දුම්රිය ඉතිහාසයේ ස්වර්ණමය යුගය සනිටුහන් කළ

සොඳුරු ආඥාදායකයා

බී.ඩී.රම්පාල

මෙරටට දුම්රිය ගෙන ආවේ ඉංග්‍රීසීන්ය. තම වතුපිටි වල අස්වැන්න දින ගණනාවක් තිස්සේ බර කරත්ත වලින් අගනුවර දක්වා රැගෙන ඒමේ අපහසුව මගහරවා, අඩු වියදමින් පහසුවෙන් හා ඉක්මනින් ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා ඔවුන් දුටු හොඳම විකල්පය දුම්රියයි. එහෙයින් මෙරට දුම්රිය ගමනාගමනය ආරම්භ කිරීම සඳහා ලංකා දුම්රිය සමාගම පිහිටුවනු ලැබීය. මුලින්ම සභාපතිවරයෙකු යටතේ පාලනය වූ මෙම ආයතනය පසුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව බවට පත් වූ අතර එහි ප්‍රධාන විධායක තනතුරද සභාපතිගේ සිට දුම්රිය අධ්‍යක්ෂක ජනරාල් බවටත් ඉන්පසු දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී බවටත් පත් විය.

නිරන්තරයෙන්ම ස්වාභාවික ව්‍යසනයන්ගෙන් හානියට පත්වන දුම්රිය සේවය සේවක වර්ජන, ඉන්ධන හා අමතර කොටස් මිල ඉහළ යාම. ආදී කරුණු නිසා ලාභදායක ලෙස පවත්වාගෙන යාම අසීරු කරුණකි. මෙම අභියෝග සියල්ල ජයගන්කා අතරම නව තාක්ෂණය දුම්රිය සේවයට හඳුන්වාදෙමින් හා ගුණාත්මක භාවයේද වර්ධනයක් ඇති වූ කාලය බී.ඩී.රම්පාල මහතා දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී තනතුර හෙබවූ 1955 - 1970 කාල පරාසය බව අවිවාදයෙන්ම පිළිගත් කරුණකි. තනතුරෙන් තමා බැබලෙනු වෙනුවට තම දක්ෂතාවයෙන් තනතුර බබලවමින් එම ස්වර්ණමය යුගය කරා දුම්රිය සේවය ගෙන ගිය යුග පුරුෂයා වන බී.ඩී.රම්පාල මහතා දුම්රිය සේවකයන්ගේ පමණක් නොව මුළු මහත් ශ්‍රී ලාංකේය ජනතාවගේම ගෞරවාදරයට පාත්‍ර වන්නේ එහෙයිනි.

වර්ෂ 1934 නොවැම්බර් මස 14 වනදා පන්නිපිටිය රුක්මලේ දී උපත ලද බමුණුආරච්චිගේ දොන් රම්පාල කුමරු හැදුනේ වැඩුනේ පන්නිපිටිය මොරකැටියේ වූ සිය දෙමාපියන් සතු නිවසේය. කොට්ටාව මිශ්‍ර පාසලෙන් මූලික අධ්‍යාපනය ලැබූ ඔහු කොළඹ නාලන්දා විදුහලෙන් හා ආනන්ද විදුහලෙන් තම ද්විතීයික අධ්‍යාපනය ලබා ගත්තේය. ඉන්පසු කොළඹ යුනිවර්සිටි කොලීජියට ඇතුළත් වූ ඔහු ලන්ඩන් විශ්ව විද්‍යාලයෙන් සිය උපාධිය සම්පූර්ණ කළේය. විශේෂ ආධුනික ඉංජිනේරුවකු ලෙස දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට බැදුන තරුණ රම්පාල මහතා 1949 වසරේදී ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු තනතුරට පත්විය. එම තනතුරට පත් ප්‍රථම ශ්‍රී ලාංකිකයා වන්නේද රම්පාල මහතාය. ඉන්පසු 1955 වසරේදී ඔහු දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී තනතුරට පත් කරනු ලැබීය.

ඔහු ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු තනතුරට පත්වීමෙන් පසු කාලය රත්මලාන දුම්රිය කර්මාන්ත ශාලාවේ දීප්තිමත්ම යුගය බවට පත් වූ අතර එය එකල ආසියාවේ තිබූ උසස්ම කර්මාන්ත ශාලා වලින් එකක් බවට පත්විය. වාෂ්ප එන්ජින් සම්බන්ධව මනා පුහුණුවක් ලැබ සිටි ඉංජිනේරුවන් හා පුහුණු කාර්මිකයන් සම්බන්ධ කර ගනිමින් ඔහු වාෂ්ප එන්ජින් සඳහා අමතර කොටස් මෙන්ම ගැල් හා මැදිරිද එම කර්මාන්ත ශාලා සංකීර්ණය තුළම නිශ්පාදන කළේය. එම කාලයේ භාවිතා වූ වානේ

රාමු මත දැවයෙන් තැනූ දුම්රිය මැදිරි වෙනුවට ඇලුමිනියම් තහඩු යොදා දුම්රිය මැදිරි නිපදවූයේද ඔහුගේ අදහසක් අනුවය. දැව හිඟය මෙන්ම වියදම්ද අවම කර ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය මත නිපදවූ මෙම මැදිරිවල අලුත්වැඩියා වියදම් අඩු වූ අතර ඒවායේ සැහැල්ලු බව නිසා එන්ජින් වල ඉන්ධන පිරිමැස්ම අතින්ද වාසි දායක විය. වානේ රාමු මත වානේ තහඩු යොදා තැනූ ගැල් රථ එකල රත්මලාන කම්හල් සංකීර්ණය තුළ නිශ්පාදනය විය. බෝගි සහිත ගැල් රථ නිපදවීමද ආරම්භ වූයේ රෝද හතරේ ගැල් භාවිතය අවම කිරීමට මෙන්ම වැඩි භාණ්ඩ ප්‍රමාණයක් එක් ගැල් රථයකින් ප්‍රවාහනය කිරීමේ පහසුවද තකාය. ඒ වන විට වාර්ෂිකව මැදිරි 30 ක් පමණ හා ගැල් රථ 100 ක් පමණ එම කර්මාන්ත ශාලාව තුළ නිශ්පාදනය විය.

1950 දශකය වන විට ස්වාභාවික ආපදා වලින් මෙන්ම පැය 8 සේවා මුර ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක වීම නිසා සේවක වැටුප් වියදම් වැඩිවීම, ගල් අඟුරුවල මිල ඉහළ යාම නිසා ධාවන වියදම් ඉහළ යාම ආදී කරුණු සඳහා පිළියම් යෙදීමට අවශ්‍ය යෝජනා ඉදිරිපත් කරණු පිණිස රම්පාල මහතාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත් කමිටුවක් පත් කරනු ලැබීය. තදාසන්න ප්‍රදේශ වල ධාවනය සඳහා බලවේග කට්ටල යෙදවීම, වර්ණාලෝක සංඥා ක්‍රමයක් ඇති කිරීම, දුම්රිය ස්ථාන වල මහජන ඇමතුම් ක්‍රමයක් ඇති කිරීම, දුම්රිය භෝජනාගාරවල දේශීය ආහාරපාන සැපයීම, දුරබැහැර ප්‍රදේශ සඳහා සීඝ්‍රගාමී දුම්රිය සේවාවන් ඇරඹීම, එක් එක් දුම්රිය කොට්ඨාශ අතර ධාවන වේලාවන් වර්ග කර දැක්වීම. ආදී යෝජනාවන් එම කමිටු වාර්තාවටඇතුළත් විය. එමෙන්ම බ්‍රිතාන්‍ය දුම්රිය නිලධාරීන් කණ්ඩායමකින් සමන්විත කමිටුවක් සකස් කළ වාර්තාවක්ද ඒ කාලයේදීම ඉදිරිපත් විය. එහි වූ යෝජනා අතර ප්‍රාදේශීය ප්‍රවාහන අධිකාරී ක්‍රමය වෙනුවට දිස්ත්‍රික් ක්‍රමයකට දෙපාර්තමේන්තුව ප්‍රතිසංවිධානය කිරීම, දුම්රිය මාරුවීමේදී එක වර දුම්රිය 2 ක් ඇතුළු කරගත හැකි වන පරිදී තුන්වන මාර්ගයක් දුම්රිය ස්ථානය තුළ ඉදි කිරීම, කොටුව හා මරදාන දුම්රිය ස්ථාන හා අංගනයන් වැඩි දියුණු කිරීම ධාවනයේදී දුම්රිය පිරිසිදු කිරීම සඳහා සංචාරක පවිත්‍රකරුවන් යෙදවීම. ආදිය විය. මින් රම්පාල මහතාගේ යෝජනාවලිය වඩාත් ඵලදායක බව පෙනුනි. 1955 වසරේ රම්පාල මහතා දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී තනතුරට පත් වූ අතර ඉන් පසු මෙම යෝජනා එකිනෙක ක්‍රියාත්මක විය.

දෙවන ලෝක යුද්ධ සමයේ ඇති වූ ගල් අඟුරු හිඟය නිසා වාෂ්ප එන්ජින් හා ගල්අඟුරු මත ඉදිරියේ බලාපොරොත්තු රඳවාගත නොහැකි බව පෙනී ගිය හෙයින් ඩීසල් දුම්රිය යන්ත්‍ර වල අවශ්‍යතාවය පැන නැගුණි. එබැවින් එංගලන්තයේ බ්‍රෂ් බැග්නාල් සමාගමේ ඩීසල් එන්ජින් 25 ක් මිලට ගනු ලැබීය. මෙරට ඇති අඩි 5 අඟල් 6 ක් පළල දුම්රිය මාර්ග එංගලන්තයේ නොමැති හෙයින් කර්මාන්තශාලාව තුළ සැතපුම් 1/4 ක් පමණ දුරක් පමණක් ධාවනය කළ මුල්ම එන්ජින් කිහිපය මෙරටට එවනු ලැබීය. එහි සියලු අත්හදා බැලීම් හා පරීක්ෂණ සිදු වූයේ මෙරට දී රම්පාල මහතාගේ හා බ්‍රෂ් බැග්නාල් සමාගමේ ඉංජිනේරුවෙකු වූ සී.ඊ.ජේම්ස් මහතාගේ මූලිකත්වයෙනි. එම් 1 ලෙස නම් කළ මෙම එන්ජින් කාණ්ඩයේ ප්‍රථම එන්ජින් අත්හදා බැලීමේ චාරිකාවේ සිටම තමන්ම එන්ජිම පදවා සකස් කළ පූර්ණ වාර්තාවක් ඔහු නිශ්පාදන සමාගම වෙත ඉදිරිපත් කළේය. එකී වාර්තාවට අනුව එම සමාගම ඉතිරි එන්ජින් මෙරටට එවීමට පෙර අවශ්‍ය සියළු නවීකරණයන් සිදු කර ඇත.

තම අත්හදා බැලීමේ ගමන් හා පරීක්ෂණ වලදී ඔහු කළ නිරීක්ෂණයන් පිළිබඳව ලන්ඩන්හි ලෝකෝ මෝටිව් ඉන්ජිනේරු ආයතනය වෙත ඉදිරිපත් කළ " ඩීසල් ඉලෙක්ට්‍රික් ට්‍රැක්ෂන් ඔෆ් සිලෝන් " නම් වාර්තාව ඉහළ ඇගයීමකට ලක් වුණි. එහිදී ඔහු " ආසියාවේ හොඳම ලෝකෝ මෝටිව් ඉංජිනේරු " ලෙස සම්මානයට පාත්‍ර විය.

කොළඹ ක්‍රමය යටතේ කැනඩාවෙන් ත්‍යාග වශයෙන් ඩීසල් දුම්රිය එන්ජින් 5ක් ලැබුණු අතර එම එන්ජින් ලංකාවට භාරදීමේ නිල උත්සවයේදී රම්පාල මහතාගේ අදහසකට අනුව, ප්‍රවාහන අමාත්‍ය සර් ජෝන් කොතලාවල මහතාගේ කතාවේදී කැනඩාවේ තානාපතිවරයාට ඉදිරිපත් කළ යෝජනාවක් නිසා තවත් එන්ජින් 5 ක් ත්‍යාග වශයෙන් ලැබුණි. පසුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව එම වර්ගයේ තවත් එන්ජින් 4 ක් මිලට ගෙන ධාවනයට එක් කරනු ලැබීය. කැළණිවැලි මාර්ගය සඳහාද එන් 1 කාණ්ඩයේ ඩීසල් එන්ජින් 5 ක් ධාවනයට එක් විය.

බලවේග දුම්රිය කට්ටලය ධාවනයට එක් කරමින් තදාසන්න ප්‍රදේශ වල මගී ප්‍රවාහන සේවා විධිමත් කළේද රම්පාල මහතා විසින් ඉදිරිපත් කළ යෝජනාවලියේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙසිනි. 1956 දී ධාවනයට එක් වූ එස් 2 කාණ්ඩයේ බලවේග කට්ටල 15 ක් සහ 1960 දී ධාවනයට එක් වූ එස් 3 හා එස් 4 කාණ්ඩ වල බලවේග කට්ටල 30 ක් එන්ජින් බලගණයට එක් වූ අතර ඒවා සඳහා ආනයනික වානේ චැසි මත මැදිරි නිපදවනු ලැබුවේ රත්මලාන කර්මාන්ත ශාලා තුළදීය. ක්ෂණිකව ගමන් ආරම්භ කිරීම හා නතර කිරීමට ඇති හැකියාවත් ගමනේ වේගවත් භාවයත් නිසා තදාසන්න හා කාර්යාලයීය දුම්රිය සේවා වඩා කාර්යක්ෂම විය.

ඩීසල් හයිඩ්‍රොලික් දුම්රිය එන්ජින් දුම්රිය සේවයට එක් වූයේද රම්පාල මහතාගේ අදහසකට අනුවය. තැනිතලා මාර්ග සඳහා ඩබ්ලිව් 1 කාණ්ඩයේ එන්ජින් 45 ක් ද කඳුකර මාර්ග සඳහා ජවයෙන් වැඩි ඩබ්ලිව් 2 කාණ්ඩය එන්ජින් 15 ක් ද ෂන්ටින් කටයුතු සඳහා වයි කාණ්ඩයේ එන්ජින් 28 ක් ද ධාවනයට එක් විය. තවද සංචාරක සේවා සඳහා සුඛෝපභෝගී දුම්රිය කට්ටල 2 ක් ද ධාවනයට එක් විය. මෙම දුම්රිය එන්ජින් වලද අත්හදා බැලීම් චාරිකාවලට එක් වූ ඔහු විදේශීය ඉන්ජිනේරුවන් හා එක්ව සිදුකල නිරීක්ෂණයන්ට අනුව අවශ්‍ය ප්‍රතිසංස්කරණයන් මෙරටදීම සිදුකළේ සිය දක්ෂතාවයෙන් උපරිම ප්‍රයෝජන ගනිමිනි.

දුම්රිය එන්ජින් එකලස් කිරීමේ වැඩපිළිවෙලක් ආරම්භ වූයේද ඔහුගේ මඟ පෙන්වීම අනුවය. "ජයන්ති එනජිම" නමින් ප්‍රචලිත වූ එම් 3 කාණ්ඩයේ දුම්රිය එන්ජින් දෙක රත්මලානේ නිපදවූ පළමු ඩීසල් දුම්රිය එන්ජින් විය. ඉන්පසු වයි 1 වර්ගයේ ඩීසල් හයිඩ්‍රොලික් එන්ජින් 7 ක් නිපදවීමට කටයුතු ඔහු සැළසුම් කළේය. නමුත් එම එන්ජින් එකලස් කිරීමේ කටයුතු අවසන් වන විට රම්පාල මහතා සේවයෙන් විශ්‍රාම ලබා සිටි හෙයින් එහි අත්හදා බැලීම් හා නවීකරණයන් සිදු වූයේ ඇල්මැරුණු ස්වාභාවයෙනි.

රත්මලාන කර්මාන්ත ශාලා සංකීර්ණය ඩීසල් එන්ජින් අලුත්වැඩියා සඳහා සුදුසු පරිදි නවීකරණය කිරීම මේ කාලය තුළදී සිදු වූ අතර දෙමටගොඩ ජලශක්ති ධාවනාගාරය අභිනවයෙන් ගොඩනැගුවේ ඩබ්ලිව් හා වයි වර්ග වල එන්ජින් වල සේවා හා නඩත්තු කටයුතු වලට ගැළපෙන පරිදිය. එමෙන්ම ධාවන බල උප

දෙපාර්තමේන්තුව පිහිටුවා දුම්රිය නඩත්තු හා සේවා කටයුතු එම දෙපාර්තමේන්තුව යටතට පත් කිරීමෙන් එම කටයුතු මනාව කළමනාකරණය කිරීමට හැකි විය.

අඩි 55 චීන දුම්රිය මැදිරි හා ගැල් රථ මෙරටට ගෙන ආවේද මේ කාලයේදීය. ඉන් කීපයක් මෙරටදී වායු සමීකරණයේ කරණ ලද මැදිරි බවට පරිවර්තනය කරමින් ප්‍රථම වරට වායු සමීකරණය කළ මැදිරි දුම්රිය ධාවනයට එක් විය.

දුර ගමන් සීඝ්‍රගාමී දුම්රිය සේවා ඇරඹීමද ඔහුගේ අදහසකට අනුව සිදු විය. ප්‍රථම වරට යාල්දේවි, උඩරටමැණිකේ හා රුහුණුකුමාරි යන සිංහල නම් වලින් හැඳින්වූ දුම්රිය හඳුන්වා දුන්නේද රම්පාල මහතාය. දුම්රිය භෝජනාගාර සේවාවට දේශීය ආහාරපාන එක් කිරීමෙන් එය මගීන් අතර මහත් ජනප්‍රියත්වයට පත් විය. දුම්රිය ස්ථාන ද නවීකරණය වූ අතර අනුරාධපුර, මහනුවර, ගාල්ල, නාවලපිටිය, යාපනය, ත්‍රිකුණාමලය, මඩකලපුව වැනි බැහැර නගර වල ජනාකීර්ණ දුම්රිය ස්ථාන වැඩි පහසුකම් සහිතව නවීන සැළසුම් අනුව ඉදි කරමින් ආකර්ශනීය දුම්රිය ස්ථාන බවට පත් කළේ මේ කාලයේදීය.

ස්වාභාවික විපත් බොහෝ දුරට බලපෑවේ දුම්රිය මාර්ග පද්ධතියටය. 1957 ඇති වූ ගංවතුර නිසා සැතපුම් 900 ක් වූ දුම්රිය මාර්ග පද්ධතියෙන් සැතපුම් 740 ක්ම විනාශයට පත් විය. ප්‍රතිසංස්කරණය කරමින් තිබූ දුම්රිය මාර්ග වලට මහවැසි ඇද වැටී නැවත සේදී ගියේය. එසේම 1964 දී මන්නාරමට හැමූ සුළිසුළඟින් ගොඩ ගැලූ මුහුදු රළ පහරට මන්නාරම් දූපතේ දුම්රිය මාර්ග මුළුමනින්ම සේදී ගියේය. මෙවැනි ආපදා වලින් හානියට පත් වූ දුම්රිය මාර්ග මාස 3 කටත් අඩු කාලයකදී සම්පූර්ණයෙන්ම ප්‍රතිසංස්කරණය කරමින් සේවාවන් අරඹීම දුම්රිය සේවයේ මෙන්ම පෞද්ගලිකව රම්පාල මහතා ලද ජයග්‍රහනයකි.

මඩකලපුව හා ත්‍රිකුණාමලය දුම්රිය මාර්ග වල සැහැල්ලු රේල්පීලි ඉවත් කර බර පීලි යෙදීමෙන් අධිබල දුම්රිය එන්ජින් වලට එම මාර්ගයේ ධාවනය කිරීමට හැකියාව ලැබුනි. එහෙයින් වැඩි භාණ්ඩ ප්‍රමාණයක් දුම්රියෙන් ප්‍රවාහනය කිරීමට ඉඩ සැලසුනු අතර දුම්රිය මාර්ග වල වංගු බොහෝ දුරට ඉවත් කිරීම නිසා ධාවන වේගය වැඩි කිරීමටද හැකි විය. බංගදෙනියෙන් ඔබ්බට වසා දමා තිබූ පුත්තලම දුම්රිය මාර්ගයද නැවත ගොඩනගමින් එය අරුවක්ආරු හා එලුවන්කුලම හුණුගල් නිධි දක්වා දීර්ඝ කරමින් හා පාලවියේ සිට සිමෙන්ති කම්හල දක්වා අතුරුමාර්ගයක් ඉදි කරමින් හුණුගල් ප්‍රවාහනයටද දුම්රිය විවෘත කළේය.

පැරණි " ලොක් ඇන්ඩ් බ්ලොක්" සංඥා ක්‍රමය වෙනුවට මධ්‍යගත වර්ණාලෝක සංඥා ක්‍රමය හඳුන්වාදුන්නේද රම්පාල මහතා විසිනි. මේ නිසා පැරණි සංඥා පද්ධතියේ වූ කම්බි සොරා ගැනීම් හා ස්වාභාවික ආපදා විපත් හානි මග හැරීමටත්, සංඥා ක්‍රියාත්මක කිරීමට ගතවන කාලය අඩුකර ගැනීමටත් හැකි වූ අතර අවශ්‍යතාවය අනුව මාර්ග 2 න් ම දුම්රිය එක් දිශාවකට ධාවනය කිරීමට හැකිවීමත් විරුද්ධ මාර්ගය ඔස්සේ අනෙක් දුම්රිය පසුකර යාමට දුම්රියකට ඉඩ සැලැස්වීම හැකිවීමත් නිසා දුම්රිය ධාවනයට ගතවන කාලය අවම විය. පැරණි ටෙලිග්‍රාෆ් පණිවුඩ ක්‍රමය වෙනුවට ගුවන්විදුලි පණිවුඩ ක්‍රමය දුම්රිය සේවයට හඳුන්වා දුන්නේද ඒ සමයේදීමය.

පරිපාලන හා විනය කටයුතු අතින් ඔහු තද පරිපාලකයෙක් විය. දිනපතා උදෑසන දුම්රිය පාලන මැදිරියට යන ඔහු දුම්රිය මෙහෙයුම් කටයුතු නිරීක්ෂණය කළේය. දුම්රිය ප්‍රමාදයන් ක්‍රියාවිරහිත වීම ආදී පෞද්ගලිකවම සොයා බැලූ ඔහු වැරදි කරුවන්ට දඩුවම්දීමට පසුබට නොවූ අතර නව නිපැයුම් නවීකරණය කිරීම් ආදිය සිදු කළ සේවකයන් ප්‍රශංසාවට භාජනය කිරීමට මෙන්ම ත්‍යාග පිරිනමා දිරිමත් කිරීමටද කටයුතු කළේය. ඔහු සේවකයන් හඳුනාගත්තේ ඔවුන්ගේ දක්ෂතා වලින් හා රාජකාරි ඉටුකිරීමේ ස්වාභාවය අනුවය. මෙහි ප්‍රතිඵලය වූයේ සියලු සේවකයන් සෑම දුම්රියක්ම කලට වේලාවට ධාවනය කිරීමට මෙන්ම තම රාජකාරි මනාව ඉටු කිරීමටත් කැපවීමෙන් කටයුතු කිරීමයි.

මේ සියල්ලේම අවසන් ප්‍රතිඵල වූයේ දුම්රිය ගමනට ගතවන කාලය අඩුවීමමත්, වැඩි දුම්රිය ප්‍රමාණයක් ධාවනය කිරීමට හැකිවීමත්, ආදායම් ඉහළ නංවා ගැනීමට හැකිවීමත් මෙන්ම ධාවන පිරිවැය අවම කර ගැනීමටද හැකිවීමයි. එමෙන්ම නව තාක්ෂණය අතින් දුම්රිය සේවය ලැබූ ප්‍රගතිය අති මහත්ය.

සිය ධූරකාලය නිමාවට පත් කරමන් රම්පාල මහතා 1970.10.14 දින සේවයෙන් විශ්‍රාම ලබා ගත්තේය. ඉන්පසුවද උපදේශක වරයකු ලෙස දුම්රිය සේවයට සිය දායකත්වය ලබා දුන් ඔහු 1994 ජූනි මස 20 වන දින සිය ජීවන ගමන අවසන් කළේය. ඉන්ජිනේරු ලෝකය හා දුම්රිය සමඟ සදාකල් බැඳී පවතින මෙම ශ්‍රේෂ්ඨ ලංකා පුත්‍රයාගේ නාමය අප සිත් සතන් වලින් කිසිදා මැකී නොයනු ඇත.

⋆ නිලුපුල් වික්‍රමගේ