොවී, අප වෙනුවෙන් කැප වෙන ඔබ.... සැවොම තුණුවෙන් රකි.....

- අනුෂා ගුණසේකර - සේවා සැපයුම් කොට්ඨාශය

නුඹ

සින්නක්කරව ම මට හිමි වූ මුත්, එහෙ මෙහෙ දිව යමින් සිතූම් එක් කරනා රැ, දිවා වෙහෙසෙමින් සිහින පොදු බඳිනා හෙත් යුවළ හා එක්ව රුවට ලොල් කරනා විවලස විලාසෙන් මට ම වද දෙවනා දුක, සතුට මා මතට ගෙන ඇවිත් දමනා මගේ අණ නොතකමින් මාව අහිබවනා මසැස නොව මනස නුඹ අවැසි දේ කරනා

- අනෝමා කරුණාරත්න -

නාරිලතා නුඹ

ගල් තලාවන පිපී නැගෙන සාර පස මත දිලි දිලි නෙලා ගන්නට සිතූණු හැම විට දුෂ්කරයි නුඹ කිමද අරුමය බොහෝ ඔමරුන් බෙහෝ විභාගුන් සොයා වන මුත් ලස්සනයි නුඹ මගේ සිත ප්‍රභ සදා සුරැකිව තබා ගනු මිස නොදෙමි මා නුඹ කිසිම කෙනෙකුට පිවිතුරැයි නුඹ බැලූ තරමට ලස්සනයි නුඹ සුදෝ සුදුවට හෙට දිනත් නුඹ ඕනොම පිපිලා සුවද විහිදනු නාරිලතා මල

- ජී.ජී.ඒ. හිශාන්ති -

මහක පොත

දිගු කලෙකින් සඳු නැග ඇවිත් තරු පිරිවරා මගේ තනිකමට කවිකම ඇවිත්

-දිල්ලැකි දිසානායක - මහපොළ ආයතනය

දොණියේ

දකින්නට බැර හිසා මට නුඹේ මුතු කඳුළු එන්නෙ හෑ දකින්නට නුඹේ කණ විදින'යුරු

- දිමුතු -

නො වූ ප ලේ ක වි නො



මෝටර් ගරාජයට මල් මිටක්

මෝටර් ගරාජයට බොහෝ විට ලැබෙන්නේ ගල් සහ මුල්. නමුත් මේ කථා කරන්නේ මල් මිටක් පිදිය යුතු වැඩක් ගැන.

WP GB - 1684 දරණ අගෝස්තේ ලේලන්ඩ් විපර් රථය වසර 2000 දී වරාය අධිකාරිය මිලදී ගත්තේ රුපියල් ලක්ෂ දාහතකටය.

නමුත් වසර 2003 දී පමණ එහි එන්ජිමෙහි ඇතිවූ බරපතල දෝෂයක් නිසා මෙම වාහනය ධාවනයෙන් ඉවත් කිරීමට සිදු වුණා. නියමිත අළුත්වැඩියාව සිදු කිරීමට අවශ්‍ය අමතර කොටස් මිලදී ගැනීමට දූරු උත්සාහයන් වාර්ථ විමෙන් පසුව මෙය ගර්හිත කර ටෙන්ඩර් මගින් විකුණා දැමීමට තීරණය වුණා.

මෙහිදී මෝටර් ගරාජයේ ජ්‍යෙෂ්ඨ වැඩ අධිකාරී එස්.එච්.කේ.ඉදුරුගොල්ල මහතාගේ අදහසක් අනුව ඉන්දියාවේ නිෂ්පාදිත මෙම අගෝස්තේ ලේලන්ඩ් විපර් රථයට ධාවනයෙන් ඉවත් කළ වාහනයකින් ලබාගත් ජපානයේ නිෂ්පාදිත ඉසුසු වර්ගයේ එන්ජිමක් හා ගියර්

බොක්ස් එකක් සවි කිරීමට තීරණය කරනු ලැබුවා. මෙම අළුත් එන්ජිම සවි කිරීමේ දී එයාර් කම්ප්‍රෙෂර්, විපර් ස්ටියරින් පොම්ප වැනි උපාංග අළුතෙන් සවි කරමින් විපර් රථයට ගැලපෙන පරිදි බොහෝ වෙනස්කම් කිරීමට සිදුවුණා.

මෙම කටයුත්තට උරදී කැපවීමෙන් කටයුතු කළේ මෝටර් ගරාජයේ කේ.එච්.විමලදාස මහතා, සුසන්ත පෙරේරා, එස්.ඒ.රුපසේන, අමල් වින්තක, සුමින් ප්‍රසන්න, පී.ඒ.ඉන්ද්‍රසිරි හා ඩබ්.ඒ.අනිල් යන මහතන් ඇතුළුව මෝටර් ගරාජයේ හා සිසල් අංශයේ බොහෝ දෙනෙකු ඒ මහතාගේ මෙම කටයුත්තට තම අනා සහාය ලබාදුන්නා.

ගර්හිත කර ටෙන්ඩර් වශයෙන් විකිණීමට තිබූ WP GB - 1684 විපර් රථය ඉතා අඩු මුදලකින් නැවත ධාවනයට එක් කිරීමට මෝටර් ගරාජයේ සේවක මහතන්ට අද හැකිවී තිබීම සතුටට කරුණක් වී තිබෙනවා.



අලුත්වැඩියා කිරීමට ලක් වූ රථය හා ඒ සඳහා ආයතන වූ සේවක පිරිස

2007 ජනසතු සේවා තරගාවලියේ "ඒ" කාණ්ඩයේ ශූරතාවය හා "සී" කාණ්ඩයේ අනු ශූරතාවය දිනාගත් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය පාපන්දු කණ්ඩායම

අන්ට්සඩ් වරාය පුහුණු.... 01 පිටුවෙන්....

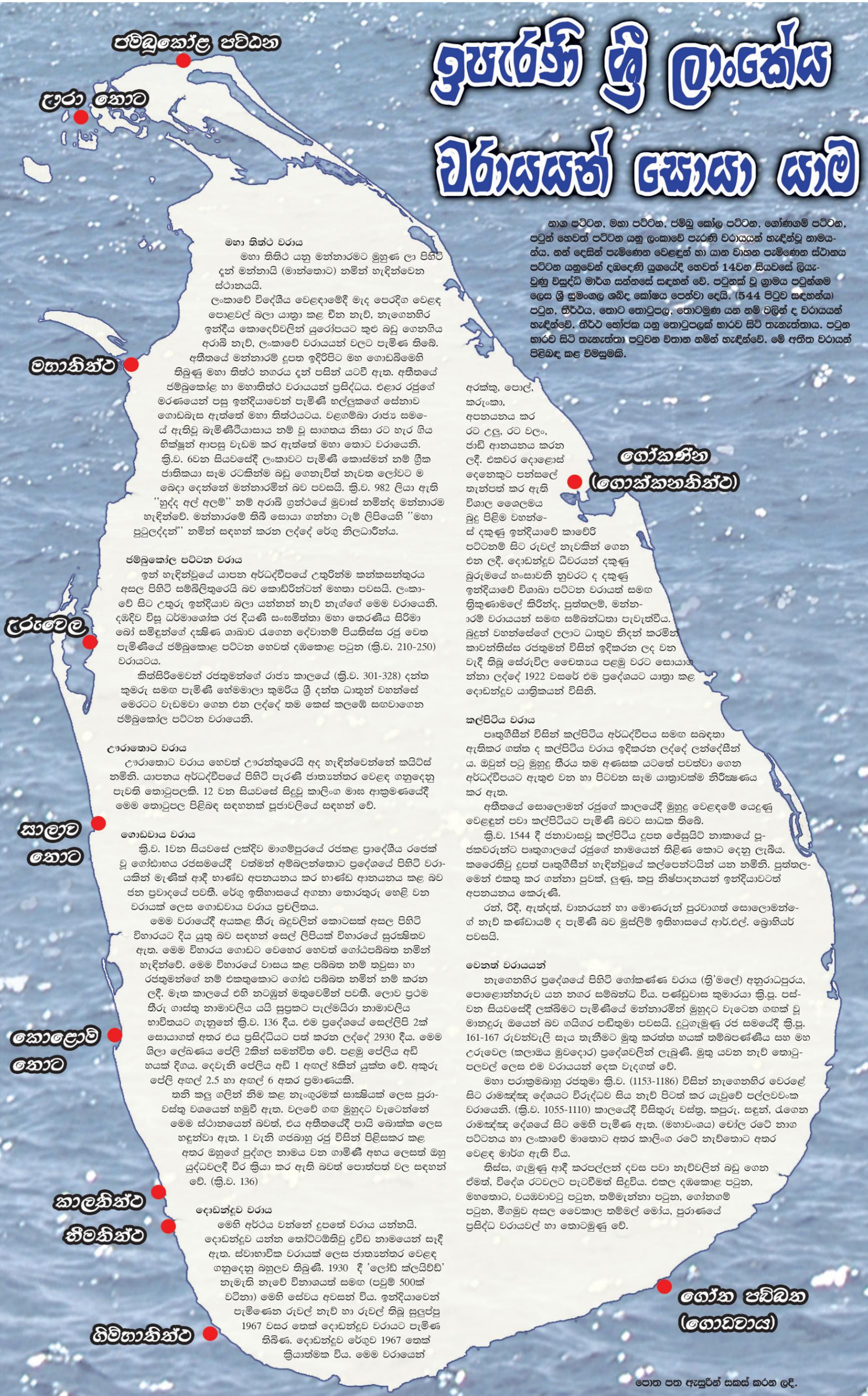


අන්ට්සඩ් වරාය පුහුණු වැඩමුළුවේදී අධ්‍යක්ෂ මානව සම්පත් හෝමන් විරරත්න මහතා කරුණු ඉදිරිපත් කරමින්.



2007 සැප්තැම්බරයේ පැවති INAP 2007 සමුළුවට සහභාගි වූ නියෝජිත පිරිස ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ (ආයතන) එම්.ඩබ්.එල්. විමලසූරිය සහ අධ්‍යක්ෂ (පුහුණු) ඩබ්.ඒ. ආර්යදාස මහත්වරු ද මෙහි වෙති.

# ඉපැරණි ශ්‍රී ලාංකේය වරායයන් ඥාණය යාම



හාග පට්ටන, මහා පට්ටන, ජම්බු කෝල පට්ටන, ගෝණගම් පට්ටන, පටුන් හෙවත් පට්ටන යනු ලංකාවේ පැරණි වරායයන් හැඳින්වූ නාමයන්ය. තන් දෙසින් පැමිණෙන වෙළඳුන් හා යාන වාහන පැමිණෙන ස්ථානය පට්ටන යනුවෙන් දැබ්දෙනි යුගයේදී හෙවත් 14වන සියවසේ ලියැවුණු විසුද්ධි මාර්ග සන්නයේ සඳහන් වේ. පටුනක් වූ ග්‍රාමය පටුන්ගම් ලෙස ශ්‍රී සුමංගල ශබ්ද කෝෂය පෙන්වා දෙයි. (544 පිටුව සඳහන්ය) පටුන, තීර්ථය, තොට තොටුපල, තොටමුණ යන නම් වලින් ද වරායයන් හැඳින්වේ. තීර්ථ භෝජක යනු තොටුපලක් භාරව සිටි තැනැත්තාය. පටුන භාරව සිටි තැනැත්තා පටුවන විතාන නමින් හැඳින්වේ. මේ අර්ථ වරායන් පිළිබඳ කළ විමසුමකි.

**මහා තිත්ඵ වරාය**  
 මහා තිත්ඵ යනු මන්නාරමට මුහුණ ලා පිහිටි දැන් මන්නායි (මාන්තොට) නමින් හැඳින්වෙන ස්ථානයයි.  
 ලංකාවේ විදේශීය වෙළඳාමේදී මැද පෙරදිග වෙළඳ පොළවල් බලා යාත්‍රා කළ චීන නැව්, නැගෙනහිර ඉන්දීය කොදෙව්වලින් යුරෝපයට කුළු බඩු ගෙනගිය අරාබි නැව්, ලංකාවේ වරායයන් වලට පැමිණ තිබේ.  
 අතීතයේ මන්නාරම් දූපත ඉදිරිපිට මහ ගොඩබිමෙහි තිබුණු මහා තිත්ඵ නගරය දැන් පසින් යටවී ඇත. අතීතයේ ජම්බුකෝල හා මහාතින්ඵ වරායයන් ප්‍රසිද්ධය. එළාර රජුගේ මරණයෙන් පසු ඉන්දියාවෙන් පැමිණි හල්ලුකගේ සේනාව ගොඩබෑස ඇත්තේ මහා තිත්ඵයටය. වලගම්බා රාජ්‍ය සමයේ ඇතිවූ බැමිණිපියාසාය නම් වූ සාගතය නිසා රට හැර ගිය හික්ෂුන් ආපසු වැඩම කර ඇත්තේ මහා තොට වරායෙනි. ක්‍රි.ව. 6වන සියවසේදී ලංකාවට පැමිණි කොස්මන් නම් ග්‍රීක ජාතිකයා සෑම රටකින්ම බඩු ගෙනැවිත් නැවත ලෝවට ම බෙදා දෙන්නේ මන්නාරමින් බව පවසයි. ක්‍රි.ව. 982 ලියා ඇති "හුද්ද අල් අලම්" නම් අරාබි ග්‍රන්ථයේ මුවාස් නමින්ද මන්නාරම හැඳින්වේ. මන්නාරමේ තිබී සොයා ගන්නා ටැම් ලිපියෙහි "මහා පුටුලද්දන්" නමින් සඳහන් කරන ලද්දේ රේගු නිලධාරීන්ය.

**ජම්බුකෝල පට්ටන වරාය**  
 ඉන් හැඳින්වූයේ යාපන අර්ධද්වීපයේ උතුරින්ම කන්කසන්තුරය අසල පිහිටි සම්බ්ලිකුරෙයි බව කොඩිරන්ටන් මහතා පවසයි. ලංකාවේ සිට උතුරු ඉන්දියාව බලා යන්නන් නැව් නැග්ගේ මෙම වරායෙනි. දඹදිව විසු ධර්මාශෝක රජ දියණි සංඝමිත්තා මහා තෙරණිය සිරිමා බෝ සම්පූර්ණයෙන් දක්ෂිණ ශාඛාව රැගෙන දේවානම් පියතිස්ස රජු වෙත පැමිණියේ ජම්බුකෝල පට්ටන හෙවත් දඹකෝල පටුන (ක්‍රි.ව. 210-250) වරායටය.  
 කිත්සිරිමෙවන් රජතුමන්ගේ රාජ්‍ය කාලයේ (ක්‍රි.ව. 301-328) දන්න කුමරු සමග පැමිණි හේමමාලා කුමරිය ශ්‍රී දත්ත ධාතුන් වහන්සේ මෙරටට වැඩමවා ගෙන එන ලද්දේ තම කෙස් කලමේ සගවාගෙන ජම්බුකෝල පට්ටන වරායෙනි.

**ලෞරාතොට වරාය**  
 ලෞරාතොට වරාය හෙවත් ලෞරන්තුරෙයි අද හැඳින්වෙන්නේ කයිටිස් නමිනි. යාපනය අර්ධද්වීපයේ පිහිටි පැරණි ජාත්‍යන්තර වෙළඳ ගනුදෙනු පැවති තොටුපලකි. 12 වන සියවසේ සිදුවූ කාලිංග මාස ආක්‍රමණයේදී මෙම තොටුපල පිළිබඳ සඳහනක් පූජාවලියේ සඳහන් වේ.

**ගොඩවය වරාය**  
 ක්‍රි.ව. 1වන සියවසේ ලක්දිව මාගම්පුරයේ රජකළ ප්‍රාදේශීය රජෙක් වූ ගෝඨාභය රජසමයේදී වත්මන් අම්බලන්තොට ප්‍රදේශයේ පිහිටි වරායකින් මැණික් ආදී භාණ්ඩ අපනයනය කර භාණ්ඩ ආනයනය කළ බව ජන ප්‍රවාදයේ පවතී. රේගු ඉතිහාසයේ අගනා තොරතුරු හෙළි වන වරායක් ලෙස ගොඩවය වරාය ප්‍රචලිතය.  
 මෙම වරායේදී අයකළ තීරු බදුවලින් කොටසක් අසල පිහිටි විහාරයට දිය යුතු බව සඳහන් සෙල් ලිපියක් විහාරයේ සුරක්ෂිතව ඇත. මෙම විහාරය ගොඩට වෙහෙර හෙවත් ගෝඨපබ්බත නමින් හැඳින්වේ. මෙම විහාරයේ වාසය කළ පබ්බත නම් තවුසා හා රජතුමන්ගේ නම් එකතුකොට ගෝඨ පබ්බත නමින් නම් කරන ලදී. මෑත කාලයේ එහි නටඹුන් මතු වෙමින් පවතී. ලොව ප්‍රථම තීරු ගාස්තු නාමාවලිය යයි සුප්‍රකට පැල්මයිරා නාමාවලිය භාවිතයට ගැනුනේ ක්‍රි.ව. 136 දීය. එම ප්‍රදේශයේ සෙල්ලිපි 2ක් සොයාගත් අතර එය ප්‍රසිද්ධියට පත් කරන ලද්දේ 2930 දීය. මෙම ශිලා ලේඛණය පේලි 2කින් සමන්විත වේ. පළමු පේලිය අඩි හයක් දිගය. දෙවැනි පේලිය අඩි 1 අඟල් 8කින් යුක්ත වේ. අකුරු පේලි අඟල් 2.5 හා අඟල් 6 අතර ප්‍රමාණයකි.  
 නති කලු ගලින් නිම කළ නැංගුරමක් සාක්ෂියක් ලෙස පුරාවස්තු වශයෙන් හමුවී ඇත. වලවේ ගඟ මුහුදට වැටෙන්නේ මෙම ස්ථානයෙන් බවත්, එය අතීතයේදී පායී බොක්ක ලෙස හඳුන්වා ඇත. 1 වැනි ගජබාහු රජු විසින් පිළිසකර කළ අතර ඔහුගේ පුද්ගල නාමය වන ගාමිණී අභය ලෙසත් ඔහු යුද්ධවලදී විර ක්‍රියා කර ඇති බවත් පොත්පත් වල සඳහන් වේ. (ක්‍රි.ව. 136)

**දොඩන්දුව වරාය**  
 මෙහි අර්ථය වන්නේ දූපතේ වරාය යන්නයි. දොඩන්දුව යන්න තෝට්ටම්තිවු ද්‍රවිඩ නාමයෙන් සෑදී ඇත. ස්වාභාවික වරායක් ලෙස ජාත්‍යන්තර වෙළඳ ගනුදෙනු බහුලව තිබුණි. 1930 දී 'ලෝඩ් ක්ලයිව්ඩ්' නැමැති නැවේ විනාශයත් සමග (පවුම් 500ක් වටිනා) මෙහි සේවය අවසන් විය. ඉන්දියාවෙන් පැමිණෙන රුවල් නැව් හා රුවල් තිබූ සුලුප්පු 1967 වසර තෙක් දොඩන්දුව වරායට පැමිණ තිබිණ. දොඩන්දුව රේගුව 1967 තෙක් ක්‍රියාත්මක විය. මෙම වරායෙන්

අරක්කු, පොල්, කරුංකා, අපනයනය කර රට උලු, රට වලං, ජාඩ් ආනයනය කරන ලදී. එකවර දොළොස් දෙනෙකුට පත්සලේ නැත්පත් කර ඇති විශාල ගෛලමය බුදු පිළිම වහන්සේ දකුණු ඉන්දියාවේ කාවේරි පට්ටනම් සිට රුවල් නැවකින් ගෙන එන ලදී. දොඩන්දුව ධීවරයන් දකුණු බුරුමයේ හංසාවනි නුවරට ද දකුණු ඉන්දියාවේ විශාල පට්ටන වරායන් සමග ක්‍රිකුණාමලේ කිරින්ද, පුත්තලම්, මන්නාරම් වරායයන් සමග සම්බන්ධතා පැවැත්වීය. බුදුන් වහන්සේගේ ලලාට ධාතු ව නිදන් කරමින් කාවන්තිස්ස රජතුමන් විසින් ඉදිකරන ලද වන වැදී තිබූ සේරුවිල වෛතාස පළමු වරට සොයාගන්නා ලද්දේ 1922 වසරේ එම ප්‍රදේශයට යාත්‍රා කළ දොඩන්දුව යාත්‍රිකයන් විසිනි.

**කල්පිටිය වරාය**  
 පෘතුගීසීන් විසින් කල්පිටිය අර්ධද්වීපය සමග සබඳතා ඇතිකර ගත්ත ද කල්පිටිය වරාය ඉදිකරන ලද්දේ ලන්දේසීන් ය. ඔවුන් පටු මුහුදු තීරය තම අණසක යටතේ පවත්වා ගෙන අර්ධද්වීපයට ඇතුළු වන හා පිටවන සෑම යාත්‍රාවක්ම නිරීක්ෂණය කර ඇත.  
 අතීතයේ සොලොමන් රජුගේ කාලයේදී මුහුදු වෙළඳමේ යෙදුණු වෙළඳුන් පවා කල්පිටියට පැමිණි බවට සාධක තිබේ.  
 ක්‍රි.ව. 1544 දී ජනාවාසවූ කල්පිටිය දූපත ජේසුයිට් නාමයේ පූජකවරුන්ට පෘතුගාලයේ රජුගේ නාමයෙන් තිළිණ කොට දෙනු ලැබීය. කරෙච්චි දූපත් පෘතුගීසීන් හැඳින්වූයේ කල්පෙන්නටියන් යන නමිනි. පුත්තලමෙන් එකතු කර ගන්නා පුවක්, ලුණු, කපු නිෂ්පාදනයන් ඉන්දියාවටත් අපනයනය කෙරුණි.  
 රන්, රිදී, ඇත්දත්, වානරයන් හා මොණරුන් පුරවාගත් සොලොමන්ගේ නැව් කණ්ඩායම් ද පැමිණි බව මුස්ලිම් ඉතිහාසයේ ආර්.එල්. බ්‍රොගියර් පවසයි.

**වෙනත් වරායයන්**  
 නැගෙනහිර ප්‍රදේශයේ පිහිටි ගෝකණින වරාය (ක්‍රි'මලේ) අනුරාධපුරය, පොළොන්නරුව යන නගර සම්බන්ධ විය. පණ්ඩුවාස කුමාරයා ක්‍රි.පූ. පස්වන සියවසේදී ලක්බිමට පැමිණියේ මන්නාරමින් මුහුදට වැටෙන ගඟක් වූ මානදුරු ඔයෙන් බව ගයිගර පඬිතුමා පවසයි. දුටුගැමුණු රජ සමයේදී ක්‍රි.පූ. 161-167 රුවන්වැලි සෑය තැනීමට මුතු කරත්ත හයක් තම්බපණ්ණිය සහ මහ උරුවෙල (කලාමය මුවදොර) ප්‍රදේශවලින් ලැබුණි. මුතු යවන නැව් තොටුපලවල් ලෙස එම වරායයන් දෙක වැදගත් වේ.  
 මහා පරාක්‍රමබාහු රජතුමා ක්‍රි.ව. (1153-1186) විසින් නැගෙනහිර වෙරළේ සිට රාමඤ්ඤ දේශයට විරුද්ධව සිය නැව් පිටත් කර යැවූවේ පල්ලවවංක වරායෙනි. (ක්‍රි.ව. 1055-1110) කාලයේදී විසිතුරු වස්තු, කපුරු, සඳුන්, රැගෙන රාමඤ්ඤ දේශයේ සිට මෙහි පැමිණ ඇත. (මහාවංශය) වෙරළ රටේ නාග පට්ටනය හා ලංකාවේ මාතොට අතර කාලිංග රටේ නැව්තොට අතර වෙළඳ මාර්ග ඇති විය.  
 තිස්ස, ගැමුණු ආදී කරපල්ලන් දවස පවා නැව්වලින් බඩු ගෙන ඒමත්, විදේශ රටවලට පැවරීමත් සිදුවිය. එකල දඹකෝල පටුන, මහතොට, වයඹවාටු පටුන, තම්මැන්නා පටුන, ගෝනගම් පටුන, මීගමුව අසල වෛකාල තම්මල් මෝය, පුරාණයේ ප්‍රසිද්ධ වරායවල් හා තොටමුණු වේ.

**ගෝන පව්දන (ගොඩවය)**

පොත පත ඇසුරින් සකස් කරන ලදී.