03 පිටුව
දැයට කිරුළ සහ අපි

05 පිටුව
විධායක නිළධාරීන් සේවකයන් ...

08-09 පිටු
අප පිළිබඳව තැබූ විශ්වාසය

பக்கம் 11
இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையின் இஸ்ஹூாக்கர்....

12 පිටුව
සී.එම්.යූ. එක වරායෙන් ගියේ ...

16 පිටුව
පුංචි එක්ටැම්ගෙයි සිට

තීරුව

පුවත්පතක් වශයෙන් ශ්‍රී ලංකා රජයේ ලියාපදිංචි කරන ලදී.

දෙවන කණ්ඩය - 4 වන කලාපය | ඵලදායිතාවය හා මුසු වූ වරාය අධිකාරියේ මාසික පුවත් කවුළුව | පෙබරවාරි 2008

සේවක සභා නැවතත්

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ යම් අක්‍රමිකතාවයන් පවතී නම් ඒ සම්බන්ධව සියලු සේවකයින්ට පැමිණිලි කිරීමට හැකිවන පරිදි වරාය අධිකාරියේ සෑම අංශයකටම පැමිණිලි බහාලන පෙට්ටි සවිකිරීමට පියවර ගන්නා ලෙසත් ඒවා සෑම මසකට වරක් වෘත්තීය සමිති නියෝජිතයන් හා නිලධාරීන් ඉදිරියේ පරීක්ෂා කර බලා සාකච්ඡා කරන බවත් වරාය හා ගුවන් සේවා ගරු අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ මහතා පසුගිය දා වරාය වෘත්තීය සමිති නියෝජිතයන්ගේ හා නිලධාරීන්ගේ හමුවක දී ප්‍රකාශ කළේ ය.

වරාය හා ගුවන්සේවා අමාත්‍යාංශයේ දී පැවති මෙම හමුව, වරාය වෘත්තිය සමිති නියෝජිතයින්ගේ ඉල්ලීමකට අනුව විවිධ කරුණු සොයා බැලීම සඳහා එම වෘත්තිය සමිති නියෝජිතයින්ගේ හා වරායේ අදාල අංශ වල නිලධාරීන්ගේ සහභාගීත්වයෙන් සංවිධානය කර තිබුණි.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මීට පෙරාතුව ක්‍රියාත්මකව පැවති සේවක සභා යළි ස්ථාපිත කොට ක්‍රියාත්මක කිරීම පිළිබඳව ද මෙහි දී වැඩිදුරටත් සාකච්ඡා කෙරිණි. එහි දී අදහස් දැක් වූ වරාය හා ගුවන්සේවා ගරු අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ මහතා, සියලු වෘත්තීය සමිති, එක් කණ්ඩායමක් ලෙස ආයතනික සංවර්ධන ඉලක්කයන් කරා ගමන් කළ යුතු බවත්, එහි දී පටු වාද විවාද අතහැර, එකාවන් ව වැඩ කළ යුතු බව ත් ප්‍රකාශ කළේ ය.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ උප සභාපති ප්‍රියත් බන්දු වික්‍රම, ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂ ප්‍රසන්න කළුතරගේ, ගරු අමාත්‍යතුමන්ගේ මාධ්‍ය සම්බන්ධීකරණ ලේකම් කුමාරදාස ගිරිබාව යන මහත්වරුන් ඇතුලු පිරිසක් ද මෙම රැස්වීමට සහභාගි වූ හ.

ජය බහලු පර්යන්තය වරාය හා ගුවන් සේවා ගරු අමාත්‍යතුමාගේ විශේෂ නිරීක්ෂණයට

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මෙහෙයුම් හා සේවා කටයුතු පිළිබඳව, වරාය හා ගුවන් සේවා ගරු අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පසුගිය දා විශේෂ නිරීක්ෂණ චාරිකාවක් සිදු කෙරිණ. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ජය බහලු පර්යන්තය විශේෂ නිරීක්ෂණයට බඳුන් කෙරුණු මෙම චාරිකාවේ දී එහි පැමිණ තිබූ බහලු නෞකාවක කපිතාන්වරයා සමග ද ගරු අමාත්‍යවරයා අදහස් හුවමාරු කරගත්තේ ය.

විශේෂයෙන් ම, ජය බහලු පර්යන්තයේ පරිගණක පද්ධතිය සකස් කිරීම පිළිබඳව මෙන් ම, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ඉදිරි ක්‍රියාකාරීත්වය හා සැලසුම් පිළිබඳව ද ගරු අමාත්‍යවරයා විසින් අදාල නිලධාරීන්ට මෙහි දී උපදෙස් දෙනු ලැබිණ.

හම්බන්තොට වරාය සංවර්ධනය පිළිබඳව ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ උප සභාපති හා හම්බන්තොට වරාය ව්‍යාපෘතියේ අධ්‍යක්ෂ ප්‍රියත් බන්දු වික්‍රම මහතා සමග ද ගරු අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමන් සාකච්ඡාවක නිරත වූ අතර, එහි ඉදිරි සංවර්ධන කටයුතු පිළිබඳව ද එහි දී විශේෂ අවධානය යොමු කෙරිණ. හම්බන්තොට වරාය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ මූලික ඉදිකිරීම් කටයුතු මේ වන විට ආදාල ඉදිකිරීම් සමාගම විසින් දියත් කර ඇත.

වරාය නැංවීමට වෘත්තීය සමිති සහාය

දැවැන්ත සංවර්ධන ව්‍යාපෘති රැසක් දියත් කරමින් සමුද්‍රික කලාපයේ තරගකාරී වරායයක් ලෙස කටයුතු කිරීමේ අභියෝග ය ජය ගැනීම ට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය කටයුතු කරමින් සිටී. කොළඹ වරාය කේන්ද්‍ර කරගත් ශ්‍රී ලාංකේය වරායයන් ගේ සම්පත් කළමණාකරණය කරමින් නිෂ්පාදන ධාරිතාවය ප්‍රශස්ත මට්ටමක ට ගෙන ඒම අරමුණු කරගනිමින් වරායයන්ගේ කටයුතු සොයා බැලීම ට සැලසුම් කර තිබේ. මේ යටතේ වසරේ පළමු මාස 6 ක කාල පරිච්ඡේදයක් තුළ මාසික වශයෙන් ද අනතුරුව මාස 3කට වරක් වෘත්තීය සමිති නියෝජිතයින් සමග සාකච්ඡා මාර්ගයෙන් කටයුතු කොට සේවක ගැටළු, අවශ්‍යතා හා වරාය අක්‍රමිකතා හැඳිනගෙන ඒවාට විසඳුම් ලබා දීම ට කළමණාකාරීත්වය තීරණය කොට තිබේ.

ඩිලාන් පෙරේරා මහතා වරාය සංවර්ධන අමාත්‍ය ධූරය ට

ඩිලාන් පෙරේරා මහතා වරාය සංවර්ධන ගරු අමාත්‍යවරයා ලෙස පසුගිය දා දිවුරුම් දුන්නේ ය. අධිකරණ අමාත්‍ය ධූරයට අමතරව මෙම නව අමාත්‍ය ධූරයේ ඩිලාන් පෙරේරා මහතා කටයුතු කරනු ඇත. අරලිය ගහ මන්දිරයේ පැවැති මෙම දිවුරුම් දීමේ උත්සව අවස්ථාවට වරාය හා ගුවන් සේවා ගරු අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ, පවිත්‍රා වන්නිආරච්චි, බැසිල් රාජපක්ෂ, ඇතුලු මැති ඇමතිවරු රැසක් ද එක් වූ හ.

බහලු මෙහෙයුමට නවෝදයක්

ජය බහලු පර්යන්තය සහ නව උතුරු ජැටි පර්යන්තය (New North Pier Terminal) සඳහා නව බහලු පර්යන්ත කළමණාකරණ පද්ධතියක් ක්‍රියාත්මක කිරීම උදෙසා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සහ ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ ඕක්ලන්තය කේන්ද්‍ර කොට ගත් නැවිස් (Navis LLC) සමාගමේ දේශීය නියෝජිත ඇක්සස් ඉන්ටර් නැෂනල් පුද්ගලික සමාගම අතර කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් අත්සන් කිරීම පසුගියදා සිදු කෙරුණි. රු. මිලියන ගණනක ආයෝජන ව්‍යාපෘතියක් වන මෙමගින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සංවර්ධන ඉලක්කයන් තරගකාරී විශ්වීය නම්‍යතාවයන්ට සරිලන ලෙස හුදෙක් සාම්ප්‍රදායික සේවා වරාය සංකල්පයෙන් බැහැරව විද්‍යුත් වරාය (E-Port) නොඑසේ ම උත්කෘෂ්ට සේවා විද්‍යුත් වරායක් වශයෙන් සංවර්ධනය කිරීම මෙහි එක් අරමුණකි. කලාපයේ වර්ධනය වන බහලු ධාරිතාවයන් රඳවා ගැනීමට සරිලන සේ සැකසුණු සාමූහික උපාය මාර්ගික ප්‍රතිපත්ති ඔස්සේ දියුණු වන අතර ම ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය තුළ පවතින අභ්‍යන්තර මෙහෙයුම් ශක්‍යතා වඩාත් තරග කාරීව ප්‍රතිඵලදායී ලෙස සාර්ථක වෙළඳපොළ ඉලක්කයන් කරා රැගෙන යාමට ද මෙමගින් හැකිවනු ඇත.

නැවිස් බහලු පර්යන්ත කළමණාකරණ පද්ධතීන් ලොව රටවල් 50කට අධික සංඛ්‍යාවක පර්යන්ත 200කට අධික ප්‍රමාණයක භාවිතයට ගැනෙන අතර මෙම පද්ධතිය යොදා ගැනීම මගින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට සිය මෙහෙයුම් හි ධාරිතාවය කාර්යක්ෂමතාවයේ ඵලදායී බව සහ ලාභදායී බව උපරිම වශයෙන් වර්ධනය කරගැනීමට ද ඉඩ ප්‍රස්ථාව සැලසේ.

නැවිස් පරිගණක පද්ධතීන් වත්මන් ලෝකයේ පවතින ඉතාම හොඳ ම තත්ත්වයේ පරිගණක සේවාවක් වන අතර, මෙම පද්ධතියේ ඇති සුවිශේෂී ලක්ෂණ ලෙස චන්ද්‍රිකා තාක්ෂණය යොදා ගැනෙන තත්කාලීන අංගන සැලසුම්කරණ මෙහෙයුම් චන්ද්‍රිකා පද්ධතියක්, බහලු ප්‍රවාහන හඳුනාගැනීමේ ක්‍රමවේදයක්, අවකලන විශ්වීය පිහිටුම් ක්‍රමවේද (DGPS/GPS) පදනම් කරගත් බහලු මෙහෙයුම් නිරීක්ෂණ සන්නිවේදන පද්ධතියක්, ස්වයංක්‍රීය දොරටු මෙහෙයුම්, පූර්ණ ස්වාධීන තත්ත්වයන් යටතේ වෙබ් අඩවි මගින් කටයුතු කරන ක්‍රමවේද, එසැනින් තත්කාලීන බහලු මෙහෙයුම් උපරිම කරන කටයුතු මෙන් ම කළමණාකාරීත්වයට ඒ පිළිබඳ විමසීමට හැකි පහසුකම්, රථ වාහන ගොඩබෑම් කටයුතු පහසුකිරීමේ ක්‍රමවේද වැනි නවීන තාක්ෂණික ක්‍රමෝපායයන් රැසක් ද වේ.

යෝජිත බහලු පර්යන්ත කළමණාකරණ පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමත් සමග ලොව ඕනෑම හොඳ ම තත්ත්වයේ වරායකට සමගාමීව පාරිභෝගික සේවා ඵලදායිතා මට්ටම් අගයන් ඉතා ඉහළ තලයකට රැගෙන ඒම ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අපේක්ෂාවයි.

'නැගී එන කලාපීය මෙගා වරාය - කොළඹ 2010'

'නැගී එන කලාපීය මෙගා වරාය - කොළඹ 2010' නමින් සංවිධානය කර තිබූ විශේෂ සම්මන්ත්‍රණයක් පසුගිය දා කොළඹ ට්‍රාන්ස් ඒෂියා හෝටලයේ දී පැවැත්විණි.

මෙහිදී අදහස් දක්වූ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අතිරේක කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ කපිතාන් නිහාල් කැප්පෙටිපොල මහතා, පසුගිය හය වසරක කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය එහි යටිතල පහසුකම් හා උපරි ව්‍යුහාත්මක සංවර්ධන කටයුතු සඳහා ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියනයකට ආසන්න මුදලක් ආයෝජනය කර ඇති බැව් පැවසීය.

වැඩිදුරටත් කරුණු දක්වූ ඔහු ප්‍රකාශ කර සිටියේ කොළඹ වරාය මේ වන විටත් දකුණු ආසියාතික කලාපීය කේන්ද්‍රස්ථ වරාය තත්ත්වය හිමි කරගෙන ඇති බවත්, බහලු වරායයන්ගේ ජාත්‍යන්තර වර්ගීකරණය අනුව එය 29 වන ස්ථානය දක්වා පැමිණ ඇති බවත් ය. මීට අමතරව, එළැඹෙන ජාත්‍යන්තර බහලු මෙහෙයුම් තරගකාරීත්වයට සාර්ථකව මුහුණ දීම පිණිස, කොළඹ දකුණු වරාය සංවර්ධන හා හම්බන්තොට නව වරාය සංවර්ධන ව්‍යාපෘතීන් ද මේ වන විට ආරම්භ ව ඇතැයි ද කැප්පෙටිපොළ මහතා සඳහන් කළේ ය.

එහිදී වැඩි දුරටත් අදහස් දක්වූ අතිරේක කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ කපිතාන් නිහාල් කැප්පෙටිපොළ මහතා, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය මේ වන විට CSI බහලු ආරක්ෂණ ක්‍රමවේදය යටතේ, අන්තරායාකාර ද්‍රව්‍ය අඩංගු බහලු පරීක්ෂාව හා ඒ හා සබැඳි ආරක්ෂක කටයුතු උදෙසා ඉතා නවීනතම ක්‍රමෝපායයන්ගෙන් සන්නද්ධව ක්‍රියාකරන බවත්, ඇමරිකානු ඩොලර් බිලියන 50 ක වැඩි මුදලක් මේ නවීන ආරක්ෂණ ක්‍රමවේදයන් සඳහා ආයෝජනය කර ඇති බවත් ප්‍රකාශ කළේ ය.

තීර්ථ බිඳක්....

තීර්ථ ඔබගේ පුවත්පතයි. ඔබ සඳහාම වෙන් වූ පුවත්පතයි. ජාතියේ හදවත වූ වරාය නිතැතින්ම 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 ආයතනයක් බව ට පත් කිරීමේ පූර්වාදර්ශයක් වශයෙන් ක්‍රියා කිරීම ද වැදගත් වන්නේ ය.
මහ මුහුදේ කුණාටු, සුළි සුළං නැත්තේ නොවේ. රළු ගල්පර නැත්තේ ද නොවේ. නැවියා ඒ දෙස මැනවින් බලා නැව හසුරු වන්නේ ය. ජයග්‍රහණය ළඟා කර ගන්නේ ''තීර්ථ" වෙත ළඟා වීමෙනි.

දුරකතන - 2421927
3460/ 3600
ෆැක්ස් - 2451917

නිදහස පිළිබඳ ලියැවුණු, ලියැවෙන අර්ථ කථන බෙහෝ ය. කිසිදු බාහිර බලවේගයකට යටත් නොවූ, කිසිදු බලපෑමකට හසු නොවූ, අදීනව, අභීතව, හිස කෙළින් තබා සිටිය හැකි ශක්තිය නිදහස ලෙස අපි සලකන්නෙමු. නිදහස අර්ථවත් වන්නේ දේශපාලන, ආර්ථික හා සංස්කෘතික වශයෙන් ලබන ශක්තිය හා බලය මත බවට කිසිදු විවාදයක් නොමැත. ඒ තෙවදෑරුම් නිදහසට අමතරව තවත් බොහෝ දෑ නිදහස සමග ඒකාත්මික වී තිබෙන බව ද අපි දනිමු. එසේ ම මේ සියලු අංග වලින් පිරිපුන් නිදහසක් මේ විෂය ලෝකයෙ හි කිසි තැනෙක නොතිබෙන බව ද අප පිළිගත යුතු ය.

නිදහස නම් තෘෂ්ණා ආදී කෙළෙස් බැම් වලින් නිදහස් වීම බව ගෞතම බුදුන් වහන්සේ දේශනා කළ හ. ඒ නිදහස පරමාදර්ශී නිදහසකි. බෞද්ධ දර්හනයෙහි නිවන සේ හැඳින්වෙන ඒ නිදහස පුහුදුන් කිසිවෙකුට ළඟා විය නොහැක්කකි.එහෙයින් අප කතා කරන නිදහස භෞතික දේපළ හා බැඳී තිබෙන හෙයින් එම් අසීමිත මෙන් ම ඇතැම් විට අතෘප්තිමත් භාවයක් ද ඇත.

මානව ඉතිහාසයේ හමුවන බොහෝ නිදහස් අරගල වලට හේතුවී ඇත්තේ ධනය බලය කේන්ද්‍රීය කරගත් ගැටලු හා බලපෑම් ය. එබඳු යටත් කර ගැනීම් ය. අප රට ද වරින් වර ආක්‍රමණිකයන්ගේ හා අධිරාජ්‍යවාදීන්ගේ බලපෑම් වලට යටත් වි ය. පෘතුගීසි, ලන්දේසි හා ඉංග්‍රීසි අධිරාජ්‍යයන් විසින් ශ්‍රී ලංකාව ට කරන ලද විනාශය, අපරාධ ය සුළු පටු වූවක් නොවේ. ඔවුනට එරෙහිව අපේ මුතුන් මිත්තන් විසින් ගෙන යන ලද අරගලය ද ඓතිහාසික ය. අද අප විසින් අනුස්මරණය කරනු ලබන්නේ ද ඒ බ්‍රිතාන්‍ය අධිරාජ්‍යවාදීන්ගෙන් ලද නිදහස නොවේ ද? හැට වසරක නිදහස දෙස ආපසු හැරී බලන අපට සැනසුම් සුසුම් හෙළිය හැකි ද? අපගේ ජාතික සංස්කෘතික උරුමයන් හෝ දේශපාලන ම ය, ආර්ථික ම ය වශයෙන් අප නිදහස් වී තිබේ ද යන්න යළිත් සිතා බැලිය යුතු ය.

ආයතනයක දියුණුව රැඳී ඇත්තේ ද සේවකයා භුක්ති විඳින් නිදහස මතය. සේවකයන්ගේ රාජකාරී ව්‍යුහය මනාව හැඳිනග නිමින්, නිදහස් මනසින්, නිදහස් සිතිවිල්ලෙන් ස්වකීය රාජකාරි ප්‍රශස්ථ මට්ටමට ගෙන ඒමට අවැසි නිදහස සේවකයා වෙත ලබා දීමට කලමණාකාරීත්වය පියවර ගත යුතු ය. බලධාරීන් විසින් සේවකයන්ගේ නිදහස කප්පාදු කර දමන්නේ නම්, ආයතනය වෙත උපරිම සේවාවක් සේවකයන්ගෙන් ලබා ගත නොහැකි බව ද සේව්‍යයා විසින් අවබෝධ කර ගත යුතු ය. සේවකයා ද තමන්ට ලැබුණු නිදහස අනිසි ලෙස යොදා ගැනීම නොකළ යුතු ය.

තීර්ථ

සාමූහිකත්ව ප්‍රවේශය

උපදේශක හා අධීක්ෂණ මණ්ඩලය

එම්.ඩබ්.එෆ්. විමලසූරිය
නලින් අපොන්සු
උපාලි සොයිසා
නිමල් ජයතිස්ස
ඒ.බී. දයානන්ද

නිරීක්ෂණය
කුමාරි ජයසුන්දර
හර්ෂ උදයකාන්ත පීරිස්

සංස්කරණය
උපුල් ගුරුගේ

පිටු සැකසුම
උදිත චන්දන

සහාය පිටු සැකසුම
දිමුතු තෙන්නකෝන්

පරිගනක අකුරු ඇමුණුම
රේණුකා ආරියරත්න
සත්‍යා චතුරිකා

තාක්ෂණික සහාය
රුක්ෂාන් සමරධීර
අසංක රාජපක්ෂ

ඡායාරූප
ආලෝක අයි ද සිල්වා
ඩී.කේ. වැලිකල
මහින්ද තෙන්නකෝන්

සම්බන්ධීකරණය
දිල්රුක් ජයසේකර
සංජීව විජේසේකර
දේවිකා හෙට්ටිආරච්චි

සන්නිවේදන හා මහජන සම්බන්ධතා කොට්ඨාශයේ ප්‍රකාශයක්

සේද මාවත 5

හර්ෂ උදයකාන්ත පීරිස්

පුරා විද්‍යාඥයින් හට සේද මාවත පුරා පිහිටි ලෙන් චිත්‍ර සේද මාවත පිළිබඳ ඉතිහාසය කියාපාන මාහැඟි වස්තූන් ය. මෙම චිත්‍ර සටහන්හි ඇති බුදුන් වහන්සේගේ හා බෝසත්-වරුන්ගේ චිත්‍ර අතර එකල සාමාන්‍ය දෛනික දිවිපෙවෙත කියාපාන චිත්‍ර ද ඇතුලත් වීම විශේෂත්වයකි. මේ අතර ඇති විශේෂ උත්සව සැමරුම් හා නර්තන සිතුවම් එකල පැවති චාරිත්‍ර විධි ක්‍රමයන් හා ඇඳුම් පැළඳුම් පිළිබඳවද විශේෂ තොරතුරු අනාවරණය කරයි. ඉතිහාසයේ වෙනස් දින වකවානු තුළ, සේද මාවත ඔස්සේ චිත්‍රණය වූ මේ සිතුවම් තුලින් එහි ගමන් ගත් විවිධ සංස්කෘතීන්ට අයත් සාමාජික පසුබිම් මොනවට පැහැදිලි කරයි. එමෙන්ම ඉන්දියානු ගන්ධාර බෞද්ධාගමික චාරිත්‍රයන්ගේ සිට වඩා ඒකීය ධර්මකායක් වෙත සමාජය නැඹුරු වූ අයුරු ද එම සිතුවම් හි මැනවින් විචිත්‍රවත්ව තිබේ. මෙම ගන්ධාර පාර්ශ්වීය සිතුවම් වඩා කලාත්මක ලක්ෂණයන්ගෙන් යුක්ත වන අතර, රැළි ගැසුණු කෙහෙරැලි හා වඩා තියුණු බැම සලකුණු දක්නට ලැබෙයි. උතුරු දෙසට වන්නට පිහිටි ලෙන් සිතුවම් හි ඉන්දියානු සම්භවයන්ට සමීප නැකම් කියන, එතරම් පලල් නොවූ මුහුණු වලින් යුත් සිතුවම් දක්නේ වෙයි.

සේද මාවත වැදගත් සන්ධිස්ථානයකට පත් වූයේ 'ටැන්ග්' (Tang) රාජ්‍ය වංශයේ පාලන කාලය තුලදීය. සත්වන ශත වර්ෂයේ මෙම කාල වකවානුව අතරතුර, චීන ජාතික දේශාටකයකු වූ ක්ෂුආන් හුවැන්ග් බෞද්ධාගමික සටහන් සොයනුවස් මෙම කලාපය පසු කරමින් ඉන්දියාවට ගමන් ගත්තේ ය. ඉන්දියාවට ගමන් කළ අතරවාරයේ සේද මාවත විහිදී තක්ලිමබාන් කාන්තාර ප්‍රදේශයේ උතුරු ශාඛාව ඔහු විසින් ප්‍රයෝජනයට ගැනුනු අතර, ඔහු යළි පැමිණියේ එහි දක්ෂිණ මාවත හරහාය. සිය ආගමනයෙන් පසු, ඉන්දියාවෙන් රැගෙන ආ බෞද්ධ ග්‍රන්ථ 600 ක් පමණ තැන්පත් කොට චීනයේ 'ග්‍රේට් ගූස් පැගෝඩා' නම් දාගැබක් නිර්මාණය කිරීමටද ක්ෂුආන් කටයුතු කළේය. අදටත් චීනයේ බුදුදහම ප්‍රචලිත කරනුවස් ඔහු වෙතින් ලත් දායකත්වය චීන ජාතිකයෝ මහත් අගය කොට සලකති. සේද මාවත හරහා චිත්‍රණය වූ සිතුවම් මෙන්ම එහි පැවති ශිෂ්ඨාචාරය ද අග්‍රඵලයට පත්වූයේ ඉහත කී 'ටැන්ග්' රාජවංශ පාලන සමයේදීය.

එහෙත් 'ටැන්ග්' අධිරාජ්‍යයේ අවසානයත් සමග සේද මාවත යලිත් වරක් හුදකලා වීමට පටන් ගත් අතර, පෙර වැදගත්කම් සියල්ල හීන වීමට ද පටන් ගත්තේය. ඈත බටහිර දිගට වන්නට සිටියවුන්ට චීනය තවදුරටත් හඳුනානොගත් කලාපයක් වූ අතර, සේද නිෂ්පාදනය ද තේරුම් ගත නොහැක්කක් විය. මහා ඇලෙක්සැන්ඩර් රජ සමයේ, ඉන්දියාව පිළිබඳ යථා තොරතුරු සමුදායක් ගලා ගිය ද සේද මාවත ඔස්සේ නිවැරදි තොරතුරු සන්නිවේදනය වන තෙක් චීනය පිළිබඳ තතු දත්තෝ ඈත බටහිර ඉතා විරල වූහ. මේ කාලය වනවිට ඉස්ලාම් ධර්මයේ බලපෑම හේතුවෙන් ආසියාව පෙර පැවති ආකාරයෙන් වෙනස්

ග්‍රේට් ගූස් පැගෝඩා දාගැබ

වීමට බඳුන් වූ අතර, පෙරදිග හා බටහිර අතර පැහැදිලි තිරයක් මෙන් බෙදා වෙන්ව ගිය සෙයක් ද දක්නට වි ය.

එහෙත් මන්දගාමී වූ වෙළඳ සබඳතා යළි ඉක්මනින් ගොඩ නැගි අතර, මුස්ලිම්වරුන් එහි මැදිහත්කරුවන් සේ ක්‍රියා කිරීමට පෙළඹුණහ.

සේද මාවත ඔස්සේ ක්‍රිස්තු දහම ද ව්‍යාප්ත වන්නට වි ය. ක්‍රි.ව. 432 දි රෝමානු කතෝලික පල්ලිය නෙස්ටෝරියානු ලබ්ධිකයන් යුරෝපයෙන් පලවා හැරීමත් සමග ඔවුන් පෙරදිග බලා සංක්‍රමණය වි ය. උතුරු දිග ඉරානයේ සිට එවක් පටන්, වෙළඳ පිරිස් හරහා, සේද මාවත දිගේ නේස්ටෝරියුනු කිතුණු දහම ගලා ආ

ග්‍රේට් ගූස් පැගෝඩා පන්සලේ සිවිලිම

අතර, ක්‍රි.ව. 638 දී 'චැන්ගැන්' හි පළමු නෙසටෝරියානු පල්ලිය ද ඉදි වි ය. මෙම ලබ්ධිකයින් ඉන් අනතුරුව සේද මාවත ඔස්සේ සිය මූලයන් ව්‍යාප්ත කරන්නට යෙදුනු අතර, ඔවුන් ව විනාශ කරන්නට යත්න දැරූ අවස්ථා ගණනාවකින් ම ගැලවෙමින් 14 වන සියවස දක්වා පැවත එන්නට වි ය. මේ නිසා 'දුන්හුආන්ග්' හා 'ටර්නෑන්' හි හමුවන තවත් බොහෝ ලියවිලි අතර නෙස්ටොරියානු ලේඛණ ද දක්නට හැකි වෙයි. මේ අතර 3 වන ශත වර්ෂයේ සිට තවත් පර්සියානු දහමක් ද මේ ප්‍රදේහයට බලපෑම් එල්ල කල අතර, 'ටැන්ග්' රාජවංශයේ ආරම්භක කාලවකවානුව වන විට එය ද ඉතා හොඳින් එහි ව්‍යාප්තව පැවතියේ ය.

මෙකළ චීනය වෙත සමුද්‍රික මාර්ග පද්ධතියක් සොයා ගවේෂනයේ යෙදුනෝ සමුද්‍රික සේද මාවත විවෘත කළ හ. එය

ටැන්ග් අධිරාජ්‍යයා සහ පිරිවර

ගොඩබිම සේද මාවතට වඩා හාත්පස වෙනස්, සුවිශේෂී වැදගත්කමක් ඉසිලූ වෙළඳ මාර්ග යක් වූ අතර, ගොඩබිම පැතිර පැවැති සේද මාවතේ අග්‍රගන්‍ය බව එතැන් සිට ක්‍රමයෙන් මැකී යන්නට වි ය.

නෙස්තූරියානු ශිලා ලේඛණයක්

මතු සම්බන්ධයි....

ස හ අපි

ප්‍රදර්ශන හා සංදර්ශන පවැත්වීම අදට අනුව නුසුදුසු යැයි කෙනෙකු පවසන්නට පුලුවන. එම අදහස වැරදි යැයි අපි නොකියමු. ඒ එහි සත්‍යතාවයක් පවතින බැවිනි. යුද්ධයක් පවතින අවස්ථාවක හැකිතාක් වියදම් අඩුකර ගැනීමට හා මහජන ආරක්ෂාව ස්ථාපිත කිරීම සඳහා හැකිතාක් ජනතාව ඒකරාශී වීම අඩු කර ගැනිම ප්‍රධාන අරමුණ වන බැවිනි. මේ අරමුණු ද්විත්වය ම අවධානය යොමු වි ය යුතු අතර, රටේ සංවර්ධනය පිළිබඳ තොරතුරු දැනගැනීමේ අයිතියක් ජනතාවට ඇති බව ත්, ඒවා ජනතාවට දැක්වීමේ වගකීමක් පාලකයින්ට ඇති බවත් අප අමතක නොකළ යුතු ය.

ශ්‍රේෂ්ඨ රුසියානු ඔක්තොම්බර් විප්ලවයේ නිර්මාතෘ වූ ලෙනින් විප්ලවයට පෙරත්, විප්ලවයට පසුත් කම්කරු ජනතාව සමග රටේ සංවර්ධනය පිළිබඳව කතා කළේ ය. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ඔහුට ඉතා ඉක්මනින් ම බටහිර ට තර්ජනයක් වන අයුරින් හා මනා සංයමයකින් ගොඩනැගුණු සංවර්ධනයකින් යුත් සෝවියට් දේශය ගොඩනැගීමට හැකි විණි.

මහජන චීන සමූහාණ්ඩුව බිහි කළ මාඕ සේතුං මහජනයා දැනුවත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් බෙහෙවින් උනන්දු වූ නායකයෙකු බව ඉතිහාසය පවසයි. ප්‍රචාරය ඔහුගේ මූලික අවියක් වි ය. දැනුවත් කිරීම, තොරතුරු ලබා ගැනීම, සන්නිවේදනය යන සියලු ක්‍රියාදාමයන් සමස්ත සංවර්ධනයේ අංගෝපාංගයන් ලෙස පෙන්වා දිය හැක. නූතන ලෝකයේ සංවර්ධනය පදනම් වන්නේ ඒ මත යැයි කිව හැක. අපට ද ඉන් බැහැර වි ය නොහැක.

ශ්‍රී ලංකාවේ වත්මන් තත්ත්වය විමසා බැලීමේ දී පැහැදිලි වන්නේ මහා පරිමාන සමාගම් වලට හා බහුජාතික සමාගම් වලට ජනමාධ්‍ය ඔස්සේ විශාල ප්‍රචාරයක් ලැබෙන මුත් රටේ සංවර්ධන ක්‍රියාදාමයට අදාල කිසිවකට නිසි ප්‍රචාරයක් නොලැබෙන බවයි. බහුතරයක් ජනමාධ්‍ය ආයතන වලට ද ඒ පිළිබඳව එතරම් උවමනාවක් නොමැත. මෙකී ආයතන හා පුද්ගලයන් හඹායනු ලබන්නේ ත්‍රාසජනක හා ආකර්ෂණීය පුවත් වෙත පමණි. ඒවා අනවශ්‍ය යැයි නොකියන මුත් ජනතාව දැනුවත් කිරීම උදෙසා සිදුවන ප්‍රචාරණයන් මේ රටේ අල්ප ය.

රටේ ආර්ථික ක්‍රියාදාමය, නිෂ්පාදන තත්ත්වය, ජතික ආදායම, වෙළඳම යන ක්ෂේත්‍ර පිළිබඳ මූලික දැනුවත් භාවයක් වත් රටක ම සෑම පුරවැසියෙකුට ම තිබිය යුතු ය. සංවිධානගත සිවිල් මිනිසා යනු එබඳු දැනුවත් භාවයක් ඇති පුද්ගලයා ය. මේ දේශය එබඳු තැනැත්තන්ගෙන් හීන දේශයක් බවට පත්වෙමින් තිබෙන බැව් රහසක් නොවේ. ඇතැම් විට පවතින යුද්ධයත්, ඊට බලපාන්නට ඇත. යුද්ධයක් පවතින රටක පළමුව විනාශ වන්නේ සත්‍යය දැන ගැනීමේ අයිතිය යැයි කියනු ලබේ.

යුද්ධයක් පවතින නමුදු සුවිශාල සංවර්ධන ක්‍රියාදාමයක් ද රට තුළ සිදුවන බැව් සත්‍යයකි. ගෙවී ගිය වසර දෙක තුළ අපට දක්නට ලැබුණු මූලික වෙනස එය වේ.

හම්බන්තොට වරාය, වීරවිල ගුවන්තොටුපළ, අධිවේගී මාර්ග, ගුවන් පාලම්, නොරොච්චෝලේ විදුලි බලාගාරය, මොරගහකන්ද ජලාශය, කුකුළේ ගඟ ව්‍යාපාරය ඊට නිදසුන් කීපයක් පමණි. රජය යුද්ධයට මුහුණ දෙන අතර ම මහා පරිමාන සංවර්ධන ව්‍යාපෘති රැසක් ආරම්භ කර ඇත. මේ පිළිබඳ දළ අදහසක් ලබා ගැනීම වැඩිහිටි පරපුරටත් වඩා ළමා පරපුරට වැදගත් වේ. හෙට දවසේ පුදින්නට වෙර දරණ ඔවුන් ගේ අධ්‍යාපන ක්‍රියාවලියට ද එය සම්බන්ධ බැවිනි.

දැයට කිරුළ යනු මේ සංවර්ධන ක්‍රියාදාමයන් විදහා දක්වන සේ ම, අනෙකුත් පොදු කටයුතු පිළිබඳ තොරතුරු ද දක්වන ආකර්ශනීය ප්‍රදර්ශනයකි. **සන්නිවේදනයේ ප්‍රධාන අරමුණු වන අධ්‍යාපනය, තෙරතුරු සම්පාදනය, සමාජානුයෝජනය, විනෝදාස්වාදය කේන්ද්‍රීය කරගත් දැයට කිරුළ ප්‍රදර්ශනයේ ජන ප්‍රසාදය දිනා ගත් නැරඹුම් කුටියක් ලෙස ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය විසින් සම්පාදනය කර තිබූ නැරඹුම් කුටිය සුවිශේෂ වි ය.**

රටට ආදයම් උපයමින් තරගකාරී සමුද්‍රික කාලාපයේ උරෙ'නුර ගැටී කටයුතු කිරීමේ දී වරාය අධිකාරිය සතු වගකීම් අභියෝගයන් හා ඒවා ජය ගත හැකි ආකාරය පිළිබඳව වරාය ආකෘති ඡායාරූප හා රූපවාහිනී විශේෂාංග ලෙසින් ඉදිරිපත් කරමින් කුටියට පිවිසෙන්නන් හට වරාය හා සමුද්‍රික සංස්කෘතිය පිළිබඳ මනා දැනුම් සම්භාරයක් ලබා දී මත්, සිංහල, ඉංග්‍රීසි, දමිළ බසින් මුද්‍රිත වරාය අධිකාරියේ සංවර්ධන ව්‍යාපෘති පිළිබඳ අත්පත්‍රිකා ලබා දී ම මෙන් ම උසස් පෙළ වාණිජ විෂය ධාරාව හදාරණ සිසු දරු දැරියන් හා සමුද්‍රික සංස්කෘතිය අධ්‍යයනය කරනු ලබන විද්‍යාර්ථීන් හට ''සමුද්‍ර ප්‍රවාහනය'' නම් වූ ග්‍රන්ථය ලබා දීම ද පැසසුම් කටයුතු ය.

වරාය කුටිය වෙත පැමිණෙන්නන් හට හුදෙක් අත්පත්‍රිකා බෙදීමෙන් බැහැරව සාරවත් ලෙසින් වරාය පිළිබඳ ග්‍රාහකයන් දැනුවත් කිරීම ද අගය කළ යුතු අතර, එය ප්‍රවාහන අමාත්‍ය ඩලස් අලහප්පෙරුම මහතා ගේ ද දැඩි පැසසුමට ලක් වි ය. දැයට කිරුළ, වරාය අධිකාරිය කුටිය පවත්වාගෙන යාමේ දී උරදුන් සැවොමත් භක්ති ප්‍රණාමයෙන් යුක්තව සිහිපත් කළ යුත්තේ ම ය.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ ඉහළ කළමණාකාරිත්වයේ උපදෙස් හා මගපෙන්වීම මත සන්නිවේදන හා මහජන සම්බන්ධතා කොට්ඨාශයේ සංවිධානත්වයෙන් දැයට කිරුළ ජාතික ප්‍රදර්ශනයේ වරාය අධිකාරිය කුටියේ සාර්ථ-කත්වය උදෙසා දායකත්වය ලබා දුන් සිවිල් ඉංජිනේරු, විදුලි ඉංජිනේරු, ආරක්ෂක හා මෙහෙයුම් කොට්ඨාශයන්ගේ සියලුම කාර්ය මණ්ඩල මේ අවස්ථාවේ කෘතඥතා පූර්වකව සිහිපත් කළ යුතු ය.

ඔබ දැයට කිරුළ ප්‍රදර්ශන භූමියට ප්‍රවේශ වූයේ නම් ජාත්‍යන්තර ආයතනයක් ලෙසින්, ජාතියේ ප්‍රධාන ආයතනයක් ලෙසින්, වරාය අධිකාරියේ දායකත්වය දැයට කිරුළ වැනි ජාතික උළෙලකට යොදා ගත යුත්තේ මන් ද යන කාරනාව පැහැදිළි වනු ඇත.

ජාතික උත්සව අති උත්කර්ෂවත් ලෙස පැවැත්වීම සමස්ථ ආසියාකරයේ ම මිනිසුන්ගේ පුරුද්දක් වූයේ අද ඊයේ නොවන බැව් ජපානයේ සකුරා උත්සවය, චීනයේ මකරුන්ගේ උත්සවය, තේ පාන උත්සවය නිදසුන් සපයයි.

ජාතියක අභිමානය, සම්ප්‍රදාය හා දැනුම විදහා පෑම එම උත්සව වල අරමුණ වේ. දැයට කිරුළ ප්‍රදර්ශනය ද අපට සැලකිය හැක්කේ එබඳු ජාතික උළෙලක මට්ටමට ඔසවා තබමිණි. අනවශ්‍ය වියදම් අවම කරමින් වර්ෂයක් පාසා නොව වසර කීපයකට වරක් හෝ මෙබඳු ප්‍රදර්ශන පැවැත්වීමත්, ඉන් නිසි ඵල නෙලා ගැනීමත් ශ්‍රී ලාංකිකයන්ගේ වගකීම වනු ඇත.

සටහන - **උපුල් ගුරුගේ**

ප්‍රජා සත්කාරයට මුල පුරන ඵලදායිතා කමිටුව

අග හිඟකම් උතුරා යන කොට පල්ලෙවෙල සමන්ත කර කියා ගන්න දෙයක් නැතිව කල්පනා කළේ මේ ජීවිතයෙන් කොහොමද ගැලවෙන්නෙ කියා. ඔය අතරෙ තමයි බිරිඳ රට රස්සාවකට යන්න තීරණය කළේ. ඒත් වීදුරු බඳුනක් සී සී කඩ සුන්නද්දූලි වෙලා යන්නා සේ සමන්තලාගේ අහිංසක සිහින උපන් තැන ම බිඳ වැටුණා. ඒ ඔහුගේ බිරිඳ වකුගඩු රෝගියෙක් ලෙසින් ආපහු මව්බිමට පැමිණීම නිසා. දරුපැටව් තුන්දෙනා සමගින් උණුසුමට ගුලිවෙන්න හරිහමන් ගේ පැලක් වත් තිබෙනවා නම් යැයි සමන්තට සිතුණු වාර අනන්තයි. ගේ පැලක් හදා ගැනීමේ අරමුණෙන් ඇරඹූ සිහිනය කළුගල්, බ්ලොක් ගල් පදනමට පමණක් සීමා වීම ගැන සමන්ත ඇතුළු පවුලේ හැමදෙනාගේම හිත්වල තිබුණේ දරාගත නොහැකි දුක් කන්දක්.

වරාය අධිකාරිය ඵලදායිතා කමිටුව ප්‍රජාසත්කාරයට එක්වන්නේ ඔය අතරවාරයේ. ඵලදායිතා කමිටුව නිවසක් තනාදීම සඳහා සුදුසු පවුලක් සොයන අතරතුර නැව් බඩු යන්ත්‍ර අළුත් වැඩියා අංශයේ පරිපාලක අජිත් බන්ධුල මහතාගේ සම්බන්ධීකරණයෙන් සමන්තලාගේ පවුල මුලිච්චි වීම සමන්තලාගේ පවුලට පායා ආපු පළමු රන් අරුණැල්ල වාගෙයි.

ඵලදායිතා කමිටුවේ නායකත්වයෙන් මෙහෙයුම් කොට්ඨාශයේ හා ඉංජිනේරු කොට්ඨාශයේ දායකත්වයෙන් සමන්තලාගේ සිහින මාලිගාව සැබෑවක් වුණා. මේ කටයුත්ත පුරාම ශක්තියක් වුණේ අධ්‍යක්ෂ (වරාය මෙහෙයුම්) යූ. බෝපිටිය මහතා. ඔහු මේ ප්‍රජාසත්කාරය පිළිබඳ පැවසුවේ මේ ලෙසින්......

'' කාමර 3කින් හා ආලින්දයකින් සමන්විත මෙම නිවස ඉදිකිරීමට සහාය දුන් සැමටම මම ප්‍රථමයෙන් ස්තුතිවන්ත වෙනවා. විශේෂයෙන් මෙහිදී තිළිණ ප්‍රජාමණ්ඩලේ සම්බන්ධීකරණය ඉතාම වැදගත්. ඒ තුළින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය ඵලදායිතා කමිටුවට මෙම කටයුත්ත වඩාත් පහසු වුණා කියන්නට පිළිවන්. මෙම නිවස ඉදිකිරීම සඳහා දෙලක්ෂ විසිපන්දහසක මුදලක් වැය වී තිබෙනවා. ඒ හැර ළමුන්ගේ අධ්‍යාපනික කටයුතු සඳහාත් අප විවිධ අයුරින් දායක වීමට බලාපොරොත්තු වෙනවා.'' හෙට දවසේදීත් මෙවැනි වැඩදායි කටයුතු වලට යොමුවීමට ඵලදායිතා කමිටුවට 'තීර්ථ' මෙසේ සුභාශිංශන එක් කරයි.

ගාල්ල වරායේ සංවර්ධනය වෙනුවෙන් නව වැඩ පිළිවෙලක්

අතිගරු ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ මහින්ද චින්තන වැඩපිළිවෙලට හා ගරු වරාය හා ගුවන්සේවා අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමාගේ අදහසකට අනුව කොළඹ දකුණ වරාය, හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම් කටයුතු වලට සමගාමීව ගාල්ල වරාය සංවර්ධනය කිරීමට ද මූලිකත්වය දී ක්‍රියා කිරීමට කටයුතු සලස්වා ඇත.

ඒ අනුව ගාල්ල වරායේ සියලු අඩුපාඩු හා අවශ්‍යතා පිළිබඳ සොයා බලා සම්පූර්ණ තත්ව වාර්තාවක් සැකසීමේ පූර්ව විමර්ශන චාරිකාවක, මෙම සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය භාරව ක්‍රියාකරන ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ විධායක අධ්‍යක්ෂ වෛද්‍ය සංජය සේදර සෙනරත් මහතා ඇතුළු පිරිසක් පසුගිය දා නිරත විය.

ඉදිරියේදී ගාලු වරාය උපරිම ලාභ ලබන වරායක් බවට පත් කිරීමට අවශ්‍ය සියලු සංවර්ධන කටයුතු කඩිනමින් ක්‍රියාත්මක කරන බව මෙම චාරිකාවෙන් අනතුරුව වෛද්‍ය සංජය සේදර සෙනරත් මහතා පැවසීය.

කතෝලික සංගමයෙන් සමාජ සත්කාරයක්

වරාය අධිකාරිය කතෝලික සංගමය මගින් කළගොල්ල රාගම ළමා නිවාසයේ නේවාසික දරුවන් හට අධ්‍යාපන උපකරණ හා පාසල් නිල ඇඳුම් ප්‍රදානය කිරීම ගුවන් සේවා නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය සරත් කුමාර ගුණරත්න මැතිතුමාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පැවැත් වූ මොහොත.

කලා කේන්ද්‍රයේ සුහද හමුව

තොටමුණ

ජනසතු සේවා ක්‍රිකට් සංගමයේ සභාපති ධුරය ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට

ජනසතුසේවා ක්‍රිකට් සංගමයේ ඉදිරි දෙවර්ශය සඳහා සභාපති ධූරය ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ උප සභාපති ප්‍රියත් බන්ධු වික්‍රම මහතා නිතරගයෙන් පත් වි ය.

රාජ්‍ය ආයතන 40කට අධික සංඛ්‍යාවක් නියෝජනය කරන ජනසතු සේවා සංගමය ඉදිරියේ දී ක්‍රිකට් ක්‍රීඩාවේ තත්ත්වය දියුණු කිරීමටත්, ක්‍රීඩා පිටියේ පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීමටත් සැලසුම් කර ඇත.

පත් වූ නිළධාරී මණ්ඩලය, වමේ සිට අසුන් ගෙන, ශ්‍රීපාල් සිල්වා මයා (ගරු ලේකම්), පාලිත සෙනරත් යාපා මයා (උප සභාපති), චන්න ද සිල්වා මයා (උප සභාපති), අනුර වික්‍රමසිංහ මයා (උප සභාපති), ප්‍රියත් බන්ධු වික්‍රම මයා (සභාපති), නලින් අපොන්සු මයා (උප සභාපති), උපුල් අක්මීමන මයා (උප සභාපති), කේ.එස්. පුෂ්පකුමාර මයා (භාණ්ඩාගාරික).

දෙවනි පෙළ, එච්.ඩබ්. පද්මකුමාර මයා, ශ්‍රියන්ත ලියනගේ මයා, අනුර දියබදනගේ මයා, එම්.ඩී. ප්‍රේමරත්න මයා, නිහාල් ජයතිස්ස මයා, දිනේෂ් කලුපහන මයා, පී.එම්.යූ. ඉමල්ෂ මයා, ඩබ්.ඒ.සී. උපශාන්ත මයා, ඒ. විජේරත්න මයා, ප්‍රියාන් විජේවර්ධන මයා, ඉන්දික කොළඹාරච්චි මයා, චන්න වීරසිංහ, ගයාන් පෙරේරා මයා, අජිත් රත්නායක මයා, සජීව ප්‍රියශාන්ත මයා, එච්.ආර්. විජේරත්න මයා, කේ.එච්. කුලසිරි මයා.

60 වන නිදහස් සමරුව වෙනුවෙන් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියෙන් සම්මන්ත්‍රණ මාලාවක්

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ 60 වන නිදහස් සමරුව අරමුණු කර ගනිමින් 2008 ජනවාරි 30 දින සිට පෙබරවාරි 05 දක්වා නිදහස පිළිබඳ සම්මන්ත්‍රණ මාලාවක් පැවැත්වීමට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය කටයුතු කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ මහපොළ අභ්‍යාස ආයතනයේ දී ආරම්භ කෙරුණු මෙම සම්මන්ත්‍රණ මාලාවේ පළමු සම්මන්ත්‍රණය 2008.01.30 දින ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සභාපති සාලිය වික්‍රමසූරිය මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් පැවැත්විණි.

මෙහිදී අදහස් දැක්වූ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ ඩබ්.ජී. සමරතුංග මහතා

'' 60 වන නිදහස් සමරුව නිමිත්තෙන් රජයේ සෑම ආයතනයකම විශේෂ සමරු වැඩසටහන් කළ යුතු බව රජය විසින් පෙන්වා දුන් අතර, රටේ විශිෂ්ඨතම ආයතනයක් ලෙසින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය මෙම උත්සවය සංවිධානය කල යුත්තේ කෙසේදැයි සොයා බලා මෙම සම්මන්ත්‍රණ මාලාව පැවැත්වීමට තීරණය කළ බවත්, වරාය අධිකාරියේ සෑම කොට්ඨාශයක් ම නියෝජනය වන සේ සේවක මහත්ම මහත්මීන් දහසක් තෝරා නිදහසේ අගය සාකච්ඡා කිරීමට තීරණය කළ බවත්, ඒ තුළින් විශිෂ්ඨ ආයතනයක සේවකයන් ලෙසින් ප්‍රෞඩ ඉතිහාසයක් ඇති විශිෂ්ඨ පුරවැසියන් ලෙස අභිමානයෙන් කටයුතු කිරීමට අවකාශය උදාවන බවත් පැවසී ය.

2008.01.30 දින නිදහස පිළිබඳ සම්මන්ත්‍රණය සඳහා සම්පත් දායකත්වය ලබාදුන් තරුණ අභිවෘද්ධි හා සමාජ සංවර්ධන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් ඒ.එච්. ගමගේ මහතා ''අභිමානවත් දේශයක රාජ්‍ය සේවකයා'' මැයෙන් සිය දේශනය පවත්වමින්,

''ප්‍රෞඩ ඉතිහාසයකට හිමිකම් කියන පුරවැසියන් ලෙස සෑම ශ්‍රී ලාංකිකයෙකුට ම අභිමානයකින් යුතුව ජීවත් වීමේ භාග්‍යයක් ඇතිබවත් තමා සේවය කරන ආයතනය පිළිබඳ අභිමානයක් තිබිය යුතු බවත් එහි දී ආත්මාභිමානයෙන් තමාට පැවැරුණු කටයුතු නිසි පරිදි ඉටු කරන්නේ නම්, කණ්ඩායම් හැඟීමෙන් කටයුතු කරන්නේ නම්, කාර්යාලයේ දී හෝ වැඩ බිමේ දී තමන් පිළිබඳව ද විශ්වාසයක්, අභිමානයක් ගොඩනැගෙන බවත් පැවසී ය.

අභිමානවත් නිදහසේ අගය තේමා කරගත් මෙම සම්මන්ත්‍රණ මාලවේ පළමු දින වැඩසටහනට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අතිරේක කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ කපිතාන් නිහාල් කැප්පෙටිපොල, හාබර් මාස්ටර් කපිතාන් රවි ජයවික්‍රම, අධ්‍යක්ෂ (මානව සම්පත්) නෝමන් වීරරත්න, අධ්‍යක්ෂ (තොරතුරු පද්ධති) ආචාර්ය ප්‍රසන්න ලොකුගේ, අධ්‍යක්ෂ (ආයතන) එම්.ඩබ්.එෆ්. විමලසූරිය මහත්වරුන් ප්‍රමුඛ උසස් නිළධාරීන් මෙන් ම වරාය අධිකාරිය විවිධ කොට්ඨාශ නියෝජනය කරමින් සේවක මහත්ම මහත්මීන් රැසක් ද එක්වූහ.

සන්නිවේදන හා මහජන සම්බන්ධතා කොට්ඨාශයේ සුභ සාධක සංගමය ස්ථාපිත කෙරේ

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සන්නිවේදන හා මහජන සම්බන්ධතා කොට්ඨාශයේ සුභ සාධක සංගමය නොබෝදා ස්ථාපිත කෙරිණි. එහි සාමාජිකත්වය ලබන කොට්ඨාශයේ කාර්ය මණ්ඩලයේ සුභ සාධක කටයුතු උදෙසා මෙන් ම ඉන් ඔබ්බෙ හි සමාජ සත්කාර ම ය වශයෙන් වැදගත් වන සාමූහික සමාජ වගකිම ඉටු කිරීමේ දායකත්වයක් ලබා දෙනු පිණි ස ද මෙම සුභ සාධක සංගමය ක්‍රියාත්මක වෙයි.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ (ආයතන) ඩබ්.එම්.එෆ්. විමලසූරිය හා සන්නිවේදන හා මහජන සම්බන්ධතා කොට්ඨාශයේ නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන කළමණාකරු නලින් අපොන්සු යන මහත්වරු මෙහි අනුශාසකත්වය දරන අතර, ඉදිරි වසර සඳහා සංගමයේ සභාපති ලෙස ජ්‍යෙෂ්ඨ සන්නිවේදන හා මධ්‍ය නිලධාරී හර්ෂ උදයකාන්ත පීරිස් මහතා තේරී පත් වී ඇත. වී.පී.සී. ප්‍රියන්ත මහතා ඉදිරි වසර සඳහා මෙහි භාණ්ඩාගාරික වශයෙන් කටයුතු කරන අතර, ෂමිල් නිශාන්ත මහතා ප්‍රධාන සංවිධායක ලෙස පත් ව සිටී.

විධායක නිලධාරීන් සේවකයන් හට ආදර්ශවත් වීම ඉතා වැදගත්...

ආර්.පී. අබේකෝන්. - අධ්‍යක්ෂ (තාක්ෂණ)

විශ්ව විද්‍යාලයේ උපදේශක තනතුර පසෙක ලා වරාය අධිකාරියේ සේවයට යොමු වූ ඔහු අද ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ (තාක්ෂණ) ධුරය හොබවයි. මේ ඔහු සමග එදා, අද සහ හෙට වරායේ ක්‍රියාකාරිත්වය පිළිබඳ කළ විමසුමකි.

හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම පිළිබඳ කථා කළොත්..

ඇත්තටම එය මීට අවුරුදු 3 කට පෙර ඇරඹිය යුතුව තිබුනේ. මේ ලෙසින් හෝ ඇරඹීම පිළිබඳ සතුටු වෙනවා. වරාය අධිකාරියේ නිවැසියන් හැටියට. මොකද මේ වනවිට ජයබහලුවේ උපරිම ධාරිතාවය කරා අපි පැමිණ තිබෙනවා. ඒ නිසා ඇතැම් අවස්ථාවන්හිදී අපගේ වරායේ සේවාවන් ලබාගැනීමට පැමිණෙන නෞකාවන් හට සේවය ලබාදීමේදී අපි ප්‍රමාද වෙන අවස්ථා තිබෙනවා. අනෙක් අතට හම්බන්තොට වරාය ඉදිකිරීම් කටයුතු අප බලාපොරොත්තු වූවාට වඩා කඩිනම් වී තිබෙනවා. පළමු අදියර වසර 3 කින් නිමා කිරීමට අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා. යම් කටයුත්තකදී කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් වැඩ ආරම්භ කරන්නේ එයට අදාල මුල් ගෙවීම් කටයුතු සිදු කරාට පසුවයි. නමුත් මෙහිදී අපේ වාසනාවකටදෝ ගෙවීම් කටයුතු සිදු කිරීමටත් පෙර කොන්ත්‍රාත්කරු වැඩ අරඹා තිබෙනවා. ඇත්තටම එය සතුටට කාරණාවක්. මාස 33 කින් පළමු අදියර නිම කිරීමට හැකි වේවි.

ගාලු වරාය ප්‍රමුඛ සෙසු ප්‍රාදේශීය වරායයන් සංවර්ධනයටත් මේ වසරේ කටයුතු යොදා තිබෙනවා..

ඔව්, ගාලු වරායේ ක්‍රියාකරවන කොටසේ ගැඹුර පිළිබඳ ගැටළුවක් මතුවී තිබෙනවා. මේ නිසා නව පර්යන්තයක් ඉදිකිරිමට කටයුතු සැලසුම් කර තිබෙනවා. ඊට අමතරව ඓතිහාසික ගාලු පුරවරයේ ඇති ප්‍රෞඩත්වය හා සංචාරකයන් ගේ පැමිණීම කේන්ද්‍රීය කර ගනිමින් විනෝදාත්මක යාත්‍රා පැදවීම ඇතුළු විනෝදාංශ ඇතුළු සංචාරක පුරවරයක් ප්‍රවර්ධනය කිරීමට අපේක්ෂා කරනවා.

මේ වනවිට කොළඹ දකුණ ව්‍යාපෘතිය සහ හම්බන්තොට වරාය ව්‍යාපෘතිය ඇරඹිලා. මීට සමගාමීව ගාලු වරාය සංවර්ධනය කිරීමේ කඩිනම් අවශ්‍යතාවයක් පවතිනවාද?

කොළඹ වරායෙන් ගාළු වරායට නැව් යැවීමේ අපහසුතාවයක් පවතිනවා. මොකද භාණ්ඩ ආශ්‍රිත සෙසු අනුසාංගික අංශයන් කොළඹ ස්ථානගත තිබියදී භාණ්ඩ ගාල්ල වරායට යැවීමෙන් පලක් වන්නේ නැහැ. ඒ නිසා ගාලු වරාය සංචාරක කර්මාන්තය ආශ්‍රිතව ප්‍රවර්ධනය කිරීමයි, වඩාත් සුදුසු වන්නේ.

හම්බන්තොට වරාය සහ කොළඹ දකුණු වරාය ව්‍යාපෘතිය කඩිනමින් සිදුවන නිසා එයට සමගාමීව එම වේගයෙන්ම ගාලු වරායට ඉදිකිරීම අවශ්‍ය ද කියන ප්‍රශ්නාර්ථය මේ වනවිට සටහන් වී තිබෙනවා. නුදුරේදීම මේ පිළිබඳ කළමණාකාරිත්වය විසින් සාකච්ඡාවට බඳුන් කරාවි. මුලිනුත් සඳහන් කළා වගේ මේ විදියට ගාලු වරාය සංවර්ධනය කළ යුත්තේ ප්‍රාදේශීය අවශ්‍යතා සපුරාලීමට හා (Yatch Marine) රුවල් යාත්‍රා කේන්ද්‍රීය කරගත් සංචාරක අවස්ථා පුළුල් කිරීමටයි.

කොළඹ දකුණු වරාය ව්‍යාපෘතිය කඩිනමින් ඉදි කළ නොහැකි වුවහොත් කොළඹ වරාය හුදෙක් සාම්ප්‍රදායික නැව් බඩු මෙහෙයුමට පමණක් සීමා වූ යල් පැනගිය වරායක තත්වයකට පත්වන බවට ඇතැමුන් අදහස් පළ කරනවා. මොකක්ද මෙහි සත්‍යාසත්‍යතාවය?

ඔව්, ඉදිකිරීම් කටයුතු පමා වුණොත් අපිට එවැනි තත්වයකට මුහුණ දෙන්නට සිදුවේවි. ලංකාව ආසන්නයේ පිහිටා ඇති ඉන්දියානු වරායයන් මේ වනවිට දියුණු වෙමින් පවතිනවා. අපේ වරායට එන ප්‍රධාන නැව් එවැනි වරායයන්ට යොමු වීමට ඇති ඉඩකඩ වැඩියි. මොකද අපේ බහළු මෙහෙයුමෙන් 60 - 70% ක් ම තිබෙන්නේ ප්‍රතිඅපනයන. එතැනදී වෙන්නේ අපේ වරායේ පහසුකම් අවම වුණොත් ප්‍රධාන නැව් සමාගම් අපේ වරාය හැරදා යාමට ඉඩකඩ තිබෙනවා. එහෙම වුනොත් එය අපේ රටටම බරපතල පාඩුවක්.

නැගෙනහිර පළාතට වරායක් ගොඩනැංවීමේ අරමුණෙන් ඇරඹී ඔලුවිල් වරායක් අද ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ ගැටළු වලට මුහුණ දී තිබෙනවා?

ඔව්, අෂ්රොෆ් ඇමතිතුමාගේ කාලයේදී නැගෙනහිර පළාතට වරායක් ඉදිකිරීමේ අදහසිනුයි ඔලුවිල් වරාය ඉදිකිරීම් කටයුතු ඇරඹුණේ. එහිදී අපට ඔබ පැවසූ ගැටළු රාශියකට මුහුණපෑමට සිදුවුණා. වරාය ආශ්‍රිත බොහෝ පිරිසක් ජීවත් වෙන්නේ මාදැල් කර්මාන්තය ආශ්‍රිතවයි. ඔවුන්ගේ ජීවන වෘත්තිය අහිමි වන නිසා ඒ වෙනුවට තෝරාගත් පවුල් වලට ගෙවීමක් කළ යුතුයි. එහිදී අපි ඔවුන්ගේ වෘත්තීය තත්ත්වය මත ගෙවීම් කටයුතු වලට සැලසුම් සකස් කරමින් අවසන් අදියරේ සිටින්නේ.

දැනට වැඩ කටයුතු සිදුවෙන ආකාරයට මාර්තු මස වරාය ඉදිකිරීමේ කටයුතු ආරම්භ කිරීමට වරාය අධිකාරියට හැකිවේවි.

ත්‍රි'මලේ වරායෙන් උපරිම ප්‍රතිලාභ ලබා ගැනීමට වරාය අධිකාරිය ලෙසින් අපිට නොහැකි වෙලා තිබෙනවා..

ඔව්, ඒක ඇත්ත. මොකද ත්‍රි'මලේ වරායේ භෞතික පිහිටීම ප්‍රශස්ත මට්ටමක පැවතියත් ප්‍රවේශයේ පවතින ආරක්ෂක හේතුන් මත වරාය උපයෝජනය කරන පිරිස සීමිත වෙලා තිබෙනවා. ආයෝජකයන් ආරක්ෂක තත්ත්වය පිළිබඳ බොහෝ සේ අවධානය යොමු කරනවා. ඔවුන්ගේ පැත්තෙන් බැලූවිට එයත් සාධාරණයි. ආර්ථික ක්‍රමයේ ආර්ථික සමාජයීය තත්ත්වය ඉහළ නැංවී ත්‍රස්තවාදය තුරන් වූ දවසක ත්‍රි'මලේ වරාය ප්‍රශස්ත වරායක් බවට පත්වෙනවාට කිසිදු සැකයක් නැහැ.

ගාලු මුවදොර පිටියේ පොල් පැළ සිටුවීමේ කටයුතු සිදු කෙරෙන්නේත් වරාය අධිකාරියෙන්..

ගාලු මුවදොර පිටියේ නීතිමය අයිතිය පවතින්නේ අපේ රටේ ළමුන්ට සහ කාන්තාවන්ට. ඒ වාගේම ගාලු මුවදොර පිටිය නඩත්තු කිරීම ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට පවරා තිබෙනවා. ප්‍රජා සුභ සාධන කටයුතු වලට දායකවීමටත් වරාය අධිකාරිය කටයුතු කරනවා. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියත් එවැනි සත්කාර්ය රැසකට දායක වෙනවා. ඒ යටතේ ගාලු මුවදොර පිටියේ තණනිල්ල ඇති කිරීම, උද්‍යාන පීඨිකා, කුටි අලෙවිසල් ඇති කිරීම ආදි

මම පුද්ගලිකව විශ්වාස කරන දෙයක් තමයි වරායේ සේවක සැමගේ ආකල්ප වෙනස් විය යුතුයි කියන කාරණාව.

කටයුතු රැසක් මේ වනවිට ඉදිකර අවසන්. අද වනවිට ප්‍රමුඛතාවය දී තිබෙන්නේ තණනිල්ල වගා කිරීමටයි. නමුත්, එහි බොහෝ පසුබෑමක් දකින්න පුළුවන්. මොකද ආරක්ෂක හේතුන් මත වරින්වර එහි කටයුතු නවතා දමනවා. විදුලි බලය ලබාගැනීමේ කටයුතු වල ගැටළු වරින්වර මතුවුණා. නමුත් දැන් ඒ කටයුතු සාර්ථකව කරගෙන යනවා.

තල් ගස් වලට එරෙහිව පොල් පැළ සිටවන බවට රාවයක් පැතිරිලා..

නැහැ. එවැනි කටකථාවක් පැතිරිලා තිබෙනවා නම් මං කියන්නේ එය සම්පූර්ණයෙන්ම සාවද්‍ය කථාවක්. ගාළු මුවදොර පිටියේ පාරට මුහුණලා වර්ණවත් ශාඛ පෙළක් සිටුවේමේ ජනපතිතුමාගේ අදහසක් තමයි මේ ක්‍රියාවට නැංවෙන්නේ. තල් ගස් දෙකක් අතරට එක පොල් පැළයක් සිටුවීමටයි අපි අදහස් කළේ. නමුත් ඒ අතරතුර පිහිටි විදුලි රැහැන් ආධාරක ආදිය නිසා එක රටාවකට එය සිදු කිරීමට තරමක් අපහසු වුණා. මේ සඳහා සම්පූර්ණ අනුග්‍රහය දැරුවේ පොල් සංවර්ධන මණ්ඩලයයි. වරාය අධිකාරියෙන් සිදු කළේ ජලය සැපයීම වැනි පොඩි පහසුකම් රැසක් ලබාදීමයි. හෙට දවසේ පොල් ගස් එක පේළියට වැඩෙන විට ගාලු මුවදොර පිටියට එය අපූර්වත්වයක් ගෙන දේවි. තල් පත්‍ර වලට නිතරම ජලය ඉසීම සිදු කළ යුතුයි. නැතිනම් තල් පත්‍ර මැලවී ගහ ඉක්මණින් විනාශ වෙනවා. ඒ සඳහා ඉතා ඉහල පිරිවැයක් දරන්නට සිදුවෙනවා. පොල් ගස් වලට එවැනි තත්වයක් ඇතිවෙන්නේ නැහැ. ඉදිරියේදී අපි බලාපොරොත්තු වෙනවා පිටිය ආශ්‍රිත හෝටල් වලින් ප්‍රතිපාදනයන් ලබාගෙන ගාළුමුවදොර පිටිය නඩත්තු කිරීමට. ඒ වගේම ඉදිරියේදී ආරම්භ කිරීමට නියමිත විනෝදාස්වාද අංගයන්ගෙන් විශාල ආදායමක් අපට ලබා ගැනීමට හැකිවේවි.

බේරේ වැවේ නඩත්තු කටයුතු ද වරාය අධිකාරියට පැවරිලා..

බේරේ වැව වරාය අධිකාරියට අයිති භූමි භාගයක්. එනිසා එහි නඩත්තු කටයුතු වරාය අධිකාරිය විසින් සිදු කළ යුතුයි. ආයෙමත් බේරේ වැවේ ජලය පිරිසිදු කිරීමට කාලය ඇවිල්ලා. මේ වනවිට ඒ සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය කරමින් පවතිනවා. ජලය ගලා යාමකින් තොරව රැඳී තිබෙන නිසා තමයි කොළ පැහැයක් බේරේ වැවට හිමි වී තිබෙන්නේ. ජලය පිරිපහදු කර අපද්‍රව්‍ය ඉවත් කළ යුතුයි.

කලාපයේ තරඟකාරිත්වයට මුහුණ දෙමින් කටයුතු කිරීමට දකුණු කොළඹ වරාය ඉදිකිරීම තුළින් නියත ලෙසින් ම අවස්ථාව ලැබේයි කියා ඔබ සිතනවා ද?

ඔව්. අනිවාර්යයෙන්ම. දැනට අපිට තියෙන වැදගත් ම දේ තමයි. කොළඹ වරායේ පවතින පිහිටීමේ වැදගත්කම. මේ නිසාවෙන් අපේ වරායට සේන්දු වෙන නෞකාවන් කොළඹ වරාය හැරදා වෙනත් වරායයන් වෙත යොමුවීම වළක්වා ගැනීමයි ප්‍රධාන වශයෙන් සිදුවිය යුත්තේ. 2009 වසර වනවිට මෙම ව්‍යාපෘතිය ඉදිකිරීම් කටයුතු නිමාවීමටයි යෝජිතව තිබුනේ. නමුත් ඉදිකිරීම් සඳහා මූල්‍ය ප්‍රතිපාදන සපයාගැනීමේ ගැටළු අපිට තිබුණා. ඒ සඳහා විශාල මුදල් ප්‍රමාණයක් ආයෝජනය කළ යුතුයි. පර්යන්තයක් සෑදීමේ දී නම් ඕනෑතරම් ආයෝජකයන් සිටිනවා. නමුත් දිය කඩනයක් සෑදීමේදී ලැබෙන ප්‍රතිලාභ ආයෝජකයන් හට සෘජුවම ලබන්නට බැහැ. කිසිවෙක් ඒ සඳහා ඉදිරිපත් වෙන්නේ නැහැ. ඒක තමයි ව්‍යාපෘතිය ඇරඹීම ප්‍රමාද වීමට අපට තිබුණු ලොකුම ගැටළුව. රජයටත් මේ සඳහා මැදිහත් වීමට සිදුවුණා. ආසියානු සංවර්ධන බැංකුවේ අනුග්‍රහයක් අපිට ලැබුන නිසා වරායේ ආයෝජන සමගින් දිය කඩනයේ කටයුතු ආරම්භ කිරීමට අපට හැකිවුණා. මෙහි පර්යන්ත ඉදිකිරීමේදී එක පර්යන්තයක් හෝ වරාය අධිකාරිය සතුව පැවතීම ඉතා වැදගත්. මොකද ජයබහළු පර්යන්තය මේ වන විට එහි උපරිම ධාරිතාවයට එළඹ තිබෙන නිසා.

එදා මෙදාතුර වරාය පිළිබඳ කථා කළොත්..

අපි එනවිට තිබුණු වරායට වඩා බොහෝ දියුණු වරායයක් තමයි අද දකින්නට ලැබෙන්නේ. ඒ ගැන බොහෝම සංතෝෂයි.

ඔබේ වරාය ආගමනය පිළිබඳ කතා කළොත්..

මම වරායට බැඳුනේ 1976 වසරේ විශ්ව විද්‍යාලයෙන් පිටවෙලා අවුරුද්දක පමණ කාලයක් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ (CGR) වැඩ කළා. විශ්ව විද්‍යාලයේ උපදේශන තනතුරක් ලබාගැනීමටත් මට හැකියාව තිබුණා. නමුත් ප්‍රායෝගික භාවිතාව පිළිබඳ හිතලා වරායේ සේවයට සම්බන්ධ වුණා. මගේ වඩාත් කැමැත්ත තිබුණේ නාවික ක්ෂේත්‍රයට. ටග් යාත්‍රා සහ නාවික යාත්‍රා අංශය වෙතට. යාත්‍රා අංශයට නව මුහුණුවරක් දෙමින් අත්දැකීම් රැසක් ලබා ගැනීමට මට හැකිවුණා. 1980 දී අපි ටග් යාත්‍රා 3 ක් මිලදී ගනු ලැබුවා. එතෙක් පැවතියේ ඩීසල් බලයෙන් ක්‍රියාකරන යාත්‍රා 2 ක් හා හුමාලයෙන් ක්‍රියාකරන යාත්‍රා 3 ක් පමණයි. එවකට අවුරුදු 7 ක් පමණ ගැටගසා දමා තිබුණු 'හර්කියුලිස්' නැමති හුමාලයෙන් ක්‍රියා කරන ටග් යාත්‍රාව අපේ ශ්‍රමයෙන්, අපි අමුද්‍රව්‍ය සොයාගෙන පිළිසකර කර, යථා තත්වයට ගෙන ආවා. එවකට නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන නාවික ඉංජිනේරු එස්.ඒ. පෙරේරා මහතා ගේ උපදෙස් හා අධීක්ෂණය යටතේ. ඒ දවස්වල අදට වඩා කැපවීමෙන් වැඩ කරන අය හිටියා. ඒ කාලේ මට මතකයි එළියේ හැම වෙලාවෙම නැව් ගැටගසා තිබෙනවා. අපි සේවයට ආ විගස බලන්නේ එළියේ නැව් කීයක් තිබෙනවාද කියා. මොකද ටග් යාත්‍රා එකක හෝ ගැටළු තත්වයක් මතුවී තිබුණොත් දෝෂාරෝපනය එල්ල වෙන්නේ අපිට... ඇතැම් දවස් වල කෑම පැය ගැනවත් සැලකිල්ලක් නොදක්වා සීමිත සම්පත් සමගින් අපි සේවකයෝ ඔක්කොම වැඩ කළා. තවමත් මගේ නාවික ක්ෂේත්‍රයට පවතින කැමැත්ත පෙර සේමයි.

13 වන පිටුවට....

වරාය සංවර්ධනයේ චක්‍රලේඛණ බාධකය

60 වන නිදහස් සමරුව අපි ඉතා උත්කර්ෂවත් ලෙස සැමරුවෙමු. එය ඉතාමත් ම අභිමානවත් වූයේ විරෝධාර හමුදාවෝ සතුරු බල මුළු සුන් කරමින් ඉදිරියට ඇදෙන නිසාවෙනි. අපේ පැතුම 61 වන නිදහස උතුර, දකුණු, නැගෙනහිර, බටහිර කාටත් එක ලෙස සැමරීමට අවස්ථාව උදාවේවා යන්නයි.

අපට නිදහසක් සැමරීමට සිදු වූයේ අධිරාජ්‍යවාදී බ්‍රිතාන්‍ය පාලකයින් නිසාවෙනි. සුද්දා අපට උන්ගේ අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් බැඳ තබා ගත් ප්‍රධාන හුය වූයේ රාජ්‍ය සේවයයි. එතෙක් පැවැති සරල රාජ්‍ය පරිපාලනය බිඳ දමා කාර්යාල ගණයේ පරිපාලනයක් ඇති කළ සුද්දා ඒ පාලනයේ යෙදෙන්නන් හට ඉතා ඉහළ වරප්‍රසාද ලබාදුන්නේ ය. මේ නිසා පරිපාලනයට අදාල වූ සියළු නිළධාරීන් සුද්දාගේ ගැත්තන් වි ය. සුද්දා සියළු අණ පනත් පරිපාලනය වෙත යොමු කළේ ලිඛිතව ය. ඒවා ''චක්‍රලේඛණ'' ලෙස ඉතා ප්‍රසිද්ධ ය. සුද්දා මේ චක්‍රලේඛණ ක්‍රමය ගෙන ආවේ ඔවුන්ගේ පහසුවට හා ස්වදේශිකයන් නීතියේ හිර කිරීමට ය.

අපි සුද්දාගෙන් නිදහස් වී හැට වසරක් ගතවී මු. එහෙත්, අප ට තව ම සුද්දා ගේ චක්‍රලේඛණ වලින් නිදහස් වීමට හැකියාවක් නැත.

අද සංවර්ධන ක්‍රියාදාමයේ දී මුහුණ දීම ට සිදුව ඇති ප්‍රධානත ම බාදාව නම් චක්‍රලේඛණ බාදාවයි.

සුද්දා අප රටින් පිට වූයේ අප ව චක්‍රලේඛණ නැමැති පටලැවිල්ලක අතරමං කොට ය. අද පවා අපට එයින් ගැලවිය නොහැක්කේ ඇයි?

සුද්දා රටින් ගිය ද සුද්දා විසින් ඇති කළ බොහෝ දේ ඔවුන් රැගෙන ගියේ නැත. එයින් ද සුද්දා ගේ පරිපාලන රටාව ඒ ලෙස ම අදටත් පවතී. එහි නියුතු වූවෝ සමාජයේ ඉහළ ගරු බුහුමන ට පාත්‍ර වෙති. මේ නිසා ම රටේ පාසල්, සරසවි යන සෑම තැනකින් ම බිහිකරන්නේ ත්, බලාපොරොත්තු වන්නේ ත් උක්ත සමාජ පන්තියට ඇතුලත් වීමටයි. එසේ පැමිණෙන බොහෝ පිරිස් සුද්දා ගේ ක්‍රමය දේව වාක්‍යයක් ලෙස සලකමින් ඉතා ම නිරුපද්‍රිත ව රැක බලා ගනියි. මේ නිසා ම චක්‍රලේඛන ක්‍රමය ද තවත් නිරුපද්‍රිත ව ඉතා ම යහතින් වැජඹෙයි.

අද බොහෝ රාජ්‍ය ආයතන තම ගමන ඉබි ගමනටත් වඩා හිමින් ගමන් කරයි. මහා විශාල චක්‍රලේඛණ කන්දරාවක් ඇදගෙන ඔවුන් යන්නේ ආත්මාර්ථ-කාමී ගමනකි. පුරවැසියෙකු ට කිසිදු දෙයක් රජයේ කාර්යාලයකින් කරගත නොහැක. හැම විට ම නිළධාරීන් විසින් චක්‍රලේඛණ ඉදිරියට දමා වැඩේ නොකෙරෙන තැනට කටයුතු කරයි.

මේ කියන තත්ත්වය වරායේ ඉදිරි සංවර්ධනය හමුවේ විශාල බාදාවක් ව පවතී. ඉදිරි දියුණුව වෙනුවෙන් ගන්නා වූ බොහෝ ක්‍රියා මාර්ග චක්‍රලේඛණ අතර හිර වී හමස් පෙට්ටියට යයි. වරාය සංවර්ධනය ට අකුල් හෙළන්නන්ට මේ චක්‍රලේඛණ මහගු දෙයකි. ඔවුන් එයින් උපරිම වාසි විඳිමින් සිටී.

මේ අපි නැගී සිටිය යුතු කාලය යැයි සිතේ. අපට සංවර්ධනය අවශ්‍ය ය. අප නූතන නවීන තාක්‍ෂණික යුගයට පා තැබිය යුතු ය. ඒ සඳහා වූ බාධක ජය ගත යුතු ය. නමුත් එය සිදු කළ යුත්තේ නිසි ලෙස යි. ඒ නිසි මගින් අපි චක්‍රලේඛණ තරණය කළ යුතු ය. ''නිසි කලට නිසි දේ'' යන තේමා පාඨය අප ප්‍රධාන කර ගත යුතු ය.

එවිට අපිට ඉක්මන් සංවර්ධනයකට යා හැක. පරිගණක පද්ධතිය, ග්‍රැන්ට්‍රි දොඹකර, අනෙකුත් අවශ්‍යතා චක්‍රලේකණ මත පිහිටා ලබා ගැනීම ට නොව අවශ්‍යතාවය ට අවශ්‍ය විට ලබා ගැනී ම කළ යුතු ය.

ප්‍රසන්න කළුතරගේ
ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්‍ෂ

නිවාඩු පිළිබඳව

ඔබ දැනගත යුතු කරුණු

කිසියම් ආයතනයක සේවය සඳහා යෑමේ දී විමසුමට ලක් වි ය යුතු කරුණු කිහිපයක් අතුරින් මූලික වන්නේ රැකියාව කුමක් ද?, එයට හිමි වැටුප කොපමණ ද යන්න ය. එසේම රැකියාවේ යෙදීමේ දී කොපමණ නිවාඩු ප්‍රමාණයක් ඇද්ද යන්න ද සොයා බලනු ඇත. ඒ සේවා කොන්දේසි යටතේ ලැබිය යුතු පහසුකම් ලෙස පත්වීම් ලිපියේ සඳහන් වේ. එහෙයින් එක් එක් සේවකයා හට කොපමණ ප්‍රමාණයක් නිවාඩු ඇද්දැයි යන්න ගැන මෙම ලිපියෙන් කරුණු දැක්වීමට අදහස් නොකරමි. නිවාඩු හා ඒවා ලබා ගැනීම සම්බන්ධව නොයෙක් දුර්මතයන් පවතින බැව් පෙනී ගිය හෙයින්, ඒ ගැන පුළුල් ව හා නිවැරදි ව කරුණු පහදා දීම මෙම ලිපියේ අරමුණ වේ.

සේවකයෙකු ට නිවාඩු අවශ්‍ය වන්නේ ඇයි?

සේවකයෙකුට නිවාඩු අවශ්‍ය වන්නේ කරුණු දෙකක් මුල් කරගෙන ය. සේවකයෙකුට ජීවිත දෙකක් ඇත. ඒවා නම් සේවයේ යෙදෙන කාලයේ ජීවිතයයි, එය වැඩ ජීවිතය වශයෙන් ද, ඔහු සේවා කාලයෙන් බැහැරව ගත කරන ජීවිතය පෞද්ගලික ජීවිතය වශයෙන් ද හැඳින්විය හැක. සේවකයාගේ වැඩ ජීවිතයේ දී ඔහුට නොකඩවා සේවයේ යෙදිය නොහැකි වන අතර, විවේක ගැනීම සඳහාත්, (අසනීපයක දී ත්) නිවාඩු අවශ්‍ය වේ. ඒ අතර ම ඔහුගේ පෞද්ගලික ජීවිතයේ කටයුතු ඉටු කිරීම සඳහා ත් සේවයෙන් බැහැර වී නිවාඩු ලබා ගත යුතු වේ. උදාහරණ වශයෙන් පවුලේ හා සාමාජීය කටයුතු සඳහා සහභාගී වීමට නිවාඩු ලබා ගත යුතු වේ. එසේ කළ යුත්තේ ඔහු සමාජයේ සාමාජිකයෙකු වන නිසා ය. ඔහුට ඉටු කළ යුතු සාමාජීය අවශ්‍යතාවයන් ඇත. එම අවශ්‍යතාවයන් වල යෙදීම සේවා කාලය තුළ කළ නොහැකි හෙයින් ඒ සඳහා නිවාඩු ලබා ගත යුතුව ඇත. මේ අනුව පැහැදිලි වන්නේ සේවකයෙකුට තමාගේ වැඩ ජීවිතයේ දී විවේකය ලබා ගැනීම සඳහා සහ අසනීපයක දී අවශ්‍ය ප්‍රතිකාර ලබා ගැනීම සඳහා, තමාගේ පෞද්ගලකි ජීවිතයේ ඇති වන සාමාජීය අවශ්‍යතාවයන් ඉටු කර ගැනීම සඳහා නිවාඩු අවශ්‍ය වන බව ය.

නිවාඩු වර්ග

ඉහත දක්වන ලද හේතුන් මත සේවකයෙකුට නිවාඩු ලබා ගැනීමට අවකාශය ඇත. ඒ බැව් ඔබ සේවය කරනු ලබන වරාය අධිකාරියේ දී ඇති නිවාඩු පහසුකම් සම්බන්ධව ඔබට ම සොයා බැලිය හැකි වේ. සේවකයන් සඳහා ඇති නීති රීති වල පැහැදිලිව නිවාඩු වර්ග දෙකක් ඇති බව පෙනේ. එනම්,

1. ව්‍යවස්ථාපිත නිවාඩු
2. ව්‍යවස්ථාපිත නොවූ නිවාඩු

ව්‍යවස්ථාපිත නිවාඩු යන්නෙන් අදහස් කරන්නේ කිසියම් පනතක් මගින් නීති ගතවී ඇති නිවාඩු දිනයන් ය. උදාහරණ වශයෙන්, සතිඅන්ත නිවාඩු, අනියම් නිවාඩු, වාර්ෂික නිවාඩු, රජයේ නිවාඩු, වෙළඳ නිවාඩු, පෝය නිවාඩු, ප්‍රසූත නිවාඩු දැක්විය හැක. මෙම දිනයන් කිසියම් පනතක් මගින් නීතගත කොට ඇති නිවාඩු දිනයන් වේ.

ව්‍යවස්ථාපිත නොවූ නිවාඩු වශයෙන් දැක්විය හැක්කේ කෙටි නිවාඩු, හිලව් නිවාඩු, රාජකාරී නිවාඩු, අධ්‍යයන කටයුතු සඳහා නිවාඩු, අසනීප නිවාඩු යනාදිය යි. මේවා නිවාඩු වශයෙන් තීරණය කර ඇත්තේ ඒ ඒ සේවා ආයතන වල ගන්නා ලබන තීරණයන් මත ය. එම නිවාඩු සේවකයන් ට ආයතනය විසින් දෙනු ලබන අතිරේක පහසුකම් ලෙස දැක්විය හැක. ඔබගේ සේවා ආයතනය තුළ එවැනි නිවාඩු කොපමණ ප්‍රමාණයක් තිබේ දැයි සේවක ඔබ හොඳින් දන්නා බැවින් ඒ පිළිබඳ පැහැදිලි කිරීමක් අවශ්‍ය නොවනු ඇත.

නිවාඩු ලබා ගැනීම කළ යුත්තේ කෙසේ ද?

කිසිදු සේවකයෙකුට ඔහුගේ මනාපය පරිදි වැඩට පැමිණීම හා ඉන් පිටත්ව යාම, නිවාඩු ලබා ගැනීම වැනි දේ කළ නොහැක. ඒ සම්බන්ධව, ඒ ඒ ආයතනයන් හි පිළිගත් සම්ප්‍රදායයන් ඇත. සේවකයාට වැඩට පැමිණිය යුතු වේලාව හා පිටත්ව යායුතු වේලාව නියම කොට ඇත. ඒම වේලාවන් තමාට රිසි පරිදි යොදා ගත නොහැක. නිවාඩු ලබා ගැනීමේ දී ද, එවැනිම අනුගමනය කළ යුතු ක්‍රියාමාර්ගයන් ඇත. හදිසි අසනීපයක දී හෝ, එවැනි හදිසි අවස්ථාවක දී හැරෙන්නට සේවකයෙකු විසින් ගන්නා ලබන නිවාඩු කලින් අනුමත වී තිබිය යුතු ය. අනුමත කිරීමේ නිළධාරියා විසින් නිවාඩු අනුමත කරන තෙක් සේවකයෙකුට නිවාඩු ලබා ගත නොහැක. නිවාඩු ඉල්ලුම් පත්‍රයක් කාර්යාලයට භාර දීමෙන් පමණක් සෑහීමකට පත් වී නිවාඩු ගැනීම සිදු කළ යුත්තක් නොවේ. එය අනුමත නොකළ නිවාඩු ගණයට වැටීමෙන් සේවකයා වැටුප් රහිත නිවාඩු ලබා ගන්නෙක් බවට පත් වේ. තමාට හිමි නිවාඩු තිබුණ ද, නිවාඩු අනුමැතියකින් තොරව ලබා ගතහොත් ඒවා අනුමත නොවූ වැටුප් රහිත නිවාඩු ලෙස ගණනය කිරීමෙන් සේවකයා හට ඉදිරියේ දී ගැටළු සහගත තත්ත්වයකට මුහුණ දීමට සිදු වේ.

සමහර සේවකයන් නිවාඩු ඉල්ලුම් පත්‍රය පුරවා තමා ඊළඟ දිනයේදී වැඩට නොපැමිණිය හොත් එය කාර්යාලයට ඉදිරිපත් කරන ලෙස තමාගේ සහෝදර සේවකයෙකුට දනුම් දෙයි. තමා කලින් දින සේවයට පැමිණ ඊළඟ දිනයේ නිඩාඩු යාමට අදහස් කර සිටිය ද එය කලින් අනුමත කරවා ගැනීම නොකරයි. එවැනි අවස්ථා වලදී ද සේවකයා අනුමත නොකළ නිවාඩු ගෙන ඇති හෙයින් එම වැටුප් රහිත නිවාඩු ලෙස ගණන් ගැනීම සිදු වේ.

එහෙයින් හදිසි අවස්ථාවකදී හැරෙන්නට නිවාඩු කලින් අනුමත කරවාගෙන කටයුතු කිරීම ඉතා වැදගත් වේ. සේවකයෙකු කලින් නිවාඩු අනුමත කරගෙන ඇත්නම් අනුමත කරන නිලධාරියා සේවකයා වැඩට නොපැමිණෙන දිනයන්හිදී ඔහුට නියමිත රාජකාරි ඉටුකරවා ගැනීමට යම් වැඩ පිළිවෙලක් යොදා ගනියි. එයින් ආයතනයේ වැඩ කටයුතු වලට බාධාවක් නොවේ. නිවාඩු අනුමත කරවා ගැනීමෙන් තොරව සිටීමෙන් සේවකයා වැඩට නොපැමිණි විට ඔහුගේ රාජකාරිය ඉටුකරවා ගැනීමේ ගැටලුවට මුහුණ දීමට සිදු වේ. එසේ වන්නේ ගැටළුවට ඔහු විසින් කළ යුතු රාජකාරිය ඉටුකර ගැනීමට විකල්ප ක්‍රමයක් කලින් සූදානම් කර ගැනීමට නොහැකි වීමෙනි. එය ආයතනයේ ක්‍රියාකාරීත්වයට බාධාවක් ඇති කරයි.

නිවාඩු ගැනීමේදී නිවාඩු අනුමත කරන නිලධාරියාට වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කිරීමට ඇත. ඔහු නිවාඩු අනුමත කරන්නේ යම් සේවකයෙකු නිවාඩු ගියවිට ඔහු විසින් කළ යුතු කාර්යයන් ඉටුකර ගැනීමට විකල්ප ක්‍රියා මාර්ගයන් ගතහැකි බවට ඒත්තු ගිය පසු ය. එසේම එය ඔහුගේ ප්‍රධාන වගකීමකි. සේවකයන් නිවාඩු නිවාඩු යාමෙන් ආයතනයේ දෛනික වැඩකටයුතු අඩාල කළ නොහැක. බොහොමයක් ආයතන වල නිවාඩු ඉල්ලුම් පත්‍රයෙහි සේවකයා නිවාඩු ගැනීම නිසා වැඩ බැලීම සඳහා කෙනෙකු නම් කිරීමට සිදුවේ. වැඩ බැලීමේ අයෙකු නොමැති වුවහොත් නිවාඩු අනුමත වන්නේ නැත. විශේෂයෙන් දින 07 ක කාලයක් එකදිගට වාර්ෂික නිවාඩු අනුමත කිරීමේදී මෙම ගැටලුව ඇති වේ.

නිවාඩු අනුමත කරන්නන්ට සාධාරණ හේතුන් මත නිවාඩු අනුමත නොකර සිටීමට පුලුවන. එසේම නිවාඩු අනුමත කළ ද සේවා අවශ්‍යතාවයන් මත නිවාඩු අවලංගු කොට නැවත සේවයට කැඳවීමටද කළ හැක. ඒ අනුව කළමණාකාරීත්වයට සේවකයෙකුට නිවාඩු සේවා අවශ්‍යතාවයන් මත පාලනයට යටත් කළ හැක.

නිවාඩු දිනයක සේවකයන් සේවයේ යෙදවිය හැකි ද?

මෙහිදී නිවාඩු දිනයක් වශයෙන් ගණන් ගනු ලබන්නේ සේවකයෙකු තමාගේ පෞද්ගලික නිවාඩු ලබාගත් දිනයක් නොවේ. මෙම දිනය වශයෙන් ගණන් ගැනෙන්නේ රජයේ හා වෙළඳ නිවාඩු දිනයන්, සති අන්ත නිවාඩු දිනයන් හා පෝය දිනයන්ය. මෙම ඕනෑම දිනයක සේවක යන්ගෙන් සේවා අවශ්‍යතාවය මත සේවය ලබා ගැනීමට නීත්‍යානුකූල අයිතියක් පාලක පක්‍ෂයට ඇත. එසේ ලබාගත් විට, ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග යන් ඇත. ඒවා නම් එදිනට හිලවු වශයෙන් වෙනත් දිනයක් නිවාඩු දීම, සේවය කළ දිනට අමතර වැටුප් ලබාදීම වේ.

මෙම නීත්‍යානුකූල තත්ත්වය මත සේවකයන් නිවාඩු දිනවල සේවයේ යොදවා ගැනීම සේවකයන්ගේ නිවාඩු කප්පාදු කිරීමක් ලෙස සමහරුන් හඳුන්වා දෙන බවට පසුගිය කාලයේ රාවයක් පැවතිණි. එහෙත් එය සාධාරණ පදනමක් මත කරන ලද්දක් නොවන බව මින් ඔබට වැටහෙනවා ඇත. ආයතනයක පැවැත්ම සඳහා ඉන් සිදුකෙරෙන සේවාවන් හා නිෂ්පාදනයන් නිසි පරිදි සිදුවිය යුතුය. රජයේ නිවාඩු සහ පෝය දින නිවාඩු තිබුණ ද එම දිනවල සේවාවන් අවශ්‍ය වන්නේ නම් සේවකයන් සේවයේ යෙදීමට හා යෙදවීමට පාලක මෙන්ම සේවක පක්‍ෂයේ ද ප්‍රධාන වගකීමකි. එසේ නොමැතිව තරගකාරී ක්‍ෂේත්‍රයක කටයුතු කිරීම ඉතා අපහසු වනු ඇත.

අනෙකුත් රටවල් හා සසඳා බැලූවිට අප රට ලෝකයේ වැඩියෙන්ම නිවාඩු පහසුකම් ලබාගන්නා රට ලෙස පෙනී ගොස් ඇත. එවැනි තත්වයක් මත අපගේ සේවාවන් හා නිෂ්පාදන ඉලක්කයන් සම්පූර්ණ කර ගැනීමට නිවාඩු පහසුකම් වැඩිවීම බලපාන බැව් ඔබට වැටහෙනවා ඇත.

නිවාඩු සේවක අයිතියක් ද? වරප්‍රසාදයක් ද?

සේවකයන් බොහෝ දෙනෙකු අතර හා විශේෂයෙන් වෘත්තිය සමිති වල නිවාඩු සම්බන්ධව පවතින ගැටලුවක් ලෙස මෙය හඳුන්වා දිය හැක. බොහෝ දෙනෙකු සිතන්නේ එය අයිතියක් ලෙසය. සේවකයන්ට නිවාඩු පහසුකම් දක්වා තිබුණ ද එම නිවාඩු ලබාදීමේ හා ඒවා පාලනය කිරීමේ අයිතිය ඇත්තේ සේවක පක්‍ෂයටය. මේ අනුව සේවක අයිතිය පාලනය කළ හැක්කේ කළමණාකරන පක්‍ෂයටය. එසේ පාලනයකට ලක් කරන අයිතිය ඇති හෙයින් සේවකයාට ඇති තනි අයිතියක් ලෙස නිවාඩු පහසුකම ගණන් ගත නොහැක.

එහෙයින් මෙය පාලක පක්‍ෂය විසින් සේවකයා හට ලබා දී ඇති වරප්‍රසාදයක් ලෙස නිවාඩු පහසුකම හඳුන්වා දිය හැක. නිවාඩුව අයිතියක් නම් සේවකයාට ඕනෑම දිනක ඕනෑම වේලාවක එය ලබාගත හැකි විය යුතුය. එහෙත් එවැන්නකට ඉඩ නොමැති බැව් ඉහත දැක්වූ හේතුන් මත ඔබට වැටහෙනු ඇත.

මෙම ලිපියේ දැක් වූ සියලු කරුණු පදනම් කරගත් විට පැහැදිලි වන්නේ නිවාඩු යනු තම වැඩ ජීවිතය හා පෞද්ගලික ජීවිතය අතර සමබරතාවයක් පවත්වා ගෙන යාමට ලැබෙන වරප්‍රසාදයක් බවය. කරුණු මෙසේ හෙයින් නිවාඩු ලබා ගැනීමේදී තම පෞද්ගලික අවශ්‍යතාවයන් සඳහා ප්‍රමුඛතාවයක් නොදී සේවායතනයේ කටයුතු කෙරෙහි ද අවධානය යොමුකොට, වග කීමෙන් යුතුව නිවාඩු ලබා ගැනීම සිදුකළ යුතුය. වර්ෂයක් අවසාන වනවිට තමාට හිමි නිවාඩු ඇති හෙයින් නිකරුනේ නිවාඩු ගැනීම වගකීම් සහිත සේවකයෙකුගේ කාර්යයක් නොවේ. අවසාන වශයෙන් අපේ පැරණි කියමනක් ඔබගේ අවධානයට යොමු කිරීමට කැමැත්තෙමි. එනම්....

''රාජකාරිය දේවකාරියටත් වඩා උතුම්'' යන්නය.

ඒ.සී. වීරසූරිය
උපදේශක/කාර්මික සම්බන්ධතා

ඒයි නැගිටපන්'' උඹ අද ලෙක්චර්ස් යන්නැද්ද '' රංගගේ කට හඬින් මම තිගැස්සුනා.

දෙයියනේ හොඳටම එළිය වැටිලා. මුං ටික ලෑස්තිත් වෙලා,

''ඇයි උඹලා මාව කලින් ඇහැරුවේ නැත්තේ?''

''උඹ ඉතිං ඊයේ දවස තිස්සේ රෝන්දෙ ගහලා ඇවිත් හීන දක දකනේ නිදාගත්තේ. ඉතිං අපිට උඹව ඒ හීනෙන් ඇහැරවන්න හිතුනෙ නැහැ''

''පලයං යන්න. උඹලට ඉතිං හැම එකම විහිලු''

''විහිළු නෙවෙයි බං. අපි උඹ ඔය ඉන්න හීනෙන් ඇහැරෙන්නේ කවදද කියලා බලන් ඉන්නේ. ඒවගෙන් වැඩක් නැහැ. ඉක්මනට ලෑස්තිවෙලා වරෙන්. අපි යනවා'' පවසමින් රංග ඇතුළු පිරිස ලෙක්චර්ස් සඳහා යෑමට එළියට බැස්සා.

ඉක්මනට මුහුණ සෝදා ගත් මා අතට අසු වූ ඩෙනිමක් සහ ටී ෂර්ටයකින් සැරසුනි. කණ්ණාඩිය ඉදිරියට ගිය මා යාන්තමට කොණ්ඩය පීරා ගෙන, කාමරයේ දොරත් වසාගෙන එළියට බැස්සෙමි. හොඳටම පරක්කු වෙලා. ශාදි මග බලා ගෙන ඇති. ඉක්මනට යන්න ඕන..........

ශාදි අද ඇත්තේ මිල්ක් ෂොප් එක ලඟ වෙන්න ඕන. දන් තියෙන ලෙක්චර් එක තියෙන්නේ මිල්ක් ෂොප් එක ලඟ තියෙන ධර්මාලෝක හෝල් එකේනේ. මම එතැනට යනකොට ඩෙනිමකින් සහ ටී ෂර්ටයකින් සැරසුනු සුන්දර යුවතියක් ඒ අසල සිටගෙන සිටිනු ඈතදීම දුටුවා. එහෙත් ඒ ශාදි යැයි හීනෙකින්වත් හිතුවෙ නෑ.

මගේ ඇස් අදහා ගැනීමට නොහැකි වුනි. ඇය ඒ තරමටම ලස්සනයි. ඇයගේ සිරුරෙහි හැඩ පෙනෙන්නේ දෑන්ය. සිහින් ඉග, පළල් උකුල, මනා ලෙස එම ඇඳුමට බේරී පේනවා. සියුම් ආඩම්බරයක් වාගේම බියකුත් මා සිතට ඇතුලු වුණා. මා දුටු විටම ශාදි ඇයගේ සිනාසෙන දෑසින් මා දෙස බලා ලැජ්ජා මුසු සිනාවක් නැගුවාය. කැම්පස් එක නොවුනි නම් මා ඇය සිපගන්නවා නොඅනුමානයි. ඒ තරමටම මගේ හිත නොසන්සුන් වෙලයි තිබුණේ.

'' ඇයි පරක්කු වුනේ ආලෝක?''

''මට නින්ද ගියානෙ බබා. අරුන් ටික මාව ඇහැරුවේ නැහැනෙ''

''ඒත් මං හිතුවා පරක්කු වෙනකොට ඔයා නැවිත් ඉඳීද කියලා. මම ලැජ්ජාවෙන් හිටියෙ. කවදාවත් ඇඳපු නැති ඇඳුමක් ඇඳගෙන මට තනියෙන් ලෙක්චර්ස්වලට යන්න බැහැනේ''

''ඒකට මොකද? දන් ඔයා කොළඹ ඉන්නව නම් මේවට හුරුවෙන්න ඕන. හැබැයි වැදගත් විදියට''

''යමු ආලෝක. දන් ලෙක්චර්ස් පටන් ගෙනත් ඇති''

''යමු යමු. මට ඔයාව දක්කහම සේ-රම අමතක වුණා. මට හිතෙන්නෙම අද ලෙක්චර්ස් නොගිහින් වෙන කොහේ හරි යන්න. ඔයාව දකලා අද මට පිස්සු හැදිලා ඉන්නේ. මට දන් නම් බයත් හිතෙනවා. මට වගේම අනෙක් කොල්ලන්ටත් මේ වගේම පිස්සු හැදෙයිද කියලා''

''මේ මාව මඩවන්නේ නැතිව ඉන්න. මට වඩා කොච්චර ලස්සන අය මෙ කැම්පස් එකේ ඉන්නවද? පිස්සු නොකියා යමු පිස්සෝ'' යැයි පවසමින් ශාදි මාවත් ඇදගෙන දේශනාගාරයට ඇතුළු වුණා.

කාලය බොහෝ සෙයින් ගෙවී ගොස් ඇත. අපි මේ ගත කරන්නේ සරසවියේ සිව්වැනි වසරයි. දන් ශාදි ඉස්සර මෙන් නොව කොළඹට සරිලන ආකාරයේ විලාසිතාවන්ට හුරු වී ඇත. ගමේදී මෙන් මුලින්ම ඇන්ද දිගු සාය, දිගු ගවුම් ඇයට දන් ක්‍රමයෙන් අමතකම වී යනු පෙනේ. ඇයව දන් බොහෝ විට දකින්නට ලැබෙන්නේ ත්‍රී ක්වාටර් කලිසම සහිතව හෝ දණහිසටත් වඩා කෙටි සායවලින් යුතුවය. දවසක් මා ශාදි එනතුරු පුස්තකාලය අසල බංකුවකට වෙලා සඟරාවක් බලමින් හිටියා. සිහින් උරපටි සහිත ස්කිනියකින් හා කෙටි ම කෙටි සායකින් සැරසුණු යුවතියක් ඈත එනු පෙනුනත් ඒ දෙස එතරම් සැලකිල්ලකින් නොබැලූ මං බලමින් සිටි සඟරාවට නැවතත් දෑස් යොමු කළා. ටික වේලාවකින් කවුරුන් හෝ මා අසල වාඩිවෙනු දනුනු නිසා මා හිස ඔසවා බැනුවා. මා අසල හිඳගෙන සිටියේ ශාදි ය? මීට ටික වේලාවකට කලින් ඈත එනු දුටු යුවතිය ඇයයි. එහෙත් ශාදි මෙලෙස වෙනස් වේ යැයි මම කිසි දිනෙක සිතුවේ නැහැ. මා එක එල්ලේ ඇය දෙස බලා සිටියා.

''ආලෝක මොකද ඔයා තරහින් වගේ. කියන්න මං අද ලස්සනයිද?''

''ලස්සනයි''

''මගේ මූණේ ඔයාට වෙනසක් පේන්නේ නැද්ද?''

''නැහැ''

'' ඇයි අනේ තනි වචනෙන් උත්තර දෙන්නේ? කතා කරන්නකෝ. මොකද ඔයාට වෙලා තියෙන්නේ?''

''මට නම් මුකුත් වෙලා නැහැ. ඔයාට වෙලා තියෙන දේ ගැනයි මං කල්පනා කරන්නේ''

''ඇයි මට මොනව වෙලාද? මගේ මේ ඇඳුමටද ඔයාට තරහා ගියේ? ඉතින් ඔයාමනේ මට මේ විදිහේ ඇඳුම් අඳින්න පුරුදු කළේ''

''මං ඔයාට එක එක විදිහේ ඇඳුම් අඳින්න පුරුදු කළා තමයි. ඒත් බාගෙට හෙළුවෙන් ඉන්න ඇඳුම් අඳින්න පුරුදු කළේ නැහැනේ. බලන්න ඔයාගෙ සාය කොච්චර කොටද? ස්කිනි එකෙන් ඇගේ බාගයක්ම එළියේ. මම ඔයාට පුරුදු කළේ ලස්සන, ඒ වගේම වැදගත් ඇඳුම්. නැතිව ඇඟ පෙන්නන, බාගෙට හෙළුවැලි ඇඳුම් මම ඔයාට අරන් දුන්නැහැනේ. අනික ඔයාට කොහෙන්ද ඔය ඇඳුම්? මම අරන් දීපු එකක් නෙවෙයිනේ.''

''ඔයා මට වියදමට දීපු සල්ලි වලින් මම ගත්තේ. ඊයේ ඉවෝන් පේෂල් එකකට ගියා. මාත් එයා එක්ක ගිහින් පේෂල් එකක් කරගත්තා. බලන්න ඔයාට මුකුත්ම කියන්න කලින් ඔයා මට බැනලත් ඉවරයි.''

''හරි, ඔයා ඉවෝන් එක්ක ඊයේ ගිය ගමන ගැන මට කලින් කියලා තිබුනද? ඔයාට මට කියලා යන්න තිබුණා. ඔයා දන් ඉස්සර ශාදි නෙවෙයි.''

''ඇයි ආලෝක ඔයා එහෙම කියන්නේ? ඔයාමයි මට කොළඹ විදිහට වෙනස් වෙන්න කිව්වේ. දන් මට බනිනවා''

''මම ඔයාට වෙනස් වෙනන් කිව්ව එක ඇත්ත. මම කිව්වේ නැහැ අසභ්‍ය විදිහට වෙනස් වෙන්න කියලා. ඔයා දන්නැහැ මගේ යාළුවෝ මට හිනාවෙන හැටි. ඔයාට ඔයාගේ ගැමි කම නැති කරගන්න කියලා මම කිව්වේ නැහැනේ.''

''ඔයා ඔය මට බනින්නේ ඉවෝන් එක්ක පේෂල් එකකට ගියාටද?''

''ඔයා ඕන එකියක් එක්ක ඕන දිහාවක යන්න. මම මීට පස්සේ කිසිම දෙයක් ගැන අහන්න එන්නේ නැහැ. මම මීට කලිනුත් කියලා තියෙනවනේ ඔයා මට ඕන විදිහට මට ආදරේ කරන්න දන්නෙ නැහැ කියලා. මම යනවා'' පවසමින් මං ඉඳගෙන සිටි බංකුවෙන් නැගිට්ටා. එතකොට ශාදි මගේ අත අල්ලා ගත්තා.

''අනේ අලෝක ඔයා ඔය මාත් එක්ක තරහින්ද යන්න හදන්නේ? ඇයි අද ලෙක්චර්ස්වලට ඉන්නැද්ද?''

''නැහැ. මගේ ඔළුව ටිකක් රිදෙනවා. මම හොස්ටල් එකට යනවා. ඔයා ලෙක්චර් එකට ඉඳලා පරිස්සමින් යන්න'' මං මොහොතක්වත් එතැන නොසිට හොස්ටල් එකට ආවා.

පොත් ටික මේසය උඩට විසිකළ මා කපා හෙලූ කඳක් මෙන් ඇඳට ඇද ගෙන වැටුණා. මගේ හිස හොඳටම රිදෙන්නට විය. ඒ වගේම මගේ හිත ද බොහෝ සේ නොසන්සුන් වෙලා. ඇයි ශාදි මේ විදිහට වෙනස් වුණේ. එයා මට මොන තරම් බොරු කියනවා ඇද්ද? මම එයාව උපරිමයෙන්ම විශ්වාස කරපු නිසා තමයි එයාගේ පිටිපස්සෙන්ම හැම තිස්සෙම හිටියෙ නැත්තේ. මට එයාව ලස්සන කරන්න ඕන වුණා තමයි. ඒත්, එයා ඒ නිදහස මේ විදිහට ප්‍රයෝජනයට ගනියි කියලා මම හිතුවෙ නැහැ. එක අතකින් මට හොඳ වැඩේ. ඉන්න විදිහටම ඉන්න දුන්න නම් මේ මොනවත්ම නැහැනේ. මගේ හිස තදින්ම රිදෙන්නට වූයෙන් ඇඳෙන් නැගිට වේදනා නාශක පෙති දෙකක් ගිලදැමූ මම ආයෙමත් ඇඳට වැටුණා. එක්වරම පිට හරහා වැදුණු පහරකින් මම තිගැස්සී ඇහැරුණා.

''ඒයි නැගිටපං. උඹට මොකද වෙලා තියෙන්නේ? අද ලෙක්චර්ස් වලට ආවෙත් නැහැ'' කියමින් රංග මා අසලින් වාඩි වුණා. යහළුවන් අතරින් මා හට හිතවත්ම මිතුරු වූ රංග මගේ ඕනෑම වෙනසක් හඳුනා ගනී.

''මුකුත් නැහැ මචං. මගේ ඔළුව ටිකක් රිදෙන්න ගත්තා. ඒකයි මං ලෙක්චර්ස් ආවේ නැත්තේ?''

''පලයං යන්න. උඹ හිතනවද මට උඹව තේරෙන්නේ නැහැ කියලා. උඹේ චූටි වෙනසක් වුණත් මට තේරෙනවා. උඹ අන්න ඒක දනගනින්''

'' මම දන්නවා. උඹ මට ගොඩාක්ම හිතවත් කියලා. ශාදියි මායි අතරේ පොඩි ප්‍රශ්නයක් ඇති වුණා බං. මට හිත එක තැනක තියාගෙන පාඩමක් කරන්න අමාරු නිසයි මම ලෙක්චර්ස් වලට ආවේ නැත්තේ. ශාදි හිටිය නේද මචං?''

ඔය හිටියේ කැකිරි පල පල. උඹ නැහැ කියලා ඒකිට ගාණක්වත් නැහැ. ඇත්තම කියන්නම් මම නම් ශාදිට පොඩ්ඩක්වත් කැමති නැහැ. ඒකිව උඹට ගැලපෙන්නේ නැහැ කියලා මට දනුනේ උඹලා දෙන්නව එකට දකපු මුල්ම දවසෙමයි. උඹ තරහා වෙන්න එපා මං මෙහෙම කියනවට. උඹට කවද හරි ශාදි නිසා වෙන දේ උඹටවත් හිතා ගන්න බැරිවේවි. මං අද කිව්වා කියල හිතාගනින්.''

''පව්. ඒකිට මේ සමාජෙ තේරෙන්නේ නැහැ බං. නිකම්ම අහුවෙනවා. මට ඕන වුණේ ඒකිව කොළඹ විදිහට හැඩ ගස්වන්න මිසක් විච්චූරණකාරියක් කරන්න නෙමෙයි. ශාදිට එකතුවෙලා ඉන්න ඉවෝන් තමයි ඒකිව නරක් කරන්නේ''

''ශාදි පොඩි එකෙක්ද බං නරක් කරන්න. ඒකි උඹව හොඳට තේරුම් අරන් ඉන්නව නම්, උඹට ඕන විදිහට වෙනස් වෙනවා මිසක්, ඒකිට ඕන විදිහට වෙනස් වෙන්නේ නැහැනේ. කොහොමත් ඔය ගොඩේ උන් මොඩ් කරන්න ගියහම ඔහොම වෙනවා බං'' කියමින් රංග නැගිට්ටා.

''රංග උඹ දන් කොහේද යන්නේ?''

''මම යනවා ඇඟ පොඩ්ඩක් හෝදගන්න. ඔය කුණු කන්දල් අමතක කරල වොෂ් එකක් දාගෙන වරෙන් යන්න පොඩි රවුමක්''

''කොහේද බං?''

''උඹ වගේ පැණි හල හල යන ගමනක් නෙවෙයි. හොඳ හුළං පාරක් වැදිල එන්න කොහේ හරි යමු''

''හරි යමන්. මං ලෑස්ති වෙන්නම්''

නොයෙකුත් සිද්ධීන් සිදුවෙමින් කාලය බොහෝ ඉක්මන් ගමනින් ගෙවී ගියා. අවසාන පරීක්ෂණය සඳහා ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවෝ කඩිනමින් සූදානම් වුණා. මාත් ශාදිත් ඇතුළු යාළුවෝ පිරිස තනි තනිවම ද එක්රැස් වීද පාඩම් කළේ කෙසේ හෝ සමත් වීමේ අරමුණෙන්ය. මේ කාලය අතරතුර ශාදිත් මාත් අතර නොයෙකුත් ගැටුම් ඇති වුවත් ඒවා ඒ තරම් දුරදිග ගියේ නැහැ. මම ශාදිට පාසැල් ගිය කාලයේ මෙන්ම ආදරේ කළා. ආදරයේ කිසිඳු වෙනසක් ඇති නොවේ. එහෙත් ඇය මා හට ආදරය කළත් මා තරම් ගැඹුරින් ආදරය නොකරන බව මා එදා සිටම දන සිටියා. සමහර විට මෙය මගේ සිතුවිල්ලක් පමණක් විය හැකියි. මම බලාපොරොත්තු වන්නේ මා වටා දවටී, හුරතල් වෙමින් මට ආදරය කරන ශාදි කෙනෙක්වය. එහෙත් ශාදි එලෙස නොවේ. මා හට ආදරය කළ ද මා නැති තැන ඇය ඇගේ නිදහස උපරිම අයුරින් බුක්ති වින්දාය. මා නොදන්නා අයුරින් ඇය ඇගේ නිදහස බුක්ති විඳ ඇත. එහෙත් ඇයට ඇති ආදරය නිසා මා එවැනි සිද්ධීන් පසුපස හඹා නොගියෙමි. යහළුවන් ඇයට විරුද්ධව කතා කළ විට මා ඔවුන් හා එකටෙක කීමට නොගියේ සමහර අවස්ථා වලදී මා පරාජය වන බැවිනි.

නැවත හමුවෙමු

මට ඉතා ම සුදුසු ගැහැණිය මා සමග එක් වී හඬන්නට හැකි ගැහැණිය කි - එන්සෝ බියාගි

අප පිළිබඳ තබා තිබූ විශ්වාසය පළුදු කිරීමට ඉඩ තබන්නේ නෑ

සාලිය වික්‍රමසූරිය - සභාපති, ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය

මම මේ අවස්ථාවේ කියන්නට කැමතියි, වරාය අධිකාරිය ලෙසින් අප පිළිබඳව තබා තිබූ විශ්වාසය බිඳක්වත් පළුදු කිරීමකට ඉඩ තබන්නේ නැති බවට. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ උන්නතිය වෙනුවෙන් ඉතා කැපවීමෙන් යුතුව නිසි ප්‍රතිඵල ලබාගැනීම සඳහා මේ වසරේ නිර්භයව කැපවෙන බව ඉතා වගකීමෙන් හා විශ්වාසනීයත්වයෙන් යුතුව වරාය කළමණාකාරීත්වය වෙනුවෙන් ප්‍රකාශ කර සිටිනවා.

ශ්‍රී

''වරායේ ආරක්ෂාවට බල්ලන් යොදවන බිල්ලන්ගේ සෙල්ලන්'' යන මැයෙන් පසුගිය මස විසිවැනි දින එක්තරා සතිඅන්ත ඉරිදා පුවත් සංග්‍රහයක විශේෂ ලියුම් කරුවෙකු විසින් ලියන ලද ලිපියක් පළවුනි. එහි දැක්වෙන පරිදි

''ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සිදුවන දූෂණ හා වංචා සම්බන්ධයෙන් අල්ලස් හෝ දූෂණ විමර්ෂණ කොමිෂන් සභාව මේ වනවිට පරීක්ෂණ ආරම්භ කර ඇති අතර වරාය අධිකාරියේ ඇතමුන්ගෙන් මේ වනවිට ප්‍රකාශ සටහන් කරගෙන ඇත. ඉදිරියේදී ඉහළම බලධාරියෙකුගෙන් මේ පිළිබඳව ප්‍රශ්න කිරීමට නියමිත බව ද එහි සඳහන් විය. තව ද එහි දැක්වෙන පරිදි ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය දූෂණ හා වංචා සඳහා නම් දරූ ආයතනයක් වන අතර පෙර සිටි එක්තරා බලවතෙකු ඉවත්ව යෑමෙන් පසු දූෂණයට, වංචාවට තිත තැබුණු බවට සැවොම සිතුව ද එම බලවතා රටින් ද පැනගියේ ඔහුටත් වඩා අදාල කටයුතු වල දක්ෂයෙකු වන විදේශ රටක කාලාන්තරයක් ගත කළ තම මිතුරාට වරාය අධිකාරිය භාරදීමෙන් පසුව බව මේ වනවිට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියෙහි සේවකයෝ අවබෝධ කරගෙන සිටින බව එහි වැඩි දුරටත් සඳහන් වි ය.

මේ පිළිබඳ තීර්ථ කරුණු කාරණා සොයා බැලීමට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සභාපති සාලිය වික්‍රමසූරිය මහතා සම්බන්ධ කරගත් අතර කළමණාකරණ කමිටුව නියෝජනය කරමින් එම විශේෂ ලිපිය පිළිබඳ එතුමන් දැක් වූ අදහස් ඇසුරින් මෙම ලිපිය සැකසි ඇත.

පසුගියදා ජාතික පුවත්පතක පළ වූ විශේෂ ලියුම්කරුගේ ලිපිය පිළිබඳ කථා කළොත්

ඔව්. ඇත්තටම සාමාන්‍යයෙන් පුවත්පතක ලිපියක් පළ කරන අවස්ථාවේදී එම ලිපිය පළ කරන පුද්ගලයාගේ නම සඳහන් කිරීම සම්ප්‍රදායක්. නමුත් මෙම ලිපිය පළ කිරීමේදී එසේ නොමැතිව විශේෂ ලියුම් කරුවෙකු යන ශීර්ෂ පාඨය යටතේ පළ කිරීම තුළින් මේ සඳහා අදෘෂ්‍යමාන හස්තයක් උක්ත පුවත්පතේ කර්තෘ මණ්ඩලයේ ඉහළ ම බලධාරී-න්ගේ අනුග්‍රහය මත මෙම ලිපිය පළකර ඇති බව පෙනී යනවා. ඒ වගේම මගේ නායකත්වය යටතේ කළමණාකරණ කමිටුව විසින් ගත් යම් යම් තීරණ වලට එරෙහිව සමහර පුද්ගලයින් මේ සඳහා පාදක වී ඇති බව පැවසිය යුතුයි.

කළමණාකරණ කමිටුව වරාය අධිකාරියේ මුදල් පරිපාලනය සම්බන්ධයෙන් ඉතා මෑතකදී තද තීන්දුවලට එළඹියා නේද?

ඔව්. ඇත්තෙන්ම අපි එවැනි තද තීන්දු වලට එලඹීම තුළින් වරාය අධිකාරියේ අනවශ්‍ය වියදම් කපා හැරීම, සුළු මුදල් අග්‍රිමය නිසි පරිදි පාලනය කිරීම, භාණ්ඩ මිලදී ගැනීමේදී නව ප්‍රතිපත්තීන් හඳුන්වා දීම මේ අතර ප්‍රධාන වුණා. මෙම ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට අප පාදක කර ගත්තේ අප විසින්ම අභ්‍යන්තරිකව කළ විවිධ පරීක්ෂා කිරීම් හා විවිධ වෘත්තිය සමිති මගින් ලබාදුන් තොරතුරු.

මොනවද මෙහිදී විශේෂයෙන් නිරීක්ෂණයට ලක්කළ කරුණු?

විශේෂයෙන්ම සුළු මුදල් අග්‍රිමයෙන් මුදල් වියදම් කිරීම සඳහා වරාය අධිකාරියේ විවිධ කොට්ඨාශ මගින් දිනපතා විශාල මුදල් ප්‍රමාණයන් ඉල්ලීම් කිරීම දකින්න පුලුවන්. ඒ වගේම කලින් කළ ඉල්ලීම් වලට අදාල ගිණුම් පියවීමට පෙර මේ ලෙසින් නැවත සුළු මුදල් අග්‍රිමයෙන් හදිසි භාණ්ඩ මිලදී ගැනීම සඳහා ඇනවුම් කිරීම හා මිලදී ගැනීමට අදාල නිර්ණායක (Specifications) ඍජු ලෙසින්ම සම්බන්ධ වී නොමැති කාරණා පාදක කරගෙන වරාය අධිකාරියේ විශාල ව්‍යාපෘති සඳහා ඉදිරිපත් වන ටෙන්ඩර්කරුවන් අස්ථාවර කරුණු මත බොහෝ විට නුසුදුසුකරුවන් ලෙස ලේඛනගත කර ඔවුන් තරගකාරීත්වයෙන් ඉවත් කිරීමට කටයුතු කිරීම මගින් අවසා-නයේ තමන්ට අවශ්‍ය එක් සැපයුම්කරුවෙකු හෝ දෙදෙනෙකු තෝරා ගැනීම යන කරුණු ප්‍රධාන වශයෙන් අපගේ නිරීක්ෂණයට ලක්වුණා.

යම් ව්‍යාපෘතියක් සඳහා මිලදී ගැනීම් වලදී දරුණු ලබන වියදමට සාපේක්ෂව උපරිම ප්‍රතිලාභ ලබාගැනීම සඳහා ඒ සඳහා තරග කරන සැපයුම්කරුවන්ට ඉදිරිපත් වීමට අවංකවම තරගකාරී වාතාවරණයක් ඇති කිරීම මූලික සිද්ධාන්තයක්. එසේ නොමැතිව මිලදී ගැනීම් වලදී ඉහළම තරගකාරීත්වයක් ලබා දෙන ආයතන නුසුදුස්සෙකු බවට පත් කරන්නේ නම් ඉහළම ප්‍රමිතියෙන් සහ විනිවිද භාවයෙන් යුත් ගනුදෙනුවක් සිදු කිරීමට නොහැකි වනු ඇත.

උක්ත ලිපියේ සඳහන් වෙනවා ''වරාය අධිකාරියේ කටයුතු සියල්ල තමා අතට ගනිමින් එහි සියලුම මිලදී ගැනීම් පාලනය කරන එක්තරා ප්‍රබලයෙකු ඔහුට අවශ්‍ය සමාගම් වලින් පමණක් මිලදී ගැනීම සිදු කිරීමට බලකරන බවට'' ඉංජිනේරුවන් ප්‍රකාශ කරන බව, කුමක්ද මෙහි සත්‍යාසත්‍යතාවය?

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට අවශ්‍ය මූලික යන්ත්‍රෝපකරණ මිලදී ගැනීමේදී ඒ සඳහා පාදක කරගත යුතු නිර්ණායක සම්බන්ධයෙන් කළමණාකරණ කමිටුව විටින් විට සාකච්ඡා කිරීමෙන් අනතුරුව විධිමත් වැඩපිළිවෙලක් සකස් කළා. මේ අනුව යම් නිෂ්පාදනයක් සම්බන්ධයෙන් නිර්ණායක කමිටුවක් මගින් ඊට අදාල නිර්ණායක සැකසීම සිදුකළ යුතුයි. නිර්ණායක පිළියෙළ කිරීමේදී අනුගමනය කළ යුතු පිළිවෙත කළමණාකරණ කමිටු වාර්තා වල ද ඇතුළත් කර තිබෙනවා. මේ මගින් යම් නිෂ්පාදනයක් මිලදී ගැනීම සඳහා ඒ වෙනුවෙන්ම සකස් කළ නිර්ණායක බොහෝ විට අප අභියෝගයට ලක්කළ අතර අවසානයේ එම නිර්ණායකයන් වඩා නිවැරදි ලෙස සංශෝධනය කර තිබෙනවා. මෙම ක්‍රියාවලිය මගින් යම් නිෂ්පාදනයක් සඳහා උපරිම තරගකරුවන් ප්‍රමාණයක් සහභාගී කරවා ගැනීමටත්, තාක්ෂණික වශයෙන් වඩා සුදුසු ආයතන වල දායකත්වය ලබා ගැනීමටත් අදාල නිෂ්පාදනය සම්බන්ධයෙන් නිසි ප්‍රමිතිගත සහ උපරිම මූල්‍ය ප්‍රතිලාභ ඇති නිෂ්පාදනයන් තෝරා ගැනීමටත් හැකියාව ලැබී තිබෙනවා. මෙම සියලු කරුණු කාරණා හේතු කොටගෙන එහි ප්‍රතිලාභ ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට හිමිවෙනවා.

කොළඹ දකුණු වරාය ඉදිකිරීම වන ටෙන්ඩරය සඳහා වරාය අධිකාරියේ ඉහළම නිලධාරියෙකු මේ වනවිට ඍජුවම මැදිහත් වී බලපෑම් එල්ල කරන බව ද එම කරුණු කටයුතු තමාට අවශ්‍ය පරිදි සිදු කිරීමට මෙම බලධාරියා විසින් වරාය අධිකාරියේ ජ්‍යෙෂ්ඨතම නිලධාරීන් නොතකමින් කණිෂ්ඨ නිලධාරිනියක තාක්ෂණ ඇගයීම් කමිටුව සඳහා පත්කර ගත් බවට විස්තර තොරතුරු එහි සඳහන් වෙනවා. කුමක්ද මෙහි ඇත්ත තත්ත්වය?

කොළඹ දකුණු වරායේ පර්යන්තය කළමණාකරණය කිරීම සඳහා සුදුසු ආයෝජකයෙකු තෝරා ගැනීම සඳහා පත්කළ තාක්ෂණික කමිටුව සඳහා වරාය අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ (මුදල්) එම කමිටුවේ සභාපතිනිය ලෙස පත්කිරීමට ජාතික ප්‍රසම්පාදන ආයතනයට යෝජනා කර තිබෙනවා හුදෙක්ම එම ක්ෂේත්‍රයේ ඇය ලබා තිබූ අත්දැකීම් හා වෘත්තීය සුදුසුකම් හේතුවෙන් ජ්‍යෙෂ්ඨත්වයට වඩා මූල්‍ය විෂය සම්බන්ධයෙන් තිබෙන වෘත්තීමය සුදුසුකම් සහ අත්දැකීම් සඳහා ප්‍රමුඛත්වය ලබාදීම රටට වඩාත් ඵලදායී ආයෝජකයා තෝරා ගැනීමට රුකුලක් වෙනවා. ඒ නිසා මෙම පර්යන්තය පෞද්ගලික අයෝජකයෙකු විසින් කළමණාකරණය කරන හෙයින් පර්යන්ත කළමණාකරණ අත්දැකීම් වලට වඩා මූල්‍ය අංශයේ අත්දැකීම් සහිත පුද්ගලයෙකු මේ සඳහා යෝජනා කිරීම වඩා යෝග්‍ය සේ සලකා ක්‍රියා කර තිබෙනවා.

කේ. පෝර්ට් ව්‍යාපෘතිය සඳහා ද වරාය අධිකාරිය ඉහළම බලවතා සම්බන්ධව සිටි බවත්, ඒ සඳහා වන ගිවිසුම් අත්සන් තැබුවේ ඔහුගේ ප්‍රධානත්වයෙන් බැව් උක්ත ලිපියේ සඳහන්

ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයා ලෙස කටයුතු කරන අවධියේ විවිධ ආයෝජකයන් සමග ආයෝජන ගිවිසුම් සිය ගණනකට වඩා ශ්‍රී ලංකාව වෙනුවෙන් අත්සන් තැබීමට මට සිදු වුණා. උක්ත පුවත්පතේ අදාල ලිපියෙන් සඳහන් කර ඇති කේ. පොර්ට් ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් මා හට පැවසිය හැකි වන්නේ එය ශ්‍රී ලංකා ආයෝජන මණ්ඩලය මගින් අත්සන් කළ තවත් එක් ව්‍යාපෘතියක් පමණක් බවයි.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සඳහා ග්‍රැන්ට්‍රි දොඹකර මිලදී ගැනීම සඳහා වන ටෙන්ඩරයේදී ඒ සඳහා ලොව වරායයන්හි සියයට අසූවක්ම භාවිත කරන ග්‍රැන්ට් දොඹකරයක් ඩොලර් මිලියන 6 බැගින් මිල ගණන් ඉදිරිපත් කර තිබියදී ඇමෙරිකානු ඩොලර් මිලියන 12ක් බැගින් වූ ඉතාලි දොඹකර මිලදී ගැනීමට වරාය බලධාරියා උත්සහ ගත් බවත්, වරාය අධිකාරියේ වෘත්තිය සමිතිවල දැඩි බලපෑම මත එය අසාර්ථක වූ බවත් පැවසෙනවා?

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සඳහා වර්තමානයේ සිටින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය හා අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමා විෂය භාර අමාත්‍යවරයා ලෙස පත්වන තෙක් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය සඳහා දොඹකර මිලදී ගැනීම සඳහා පසුගිය කාල පරිච්ඡේදය තුළම සාර්ථකව ක්‍රියා කර නොමැති බවට වාර්තා සනාථ කරනවා. ඒ සඳහා අවස්ථා ගණනාවකදීම ටෙන්ඩර් කැඳවා ඇති අතර යම් යම් හේතුන් නිසා ඒවා අවස්ථා ගණනාවකදීම නැවත අවලංගු කර ඇති බවට වාර්තා වී තිබෙනවා.

චීනයේ යම් නිෂ්පාදනයක් සඳහා මිල ගණන් ලබා ගැනීමේදී එය ලාභදායී භාණ්ඩය බවට සාමාන්‍ය ව්‍යවහාරයේ මතයක් පවතිනවා. නිසැක වශයෙන්ම එහි සත්‍යයක් ද පවතිනවා. බොහෝ විට අනෙක් විවිධ නිෂ්පාදන වලට ලබාදෙන මිල ගණන් හා සසඳද්දී චීන නිෂ්පාදන භාණ්ඩ සඳහා හොඳ මිලක් ලැබීම සුලභ කරුණකි. එහෙත් තත්වයෙන් උසස් තරගකාරී ආයතන හා තරග වැදීමේදී මෙය සැමවිටම සත්‍යයක් නොවන බව පසුගියදා විවෘත කළ උතුරු කොළඹ වරායේ දියකඩනය ඉදිකිරීම සඳහා වන ටෙන්ඩර් පත සැසඳීමේදී දැකගත හැකිවිය. එනම් දකුණු කොළඹ වරායේ දියකඩනය ඉදිකිරීම සඳහා ආසියාව නියෝජනය කරමින් ඉදිරිපත් වූ ටෙන්ඩරයේ මිල ගණන් මේ සඳහා ඉදිරිපත් වූ චීන සමාගමට වඩා ඇ.ඩො. මිලියන 250කින් අඩු වීමයි.

ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට රු. ල. 1500ක් පාඩු ගෙන දෙමින් ප්‍රකට ආයුධ ජාවාරම්කාර සමාගමකට කොළඹ වරායේ ජය බහළු පර්යන්තය සඳහා පරිගණක පද්ධතියක් සවිකිරීම සඳහා වන ටෙන්ඩරයක් ප්‍රදානය කිරීම, නීතිමය ප්‍රශ්න හා එහි දූෂිත බව නිසා දිගින් දිගටම කල්ගිය බවත්, මෙම බලධාරියා විසින් එම ටෙන්ඩරයේ ප්‍රශ්නකාරී බව නිවැරදි කරනවා වෙනුවට එම ටෙන්ඩරය කෙසේ හෝ අදාල ආයුධ ජාවාරම්කරුවන්ට ම ලබා දීමට කටයුතු කර ඇති බැව් උක්ත ලිපියේ සඳහන්.

නැවිස් පරිගණක පර්යන්ත කළමණාකරණ පද්ධතිය සඳහා වූ ටෙන්ඩරය ද වසර ගණනක් පැරණි අතර ඉතා මෑතකදී කැබිනට් අනුමැතිය ලැබීමත් සමග එහි කටයුතු අවසන් වුණා. මෙම කරුණ අදාල ප්‍රවෘත්තියේ සඳහන් කර තිබුණත්, ඇත්තටම එම කාල වකවානුව තුළ වර්තමාන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ කිසිවෙකු මේ සඳහා සම්බන්ධ නොවූ බව හිතාමතාම අමතක කරමින් මෙම ලිපිය සකස්කර ඇති බැව් පෙනී යනවා. කෙසේ නමුත්, අදාල පරිගණක පර්යන්ත කළමණාකරණ පද්ධතිය ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ බහළු මෙහෙයුම් සඳහා අත්‍යාවශ්‍ය වන අතර මේ සම්බන්ධයෙන් ටෙන්ඩර් කැඳවීමේදී සිදු වූ කරුණු අතීතයට සම්බන්ධයි. ඒ නිසා එම කරුණු මෙම මොහොතේ සාකච්ඡාවට බඳුන් කිරීම නිෂ්ඵල දෙයක් ලෙස මම දකිනවා.

නැවිස් පරිගණක පද්ධතිය ලෝක ව්‍යාප්ත පද්ධතියක් වන අතර නැවත ටෙන්ඩර් කැඳවීමෙන් මෙම ප්‍රතිඵලය ඇතැම් විට වෙනස් නොවීමට ඉඩ ඇති අතර මේ මොහොතේ අත්‍යවශ්‍යම කරුණ වන්නේ ඉතා ඉක්මනින් ජය බහළු පර්යන්තය සඳහා නවීන පරිගණක පද්ධතිය භාවිතා කිරීමට ඉඩ ප්‍රස්ථාව සලසා ගැනීමයි. මොකද අවුරුදු 20ක් පැරණි වර්තමානයේ භාවිත පරිගණක පද්ධතිය ක්‍රියා විරහිත වීමට ඇති අවකාශය වැඩි නිසා.

වරාය අධිකාරියෙහි ආරක්ෂක කටයුතු සඳහා වසරකට රුපියල් ලක්ෂ 470ක වියදමකින් සුනඛයන් කුලියට ගැනීම වරාය අධිකාරියෙහි මේ දිනවල සිදුවන විශාල වංචා සහගත ගනුදෙනුවක් බවත් මේ සා විශාල පිරිවැයක් දරමින් සුනඛයන් කුලියට ගැනීම වෙනුවට වෙනත් ආරක්ෂක කටයුත්තක් කළ හැකි බැව් වරාය සේවකයන් පවසන බවටත් ලිපියේ සඳහන් වන කරුණු පිළිබඳ සත්‍යාසත්‍යතාවය කෙබඳුද?

පුපුරණ ද්‍රව්‍ය පරීක්ෂා කිරීම සඳහා සුනඛයන් යෙදවීමේ අවශ්‍යතාවය ශ්‍රී ලංකා නාවික හමුදාව විසින් ආරක්ෂක මණ්ඩලය වෙත කරන ලද නිල තත්වයේ ඉල්ලීමක්. එය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ කටයුතු ඉක්මන් කරන ලෙස නාවික හමුදාපති විසින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියෙන් යලි යලිත් අවධාරණයෙන් යුතුව ඉල්ලා සිටියා. පුපුරණ ද්‍රව්‍ය, මත්ද්‍රව්‍ය හා වෙනත් තහනම් ද්‍රව්‍යයන් පරීක්ෂා කිරීමෙහි ලා සුනඛයන් ඉතා ප්‍රතිඵලදායක ලෙස යොදා ගත හැකි බව ඉතා හොඳින් අවබෝධිත කරුණක්. ඒ සඳහා යොදා ගැනෙන යන්ත්‍රසූත්‍ර වලට සාපේක්ෂව ජංගම මෙන්ම ඉතා නිවැරදි හා විශ්වාසනීය ක්‍රමවේදයක් ලෙස සුනඛයන් උපයෝජනය පෙන්වා දිය හැකිය. මේ සඳහා අවශ්‍ය වන වැදගත්ම දේ වන්නේ, සුනඛයන් මනා ලෙස පුහුණු කිරීමත් අවශ්‍ය සෑම විටම නිසි පරිදි යොදා ගැනීම හා නිරතුරුව ක්‍රමානුකූලව අදාල කටයුතු වල නිරත වීමයි. වත්මන් ආරක්ෂක පසුබිම තුළ ඉතා කුඩා ප්‍රමාණයන්ගෙන් පාර්සල් මගින් කෑම රැගෙන එන ආකාරයට වරාය තුළට පුපුරණ ද්‍රව්‍ය රැගෙන ඒමට ඇති හැකියාව සැලකිල්ලට ගත්කළ මෙවැනි සුනඛයන්ගේ අවශ්‍යතාවය ඉතා තීරණාත්මක සාධකයක්.

මෙම අවශ්‍යතාවය පොලිසිය හා ගුවන් හමුදාවේ සුනඛ අංශ මගින් සපුරාලිය නොහැකි ද?

ඔව්. පොලිසියේ හා ගුවන් හමුදාවේ සුනඛ අංශ මගින් සපුරාලිය නොහැකි බවට දැන්වූවාට පසුවයි මේ සේවාව ලබාගැනීම සඳහා ජාත්‍යන්තරව ටෙන්ඩර් කැඳවීමේ ක්‍රියාවලියක් අපි විසින් දියත් කළේ.

ටෙන්ඩරය සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ සැපයුම්කරුවන් ද සිටියදී ඕස්ට්‍රේලියානු සමාගමක් වෙත ප්‍රමුඛතාවය ලබා දීම ගැන කථා කළොත්

මම මුලින් සඳහන් කළ ආකාරයට ජාත්‍යන්තරව ටෙන්ඩර් කැඳවීමේ ක්‍රියාවලියක් අපි දියත් කළා. ඒ සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ එක් පාර්ශ්වයක් ද සමගින් තවත් රටවල් කිහිපයකින්ම මිල ගණන් ලැබුණු අතර, ශ්‍රී ලංකාවෙන් ඉදිරිපත් වූ මිල ගණන් විදේශයන්ගෙන් ඉදිරිපත්වූ මිල ගණන් වලට වඩා අධික වුණා. ඒ නිසා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් නිල සුනඛ අංශ ස්ථාපිත කිරීම සඳහා පුහුණු කිරීමේ පදනම මත අදාල ටෙන්ඩරය වර්ෂයක කාල සීමාවකට අවම මිල ඉදිරිපත් කළ ටෙන්ඩරය ඉදිරිපත් කළ විදෙස් සමාගමට ලබා දීමට තීරණය කළා. කෙසේ වුවත් වරාය ගුවන්සේවා අමාත්‍ය චමල් රාජපක්ෂ මැතිතුමා ගේ උපදෙස් පරිදි අපගේ අවශ්‍යතා මත ඉහත ටෙන්ඩරය පිරිනැමීමට ප්‍රථම යලි ශ්‍රී ලංකා පොලිසියෙන් හා ගුවන් හමුදාවෙන් මෙම සේවාව ලබා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් නැවතත් ඉල්ලීමක් කිරීමට තීරණය කර තිබෙනවා.

අපගේ මෙම නව ප්‍රතිපත්තිය හෙවත් සියලු ජාත්‍යන්තර ටෙන්ඩර කැඳවීම් විදේශයන්හි පිහිටි ශ්‍රී ලංකා තානාපති කාර්යාල වෙත යැවීමේ තීරණය මත වූ අතිරේක තරග කාරීත්වය මත ඇතිවන විනිවිදභාවය, පිරිසිදු බව හා අවංකකම ඇතැම් පාර්ශ්ව කරුවෙකුගේ අපේක්ෂාභංගත්වයට හේතු වී ඇති බැව් මේ අවස්ථාවේදී අපට උපකල්පනය කළ හැකියි.

අවසන් වශයෙන් මෙම ලිපිය සම්බන්ධයෙන් ඔබේ අදහස කුමක් ද?

ඉතා සීමිත පිරිසකගේ අවශ්‍යතාවයන් ඉටුනොවීම හේතුවෙන්, විවිධ පුද්ගලික අවශ්‍යතා මත යම් යම් පාර්ශ්වයන් තමාගේ ව්‍යාපාරික අරමුණු ඉටුකර ගැනීම සඳහා විවිධ ක්‍රම භාවිත කරමින් පරිපාලනය නොමග යවමින් දෝෂදර්ශනයට ලක් කිරීමට ගත් උත්සාහයක් ලෙසයි, මා මෙය දකි-න්නේ. **මම මේ අවස්ථාවේ කියන්නට කැමතියි, වරාය අධිකාරිය ලෙසින් අප පිළිබඳව තබා තිබූ විශ්වාසය බිඳක්වත් පළුදු කිරීමකට ඉඩ තබන්නේ නැති බවට. ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ උන්නතිය වෙනුවෙන් ඉතා කැපවීමෙන් යුතුව නිසි ප්‍රතිඵල ලබාගැනීම සඳහා මේ වසරේ නිර්භයව කැපවෙන බව ඉතා වගකීමෙන් හා විශ්වාසනීයත්වයෙන් යුතුව වරාය කළමණාකාරීත්වය වෙනුවෙන් ප්‍රකාශ කර සිටිනවා.** විශේෂයෙන්ම වරාය අධිකාරි කළමණාකාරීත්ව මණ්ඩලයේ මූලික අභිප්‍රායයන් වන කාර්ය සාධනය, විනිවිද භාවය හා නිවැරදි ගිණුම් කටයුතු වලින් පරිපාලනය මෙහෙයවීම තුළින් විවිධ පුද්ගලයන්ගේ පටු පරමාර්ථ ඉෂ්ට කර ගැනීමේ ක්‍රියාමාර්ග නවතාලීමට මග පෑදෙන බැව් මං විශ්වාස කරනවා.

සාකච්ඡා සටහන
උපුල් ගුරුගේ

කෙළිබිම

ශක්තිමත් ජවයේ සංයමය

බිලියඩ් මේසයේ ජය දද නැංවූ....

වරායේ සහෘදයා කේ.එච්.සිරිසෝම

කම්කරුවෙකු ලෙසින් ඇරඹුණු මගේ වරාය දිවි ගමනේ 'පරිපාලකවරයෙකු' දක්වා අද මං පැමිණ තිබෙනවා. මම 1983 සිට මේ දක්වා විදෙස් තරඟාවලි සඳහා සහභාගි වෙනවා. ඒ සෑම අවස්ථාවකම හැම අනුග්‍රහයක්ම මට වරාය අධිකාරියෙන් ලැබෙනවා. මේ විදියේ රැකවරණයක් නොතිබුණා නම් මට මේ තරම් දුරක් ඒම ට අපහසුයි. මොකද මේ ක්‍රීඩා වලින් වෙන ආදායමක් නොලැබෙන නිසා. . . .

සටහන - උපුල් ගුරුගේ

'ලාෆීර් කියන්නේ ලංකා බිලියඩ් ක්ෂේත්‍රයේ බිහිවූ පතාක යෝධයෙක්. ඔහු තමයි අපේ රටට එම ගෞරවය ගෙන දුන් ප්‍රථමයා. එවන් ක්‍රීඩකයකුගේ වාර්තාවක් බිඳ දැමීමට හැකිවීම පිළිබඳව මම නිහතමානිව සංතෝෂ වෙනවා.''

55 වැනි ජාතික බිලියඩ් හා ස්නූකර් ශූරතාවලියේදී මෙවරත් ජාතික ශූරයා ලෙස අභිෂේක ලැබූ කේ.එච්.සිරිසෝම තීර්ථ සමඟ සංවාදයට මුලපිරුවේ ඒ ලෙසින් . . . .

වරායේ රැකියාව, ක්‍රීඩාව සමඟ ජීවිතය ගෙනයන'යුරු අපි ඔහුත් එක්ක කතා කළා.

ක්‍රීඩකයෙකු වූ අතීතය සිහිපත් කළොත්

මම උපන්නේ කොච්චිකඩේ. අපේ ගෙවල් කිට්ටුව ම බිලියඩ් මේසයක් තිබුණා. මගේ තාත්තා නිතරම එහි සෙල්ලම් කරනවා. තාත්තගේ පසුපස ගොහින් මගේ සහෝදරයෝ තුන්දෙනෙක් බිලියඩ් ගහනවා. මට අවුරුදු දහය - දොළහ කාලෙදි මමත් මේ අයගේ පස්සෙන් යනවා. ඒ දවස්වල මම දවස ගෙවන්නේ බිලියඩ් මේසය දිහා බලාගෙනමයි. තාත්තා, දිනනකොට සහෝදරයෝ දිනනකොට මට පුදුම සතුටක් දැනෙන්නේ. ඉගෙන ගැනිල්ලට ඒතරම් උනන්දුවක් නොදක්වපු මම බිලියඩ් සෙල්ලමට තදින්ම ඇබ්බැහි වුණා. ඔය අතරෙදි මටත් බිලියඩ් සෙල්ලම් කරන්න අවස්ථාව ලැබුණා. මටත් නොදැනිම කාලය ගතවුණේ මමයි බිලියඩ් මේසයයි කාවදාවත් වෙන් නොවනා ලෙසින් බැඳීමක් ඇති කරමින්.

ඉතින් ඔබට රැකියාවක අවශ්‍යතාවයක් දැනුනේ නැද්ද?

රැකියාවක් සොයාගෙන හැමතැනම ඇවිද්දා. ඔය අතරේ තමයි කොළඹ ක්‍රීඩා සමාජයේ බිලියඩ් 'මාකර්' කෙනෙක් හොයනවා කියා ආරංචියක් ලැබුනේ. ඉතින් මම එතැන රස්සාව භාරගත්තා. බිලියඩ් වලට තියෙන ආසාවටමයි මම එතැනට ගියේ. එතැනින් මට රු. 200 ක වැටුපක් ලැබුණා. ආසාවට කළ ක්‍රීඩාවෙන් ජාතික ශූරයෙක් වෙන්න පුළුවන් වේවි කියා කිසි දිනෙක හිතුවේ නැහැ.

විනෝදයට ආසාවට කළ ක්‍රීඩාවෙන් ඔබ ජාතික ශූරයෙකු බවට පත්වුණා.

ඔව්, ඇත්තටම එය හීනයක් වගෙයි. දවසින් දවස සෙල්ලම් කරද්දි මට දැනුනා, මේ ක්‍රීඩාවට මට හැකියාවක් තියෙනවා කියා. ඔය අතරෙදි තමයි කොළඹ දිස්ත්‍රික් තරඟාවලියට තරඟ කිරීමට මට අවස්ථාවක් උදාවුණේ. ඒ වෙනකොටත් මම අපේ ගෙවල් අසල තිබුණු ජයන්ත ක්‍රීඩා සමාජයට බැඳිලා හිටියේ. එය නියෝජනය කරමින් මම තරඟාවලියට ඉදිරිපත් වුණා. මට මතක හැටියට ඒ 1979 අවුරුද්ද. මම ප්‍රථම, දෙවන, තුන්වන තරඟ දිනනකොට හැමෝම පුදුම වුණා. අළුත් මුහුණක් කොහොමද මේ තරම් ''සෙල්ලම්'' දාන්නේ කියලා කෙහොම හරි අවසානයේදී මම කොළඹ දිස්ත්‍රික් ශූරයා වගේම 1979 වසරේ ජාතික ශූරයා වීමටත් අවස්ථාව ලැබුණේ මට.

බිලියඩ් ශූරයකුගේ වරාය ආගමනය පිළිබඳ කථා කළොත්

මගේ පියා වරායේ 'ෆෝමන්' කෙනෙකු ලෙසින් කටයුතු කළා. ජීවන බර කරට ගෙන කටයුතු කරපු තාත්තට උදව් වෙන්න මට ඕනෑ වුණා. ආයෙමත් රස්සාවක් සොයමින් හැමතැනම ඇවිද්දා. ඔය අවස්ථාවේ තමයි එවකට කොළඹ සංවිධායක නිමල්සිරි මහතා මට වරායේ රැකියාවකට මග පාදා දුන්නේ.

වරාය අධිකාරියෙන් ඔබේ ක්‍රීඩා දිවියට ලැබූ ආලෝකය පිළිබඳ සිහිපත් කළොත්

කම්කරුවෙකු ලෙසින් ඇරඹුණු මගේ වරාය දිවි ගමනේ 'පරිපාලකවරයෙකු' දක්වා අද මං පැමිණ තිබෙනවා. මම 1983 සිට මේ දක්වා විදෙස් තරඟාවලි සඳහා සහභාගි වෙනවා. ඒ සෑම අවස්ථාවකම හැම අනුග්‍රහයක්ම මට වරාය අධිකාරියෙන් ලැබෙනවා. මේ විදියේ රැකවරණයක් නොතිබුණා නම් මට මේ තරම් දුරක් ඒමට අපහසුයි. මොකද මේ ක්‍රීඩා වලින් වෙන ආදායමක් නොලැබෙන නිසා.

පුහුණුවීම් කටයුතු සඳහා සහභාගි වීමේදී අතිකාල සේවයේ යෙදීමට තිබෙන අවස්ථාව අහිමි වෙනවා.

ඒ නිසා මට තාම මගේ ආර්ථික වටපිටාව ශක්තිමත් කරගැනීමට නොහැකි වුණා. මගේ පුතාත් මේ ක්‍රීඩාවට දස්කම් පෙන්වනවා. නමුත් ඔහු මේ තුළින් ඉදිරියට යාමට මැළිකමක් දක්වනවා. මොකද ඔහු දැක තිබෙන නිසා මම මේ ක්‍රීඩාව වෙනුවෙන් කොතරම් කැප කිරීම් කර තිබේද යනවග. . .

ක්‍රීඩාවට අතහිත දුන් අය පිළිබඳ සිහිපත් කළොත්

වරාය අධිකාරියේ වත්මන් සභාපති සාලිය වික්‍රමසූරිය, උප සභාපති ප්‍රියත් බන්දු වික්‍රම, ක්‍රියාකාරි අධ්‍යක්ෂ ප්‍රසන්න කළුතරගේ, කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ ඩබ්.ජී.සමරතුංග, එස්.ඩී.වීරසිංහ මහත්වරුන් විශේෂයෙන් සිහිපත් කළ යුතුයි.

අෂ්රොෆ් ඇමතිතුමා විෂය භාර ඇමති ලෙසින් කටයුතු කළ සමයේ එතුමාගේ නිවසේ පුහුණුවීමේ කටයුතු වලට ඉඩ ප්‍රස්ථා සලසා දුන්නා. ඒ පිළිබඳවත් මේ අවස්ථාවේ කෘතඥතා පූර්වකව සිහිපත් කළ යුතුයි. ඒ වගේම කොච්චිකඩේ ව්‍යාපාරික පැට්රික් ඔලිවර් ප්‍රනාන්දු මහතාවත් මෙහිදී විශේෂයෙන් සිහිපත් කළ යුතුයි.

ඔබ වසර 16 ක් ම ජාතික ශූරතාව දිනූ ජාතික ශූරයෙක්. නමුත් බිලියඩ් පිළිබඳ කතාබහ තවමත් එතරම් ප්‍රබල නැහැ.

ඔව්, මම ඒක පිළිගන්නවා. බිලියඩ් ඉතාම හොඳ ක්‍රීඩාවක් වුණත් මේක නිතරම තිබුනේ සමාජශාලා/ ආශ්‍රිතව. මේ නිසා මිනිසුන් තුළ අනවශ්‍ය බියක් නිතරම පැවතුනා. මේ ක්‍රීඩාව සෙල්ලක්කාරයන්ගේ ක්‍රීඩාවකැයි කියා. දැන්නම් බොහෝ දුරට මේ තත්වය වෙනස් වෙලා තියෙනවා. දැන් ගොඩාක් තැන්වල පුල් පාලර් ඇතිවී තිබෙනවා. ඒත් තවමත් මේකට වෙන්වන මිල බලපුවහම බිලියඩ් කියන්නේ තවමත් ධනපතියන්ට කොටු වූ ක්‍රීඩාවක්. මොකද පැයකට රු. 500 ක් පමණ අය කරනවිට දවසකට පැය 2 ක් වත් පුහුණු වෙන්න රුපියල් 1000 ක් වියදම් කරන්න සාමාන්‍ය පවුලක අයට බෑ. දක්ෂතා දක්වන අයට අනුග්‍රාහකයන් සොයා දී හෝ රැකගැනීමේ වැඩ පිළිවෙලක් නිර්මානය විය යුතු වපසරියකයි අපි දැන් සිටින්නේ. එසේ නොවුවහොත් ක්‍රීඩාකයන් මේ ක්‍රීඩාවෙන් සමුගනීවි.

මම මේ තැනට ආවේ මගේම උත්සාහයෙන්. ඒත් හැමෝම එහෙම එන්නේ නැහැ. හොඳ මඟ පෙන්වීමක් තියෙනවා නම් අපට ලෝක ශූරයන් බිහිකරන්න පුළුවන්. අපි අමතක කරන්න නරකයි, අපේ රටේත් බිලියඩ් ශූරයෙක් සිටින වග. ඒ තමයි ලාෆීර් මහතා. අපි අද ජාත්‍යන්තර තරඟයකට ගියාම ඔවුන් අපිව හඳුන්වා දෙන්නේ ලෝක ශූරයන් බිහිකරපු රටක් විදිහට. ඒ ගරුත්වය අපි ඉදිරියට රැගෙන යන්න ඕනෑ. අවුරුදු 4 - 5 ක් විශේෂ කැපවීමකින් පුහුණු වෙනවා නම් අපිට පුළුවන් ලෝක ශූරයන් බිහි කරන්න.

බිලියඩ් ක්‍රීඩාවේ ඇති විශේෂත්වය පිළිබඳ කථා කළොත්

මම මුලින් කිව්වා වගේ ඇත්තටම මේක මහත්වරුන්ගේ සෙල්ලමක්. මේක හරිම ලස්සන තරඟයක්. ක්‍රීඩකයන් අත්දිග කමිස ඇඳලා, බෝ එකක් දමලා, කැපී පෙනෙන ලෙසින් හැඳ පැළඳ තමයි තරඟයට සහභාගි වෙන්නේ. මං විශ්වාස කරන දෙයක් තමයි මේ ක්‍රීඩාවට උකුසු ඇසක් තියෙන්න ඕනෑ කියන කාරණාව. මම එතරම් ඉගෙන ගෙන නැතිවුණාට මම දන්නවා, මේ ක්‍රීඩාවේ අන්තර්ගත වන්නේ ගණිත සාස්තරයක්. ඒ වගේම හරිම සියුම් තැන් වලට පහර දෙන ක්‍රීඩාවක් මේක. මේ සඳහා පුදුමාකාර ඉවසීමක් අවශ්‍ය වෙනවා. හරියට භාවනාවක් වගේ.

වේගය පාලනය කරගැනීමත් මෙහිදී ඉතාමත් වැදගත්. බිලියඩ් මේසයේ මට්ටම (LEVEL) මත අපේ සියළු පහරවල් වෙනස් වීමට ඉඩ තිබෙනවා. ඒ නිසා ක්ෂණයකින් එකී වෙනස්කම් හඳුනාගැනීම බිලියඩ් ක්‍රීඩාවට අවශ්‍යම දෙයක්. මේ සෙල්ලම කරන අයට වඩා බලාගෙන ඉන්න අයගේ හෘද ස්පන්දනය වැඩිවෙන ක්‍රීඩාවක්. ඒ තරමටම බිලියඩ් ක්‍රීඩාව තරඟකාරියි.

ඔබේ ක්‍රීඩා දිවියට නිවසෙන් ලැබෙන දායකත්වය සිහිපත් කළොත්

මගේ බිරිඳ චන්ද්‍රලතා, දුව සචිනි අයේෂිකා, පුතු කුසල් සචින්ත. අපේ පුංචි පවුලේ හැමෝගෙම ආශිර්වාදය මට නොමදව ලැබෙනවා.

හෙට දවස ගැන සිහිපත් කළොත්

වරායේ සේවකයෙකු ලෙසින් පරිපාලකයකු දක්වා මම ආ දුර ගැන මම සංතෝෂ වෙනවා. ඒ වගේම මගේ බිලියඩ් දිවියත් තෘප්තිමත්. ක්‍රීඩාව නිසා මට අහිමි වූ දේ බොහෝමයි, වගේම ලැබුණු දේත් බොහෝමයි. පුහුණු පහසුකම් ඇතුළු ක්‍රීඩාවට ඇවැසි දෑ නිසි ලෙසින් ලැබුණා නම් තව දුර යාහැකියි කියා සිතෙනවා. ඒත් ලද පමණින් සතුටු වී උපේක්ෂා සහගතව සිටීමටත් මට ක්‍රීඩාව ශක්තිය දී තිබෙනවා.

நாளைய தினம், மலர்ந்த ஆண்டை விட வளமானது

இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை ஆரம்பிக்கப்பட்டு 28 வருடங்கள் கடந்துவிட்டது. எதிர்காலச் சவால்களுக்கு முகங்கொடுத்து கடல்சார் வலயத்தின் கேந்திர துறைமுகமொன்றாகச் செயற்பட்டு வரும் கொழும்புத் துறைமுகம் ஏனைய துறைமுகங்களுக்கும் துறைமுகத்தை பயன்படுத்துவோருக்கும் அத்தியவசிய சேவைகள் வழங்குவதற்கு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படல் வேண்டும். இந்து சமுத்திரத்தின் மத்தியில் கப்பல் போக்குவரத்துக்கு அண்மித்துள்ள கேந்திர நிலையமாக கொழும்புத் துறைமுகம் அமைந்துள்ளமை மேலும் எமக்கு நன்மை ஈட்டித்தரக்கூடிய விடயம் ஒன்றா, என கருத்திற்கொள்ள வேண்டிய நிலைக்கு நாம் வந்துள்ளோம். இன்று நாம் கொழும்புத் துறைமுக கொள்ளளவில் உயர் அளவிற்கு வந்துள்ளோம். அரசு அல்லது தனியார் துறையினருக்கு பெற்றுக்கொள்ள இயலுமான அதி உயர் செயற்திறன் விருதினை மூன்றாவது தடவையாக ஈட்டிக்கொண்டமையினால் துறைமுக அதிகார சபையின் செயற்பாடுகள் தெட்டத்தெளிவாகின்றன. அத்துடன் சேவைப் பிரிவினர் போட்டித் தன்மையுடன் செயற்பட்டு பாவனையாளர்களின் நம்பிக்கையைப் பெற்றுக் கொண்டமை சகல அரச துறைகளுக்கும் ஒரு எடுத்துக்காட்டாகும். எதிர்வரும் 02 வருட காலங்களினுள் கடல்சார் பண்பாட்டுடையவர்களான எமக்கு செய்ய வேண்டிய வேலைகள் மிக அதிகம். ஆதலால் எதிர்வரும் 02 வருட காலங்களை பல தீர்மானங்களை மேற்கொள்ளும் காலமாகக் கருதலாம். இதற்குத் தேவையான அத்தியவசிய அத்திவாரத்தை கழிந்த வருடத்தில் செய்து கொள்ள முடிந்தது. நீண்ட காலங்களாக இருந்து வந்த பல பிரச்சினைகளைத் தீர்த்துக் கொள்ள முடியுமான வருடமாக 2007 ஆம் வருடத்தை கருதுவது சாலச் சிறந்தது.

ஜயா கொள்கலன் முனையத்தின் செயற்பாடுகளுக்கு தேவைப்படும் கிரேன்டி கிரேன், யான் டிராக்டர் ஆகிய உபகரணங்கள் கொள்வனவு செய்வதற்கு தேவையான ஆரம்பவேலைகள் 2007 ஆம் ஆண்டில் பூர்த்தி செய்யப்பட்டுள்ளது. கணனி வலையமைப்பு முறையினையும் விலை கொடுத்து வாங்குவதற்கு தேவையான நடவடிக்கைகளையும் தற்போது பூர்த்தியாக்கியுள்ளோம். கொழும்புத் துறைமுக இடப்பரப்பு வரையறுக்கப்பட்ட அளவுடைய நிலப் பிரதேசமொன்றாகும்.

ஆதலால் துறைமுகத்திற்கு அண்மித்துள்ள துறைமுகத்துக்குச் சொந்தமான நிலங்களை திட்டமொன்றிற்கமைய அபிவிருத்தி செய்து புளுமெண்டல் பிரதேசத்தில் அமைத்துள்ள 86 ஏக்கர் இடப்பரப்பில் குதங்களையும் அது தொடர்பானவையும் அமைக்கப்பட்டு சேவைகள் வழங்கும் கேந்திர நிலையமொன்றை நிர்மாணித்து தற்போது துறைமுக பிரதேசத்தில் காணப்படும் இடநெருக்கடிகளை குறைத்து துறைமுக சேவையைப் பெற்றுக்கொள்ள வருவோருக்கு ஒரே கூரையின் கீழ் செயற்திறன் வல்லமை மிகு சேவையொன்றைப் பெற்றுக்கொடுப்பது எமது பிரதான எதிர்பார்ப்பாகும்.

கொழும்பு தெற்கு துறைமுக அபிவிருத்தித் திட்டத்துடன் துறைமுக இடப்பரப்பினுள் உள்ள பாதை வலையமைப்பு முறையினை ஒழுங்குபடுத்தும் அவசியமும் எழுந்துள்ளதால் அதற்குத் தேவைப்படும் அடிப்படைத் திட்டங்களைத் தயாரித்து அதன் ஆரம்பம் ஒன்றாக தற்போது காணப்படும் பாதை ஒழுங்கினை 06 பகுதிகளாக வேறாக்கி மாற்றம் செய்வதற்கு எண்ணியுள்ளோம். துறைமுகப் பிரதேசத்தைச் சுற்றி இடத்துக்கிடம் அலுவலகங்கள் அமைந்துள்ளமையினால் ஊழியர்களுக:கும் துறைமுக அலுவல்களை நிறைவேற்றிக் கொள்ள வருவோருக்கும் பல இடையூறுகள் உள்ளன. இதனால் கால நேரங்கள், சக்தி என்பன விரயமாக்கப்படுவதால் இதற்கு மாற்றீடாக வெளிப்பிரதேச காணியொன்றில் மாடிக் கட்டிடம் ஒன்றினை நிர்மாணித்து சகல சேவைகளையும் ஒரே இடத்தில் இருந்து பெற்றுக்கொள்ளும் வாய்ப்பினை துறைமுக அலுவல்களுக்கு வருவோருக்கு பெற்றுக் கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ள எதிர்பார்த்துள்ளதுடன், அதன் மூலம் துறைமுகத்தினுள் நுழையும் ஆளணியின் எண்ணிக்கையைக் குறைத்துக் கொள்ள முடியும். அதனால் துறைமுக பாதுகாப்பு முறைமைகளை வலுப்படுத்திக் கொள்ளும் வாய்ப்பும் ஏற்படும் இதனால் துறைமுகத்தில் சகல கருமங்களும் போற்றத்தக்க வித்ததில் வினைத்திறன் மிகு செயற்பாடுகள் உயர்வடைவதற்கும் வழிவகுக்கும்.

கனவொன்றாக இருந்த ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக நிர்மாணிப்புப் பணிகளை துறைமுக அதிகார சபையிற்கு 2007 ஆம் வருடத்தினுள் ஆரம்பிப்பதற்கான வாய்ப்புக் கிட்டியது. ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுகத்தில் முதல் கட்ட நடவடிக்கைகள் 39 மாதங்களினுள் பூர்த்தி செய்வதற்கு தயாரிக்கப்பட்ட திட்டத்தினை 33 மாதங்களினுள் முடித்துக்கொள்ளத் தேவையான துரித வேலை ஒழுங்கு முறையொன்றும் இதற்கெனத் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது. இதனால் துறைமுக அதிகார சபைக்கு மட்டுமல்ல முழுப் பொருளாதாரத்திற்கும் நிறையப் பயன்கள் கிடைக்கும் என்பது எமது நம்பிக்கையாகும். மற்றும் கொழும்பு தெற்கு துறைமுக திட்டத்தின் அலைதாங்கியனை தயாரிக்கும் நடவடிக்கைகள் இவ்வருட முதல் காலாண்டினுள் ஆரம்பிப்பதற்கு உள்ளதுடன், முனைய நிர்மாணிப்பு நடவடிக்கைகள் 2009 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிப்பதற்கு திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. அதன் மூலம் கொழும்புத் துறைமுகத்தின் கொள்ளளவின் முதல் கட்ட நடவடிக்கைகள் முடிவடையும்போது 2.5 மில்லியன்களாக உயர்த்திக் கொள்ள எண்ணியுள்ளதுடன் 7.5 மில்லியன் மேலதிக கொள்ளளவை நோக்கிச் செல்வது இத்திட்டத்தின் பிரதான நோக்கங்களில் ஒன்றாகும். இந்திய உபகண்டத்தில் இலங்கை துறைமுகங்களுக்குரிய இடத்தை பாதுகாத்துக் கொள்வதற்கு குறுகிய காலத்தினுள் அபிவிருத்தி அடைதல் அதி முக்கியமானது. இதற்கு முகாமைத்துவத்தினால் மேற்கொள்ளப்படும் சகல விதமான செயற்பாடுகளுக்கும் உப தலைவராகிய நான், தலைவர் அவர்கள், பணிப்பாளர் சபை உட்பட சகல அதிகாரிகளும் கடமைப்பட்டிருப்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

எமக்கு கடந்த ஆண்டினுள் இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபைக்கு உரித்தான பிராந்திய துறைமுகங்களை அபிவிருத்தி செய்வதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் வாய்ப்பு ஏற்பட்டது. காலித் துறைமுகமானது சுற்றுலாத் தொழில்துறைக்கு கைகொடுக்கும் வகையில் முன்னேற்றிக் கொள்வதற்கும் பிராந்தியத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய விதத்தில் உள்ள திட்டங்களின் கீழ் இவ்வருடத்தில் நிர்மாணிப்பு வேலைகளைத் தொடங்குவதற்கும் எதிர்பார்த்துள்ளோம். 1994 ஆம் ஆண்டிலிருந்து பேச்சளவில் மட்டும் இருந்த ஒலுவில் துறைமுக நிர்மாணிப்பு நடவடிக்கைகள் இம்மாதம் (ஜனவரி - 2008) ஆரம்பிப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. மற்றும் திருகோணமலை துறைமுகத்தை அண்மித்து முதலீட்டு சபையும் ஒன்றிணைக்கப்பட்ட சுற்றாடல் நட்பு அபிவிருத்தி வலயமொன்றை நிறுவி சுற்றுலா சபையுடன் ஒன்றிணைந்து இவ்வலையத்தினுள் சுற்றுலாத்துறையை முன்னேற்றிக் கொள்வதற்குத் தேவையான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. நீண்டகாலமாக கவனிப்பாரற்றுக் கிடந்த திருமலைத் துறைமுகம் இயங்கக்கூடிய துறைமுகமொன்றாக மாற்றுவதற்குத் தேவையான பின்னணி தயாரிக்கப்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றது. அதற்குப் புறம்பாக காங்கேசன்துறை, பருத்தித்துறை துறைமுகங்களும் புதிதாக இணைத்துக்கொள்ளப்பட்ட மயிலிட்டி, காரைநகர் துறைமுகங்களை நவீனமயப்படுத்துவதன் ஊடாக அப்பிரதேசங்களின் நலன்புரி நடவடிக்கைகளை மேலும் விருத்தி செய்துகொள்ளும் முகமாக அத்தியவசிய பொருட்களை கொண்டு செல்லலை இலகுவாக்குவதற்கும் எண்ணியுள்ளோம்.

உப தலைவர் பிரியத் பந்து விக்கிரம
இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபை

(தொடரும்)

60வது சுதந்திர தின ஞாபகார்த்தத்தை ஒட்டி இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையில் கருத்தரங்குகள் நடாத்தப்படல்

இலங்கை ஜனநாயக சோஷலிஷ மக்கள் குடியரசின் 60வது சுதந்திர தினத்தை ஒட்டி இலங்கைத் துறைமுக அதிகார சபையினால் ஜனவரி 30 - பெப்ரவரி 05 வரை சுதந்திரம் பற்றிய கருத்தரங்குகள் நடாத்தப்பட்டது.

கருத்தரங்கின் முதல் அமர்வு இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபையின் தலைவர் சாலிய விக்கிரமசூரிய அவர்களின் தலைமையில் மஹப்பொல பயிற்சி நிலையத்தில் நடைபெற்றது. இங்கு உரை நிகழ்த்திய முகாமைப் பணிப்பாளர் W.G. சமரதுங்க அவர்கள் சுதந்திர தினத்தை ஒட்டி அரசு சகல நிறுவனங்களிலும் விசேட ஞாபகார்த்த வேலைத்திட்டங்கள் செயற்படுத்துமாறு விடுக்கப்பட்ட அறிவுறுத்தல்களுக்கு அமைய நாட்டின் முன்னனியில் உள்ள ஒரு நிறுவனமான துறைமுக அதிகாரசபை இதனை எவ்வாறு கொண்டாடுவது எனத் தேடிப்பார்த்து, இந்தக் கருத்தரங்கை நடாத்தத் தீர்மானித்தது எனவும் சகல பிரிவுகளையும் பிரதிநிதித்துவப்படுத்தும் வகையில் 1000 ஊழியர்களைத் தேர்ந்தெடுத்து சுதந்திரத்தின் பெறுமதி பற்றிக் கலந்துரையாடத் தீர்மானித்ததாகவும் அதன் மூலம் திறமையான நிறுவனம் ஒன்றில் கடமை புரியும் ஊழியர்கள் என்ற உணர்வும் சிறந்ததொரு வரலாற்றைக் கொண்ட பிரஜைகள் என்ற நல் அபிமானத்துடன் கருமங்களை ஆற்றுவதற்கு வாய்ப்புகள் கிட்டும் எனவும் தெரிவித்துள்ளார்.

2008.01.30 ஆம் திகதிய கருத்தரங்கில் இளைஞர் அபிவிருத்தி மற்றும் சமூக அபிவிருத்தி அமைச்சின் செயலாளர் திரு. A.H. கமகே அவர்கள் அபிமானமுள்ள தேசத்தில் அரச ஊழியர் எனும் தலைப்பில் தமது விரிவுரையில் சகல இலங்கை மக்களுக்கும் சிறப்புமிகு வரலாற்று உரிமைகளுடன் வாழக் கூடிய பாக்கியம் உள்ளதாகவும் தாம் கடமையாற்றும் நிறுவனம் பற்றிய நல்லெண்ணம் இருக்கவேண்டியதுடன் அங்கு தமக்கு வழங்கப்பட்ட கடமைகளை சரிவர நிறைவேற்றுமாயின் குழுவாக ஒத்துழைக்க முடியுமாயின் அலுவலகத்தில் அல்லது வேலைத்தளத்தில் தம்மைப்பற்றிய நல்லெண்ணமும் நம்பிக்கையும் மேலோங்கும்.

இக் கருத்தரங்கின் முதலமர்வில் இலங்கை துறைமுக அதிகாரச சபையின் மேலத்திக முகாமைப் பணிப்பாளர் கெப்டன் நிஹால் கெப்பெட்டிபொல, ஹாபர் மாஸ்டர் கெப்டன் ரவி ஜயவிக்கிரம, பணிப்பாளர் (மனிதவள) நோமன் வீரரத்ன, பணிப்பாளர் (தகவல் தொழில்நுட்பம்), கலாநிதி பிரசன்ன லொக்குகே, பணிப்பாளர் (ஸ்தாபனம்) M.W.F. விமலசூரிய உட்பட உயரதிகாரிகள் ஊழியர்கள் கலந்துகொண்டனர்.

இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையின் இஸ்னூக்கர், பிர்லியட் வீரரை கௌரவித்தல்

இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை சேவை வழங்கும் பகுதியின் மேற்பார்வையாளராகக் கடமையாற்றும் கே. எம். சிறிசோம அவர்கள் தொடர்ந்து 17 வருடங்களாக பிர்லியட் விருதினைப் பெற்றமையிட்டு கொள்கலன் இயக்க மத்திய நிலையம் (C.F.S) பிரிவு 11 இன் சக ஊழியர்களினால் துறைமுக வளாகத்தில் 2008.01.11 ஆந் திகதி பாராட்டு விழாவொன்று நடாத்தப்பட்டது.

1984 ஆம் ஆண்டில் தேசிய இஸ்னூக்கர் சம்பியன் விருதினைப் பெற்ற இவர் 1985 ஆம் ஆண்டிலிருந்து இன்றுவரை தேசிய பிர்லியட் விருதினையும் உரித்தாக்கிக் கொண்டதுடன், சர்வதேச போட்டிகள் பலவற்றிலும் பங்குபற்றியுள்ளார். 1986-87 ஆசியப் போட்டியில் ஸ்னூக்கர் விளையாட்டில் 08 வது இடத்தையும் 1997 இல் இந்திய ஓரீஸா மாநில பிர்லியட் உலக விருதுப் போட்டியில் 16 வது இடத்தையும் பெற்றுள்ளார். அதன் பின்பு 1998 ஆம் ஆண்டில் அவுஸ்த்ரேலியாவில் நடைபெற்ற உலக பிர்லியட் சம்பியன் போட்டியில் 8வது இடத்தையும் 1999 ஆம் ஆண்டில் மோல்டாவில் 16 ஆவது இடத்தையும் ஈட்டியுள்ளார். 2000 ஆம் ஆண்டில் அயர்லாந்தில் நடைபெற்ற பிர்லியட் போட்டி உட்பட சர்வதேச போட்டிகளிலும் இலங்கை யைப் பிரதிநிதித்துவப்படுத்தி வெற்றிகள் பலவற்றையும் ஈட்டிக் கொண்டுள்ளமை குறிப்பிடத்தக்கது.

சென்ற வருடம் ஹொங்கொங் மெகா நகரில் நடைபெற்ற ஆசிய உள்ளக விளையாட்டுப் போட்டியில் பிர்லியட் விளையாட்டில் 8 வது இடத்தைப் பெற்று உலக பிர்லியட் வீரர் எம்.ஜே.எம். லாபிர் அவர்களின் 16 வருட சாதனையை முறியடித்துள்ளார்.

இலங்கை துறைமுக அதிகாரசபையின் செயற்பாட்டுப் பணிப்பாளர் பிரசன்ன களுதரகே, பிரதம இயக்கப் பணிப்பாளர் (லொஜஸ்டிக்) ஜீ.ஏ. தலகல அவர்களின் தலைமையில் நடைபெற்ற இவ் வைபவத்திற்கு துறைமுக அதிகார சபையின் தொழிற் சங்க பிரதிநிதிகள் உட்பட ஊழியர்களும் இதில் கலந்துகொண்டனர்.

காலித் துறைமுக துரித அபிவிருத்திக்கான புது வேலைத் திட்டம்

அதிமேதகு ஜனாதிபதி மஹிந்த ராஜபக்ஷ அவர்களின் “மஹிந்த சிந்தனை’ வேலைத் திட்டத்திற்கமைய துறைமுக விமான சேவைகள் அமைச்சர் சமல் ராஜபக்ஷ அவர்களால் கொழும்பு தெற்கு துறைமுகம், ஹம்பாந்தோட்டை துறைமுக நிர்மாணிப்பு வேலைகளுடன் காலி துறைமுகத்தையும் அபிவிருத்தி செய்வதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு முன்னுரிமையளிக்கப்பட்டுள்ளது. இதன் பொருட்டு இந்த அபிவிருத்தித் திட்டத்திற்கு பொறுப்பாக செயற்படும் இலங்கை துறைமுக அதிகார சபையின் நிறைவேற்றுப் பணிப்பாளர் வைத்தியர் சஞ்சய சேதர செனரத் அவர்களின் தலைமையிலான குழு அங்குள்ள குறைநிறைகளைக் கண்டறிந்து முழு அறிக்கையொன்று சமர்ப்பிக்கும் பொருட்டு 21.01.2008 ஆந் திகதி காலித்துறைமுகத்திற்கு விசேட பயணம் ஒன்றில் ஈடுபட்டனர். இதன்போது வைத்தியர் சஞ்சய சேதர செனரத் அவர்கள் எதிர்காலத்தில் காலித் துறைமுகமானது உச்ச அளவு இலாபத்தை ஈட்டிக் கொள்ளும் துறைமுகமொன்றாக மாற்றுவதற்குத் தேவையான சகல அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளயும் துரிதமாக மேற்கொள்ளப்பட உள்ளதாக தெரிவித்தார்.

Prepared by:
Farzana Makshood

CMU එක වරායෙන් ගියේ අභ්‍යන්තර ප්‍රශ්නයක් නිසා. නැතුව කවුරුවත් සමිති පිහිටවපු නිසා නෙවෙයි

එච්.බී. හරිස්චන්ද්‍ර, ප්‍රධාන ලේකම් - සුහද සේවක සංගමය

ඔබ කොහොමද වරායේ වෘත්තීය සමිති නායකයෙක් උනේ?

1959 ජනවාරි 05 වෙනිදා තමයි මම වරාය සංයුක්ත මණ්ඩලයට බැඳුනේ. මට ඒ වන විටත් වාමාංශික අදහස් වල බලපෑම තිබුණා. අදට මම 49 අවුරුද්දක් වරාය ඇසුරේ ඉන්නවා. මේ අතරේ 1959 ජූලි මාසයේදී එක් දින වැඩ වර්ජනයක් සිද්ධ වුණා. එම වර්ජනයට සහභාගී වීමට තමයි මම CMU සංගමයට බැඳුණේ.

ඒක මහජන ආරක්ෂක පනත සංශෝධනයට විරුද්ධව තමයි ඇති වුණේ. ඒ වනවිටත්, මම අනියම් ලිපිකරුවෙක් මාස හයක් වත් නොවූ සේවා කාලය තුළ ලැබුනෙත් දවස් පඩි. මේ වනවිට CMU එක හෙවත් ලංකා වෙළඳ සේවක සංගමය වෘත්තීය සමිති ක්ෂේත්‍රයේ ප්‍රභල ක්‍රියාකාරිකයෙක් වුණා. මමත් මෙහි සාමාජිකත්වය ගත්තා. සුළු සුළු වශයෙන් සමහර වෘත්තීය ක්‍රියාකාරකම් වල නිරත වුණා. අපට ආණ්ඩුවෙන් ප්‍රශ්ණයක් වුණෙත් නැහැ. කොහොම වුණත් 1963 නොවැම්බර් අගදි ලිපිකරු වරාය සංයුක්ත මණ්ඩලයේ නොයෙක් අංශ වල තිබුණා. මම හිටියේ ඉංජිනේරු අංශයේ CMU ශාඛාවේ. පසුව මම එහි උප ලේකම් වුණා. එම වැඩ වර්ජනය 1964 පෙබරවාරි දක්වා තිබුණා. එදා පටන් මම ක්‍රියාශීලීව වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරය හා බද්ද වුණා.

විශේෂයෙන්ම සඳහන් කරන්න ඕන ඒ කාලයේ වෘත්තිය සමිති සඳහා සාමාජික මුදල් පඩියෙන් කැපීම සිදු වුණේ නැහැ. සාමාජික මුදල් වැටුපෙන් අඩු කිරීම ආරම්භ වුණේ 1964 දි. ඒත් සමග ම කාර්යාල පහසුකම් ලැබුණා. අපේ සංගමයේ ගොඩක් හිටියේ කාර්යාල ගණයේ සාමාජිකයන්. කම්කරු ගණය හෙවත් කය වෙහෙසා වැඩ කරන පිරිස් බහුතරයක් හිටියේ සම සමාජ/කොමියුනිස්ට්/හාබර් ඩොක් සංගමයේ. පෙරදී මම සඳහන් කළා වගේ 1965 දී අපේ සංගමය වූ CMU එකට කාර්යාලයක් ලැබුණා. ඒ වනවිට අපේ සාමාජික සංඛ්‍යාව 3500කට වැඩියි. ඒ නිසාම, 1966 දී සංගමයේ කටයුතු සඳහා දෙදෙනෙකු සේවයෙන් මුදවා ලබා ගැනීමට යෝජනා වීම නිසා මට හැකි වුණා පූර්ණ කාලීනව සංගමය වෙත මිදීමට 1967 පෙබරවාරි 15 වැනිදා සිට ස්ථිරවම වෘත්තීය සමිති කටයුතු සඳහා මිදීමත් සමග මට හැකි වුණා CMU විධායක සභාවට පත් වෙන්න. 1970 දී CMU නිලධාරී මණ්ඩලයට පත්වුණා. 75-76 දී සංගමයේ ප්‍රධාන සභපති වුණා. අපි ලංකාව පුරා ගිය කම්කරුවන් වෘත්තිකයින් වෙනුවෙන් පෙනී සිටියා. මම මගේ මුළු ජීවිතයම කැප කළේ වෘත්තීය සමිති ක්ෂේත්‍රය වෙනුවෙන් 1996 දී මම ලිපිකරුවෙක් හැටියටම වරාය රාජකාරියෙන් විශ්‍රාම ගත්තා. පසුව මම CMU හි උපදේශකයෙකු ලෙස අවුරුදු 07ක් පමණ කටයුතු කළා. ඒ විදිහට තමයි මම වෘත්තිය සමිති කෂේත්‍රයට ආවේ.

CMU කොහොමද ''සුහද '' වුණේ?

ඒකට බලපෑවේ අපේ අභ්‍යන්තර තත්ත්වයක්. CMU එකේ ප්‍රධාන ශාඛාව හා ඇති වුණු නිරන්තර මත ගැටුම් අවසානයේ පුපුරා ගියා. කොහොම වුණත් අපි තුළ අදටත් තියෙන්නේ CMU ප්‍රතිපත්ති. අපේ නම වෙනස් වුණාට ප්‍රතිපත්ති වෙනස් වුණේ නැහැ. ඒ බවට වරාය සේවකයෝ සාක්ෂි දරනවා.

කොහොම වුණත් 1997 වනවිට අපේ සාමාජික සංඛ්‍යාව 5000ත් 6000ත් අතර ප්‍රමාණයක හිටියා. ඒ වනවිට, වරාය පාලනය අපට පන්න පන්න පහර දුන්නා. එහෙම වුණේ රැජිණ පාලම පෞද්ගලීකරණයට විරුද්ධව අපි දිගට ම ක්‍රියා කළ නිසා. ඒ අවස්ථාවේදී අපේ නිලධාරීන් 17 කගේ රැකියාවන් අහිමි වුණා. මගේ වරාය බලපත්‍රය අවලංගු කොට මම වරායට පැමිණීම වැලැක්වූවා. මේ හේතුවෙන් අපේ සාමාජිකයින්ගේ චිත්ත ධෛර්යය බිඳ වැටිලා, අපේ සාමාජික සංඛ්‍යාව සීඝ්‍ර ලෙස පහත වැටුණා. එය කුමන්ත්‍රණයක්. නැවතත් අපේ රැකියා ලැබුණේ වර්තමාන ජනාධිපති මහින්ද රාජපක්ෂ මැතිතුමා වරාය අමාත්‍යවරයා වුණාට පසුවයි. ඒ 2001 වසරේ දී. මේ වනවිට අපේ මව් ශාඛාව හා අප අතර තිබුණු මත ගැටුම නිසා වරායේ අපේ සහෝදර සාමාජිකයින් එක්ව 2002 දෙසැම්බර් මාසයේදී ''සුහද '' වරාය සේවක සංගමය බිහි කළා.

ඔබලා වරාය සේවකයින්ට ලබා දී තියෙන ජයග්‍රහණ මොනවාද?

අපේ ඉතිහාසය කියන්නේ CMU ඉතිහාසය. ඒක වරාය සංයුක්ත මණ්ඩල අවධියටත් වඩා දිව යනවා. සංයුක්ත මණ්ඩලයට අදාලව තිබුණේ වාප්පුව හා නැව් වල වැඩ. ඒවාගේ කය වෙහෙසලා වැඩ කරන පිරිස් වැඩ කළේ දවස් පඩියට. වැඩ නැත්නම් පඩි නැහැ. ඒ කාලේ දිනක වැටුප රු. 500/-ක් විතර වුණා. නමුත් පොරොත්තු සේවයට වැටුණාම එය රු. 230/-ක වැටුපකට සීමා වුණා. (STAND-BY VAGES) වැඩ නැත්නම් පඩි නැති මේ තත්වයට විරුද්ධව අපි මාස් පඩි ඉල්ලලා වර්ජනයක් දියත් කළා. 1969-70 CMU එළියේ ශාඛාවන් පවා අපට උදව් කළා. එයින් අපි ජයග්‍රහණය කළා. අපේ ජයග්‍රහණ රාශියක් අතරේ එක ජයග්‍රහණයක් තමයි ඒ.

තවත් වැදගත් එකක් තමයි. SPA හෙවත් වරාය විශේෂ දීමනාව. මෙකී ජීවන වියදම් දීමනාව වෙනුවට ලැබෙන්නේ 1992 අගෝස්තු 14 ඉඳලා සැප්තැම්බර් මස 17 දක්වා අකුරට වැඩ කිරීමේ යෙදිලා තමයි මේක ලබාගත්තේ. ඒ ප්‍රේමදාස රජය කාලෙදි. අනෙක් අය රුපියල් 500 ට කැමති වෙද්දී අපි සටන දිගටම අරං ගියා. ඒ අනුව 1992 දී රු. 754ක් ලැබුණා. මේ අවුරුද්දේ ජනවාරි මාසේ SPA එක 13008/- යි.

අනෙක් එක තමයි සේවකයින්ගේ ආහාර වලට සපයන මුදල් වටිනාකම වැටුපේ කොටසක් ලෙස සලකා EPF ගණනය කළ යුතු බවට පනතේ තිබුණත් එසේ කළේ නැහැ. අපි තමයි කම්කරු දෙපාර්තමේන්තුව දැනුවත් කරලා ඒ මැදිහත් වීමෙන් එම වරප්‍රසාදය වරාය සේවකයින්ට ලබා දුන්නේ.

ඒ වගේ ම තමයි 2006 ජූලි මස පඩි වැඩි කිරීමට අදාල ඒකාබද්ධ වෘත්තිය සමිති සන්ධානය රැගෙන ගිය අරගලයේදී අපිත් ප්‍රමුඛ කාර්ය භාරයක් ඉටුකළා. ITF එක සමගත් සම්බන්ධ වෙලා අපි කටයුතු කරනවා. ඔවුන්ගේ ජාත්‍යන්තර සහයත් අපි ලබා ගන්නවා. 2006 වැටුප් අරගලය ලංකාවේ ඇඟළුම් කර්මාන්ත (JAAF) හිමියන්ගේ සංවිධානය වෘත්තිය සමිති වලට විරුද්ධව ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණ වාරණ නියෝග යක් ගත් අවස්ථාවේ අපි ජිනීවා හි ILO සංවිධානයට කරුණු දක්වා සිටීම ට සහය වුණේ, ITF සංවිධානය ILO විසින් අපේ ක්‍රියාව ILO සම්මුති වලට එකඟ බව හා නීති විරෝධී නොවන බව නිගමනය කළා. එයත් අපේ ජයග්‍රහණයක්. ඒක ලෝකයේ සෑම රටක ම පාහේ සාමාජිකයන් සිටින අන්තර්ජතික වෘත්තීය සංගමයක්.

වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරය තුළ ඔබලාගේ දර්ශනය කොයි වගේ ද?

අපිටත් යම් දේශපාලනමය දර්ශනයක් තියෙනවා. වෘත්තිය සමිති ව්‍යාපාරය දේශපාලනයෙන් අයින් කරලා කතා කරන්න බැහැ. නමුත් සේවකයින් යම් එක් රැස් කිරීමකදී එය දේශපාලනය අනුව සිදුකිරීම අපි අනුමත කරන්නේ නැහැ. කොහොම වුණත් වරායේ වෘත්තිය සමිති ව්‍යාපාර වලට දේශපාලන පක්ෂ නියෝජනයක් තිබෙනවා. අපි නම් ඒ තත්වයෙන් මිදිලා ඉන්නේ. මේ නිසාම තමයි අපි සේවකයන් අතරේ කවදත් හොඳ නමක් දිනාගෙන ඉන්නේ. සමහරු ඒ ගැන මත ප්‍රකාශ කරනවා. නමුත්, සුහද සේවක සංගමය ඇති වුණේ 2002 දෙසැම්බර් වලදී එයට බලපෑවේ CMU එකේ අභ්‍යන්තර තත්ත්වයක්. නමුත්, පැහැදිලිවම කියන්න ඕන වෙන කවුරු හරි 1996 දී සමිති පිහිටවපු නිසා නොවෙයි CMU එක 2002 දී වරායේ අක්‍රීය වුණේ. අපි තමයි සේවකයන්ට සැබෑ විශාල ජයග්‍රහණ අරං දුන්නේ. ඒ නිසා, අපේ දර්ශනය තුළ දේශපාලන අරමුණු නැහැ. කා සමගත් හොඳින් ඉඳලා බැරිම නම් අරගල කරලා සේවකයා දිනවන එක විතරයි අපේ දර්ශනය එය ඉතිහාසය පුරාත් වර්තමානයෙත් අනාගතයේත් පවතීවි.

"සංවර්ධනය ආවාට ගියාට සැලසුම් නොකළ යුතුයි. අපිට දරන්න පුළුවන් සංවර්ධන සැලසුම් කෙරෙහි තමයි අපි අවධානය යොමු කරන්න ඕන. අනෙක තමයි අපි සංවර්ධනය වන වේගයටත් වඩා අප අවට රටවල් සංවර්ධනය වෙමින් සිටිනවා. විශේෂයෙන්ම අපේ වරායේ ප්‍රති අපනයන බහළු වලින් වැඩි ප්‍රගතියක් ඉන්දියානු බහළු. නමුත් ඉන්දියාව තම වරායයන් සීඝ්‍ර වර්ධනයකට ලක් කරමින් සෘජු නාවික සම්බන්ධතා ගොඩනගා ගැනීමට උත්සහ කරනවා. අපි මේ පිළිබඳවත් අවධානය යොමු කළ යුතුය. හම්බන්තොට වරාය ඵලදායී ලෙස සංවර්ධනය කිරීමට හැකිනම් එය ඉතා හොඳ ව්‍යාපෘතියක් වේවි."

වර්තමාන ප්‍රගති යෝජනා පිළිබඳ නියාමන කමිටුව ගැන ඔබගේ අදහස?

මෙතැනදී අපේ කාර්ය භාර්යය යම් රාමුවකට සීමා වෙලා. අපිට සිදුවෙලා තිබෙන්නේ මස්සපු ඇඳුම ඇඳීමටයි. එය මම දකින අඩුපාඩුවක්. නමුත් සේවකයින්ට විශාල පඩි වැඩිවීමක් ලැබුණා. ඇරියස් මුදල් ලැබුණා. එය ප්‍රශංසා කළයුතු දෙයක්. ඒ වගේ තමයි අද වනවිට මේ කමිටුව හරහා සේවක ප්‍රශ්න කතා කිරීමට වේදිකාවක් නිර්මාණය වෙලා තිබෙනවා. මෙය හොඳ පියවරක් තිබෙන අඩුපාඩු හදාගෙන ඉදිරියට යාම තුළ වරායේ කාර්මික සාමය ඉහළින් පවතීවි කියලා මම පුද්ගලිකව විශ්වාස කරනවා.

ඔබ වරායේ වර්තමාන සංවර්ධනය දකින්නේ කොහොමද?

සංවර්ධනය ආවාට ගියාට සැලසුම් නොකළ යුතුයි. අපිට දරන්න පුළුවන් සංවර්ධන සැලසුම් කෙරෙහි තමයි අපි අවධානය යොමු කරන්න ඕන. අනෙක තමයි අපි සංවර්ධනය වන වේගයටත් වඩා අප අවට රටවල් සංවර්ධනය වෙමින් සිටිනවා. විශේෂයෙන්ම අපේ වරායේ ප්‍රති අපනයන බහළු වලින් වැඩි ප්‍රගතියක් ඉන්දියානු බහළු. නමුත් ඉන්දියාව තම වරායයන් සීඝ්‍ර වර්ධනයකට ලක් කරමින් සෘජු නාවික සම්බන්ධතා ගොඩනගා ගැනීමට උත්සහ කරනවා. අපි මේ පිළිබඳවත් අවධානය යොමු කළ යුතුය. හම්බන්තොට වරාය ඵලදායී ලෙස සංවර්ධනය කිරීමට හැකිනම් එය ඉතා හොඳ ව්‍යාපෘතියක් වේවි.

ඒ වගේම තමයි සේවක විනය හා ආරක්ෂාව මේ හා සමගාමීව වර්ධනය විය යුතුයි, කියලා අපි විශ්වාස කරනවා.

ඔබලාගේ අනාගත සැලසුම් කොයි වගේද?

අපේ ප්‍රමුඛ කාර්ය භාර්යයක් තමයි සේවකයින්ගේ දැනුම වර්ධනය කරන එක. ඒ තුළින් ඔවුන්ගේ රැකියාවේ අවධානම ගැන අවබෝධයක් ලබාදීමත්, දැනුවත් සේවකයෙක් බිහිකිරීමත් අපේ අරමුණ. ඒ වගේම තමයි දිනෙන් දිනම ඉහල යන ජීවන වියදමට සරිලන වැටුපක් ලබාගැනීමට අපි සේවකයින් වෙනුවෙන් පෙනී සිටිනවා. වරාය සංවර්ධන කටයුතු, ආම්පන්න ලබාගැනීම්, ආදිය කෙරෙහි අපි අවධානයෙන් ඉන්නේ. ඒ වගේම අපේ තරුණ අංශය, කාන්තා අංශය ජාත්‍යන්තර සංවිධාන වල ආධාර ඇතිව වර්ධනය කිරීමටත් සැලසුම් සකස් කරලා තියෙන්නේ.

සාකච්ඡා කළේ
කාව්‍ය ඉන්ද්‍රජිත්

ඔබ දැනගත යුතු පාරිතෝෂික නීතිය

ශ්‍රී ලංකාවේ කම්කරුවන් සම්බන්ධයෙන් සුභ සාධක අනපනත් නොයෙක් කාලවලදී ක්‍රියාත්මක වුව ද කම්කරුවන් වෙනුවෙන් බලපාන පොදු නීති පද්ධතියක් නොතිබීම අවාසි සහගතය. ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථමයෙන් කම්කරු නීති සම්පාදනය වූයේ ඉන්දීය වතු කම්කරුවන් සම්බන්ධයෙන් වුවත් මේ වන විට ලාංකීය වැඩ කරන ජනතාව ගේ සුභසාධනය සඳහා පනත් කීපයක් මගින් මෙන්ම නොයෙක් වර ශ්‍රී ලංකා උත්තරීතර අධිකරණය මගින් දෙන ලද නඩු තීන්දු මගින් කම්කරුවා සුරක්ෂිත තත්වයට පත්වී ඇත. මේ අතරින් පාරිතෝෂික ලබා ගැනීම සම්බන්ධව ඉතිහාසය සහ නීතිමය තත්වය පැහැදිලි කිරීමට උත්සහයක් දරමි.

සේවකයෙකුගේ සේවය අවසන් කිරීමේදී සේවකයාට හිමිවන වෙනත් වරප්‍රසාද වලට අතිරේකව පාරිතෝෂික මුදලක් ගෙවිය යුතු ද යන්න කලකට පෙර අධිකරණයේ අර්ථ නිරූපණයන්ට භාජන විය. මුල්කාලවලදී අධිකරණයෙන් තීරණය කර තිබුණේ පාරිතෝෂික ලැබීමේ හිමිකමක් නීතියෙන්ම සේවකයෙකුට හිමිවී ඇත්නම් පාරිතෝෂික ගෙවිය යුතු බවයි. එක්සත් ඉංජිනේරු කම්කරුවන්ගේ වෘත්තීය සමිතිය-එ- දේවනායගම් 69. නනීවා 289 යන නඩුවේදී තීරණය කරන ලද්දේ යම් සේවකයෙකුට පාරිතෝෂික මුදලක් ගෙවිය යුතුයයි කම්කරු විනිශ්චය සභාවකට වැටහෙන්නේ නම් පාරිතෝෂක ප්‍රදානය කළ යුතු බවය. එහිදී නීතිමය පදනම කෙසේ වුවත් කම්කරු විනිශ්චය සභාවේ අභිමතය අනුව කටයුතු කළ හැකි බව නිර්දේශ කර ඇත. කර්මාන්ත හා වාණිජ වෙළඳ සංගමය -එ- ස.තො.ස 74 න නි වා. 344 නඩුවේදී අලස් විනිසුරුතුමා කියා සිටියේ පාරිතෝෂික ලැබීමේ හිමිකම සියලුම සේවකයන්ට ඇති පරම අයිතියක් සේ සැලකිය යුතු බවයි. AMBALUAR TEA ESTATE LTD vs CEYLON ESTATE STAFF 76 NLR 457 නඩුවේදී එච්.එන්.ජී. ප්‍රනාන්දු විනිසුරුතුමා ද සලකන ලද්දේ සේවය අවසාන වීමෙන් පසුව පාරිතෝෂිකයක් ලැබීම සේවකයාට ඇති අයිතියක් බවය.

අධිකරණයේ මත භේදයට ලක්වෙමින් ක්‍රමයෙන් වර්ධනය වූ පාරිතෝෂික ගෙවීමේ ප්‍රශ්නයට නිශ්චිත විසඳුමක් ලැබුණේ 1983 අංක 12 දරන පාරිතෝෂික ගෙවීමේ පනත නීතිගත වීමෙන් පසුවය. එම පනත 1990 අංක 41 දරණ පනතින් සංශෝධනය කරන ලදී. පාරිතෝෂික ගෙවීමේ කාර්ය පටිපාටිය විධිමත් කිරීමත්, ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේ පනත, ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ පනත සහ කාර්මික ආරවුල් පනත සංශෝධනය කිරීමත් පාරිතෝෂික ගෙවීමේ පනතේ අරමුණු විය.

කම්කරු විනිශ්චය සභාවල පිහිට නොපතා පාරිතෝෂික දීමනා ලබා ගැනීමට එයින් ඉඩ ලැබේ. නියමිත පරිදි පාරිතෝෂික ගෙවීමට පනත අනුව හාම්පුතුන් බැඳී සිටින බැවිනි.

ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ පනත ක්‍රියාත්මක වීමෙන් ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ කොමිෂන් සභාව සතු කරන ලද කෘෂිකාර්මික හෝ වතු ඉඩමක හෝ 1971.05.29 වන දින හෝ ඊට පසුව රජයට පවරාගෙන ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ කොමිෂන් සභාව වෙත භාර දී ඇති ඉඩමක, එසේ අත් කර ගැනීමට පෙර අවුරුදු පහක නොඅඩු සේවා කාලයක් ඇති සේවකයින්ටත් පාරිතෝෂික ගෙවීමටත් මෙම පනතින් නියම වී ඇත.

පනතෙහි 2 සිට 4 දක්වා වන වගන්තිවල දක්වෙනුයේ රජයට පවරාගත් හා ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ කොමිෂන් සභාව වෙත පවරන ලද කෘෂිකාර්මික හා වගා ඉඩම්වල සේවයේ නියුක්තව සිටි කම්කරුවන්ට පාරිතෝෂික ගෙවීම් ප්‍රතිපාදන පිළිබඳවයි. එහෙයින් ඒ පිළිබඳව පැහැදිලි කිරීමට මෙහිදී බලාපොරොත්තු නොවන අතර පැහැදිලි කිරීම බලාපොරොත්තු වන්නේ පාරිතෝෂික පිළිබඳව පොදුවේ බලපවත්වන තත්වයයි.

මාසික වේතනයක් ලබන සෑම සේවකයෙකුටම ඔහු අවුරුදු පහක් හෝ ඊට අධික කාලයක් සේවයේ යෙදී ඇත්නම්, සේවය කරන ලද එක් එක් අවුරුද්ද වෙනුවෙන් මාස භාගයක වැටුප ගණනය කර පාරිතෝෂික වශයෙන් ගෙවිය යුතුය. පාරිතෝෂිකය ගණනය කළ යුත්තේ සේවකයා අවසන් වරට ලැබූ මාසික වේතනය අනුවයි. මාසික වේතනයක් නොලැබූ සේවකයන්ට වැඩකරන ලද සෑම වර්ෂයක් සඳහාම දින 14 ක වැටුප අවසන් වරට ලැබූ වැටුප අනුව ගණනය කරනු ලැබේ.

මෙම පනතේ විධිවිධානයන් අනුව සේවකයෙකුගේ සේවය අවසන් කිරීමේදී මුලින් සඳහන් කළ අන්දමට කම්කරු විනිශ්චය සභාවන්ට පැමිණිලි නොකර පාරිතෝෂික දීමනා ලබාගැනීමට සේවකයන්ට ඉඩ ලැබුණි.

ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ ක්‍රියාත්මක වීමෙන් පසු ඉඩම් ප්‍රතිසංස්කරණ කොමිෂන් සභාව වෙත පැවරුන සහ රජයට පවරාගත් ඉඩම්වල සේවයේ යෙදී සිටි සේවකයන්ට පාරිතෝෂික ගෙවීම ක්‍රමානුකුල කිරීම ද මෙම පනතින් සිදුවිය.

සේවකයෙකුගේ සේවය අවසන් කරනු ලබන දිනයට ඉහතින් වූ මාස දොළහක කාලය තුළ කවදා හෝ දිනයක ඒ ආයතනයේ කම්කරුවන් 15 දෙනෙකු හෝ ඊට වැඩි ගණනක් සේවයේ නියුක්තව සිටියේ නම් සේවය අවසන් කරන ලද දිනයේ සිට දින තිහක් ඇතුළත පාරිතෝෂික ගෙවිය යුතු බව 5(1) වගන්තිය දක්වයි.

සේවය අවසන් වූයේ සේවකයා ගේ මරණය, සේවකයාගේ විශ්‍රාම ගැනීම හෝ වෙනත කවර කාරණයක් නිසා වුවද එම අයිතිය ලැබෙයි. සේවකයාගේ මරණය සිදුවීම නිසා සේවය අවසන් වූයේ නම් ඔහුගේ උරුමකරුවන්ට දින තිහක් ඇතුළත පාරිතෝෂිකය ලැබීමට හිමිකම් ඇත. පහත දක්වෙන සේවකයන්ට පනත අනුව පාරිතෝෂික හිමිකම නැත.

1. ගෘහ සේවකයින් හා පෞද්ගලික රියදුරන්

2. ඉන්දියානු කම්කරුවන් හා සාමූහික ගිවිසුම් මත වැඩි වාසිදායක පාරිතෝෂික දීමනා හිමිකම් ඇති සේවකයින්

3. සේවකයින් විසින් විශ්‍රාම වැටුප් අරමුදලකට දායක නොවී විශ්‍රාම වැටුප් හිමිකම් ලබන සේවකයින්

කාර්මික ආරවුල් පනතේ විධිවිධාන අනුව පිහිටුවන ලද අධිකරණයකින් හෝ සාමූහික ගිවිසුමක් අනුව හෝ පාරිතෝෂිකයක් ලබන සේවකයෙකුට, පාරිතෝෂික පනත යටතේ පාරිතෝෂික ලැබිය හැක්කේ එය වැඩි වාසිදායක නම් පමණි. එහෙත් දෙපැත්තෙන්ම පාරිතෝෂික ලැබීමට හිමිකමක් ඒ සේවකයාට නැත.

යම් සේවකයෙකු සේවා කාලය තුලදී වංචනික ක්‍රියා කිරීම නිසා හෝ සේවා යෝජකයාට අයත් දේපලවලට හානි කිරීම නිසා හෝ සේවයෙන් ඉවත් කරනු ලැබුයේ නම්, එහිදී සේවා යෝජකයාට දැරීමට සිදුවූ හානි ප්‍රමාණය පාරිතෝෂික දීමනාවෙන් අඩුකර ගැනීමට සේවා යෝජකයාට අයිතියක් ඇත.

යම් හේතුවකින් සේවා යෝජකයා තම සේවා ස්ථානය විකුණා දමුවහොත්, සේවා ස්ථානය මිලයට ගත් අලුත් අයිතිකරු එම සේවකයන් රඳවා ගන්නේ නම් නව අයිතිකරු විසින් පාරිතෝෂික ගෙවීම කළ යුතුයි.

පාරිතෝෂික ගෙවීම සම්බන්ධයෙන් යම් ගැටළුකාරී තත්වයක් ඇති වූ විට කම්කරුවා විසින් වහාම කම්කරු කොමසාරිස් තුමාට පැමිණිලි කිරීමෙන් සහන ලැබිය හැකියි.

ලයනල් හේමගේ - සභාපති
ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ උපාධිධාරී සංගමය

මට මතක හැටියට නම්....

ඉතාමත් උග්‍ර රැකියා හිඟයක් තිබුණු ඒ කාලේ මා පාසලින් අස්වීමෙන් පසුව සුළු සුළු රැකියාවන් කීපයක් කරමින් සිටි අතරතුරදී 1973 වසරේ අගෝස්තු 5 දින වරාය කොමිෂන් සභාව යටතේ ත්‍රිකුණාමලය වරායේ කම්කරුවෙකු වශයෙන් මට පත්වීමක් ලැබුණි. ඒ වනවිට මගේ වයස අවු. 21කි. දෛනික වැටුප රු.5ක් වූ එම පත්වීම අනියම් තනතුරකි. ඒ වුව ද මට හරිම සතුටක් ඇතිවුණි. ඒ මන්දයත් රජයේ රැකියාවක් වූ හෙයිනි. ඒ කාලෙ කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ මාවතගම පදිංචිව සිටි මා සැ.200 ක් පමණ දුර බැහැර ත්‍රිකුණාමලය වැනි ප්‍රදේශයක රැකියාවකට යැවීමට ගෙදර දෙමව්පියන් කැමැත්තක් නොතිබුණි. නමුත් මා ඉතාම කැමැත්තෙන් එම රැකියාවට ගියෙමි.

මුල්ම දවස්වල දේශගුණය කර්කෂ වුණත් පසුව එයට හුරු වීමි. ඒ කාලයේ කාර්යාලය වශයෙන් රැකියා ස්ථානය වූයේ බුරුම කඳවුරයි. ඒ අවට තිබුණ වැඩබිමේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සඳහා කෙරෙන කම්කරු වැඩ කිරීමට අපට සිදුවුණි. ඒ අවට කුඩා වරායන් කීපයක්ම තිබූ අතර ඒවා නම් චීන වරාය, කෝඩ් වරාය, ක්ලපන්බර්ග් වරාය ආදී වශයෙනි. පාලම් වශයෙන් තෙල් පාලම යනුවෙන් එකක් ද විය. එයින් නැව් මගින් ගෙනෙන තෙල් මුහුද අවට ඇති විශාල තෙල් ටැංකි වලට පොම්ප කරන ලදී. ඒ දවස්වල මා සමග මුස්ලිම් ජාතික සේවකයෝ ද රාශියක් ත්‍රිකුණාමලය විශාල වෙළඳ මධ්‍යස්ථානයක් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය බඩු ගෙන්වීමට සහ නැව් නැවැත්වීමට විශාල ජැටියක් ඉදි කිරීම සඳහා අප එහි සේවයට කැඳවුව ද වසර 3ක් පමණ කල්ගතවන විට නොයෙකුත් හේතු මත එහි වැඩ 1976 වසරේදී නැවැත්වීය. ඉන්පසු අපව කොළඹ වරායට අනුයුක්ත කරන ලදී. ඒ වනවිට මගේ දෛනික වැටුප රු. 7.50කි. ත්‍රිකුණාමලය ''පිට'' වරායක් නිසා රාජකාරි කාලය අතරතුර ආහාර සැපයීමක් හෝ ඒ පිළිබඳව කිසිඳු ගෙවීමක් නොලැබුණ අතර කොළඹ වරායේදී රාජකාරි කාලය තුළ අපට ආහාර ලැබුණි. තවද අතිකාල වැඩ වලද යෙදුණ අතර ඒ සඳහා වැඩි වැටුප් ගෙවීමක් ද විය. එදා අප වරාය කොමිෂන් සභා සේවකයන් නිසා ආහාර දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ ආහාර ලැබුණි. එම ආහාර වරාය මුළුතැන්ගෙයි පිසූ ආහාර මෙන් හොඳ තත්වයේ නොවුණි. ඒත් වරාය තුළ බැලූ බැලූ තැන්වල කැන්ටින් තිබූ නිසා ඒ අඩුව සම්පූර්ණ කර ගැනීමට හැකිවිය. ඒ කාලයේ වරාය තුළ ඇවිදිමින් තේ විකුණන අයද නිතර දක්නට ලැබුණි. කොළඹ වරායට අනුයුක්ත වූ මට මුලින්ම රැජිණ පාලමෙහි වැඩ කිරීමට සිදුවිය. එකල රැජිණ පාලම දිගු කිරීමේ විශාල වැඩ කොටසක් පටන් ගෙන තිබුණි. රැජිණ පාලමට අමතරව විජය පාලම බණ්ඩාරනායක පාලම ආදියත් නැව් නැවැත්වීමේ කාර්යයට එක්වී තිබුණි. රාජකාරි සඳහා ඉතා පැරණි කාර්යාල ගොඩනැගිලි දක්නට ලැබුණි. ඒ අතර රැජිණ පාලමේ සිව් මහල් ගොඩනැ-ගිල්ලක් ද බණ්ඩාරනායක පාලමේ සිව් මහල් ගොඩනැගිල්ලක් ද රාජකාරි කටයුතු සඳහා අලුතින් එකතු විය. මගේ රාජකාරි කටයුතු අතරට එම ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම් ආදියේත්, ඒ වගේම වරාය චෛත්‍ය වැඩබිමේත් වැඩ කිරීමට සිදුවිය. ඒ අතරට 1977 වන විට මගේ විවාහ කටයුතු ද සිදුවිය. ඒ කුමන කටයුතු සිදුවුවත් මට ලැබී තිබුණු නිවාඩු පමණක් ප්‍රයෝජනයට ගතිමි. ඒ අතර 1979 වසරේදී වරාය අධිකාරියක් බවට පත්විය. එමෙන්ම මගේ රැකියාව ද 1979 සිට ස්ථිර විය.

වරාය අධිකාරියක් බවට පත්වූ පසු එතෙක් තැන් තැන් වල එකතු වී තිබුණු පරණ යකඩ ගොඩවල් ඉවත් කරන ලදී. අයිතිකරුවන් නැතිව ගොඩගැසී තිබුණ වාහන සහ නොයෙක් දිරාපත්ව තිබූ ද්‍රව්‍යයන් වරායෙන් ඉවත් කෙරිණි. වරායට තිබූ තත්වයට වඩා කලඑළියක් මේ නිසා ලැබුණි. අලුත් කාර්යාල ගොඩනැගිලි සහ භෝජනාගාර ආදිය අලුතින් ඉදිවුණි. ඒ කාලයේ නැව් අංශයේ කම්කරුවන් තම ඇඳුම් පැළඳුම් තැන් තැන්වල රැගෙන යමින් වැඩවල නිරත වුණත් වරාය නවීකරණය වීමෙන් පසුව එක් සේවකයෙකුට එක් ඇඳුම් කබඩ් එකක් බැගින් ලැබුණි. ඒ වගේම තවත් සුභසාධක වැඩකටයුතු ද සිදුවිය. සේවා කාලය තුළ අපවෙත ආහාර සැපයීම ද වරාය මුළුතැන් ගෙයින්ම සිදුකිරීම ඇරඹුනි. එම ආහාර වේල් පාර්සල් වශයෙන් ලැබුණ අතර ඉතා හොඳ තත්වයේ විය. මේ අතර විදුලි අංශයට ස්ථාන මාරුවක් ද ඇති විය. ඒ වගේම පැරණි සේවාකාලය සඳහා විශ්‍රාම තත්වයට පත් කරන ලද අතර එම සේවා කාලය ද සමග අපගේ පත්වීම් අධිකාරියට අනුයුක්ත විය. එදා සිට අද දක්වා ඉතාම තෘප්තිමත් රාජකාරියක නියැලෙමින් සිටින මගේ සේවා කාලය වසර 35ක් පමණ විය. එදා වැටුපත් අද වැටුපත් සැසඳීමේදී වියදමට අනුව සමානකමක් මගේ ජීවිතය තුළ ඇතැයි විශ්වාස කරන මා එම හේතුව නිසාම එදත් අදත් කිසිම ආකාරයක ණය ගැනීමකින් තොරව එදිනෙදා කටයුතු කරගෙන යන බව ද කිව යුතුය. ඒ වගේම මගේ රාජකාරිය එදාටත් අදටත් අවංකයි, නිහතමානීයි, කාර්යශූරයි. ඒ බවට මගේ පුද්ගලික ලිපිගොනුව සාක්ෂි දරනු ඇත.

මාතරආරච්චිගේ දොන් කුලරත්න
විදුලි කාර්මික I-II
විදුලි අංශය II

5 පිටුවෙන්...

විධායක නිළධාරීන් සේවකයන් ......

කන්කසන්තුරේ හා පේදුරුතුඩුව වරාය ද්විත්වය සංවර්ධනයටත් පියවර ගෙන තිබෙනවාද?

ඔව්, උතුරු ප්‍රදේශයේ වරායයන් සංවර්ධනය කිරීම යටතේ මෙම වරායයන් ද්විත්වය සංවර්ධනයට ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරිය පියවර ගෙන තිබෙනවා. කන්කසන්තුරේ වරාය සඳහා දියකඩනය හා ජැටිය අලුත්වැඩියා කිරීමට බලාපොරොත්තු වෙනවා. ජැටිය මේ වසරේ ඉදිකිරීමට පියවර ගෙන තිබෙනවා. ඒ වගේම එහි අංගනය මතුපිට සකස් කිරීමට 'මග නැගුම' ට පවරා තිබෙනවා. එපමණක් නොවෙයි සේවක පහසුකම් වැඩි දියුණු කිරීමට හා ගබඩා පහසුකම් ඇති කිරීමටත් කටයුතු සැලසුම් කර තිබෙනවා. පේදුරුතුඩුව වරායේ කුඩා ජැටියක් තිබෙන්නේ. එහි කටයුතු නංවාලීමටත් අදහස් කර තිබෙනවා. ආරක්ෂක හේතූන් මත අපේක්ෂිත මට්ටමින් සිදු නොවූවත් එහි සුළු පරිමාණයෙන් වරාය කටයුතු සිදුවෙනවා.

මේ වනවිට කන්කසන්තුරේ වරාය සඳහා නේවාසික කළමණාකරුවෙක් පවා පත් කර තිබෙනවා.

වරායේ හෙට දවස පිළිබඳ කථා කළොත්...

මම පුද්ගලිකව විශ්වාස කරන දෙයක් තමයි වරායේ සේවක සෑමගේ ආකල්ප වෙනස් විය යුතුයි කියන කාරණාව. අපෙන් වරාය අධිකාරියට වියයුතු යුතුකම් පිළිබඳ සිතීම අල්පයි. මම මේකට සේවක මහතුන්ට පමණක් දොස් කියන්නේ නැහැ. මම කියන්නේ විධායක ස්ථරයේ සිට සෑම මට්ටමකම මේ තත්වය දකගන්නට පිළිවන්. සේවකයන්ට වැඩ කරන්නට අණකොට නිලධාරීන් බලා හිඳීමෙන් ආයතනය දියුණුවක් කිසිදිනෙක ඇති කිරීමට නොහැකියි. සෑම කෙනෙකුම වචනයට සීමා නොවී ක්‍රියාවෙන් ද තම යුතුකම් වගකීම් ඉටු කළ යුතුයි. මෙහිදී අධීක්ෂණය ද ප්‍රශස්ත මට්මක පැවතීම අත්‍යාවශ්‍ය දෙයක්.

සේවකයන් හා නිලධාරින් අතර ඈත්ව හිඳ කටයුතු කිරීමෙන් කිසිම කටයුත්තක් සාර්ථ කව කළ නොහැකියි. නමුත් අපේ බොහෝ නිලධාරින් සේවකයන් දුරස්ව තබාගෙන කටයුතු කරන අයුරු දක ගන්නට පිළිවන්. එය වෙනස් විය යුතුයි. පසුගිය කාලය තුළ සමස්ත වරාය සේවකයාගේම වැටුප් අනපේක්ෂිත ලෙසින් වැඩි කළා. ඒ නිසා වරාය සෑම සේවක මහත්ම මහත්මියක ලෙසින් අපි අපගේ නිෂ්පාදන දායිතාවය උපරිම මට්ටමට ගෙන ඒමට කටයුතු කළ යුතුයි. එසේ නොමැතිව කවදාවත් අපිට සමුද්‍රික කලාපයේ තරඟකාරිත්වයට මුහුණ දීමට නොහැකියි. සේවකයන් වැරදි කිරීමේදී ඒ සම්බන්ධයෙන් කරන දඬුවම් දැඩි කළ යුතුයි. එහිදී වැරදි කළ පුද්ගලයාගේ මට්ටම තරාතිරම පිළිබඳ නොසලකා දඬුවම් ලබාදීමේ ක්‍රමවේදයක් ක්‍රියාවට නැංවිය යුතුයි. බොහෝ වේලාවන් සේවකයන් වැරදි කිරීමේදී දඬුවම් කිරීමයි මෙතෙක් සිදුවූයේ. නිරතුරුවම විධායක නිලධාරින් සේවකයන්ට ආදර්ශමත් වීම ඉතා වැදගත්. සේවකයන්ගෙන් නිසි පරිදි සේවය ලබාගැනීමට නම් ඔවුන් සමඟ කටයුතු කළ යුතුයි. ඇතැම් නිලධාරින් වැරදි දුටුව ද ඒ පිළිබඳ තැකීමක් කරන්නෙ නෑ. ඒ නිසා සිදුවෙන්නේ වැරැද්ද තවදුරටත් සිදුවීමයි. කවුරුන් හෝ වේවා තමා විසින් සම්පාදනය කරන කටයුත්තේ සෑම අංශයක් පිළිබඳවම ආරම්භයේ සිට විමසිලිමත්වීම, සොයා බලා කටයුතු කිරීම ඉතාමත් වැදගත්.

අහස

ඉර පායයි
මල් පිබිදෙයි
සුවඳ හමයි
සතුට දනෙයි

සඳ පායයි
රැස් විහිදෙයි
එළිය ගෙනෙයි
සතුට දනෙයි

තරු බබළයි
අහස දිලෙයි
රැය නිසලයි
සතුන් නිදයි

නදුන් ගී කියනගේ
6 - එස් -2
ශාන්ත ලුසියා විදුහල
කොටහේන කොළඹ 13

මව්නි ඔබ

මාතෘත්වයේ සැබෑ අරුත
පරිත්‍යාගයේ උණුසුම
විද දරා ගැනීමේ
අපරිමිත ශක්තිය සේම
මහා ගැඹුරු වුව ද
ඉතා සැහැල්ලු වුව ද
ජීවිතය ගැනත්
සුවහසක් දේ කියා දුන්
මාතෘ දෙවගනක් වූවාය
ඊයේ මෙන් අද ද
හෙට ද
මා ඉදිරියට තබන
පියවරක් පියවරක් පාසා
පසු පසින් සිට මට
දිරිය දෙනු ඇත.

ජේ.එම්. පබසරා රිනුක්ෂි
12 -බී. මාලඹේ
රාහුල බාලිකා විදුහල.

ජලවාෂ්ප නැව නිපදවීම

බෝට්ටුවක් ජල වාෂ්පයෙන් ක්‍රියා කරවීමට ක්‍රි.ව. 1685 දී ප්‍රංශ ජාතික ඩෙනිස් පේපින් උත්සාහ කළ ද සාර්ථක නොවී ය. ක්‍රි.ව. 1730 දී ඉංග්‍රීසි ජාතික ජොනතන් හල්ජර් විසින් වාෂ්ප බෝට්ටුවක් නිපද වුව ද එය වියදම් අධික වි ය.

ක්‍රි.ව. 1773 දී එංගලන්තයේ ජේම්ස් වොට් නිපද වූ ජලවාෂ්ප ඇංජිමක් ප්‍රංශයට ආනයනය කර බෝට්ටු තැනුව ද ඇන්ජිමේ බර නිසා බෝට්ටුව ගිලුනි.

ක්‍රි.ව. 1787 දී ඇමරිකානු ජාතික ජෝන් පිච් සහ ජේම්ස් රම්සේ ජලවාෂ්ප ඇන්ජිමක් සහිත බෝට්ටුවක් නිපදවූ අතර එයට සාක්ෂි කරුවන් වූයේ බෙන්ජමින් ෆ්‍රෑන්ක්ලින් සහ ජෝජ් වොෂිංටන් ය. රොබට් ලිවිස්ටන්ගේ උපකාර ඇතුව ක්‍රි.ව. 1703 දී ජලවාෂ්ප නැවක් රැම්සේ විසින් තැනීය.

රොබට් ෆුල්ටන් විසින් ඇමරිකාවේදී නිසිපරිදි ක්‍රියා කරන වාෂ්ප නැවක් තැනී ය. එය හඩ්සන් ගඟේ යාත්‍රා කළ අතර, ඒ සමඟ බොහෝ වාෂ්ප නැව් තැනෙන්නට වි ය.

ක්‍රි.ව. 1818 දී ඇමරිකානු ජාතික කපිතාන් මෝසස් රොජර්ස් විසින් මුහුදේ යාත්‍රා කළ ප්‍රථම නැව සෑදී ය. 1819 දී රොජර්ස් තම සැවැනා නැවෙන් දින 25 ක් ගෙවා අත්ලාන්තික් සාගරය තරණය කර එංගලන්තයට ළඟා වි ය.

අද මුහුද සරසන නැව් වල මූලාරම්භය එසේ සිදු වි ය.

සංචිත දේශාන් - ආනන්ද විදුහල

ආදරණීය දුවේ, පුතේ, චිත්‍ර අඳින කොට A-4 ප්‍රමාණයේ කොළයක තිරස් අතට චිත්‍ර ඇඳලා අපට එවන්න කියලා අපි කියපු බව ඔයාලට අමතක වෙලාද මන්දා. ඔයාලා එක එක ප්‍රමාණයේ කොළවල චිත්‍ර ඇඳල එවනවා. මීට පස්සේ එහෙම කරන්න එපා. ඒ වගේම චිත්‍රයේ පිටුපස පංතිභාර ගුරුතුමා හෝ ගුරුතුමියගේ අත්සනත් ඔයාලගෙ නම, පංතිය, පාසල විස්තර ලියලා එවන්න අමතක කරන්න එපා.

පුංචි ළමයි මල් වගේ...

දෙසැම්බර් මාසෙ මැද වෙන කොට රෝසිගෙ ළදරු පාසල් ගමන ඉවර වුණා. ජනවාරි මාසෙත් හුගක් දුර ගෙවී ගිහින්. එකේ පංතියට අලුත් ම අලුත් පොඩිත්තො භාර ගන්නා දවසත් උදා වුණා.

රෝසි එදා උදෙන් ම අවදි වුණේ වෙනදාටත් වැඩි සතුටෙන්. අවුරුදු පහක් පිරුණු පුංචි රෝසි ඉස් ඉස්සෙල්ලාම පාසල් යන දවස අදයි.

පුංචි රෝසි, අම්ම යි, තාත්ත යි එක්ක පාසල් යන්න පිටත් වුණා. මගදි මුණ ගැහුණු එහා ගෙදර නැන්දා කිව්වා අද නම් රෝසි සමන් පිච්ච මලක් වගේ කියලා. තව ටිකක් දුර යන කොට ඉස්කෝලෙ යන බට්ටි අක්ක හම්බ වුණා. එයාගෙ අතේ සුදු අරලිය මල් පොකුරක් තිබුණා. දුවගෙන දුවගෙන රෝසි ළඟට ආපු බට්ටි අක්කා රෝසිට රහසක් කීවා. ඒ කියලා තියෙන්නේ රෝසි අද සුදු අරලිය මලක් වගෙයි කියලා.

රෝසි යි, අම්ම යි තාත්ත යි පාසල් ගේට්ටුව ළඟට එනකොටම පාසලේ සීනුව නාද වුණා.

දුව එහෙනම් පරිස්සමට යන්න.......... අම්මයි, තාත්තයි අනෙක් අය එක්ක ගේට්ටුව ළඟ නතර වුණා.

රෝසි එකේ පන්තියේ අනික් ළමයි එක්ක පේළියට පංති කාමරය ළඟට ගියා.

දෙකේ පංතියේ අක්කලා, අයියලා රෝස මලක් ගානෙ දීලා එකේ පංතියේ ළමයි ආදරයෙන් පිළි ගත්තා.

දැන් ඔයාලා පංතියට ගිහිං වාඩි වෙන්න, ගුරුතුමී කීවා. රෝස පාට, දම් පාට, නිල් පාට, කොළ පාට ඩෙස්ක් පුටු තිබුණා. රෝසි වාඩි වුණේ රෝස පාට පුටුවක. රෝසි ළඟින් ම තිබුණෙ නිල් පාට පුටුවක්, ඒකෙ වාඩි වුණේ පිරිමි ළමයෙක්. හැමෝ ම තමන් ළඟ වාඩි වුණු අනෙක් යාළුවෝ අඳුන ගන්න පටන් ගත්තා.

''මගේ නම චතුර.... ඔයාගෙ නම මොකක් ද?''

''රෝසි'' රෝසි ලැජ්ජාවෙන් උත්තර දුන්නා.

''රෝසි.... රෝසි..... මගෙ යාළුවා රෝසි...'' චතුර සතුටෙන් උඩ පැන්නා.

''ඇයි පුතා ඔයා උඩ පනින්නේ?'' ගුරුතුමී

චතුරගේ ඔළුව අතගාන ගමන් ඇහුවා.

''එයාගෙ නම රෝසි, පුටුවත් රෝස පාටයි, මූණත් රෝස පාටයි, මගේ රෝස මලත් රෝසිට දුන්නා, එයාට රෝස මල් දෙකයි..'' චතුර කියා ගෙන ගියා.

රෝසිට ලැජ්ජා හිතුනට පොඩි ආඩම්බරයකුත් හිතට ආවා... චතුර හරි හොඳයි රෝසිට හිතුණා.

''මගේ නම කුසුම්'' ගුරුතුමී කීවා. ''මේ ඉන්නේ චතුර, මේ ඉන්නේ රෝසි, හොඳයි දැන් ඔයාලගෙ නම් කියන්නකෝ .....'' ගුරුතුමී කීවා.

පංතියේ වම් කොනේ ඉඳන් පොඩිත්තො නැගිටලා තම තමන්ගේ නම් කියන්න පටන් ගත්තා.

''පියුමි, වත්සලා, දේදුණු, නාමලී, සංබ, විදුර, ලසිත් ...... මේ වගේ නම් කියැවුණා.

''ඔයාලා වගේ ම ඔයාලගෙ නමත් හරි ම ලස්සනයි'' ගුරුතුමී කීවා.

''අද අපි මොනව ද කරන්නේ....? අ ... අද මල් ගැන කතා කරමු.....''

''හැම කෙනා ම තමන් කැමති මල මොකක්ද කියලා නැගිටලා කියන්න'' ගුරුතුමී කීවා...

මුලින් ම නැගිට්ටයේ රෝසි, රෝසි කැමති රෝස මල, චතුර කැමති නෙළුම් මල, පියුම් කැමති කානේෂන් මලට, දේදුණු කැමති ඩේලියා මලට....

''හරි ..... දැන් ඔයාලගෙ නමට කලින් කැමති මල කියලා නම කියන්න.''

රෝස - රෝසි, නෙළුම් - චතුර, කානේෂන් - පියුමි, ඩේලියා - දේදුණු.......

ළමයි සතුටින් තරගයට වගේ කීවා.

''අපේ නම් දැන් තව ලස්සනයි'' ළමයි සතුටින් උඩ පැන්නා....

''පුංචි ළමයි මල් වගේ ලස්සනයි. මල් ලෝකෙ ම සුවඳ කරනවා.... ලස්සන කරනවා .....''

''පුංචි ළමයි මල් වගෙයි, ඒකයි ළමයින්ට හැමෝ ම ආදරේ....'' ගුරුතුමී කීවා.

රෝසි හිනා වුණා. චතුරත් හිනා වුණා

ඔන්න ඔහොමයි, රෝසිගේ පළමුවැනි පාසල් දවස ගෙවුණේ.

ලියන්නේ - දේවිකා නැන්දා

සුන්දර ගම්මානය
සපිනි උත්පලා
6 වසර
ගෝතමී බාලිකා විදුහල

අපේ ගෙවත්ත
නෙලෝමි උදේශිකා
1 වසර
හේමමාලී මහා විදුහල -ගලහිටියාව

හා හා හරි හාවා
නිජන් විරද ප්‍රසාද්
2 වසර
උඩුපිල ප්‍රාථමික විදුහල

ඉර බැස යන හැන්දෑව
මින්හාජ් හුසේන්
5 වසර
අල් මදීනා විදුහල

ගුවන් යානය
නිලූෂි රවී මාවිටගම
1 වසර
මහානාම විදුහල -කොළඹ

හැන්දෑවේ මුහුදු වෙරළ
පූර්ණා ලක්මෙලී
6 වසර

කාව්‍යාංජලී
Kaawyaanjalie

අපේක්ෂා

දුරක සිට
මතු මවෙත පැමිණෙන
තවම නොපෙනෙන
ලොවක් ඇත මට

- තරිඳු වීරසිංහ -

වැලිකතරේ සිහිනය

හැම දුක් ගැහැට විඳගෙන වැලි කතර
ලද මුළු මුදල එව්වෙමි හිමි හට අදර
දරුවන් හට උගන්වා නැංවීමට ගෙදර
එවි ලිපි මගින් දන්වා සිටියෙමි නිතර

මැව්වෙමි සිහින ගොඩනැගෙනා නිවස ගැන
සිටියෙමි තෙවසරක් ගනිමින් දකින දින
පැතුවෙමි හැම දෙය ම සතුටක් ලබා දෙන
ලැබුවෙමි සෙතක් කියවා ලිපි හිමි එවන

ගිවිසුම තෙවසරක අවසන් වුණු දා ම
ගම රට පැමිණියෙමි ගෙන සතු හැ මදේ ම
දුටුවම හැම දෙයක් බහිරව ගිලු සේ ම
සැනසුම අහිමි වි ය ගෙට ආ මොහොතේ ම

දරුවන් දෙදෙන දී ඇත නිවසක වැඩට
හුරුවී තිබුණි සැමියා දැඩි ලෙස මතට
වැටුණා රට ගියෙන් අප කබලෙන් ලිපට
හොඳ පාඩමකි කවුරුත් ගත යුතු සිතට

- ඩබ්ලිව්.ජී. සමරතුංග -
කළමණාකාර අධ්‍යක්ෂ

සරදම (ද?)

ඇහැළ ගස් මලින් සැරසුණු
සොඳුරු තුරු ලතාවන්ගෙන්
සෙවන වූ
නදීතෙර මිටියාවතේ
ස්නේහයේ අකුරු පබඳින්න ට
හමුවීමු පැතුම් පොදි බැඳගෙන ම
කාලය සෙමෙන් වුව නොනැවතී
ගලා යයි අප ද පසුකර
ගොවන හැම මොහොතක් ම
එක්ව හිඳ ගයන්නට ජීවිතේ
ආදර ගීතය ....
නොදැක නොසිටියත් හැම විට
දෙදෙනා එකතු වි ය
හැම තත්පරයක දී ම
ගෙවූ සිව් වසර තුළ
හදවතින් ළං වෙලා
පුර සඳ නිවී ගොස්
අමාවක ළං වුණා
නෙතට කඳුලක් වෙමින්
සිඳුනි බැමි සෙනෙහසේ
ඉනික්බිති
දැණුනි මට
සියළු දේ අහිමි වූ බව
සරදමක් නොව දෛවයේ
සිදුවිය යුත්ත ම ය සිදුවුණේ
සිතන්නට තව යමක්
ජීවිතය පිළිබඳව
අස්වාමිකව ම මවක් වී ඇත
එය නම් සරදමකි දෛවයේ

- ඩී.ජී.එස්. රත්නසේකර -
යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු කොට්ඨාශය

පූජාසනය

මහද පුදසුනට
නුඹ පිදූ නා කුසුම
මකරන්ද සුගන්ධය
මන්ද මාරුතයට මුසුව
පුබුදුවූ සිත් මල
ලතැවුලෙන් ඉරිතලා වියැළුණා .....

ආත්මගත සංහිඳියාව
පිණි පොද පහසින්
සිහිල් වූ ලා තණ පියළි සේ
සඳ එළිය දිදුලන
අහස් තලයේ තරු පෙළින්
පෙනෙන නුඹෙ රූ
මහද විමානෙට
පවන් සලයි ....

- නොයෙල් වනසිංහ -
ඉංජිනේරු කොට්ඨාශය

අවසන් හාදුව

දුර පෙනෙන නගරයට
ගියා ඔබ මා අතැර
අවසාන තත්පරෙත්
ම'හිස හාදුවක් තවරා

මේ වැටත්
මේ මමත්
එදා වාගෙ ම
වෙනස් වී නෑ

මා දකින්නට
මා සිඹින්නට
යළිත් කිසි දින
ඔබ එන්නෙ නෑ

- දිමුතු -

ඇය

කවුළුවෙන් බලන සඳ
දුටිමි මා ඇගේ රුව
ඇගේ වත කමලේ
තිබුණු සොඳුරු බව
අනේ .....

මට හිමි නොවන ඇය
මගේ දෝත ට පැමිණ
බුදු හිමිගෙ පාමුල
ගැවසෙන
ඇය නොවෙ ද පින්සර
කහ අරලිය මල

- චේතනා මනෝරිකා -
මහපොළ අභ්‍යාස ආයතනය

ඔබ තමයි

සඳ පහන් වන රෑ
නෙත'ග රැඳි
කඳුළු බිංදුව
රැගෙන ආවේ
ඔබයි
ඔබයි
ඔබ තමයි......

හද සෙමින් පිරිමැද
බොළඳ වදනින් සිත තුලට රිංගා
එක්ව ගොඩ නැගූ
සොඳුරු පෙම බිඳ දා
නොත'ග කඳුළැල් විවර කරලා
මගේ ලොව අද
විවර කෙරුවේ
ඔබයි
ඔබයි
ඔබ තමයි........

- ජී.ජී. නිශාන්ති -
සේවා සැපයුම් කොට්ඨාශය

බැස ගිය සඳ

සඳ එන විට
කඳු මුදුනට
රිදුම් දෙවයි
මගෙ හදවත
සිත්තම් කළ
අපෙ සිතුවම
බොඳ කෙරුවත්
පෙර දවසක
පිපෙන්නෙපා වෙන උයනක
මියෙන තුරා
මං දවසක

- කුමාරි ජයකොඩි -

බලාපොරොත්තුව

හමුවුණා වූ
සුවහසක් නෙතු අතර
අනේ ඔය දෙනෙත්
තාම මට
මුණ නොගැසුණු හැටි
නුඹටත් එසේ ම ද ..... ?

- ඉමාලි රාජපක්ෂ -
ක්‍රියාකරවන කොට්ඨාශය

අපේ ආදරය

එක ම නිමේෂයක අපි
අපේ වී මු
එකී නිමේෂයේ ම
අපේ නොවී මු
මසකට වරක් - හෝරාවක් හමුවී
සැනසීමු
ඉතිරි හැම මොහොතක ම
වෙන් වී
වැළපී මු

- ප්‍රියාන් විජේබණ්ඩාර -
මහපොළ අභ්‍යාස ආයතනය

බර

නැවක් වුව උසුලන
මුත් නුඹ
නුඹෙන් බිඳුවක් වට විට
එය උසුලනු නෙහේ
මහ පොළවට

දිය නුඹ
බර වැඩි ය
එවිට
පොළවට

- කේ.ජී. අජන්ත -

උපන් දින සුභ පැතුම්

6 වන වියට පා තබන රශ්මි ශිරාණි දියණිය

පළමු වසරට පා තැබූ මොහොමඩ් අනික් පුතු

තෙවන උපන්දිනය සමරන උපේක් පුතු සහ පළමු උපන්දිනය සමරන මුදිත් පුතු

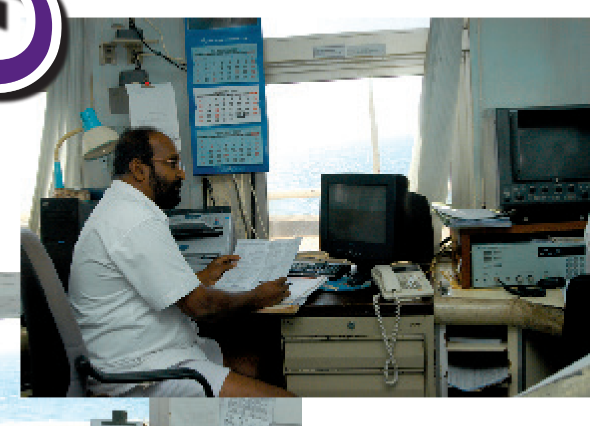
හයවන වසරට පා තැබූ නිහාරා සෙව්වන්දි දියණිය

තීර්ථ

ඵලදායීතාවය හා මුසු වූ වරාය අධිකාරියේ මාසික පුවත් කවුළුව

පුංචි එක්ටැම්ගෙයි සිට

සටහන - උපුල් ගුරුගේ



ජාතියේ හදවත වරාය නම්, වරායේ හදවත සේ ක්‍රියා කරන කොළඹ වරාය පාලන මැදිරිය ගැන තොරතුරු දන්නේ වරාය අධිකාරියේ සීමිත පිරිසක් වන අතර, නිහඬව නමුදු ඉතා සංකීර්ණ ක්‍රියාවලියකින් යුත් එම ස්ථානයේ තොරතුරු බිඳක් ඔබ හට දැන ගැනීම සඳහා ඉදිරිපත් කරමු.

වරායේ දකුණු හා ප්‍රධාන දියකඩනය කෙළවර ඇති උස ප්‍රදීපාගාරයක් වැනි ගොඩනැගිල්ල ඔබ දැක ඇතත්, එහි මුදුණේ පස්වන මහලේ පිහිටා ඇති පාලන මැදිරියට ඇතුල් විය හැක්කේ නිසි අවසරයක් ලබාගත් සීමිත පිරිසකට පමණි. එසේ ම එහි සිදුවන කාර්ය භාරය ගැන වැටහීමක් ඇත්තේ ද ඉතා සුළු පිරිසකට පමණි.

නවීන රේඩාර් පද්ධතියක්, අධි සංඛ්‍යාත රේඩියෝ ජාලයකින් සමන්විත මෙම පාලන මැදිරිය දැඩි ආරක්ෂිත කලාපයක් ලෙස සැලකේ. 1875 දෙසැම්බර් 8වන දින මුල්ගල් තබා 1885 දී සම්පූර්ණ කරන ලද ප්‍රධාන දියකඩනය හා වරාය පිවිසුමේ ප්‍රමුඛ ගොඩනැගිල්ල වූ මෙහි රාජකාරි කරනුයේ නියමු නිළධාරීන් සහ මුහුදු යාත්‍රා සම්බන්ධීකරණ නිළධාරින් ය. නාවික කොට්ඨාශයේ හාබර් මාස්ටර් අංශය යටතේ ඇති මෙම පාලන මැදිරිය හා නියමු ස්ථානය තුළ දිනකට නියමුවන් හතර දෙනෙක් හා මුහුදු යාත්‍රා සම්බන්ධීකරණ නිලධාරීන් පස් දෙනෙකු පැය විසි හතර පුරාවට රාජකාරි ඉටු කරයි.

නියමු නිළධාරීන්

ප්‍රධාන නියමු නිලධාරී යටතේ නියමු නිළධාරීන් 16 දෙනෙකු කොළඹ වරායේ සේවයේ නියුතු වේ. දිනකට නියමු නිළධාරීන් හතර දෙනෙකු බැගින් සේවයේ යෙදෙයි. මෙහි සිටින නියමු නිළධාරීන් වසර ගණනාවක් නැව් වල කපිතාන්වරුන් වශයෙන් පළපුරුදුකම් ඇති නියමු සේවාව සඳහා විශේෂ පුහුණුව ලැබූ අති දක්ෂ කපිතාන්වරු ය. ජාත්‍යන්තර නිතිය අනුව ලොව ඕනෑම රටක නැවක් වරායකට ඇතුල් කිරීමේ දී සහ පිටකිරීමේ දී නියමු නිලධාරියෙකුගේ අධීක්ෂණය යටතේ එම නැව හැසිරවිය යුතු ය. එයට හේතුව එම නිළධාරියා අදාල වරායේ පිහිටීම පිළිබඳව විශේෂ පුහුණුවක් ලබා ඇති බැවිනි. අප නියමු නිලධාරීන් ද ඉතා කාර්ය බහුල කටයුත්තක නිරතවෙමින් නියමිත නැව් ගමන් කටයුතු වල අප්‍රමාදව ක්‍රියා කිරීමට දිවා රෑ හෝ අව්ව වැස්ස නොතකා දරන උත්සහය හා කැපකිරීම අගය කළ යුතු ය.

සැතපුම් තුනක් පමන දුර මුහුදේ බෝට්ටුවකින් ගොස් නැවක එල්ලෙන ලණු ඉනිමගක ආදාරයෙන් නැවට නැගීම ලෙහෙසි පහසු කාර්යයක් නොවේ. එයට මනා පුහුණුවක් හා ඉවසීම අවශ්‍ය වේ. ඉතා රළු මුහුදක දීත්, ඉතා තද සුළං තිබියදීත්, අපේ නියමු නිළධාරීන් නොපසුබට ව එම බාධක වලට මුහුණ දී නැව රැගෙන එයි. රළු මුහුදක එලෙස නැවකට නැගීම ජිවිතය හා මරණය අතර කරන සූදුවක් වැනි ය. අප නියමු නිළධාරීන් එම සූදුව ජය ගන්නා ආකාරය ඉතා අගනේ ය.

කොළඹ වරාය පාලන මැදිරිය (Colombo Port Control)

මෙම පාලන මැදරියෙන් ඉටුවන සුවිශේෂ කටයුතු කිහිපයකි. නාවික ගමන් පිළිබඳව සඳහන් කිරීමේදී වරායේ ඇස් සහ කන් (Eyes and ears) වශයෙන් හැඳින්විය හැකි රාජකාරි රැසක් මෙහිදී ඉටු වේ. වරායට අයත් මුහුදු සීමාව තුල (Port Limits) සහ වරාය ඇතුළත සියළුම නැව්, ටග්, බෝට්ටු, නාවික යාත්‍රා ආදී සියලුම යාත්‍රාවල ගමන් අධීක්ෂණය කිරීම හා සම්බන්ධීකරණය සිදුවන්නේ මෙහිදීය.

මුහුදු යාත්‍රා සම්බන්ධීකරණ නිලධාරීන් (Sea Traffic co-ordinating officers - STCO's) නිරන්තරවම නාවික ගමනා ගමනයන් (movements) ගැන සොයා බලා අවශ්‍ය සම්බන්ධීකරණ කටයුතු සම්පාදනය කරනු ලබයි.

ප්‍රධාන මුහුදු යාත්‍රා සම්බන්ධීකරණ නිලධාරී ඇතුළුව 12 දෙනෙකු ගෙන් සමන්විත මෙම කාර්ය මණ්ඩලය එම සම්බන්ධීකරණ කටයුතු කිරීමේදී ශ්‍රවණේන්ද්‍රිය ලෙස සියළුම චැනලයන් සහිත අධි සංඛ්‍යාත (VHF) රේඩියෝ 05ක්ද දර්ශණේන්ද්‍රිය ලෙස නවීන රේඩාර් පද්ධති දෙකක් ද භාවිතා කරයි.

කොළඹ වරායට පැමිණෙන හා පිටත්වෙන මෙන්ම වරායට පිටත නැංගුරම් පෙල වලට (Anchorages) ඇතුළු වන/පිටවන සියලුම නාවික යාත්‍රා මෙම පාලන මැදිරියට රපෝර්තු කළ යුතු වේ. වරායේදී සිදුකරන මෙහෙයුම් වලදී මෙම නැව් වලින් ලබාදෙන දත්ත ඉතා විශාල කාර්යභාරයක් ඉටුකරයි. උදාහරණයක් ලෙස නැවක් කොළඹ වරායට පැමිණීමේදී පාලන මැදිරියට මුලින්ම ලබාදෙන පැමිණීමේ ස්ථිර වේලාව (ETA- Estimated time of arrival) මත එම නෞකාව සම්බන්ධව සියලු අනෙකුත් කටයුතු (බහළු මෙහෙයුම්, අනෙකුත් මෙහෙයුම්, රේගු අධීක්ෂණ කටයුතු,වතුර, තෙල් ලබාදීම) සම්පාදන සිදු වේ. එහිදී සම්බන්ධීකරණ නිලධාරීන් වරායේ සියළුම අංශ සමග සම්බන්ධ වෙමින් එම කටයුතු නිසි අයුරින් පමා වීමකින් තොරව සිදු කිරීමට වග බලා ගනී.

නෞකාවක් වරාය තුළට ගෙන ඒමේදී සිදුවන විනාඩි 5ක ප්‍රමාදය වුව ද ඇතැම් විට නැව පිටත් වීමේදී පැය ගණනක ප්‍රමාදයක් දක්වා විහිදිය හැකි බැවින් සියළු අප්‍රමාදයන් ගෙන් තොරව නාවික ගමන් කටයුතු සංවිධානය කිරීම ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන වගකීමකි. සෑම දිනකම උදේ 8.00 ට පසුගිය පැය 24ක කාලයේදී සියලුම නාවික කටයුතු යම් ප්‍රමාදයක් සිදු වී නම් එයට හේතු සහිතව ඉදිරිපත් කර, වාර්තාවක් දෛනිකව ඉහළ කළමණාකාරීත්වය වෙත යොමු කරනු ලැබේ. වරායේ සමස්ත ඵලදායීතාවය සුරැකෙන අයුරින් කෙරෙන මෙම කටයුත්ත ගැන නිසි ඇගයීමක් සිදු වී නොමැති බව ද කණගාටුවෙන් වුවද සිහිපත් කළ යුතුය.

මෙහිදී විශේෂයෙන් සඳහන් කළ යුතු දෙයක් ඇත. ඇතැම් විට සමස්ත වරාය සේවකයන් නොදන්නා වුව ද වසරකට නැව් 4500 ක් (දිනකට නැව් 12-13) කොළඹ වරායට ඇතුල්වන අතර එම නෞකාවල ගමනා ගමනයන් වසරකට 18000ක් (දිනකට ගමන්වාර 52-53) පමණ සිදු වේ. එනයින් බලන කල දකුණුදිග ආසියාවේ කාර්යබහුලම වරායක් වනුයේ කොළඹ වරායයි. ජයබහළු පර්යන්තය (JCT), සවුත් ඒෂියා ගේට්වේ පර්යන්තය (SACT), සමගි පර්යන්තය (UCT), කොළඹ නැව් තටාකාංගනය (CDL) තෙල් පර්යන්තය (Tanker birth) ශ්‍රී ලංකා නාවික හමුදා නෞකාවන් සහ බණ්ඩාරනායක, නියමු, විජය පාලම් වලට පැමිණෙන අනිකුත් නෞකාවන් ද ප්‍රමාදයකින් හා බාධාවකින් තොරව යාම්/ඊම් සැලසීම පාලන මැදිරියේ වගකීමකි.

වරායේ පාලම් වලට සේන්දු වන හා පිටත්වන නෞකාවන්ට අමතරව ද වරාය තුළ මෙන්ම වරාය පිටතදී බොහෝ නාවික ගමනා ගමනයන් සිදු කෙරේ. මෙම සියළු ගමනා ගමනයන් පිළිබඳ සවිස්තර වාර්තා තබාගෙන එයින් ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියට ලැබිය යුතු අදායම් ලබා ගැනීමට අවශ්‍ය දත්ත හා බිල්පත් සම්පාදනය ද පාලන මැදිරියේ රාජකාරියකි.

වරායේ හදිසි හා ආපදා අවස්ථාවන්හිදී ප්‍රධාන මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථානය වන්නේ ද මෙම පාලන මැදිරියයි. සියලුම නෞකා, වරායේ සියලුම අංශයන්, යුධ, නාවික, ගුවන් හමුදා හා පොලිස් මෙහෙයුම් මධ්‍යස්ථාන, රජයේ අනිකුත් ආයතන සමග ආපදා සම්බන්ධීකරණ කටයුතු මෙහෙයවීම ද මෙම පාලන මැදිරියෙන් සිදු වේ.

ඉන්දියන් සාගර කලාපයේ අනතුරකට භාජනය වන නෞකාවලට උදව් කිරීමේදී අන්තර්ජාතික ආපදා කළමණාකාරීත්ව ආයතන හඳුනා ගෙන ඇති ප්‍රධාන මධ්‍යස්ථානයක් වනුයේ ද මෙම පාලන මැදිරියයි. එවන් ආපදා පණිවිඩයක් ලද විගස අවශ්‍ය කටයුතු සම්පාදනය හා සම්බන්ධීකරණය ද මෙහිදී සිදු වේ.

වරාය තුළ පවත්නා කාලගුණික තත්වයන් නිරීක්ෂණය කිරීම, මෙහෙයුම් වලදී කාලගුණික දත්ත ඉදිරිපත් කිරීමද මෙහිදී සිදු වේ. ඒ සඳහා අවශ්‍ය උපකරණ මෙහි ඇත.

අප වරායට පැමිණෙන නෞකාවන් අයත් වනුයේ ලෝකය පුරා ඇති අනිකුත් රටවලටයි. ප්‍රධාන වශයෙන් ඉංග්‍රීසි භාෂාව භාවිතා කළ ද එක් එක් රටවල නෞකා සේවක පිරිස් ඉංග්‍රීසි උච්චාරණය කරනුයේ වෙනස් අයුරිනි. ප්‍රංශ චේචා, චීන චේචා, ඇමරිකන් චේචා, කොරියන් චේචා ඕනෑම රටක ඉංග්‍රීසි උච්චාරණයට ගැලපෙන සේ ඔවුන් හා පණිවුඩ හුවමාරු කර ගැනීමට සම්බන්ධීකරණ නිලධාරීන් ගන්නා උත්සහය හා ඔවුන්ගේ දක්ෂතාව පැසසිය යුතු කටයුත්තකි. බලා සිටින හා අසා සිටින අයට අපබ්‍රංස සේ පෙනී ගිය ද ඔවුන් මෙම කටයුත්තේ නියැලෙන අයුරු විශ්මය ජනක වේ.

වරාය තුළ මෙන්ම පිටත ද පවතින ප්‍රදීපාගාර, බෝයාවල් මෙන්ම සාමාන්‍ය නිරීක්ෂණය ද (general Lookout) ඔවුන්ගේ තවත් රාජකාරියකි. මෙම සියලුම කටයුතු සිදුවන්නේ ඔවුන්ගේ දෛනික රාජකාරි කටයුතු අතරතුරදීය.

දෛනික රාජකාරි කටයුතු

නෞකාවක් කොළඹ වරායට සේන්දු වීමට පෙර ලිඛිතව ඒජන්තවරුන් මගින් දන්වා සිටී. එසේම නෞකාවක් කොළඹ වරායට පැමිණීමට පෙර ඉටුකළ යුතු ලිය කියවිලි (Documents) සහ කටයුතු (procedures) බොහෝමයකි. නෞකාව පැමිණීමට ප්‍රථම එම කාර්යයන් ඉටු වී ඇත්දැයි සොයා බැලීම පාලන මැදිරියේ රාජකාරියකි.

සාමාන්‍යයෙන් නෞකාවක් කොළඹට සැ.30-40 ක් ඇතදී පාලක මැදිරිය අමතයි. එහිදී නෞකවේ දිග, පළල, ගැඹුර, අවසන් වරාය, වැනි අවශ්‍ය නොයෙකුත් විස්තර ලබා ගෙන ලොග් පොතේ සටහන් කිරීම සිදු වේ.

දිනපතා මධ්‍යාහ්නයට, ක්‍රියාකරවන කොට්ඨාශ පාලන මැදිරියෙන් ලබාදෙන පැය 24ක කාලයක් සඳහා වූ කාල සටහන (Berthing programme) අනුව නෞකාවන් ගෙන්වා ගැනීම සිදු කෙරේ. ඇතැම් නෞකාවන් කලින් පැමිණ නැංගුරම් දමා සිටින අතර පාළම හිස්ව තිබේනම් ඇතැම් නැව් එපරිද්දෙන්ම ඇතුළට ගැනීම සිදු කෙරේ. මෙහිදී නියමු නිලධාරීන්, නැංගුරම් පොල පරීක්ෂකවරුන් අදාල පාලම් සමග සාකච්ඡා කර නෞකාව එම පාලමේ පෙළ ගැසීමට සුදුසු ද, අවශ්‍ය දිග, ගැඹුර පවතී ද යන්න සොයා බැලේ.

අවශ්‍ය නියම වෙලාවට නෞකාවට ළඟට ගෙන ඒම පාලන මැදිරියේ වගකීමකි. ප්‍රමාදයකින් තොරව නැව ඇතුළට ගැනීම සඳහා බෝට්ටුකරුවන්, ටග් යාත්‍රා, නැංගුරම්පල ඕවඩෝර්වරුන් සහ පාලමේ කටයුතු ග්‍රැන්ට් දොඹකර හෝ අනිකුත් දොඹකර ඉවත් කිරීම සොයාබලා දියඹට යන නියමු යාත්‍රාව සූදානම් කර අවශ්‍ය ලිපිලේඛන සොයා බලා පෝරම සකස් කර නියමු නිලධාරියා වෙත යැවීම සිදු කෙරේ. නියමු නිලධාරියා දියඹට ගොස් නැවට නැග ඇතුළට පදවාගෙන විත් අවශ්‍ය පාලමට යොමුකර නැව නැංගුරම් දමයි. නෞකාවක් ආපසු පිටත් කර හැරීමේදී මෙම කාර්යයන් එලෙසින්ම ඉටු කෙරේ.

නාවුක කටයුතු පිළිබඳව තොරතුරු සැපයීමද පාලන මැදිරියෙන් සිදු කෙරේ. වරායේ සියලු කොට්ඨාශ වලට පමණක් නොව බාහිර අයට ද මෙයින් තොරතුරු සැපයේ.

මෙම අංශය සෘජුවම හාබර් මාස්ටර්ගේ ස්ථිර අධීක්ෂණය යටතේ පාලනය වන ස්ථානයක් වන අතර, නියමු නිලධාරීන් සහ මුහුදු ගමන් සම්බන්ධීකරණ නිලධාරීන් හාබර් මාස්ටර් වෙත සෘජු ලෙසින්ම වගකිව යුතුය. පැය 24දී වන සියළු වැඩවල වාර්තාව දිනපතා උදේ හාබර් මාස්ටර් වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

විශේෂ ස්තූතිය,

1. ප්‍රධාන නියමු කපිතාන් චන්න මූණසිංහ මහතා
2. ප්‍රධාන මුහුදු ගමන් සම්බන්ධීකරණ නිලධාරී බන්ධුල ඒකනායක මහතා
3. අතිරේක ප්‍රධාන මුහුදු ගමන් සම්බන්ධීකරණ නිලධාරී කැලුම් කල්දේරා මහතා
4. මුහුදු ගමන් සම්බන්ධීකරණ නිලධාරී
අමල් ධර්මරත්න මහතා
නිහාල් පෙරේරා මහතා

පන්නිපිටිය, පැලැන්වත්ත, මහවත්ත පාරේ, අංක 173/ඒ හි පිහිටි 'ක්‍රියේටිව් බ්‍රෂ්' මුද්‍රණාලය මගින් මුද්‍රණය කරවා ශ්‍රී ලංකා වරාය අධිකාරියේ සන්නිවේදන හා මහජන සම්බන්ධතා කොට්ඨාශය මගින් ප්‍රසිද්ධ කරන ලදි.