ඉංජිනේරු බී.ඩී. රම්පාල මහතාගෙන් වර්තමාන දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට උගත හැකි පාඩම්.

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ ස්වර්ණමය අවධිය ලෙස සැලකෙන රම්පාල යුගය ආරම්භ වන්නේ 1955 වසරේදීය. එනම් එවකට රත්මලාන ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු ලෙස රාජකාරී සිදුකර බී.ඩී. රම්පාල මහතා ප්‍රථම සිංහල දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී ලෙස 1955 වසරේ දී වැඩ භාර ගැනීමත් සමගය.1955 වසරේ සිට 1970 වසර දක්වා එම තනතුරේ රාජකාරී සිදු කල ඒ මහතා ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට සිදු කල කාර්යය එම දෙපාර්තමේන්තුවේ රාජකාරී කල කිසිවෙකු විසින් සිදු නොකල තරමේ මෙහෙයක් වන අතර එවැනි පුද්ගලයෙකු එම දෙපාර්තමේන්තුව තුල මේ වන තුරු පහල වී නොමැත. එම වකවානුවේ රටේ තිබූ ඉහලම තනතුරක් වූ දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී තනතුර රු. 17,500.00 ක පමණ ඉතා ඉහල වැටුපක් දරණ තනතුක් පමණක් නොව එම තනතුරට තිබූ බලතල ඉතාමත් ප්‍රබල ඒවා විය. එම තනතුරේ ඇති බලතල ඉතාමත් ඥානාන්විත ලෙස යොදා ගෙන තමාට හිමි පුළුල් තාක්ෂණික ඥානයත් තමාටම ආවේණික පරිපාලන හැකියාවත් මුසු කොට ලබා ගත් පෞර්ෂය තුලින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව තුල සිදු කල විප්ලවය වර්තමාන ශ්‍රී ලංකා සමාජයම තවමත් භුක්ති විදිනා අතර කාලයත් සමග වර්තමානයේ එහි ඇති ගුණාත්මක භාවයේ අඩුවක් පැහැදිලිවම දක්නට ලැබේ. වර්තමානයේ සිදු කරනුයේ රම්පාල යුගයේ සිදුවූ වෙනස් වීම් පවත්වාගෙන යාම පමණක් වන අතර එවැනි විප්ලවකාරී වෙනසක් කිරීම තවමත් සිදු වී නොමැත.

ඉංජිනේරුමය තාක්ෂණය බොහෝ ලෙස ප්‍රයෝජනයට ගන්නා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව තාක්ෂණයත් සමග ඉදිරියට ගමන් කල යුතුය. කාලානුරූපීව එම කාලයන්හි පවතින දියුණු තාක්ෂණයන් යොදා ගැනීම තුලින් අදාල ආයතන තුල කාර්යයන් කාර්යක්ෂමව හා ගුණාත්මකව සිදු කර ගැනීමට හැකියාවක් පවතී. රම්පාල යුගයද එවැනි නව තාක්ෂණයන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව තුලට ලබා ගත් කාලයක් වූ අතර ඒ සඳහා බොහොමයක් උදාහරණ පවති. එයින් පළමු වැන්න වන්නේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තු ඩීසල්කරණයට ලක්වීමයි. ඩීසල්කරණය ලෙස හැඳින්විය හැක්කේ ඩීසල් දුම්රිය එන්ජින් යන්ත්‍ර දුම්රිය සේවය සඳහා එක් කිරීමයි. බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයින් විසින් පිහිට වූ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ එවකට දුම්රිය එන්ජින් ඇණිය බලගැන්වී තිබුනේ වාෂ්ප දුම්රිය එන්ජින් වලිනි. එය වෙනස් කරමින් එවිට ලෝකයේ ජනප්‍රිය වී තිබූ නවතම තාක්ෂණය වූ ඩීසල් එන්ජින් යන්ත්‍ර එක් කිරීම සඳහා බී.ඩී. රම්පාල මහතා මූලික වී කටයුතු කරන ලදී. එම කාලය වන විට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතුව වාෂ්ප එන්ජින් 220ක් පමණ තිබී ඇති අතර M1 එන්ජිමෙන් පටන් ගෙන M2, W1, W2 හා Y ආදී වශයෙන් ඩීසල් එන්ජින් යන්ත්‍ර ප්‍රමාණයක් ඔහුගේ කාලය තුල මෙරටට ගෙන එන ලදී. එම කාලවකවානුවේ දී සිදු කරන ලද ඩීසල්කරණය මගින් වාෂ්ප දුම්රිය එන්ජින් යන්ත්‍ර ක්‍රම ක්‍රමයෙන් දුම්රිය සේවයෙන් ඉවත් විය. 1969 වසර වන විට වාෂ්ප දුම්රිය එන්ජින් යන්ත්‍ර ඇණිය 10 % දක්වා අඩු වූ අතර ඩීසල් එන්ජින් යන්ත්‍ර ඇණිය 100 දක්වා වැඩි විය. වර්තමානයේ දී ඩීසල් එන්ජින් යන්ත්‍ර ඇණිය 300 ක් පමණ වේ. තවමත් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතුව ඇත්තේ ඩීසල් එන්ජින් යන්ත්‍ර පමණක් වන අතර ලෝකයේ දුම්රිය ප්‍රවාහනය සඳහා විදුලි දුම්රිය ආදිය භාවිතා වන විට අප රටේ ඩීසල් දුම්රිය එන්ජින් යන්ත්‍ර මගින් සේවාව සිදු කරමින් පවතී. ඩීසල් එන්ජින් යන්ත්‍ර හඳුන්වා දීමෙන් අනතුරුව ඔහු විසින් පෞද්ගලිකවම දත්ත එක්රැස් කරමින් ඒවාට පැමිණෙන දෝෂ, අබලන් වීම් ආදිය විශ්ලේෂණය කර ඒවාට ඉංජිනේරුමය විසඳුම් ලබා දුන් අතර ඒ සඳහා පරීක්ෂණ පත්‍රිකා එළි දක්වීම මගින් ඔහුගේ ඥානය ලොවටම පෙන්වා ඇත. එමගින් ඔහු ආසියාවේ සිටි හොඳම ඩීසල් දුම්රිය එන්ජින් විශේෂඥයා බවට පත්විය.

රම්පාල කාල වකවානුවේදී සිදු වූ තවත් තාක්ෂණික පරිවර්තනය වූයේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ දුම්රිය පාලනය සඳහා මධ්‍යගත වර්ණ සංඥා පාලන පද්ධතිය හඳුන්වා දීමයි. එම පද්ධතීන්ද තවමත් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව භාවිතා කරන අතර ඉන් දියුණු ක්‍රම තවමත් හඳුන්වා දී නොමැත.

මේ ආදි වශයෙන් ලෝකයේ තිබෙන නවීනතම තාක්ෂණය ලංකාව තුලට ගෙන ඒම දැඩි ලෙසම රම්පාල මහතා විසින් සිදු කරන ලද අතර වර්තමාන කාලයේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව එය සිදු කරන බවක් දිස් වන්නේ නැත' තොරතුරු තාක්ෂණයේ ඉතාමත් දියුණු යුගයක ඒවායේ වාසිය දෙපාර්තමේන්තුව ලබා ගන්නේ නැත. ඒවා පිළිබඳව සොයා බැලීමට ද උනන්දුවක් නැති බව පැහැදිලිය. නවීන තාක්ෂණය මගින් නඩත්තුවල කාර්යක්ෂමතාවය, ප්‍රමිතිය වැඩි කල හැකිය. දියුණු සංඥා හා දුම්රිය මාර්ග පද්ධති මගින් දුම්රිය සේවයේ වේගය වැඩි කිරිම මගින් මගීන්ගේ කාලය ඉතිරි කිරීමේ ඇති වැදගත්කම ගැන සංවාදයක් හෝ වර්තමානයේ පැවැතිය යුතුය. වසර අවුරුදු 40 ක් පමණ කාලයක් තිස්සේ සංවාදයක් ලෙස පැවැති විදුලි දුම්රිය පද්ධතිය මේ දිනවල ප්‍රසිද්ධ මාතෘකාවක් බවට පත් වී ඇති අතර එය ක්‍රියාත්මක වුවහෙත් රම්පාල යුගයෙන් පසුව සිදුවන පලමු තාක්ෂණික විප්ලවය වනු ඇත.

රම්පාල මහතාගේ කාලයේ සිදු වූ තවත් වැදගත් කාර්යයක් වනුයේ තම රටේ තාක්ෂණය, තම රටේ උන්නතිය සඳහා යොදා ගැනිමයි. එම කාලය තුල ෂන්ටිං කටයුතු සඳහා සහ නගරාසන්න බඩු ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගන්නා දුම්රිය එන්ජින් යන්ත්‍ර 07 ක්, මාර්ගයේ ධාවනයට හැකි දුම්රිය එන්ජින් යන්ත්‍ර 02 ක්, මැදිරි ආදිය දේශිය තාක්ෂණය යොදා නිර්මාණය කර ඇත. නමුත් එතුමාගේ කාලයෙන් පසුව එම නිර්මාණ ඇණ හිට අදටත් දුම්රිය එන්ජින් යන්ත්‍ර, මැදිරි, අමතර කොටස් ආදිය සියලුම දේ පිටරටින් ගෙන ඒම සිදු වෙමින් පවතී. බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයින් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව බිහිකල අවධියේ ඉන්දියාවේද දුම්රිය පද්ධතියක් බිහි කරන ලදි. නමුත් වර්තමානයේ ඉන්දියාව ඔවුන්ට අවශ්‍ය සියලුම දුම්රිය එන්ජින්, මැදිරි ආදිය ඔවුන් විසින්ම නිපදවන අතර වෙනත් රටවලටද ඒවා විකුණනු ලබයි. අප රටේද මේ සඳහා දැනුම සහිත පුද්ගලයින් හා තාක්ෂණය පවතින අතර ඒ ආකාරයෙන් රටේ සම්පත් රටේ උනන්තිය සඳහා යොදා ගැනීම්ට හැකියාව පවති නම් ශ්‍රී ලංකාවෙන් රටෙන් පිටට යන මුදල් ඉතිරි කිරිමට හැකියාව ඇති බව නොඅනුමානයි.

දත්ත විශ්ලේෂණය මගින් තීරණ ගැනිමද රම්පාල මහතා සිදු කර ඇති අතර ඒ සඳහා අවශ්‍ය දත්ත එක් රැස් කිරීමට ක්‍රමවත් පද්ධතියක් ඇති කර ඇත. අදින් වසර 50 ට පමණ පෙර තොරතුරු තාක්ෂණය නොතිබූ යුගයක මිනිසුන් විසින්ම මෙම දත්ත එක් රැස් කර ඇත. දුම්රිය වල ගමන් කරන ලද මගීන් ප්‍රමාණය, එන්ජින් මැදිරි ගමන් කල දුරවල්, බඩු ප්‍රවාහනයට අදාල තොරතුරු, මුදල් ලැබීම් ආදි සියලුම තොරතුරු ඉතාමත්ව නිරවද්‍ය ලෙස එක් රැස් කර ඇත. මෙම කාලය තුල දුම්රිය හෝ දුම්රිය ස්ථාන අලුතෙන් ආරම්භ කිරිමට පවා ලාභ පාඩු විශ්ලේෂණයක් මත තීරණය විය. උදාහරණයක් ලෙස කීනවල උප දුම්රිය ස්ථාන ආරම්භ කිරිම සඳහා එවකට අගමැතිව සිටි එස්.ඩබ්.ආර්.ඩී.බණ්ඩාරණායක මහතාගේ ඉල්ලීමක්ද ප්‍රතික්ෂේප කර ඇත්තේ එම උප දුම්රිය ස්ථානය ආදායම උපයා ගත නොහැකි බව දත්ත විශ්ලේෂණය මගින් පෙන්වා දීමෙනි. නමුත් පසු කාලයේ දි එම උප දුම්රිය ස්ථානය විවෘත කර ඇත. නමුත් අවාසනාවකට මෙන් වර්තමානයේ දත්ත එක් රැස්විම එතරම් සාර්ථක ලෙසත්, නිරවද්‍ය ලෙසත්, සිදු නොවන අතර දත්ත මත තීරණය ගැනිම සිදු වන්නේ බොහොමයක් අවම වශයෙනි. දත්ත විශ්ලේෂණය කිරීමට හැකියාවක් ඇති නිළධාරින්ගේ හිගයක් ද පවතින අතර මේ පිළිබඳව රම්පාල යුගයේ වාර්ෂික වාර්තාවක් සහ වර්තමාන කාලයේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් එළි දක්වන එම වාර්තාවක් සංසන්දනය කිරීමෙන් මේ පිළිබඳව සංසන්දනාත්මක විශ්ලේෂණයක් සිදුකිරීමට හැකියාවක් ඇත.

දැඩි ලෙස රැකියාවට අදාලව නිතිය ක්‍රියාත්මක කර දෙපාර්තමේන්තුව තුල විනයක් පවත්වාගෙන යමින් එකම අරමුණක් කරා දෙපාර්තමේන්තුව රැගෙන යමින් කටයුතු කළ රම්පාල මහතා වසර 15 ක ඔහුගේ දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී තනතුර මගින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව රටේ තිබෙන සුවිශේෂී ආයතනයක් බවට පත් කරන ලදි. එම වකවානුවල දුම්රිය වේලාවට වඩා ප්‍රමාද වී පැමිණියද, වේලාවට කලින් ගමනාන්තය වෙත පැමිණියද දුම්රිය රියදුරු හට දඬුවම් විදින්නට සිදු විය. වරක් මිනිත්තු 2 ක් කලින් සේවා ස්ථානයෙන් පිටව ගිය සේවකයින් සියල්ලටම චෝදනා පත්‍ර නිකුත් කර ඇත. නමුත් අද තත්වය වෙනස් වී ඇත. බෝහෝ තීරණ සඳහා වෘත්තිය සමිති මගින් සිදු කරන බාධා ද දේශපාලන බලපෑම් ද සමගින් කාර්යාල, කර්මාන්ශාලා, වැඩබිම්වල ආකාර්යක්ෂමතාවය වැඩි වී ඇත.

බී.ඩී. රම්පාල මහතා විසින් ගොඩ නගා ඇති තාක්ෂණය බොහෝමයක් තවමත් දෙපාර්තමේන්තු තුල පවතින අතර, දිනපතා දුම්රිය සේවය භාවිතා කරන රටේ මගී ජනතාවට වර්තමානයේ ලබා ගන්නේ ඔහු විසින් 60 දශකයේ ලබා ගත් තීරණයි. එම තීරණ අදටත් වලංගු වන්නේ ඔහුගේ දුර දක්නා ඥානය සහ තිරසාර පද්ධති පරිවර්තනය කිරිමට ඇති ඔහුගේ සුවිශේෂී හැකියාවයි. තවමත් එතුමාගෙන් පසුව එවැනි හැකියාවක් ඇති පුද්ගලයෙකු බිහි වී නොමැති අතර, වර්තමාන දෙපාර්තමේන්තුව ද ඔහු විසින් පරිවර්තනය කරන ලද පද්ධතිය තුල දුම්රිය සේවය ලබා දේ. වර්තමානයේ ද පවතින පද්ධතිය වෙනස් කල යුතුව ඇත. මගී ජනතාවට ද අවශ්‍ය එයයි. ලෝකය දියුණු වී ඇති යුගයක පාපුවරුවේ එල්ලී පැරුණි අපිරිසිදු මැදිරි තුල දහඩිය දමමින් ගමන් කිරිමට සිදුවීම රටම ලබා ඇති අභාග්‍යකි. වර්තමානයේ දුම්රිය පද්ධතිය පරිවර්තනය කිරීම සඳහා කතිකාවක් පැවැත්වෙන අතර එය තිරසාර ලෙස පවතින පද්ධතියක් ලෙස පරිවර්තනය කිරීමට වර්තමාන දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වග බලා ගත යුතුය.

මෙවැනි විශිෂ්ඨ ඉංජිනේරුවෙකු සිහි කිරීම සඳහා සෑම වසරකම නොවැම්බර් මාසයේ ශ්‍රී ලංකා ඉංජිනේරු ආයතනය විසින් බී.ඩී. රම්පාල සමරු දේශණයක් පවත්වන අතර මේ වසරේ දී එය නොවැම්බර් 16 දින සවස 5.30 ට ශ්‍රී ලංකා ඉංජිනේරු ආයතනයේ විමලසුරේන්ද්‍ර ශාලාවේ පැවැත්වේ. මෙම දේශණය පවත්වනු ලබන්නේ ගමනාගමන හා අභ්‍යන්තර ගුවන් සේවා අමාත්‍යංශ ලේකම් ඉංජිනේරු නිහාල් සෝමවීර මහතා වන අතර එම දේශණය තුලින් අප දුම්රිය සේවාව නැවත වරක් පරිවර්තනයකට සුදානම් බවත් එම පරිවර්තනය සිදු කරන ආකාරයත් ඉදිරිපත් කිරීමට නියමිතයි.