ජීවිතයක අත්දැකීම්

ජයසිරි විජේරත්න

හැඳින්වීම

මගේ පුංචි කාලයේ රසමුසු තැන් අලලා ලියනලද **"මට මතකයි මට මතකයි පුංචි කාලෙ මං"** යන්න තවත් ඔප් නැංවෙන්නේ මා ලොකු මහත්වූ පසු සිදුවූ රසවත් හා නීරස අත්දැකීම්ද, එකතුවූවිට බව මට හැඟුනි. ඒ හැරත් මෙහි සඳහන් බොහෝ කරුණු සමහරුන්ට ආදර්ශයට ගතහැකි බව මගේ හැඟීමයි. ඒ අනුව මගේ පාසැල් ජීවිතයේ අවසන් යුගය සහ ඉන් පසුව සිදුවූ සුවිශේෂී සිද්ධීන් මෙසේ සනිටුහන් කරමි. මෙය ලිවීම ආරම්භ කළේ 2010දී වුවද, අවශ්‍ය සෑමවිටකම එනම් අතීත සිද්ධීන් මතක්වෙන සෑම අවස්ථාවකම එය යාවත්කාලීන කරමින් සිටිමි. හදිසියේ නින්දෙන් අවදිවී එවැන්නක් මතක්වුවහොත් වහාම නැගිට කඩදාසියක් ගෙන එය කෙටියෙන් සඳහන්කර තබමි.

ජයසිරි ටී විජේරත්න
හිඹුටාන
2010 අප්‍රියෙල්

පටුන

පිටු අංකය
5 - පූර්ණ සූර්යග්‍රහනය, ප්‍රථම රිය පැදවීම, හිඹුටාන පාර පළල් කිරීමේ මහා ශ්‍රමදානය
6 - කියුබාවට අතනොතබනු - පෙලපාලිය,
7 - අනූනමයෙන් බේරීම් -1(විදුලි පංකාවේ සරම පටලැවීම), මෝටර් කාර්මික වැඩ පුහුණුව, ජීවිතයක් බේරා ගැණීම-1
8 - තාත්තාගේ සංග්‍රහ, ප්‍රථම සම්මුඛ පරීක්ෂණය, සරසවි අධ්‍යාපනය,
9 - නවක වදය, සරසවියේ පන්ති වර්ජනය, තාත්තා එපා කී දේ
10 - පිහිනීම, පොඩිමැණිකේ පස්සෙන් දිවීම, අපනිවසේ පැවති උපාධි ප්‍රදානෝත්සවය, සරසවියේදී තේ හදා ගැණීම
11 - ස්ථානෝචිත ප්‍රඥාව, කුළුඳුල් ආදරය, තාරකා විද්‍යාව,
12 - තාරකාවිද්‍යාව හෙවත් නක්ෂත්‍රය
13 - ධූමකේතු නිරීක්ෂණය, තරු ඇසුරෙන් දිශාව සොයාගැණීම
14 - සරසවියේ විද්‍යා පීඨයේ ඡායාරූපයේ කොටස් දෙකක්
15 - මයිකා කැබැල්ලක් ඇහිඳ ගැනීම, සරසවියේ නේවාසික පහසුකම්, සරසවියේදී කරනලද ඇට්ටර වැඩ
16 - ලයිට් කැපීම, වතුර ගැලීම, බැගයට ගඩොල් ගල් පිරවීම, අනූනමයෙන් බේරීම්-2(හමුදා සිසු ගැටුම),
17 - බස්රියේ ගතකළ රාත්‍රිය, ප්‍රථම වරට මෝටර්සයිකලයක් පැදීම, අළුත්ම මෝටර් බයිසිකලයක් මිළට ගැනීම, බූලත්කෙළ පහර,
18 - ගුරුවෘත්තියේ රසමුසු තැන්, ස්ටැෆඩ් විද්‍යාලය, සිරිල් ජැන්ස් විද්‍යාලය, නඩුව බැලවීම,
19 - චමත්කාර ශ්‍රී-පාද දර්ශණය, පොරොන්දම් බැලීම, දෙවන වරට ගුරුවෘත්තිය කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලය නොමිළේ
දුරකථන ඇමතුම්,
20 - සිසුන්ට දෙන දඬුවම්, තනියම කරගත් ශල්‍යාකර්මය, රේල් ගේට්ටුව පැය බාගයක් වසා තැබීම, ගල් වැලි රහිත සහල්,
21 - ලයිට් කනුවට නැගීම, ඉඩමක් මිළට ගැණීම සහ නව නිවසක් තැනීම, ළිඳ කැපීම,
22 - මැණික් ගල් සහිත පස් වලින් අත්තිවාරම ගොඩකිරීම, ගුවන් අනතුරක් බලන්නට යාම, නව නිවසේ වහලය සෙවිලි කිරීම,
23 - හිඹුටානට නළජලය ලැබීම, නව නිවස වයරින් කිරීම සහ Emergency light system,
24 - කුළුඳුල් දරු උපත, වගකීම් අනුන්ට පැවරීමේ විපාක, චතුරිකාට කිරිපිටි සොයායාම, චතුරිකා නිදිකරවීම,
25 - නරිබෑනා නාට්‍යය නැරඹීම, චතුරිකා අත පුච්චා ගැනීම, තිලිනි ළදරු පාසැල් යාම,
25 - බෝවෙන රෝගයක් (පැපොල) වැළඳීම, දරුවන්ගේ සෙල්ලම්,
26 - කජු ගහ නිසා පුතා අනූනමයෙන් බේරීම , පුතාට විදුලිසැර වැදීම, නිවස ගොඩනැගීම, ගුවන් ගමන් පාලක තනතුර,
27 - ඇල්ටිමීටරය ගැලවීම, දුම්රියතුලදී නින්ද යාම, දෙකෙන් වැඩිකරන්නත් කැල්කියුලේටරය,
28 - අනතුරකට පත්වූවෙකුට පිහිට වීම, දුරකථන පහසුකම්, නවනිපැයුම්-1, නව නිපැයුම්-2,
29 - ජීවිතයක් බේරා ගැණීම-2, 3, ගිනිගන්නා මෝටර් රථය බේරාගැනීම,
30 - ගිනිගන්නා ගෙයක් නිවීමට උදවු කිරීම, දේව්බාලිකා විදුහල්පතිනියගේ කෘතගුණ සැලකීම,
31 - අනූනමයෙන් බේරීම්-3 (ප්‍රථම රිය අනතුර),
32 - මෝටර් රථ අමතර කොටස් සහන මිළට, ආධුනික ගුවන්විදුලිය,
33 - ඡායා පිටපත්, මා නිපදවූ සම්ප්‍රේශකයේ ඡායාරූප 5ක්,
34 - මා නිපදවූ සම්ප්‍රේශකයේ පරිපථ සටහන,
35 - මෝස් නොදන්නා අයගෙන් මෝස් ඉගෙණීමේ විපාක, පරිගණක තාක්ෂණය,
36 - අනූනමයෙන් බේරීම්-4 (මරණය පෙනි පෙනී බලා සිටීම),
37 - අනතුරුදායක පරීක්ෂණ (විදුලිසැර වැදීම), අනූනමයෙන් බේරීම්-5(මාර්ග අනතුරකින් ගැලවීම), අනූනමයෙන්
බේරීම්-6 (පොළහෙකුගේ කටට අත පෙවීම), අනූනමයෙන් බේරීම්-7
38 - අනූනමයෙන් බේරීම්-8, අනූනමයෙන් බේරීම්-9 (තැඹිලි ගහෙන් වැටීම), අනූනමයෙන් බේරීම-10, අනූනමයෙන් බේරීම-11,
39 - අනූනමයෙන් බේරීම්- 12 (සර්පයෙකුගෙන් ගැලවීම), අනූනමයෙන්බේරීම්-13 , අනුන්ට උදවු කිරීමෙන් උගත් පාඩමක්,
මව්-පිය උපස්ථානය,
40 - මව්-පිය අභාවය, මව්පියන්ගේ ඡායාරූපයක් ,
41 - හිතවතෙකුට නවාතැන් සැලසීම, දෙවෙනි වරට නවාතැන් සැලසීම, අනිසි ලෙස කලබලවීම, ගුවනේදී මිතුරු හමුව,
අතරමග පිහිටවීම්-1,
42 - දඩකොළය, දොරගුලු විවෘත කිරීම, රාජගිරියට පයින් යාම, සම්මා සතිය,
43 - බැංකු ශාඛා කාර්යාලයට විදුලිය ලබාදීම, නයිජීරියා යාමට සූදානම් වීම, නයිජීරියාව බලා පිටත්වීම,
44 - නයිජීරියාවට පිවිසීම, ප්‍රවාහන පද්ධති, නයිජීරියාවේදී වූ රසවත් හා නීරස සිද්ධීන්,
45 - විදුලිය ඇනහිටීම, මේ ලංකාව නෙමෙයි, රිය අනතුර,
46 - අනතුරක් නොවී අනූනමයෙන් බේරීම-14, ගිනි නිවාරකය පිපිරී යාම,
47 - බයිසිකලයකින් ස්පෝක් කම්බියක් කපාගැණීම, අපූරු වේ හුඹස්,
46 - බැවොබැබ් ගස (ඡායාරූප කීපයක්), වැසි-සුළං කුනාටු,
48 - හමටාන් කාළගුණය, තැපැල් කන්තෝරුව, බැංකු සිද්ධි-1, බැංකු සිද්ධි-2, බැංකු සිද්ධි-3,
49 - ඉන්ධන පිරවුම්හල, අතරමග පිහිටවීම්-2, මයිකල් ඇඩම්ස් විසින් අපගේ ජීවිත බේරා ගැනීම,
50 - අතරමග පිහිටවීම්-3, අතරමග පිහිටවීම්-4, අතරමග පිහිටවීම්-5,
51 - අතරමගදී පිහිටවීම්-6 (ගුවන් තොටුපොලේදී), මෝටර්රථ වල විදුලියත් භෞතිකවිද්‍යාවේ උගන්වනවිදුලියමද, සිසිල් නොකළ
සිසිල් බීම, ජල ප්‍රශ්ණයට විසඳුම,
52 - විදුහල්පතිගේ මෝටර් රථයේ, අළුත්වැඩියාව, තිලිනිගේ කුඩා අවදිය, නයිජීරියානුවන්ට ගස්නගින හැටි පෙන්වීම,
53 - ලේගෝස් ගමණ, මෝටර්රථ අළුත්වැඩියාව (Oho my god), අනතුරට ලක්වූ වාහන,

54 - රිය පදවනවිට නින්ද යාම, නයිජීරියාවේ හවුස්වයරින්, විදුලිජනක අළුත්වැඩියාව, වතුර පොම්ප අළුත්වැඩියාව,
55 - පෝල් පෙරේරා මුණගැසීම,   පෝල් පෙරේරාගෙන් ඇතිවූ පළමු ප්‍රශ්ණය,
56 - අනූනමයෙන් බේරීම්-14(කැඩුන පාලම), නයිජීරියාවේදී ආධුනික ගුවන්විදුලිය,
57 - ඔයෙකුන්ලෙ මහතාගෙන් ලද උපකාරය, ආධුනික ගුවන් විදුලිය මගින් කරනලද වැදගත් සන්නිවේදන,
58 - නිරුවත් දසුන් , ජීවිතයේදී ගත් ලොකුම කැමවේල,
59 - නයිජීරියාවේ සිට හදිසියේ ආපසු පැමිණීම
60 - ජයන්තට නිවස භාරදීම,
61 - නයිජීරියාවට ආයුබෝවන්, බරපතල අග-හිඟ කම්, මංගල මුද්ද විකිණීම, නැවත පුරුදු රැකියාවට ඒම, මෝටර් රථයක් මිළට ගැනීම
62 - දෙවැනි වරට බ්‍රේක් නැතිවීම, අතරමගදී ෆෑන් බෙල්ට් එක කැඩීම, ඕල්ටනේටරය මගදී අක්‍රිය වීම,
63 - දූරකථන බිල අඩු කිරීම, ආධුනික ගුවන්විදුලිය මගින් විජ්ජා පෙන්වීම, බාස්උන්නැහැ තේ එකක් බොමුද,
64 - චූටිදුව කාමරයක් තුල සිරවීම, මංකොල්ලකරුවෙකුගෙන් ගැලවීම, අනූනමයෙන් බේරීම්-15 (ළිඳ තුල අනතුරක සේයාව), මෝටර් බයිසිකලය මෝටර් රථයක නොගැටී බේරීම,
65 - දේපල පැවරීම, ගුවන් ගමන් පාලනයේදී ලත් අත්දැකීම්, වාසිදායක මට්ටමක පියාසර කිරීම,
66 - යානය ගමන්කරන මාර්ගය වැරදි බව පෙන්නා දීම, පාකිස්ථානයේ සාක්ෂරතාවය,
65 - පාකිස්ථානයෙදී තේ හදාගැණීම, දේශකයාගේ මෝඩ කථාව,
67 - බැංකොක්හිදී ලජ්ජාවට පත්වීම,
68 - ඇන්ටෙනා කනුව, පරිසරය සුරැකීම, විනෝද චාරිකා,
69 - ජීවිත දෙකක් බේරාගැනීම,
70 - සුනාමි අත්දැකීම්,
71 - මගෙන් ලත් ආදර්ශ-1, මගෙන් ලත් ආදර්ශ-2, ගුවන් ගමන් පාලක තනතුරෙන් ලත් වටිනා අත්දැකීමක් , මෝටර් රථය ගැස් වලට හැරවීම
72 - ප්‍රබලතම කර්ම විපාකය, පාවහන් මාරුවීම,
73 - අතීත ආවර්ජනා, මගේ හඳහන, කුසුම්ගේ අතුරුදහන් වීම, ඉත්තෑව ,
74 - ඉත්තෑවගේ ඡායාරූප දෙකක්
75 - බොර දියේ මාළු බෑම, සොයුරු උපස්ථාන, සුදුඅක්කාගේ අභාවය,
76 - සුදුඅක්කාගේ තරුණවියේ ඡායාරූපයක්,
77 - අපගේ සමූහ ඡායාරූපයක්, අප පවුලේ දෙවැනි අභාවය,
75 - අනූනමයෙන් බේරීම - 16 (හොරෙක් ගෙතුලට පැමිණීම),
78 - අනූනමයෙන් බේරීම් - 17 (ස්ප්‍රයිට් හා තිනර්), අනූනමයෙන් බේරීම් - 18, අනූනමයෙන් බේරුනේ ඇයි?, අනූනමයෙන් නොබේරීම,
79 - ඝන වන පියසක අතරමං වීම
82 - කැතීටරයක භාවිතය, වැරදීම් සහ අමතකවීම්, මාගේ අවසානය පිළිබඳ අනාවැකිය,
83 - මා කොකළ වරදක් නිසා සිදුවූ වැරදීම
85 - අනූනමයයි දශම නමයයි නමයෙන් බේරීම, පාවහන් මාරුවීම,
86 - පියානන් පිළිබඳ මගේ මතකය, තාත්තාගේ සහ අම්මාගේ ප්‍රතිපත්ති, අම්මාගේ මිටිහාල් මුට්ටිය, තාත්තාගේ පාසැල් යාම,
87 -අපේ වත්තේ වෘක්ෂ ලතා, සතුන්,
88 - ණය දීමෙන් මිතුරාත් මුදලුත් නැති වේ, Free Energy,
89 - මගේ හැකියාවන්,
86 - සපත්තු කුඩ අළුත්වැඩියාව, ඔරුපැදීම, පුටුවිවීම, වඩුවැඩ, යකඩවැඩ, බයිසිකල් අළුත්වැඩියාව, ඔරලෝසු අළුත් වැඩියාව,
90 - මොටර් කාර්මික වැඩ, විදුලි කාර්මික වැඩ, නිවාස වයරින්, රේඩියෝ අළුත්වැඩියාව,
91 - ඉලෙක්ට්‍රොනික් වැඩ, වතුර පොම්ප අළුත්වැඩියාව, විදුලිජනක අළුත්වැඩියාව, යතුරුතහඩු ඉබ්බ් අළුත් වැඩියාව, යතුරු නැතිව විවෘත කිරීම, මෝටර් රථවල දොරවල්විවෘතකිරීම, සූපශාස්ත්‍රය , ප්‍රථම උපන් දින සාදය,
92 - අපතේ යන ජලය සඳහා කැපූ වල, බර වැඩ, (ඡායාරූප දෙකක්)
93 - වැසිකිලියේ දොර, අත්හැරීමේ ප්‍රතිපත්තිය,
94 - අල්ලාගැණීමේ ප්‍රතිපත්තිය , දෘශ්ටි විශේෂඥයින්ට සිදුවූ වැරදි,
95 - ජීවිතයේ මුල්වරට මෝටර්රථයේ බල්ලෙක් හැපීම (First warning), විදුලිය වංචාකිරීම, මට හමුවූ බොරුකරයෝ ,
98 - ලොකුම බොරුකාරයා-අන්තර්ජාලය,
99 - GPS උපකරණ, වයසට ගියත් තවමත් ඉගෙන ගන්නව, මානසික රෝගීන්

පූර්ණ සූර්යග්‍රහණය

මා කුඩා කළ සිදුවූ පූර්ණ සූර්යග්‍රහණය කිසිදිනක අමතක නොවන සිදුවීමකි. (අන්තර්ජාලයේ දැක්වෙන පරිදි 1955 ජුනි 20වැනිදා උදේ 8.12) කෙළින්ම හිරු දෙස නොබලන ලෙස අවවාද කළ තාත්තා, වතුර බේසමක් මිදුලේ සූදානම් කර තැබූ අතර, පහන් දැල්ලෙන් කළු කරනලද වීදුරු කැබැල්ලක්ද සූදානම් කර තිබුනි. නමුත් අහස වලාකුළු වලින් පිරී තිබුන බැවින් දකින්න ලැබුනේ අඳුර පමණි. උදේ අටට පමණ අමාවක රාත්‍රියක් මෙන් ඝන අන්ධකාරය මිනිත්තු කීපයක් පැවතුනි. කුරුල්ලන් බොහෝ කලබල වූහ.

එය සිදුවන ආකාරය මිදුලේ කෝට්ටුවකින් රූපසටහනක් ඇඳ පැහැදිලි කරදුන් තාත්තා අපගේ ජීවිත කාලයතුල නැවත එවැන්නක් දැකගත නොහැකි බවත් ප්‍රකාශ කරන ලදී.

එදා (1955) සිට අද (2024) දක්වා අර්ධ සූර්යග්‍රහන දහයක් පමණ මා දැක ඇති අතර ඒ හැම එකක්ම අවම වයෙන් මිනිත්තු කීපයක් පැවති අතර උපරිම වශයෙන් පැයක් පමණ බව මට මතකය. එක් අවස්ථාවක අමතක නොවන අත්දැකීමක් විය. එදින සූර්යග්‍රහනයක් පවතින බව මා දැනසිටියේ නැත. මා පාරේ පයින් යනවිට ගස්වල සෙවනැලි අඩහඳවල් රාශියක ආකාරයෙන් පවතින බව අහම්බෙන් දුටු බැවින් අර්ධ සූර්යග්‍රහනයක් පවතින බව මට අවබෝධ විය.

ප්‍රථම රිය පැදවීම

මා ප්‍රථමයෙන්ම රිය පැදවීම ඉගෙනගත්තේ ලීලාරත්න අයියාගේ ෆෝඩ් ඇන්ග්ලියා (අංක EY-4550) මෝටර් රථයෙනි. මට උගන්වන ලද්දේ ලීලාරත්න අයියා වුවද, ප්‍රථම වරට මා එය පැදවූයේ 1965 ජනවාරි 16 වැනි සෙනසුරාදා තනිවම බව අද දක්වා කිසිවෙක් නොදන්නා රහසකි. එනම් ගෙදර කවුරුත් නැති එදින මිදුලෙහි අඩි පනහක් පමණ ඉදිරියට හා පිටුපසට පැදවූයෙමි. පසුව මිදුලෙහි ඇති ටයර් සලකුණු මකා දැමීම සඳහා ඉදල ගෙන මිදුල අතුගෑවෙමි. මා බස්රියකින් හෝ වෙනත් වාහනයකින් යන සෑම විටකම, බ්‍රේක්, ක්ලච්, ඇක්සලරේටර සහ සුක්කානම හසුරුවන ආකාරයත්, රියැදුරාගේ සංඥා, මාර්ග සංඥා සහ මාර්ග නීති පිළිබඳවත් මනා ලෙස නිරීක්ෂණය කරමින්, හොඳ අවබෝධයක් ලබාගෙන සිටි බැවින් අවශ්‍යව තිබුනේ පළපුරුද්ද පමණි. පසුදිනක ලීලාරත්න අයියා සහ එඩ්අයියා සමග එම රථයෙන්ම ගමණක් යන අතරතුර කොළඹ නිදහස් චතුරස්‍රයේ තණ පිට්ටනියේ රිය පැදවීමට අවස්ථාවක් ලදිමි. එවිට දෙවැනි ගියරයට මාරුකළවිට එඩ් අයියා මෙසේ කීය. ''පොඩිමල්ලිට උගන්වන්න දෙයක් නෑ දැන් කෙළින්ම පාරට දාන්න පුළුවන්''. නමුත් එදින පාරට නොදැම්මේ එල්-බෝඩ් දෙකක් නොතිබූ නිසාය.

හිඹුටාන පාර පළල් කිරීමේ මහා ශ්‍රමදානය

අප කුඩාකල හිඹුටාන පාර අඩි 10ක් (මීටර 3ක්) පමණ පළලැති ගුරු පාරක් විය. මොටර් රථයක් ගමන්කළේ ඉතාම කලාතුරකිනි. වර්ග සැතපුම් තුනක් පමණැති මුළු හිඹුටාන ගමටම තිබුනේ මෝටර්රථ හයක් පමණි. එනම් විජේසිංහ මහත්මය, දිසානායක රාළහමි (ගම්මුලාදෑනි), නිකොලොස් බාස් උන්නැහැ (ගුණසේකර), පොඩිමහත්තය (ආරච්චි මහත්තයගෙ පුතා), සීනිබාස් උන්නැහැ (බී.ඩී.පෙරේරා) සහ ලීලාරත්න අයියා යන අයයි.

අපේ තාත්තගෙ (ඩබ්ලිව්.ඩබ්ලිව්.පෙරේරා ඉස්කෝලෙ මහත්තය හෙවත් සුදම්මාස්ටර්) මූලිකත්වයෙන් බස් ගමනාගමනයට සුදුසු ලෙස පාර පළල් කිරීම සඳහා ශ්‍රමදානයක් ඇරඹින. (1964 අගභාගයේදී) එහි මූලික අදියර ලෙස, පාරට අවශ්‍ය ප්‍රමාණයට සුදුසු ඉඩම් කොටසක් වෙන්කරදෙන බවට පොරොන්දුවන ලියවිල්ලකට, පාර අයිනේ පිහිටි සෑම ඉඩමකම හිමිකරුවන්ගේ කැමැත්ත සහිතව අත්සන් ලබාගන්නා ලදී. එය තාත්තා විසින්ම කරන ලද්දේ, හැමෝම ඔහු සමග හිතවත් බැවිනි. ශ්‍රමදානය සෑම ඉරිදාවකම උදේ සිට හවස්වනතුරුම පැවතුනි. ගමේ තරුණයන් සියල්ලෝම වාගේ ඊට සහභාගිවිය. මමද සියල්ල අවසන්වනතුරු සෑම ඉරිදාවකම ඊට සහභාගී වුනෙමි. සති කීපයකට පසු නිකොලොස් බාස්උන්නැහැ විසින් තම බැකෝ යන්ත්‍රයක් සහ එහි ක්‍රියාකරුද, සෑම ඉරිදාවකම නොමිළයේ සපයන ලදී. දිවා ආහාරය අපේ ගෙදර සහ සීනිබාස්උන්නැහැගෙ ගෙදර

පිළියෙල කළ අතර, ඒ සඳහා වූ වියදම් පියවා ගැණීම සඳහා, ඉහත නම් සඳහන් හයදෙනාගෙන් රුපියල් සියය බැගින් එකතු කරගන්නා ලදී. (මොරගහ හන්දියේ මැනේජර උන්නැහැද සහභාගී වූ බව මට යන්තමින් මතකය).

පාර පළල් කිරීමට විරුද්ධවූ තිදෙනෙක් විය. පළමුවැන්නා (බතලහේනෙ සයිමොන් මහත්තය) ඉහතකී ලියවිල්ලට අත්සන් කළේ නැත. තාත්තාගේ උපදෙස් මත ලීලාරත්න අයියා විසින් එම ඉඩම මිළට ගන්නාලදී. දැන් සුදුඅක්කා සහ ලීලාරත්න අයියා ඇතුළු පවුලේ සැම වෙසෙන්නේ එම ඉඩමේ ඉදිකරනලද නිවසෙහිය. අනෙක් දෙදෙනා නම් හිඹුටාන පටුමගට නුදුරින් සිටි ජෝන් අයියා සහ මොරගහ හන්දියේ ඇසයියා (ඇසං අයිය) යන අයයි. ඔවුන් කැමැත්තදී අත්සන්කර තිබුනද, පාර පළල් කරන අවස්ථාවේ ඊට විරුද්ධ විය. ජෝන් අයියා තම දෙල් ගහ කැපීමට ඉඩනොදුනි. එවිට හිඹුටානේ විසූ, **යකෙකුටවත් බයනැති සීනිබාස්උන්නැහැ** පොරවගෙන උස්සනවිටම, ජෝන් අයියා ගහමුලට කකුල තැබීය. නමුත් පොරෝපහර පමා නොවිය. පොරව කකුලේ වදින්න මොහොතකට පෙර කකුල ඉවතට ගත්තේය. එදෙස බලාසිටි අප හැමෝම සිතුවේ කකුල දෙකට වෙන්වනු ඇත යනුයි. දෙවන සහ තෙවන පහරවල්ද එලෙසම විය. ඉන්පසු ඔහු එතැනින් ඉවත්විය. ඇසයියා විරුද්ධත්වය පළ කලත් ඉන් පලක් නොවිය. මොරගහහන්දියට එම නම වැටුනේ එහි තිබූ හොඳින් එල දරන මොරගහ නිසාය. පාර පළල් කිරීම සඳහා එම මොරගහ කපාදමන්නට සිදුවිය.

මාස කීපයකදී අංගොඩ සිට මුල්ලේරියාව රෝහල දක්වා පාර පළල් කළ අතර, පසුව කොලොන්නාව පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී ඩී.එස්.සමරසිංහ මහතාගේ මූලිකත්වයෙන්, රජය මගින් තාරදමා, මාර්ග අංක 164 හිඹුටාන-පුරහල බස් සේවය අරඹන ලදී. **1965 පෙබරවාරි 7 වන ඉරුදින** සුභ මොහොතින් ඇරඹූ මංගල ගමනේදී නාමපුවරුව, හිඹුටාන ලෙස නොව **"වුක්කිතොට-පුරහල"** ලෙස සඳහන්ව තිබුනි. වුක්කිතොට යනු අප නිවසට නුදුරින් ඇති පිංළිඳ අසළ ප්‍රදේශයයි. සම්පූර්ණ ගාස්තුව ශත 30 ක්විය. බස්රිය හිඹුටානෙන් පිටත්වන වේලාව සහිත කාලසටහන එහි ප්‍රදර්ශණය කර තිබුනේ මෙසේය:- 05:55, 07:21, 08:41, 10:13, 11:53, 13:19, 14:45, 16:11, 17:51, 19:17, 20:43, 22:07. එක් ගමන් වාරයක් සඳහා මිනිත්තු 38 ක් වෙන්කර තිබුනි.

එකල ලංකාවේ ලංගම බස් පමණක් ධාවනයවූ අතර එම සේවය, ඉතා විශිෂ්ට ආකාරයෙන් කාලසටහනට අනුව, නීතිගරුකව, ක්‍රියාත්මක විය. බස් පමණක් නොව සියළුම රියැදුරන්ද, පදිකයින්ද, මාර්ග නීති අකුරටම පිළිපදින ලද යුගයකි. බස්රිය තුල හිටගෙන යායුත්තේ අට දෙනෙක් පමණි. කීප දෙනෙක් වැඩිපුර හිටගෙන සිටිනු දක්නට ලැබෙන්නේ කලාතුරකිනි. ඉදිරියෙන් එන බස්රියක ප්‍රධාන ලාම්පුව මොහොතකට පමණක් දැල්වුවහොත්, ඉන් අදහස් කරන්නේ ඉදිරියෙහි පොලිස් පරීක්ෂකවරුන් සිටින බවය. එවැනි අවස්ථාවල, **"හිටගෙන ඉන්න අය දෙන්න ඉන්න සීට් වල වාඩිවෙන්න"** යනුවෙන් කොන්දොස්තර හඬ නගා කියයි. මගීන්ද, සැමවිටකම ඊට අවනත වේ. උදේ 6 සිට රාත්‍රි 9 දක්වා බස්රථ නවත්වන්නේ, බස් නැවතුමේ පමණි. මගීන් බසයට නගින්නේ පිටුපස දොරටුවෙන් පමණි. ඇතුලට යාමට පෙර, එහි සිටින කොන්දොස්තරට මුදල් ගෙවා ටිකට්පත ලබාගත යුතුය. බැසියයුත්තේ ඉදිරි දොරටුවෙන් පමණි. බහින්නට අවශ්‍ය නම් සීනුව එක්වරක් පමණක් නාද කලයුතුය. පිටත්වීම සඳහා කොන්දොස්තර විසින් සීනුව දෙවරක් නාද කරන අතර, ඉදිරි නැවතුම්පොලෙහි නොනවත්වා ධාවනය කිරීම සඳහා තුන්වරක් නාද කරයි. ටිකට් නොමැතිව ගොස් අසුවුවහොත් ගමන්ගාස්තුව මෙන් දෙගුණයක් සහ රුපියල් විස්සක දඩමුදලක් ගෙවිය යුතුය. **1977 දී නැවත පෞද්ගලික බස් ධාවනය ආරම්භවීමත් සමගම ඉහතකී නීතිගරුකබව සහ හැදියාවන් සියල්ල අතුරුදහන්විය.**

"කියුබාවට අත නොතබනු" පෙළපාලිය

මගේ පාසැල් ජීවිතයේ අවසාන කාලයේ, එනම් වර්ෂ 1962 හෝ 63 දී පමණ වාමාංශික දේශපාලන පක්ෂ වලින් සංවිධානය කරනලද **"කියුබාවට අතනොතබනු"**නමැති පෙළපාලියකට අපේ පන්තියේ සිසුන් ගණනාවක්ම සහභාගිවූ බැවින් මමද හවුල් වූයෙමි. මා දේශපාලන ක්‍රියාවකට සම්බන්ධවූ එකම එක අවස්ථාව එය පමණක් විය. අඩු වශයෙන් මැතිවරන රැස්වීමක් බලන්නවත්

ගොස් නැත. මට මතක හැටියට එහි පෙරමුනේ ආචාර්ය ඇන්.ඇම්.පෙරේරා සහ ආචාර්ය කොල්වින් ආර් දසිල්වා යන මහත්වරු සිටියහ. ගාළු මුවදොර හෝටලය අසලදී පොලිසියෙන් පහරදෙමින් පෙළපාලිය විසිරුවා හරින ලදී. අප සීසීකඩ දුවන්නට වූයෙන් මගේ පාසැල් පොත් මිටිය බිම වැටුනි. මම "ගෝල්ෆේස් කෝට්" ගොඩනැගිල්ල වෙත ගොස් නතරවී ආපසු බලනවිට, මාර්ගය ජනශූන්‍ය බවත්, මීටර 100-150 ක් පමණ දුර සිට බිම වැටී ඇති දේවල් පොලීසියෙන් එකතුකරන බවත් දුටුවෙමි. මගේ පොත්ටික ඔවුන් අතට පත්වුවහොත් මාවත් අහුවෙයි නේදැයි සිතූ මම පොත්ටික වැටුන තැන පිරික්සමින් හෙමින් සීරුවේ ගොස්, එය දුටු වහාම පාරේ අනිත් පැත්තට දුවගොස් පොත් සියල්ල අහුලාගෙන ගෝල්ෆේස් හෝටලය දෙසට දිව්වෙමි. එහි සිටි විතාන සහ චන්ද්‍රසේනද හමුවිය.

අනූනමයෙන් බේරීම - 1

විදුලි පංකාවෙහි සරම පටලැවීම

වර්ෂ 1965-70 කාලයේදි ඉතා හොඳ තත්වයේ ඇති අශ්වබල බාගයේ විදුලි මෝටරයක් මිළට ගතිමි. (සිදුදමුල්ලෙ රූපසේන අයියගෙන් රු 550 කට) එය නොයෙක් වැඩට භාවිතකළ අතර, විශ්කම්භය අඩි 2½ ක් වූ පංකාවක් සවිකර, ගොයම් කපන කාලයේදී වී හුළං කිරීම සඳහාද භාවිත කළෙමි. දිනක් එම කාර්යයෙහි නිරතවෙමින් සිටියදී, සුළු වැරදීමකින් මා ඇඳගෙන සිටි සරම පංකාවට හසුවී එහි එතෙමින් මාවත් ඇදීගිය නමුත් සැනෙකින් විලායකය (fuse) පිච්චී මෝටරය නතරවිය. සරම ඉරීයාම හැර කිසිදු අනතුරක් සිදුනොවිය. විලායකයක් නොතිබුනි නම් බරපතල අනතුරක් සිදුවන්නට ඉඩ තිබුනි. එය ලබාගන්නා විදුලි ධාරාව මැනබලා ඇම්පියර් 2.5 ක් බව දැන ඇම්පියර් 3 ක විලායකයක් කල්ඇතිවම සවිකර තිබුනි.

මෝටර් කාර්මික වැඩ පුහුණුව

මා අපොස උසස්පෙළ විභාගයට පෙනීසිටි පසු දිනක් ලීලාරත්න අයියාගේ මෝටර්රථයේ යම් අළුත්වැඩියාවක් සඳහා ඔහු සමග මහරගම රෝහණ ගරාජයට ගියෙමි. එහිදී මට කදිම අදහසක් පහළවිය. එනම් විභාග ප්‍රතිඵල ලැබෙනතුරු මාස තුනක කාලය එම ගරාජයේ වැඩ කළහොත් එය මට බොහෝ ඵලදායී වනබවය. ලීලාරත්න අයියා විසින් රෝහන බාස්උන්නැහැටද ඒ බව පවසා ඔහුගේ අනුමැතිය ලබාගති. ඒ බව අම්මට සහ තාත්තටද පවසා, ඇරැව්වල පුංචිඅම්මාගේ නිවසේ නතරවී, ගරාජයේ වැඩට ගියෙමි. ප්‍රථම වරට එහි වැඩට ගියේ 1965 ජූලි 21 වැනි බදාදාය. බොහෝ විදුලි කාර්මික වැඩ එහි සිටි කාර්මිකයින්ටත් වඩා හොඳින් මා විසින් කරදෙන ලදී. දිනක් සියළු කොටස් වෙන්කර තිබූ ගියර් පෙට්ටියක්, මා විසින් සවිකරනු දුටු රෝහණ බාස්උන්නැහැට විශාල සතුටක් ඇතිවිය. මා එහිදී කිසිම වැටුපක් නොගෙන මාස තුනක් වැඩ කළෙමි. දිනක් (1965 සැප්. 16 වැනි බ්‍රහස්පතින්දා) මා මොටර් රථයක් යට රිංගා වැඩක් කරන අතර එහි පැමිණි ලීලාරත්න අයියා මට පුවත්පතක් පෙන්වීය. එහි තිබුනේ විශ්වවිද්‍යාලයට තෝරාගත් සිසුන්ගේ නාම ලේඛනයයි. එහි මගේ නමද ඇතුලත්ව තිබුනි.

බොහෝ අවස්ථාවල කුමක් හෝ උපකරණයක ඇනයක්, මුරිච්චියක් ගලවන විට මට රෝහණ බාස්උන්නැහැව සිහියට නැගෙයි. එයට හේතුව මා ඉතා අගය කරමින් පිළිපදින ඔහුගේ අවවාදයයි. එනම් හැකි සෑම අවස්ථාවකම ගලවනලද ඇන-මුරිච්චි වෙනත් භාජනවල දමන්නේ නැතිව, ගලවපු ස්ථානයේම තාවකාලිකව අමුනා තැබිය යුතු බවය.

ජීවිතයක් බේරාගැනීම-1

දිනක් (1965-70 කාලයේ) මා අංගොඩදී බස්රියක පාපුවරුවේ පහළම පඩියෙහි සිටිනවිට මට ඉහළ පඩියෙහි සිටි කෙනෙක් (මැදිවියේ පිරිමි කෙනෙක්) මගේ ඇඟට බරවූ බැවින් ඔහු වැටෙන්න යනබව අවබෝධ කරගත් මා සැනෙකින් ඔහුව අල්ලාගතිමි. බස්රියද සැලකියයුතු වේගයකින් ධාවනය විය. මා කෑගසමින් "මෙයා වැටෙන්න යනව, ඇතුලට ගන්න අසණීපයක් වගෙයි" යයි කීවිට අනෙක්

මගීන්ද සහායවී ඇතුලට ගන්නාලදී. ඔහුට මීමැස්මොරය වැනි අසණීපයක් වැළඳී තිබුනි. මා එහි නොසිටින්න එය ඔහුගේ අවසානයවනු නියතය. (මා කුඩා කල, ගලාගෙන එන ගංවතුරේ කම්බිවැටක පටලැවී සිටි එළදෙනෙකුගේ ජීවිතය බේරාගත් ආකාරය "මටමතකයි මටමතකයි පුංචි කාලෙ මං" යන්නෙහි සඳහන්ව ඇත.)

තාත්තාගේ සංග්‍රහ

නිවසට පැමිණෙන ඕනෑම කෙනෙකුට සුළුවෙන් හෝ සංග්‍රහ කිරීම තාත්තාගේ ප්‍රතිපත්තියකි. දිනක් (1960 දී පමණ) පිරිමි ළමුන් තිදෙනෙක් අපේ වත්තෙහි කුරුම්බ බොමින් සිටින අතර, තාත්තාද ඔවුන් සමග කථාබහක නියැලෙමින් සිටින බව දුටු මම ඒ බව නංගීට කීවෙමි. ජනේලයෙන් එය නරඹමින් ඇය කීවේ "මුං මේ මාව හොයාගෙන ඇවිත් තියන්නෙ." දිනක් අතරමගදී හමුවූ ඔවුන් නංගිගේ තැපැල් හැඳුනුම්පත ගත් නමුත් ආපසු නුදුන් බව කීවාය. ඇය මේ ගැන පැවසුවේ මා සමග පමණි.

පසුව තාත්තා කීවේ, ඔවුන්ගේ හිතවතෙක් අතුරුදන්වී ඇති බවත් හිඹුටානේ අංක 320 නිවසෙහි (අපගේ නිවස අංක 319 වේ) සිටින බවට ආරංචිවීම නිසා සොයාගෙන පැමිණ ඇති බවය. අංක 320 නිවස ගරාවැටී ඇති බවද, තාත්තා ඔවුන්ට පෙන්වා ඇත. තාත්තා විසින්ම ඔවුන්ට කුරුම්බ කඩා බීමට දී ඇත. පසු දිනක හැඳුනුම්පත නංගීට ආපසු දී ඇත.

ප්‍රථම සම්මුඛ පරීක්ෂණය

මා අපොස උසස්පෙළ විභාගයට පෙනී සිටි පසු වෙනත් මිතුරන් රැකියාවන්ට ඉල්ලුම් කරන නිසා මමද ඛනිජතෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ රැකියාවකට ඉල්ලුම් කළෙමි. එහි සම්මුඛ පරීක්ෂණයේදී මා පිළිබඳ විස්තර අසා සිටි නිලධාරියෙක් කියාසිටියේ ඔබව මේ තනතුරට පහසුවෙන්ම තෝරාගත හැකි වුවත් එසේ කිරීම ඔබට කරන අපරාධයක් බවය. රැකියාවන් කිරීම අමතක කර විශ්වවිද්‍යාලයට ගොස් උසස් අධ්‍යාපනයට යොමුවන ලෙස අවවාද කළේය.

සරසවි අධ්‍යාපනය

1964 දී අපොස (උ.පෙ) විභාගයෙන් විශයයන් තුනකින් සමත්වූ මා පේරාදෙණිය විශ්වවිද්‍යාලයේ විද්‍යා පීඨයේ භෞතික විද්‍යා අංශයට තේරුනි. නමුත් මාගේ බලාපොරොත්තුව වූයේ ඉංජිනේරු පීඨයට ඇතුලත්ව ඉලෙක්ට්‍රොනික විද්‍යාව හැදෑරීමය. රසායනවිද්‍යාව අසමත් වීම නිසා එම බලාපොරොත්තුව සුන්විය. විදුහලේදී රසායනවිද්‍යාව සඳහා හොඳ ගුරුවරයෙක් නොලැබීම ඊට එක් හේතුවක් විය.

1965 ඔක්තෝබරයේ සරසවියට ඇතුලත්වූ මා ප්‍රථම වසරේ පරීක්ෂණයෙන් (GSQ) රසායනවිද්‍යාව සඳහා ඌන සාමාර්ථයක් ලදිමි. ගණිතය සහ භෞතික ඉතාමත් ප්‍රියජනක විෂයයන් වුවත්, රසායන විද්‍යාවෙහි කටපාඩම් කිරීමට ඇති අකමැත්ත නිසාදෝ දෙවන වසරත් එලෙසම ගෙවුනි. 1968 දී අවසාන උපාධි පරීක්ෂණය, ශුද්ධ ගණිතය, ව්‍යවහාරික ගණිතය සහ භෞතික විද්‍යාව යන විශයයන් තුනෙන්ම ඉතා උසස් ලෙස සමත් වූ නමුත්, එවරද GSQ රසායනවිද්‍යාව අසමත්වීම නිසා අවසාන විභාගයේ ප්‍රතිඵල අවලංගු විය. මහාචාර්ය කුලතිලක මහතා මා අමතා කීවේ, අවසාන විභාගය සඳහා මට දෙවන පන්තියේ උසස් සාමාර්ථයකට හිමිකම් තිබූ බවය. ඊළඟ වසරේ (1969) නැවත අවසාන පරීක්ෂණයට පෙනීසිටියයුතු වුවත් එසේ නොකර GSQ රසායන විද්‍යාවට පමණක් පෙනී සිටියේ කෙසේ හෝ මෙවර සමත් වෙනවාය යන ස්ථිර අධිෂ්ඨානයෙන් යුතුවය. එය සඵල වූයෙන් ඊළඟ වසරේ (1970) අවසාන පරීක්ෂණයෙන් සමත්ව උපාධිය ලබාගතිමි.

පේරාදෙණියට යාම නිසා මා දෙයාකාරයකින් දෛවයේ සරදමට ලක්විය. ඉහත කරුණ පළමුවැන්න වන අතර දෙවැන්න විවාහයයි. මාදෙස සැමවිටම වපර ඇසින් නොබලන බිරිඳක් හමු වූයේ නම් අද මා සාර්ථක ජීවිතයක් ගතකරනු නොඅනුමානයි. විවාහය නිසා මගේ ජීවිතය අවුරුදු හතලිහකින් ආපස්සට ගියා කීවොත් එය අතිශයෝක්තියක් නොවේ. පෙර කර්මයක් නිසාදෝ එයත් එසේ සිදුවිය; අටලෝදහම එයයි. පැමිණිදුක් පැණිරසයි කියමින් සියල්ලටම මුහුණ දුනිමි.

නවක වදය

සරසවියට ඇතුළු වී දෙසතියක් ගතවනතුරු නවක වදයට ලක්වීම අනිවාර්යය වේ. නමුත් අද මෙන් දේශපාලනයට සම්බන්ධවූ ශිෂ්‍ය සංවිධාන වලට සම්බන්ධ අමානුෂික ක්‍රියා කිසිවක් එකල සිදු නොවිය. ඒ සඳහා යම් ප්‍රතිපත්ති මාලාවක් ක්‍රියාත්මකවිය. ඒවා නම්,

1. නවක වදය ක්‍රියාත්මක වන්නේ සරසවිට ඇතුළුවී මුල් සති දෙකතුල පමණි.
2. සෑම ක්‍රියාවක්ම හුදු විනෝදාවාශ්වාදය සඳහා පමණක් සිදුවිය යුතුය.
3. මානසික හෝ ශාරීරික පීඩා නොවිය යුතුය.
4. කිසිම අයුරකින් නවක සිසුවකුගේ සිරුරට අත නොතැබිය යුතුය.
5. නවක සිසුන්ට පවා සියළුම ශිෂ්‍ය අයිතිවාසිකම් සහ වරප්‍රසාද හිමිවේ.

මට වරක් විජේවර්ධන ශාලාවේදී රාත්‍රී භෝජනයේදී වාඩිවෙන බංකුව මතට නැග කවියක් ගායනා කිරීමට සිදුවිය. තවත් වරක් වරෙක මා සමග කතාවට වැටුන ජ්‍යේෂ්ඨ සිසුවෙක් මගේ හැකියාවන් අවබෝධ කරගෙන, හඬ නොපැහැදිලිව තිබූ ඔහුගේ රේඩියෝව අළුත් වැඩියා කරදුන්නොත් මා නවකවදයෙන් නිදහස් කරන බව කී බැවින් මම එය ඉටු කළෙමි.

සරසවියේ පන්තිවර්ජන

මා පේරාදෙණිය විශ්වවිද්‍යාලයට ඇතුලත්වූ වසරේම එහි ප්‍රධාන ශිෂ්‍ය සංගමය මගින් පන්ති වර්ජනයක් සංවිධානය කරනලදී. 1965 දෙසැම්බර් 7 වැනිදා ආරම්භකළ අතර 11වැනි සෙනසුරාදා විද්‍යා පීඨයේ බිම වාඩිවී සිටි සිසුන් විසුරුවාහැරීම සඳහා පොලිසිය විසින් කඳුළුගෑස් දමන ලදී. නායකයින්ගේ උපදෙස් අනුව තෙත ලේන්සුවකින් මුහුණ වසාගෙන සිටි බැවින් කඳුළුගෑස් වලින් එතරම් අපහසුවක් නොවිය. තවදුරටත් උපදෙස් දෙමින් ශිෂ්‍ය සංගම් නායක, ෂන්මුගරත්නම් (පසු කලෙක ඔහු මහනුවර පොලිස් ස්ථානාධිපති පදවිය හෙබවිය) කියාසිටියේ පොලිසිය කුමන ක්‍රියාමාර්ගයක් ගත්තත් නැගිටින්න එහෙම එපා යනුවෙනි. එය ඇසූ මම මගේ රූම්මේට්-ජිනදාසට මෙසේ කීවෙමි. ''මූට පිස්සුද කොහෙද බං අපි කැම්පස් ආවෙ පොලිසිනේ ගුටිකන්න නෙමෙයි ඉගෙන ගන්නයි'' බිම වාඩිවී සිටි අපට බැටන් ප්‍රහාරයක් එල්ල කරනලදී. බොහෝ සිසුන්ගේ ඔළුවලට බැටන් පහර වදින හඬ ළඟ-ළඟ ඇසෙත්ම, මම ජිනදාස අමතා ''නැගිටල දුවමු'' යයි කීවත් ඔහු ඊට අවනත නොවූයෙන් ඔහුට තුවාල සිදුවිය. මම වහා නැගිට දුවගොස්, අඩි හයක් පමණ උසැති කම්බි වැටෙන් පැන්නවිට මා දුටුවේ, මා සිටින්නේ කෘෂිකර්ම දෙපාර්තමේන්තුවේ ගරාජයේ වහලය මත බවය. වහලය දිගේ ගොස් ඉන් බිමට පැන විජේවර්ධන ශාලාවේ මගේ කාමරයට ගියෙමි. සිසුන් විශාල සංඛ්‍යාවක් රෝහල් ගත කෙරින. සරසවිය තාවකාලිකව වසා දැමූ බැවින් පසුවදා ගෙදර ආවෙමි.

මේබව ආරංචිවූ අම්මා, තාත්ත අමතා **''හුඟක් ළමයින්ට තුවාල වෙලාලු, පොඩිපුතාට කොහොමද කියල බලන්න ගියොත් හොඳයි නේද?''**යයි කියාඇත. එවිට තාත්තා මෙසේ කියා ඇත. **<u>''පොඩිපුතා ගැන බයවෙන්න එපා. එයා කොහෙ ගියත් ඔළුව බේරගෙන එනහැටි දන්නව''</u>**

පේරාදෙනි යනවිට තාත්තා මට එක් අවවාදයක් දෙනලදී. එනම් ''කිසිම විටකවත් මහවැලි ගඟට බහින්න එපා'' යන්නයි. එම අවවාදය මම අකුරටම පිළිපැද්දෙමි. මට පිහිනන්න පුළුවන් බව දන්නා වුවත්, මහවැලි ගඟ කෙරෙහි විශ්වාසය තැබිය නොහැකි බව ඔහු පවසන ලදී.

තාත්තා එපා කී දේ

තාත්තා කිසිම විටක ''එපා'' කියන්නේ නැත. කුඩා කල මා ගහකට නගිනවිට, ''නැග්ගට කමක් නෑ පරිස්සමින් හොඳට අල්ලගෙන නැගපන්'' යයි කියයි. ගං වතුරේ පිහිනන විට එපා කියන්නේ නැතිව ගොඩට වී බලා සිටියි. තාත්තාට ඉතා හොඳින් පිහිනිය හැකිය. බොහෝ දුරක් දිය යටින්ද කිමිදිය හැකිය. මට මතක හැටියට මගේ ජීවිත කාලයතුල මට එපා කීවේ එකම එක අවස්ථාවක පමණි. ඒ, පේරාදෙණිය විශ්වවිද්‍යාලයට යනවිට මට දුන් එකම අවවාදයයි. එනම් ,

"මහවැලි ගඟට එහෙම බහින්න එපා! මහවැලි ගඟ ගැන කිසිම විශ්වාසයක් තියන්න බැහැ" යනුයි. මම එය අකුරටම පිළිපැද්දෙමි.

පිහිනීම

ජයතිලක ශාලාවට උඩහින් ඇති පාර අයිනේ ස්වභාවික ජලාශයක් තිබුනි. දිනක් හෝ දෙකක් මිතුරන් කීපදෙනෙක් සමග ගොස් එහි පීනුවෙමි. එකල පිහිනුම් තටාකයක් තිබුනේ නැත.

පොඩිමැණිකේ පස්සෙන දිවීම

මා පේරාදෙණිය විශ්වවිද්‍යාලයේ පළමු වසරේ නිවාඩුවක් අවසානයේ සරසවියට යාම සඳහා කොටුව දුම්රියපොලට ගියේ, උදෑසන 6:35 ට පිටත්වන පොඩිමැණිකේ සීඝ්‍රගාමී දුම්රියෙන් යාම සඳහාය. මිනිත්තු දෙකතුනක් පමාවී ඇති බැවින් වහා ටිකට් කවුන්ටරයට දුවගොස් ප්‍රවේශ පත්‍රයක් ලබාගතිමි. ප්‍රවේශපත්‍රය දෙනගමන් ඔහු කීවේ, "කෝච්චිය දැන් පිටත්වුනා 9:30 නුවර කෝච්චියෙ යන්න" යනුවෙනි. වහාම ගේට්ටුවෙන් ඇතුළුවන විටම එහි සිටි ටිකට් පරීක්ෂක මහතා කීවේ, "කෝච්චිය අරෙහෙ යනව ඕකෙ යන්නබෑ" යනුවෙනි. ඒ වනවිටත් වේදිකාවේ මැද හරිය පසුකර යන දුම්රිය දුටු මම, ඒ කිසිවක් ගණන් නොගෙන, එක්අතකින් සූට්කේස් එකත් රැගෙන දුවන්නට වූයෙමි. මම ඒ කිසිවකින් අධෛර්යමත් නොවී කෙසේ හෝ කෝච්චියට නගිනවාමයි යන ස්ථිර අදිශ්ඨානයෙන් යුතුව දුවගොස් වේදිකාවේ කෙළවරට අඩි 10 ක් 15 ක් තිබියදී ගාඩ්පෙට්ටියේ එල්ලී සූට් කේස්එක ඇතුලෙන් තබා එයට ගොඩවුනෙමි. පසුව එයතුලින් ගොස් යාබද මැදිරියට ඇතුල්වනවිට දුටු දර්ශණයෙන් මා තුෂ්ණීම්භූතවිය. පෙනෙනතෙක් මානයේ ඉදිරියෙන් ඇති මැදිරි ගණනාවකම දෙපැත්තේම සිටින මගීන් සියල්ලෝම මා දෙස පුදුමයෙන් බලාසිටි දර්ශනය තවමත් මැවී පෙනේ. මා කළේ කොතරම් අවදානම් ක්‍රියාවක්දැයි සිහිවූයේ එවිටය. ලජ්ජාව නිසාම ළඟම ඇති අසුනක වාඩි වුනෙමි.

අප නිවසේ පැවැත්වූ උපාධි ප්‍රදානෝත්සවය

මා සරසවියේ සිටි කාලයේ හිතමිතුරු ජෝජ් පෙරේරා විසින් ඔහුගේ උපාධි සහතිකය පේරාදෙණියේ සිට ගෙනඒම මට භාරදුන් බැවින් එය ගෙදර ගෙනාවෙමි. එවන් වටිනා සහතිකයක් නිකම්ම භාරදීම සුදුසු නැතැයි පැවසූ නංගි උපාධි ප්‍රදානෝත්සවයක් සංවිධානය කරනලදී. ඒ සඳහා මගේ මිතුරන්වන රන්සිපාල, උපාලි, විතාන සහ නෙවිල්, නංගිගේ යෙහෙළියන් වන මල්ලිකා, සුභද්‍රා සහ තවත් අයද පැමිණ සිටි අතර ඒ බව නොකියා ජෝජ් සහ වික්ටර්ටද සහතිකය භාරගැණීමට එනලෙස දන්වා තිබුනි. ජෝජ් සහ වික්ටර් පැමිණෙනවිට අපේ වත්ත කෙළවර ඉදිකඩුල්ල ලඟ සිටි අප සියළුදෙනාම ඔහුව හරසරින් පිළිගෙන පෙරහැරකින් ගෙදරට කැඳවාගෙන ආවෙමු. ජෝජ් බලාපොරොත්තු නොවූ අවස්ථාවක මා පුටුවක් උඩට නැග සහතිකය ප්‍රදානය කරන අතරතුර පොඩිඅක්කාගේ කළු සායක් උපාධිලෝගුව ලෙස පළඳවන ලදී. සියළුදෙනාටම දිවා භෝජනය අම්මා පිළියෙල කරන ලදී.

සරසවියේදී තේ හදාගැනීම

සරසවියේ පළමු වසරේදී දිනක් පාරේ යනවිට කැඩීබිඳීගිය විදුලි බවුත් එකක් (soldering iron) අහුලා ගතිමි. කාමරයට ගෙනගොස් පරීක්ෂා කළවිට, එහි රත්වන කොටස (element) හොඳින් ක්‍රියාකරනබව අවබෝධවිය. එම එලිමන්ට් එක ගලවාගෙන, ඉවතදැමූ දන්තාලේප ටියුබ් එකක් හොඳින් පිරිසිදු කර එයතුල සවිකලෙමි. (එකල දන්තාලේප ටියුබ් සාදා තිබුනේ තුනී ඇළුමිනියම් තහඩුවකිනි.) එමගින් වතුර නටවා දිනපතාම රාත්‍රියේ සහ උදේ පාන්දර තේ

හදාගෙන බිවුවෙමු. පළමු වසරේ මා සමග එකම කාමරයේ සිටි ගුණසේකර සහ ජිනදාසද සමග මෙසේ තේ බිවුවෙමු. සරසවි දිවිය පුරාම එය හොඳින් පාවිච්චිකළ අතර තවමත් සිහිවටනයක් ලෙස ඇත.

ස්ථානෝචිත ප්‍රඥාව

විශ්ව විද්‍යාලයේ අවසාන වසරේ උපාධි පරීක්ෂණයේ භෞතික විද්‍යාව ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණය සඳහා මට නියමිත වූ එක් පරීක්ෂණයක් වූයේ වීදුරු වල තාපසන්නායනතාව නිර්ණය කිරීමයි. ඒ සඳහා සකස්කළ උපකරණයේ වීදුරු නළයක ඇතුල් පැත්තෙන උණු ජලයත් පිට පැත්තෙන් ඇල් ජලයත් යැවිය යුතුය. උපකරණ සියල්ල සුදුසු පරිදි අටවා ජලය රත්වීමට තබා, රූපසටහන ඇඳ, අවශ්‍ය කරුණු ලියන අතර වරින්වර උණු ජලයේ උෂ්ණත්වය නිරීක්ෂණය කරනවිට, වරෙක උෂ්ණත්වමාණයේ රසදිය කඳ එහි මුදුනටම ගොස් ඇති බව දුටු මා වහා ක්‍රියාත්මක විය. තව තත්පර 10 ක් තුල උෂ්ණත්වමානය පුපුරායන බව සැනෙකින් අවබෝධකරගත් මා වහාම බන්සන් දාහකය ඉවත්කර, රත්වීම සඳහා ඇල් ජලය ඇතුල්වන සීඝ්‍රතාව වැඩි කරමින් උෂ්ණත්වමාණය දෙසටම නෙත් යොමාගෙන සිටියෙමි. උෂ්ණත්වමාන පාඨාංකය ක්‍රමයෙන් අඩුවූ බැවින් සිදුවන්නටගිය හානිය වැලකුනි.

කුළුඳුල් ආදරය

පේරාදෙණිය සරසවියේ අවසාන වසරේ පළමු වාරයේ ගාන්ධර්ව සංගමය මගින් සංවිධානය කරනලද ලෝකාන්ත චාරිකාවට මමද සහභාගි වූයෙමි. 1967 නොවැම්බර් 9 වැනි දින පාන්දරින්ම බස්රථ කීපයකින් පේරාදෙනියෙන් පිටත්වූ අප ලෝකාන්තයට පිවිසෙන මහමග අවසන්වූ තැනට යනවිට දහවල්වී තිබුනි. සංවිධායකයින් දිවා ආහාර පාර්සල් සහිත පෙට්ටිය පිටතට ගෙන, තුරුසෙවනෙහි තැබූ අතර, කවුරු කවුරුත් පෝලිමක් සෑදී, එක එක රැගෙන තණ බිස්සෙහි වාඩිවී ආහාර ගන්නා ලදී. මා සාමාන්‍යයෙන් පෝලිම්වල සිටීමට අකමැති බැවින් සුපුරුදු පරිදි කලබලකාරයින්ට ඉඩදී, අවට සිරි නරඹමින් සිට, පෝලිමේ අවසානයට එක්වූයෙමි. මා ඉදිරියෙන් සිටියේ ගැහැනු ළමයෙකි. ඇ මාදෙස බලා "හානේ ඔයා ගත්තෙ නැද්ද, මේ අන්තිම එකනෙ මං ගත්තෙ, කමක් නෑ අපි මේක බෙදාගෙන කමු" යයි කීවාය. මා ප්‍රශ්ණ ජාලයකට මැදිවිය.

මේ ළමය දැක්කෙත් අදමයි....

ගෑණුළමයෙක් සමග එකට කන්නත් ලැජ්ජයි...

අඬගහන හින්ද නොගිහිනුත් බෑ....

ඕන කෙහෙල්මලක් වෙච්චාවෙ කියා සිතමින් අප දෙදෙනාද පැත්තකින් වාඩිවී හවුලේ එක බත්පත අනුභව කරන්නට වීමු.

අනෙක් මිතුරන්ගේ විහිළු-තහළු වටින් ගොඩින් ඇහෙන්නට විය.

පොඩිබණ්ඩා කෑගසමින් "මං කිව්වෙ නැද්ද විජෙයට කුසුම්ව නම් ගැලපෙනව කියල" යනුවෙන් කීවිටයි මට මතක් වුනේ පොඩිබණ්ඩ ඊයෙ රෑ කිව්වෙ මෙයා ගැන වෙන්න ඇති නේද කියල.

ලෝකාන්ත කඳු මුදුනට තවත් කිලෝමීටර කීපයක් යායුතු අතර අප දෙදෙන එක්ව නොයෙකුත් දේ කතාකරමින් ගිය විඩා නොදැනෙන ඒ ගමණ කිසිදාක අමතක නොවන්නකි. කඳුමුදුනේ ඇති ඒ සුන්දර පරිසරය සහිත තැනිතලාවේ කෙළවරට ගියවිට පෙනෙන මනස්කාන්ත දර්ශනය ගුවන් යානාවක සිට පහත බලන දසුනක් සිහිගන්වයි. කොතරම් අසිරිමත් දසුනක් වුවද එම පාතාලය ළඟට යාමට ඇති බිය සැක තුරන් කරමින් මම ඇගේ අත හොඳින් අල්ලා ගතිමි. ජීවිතයේ ප්‍රථම වරට ආදරයෙන් යුතුව, තරුණ ගැහැණු ළමයෙකුගේ අතින් අල්ලා සිටීම ගැන මට, මා ගැනම පුදුම සිතුනි. එවන් මිහිරක් මා එතෙක් විඳ නොතිබින.

අමතක නොවන වටිනා බත්පතින් පසු අද දක්වාම අප දෙදෙනා හවුලේ දුක-සැප බෙදාගතිමු. කෙසේ වෙතත් මේ හමුවීම අහම්බයක් නොව පෙර භවයන් ගණනාවක සිටම සිදුවන්නක් බව මට හැඟුනි. එසේ සිතීමට හේතු කීපයක් ඇත.

1. පොඩිබන්ඩා පෙරදින රාත්‍රියේ කී කතාව ("අර කෙට්ටු කෙල්ල කුසුම් නම් විජෙයට හොඳයි")

2. බස්රියේ තවත් ගැහැණු ළමයි රාශියක් සිටියත් ඒ එක්කෙනෙක් දෙසවත් විශේෂයෙන් නොබැලූ මගේ නෙතට-නෙත මොහොතකට ගැටුනේ ඇය වෙතය.
3. ගම්පොළදී බසය ටික වේලාවකට නතරකළ අවස්ථාවේ, මා බැසගොස් ආපසු ගොඩවනවිට ඇය මගෙන් "තියනවද? " යයි ඇසීය. මා "මොනවාද" යයි ඇසූවිට "සපත්තු කඩයක්...ආ මං හිතුවෙ ඔයාල සපත්තු කඩයක් හොයන්න ගියා කියල, මගෙ සෙරෙප්පුව කැඩුනනෙ " පසුව ඇයත් සමග සපත්තු කඩයක් සොයාගෙන ගියෙමි.
4. අද (2022) මට දැනෙන්නේ එය සුහද හමුවක් නොව, වෛරී ලෙස මගෙන් පලිගැනීමට පැමිණෙන හමුවීමක් බවය. සමහරවිට මාගේ යම්කිසි පාපක්‍රියාවක් හේතුකොටගෙන පෙර සසරේ යම් දිනක වෛරයක් ආරම්භ වන්නට ඇත. එසේ වී නම් මා විසින්ම එය ගෙවා අවසන් කළයුතුව ඇත. සංසාර ගමණේ හැටි ඔහොම තමයි යන්න මා අවබෝධ කරගෙන සිටින නිසා වසර පනස් පහක් පසුවන මේ මොහොතේත් හවුලේ දුක-සැප බෙදා ගන්නෙමු.

කෙසේ වෙතත් ඇයට වැළඳුන මානසික රෝගය (සපත් නිරෝශය- morebig jelosy) හේතුකොටගෙන මා වසර හතලිහකටත් වැඩි කාලයක් ගතකළේ මානසික පීඩනයකට යටත්වය. 2019 දී පමණ එය අවසන් වූයේ මෙලෙසින්ය:-

දිනක් මා ළඟට පැමිණි ඇය "විජේ තේ එකක් හැදුව බොන්න" යයි කී විට මට ඉබේම ඇගේ මුහුණ දෙසට දෙනෙත් යොමුවිය. එලෙස මුහුණ දැක්කේද, අවුරුද්දකට පමණ පසුවය. මොකද්ද මේ වෙච්ච අරුමෙ, අවුරුදු හතලිස් ගණනක් තුල මෙවැන්නක් සිදුවී නැත. නමුත් එදින සිට අද (2023) දක්වා වූ සිවුවසරක කාලය අප ඉතා ආදරයෙන් කල් ගෙවන්නෙමු. අපගේ කර්මවිපාකය ගෙවා අවසන් වී ඇත යන්න ඉතා පැහැදිලිය.

<u>තාරකා විද්‍යාව හෙවත් නක්ෂත්‍රය (Astronomy)</u>

තාරකා විද්‍යාවද මාගේ එක් විනෝදාංශයකි. තරු සිතියම් සහ අහස නිරීක්ෂණය කරමින් තරු සහ තරු පන්ති හඳුනා ගැනීම, ග්‍රහ ලෝක හඳුනාගැනීම සහ කෘත්‍රිම චන්ද්‍රිකා නිරීක්ෂණය සහ ධූමකේතු (වල්ගා තරු) නිරීක්ෂණයද විනෝදයක් ගෙන දෙයි.

මා ප්‍රථම වරට කෘත්‍රිම චන්ද්‍රිකාවක් නිරීක්ෂණය කළේ අහම්බෙනි. 1967 දී පමණ දිනක් සවස් කාලයේ මගේ පෙම්වතිය වන කුසුම් සමග කාලය ගතකර සන්ධ්‍යාවේ හතට පෙර ඇගේ නිවහන වූ සංඝමිත්තා ශාලාවට යායුතු බැවින්, එහි ගොස් ආපසු ඒම සඳහා ඒ අසල පිහිටි බස් නැවතුම්පොලෙහි වූ මාර ගහ යට සිටියදී, මහවලසා තරු පන්තියේ සෘජුකෝණාස්‍රායක ශීර්ෂ හතරක් මෙන් පෙනෙන රූපයේ මැද තරුවක් දුටු මා එවැන්නක් එතැන තිබිය නොහැකි බැවින් සුළු වේලාවක් එදෙස බලා සිටියෙමි. එවිට එය ගමන්කරන බව නිරීක්ෂණය කළ මම, එය කෘත්‍රිම චන්ද්‍රිකාවක් බව නිගමණය කළෙමි. එය මා දුටු ප්‍රථම චන්ද්‍රිකාව විය. තවත් දිනක සන්ධ්‍යා කාලයේ නිවසේ සිටියදී කරුණාසේන (ඇස්.පී.විජේසිංහ) කෑ ගසමින් "පොඩිමාමෙ තරුවක් යනවා" යයි කීවේය. එය නිරිත සිට උතුරට, ක්ෂිතිජයට අංශක 40 ක් පමණ ඉහළින් ගමන්කළ බව මගේ දිනපොතේ සටහන්කර ඇත. එය තරුවක් නොව කෘත්‍රිම චන්ද්‍රිකාවක් බව ඔහුට පැහැදිලි කරදුනිමි. එකල කෘත්‍රිම චන්ද්‍රිකා දැන් මෙන් සුලභ නොවන බැවින් දැකගත හැක්කේ කලාතුරකිනි. අද කාලයේ නම්, සැන්දෑවේ කෘත්‍රිම චන්ද්‍රිකා විසිපහක් පමණ දැකගතහැකිය.

ප්‍රථම වරට පැහැදිලි තරු සිතියමක් ලබාගත හැකි වූයේ පේරාදෙණිය විශ්වවිද්‍යාලයේදී මා හිතමිතුරු සරණපාලගෙනි. එය අතින් අඳින ලද්දකි. මමද එය ඇඳ ගතිමි. පසු කලෙක කොළඹ බ්‍රිටිෂ් කවුන්සිල් පුස්තකාලයේ පොතකින් ඉතා උසස් තත්වයේ තරු සිතියම් රාශියක ඡායා පිටපත් ලබාගතිමි. අහස පැහැදිලි බොහෝ දිනවල රාත්‍රියේ විජේවර්ධන ශාලාවේ වතුර ටැන්කිය උඩට නැග අප දෙදෙන අහස නිරීක්ෂණය කරමින් තරු හඳුනාගන්නට පුරුදුව සිටියෙමු. ප්‍රථම වරට ධූම කේතුවක් දුටුවේ එහිදීය. එය "ඉකෙයා-සෙකී" ධූමකේතුවයි.

ධූමකේතු නිරීක්ෂණය

මා මේ දක්වා ධූමකේතු හයක් පමණ නිරීක්ෂණරය කර ඇත. පළමුවැන්න 1966 දී දුටු ඉහත සඳහන් "ඉකෙයා-සෙකී" ධූමකේතුවයි. එය අහසේ 40^0 පමණ ප්‍රදේශයක විහිදී පැවතුනි. දෙවැන්න 1973 දී නිරීක්ෂණය කරන ලද "කොහුටෙක්" ධූමකේතුවයි. තුන්වැන්න 1986 දී නිරීක්ෂණය කරන ලද "හැලීගේ" ධූමකේතුවයි. එය පියවි ඇසට පෙනුනේ ඉතා දුර්වල ලෙසටය. මා නිරීක්ෂණය කළේ දෙනෙතිය (Binocular) භාවිතයෙනි. එය 1986 අප්‍රියෙල් 12 සිට දින ගණනාවක්ම නිරීක්ෂණය කරමින් තරු සිතයමක ලකුණුකර, මා විසින් සාදන ලද පරිගනක ක්‍රමලේඛය මගින් ලබාගත් දත්ත සමග සසඳා බැලුවෙමි. තාත්තා ජීවත්ව සිටියදී කී කතාවක් මගේ මතකයට එයි. ඔහු කුඩා කළ හැලීගේ ධූමකේතුව ඉතා දීප්තිමත්ව දිස් වූ බවත් අහසින් අඩක් පමණ ආවරනය වූ බවත් පවසන ලදී. නැවත ඔහුට එය දකින්නට නොලැබෙන අතර අපට දැකිය හැකි බවත් වැඩිදුරටත් ප්‍රකාශ කරන ලදී.

හතරවැන්න වූයේ 1990 මැයි මාසයේ දිස්වූ "ඔස්ටින්" ධූමකේතුවයි. එය 1990 පෙබරවාරි 18 සිට ජූනි 28 දක්වා වරින් වර නිරීක්ෂණය කළේ දෙනෙතිය භාවිතයෙනි.

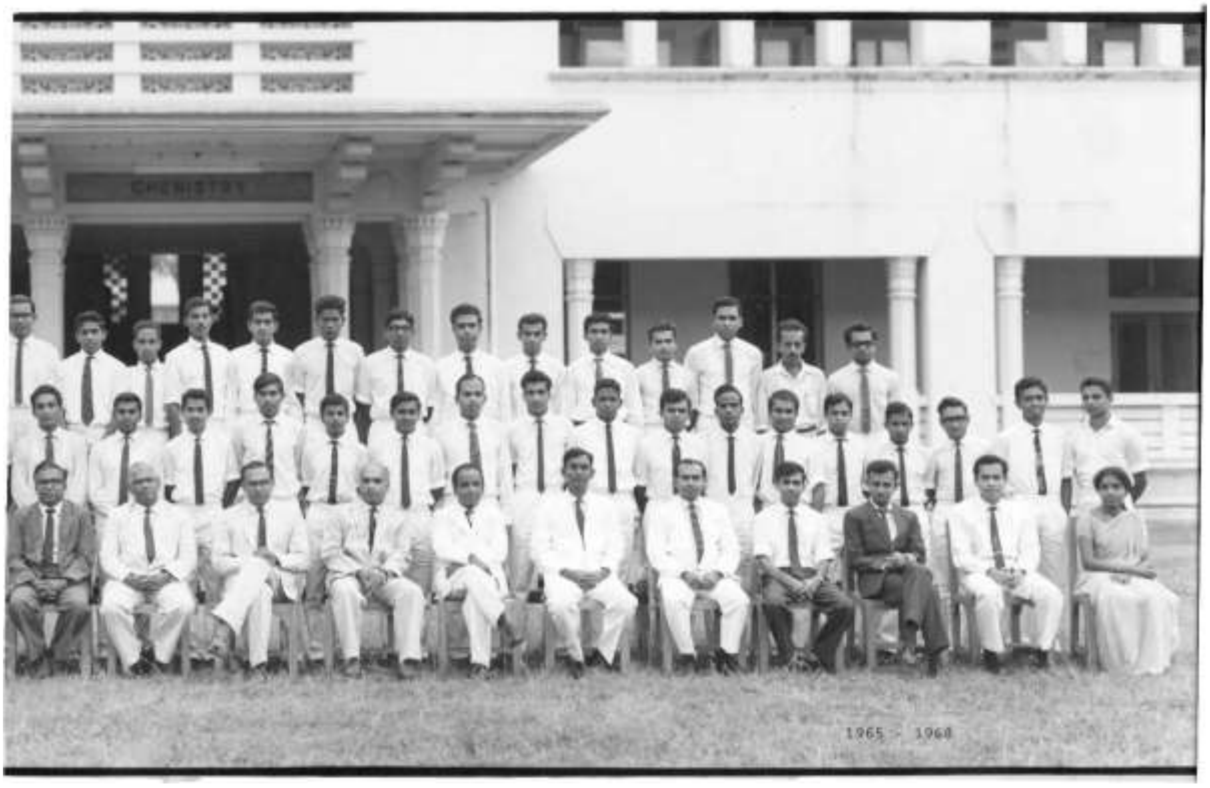
පස්වැන්න වූයේ 1990 සැප්තැම්බරයේ දිස් වූ "ලෙවී" ධූමකේතුවයි. එය සැප්තැම්බර් 29 සහ ඔක්තෝබර් 1වැනිදා පමණක් නිරීක්ෂණය කරන ලද බව මා සටහන් කරගෙන ඇත. 1993 මාර්තුවේදී එය පිපිරී ගිය බවට ප්‍රවෘත්තියක් විය.

හයවැන්න වූයේ 1997 දී නිරීක්ෂණය කරනලද "හේල්බොප්" ධූමකේතුවයි. එය 1997 අප්‍රියෙල් මාසයේ දින ගණනාවක් මා නිරීක්ෂණය කර ඇත.

තරු ඇසුරෙන් දිශාව සොයා ගැනීම

මා නයිජීරියාවේ සිටි කාලයේ දිනක් සුවාරිස් මහතා සමග දුර ගමනක් යනවිට රාත්‍රි කාලයේ එක්තරා සතරමංසන්ධියකදී යායුතු මග පිළිබඳව සැක පහලවූයෙන් මාර්ග සිතියම බැලීමට සිදුවිය. නමුත් නිවැරදි දිශාව සොයාගැනීමට මාලිමාවක් නොතිබුනි. මාර්ග වල නාමපුවරු කිසිවක් නැත. රෑ බෝවී ඇති අතර අහස පැහැදිලි විය. තරු පන්ති කීපයක් හඳුනාගත් මම නිවැරදි උතුර හඳුනාගෙන හරිමග පෙන්වා දුනිමි.

විද්‍යා පීඨයේ ඡායාරූපයක්



ඉහත ඡායාරූපයෙන් දැක්වෙන්නේ පේරාදෙණිය විශ්වවිද්‍යාලයේ විද්‍යා පීඨයේ ආචාර්යා මණ්ඩලයෙන් අඩක් සහ 1965-68 කාලයේ අධ්‍යාපනය ලැබූ සිසුන් කන්ඩායමෙන් අඩකි. මෙහි පසුපස පේලියේ, වමේ සිට දහවැන්නා හෙවත් දකුණේ සිට පස්වැන්නා ලෙස සිටින්නේ මම වෙමි. මෙම ඡායාරූපයේ ඉතිරි අර්ධය (වම්පස අර්ධය) පහත පිටුවේ දැක්වේ. මෙහි ශිෂ්‍යාවන් කිසිවෙක් දක්නට නැත. මට මතක හැටියට විද්‍යා අංශයේ ශිෂ්‍යාවන් තුන්දෙනෙක් හෝ හතරදෙනෙක් පමණ සිටියහ. ඉහත ඡායාරූපයේ පිටුපස පේලියේ දකුණේ සිට දෙවන්නා, ගණිත අංශයේ සේවය කරනලද, සුළු සේවකයෙක් වූ බණ්ඩා මහතාය. පිටුපසින් පෙනෙන්නේ විද්‍යාපීඨ දෙමහල් ගොඩනැගිල්ලයි.

එම ඡායාරූපයේ අනෙක් අර්ධය ඉහත දැක්වේ. එහි වාඩිවී සිටින්නේ ආචාර්ය මණ්ඩලයයි. වමේ සිට දෙවැන්නා මහාචාර්ය සමරනායක මහතාය. හතරවැන්නා ආචාර්යා ඔස්මන්ඩ් ජයරත්න

මහතායි (භෞතික විද්‍යා), පස්වැන්නා ආචාර්යා ඩයස් මහතාය (රසායන විද්‍යා), අටවැන්නා මහාචාර්යා කුලතික මහතාය (ගණිතය).

මයිකා කැබැල්ලක් ඇහිඳ ගැනීම

මයිකා හෙවත් තලාතුම්නිරන් පිළිබඳ 2023 දී පලවූ whats-app පණිවිඩයක ගැබ් වූ කථාවක් කියවනවිට මගේ මතකය වසර 56 ක පමණ අතීතයට ගියා. එකල එනම් 1967 දී මම පේරාදෙණිය සරසවියේ අධ්‍යාපනය ලබන අවදියේ, ජයතිලක ශාලාවට සහ අරුනාචලම් ශාලාවට ඉහලින් ඇති කඳුකර පාර අයිනේ මගේ භාර්යාව වූ, එදා පෙම්වතිය සමග බිම වාඩිවී සිටින විට අවට බිමෙහි කුඩා මයිකා කැබලි දිලිසෙමින් තිබුනි. තරමක් ලොකු ග්‍රෑම් 100ක් පමණ වූ මයිකා කැබැල්ලක් හමුවූ අතර එය රැගෙන ආවෙමි. නොයෙක් ඉලෙක්ට්‍රොනික් වැඩ සඳහා භාවිත කළ අතර ඉන් කොටසක් තවමත් මා ළඟ ඇත. මයිකා යනු ඉතාමත් සුවිශේෂී ගුණයෙන් යුතු ද්‍රව්‍යයකි. ඉතාමත් හොඳ විද්‍යුත් පරිවාරකයක් වන අතරම හොඳ තාප සන්නායකයකි. මෙම සුවිශේෂී ගුණයෙන් හෙබි ද්‍රව්‍යයක් ඇත්තේ ඉතාමත් කලාතුරකිනි. මහනුවර, පේරාදෙණි ප්‍රදේශයේ මයිකා සුලභව පවතිනබව මගේ විශ්වාසයයි.

සරසවියේ නේවාසික පහසුකම්

මා පේරාදෙණිය සරසවියට අතුලත් වූයේ 1965 ඔක්තෝබරයේදීය. පළමු වසර සහ අවසාන වසර යන දෙකෙහිම මා විසුවේ විජේවර්ධන ශාලාවේය. පළමු වසරේදී මා සිටියේ කාමර අංක 303 හිය. අවසාන වසරේ අංක 279 කාමරයේය. එකල අපට තුන් වේලම ඉතා හොඳින් ආහාර ලැබුනි. ඒ සඳහා සාධාරන මුදලක් අය කරන ලදී මට මතක විධියට එක් වාරයක් (මාස තුනක්) සඳහා රුපියල් දෙසියපනහක පමණ මුදලක් අයකරන ලදී. ආහාර ගැණීමේ සීනුව නාද කළවිට අප සියල්ලෝම නියමිත ශාලාවට (dining hall) යායුතුය. එකල මා අහාර ගත්තේ ඉතා සෙමින්ය. සියල්ලෝම ආහාර ගෙන පිටව ගිය පසු අවසානය තෙක් ගතකලේ මා සහ ජයවීර පමණි. නමුත් දැන් මට ඒ සඳහා ගතවන්නේ මිනිත්තු දහයකටත් අඩු කාලයකි.

දෙවන වසර සඳහා මා තෝරාගත්තේ උඩ පේරාදෙණියෙහි prospecthill bungalor යන නිවසයි. එය තරමක් ලොකු නිවසකි. එහි සිසුන් දහයක් පමණ නවාතැන් ගෙන සිටියහ. එය ඉතා උස් භූමියක පිහිටා තිබ්න.

සරසවියේදී කරනලද ඇට්ටර වැඩ

සාමාන්‍යයෙන් සමාජයේ නරක යයි සම්මත වැඩ කිසිවක් නොකලත්, සමහර අවස්ථාවල යම් යම් හිතුවක්කාර වැඩ හුදු විනෝදය තකා, මා විසින් කර ඇත. ඒ කිසිම හේතුවක් නිසා නොව ඇට්ටරකම නැතිනම් වයසේ වැරැද්ද බවයි මට නම් දැන් හිතෙන්නෙ. පේරාදෙණිය සරසවියේ පළමුවසරේ විජේවර්ධන ශාලාවේ වෙසෙන කාලයේ කරන ලද එවැනි නොමනා ක්‍රියා තුනක් මගේ මතකයට එයි.

ලයිට් කැපීම

දිනක් මා සමග එකම කාමරයේ වෙසෙන ගුණසේකරට කථාකර "රෑ කෑම වෙලාවෙදි ලයිට් කපමුද" යයි මම කීවෙමි. ඒ අනුව මම මහත තඹ කම්බි කැබැල්ලක් කොහු මිටක ගැටගසා සියල්ලෝම කාමර වලින් ගිය පසු ඩිස්ට්‍රිබියුෂන් බෝඩ් එකට ඇතුල්වෙන වයර් දෙක ලුහුවත් (short) කළෙමි. සැනෙකින් මුළු විජේවර්ධන ශාලාවම අඳුරු වූයෙන් සේවකයින් ඉටිපන්දම් 100 ක් පමණ දල්වා කෑම මේස මත තැබීමට සෑහෙන වේලාවක් ගතවිය. විදුලිය නැවත ලැබුනේ පැයකට පමණ පසුවය. ඒ අතරතුර සමහරු අතට ගත් වෑංජන් වීසි කිරීම නිසා බොහෝ දෙනෙක් හොදි වලින් නෑවුනි. එය කෙසේ වූයේද යන්න හෙලිවූයේ නැත.

වතුර ගැලීම

මෙයද ගුණසේකරගේ යෝජනාවක් අනුව අප දෙදෙනා විසින් කරනලද්දකි. සියල්ලෝම රෑ කෑමට ගිය පසු අප විසූ තෙමහල් ගොඩනැගිල්ලේ (4th Wing) උඩම තට්ටුවේ නාන කාමර සහ වැසිකිලි පද්ධතියේ ඇති සියළුම වතුර කරාම විවෘත කර වතුර බැසීමට ඇති ස්ථාන සියල්ල කඩදාසි වලින් වැසුවෙමු. මිනිත්තු 10ක් පමණ ගතවූ පසු නැවත කරාම සියල්ල වසා දමා ආවරනය කරනලද කඩදාසි කැබලිද ඉවත් කර අපිත් කෑමට ගියෙමු. සෑම තට්ටුවකම කොරිඩෝව සහ සමහර කාමර වලට පවා වතුර යාම නිසා බොහෝ අපහසුතාවයට පත්විය. සිදුවූයේ කුමක්ද යන්න කිසිවෙකුටත් සිතාගැණීමට නොහැකිවිය.

<u>බෑගයට ගඩොල් ගල් පිරවීම</u>

වාර අවසානයේ අප සියල්ලෝම නිවෙස් බලා යාමට සූදානම් වීමු. ගෙදර ගෙනයායුතු සියල්ල සූට් කේස් එක තුලට දමා එය කාමරයතුල තිබියදී අප කෑමට ගියෙමු. ආපසුපැමිණි මම සූට් කේස් එක එසවූවිට බර වැඩි බව හැඟුන බැවින් එය විවෘතකර බැලුවෙමි. එහි ගඩොල් ගල් දෙකක් තිබෙනු දුටු මම, එය ගුණසේකරගේ වැඩක් බැවින් වහාම ඒවා ඔහුගේ සූට්කේස් එක තුලට දැමුවෙමි. මෙවැනි වැඩ කාට නොකීවත් නංගීට සහ පුංචි අක්කට පමණක් කියමින් අප විනෝද වීමු.

<u>අනූනමයෙන් බේරීම - 2</u>

<u>හමුදා-සිසු ගැටුම</u>

1969 පෙබරවාරි 2 වැනිදා උදේ මා ගෙදර සිට පේරාදෙණියට ගියේ එදින විජේවර්ධන ශාලාවේ නවාතැන් ගෙන පසුදින කුසුම්ව හමුවීම සඳහාය. ගලහ හන්දියේ සිට විජේවර්ධන ශාලාවට සාමාන්‍යයෙන් පයින් යන මා කිසිම හේතුවක් නැතිව, පේරාදෙණිය-ගලහ හන්දියේ බස් නැවතුම්පොලෙහි නතරවිය. එහි සිටියේ එක් මැදිවියේ කාන්තාවක් පමණි. ඇය කීප වරක්ම මා දෙස ඉතා ඕනෑකමින්ම බලනබව දුටු මම ඇ දෙස බලත්ම, "මහත්තය කොහාට යන්නද ඉන්නෙ......ඇයි දන්නෙ නැද්ද මෙහෙ කලබල ගැන..... මෙතන ඉන්න එක බොහොම අන්තරාදායකයි ...... ඉක්මනට මෙතනින් යන්න. පාර දිගේ යන්න එහෙම එපා" .. යනුවෙන් මට උපදෙස් දුනි. "මම මේ කොළඹ ඉඳලයි ආවෙ." යයි පවසා වහාම එතනින් පිටවී බැංකුව පිටුපස ඇති පටු පාර දිගේ විජේවර්ධන ශාලාවට, එහි පිටුපස දෙසින් ගියෙමි. තත්වයේ බරපතලකම අවබෝධ වූයේ එවිටය. සරසවි භූමියේ ලැගුම්ගෙන සිටි හමුදා භටයින් සහ සරසවි සිසුන් අතර ගැටුමක් නිසා සරසවිය වහාම වසා ඇති අතර, හමුදා භටයින් රැගත් ට්‍රක්රථ රාශියක් නික්මයන අයුරු දක්නට ලබුනි. සරසවි සිසුන්, ගල්-මුල් වලින් ඒම ට්‍රක්රථ වලට පහර දෙන අතර හමුදා භටයන්ද ප්‍රතිප්‍රහාර එල්ලකරන බව දක්නට ලැබුනි. **<u>එම කාන්තාව හමු නොවූයේ නම් එය මගේ අවසානය වනු ඒකාන්තයි.</u>** (නිදහස් දින සැමරුම් උත්සවය මෙවර මහනුවරදී පැවැත්වීමට සංවිධානය කර තිබූ බැවින් ඊට සහභාගි වීම සඳහා පැමිණි හමුදා භට පිරිස් සරසවි භූමියේ ලැගුම්ගෙන සිටි බව පසුව දැනගන්නට ලැබුනි.)

මම වහාම සරසවිඋයන දුම්රියපොලට ගොස් මාතලේ වීරසේකරගේ ගෙදරට යාමට තීරණය කළෙමි. මගේ ආරක්ෂාව ගැන කල්පනා කළ මම එළවළු බෑගයක්ද ගතිමි. (දකින අයට මා සරසවි සිසුවෙකු නොවනබව ඒත්තුගැන්වීමට) මාතලේ දුම්රියක් නොතිබුනෙන් මහනුවර දුම්රියපොලේ බංකුවක වාඩිවී සිටියදී, හමුදාභටයින් එහි පැමිණ දුම්රියකට ගොඩවන අයුරු මගේ නිරීක්ෂණයට ලක්විය. දුම්රියපොලෙහි එක් බංකුවක එකම පවුලක සාමාජිකයින් යයි සිතිය හැකි කීපදෙනෙක් හැරෙන්නට අන් කිසිවෙක් නොසිටියහ. මමද එම බංකුවෙහිම වාඩිවී ඔවුන් සමග කතාවට වැටුනි. නාඳුනන අය සමග කතාබහ කිරීමේ පුරුද්දක් මට කවදාවත්ම නොතිබුනත් මගේ ආරක්ෂාව සඳහා තැනට සුදුසු නුවණ පාවිච්චි කළෙමි. මේ අතරතුර දුම්රියපොළට පැමිණි මගේ වයසේම පිරිමි ළමයෙක් ලුහුබදිමින් හමුදාභටටයින් කීපදෙනෙක් දුවන්නට විය.

<u>බස්රියේ ගතකළ රාත්‍රිය</u>

රාත්‍රි දහයට පමණ මාතලේ වීරසේකරගේ ගෙදරට ගියනමුත් ඔහු ගෙදර නැති බව මල්ලී කීවේය. මා ඔහුගේ රූම්මේට් බවත්, කොළඹ සිට පැමිණි බවත්, තාත්ත නම් මාව අඳුනන බවත්, මා කීවිට "පප්ප නිදි" යයි කීවේය. මා ගැන කිසිම සැලකිල්ලක් නොදක්වන බව පෙනීගිය බැවින් සුළු නිහැඬියාවකින් පසු "එහෙනම් මම යන්නම්" කියා සුන්වූ බලාපොරොත්තුවෙන් බස් නැවතුම්පොලට පැමිණ නවතාතිබූ බස්රියක පිටුපස අසුනටවී නිදාගත් නමුත් මොහොතකටවත් නින්ද ගියේ නැත. සුළු වේලාවකට පසු කොස්සක් හා වතුර බාල්දියක් රැගත් පුද්ගලයෙක් බස්රථ සෝදන්නට පටන්ගති. ඔහු සෝදන්නේ පිටපැත්ත පමණක් බව නිරීක්ෂණයකළ මම බසයේ ජනෙල් සියල්ල වසාදැම්මෙමි. මාසිටි බසයට ගොඩවී වටපිට බලා ජනෙල් සියල්ල වසා ඇතිබව දැක ආපසු බැස තම රාජකාරියේ නිරතවිය. අළුයම 3:45 ට පිටත්වූ සීඝ්‍රගාමී මාතර බස්රියෙන් වරකපොලට ආවෙමි. පසුව මාහේනට ආවේ කෙසේ හෝ ඈ හමුවී පේරාදෙණි නොයනලෙස දැන්වීම සඳහාය. නමුත් ඇය තම පියා සමග පැමිණි බැවින් කිසිවක් කියාගත නොහැකි විය. ඈ වරකපොල බසයකට ගොඩවූ පසු මම ඊළඟ බසයෙන් වරකපොලට ගියත් ඇය හමු නොවිය. වෙන කළහැකි දෙයක් නොවූයෙන් නැවත පේරාදෙනියට ගියෙමි. එහිදී හිඳගල නවාතැන වෙත යන ඈ මගදී හමුවිය. පසුව අපි උඩපේරාදෙණියේ යහළුවෙකුගේ (කේ.බී.හේරත් සහ චිත්‍රා) ගෙදර ගොස් හවස ආපසු ගමන් ඇරඹීමු.

පසු කළෙක මා කොළඹ ස්ටැෆඩ් විදුහලේ සේවය කරනවිට, ඉහත සඳහන් වූ වීරසේකරගෙ මල්ලී, පියා සමග පැමිණ මා හමුවී ස්ටැෆඩ් විද්‍යාලයට ඇතුලත්වීමට අවශ්‍යබව පැවසූ බැවින් විදුහල්පති සමග සාකච්ඡාකර ඔවුන්ගේ අවශ්‍යතාවය ඉටුකරදුනිමි.

ප්‍රථම වරට මෝටර් සයිකලයක් පැදීම

දිනක් සවස මා කොළඹ බුලර්ස් පාරේ (බෞද්ධාලෝක මාවත) පයින් යනවිට, මගේම පන්තියේ මිතුරෙකු වූ වික්ටර් පෙරේරා හමුවිය. ඔහු පැමිණියේ BSA-bantam වර්ගයේ මෝටර් බයිසිකලයකිනි. මමත් පොඩ්ඩක් පැදල බලන්නදැයි ඇසූවිට ඔහු එකවරම කැමති වූයෙන් ටිකදුරක් පැමිණිවිට කිසිම ප්‍රශ්ණයක් නොවූයෙන් අපේ ගෙදරටම යමුදැයි අසා, ගෙදරටම ආවෙමු. තාත්තා දකීදැයි යන සැකය නිසා වත්තට ඇතුළුවන ඉදිකඩුල්ල අසලදී ඔහුට භාරදුනිමි.

දෙවැනි වරට පැදවූයේ පේරාදෙණි විශ්වවිද්‍යාලයේ සිටියදී රොයි ද සිල්වාගේ Lambretta-75cc ස්කූටරයයි. පසුව මම 1970 දී, කොළඹ ස්ටැෆඩ් විද්‍යාලයේ සන්ධ්‍යා පන්ති වල උගන්වා ඉපැයූ මුදලින් රු 3450/- කට එම වර්ගයේම අළුත්ම ස්කූටරයක් (අංක 5ශ්‍රී8684) මිළට ගතිමි. තාත්තා දැනගතහොත් ඔහුගේ අකමැත්ත පළකරන බව මම, කල්තියාම දැනසිටියෙමි. එසේ වුවහොත් මට කිසිදිනක මෝටර් බයිසිකලයක් ගත නොහැකිවන බැවින්, එය ගෙදරට ගෙන එනතුරු කිසිවෙකුටත් ඇඟවූයේ නැත.

අළුත්ම මෝටර් බයිසිකලයක් මිළට ගැනීම

පානදුර සිරිල් ජැන්ස් විදුහලේ සේවය කරන කාලයේ හවස් වරුවේ සහ සති අන්තයේද ස්ටැෆඩ් විදුහලේ සේවය කළ බැවින් මා ගෙදර සිටියේ රාත්‍රි කලයේ පමණි. සතියේ දිනවල මා නිවසින් පිට වන්නේ උදේ පහට පමණය. දුම්රියෙන් පානදුර සිරිල්ජැන්ස් විදුහලට ගොස් සවස ස්ටැෆඩ් විදුලට ගොස් නිවසට පැමිණෙන්නේ රාත්‍රි දහයට පමණය. සතිඅන්තයේ දින දෙකම ගතකළේ ස්ටැෆඩ් විදුහලේය. හයමාසයක පමණ කාලයකින් උපයාගත් මුදලින් ලැම්බ්‍රෙටා වර්ගයේ අළුත්ම මෝටර් බයිසිකලයක් (ස්කූටරයක්) මිළට ගතිමි. එහි මිළ රු 3450/- ක්විය. ඉන්පසු බස්රියෙන් සහ දුම්රියේ ගමණ මුළුමනින්ම නතර විය.

බුළත්කෙළ පහර

දිනක් මෝටර් සයිකලයෙන් මාහේනට ගොස් කුසුම් හමුවී ආපසු එනවිට, අඹපුස්ස පාලම අසලදී ඉදිරියෙන් පැමිණි බස්රියක සිටි මගියෙකුගේ බුලත් කෙළ ප්‍රහාරයකට ලක්විය. හිසේ සිට දෙපා දක්වාම බුලත් කෙළ වලින් නැවුනි. (එකල හෙල්මට් පලඳින සිරිතක් නොවිය) බයිසිකලයේ

කුණු දූවිලි පිසදමන රෙදිකැබැල්ල ගෙන මූන පිසදමනවිට, පාරේ යන කෙනෙක් බුලත්විටක් හපමින්ම "අම්මප මහත්තයො මේ මොකද වුනේ" යයි කීවිට "මේ හරියෙ වතුර තියෙන තැනක් එහෙම නැද්ද?" කියා මම ඇසුවෙමි. එවිට ඔහු අඹේපුස්ස පාලම යට ඇති දොලපාර පෙන්වා එතැනට බහින අඩිපාරද මට පෙන්විය. එහි ගොස් මුහුණ අත-පය සෝදා ගතිමි.

ගුරු වෘත්තියේ රසමුසු තැන්

කොළඹ ස්ටැෆඩ් විද්‍යාලය

ස්ටැෆඩ් විදුහලේ සේවය ආරම්භ කිරීමද රසවත් සිද්ධියකි. 1968-69 කාලයේ එහි සේවයකළ, මගේ හිතවත් උපාලි විමලසිරිගේ ඉල්ලීම පරිදි වෙනත් ගුරුවරයෙකුගේ මාස තුනක නිවාඩුවක පුරප්පාඩුව සඳහා මා එහි උසස්පෙළ පන්ති වල භෞතික විද්‍යාව ඉගැන්වීම ආරම්භ කළෙමි. එසේ විදුහලක පන්ති කාමරයක ඉගැන්වීම ආරම්භ කළේ මුල් වරට බැවින් අවශ්‍ය සටහන් සියල්ල කලින් පිළියෙල කරගතිමි. නමුත් මාසයක්, දෙකක් ගතවනවිට එය අනවශ්‍ය බව වැටහී ගියෙන් සුදුසු මාතෘකා පමණක් කල්ඇතිව සටහන් කරගැණීමට පුරුදු වූයෙමි.

මාස තුන අවසානයේ ඉන් සමුගත් අතර, ටිකදිනකට පසු විදුහල්පතිගෙන් පණිවිඩයක් ලැබී එහි ගියවිට, එම සේවය අඛන්ඩව කරගෙන යනලෙස මගෙන් ඉල්ලා සිටි බැවින් නැවත වැඩ භාරගතිමි. ඊට හේතුව දැනගත්තේ දින කීපයකට පසුවය. එනම් මා ගියපසු කලින් සිටි ගුරුභවතා පැමිණ ඉගැන්වීමේ කටයුතු ආරම්භ කළවිට සිසුන් මාවම ඉල්ලා පන්ති වර්ජනයක් කරඇත.

දිනක් විදුහල්පතිතුමාට හදිසි ඇමතුමක් ගතයුතුව තිබියදී, දුරකථනයේ ඩයලයට ඉබ්බෙක් දමා තිබූ අතර යතුර ගෙන ඒමට අමතකවී ඇත. ඒබව දැනගත් මම ටැප් කර ඇමතුම ලබාදුන් බැවින් ඔහු ඉතා සතුටට පත්විය.

සිරිල් ජැන්ස් විද්‍යාලය

වර්ෂ 1968 දී සරසවියේ අවසන් වසරේ උපාධි පරීක්ෂණය අවසන්වී ගෙදර පැමිණි පසු, ගුරු පත්වීමක් සඳහා ඉල්ලුම්පතක් අධ්‍යාපන දෙපාර්තමේන්තුවට යොමු කළවිට, සම්මුඛ පරීක්ෂණයක් සඳහා මාතලේ අධ්‍යාපන කාර්යාලයට පැමිණෙන ලෙස දන්වා විදුලිපණිවිඩයක් ලැබුනි. නමුත් දුශ්කර ප්‍රදේශයක් බව හැඟී ගිය බැවින්, එය මම නොසලකා හැරියෙමි.

පසුව නැවතත් එවැනිම අයැදුම්පතක් අධ්‍යාපන දෙපාර්තමේන්තුවට යොමු කළවිට, සම්මුඛ පරීක්ෂණයක් සඳහා කළුතර අධ්‍යාපන කාර්යාලයට පැමිණෙන ලෙස දන්වා විදුලිපණිවිඩයක් ලැබුනි. ඒ අනුව පානදුර සිරිල් ජැන්ස් විද්‍යාලයේ වැඩ භාරගතිමි.

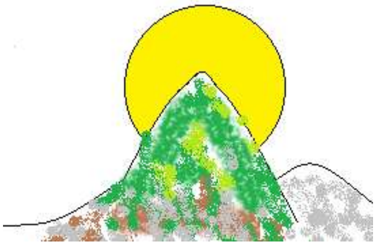
එහි වසරක් පමණ සේවයකළ පසු මහාචාර්ය්‍යා කුලතිලක මහතාගේ ඇරයුමක් අනුව, ඉන් ඉල්ලා අස්වී කැළණිය විශ්වවිද්‍යාලයේ ගණිත උපදේශක තනතුරක් භාරගතිමි. නමුත් 1971 අප්‍රේල් කැරැල්ල හේතුකොටගෙන කැළණිය විශ්වවිද්‍යාලය තාවකාලිකව වසාදමා, සිරකඳවුරක් බවට පත්කිරීම නිසා මට ඉන් අස්වීමට සිදුවිය. පසුව කොළඹ ස්ටැෆඩ් විද්‍යාලයේ පූර්ණකාලීන ගුරු සේවයට කැපවූයෙමි. මේ අතරතුර කොළඹ කොටහේනේ ශාන්ත බෙනඩික්ට් විදුහලේ අර්ධ කාලීන ගුරු සේවයේද නිරත වූයෙමි.

නඩුව බැලවීම

පානදුර සිරිල් ජැන්ස් විදුහලේ සේවයකරන කාලයේ, බරපතල රිය අනතුරක් (30 වැනි පිටුව) සිදුවූවත් මට කිසිම අනතුරක් නොවිය. ඊටපසු මා පාසැලට ගියවිට 12වන ශ්‍රේණියේ තරමක් කටකාර සිසුවෙක් (මට මතක හැටියට ඔහුගේ නම ශාන්තිලාල්) "සර් ඇක්සිඩන්ට් එක මොකද වුනේ, පස්සෙ නඩුව බැලෙව්වෙ නැද්ද" යනුවෙන් කී සැනෙකින් මා පිළිතුරු දී "නෑ අයිසෙ ඊට ඉස්සෙල්ල නඩුව බාවන්න ඕනැ" යයි කී විට අනෙක් ළමයි ඔහුට විහිළු කරන්නට විය. එම පන්තියේ සිසුන් හත්අටදෙනෙක් සිටි අතර මා ඉගැන්වූයේ භෞතික විද්‍යාව සහ ගණිතයයි.

චමත්කාර ශ්‍රී-පාද දර්ශණය

වර්ෂ 1968 දී පානදුර සිරිල් ජැන්ස් විදුහලේ සේවය ආරම්භ කළ කාලයේදී මා එහි ගියේ දුම්රියෙනි. දිනක් උදෑසන කොළඹ-කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ සිටිනවිට චමත්කාර ලෙස හිරු උදාවන දර්ශණයක් දක්නට ලැබුනි. මෙහි රූපයේ දැක්වෙන අයුරු සිරිපා කඳුමුදුන මැදිවන ලෙස හිරු පායාගෙන එන ආකාරය දක්නට ලැබුනි. එය ඉතාම දුර්ලභ දසුනකි. ඒ මන්ද යත් ඒ අයුරු හිරු සහ සිරිපා කඳු මුදුන එක කෙලින්ම එතැනට පෙනෙන්නේ අවුරුද්දක් තුල දින දෙකකදී පමණි. එම මොහොතේ පවා මීදුම හෝ වලාකුළු හේතුකොටගෙන දර්ශණ පථය නොපැහැදිලි වුවහොත් එම අවස්ථාව අහිමි වී යයි.



පොරොන්දම් බැලීම

අපගේ විවාහයට සුදුසු නැකතක් බැලීම සඳහා කොලොන්නාවේ පදිංචි කේන්ද්‍ර පලාඵල සහ නැකැත් සෑදීම පිළිබඳ ප්‍රසිද්ධියක් උසුලන භික්ෂූන් වහන්සේ නමක් වෙත ගියෙමි. බුලත්හුරුල්ලක් මත තැබූ කේන්ද්‍ර පිටපත් උන්වහන්සේට භාරදුනිමි. මිනිත්තු කීපයක් හොඳින් පරීක්ෂාකර බලා "කාගෙද මේ" යයි විමසූවිට පිරිමි කේන්දරය මගෙ බව කීවෙමි. "මේක නම් කරගන්න එපා. මේක ගැලපෙන්නෙ නෑ. ඕවට නැකැත් හදල මමත් අපාගතවෙයි." යනුවෙන් පවසන ලදී. හොඳ වෙලාවක් නැත්නම් වැඩිපුර නරකක් නොවෙන වෙලාවක් නැතිවෙයිද යනුවෙන් මා කීවිට "නොගැලපෙන ඒවට නැකැත් හදන්න මං ඉගෙනගෙන නෑ මහත්තයො ඔන්න ඕක අරං යන්න" කියා බුලත්හුරුල්ලයි කේන්ද්‍ර දෙකයි මා වෙත වීසි කළේය.

දෙවන වරට ගුරුවෘත්තිය - කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලය

දිනක් කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලය අසලින් ස්කූටරයෙන් යනවිට කුසුම් කී කථාවක් මතක් විය. එනම් "දැන් දරුව (චතුරිකා) හම්බවෙන්නත් ළඟයි. උප්පැන්නෙට මොකද්ද තාත්තගෙ රැකියාවට දාන්නෙ?" ඒ විගසම ආනන්ද විද්‍යාලයට හැරවූ මා විදුහල්පති කර්නල් රාජපක්ෂ මහතා හමුවී ගුරු තනතුරක් ලබාගැනීමේ හැකියාවක් ඇත්දැයි විමසා බැලුවෙමි. (ඒ මොහොතේ ඔහු උපවිදුහල්පති, එන්.කේ.බී.ද සිල්වා මහතා සමග සාකච්ඡා කරමින් සිට ඇත්තේ උසස්පෙළ භෞතික විද්‍යාව සඳහා ගුරුවරයෙක් ලබාගැනීම පිළිබඳවය.) අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශයේ අධ්‍යක්ෂ චන්ද්‍රසේන හෙට්ටිආරච්චි මහතාට දුරකථනයෙන් කථාකළ ඔහු, "එහෙනම් හෙට සහතික රැගෙන අමාත්‍යාංශයට ගිහින් පත්වීමේ ලිපිය අරගෙන මෙහාට එන්න" යනුවෙන් කීවේය. එය ඇසූ මා පුදුමයට පත්විය. ඒ අනුව පසුවදා සිට ආනන්ද විද්‍යාලයේ උසස්පෙළ පන්තිවල භෞතිකවිද්‍යාව ඉගැන්වීම ආරම්භ කළෙමි.

විදුහල්පති කර්නල් රාජපක්ෂ මහතා පුද්ගලයින්ගේ හැකියාවන් හඳුනාගැනීමට අති දක්ෂයෙකි. මා එහි ගොස් ටික කලකින්ම, විද්‍යාලයේ ශබ්දවිකාශන පද්ධතිය සහ රේඩියෝ සංගමය මට භාරදෙන ලදී. ප්‍රමාදවී එන ගුරුභවතුන්ට කිසිවිටකත් දොස් නොනගයි. ඒ වෙනුවට ඔහු කරන්නේ ගේට්ටු අසල රැඳී සිටිමින් එසේ පැමිණෙන අයව සුභ උදෑසනක් කියමින් සුහදව පිළිගැනීමයි. ඔහු දිනපතාම පාසැලට එන්නේ අළුයම පහට පමණය.

දිනක් මට දුරකථන ඇමතුමක් ගැනීමට අවශ්‍ය විය. උප විදුහල්පති එන්.කේ.බී.ද සිල්වා මහතාගේ කාර්යාලය අසල කොරිඩෝවෙහි දුරකථන පෙට්ටියක් සවිකර තිබුනි. ඒ සඳහා ශත 10 කාසියක් දැමියයුතු වුවත් මා ලඟ මාරු කාසි නොතිබුනි. එවැනි දුරකථන පෙට්ටි වලින් මුදල් නොදමා ඇමතුම් ගන්නා ආකාරය පාසැල් සමයේ මිතුරෙක් වන වික්ටර් පෙරේරා විසින් කියාදුන් බව මට මතක්විය. අහල පහල කිසිවෙක් පෙනෙන්නට නොසිටි බැවින් මුදල් නොදමා ඇමතුමක් ලබා ගතිමි.

සිසුන්ට දෙන දඬුවම්

මා ප්‍රධාන වශයෙන් කළේ 11 සහ 12 ශ්‍රේණි වල භෞතික විද්‍යාව ඉගැන්වීමයි . ඊට අමතරව 6,7 සහ 8 ශ්‍රේණිවල, ප්‍රාග් වෘත්තීය සඳහා රේඩියෝ සහ විදුලි කාර්මික ශිල්පය වෙනුවෙන් සතියකට කාලච්ඡේද කීපයක් වෙන්කර තිබුනි. 11 හෝ 12 ශ්‍රේණියේ පන්තියක කරදරකාරී ලෙස හැසිරෙන සිසුන් දෙදෙනෙක් විය. (එක්කෙනෙකුගේ පියා කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලයේ මහාචාර්යා වරයෙක් වන අතර අනෙකාගේ පියා පොත් ප්‍රකාශක ව්‍යාපාරිකයෙකි) මා පන්තියට ගිය වහාම ඔවුන් අමතා "අනිත් ළමයින්ට කරදර නොකර එළියට ගිහින් රවුමක් ගහල එන්න" යයි කීවිට ඔවුන් ඉතා සතුටින් පිටවීමට පුරුදුවී සිටිහය.

6,7 සහ 8 ශ්‍රේණිවල සමහර සිසුන් කරදරකාරී ලෙස හැසිරෙනවිට වේවැල අතට ගන්නා නමුත් කිසිවිටකත් දඬුවම් කර නැත. මට "බබා සර් " යන නම පටබැඳ ඇති බව මා දැනගත්තේ ඊට අවුරුදු තිහකට පමණ පසුවය.

තනියම කරගත් ශල්‍යකර්මය

මා ආනන්ද විදුහලේ සේවය කරන කාලයේ දිනක් ලෝහ වැඩ කාමරයට ගොස් යම්කිසි කාර්යයක නිරත වනවිට, කපන කටුවකට මිටියෙන් පහරක් ගහනවිට ඉන් කුඩා කැබැල්ලක් කැඩී, කමිසයත් බැනියමත් සිදුරු කරගෙන පපුව පෙදෙසෙහි, සිරුරට ඇතුල් විය. එහිදී එය ඉවත් කිරීම අපහසු බැවින් ගෙදර පැමිණි පසු එය ඉවත් කිරීමට උත්සාහ කළෙමි. ස්පීකරයක ප්‍රබල චුම්බකයක් ලං කළවිට එය ඇදෙන නමුත් හම හරහා පිටතට නොඑන බැවින් අළුත් බ්ලේඩ් තලයක් ගෙන අඟල් බාගයක් පමණ හම කපා නැවත උත්සාහ කළත් එයද අසාර්ථක විය. මා ළඟ පරණ කම්බි දඟරයක් සහිත විද්‍යුත් චුම්බකයක් තිබුනි. එය ප්‍රධාන විදුලියට සම්බන්ධ කර පපුවට ළං කළවිට එය ඇදී ආවේය. එය අඟල් බාගයක් පමණ දිගැති කුඩා වානේ කැබැල්ලකි. තුවාලයට ප්ලාස්ටර් කැබැල්ලක් අලවා ගතිමි. බොහෝ කලක් එම කැලල තිබූ අතර අසූවියට එළැඹෙන දැන් ඉතා සුළු වශයෙන් පෙනෙන්නට තිබේ.

රේල් ගේට්ටුව පැය බාගයක් වසා තැබීම (දිගම දුම්රිය)

1970 -75 කාලයෙ දිනක් මා ස්කූටරයෙන් යනවිට ඌරුගොඩවත්ත (දැන් ඔරුගොඩවත්ත) රේල් ගේට්ටුව වසා තිබූ අතර සුළු වේලාවකින් දුම්රියක් ළඟාවන බව දුටුටවෙමි. එය කොළඹ වරායේ සිට කොලොන්නාව ඛනිජතෙල් ගබඩා සංකීර්ණය වෙත පැමිණෙන තෙල් කෝච්චියයි. එය සාමාන්‍යයෙන් ඉතා සෙමින් ධාවනය කෙරෙන ඉතා දිග එකකි. එහි එන්ජිම නොපෙනී යන විටත් ගාඩ් පෙට්ටිය දර්ෂණ පථයට පැමිණ නොතිබුනි. දුම්රිය, ගේට්ටුව හරහා යාමට මිනිත්තු 25ක් ගතවූ අතර, එමගින් ප්‍රධාන දුම්රිය මාර්ගය අවහිර වන බැවින් තවත් දුම්රිය දෙකක් ප්‍රධාන දුම්රිය මග දෙපැත්තේ නවතා තිබුනි. ඒවායේ ගමණ නිසා තවත් මිනිත්තු පහක් පමණ ප්‍රමාද විය. වසර 2000 දී පමණ එම දුම්රිය හරස් මාර්ගයට ඉහළින් ගුවන් පාලමක් ඉදිවිය.

ගල්-වැලි රහිත සහල්

අප කුඩා අවදියේ කිසිවිටකත් ආහාර පිණිස වෙළඳපොලින් සහල් ගත්තේ නැත. අපේ කුඹුරු වලින් ලැබෙන අස්වැන්න මුළු අවුරුද්දටම ප්‍රමාණවත් විය. හරකුන් ලවා ගොයම් පාගන විට, බොහෝ අවස්ථාවන්හි පළමුව කමත අතුගා පිරිසිදු කර ගෝනි පැදුරක් එලනු ලැබේ. මේ සඳහා විශාල ගෝනි පැදුරක් තාත්තා පිළියෙල කර තිබුනි. හන ලනු වලින් වියන ලද ගෝනි විශාල ප්‍රමාණයක් එකිනෙකට සම්බන්ධකර අඩි 20x20 ප්‍රමාණයේ ගෝනි පැදුරක් පිළියෙල කර තිබුනි. එබැවින් ගොයම් පෑගීමේදී වී සමග ගල්-වැලි මිශ්‍ර වූයේ නැත.

පසු කලෙක (1970 දී පමණ) සහල් ආනයනය කිරීම සහ මිළ අඩුවීම නිසා ගොවියන්ගේ උනන්දුව අඩුවීම හේතුකොටගෙන වීගොවිතැන අභාවයට පත්වන්නට විය. අපේ කුඹුරු සහිත වෙල් යායෙහි අක්කර 100 ක පමණ කුඹුරු පුරන් වීම හේතුකොටගෙන අපටද කුඹුරු ගොවිතැන නතර කිරීමට සිදුවිය. එම වෙල්යායෙහි අවසන් වරට වී ගොවිතැන නතර කළේ අපගේ කුඹුරයි. මේ හේතුව නිසා

වෙළඳපොලින් සහල් මිළදී ගැනීමට සිදුවිය. අඩි රාත්තල් ක්‍රමය (FPS) අතහැර මීටර කිලෝග්‍රෑම් (MKS or SI) ක්‍රමය ආරම්භ කරන ලද්දේ මෙම වකවානුවේදීය. පෙර මෙන්, සහල් විකිණීමේදී පරිමාව අනුව මැනීම (සේරුව සහ හුන්ඩුව) නවතා දමා බර අනුව (කිලෝ ග්‍රෑම් වලින්) මැනීම ආරම්භ විය. <u>මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස බොහෝ වෙළඳුන් අධික ලාභ ගැනීම සඳහා හාල් වලට වැලි මිශ්‍ර කිරීමට පුරුදු විය.</u>

මේ හේතුව නිසා හතර-පස් වරක් හාල් ගැරියයුතු විය. හාල් කිලෝවක් ගැරීමේදී වැලි අහුරක් පමණ (ග්‍රෑම් 100 ක් පමණ) වෙන් කරගත හැකිව තිබිනි. ගෙදර කිසිවෙකුටත් වැලි කැටයක්වත් හැපෙන්නේ නැති අවස්ථා වලදී පවා මට වැලි හැපෙන බැවින්, මට එය විශාල කරදරයක් විය. මාගේ භාර්යාාවට මේ ගැන පැවසීමෙන් කිසිදු යහපත් ප්‍රතිචාරයක් නොලැබිනි. ඇය විසින් සෑමදිනකම රාත්‍රියේ සහල් ගරා පසුදින බත පිළියෙල කිරීම සඳහා තබනු ලැබේ. ඉන්පසු මා විසින් නැවත තුන් හතර වරක්ම ගැරීමට පුරුදු වූ විට ප්‍රශ්ණය විසඳුනි.

පසු කලෙක සහල් නිශ්පාදකයින් කීපදෙනෙක් ගල්-වැලි රහිත සහල් අලෙවි කරන්නට වූයෙන් අනෙක් සහල් නිශ්පාදන වල අලෙවිය පහත වැටුනි. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ගල්වැලි රහිත සහල් පමණක් වෙළඳපොලට ලැබෙන්නට විය.

<u>ලයිට් කනුවට නැගීම</u>

1972/73 කාලයේ අප පදිංචිව සිටි පුංචි අක්කලගේ නිවසට විදුලි සැපයුම ලබාගෙන කලක් ගතවූ පසු දින කීපයක්ම නිවසේ විදුලි පහන් වල එළිය සමහර වෙලාවට අඩු-වැඩි වෙන බව නිරීක්ෂණය කළ මම, කනුවට සම්බන්ධ විදුලි රැහැන් වල සම්බන්ධතාවයේ දෝශයක් (loose connection) ඇති බව අනුමාන කළෙමි. ඒ බව විදුලිබල මණ්ඩලයේ කාර්යාලයට ගොස් දැනුම් දුන්නෙමි. (එකල දුරකථන පහසුකම් නොතිබුනි) පසුවදා පැමිණි ඔවුන් කනුවට නැග එහි තිබූ විලායකයේ ඇනයක් තදකළ බව පැවසීය. නමුත් දෝශය එලෙසම පැවතුනි. ඔවුනට සන්තෝශමක් නොදුන් බැවින් එය අළුත්වැඩියා නොකළ බව තීරණය කළ මම, අඳුරවැටුන පසු විදුලිපන්දමක් සහ ඉසුකුරුප්පු නියනක් රැගෙන, වලල්ලක් දාගෙන, ඉන වටා ආරක්ෂක පටියක්ද පැළඳගෙන ලයිට් කනුවට නැංගෙමි. දවල්ට පාරේ යන අයටද පෙනෙන බැවින් එලෙස රාත්‍රිකාලයේ කළෙමි. තවද ඒ කාලයේ අහල පහළ නිවාස කිසිවක් නොතිබුනි. විලායකයේ පහළ කොටස කරකවා ගැලවූ මම එහි තිබූ ඇන දෙක හොඳින් තද කළෙමි. කනුවට නැගීමට පෙර ඒ ගැන කිසිවෙකුටත් නොකියා තාත්තාට පමණක් කී බැවින් ඔහුද එදෙස බලා සිටියේය. එය ඉතා සාර්ථක විය. (මෙවැනි තවත් සිද්ධියක් ''නයිජීරියානුවන්ට ගස් නගිනහැටි පෙන්වීම'' යනුවෙන් 52 වැනි පිටුවෙහි සඳහන් වේ)

<u>ඉඩමක් මිළට ගැණීම සහ නව නිවසක් තැනීම</u>

එකල මා භාවිත කළේ ලැම්බ්‍රෙටා -75cc ස්කූටරයයි. කුසුම් දරුවෙක් බලාපොරොත්තුවෙන් (ලොකුදූව-චතුරිකා) සිටි අවදියේ මෝටර් රථයක් තිබුනොත් වඩා හොඳ යයි සිතුන බැවින් ඒ ගැන සොයා බැලුවෙමි. ඒ වනවිට මා ළඟ රු 6500/- ක් ඉතිරිකරගෙන තිබුනි. BUG FIAT වර්ගයේ මෝටර් රියක් එම මුදලටම සොයාගන්නට ලැබුන අතර එය ගැණීමට සූදානම් වනවිට ඇය කීවේ නව නිවසක් තැනීම වඩා සුදුසු බවයි. මට තාත්තගෙන් ලැබුන පර්චස් 40 ක් වූ ඉඩමට යාබද පර්චස් 20ක් වූ ඉඩම විකුණන බව දැනගන්නට ලැබුන බැවින් එම ඉඩම මිළට ගැණීම මොටර්රියකට වඩා ප්‍රයොජනවත් බව ඇය කී නිසා මොටර්රථය පිළිබඳ අදහස කල්දමා වහාම එය මිළට ගතිමි. (පර්චස් විස්සම රු 6500/-) පසුව නිවසේ වැඩ ආරම්භ කළෙමි.   ආරම්භයේදීම සිමෙන්ති කොට්ට දෙසීයක් (ප්‍රවාහන ගාස්තු සමග රු 16.50 බැගින්) කන්කසන්තුරේ සිමෙන්ති කම්හලින් ගෙන්වා ගතිමි. ආරම්භයේදීම හිඹුටාන ගමේ ණයදෙන සමිති යෙන් රු2000/-ක ණයක් ගෙන නිවසේ වැඩ ආරම්භ කළෙමි.

<u>ළිඳ කැපීම</u>

නිවසේ වැඩ ආරම්භ කිරීමට පෙර ළිදක් කැපියයුතු බැවින් ඒ සඳහා ළිං කපන්නෙකුගෙන් විමසූවිට, කුලිය ලෙස රුපියල් 500/- ක් අවශ්‍ය බව පවසන ලදී. එය එකල ලොකු මුදලක් විය. (මා ලැබූ උපාධිධාරී මූලික වැටුප රු 225/- කි) මා එකල කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලයේ උගන්වන බැවින් සවස්වරුවේ විවේක තිබුනි. එබැවින් තනිවම ළිඳ කැපීමට තීරණය කළ මම, දිනපතාම සවස්වරුවේ එම කාර්යයේ නිරත වූයෙමි. සමහර දිනවල රාත්‍රි නමය පමණ වනතුරු එය කරන ලදී. (විදුලි පහණක් යොදා ගනිමින්) අඩි විසිපහක් පමණ ගැඹුරට කපා, පහළ කොටසෙහි ගඩොල් ඇතිරීමත් තනිවම අවසන් කළෙමි. පස් උඩට ඇදීමට පමණක් ළමයෙක් (විකුම්) උදවු කරගතිමි. ළිඳට බැසීමට සහ උඩට නැගීමට භාවිත කළේ ළිං ගැට්ටේ තිබූ හික් ගසට ගැටගසනලද කඹයකි. අවසානයේ ළිඳ බැඳීම සඳහා හික්ගස කපා දැමියයුතුවිය. අද මා මෙසේ කපාදමන්නේ මෙතෙක් කල් මට උපකාරී වූ හික්ගස නේද යයි කල්පනාකළ මගේ දෑස් කඳුලෙන් තෙත්විය. දැඩි ඉඩෝර සමයෙක ළිඳේ වතුර මට්ටම ඉතා අඩු වූයෙන් තවත් අඩි පහක් පමණ ගැඹුරු කර, පතුලේ සිට අඩි දහයක් පමණ ඉහළට වටේටම ගඩොල් ඇතිරුවෙමි. ළිඳෙහි ඉහළ කොටස ගඩොලින් බැඳ කපරාරු කිරීමද මම තනිවම නිමා කළෙමි.

මැණික් ගල් සහිත පස් වලින් අත්තිවාරම ගොඩකිරීම

මා ළිඳ කපනවිට, පළමු අඩි පහක පමණ පස් තට්ටුවට යටින් තිබුනේ තරමක් තද ගතිය සහිත කබොක් ගලය එය කැඩීම තරමක් අපහසු කාර්යයක් විය. ඊට යටින් අඩි පහක පමණ තිරුවාන ගල් තට්ටුවක් විය. ඒවා සියල්ල කඩතොලු රහිත රවුම් ගල්වූ අතර සමහරක් අඟල් කාලක තරම් විශ්කම්භයක් සහිත වූ අතර අනිත්වා අඟලක් පමණ දක්වා විවිධ ප්‍රමාණ වලින් යුක්ත විය. ඒවා සාමාන්‍ය තිරුවාන පැහැයෙන්යුතු වූ අතර අතරින්පතර කුඩා ගල්, ලා රෝස පැහැයෙන් සහ ලා නිල් පැහැයෙන් යුතුවිය. ඒවා මා තාත්තාට පෙන්වූවිට ඔහු කීවේ ඒවා එතරම් වටිනාකමක් නැති මැණික් සහ දලං කැබලි බවයි. ඊටත් යටින් වැලි (පොල් වැල්ල) සහ කිරිමැටි තට්ටුවක්ද විය. මැණික් ඇත්දැයි සොයා බැලීමට ආශාවක්, උනනදුවක් නොතිබූ අතර ඒ සියල්ල නිවසේ අත්තිවාරම ගොඩකිරීම සඳහා භාවිත කළෙමි. අනිවාර්යයෙන්ම මැණික් තිබූ බව මම විශ්වාස කරමි.

නව නිවසේ වහලය සෙවිලි කිරීම

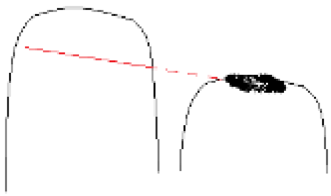
අප ඉදි කරගෙන යන නව නිවසේ වහලය සෙවිලි කිරීම සඳහා රටඋළු මිළට ගැණීමට අඹතලේ උළු මෝල් වලින් විපරම් කළවිට දැනගන්නට ලැබුනේ රටඋළු වල හිඟයක් පවතින බැවින් කල් ඇතිව ඇනවුම් කර ටික කලක් බලාසිටියයුතු බවයි. මගේ හිතවතෙක් එක් උළුමෝලක හිමිකරු හඳුනන බව පවසා එහි ගියවිට මාව හඳුනාගත් හිමිකරු, "සර් කොහොමද කාලෙකින්නෙ හම්බවුනේ මොකද මේ පැත්තෙ" යනුවෙන් කතාවට වැටුනි. මා කොළඹ ස්ටැෆඩ් විද්‍යාලයේ ගුරු වෘත්තියේ යෙදුන කාලයේ ඔහු මගේ ශිෂ්‍යයෙකි (සිරිවර්ධන). දැනට නිශ්පාදනය කරන සියළුම රටඋළු යාපනයට යවන බව පැවසූ ඔහු එක් ඇනවුමක් අත්හිටුවා මට දීමට පොරොන්දු විය. ඒ අනුව අංක එකේ උළු තොගයක් මට ලැබුනි. මුළු වහලයම සෙවිලි කරනතුරු එක උළු කැටයක්වත් නොකැඩුන බව විශේෂයෙන් කිවයුතුය. අද 2022 වනවිට බොහෝ දිනවල වඳුරන් වහලයට පනින නමුත් අවුරුදු 50ක් පැරණි වුවත් එකක්වත් කැඩී නැත.

ගුවන් අනතුරක් (මාටිනෙයාර්) බලන්න යාම

1974 දෙසැම්බර් 4 වැනිදා රාත්‍රියේ ගිනිගත්හේන ප්‍රදේශයේ සිදුවූ ගුවන් අනතුරක් පිළිබඳ පුවතක් පසුදින ගුවන්විදුලියෙන් ශ්‍රවනය විය. (එකල ලංකාවේ රූපවාහිණිය නොතිබින) එනම් ඉන්දුනීසියාවේ සිට මක්කම බලා පියාසර කරන ඩීසී-8 වර්ගයේ ගුවන් යානයක්, කටුනායක ගුවන් තොටුපොලේ ගොඩබෑමට එන අතරතුර, ගිනිගත්හේන ප්‍රදේශයේ පිහිටි සප්තකන්‍යා කඳුගැටයක ගැටී අනතුරට පත්වූ බව බවයි. දෙදිනකට පසු එය බලන්නට යායුතු බව, කුසුමට කී විට ඇයත් එනබව කීවාය. පසුව අප දෙදෙනම මාගේ ලැම්බ්‍රෙටා ස්කූටරයෙන් ගිනිගත්හේන, සප්ත කන්‍යා

කඳුවැටිය පෙදෙසට ගියෙමු. තරමක වාහන තදබදයක් තිබූ අතර මාගේ ස්කූටරය නිසලව තිබියදී ඉදිරියෙන් නවතා තිබූ බස්රථය පසුපසට එනබව දුටු මා කලබලයට පත්විය. අඩි කීපයක් පසුපසට ගත් නමුත් එය තවදුරටත් පිටුපසට එන බැවින් මා වහාම වම්පස කානුවට දමා, සිදුවෙන්නට ගිය අනතුරෙන් අනූනමයෙන් බේරුනි. බස්රිය තුල සිටි මගීන්ගේ කෑගැසීම නිසා නොවන්නට අනතුරක් සිදුවන්නට ඉඩ තිබුනි.

ගුවන් අනතුරට අදාල කඳුගැට දෙක, මහා මාර්ගයට හොඳින් පෙනෙන්නට තිබුන බැවින් අපි එහි සිටම නැරඹීමු. යානයේ වම් තටුව, ගල්කුලෙහි ගැටීම නිසා ඇඳුන සරල රේඛාව වම් ගල්කුලෙහි පැහැදිලිව පෙනෙන්නට තිබූ අතර, එම රේඛාව දික්කලවිට, දකුණු ගල්කුල මුදුන හමුවන ස්ථානයේ ගිනිගෙන දැවුන නටබුන් පෙනෙන්නට තිබුනි. ඇඳුම් රාශියක් ගස්වල එල්ලෙමින් පැවතුනි. මා එම කඳු මුදුනට නොනැග්ගේ කුසුම් සමග පැමිණි හේතුවෙනි. අවුරුද්දකට හෝ දෙකකට පසු දිනක් එතැනින් යනවිටද, වම්පස ගල්කුලෙහි ඇඳි රේඛාව පෙනෙන්නට තිබුනි.



සප්ත කන්‍යා කඳුගැට සමූහයට අයත් කළුගල් පර්වත දෙක

හිඹුටානට නළ ජලය ලැබීම

එක්දහස් නමසිය හැට ගණන්වල, අඹතලේ කැළණි ගඟෙන් ජලය පොම්පකර පිරිසිදුකර දෙහිවල ගල්කිස්ස ප්‍රදේශ වලට බෙදාහැරීමේ ව්‍යාපෘතියක් උඩුමුල්ලේ ආරලිය හන්දිය පෙදෙසෙහි ආරම්භ කරනලදී. එය අවසන්වූ පසු 1975 දී පමණ හිඹුටාන උඩුමුල්ල ප්‍රදේශ වාසීන්ට නළජල පහසුකම් ලැබෙන බැවින් ඒ සඳහා ඉල්ලුම් කරන ලෙස ප්‍රසිද්ධ කළත්, ඉතාම හොඳ පිරිසිදු ළිං ජලය තිබෙන බැවින් කිසිවෙක් ඉල්ලුම්කර නොතිබුනි. යෝජනාක්‍රමය විවෘත කිරීමට ආසන්නවූවිට ගෙයින්-ගෙට ගොස්, නොමිළයේම ජලය ලබාදෙන බවත්, අප කළයුත්තේ නිවසේ සිට පාර ළඟට පීවීසී බටයක් වළලා තිබීම පමණක් බවත් දැනුම් දෙන ලදී. මමද ඒ අනුව ක්‍රියා කළෙමි. අපට එසේ ලැබුනේ මුළුමනින්ම නොමිළයේය. වසර ගණනාවක් ගතවන තුරුම සතයක්වත් වියදම් වූයේ නැත. නමුත් ඉවුම්-පිහුම් සහ බීමට තවමත් වතුර ගන්නේ ළිඳෙනි. පසු කලෙක වතුර පොම්පයක් සවිකර නිවසතුල පාවිච්චිය මුළුමනින්ම ළිඳට හැරවූයෙමි.

නව නිවස වයරින් කිරීම සහ Emergency light system

නිවස වයරින් කිරීම මුළුමනින්ම මම තනිවම නිමා කළෙමි. ඒ සඳහා එකල කිසිම නිවසක නොතිබූ පද්ධතියක්ද එකතු කළෙමි එනම් විදුලිය නොමැති වේලාවට භාවිත කළහැකි Emergency light system එකකි. මෙහිදී නිවසේ සියළුම ස්ථාන (කාමර, කුස්සිය සහ නාන කාමර ආදිය) සඳහා 12v/21w කුඩා විදුලි බුබුලු සවිකළෙමි. ඒවාට විදුලිය සැපයීමට මෝටර් රථවල භාවිත කෙරෙන12V/45Ah බැටරියක් භාවිත කළ අතර,

පසු කලෙක විදුලි බුබුලු වෙනුවට12V, LED විදුලි බල්බද, බැටරිය සඳහා වඩා ප්‍රබල 12V/150Ah බැටරියක්ද සවි කළෙමි. එබැවින් දින දෙක-තුනක් විදුලිය නැතිවුවත් ගැටළුවක් නැත. ඒ සඳහා සවිකරනලද සෑම සුවිච්චයකම කුඩා LED බල්බයක් සවිකර ඇති බැවින්, ප්‍රධාන විදුලිය අක්‍රිය වූවිට අඳුරේ පවා එම සුවිච්චය පෙනෙන බැවින් එය පහසුවෙන් ක්‍රියාත්මක කළහැකිය. ඉහත ඡායාරූපයෙන් ඒ බව පැහැදිලි වේ. බැටරිය ආරෝපනය කිරීම සඳහා මා විසින්ම සාදාගත් චාජරයක් භාවිත කළ අතර පසු කළෙක ඒ සඳහා සූර්යා පැනලයක් සවිකරන ලදී.

කුළුඳුල් දරු උපත

අපගේ කුළුඳුල් දරුවා-චතුරිකාගේ උපත සිදුවූයේ 1978 සැප්තැම්බර් 18 දින රාත්‍රියේය. එම රාත්‍රියේ කොළඹ කාසල් වීදියේ කාන්තා රෝහල අසල මා බලාසිටියේ කොයි මොහොතේ හෝ ඒ සුභ ආරංචිය ලැබෙන තුරුය. ආරංචිය ලැබුන පසු ගෙදර පැමිණි මම තාත්තාට ඒබව පැවසුවෙමි. එපමණක් නොව දරුවාගේ ලග්නයද මම කීවෙමි. වැඩිවිස්තර විමසූ විට මා ඔහුට කියා සිටියේ උපන් වේලාවේ අහස නිරීක්ෂණය කර තරුපන්ති හඳුනා ගැණීමෙන් එය සොයාගත් බවය. තාත්තා ඒ මොහොතේම ඇපා පංචාංග ලිත ගෙන සොයා බලා මා කීදේ නිවැරදි බව තහවුරු කළේය.

වගකීම් අනුන්ට පැවරීමේ විපාක

1972 දී හිඹුටානට විදුලි බලය ලැබුනි. මෙවිට අප පදිංචිව සිටියේ පුංචිඅක්කලාගේ නිවසේය. මම තනිවම එම නිවස තඹරඹනහ කළෙමි. මාස කීපයක් වයසැති චතුරිකා දුව තොටිල්ලෙහි සිටි අතර එම කාමරයේ බිත්තියක සිදුරක් සෑදීම පිටපැත්තේ සිට ආරම්භ කළ මා දරුවා ඉවතට ගන්නා ලෙස කුසුම්ට පවසා එම වැඩය පටන් ගත්තෙමි. මා එය අවසන්කර, කාමරය තුල වැටී ඇති ගල් වැලි ආදිය ඉවත් කිරීම සඳහා කාමරය තුලට පැමිණිවිට, දුටුවේ තවමත් චතුරිකා දුව එහි නිදාසිටින බවය. ඒ අසලම ගල් කැට වැටී තිබුනත් වාසනාවට ඉන් එකක්වත් තොටිල්ලතුලට වැටී නොතිබුනි. කුසුම්ට දොස් පැවරූ නමුත් වැදගත් වගකීමක් අනුන්ට පැවරීමෙන් මා කළේ වරදක් බව මටම අවබෝධවිය. එමගින් ජීවිතයට අත්‍යවශ්‍ය පාඩමක් ඉගෙනගතිමි. එනම් " වැදගත් වගකීමක් කිසිවිටකත් අනුන්ට නොපැවරිය යුතුය"

චතුරිකාට කිරිපිටි සොයා යාම

ලොකුදුව-චතුරිකාගේ ළදරු අවදිය, (1972-73) ළදරු කිරිපිටි හිඟවූ කාලයකි. උප්පැන්න සහතිකය රැගෙන ගියවිට මාසයකට රාත්තලේ (ග්‍රෑම් 454) පිටි (SMA සහ Lactogen) ටින් දෙකක් ගතහැකිව තිබුනි. මම උප්පැන්න සහතිකයේ පිටපත් කීපයක් ඒ සඳහා භාවිත කළෙමි. දිනක් නුගේගොඩ පැත්තෙන් හංවැල්ල තෙක් ගොස් නවගමුවට එනතුරු ගතහැකි වූයේ එක ටින්එකක් පමණි. එදින මධ්‍යම රාත්‍රියේ සිට සීනි මිළ දෙගුණයකින් පමණ වැඩිවන දැනගන්නට ලැබුනෙන් නවගමුව සමුපකාරයෙන් සීනි රාත්තල් තිහක් ගතිමි.

තවත් දිනක කොලොන්නාව විජය ෆාමසියෙන් "එස්එම්ඒ" කිරිපිටි ටින් දෙකක් (එකක් රු 3.40 මේ දිනවල ඇමරිකානු ඩොලරයක් රුපියල් පහක් පමණ විය.) ගත් මා ආපසු හැරෙනවිටම පැමිණි තවත් කෙනෙක් ඉල්ලූවිට ළදරු කිරිපිටි සියල්ල අවසන් බවත් මට දුන්නේ අවසන් ටින් දෙක බවත් වෙළෙන්දා පැවසූවිට, **"අනේ මං පැයගානක් තිස්සෙ හැම කඩේකටම ගියත්, කොහෙන්වත් එකක්වත් හොයාගන්න බැරිවුනා, මගෙ දරුවට කිරිටිකක් දෙන්න විදිහක් නැතුව බඩගින්නෙ ඉන්නෙ" යයි පැවසීය.** පිටවී නොගොස් එය අසා සිටි මගේ දෑස් කඳුලින් තෙත්විය. එක ටින්එකක් මා ඔහුට දුන්විට ඔහු මට අනේකවාරයක් පින් දුනි. කොතරම් හිඟ වුවත් පිටි ටින් කීපයක් සැමවිටම අපේ ගෙදර තිබුනි.

චතුරිකාව නිදිකරවීම

මාස කීපයක් වයසැති චතුරිකා දුව තොටිල්ලතුල නිදිකරවූවිට බොහෝවිට රාත්‍රි මැදියමෙහි අවදිවී හඬන්නට වූයෙන් අපගේ ඇඳ මතට ගැණීමට සිදුවිය. නමුත් කුසුම් ඊට අකමැති වූයේ බබාව ඇගේ ඇඟට යටවේය යන බිය නිසාය. එවැනි බියක් මට නැත. මා කළේ, මා සහ බිත්තිය අතරින් බබාව තබා, එක අතකින් ආවරනයවන අයුරු තුරුළු කරගෙන නිදාගැනීමය. මෙහිදී පෙරකී අනතුරක් සිදු නොවන බවට ස්ථිර ආත්මවිශ්වාසයක් මට තිබුනි. එය කෙතරම් බලවත්ද යන්න පැහැදිලි වන්නේ උදෑසන අවදිවනතෙක් මා සිටි ඉරියව්ව යන්තමින්වත් වෙනස් නොවීමේ හේතුවෙනි. මාස ගණනක්ම එය එලෙසම ක්‍රියාත්මකවිය.

"නරි බෑනා" නාට්‍යය නැරඹීම

වර්ෂ 1976 කාලයේ දිනක් අපි (කුසුම්, මම සහ චතුරිකා දුව) නරි බෑනා නමැති ජනප්‍රිය නාට්‍යය නැරඹීමට ගියෙමු. එහි යාමට පෙර එම කතන්දරය චතුරිකා දුවට කියාදුනිමි. ඒ වනවිට ඇගේ වයස අවුරුදු 4 ක් පමණවිය. නාට්‍යය ආරම්භ වී නොබෝ වේලාවකින් නරියා සෙමින් සෙමින් වේදිකාවට පැමිනෙන විට මුළු ශාලාවේම දැඩි නිහඬතාවයක් පැවතුනි. මෙවිටම චතුරිකා දුව, නිහඬතාවය බිඳිමින් මහත් ලෙස හඬ නංවමින් "අන්න නලිබෑන" යයි කීවාය. මුළු ශාලාවම මහා සිනහවකින් රැව්පිලිරැව් දුනි. විවේක කාලයේදී බොහෝ දෙනෙක් කෑගහපු චූටි බබාව බැලීමට පැමිණ ඇයට සුභපැතීය.

චතුරිකා අත පුච්චා ගැනීම

ලොකු දුව චතුරිකාට වයස අවුරුදු පහක් පමණ කාලයේ දිනක, පුංචිඅක්කගෙ දුවගේ උපන්දින උත්සවයක් සඳහා ඔවුන්ගේ නිවසට ගියෙමු. එහිදී කුඩා බල්බ් වැලක් තිබූ අතර එහි අඩුපාඩු කීපයක් නිවැරදි කිරීම සඳහා ඊයම් වලින් පැස්සීමට සිදුවිය. ඒ සඳහා භාවිත කරනලද විදුලි බවුත් එක රත්වූ පසු කීපවරක්ම පාවිච්චි කරමින් සිට, කුඩා ළමයින් සිටින නිසා අඩි පහක් පමණ උස කබඩ් එකක් උඩින් තබා සුළු මොහොතකට ඉවතට ගියෙමි. ඒ ඇසිල්ලෙන් චතුරිකා දුව මරහඬින් කෑගසනු ඇසී දුව ගියෙමි. ඇය පුටුවක් තල්ලුකර එයට නැග රත්වූ බවුත්එක ඇල්ලීම නිසා එක් අතක අල්ල සම්පූර්ණයෙන්ම පිලිස්සී තිබුනි. වහාම ප්‍රථමාධාර දී වෛද්‍ය ප්‍රතිකාර කළෙමි.

තිලිනි, ළදරු පාසැල් යාම

චූටි දුව-තිලිනිට වයස අවුරුදු හතරක් පමණ වූවිට අංගොඩ ළදරු පාසැලකට ඇතුලත් කරන ලදී. මාස දෙකක් පමණ සතුටින් එහි ගිය නමුත් දිනක් උදෑසන පාසැල අසලටම ගියපසු හඬන්නට විය. හැඬීම කෙලෙසින්වත් නතර නොකළ බැවින් ආපසු ගෙදර එක්කරගෙන ආවෙමි. පසුවදාද පාසැලට යාම ප්‍රතික්ෂේප කළ බැවින් ළදරු පාසැල් ගමණ ඉන් නතර විය. (මා මෙන්ම) ලොකුදුව සහ පුතා කිසිවිටකත් ළදරුපාසැල් ගොස් නැත.

බෝවෙන රෝගයක් (පැපොල) වැළඳීම

1987-88 කාලයේදී ලොකුදුව-චතුරිකාට මෙම රෝගය වැළඳුනි. සති කීපයකට පසු, ඇයට සුවවීමත් සමගම පුතාට වැළඳුනි. ඔහුට සුවවීමත් සමගම චූටිදුවට (ඇගේ වයස අවුරුදු හයක්, හතක් පමණ විය) වැළඳුනි. ඇයට සුවවන තුරුම මට ඇය ළඟටමවී සිටීමට සිදුවිය. මට එතැනින් ඉවත්විය හැකි වූයේ ඇයට සුවවූ පසුවය. ඇයට සුවවූ පසු මට මෙවැනි සිතිවිල්ලක් ඇතිවිය. "දැන් නම් මට හැදුනත් කමක් නැහැ". පසුවදාම මාවත් රෝගී බවට පත්විය.

දරුවන්ගේ සෙල්ලම්

අපගේ දරු තිදෙනා කුඩා අවදියේ සෙල්ලම් කිරීමේදී අප නිවසට බටහිරින් යාබදව පිහිටි පොල්වත්තේ ආච්චිගේ මුනුබුරන් දෙදෙනෙතක්ද (උපුල් සහ ඔහුගේ සොහොයුරා) නිතරම සහභාගී වූහ. මිදුලේ තිබූ අඹ ගහේ මීටර පහක් පමණ ඉහළින් වූ අත්තක ඔන්චිල්ලාවක් බැඳ දුනිමි. අසල වූ තවත් අත්තක ගැටගසන ලද කඹය දිගේ ඉහළට නැගීමට ඔවුන් සියල්ලෝම සමත් වූහ. එම කඹය දිගේ නැගීමට පහසු වීම සඳහා, අඩියක පමණ පරතර සහිතව ගැට ගණනාවක් දමා සකස් කළෙමි. ඔවුන්ට නැගීමට සුදුසු ගස් කීපයක්ද වත්තේ තිබින. ඒවා නම් පේර ගහ, ගොරක ගහ, කජුගහ සහ සපතිල්ල ගසය.

කපු ගහ නිසා පුතා අනූනමයෙන් බේරීම

1988 දී පමණ දිනක් අපගේ පුතු-ශෞරික, ගේ පිටුපසින් දුවගෙන යන අතරතුර වැසිකිලි වල අසල වූ වලකට වැටී අනූනමයෙන් බේරුනි. එතැන එවැන්නක් තිබූබව කිසිවෙක් කලින් දැනසිටියේ නැත. අසල වූ කපුගහේ ලොකු මුලක් එහි තිබූ අතර ඔහුගේ දෙපා එම මුල දෙපැත්තෙන් යාම නිසා සිදුවන්නට ගිය භයානක අනතුරින් ගැලවුනි. පසුව පරීක්ෂා කළවිට දුටුවේ වැසිකිලි වල ආවරනය කරනලද කොන්ක්‍රිට් ලැල්ල පැත්තකින් පස් හැරී වලතුලට විවෘතව ඇති බවය. එය අළුත්වැඩියා කළ මම, කපුගහට අනේකවාරයක් පින් අනුමෝදන් කළෙමි.

පුතට විදුලිසැර වැදීම

අපගේ නිවස ඉදිකරන මුල් අවදියේදී අප එහි පදිංචි වූයේ එක් කාමරයක්, කුස්සිය සහ වැසිකිලිය පමණක් නිමාකළ පසුවය. තවත් එක් කාමරයක දොර-ජනෙල් සවිකළ පසු පස් සහිත පොළව මත මේසයක් පුටුවක් තබා මගේ වැඩ කටයුතු (ගුවන්විදුලි සහ කාර්මික වැඩ ආදිය) සඳහා භාවිත කළෙමි. එහි විදුලිය ලබාගත් extension cord එකෙහි සාමාන්‍ය විලායකයක් භාවිත නොකළේ පුතා එය අතපතගාන නිසාය. ඒ වෙනුවට මා විසින්ම නිර්මාණය කරන ලද්දක් සවි කළෙමි. එය ගැලවීම ඉතා අපහසු නිසා වැඩිපුර ආරක්ෂාවක් බලාපොරොත්තු වූයෙමි. දවසක් මා එතැන වැඩක් කරමින් සිටින අතර එහි සිටි පුතාගේ කලබල වීම නිසා වහාම එදෙසට නෙත් යොමු කළෙමි. එවිට මා දුටුවේ, ගැලවීමට නොහැකි ආකරයෙන් මා සවිකළ විලායකය ගැලවූ ඔහුට විදුලි සැර වැදී ඇති බවය. නමුත් වාසනාවට කිසිම අනතුරක් නොවීය. එමගින් එක්තරා යහපතක්ද විය. එනම් විදුලිසැර වැදීම යනු කුමක්දැයි ඔහුට අවබෝධ වීමය. ඒ වනවිට ඔහුගේ වයස අවුරුදු පහක් පමණ විය. එකල සවිකර තිබූ ට්‍රිප් සුවිචය පැරණි වර්ගයේ කළුපැහැති (crabtree E.L.C.B) එකකි. එය විසන්ධි වන්නේ භූගත අග්‍රය සජීවි අග්‍රයට ස්පර්ශ වුවහොත් පමණි. කෙනෙකුට විදුලිසැර වැදීම හේතුකොටගෙන එය විසන්ධි වන්නේ නැත.

නිවස ගොඩනැගීම

අප දැනට පදිංචි නිවස තැනීම ආරම්භ කළේ 1973 දීය. දිනක් වැඩ කළ මේසන් බාස්උන්නැහැ “අද අත්වැඩකාරය ආවිත් නැහැ, මාත් යන්නම්” යයි කීවිට “නැනෑ වැඩ කරමු. මම අත්වැඩ දෙන්නම්” යයි කියා සුපුරුදු අත්උදවුකරුට වඩා කඩිසරව මා වැඩ කළෙන් වෙනදාට වඩා වැඩ ප්‍රමාණයක් කරනලදී. (එකල ඔවුන් වැඩ කළේ රු. 5ක පමණ දෛනික වැටුපටය) බොහෝ වැඩ මගේ දැතින්ම නිමවිය. දොර ජනෙල් උළුඅහු තුනක් මාවිසින් තනිවම සවිකළෙමි. විදුලි පරිපථ සහ වතුර පයිප්ප වැඩ 100% ක්ම නිම කළේ මා විසිනි.

ගුවන් ගමන් පාලක තනතුර

මගේ මිතුරෙක් වන වීරසේකර ගුවන් ගමන් පාලක තනතුරක සේවය කරන අතරතුර දිනක් ලිපියක් මගින් මා අමතා එම තනතුර සඳහා ඉල්ලුම්පත් කැඳවා ඇති බවත්, ඉල්ලුම්පත් භාරගන්නා අවසාන දිනයට ඇත්තේ දෙදිනක් බවත් දැන්වීය. ඒ අනුව පසුවදාම ඊට ඉල්ලුම් කළෙමි. පසුව පැවති සම්මුඛ පරීක්ෂණයෙන් මාව තෝරාගන්නා ලදී. ඒ අනුව 1978 පෙබරවාරියේදී මෙම තනතුරේ වැඩ භාරගතිමි. මාස තුනක පුහුණු කාලයෙන් පසු කටුනායක සහ රත්මලාන ගුවන්ගමන් පාලක මධ්‍යස්ථාන හෙවත් පාලක කුළුනු වල (Air traffic Control tower) වල වරින් වර සේවය කිරීමට සිදුවිය.

ඇල්ටිමීටරය ගැලවීම

Altimeter

කටුනායක පාලක කුළුනේ (control tower) තිබෙන උපකරණ සවිකර ඇති පුවරුවෙහි (control panel), ගුවන්යානාවල නියමුකුටියෙහි (cock-pit) භාවිත කෙරෙන ඇල්ටිමීටරයක් සවිකර තිබුනි. ගුවන් යානා තුල එය භාවිත කරන්නේ සම්මත මුහුදු මට්ටමේ සිට පවතින උස දැනගැණීමට වුවද, මෙහිදී අප එම උපකරණය භාවිත කරන්නේ සම්මත මුහුදු මට්ටමේ පවතින වායුගෝලීය පීඩනය සොයාගැණීම සඳහාය.

ඒ සඳහා එම උපකරණයේ වම්පස පහළ ඇති නොබ් එක කරකවා සුදුසු පරිදි සීරුමාරු කළ යුතුය. මෙහි ඇති රූපයේ දැක්වෙන්නේ එවැනි ඇල්ටිමීටරයකි. මම රාත්‍රි වැඩමුරයේ සේවය කරන අවස්ථාවක ඉහත කී නොබ්එක තරමක් වැඩිපුර කරකැවූයෙමි. එවිට එය හිරවිය. අඬුවකින් අල්ලා කරකැවීමට උත්සාහ කලත් එය නිශ්ඵල ප්‍රයත්නයක් විය. පසුදින උදාවීමට පෙර එය යථාතත්වයට පත් නොකළහොත් මා විශාල දෝශාරෝපනයකට ලක්වන බැවින් මා වහා ක්‍රියාත්මක වීමි. එය සවිකර තිබූ control panel එකෙන් ගලවා ඉවතට ගෙන හොඳින් පරීක්ෂා කර කෑල්ලෙන් කෑල්ල ගලවා මේසය මත තබමින් අවශ්‍ය ස්ථාන වලට තෙල් දමමින් (Singer Mechine oil) යථා තත්වයට පත් කළෙමි. මේ අතරතුර මාගේ පැය දෙක අවසන්වී ඊළඟ පැය දෙක සේවය කිරීමට නියමිත ලාල් සුබසිංහ පැමිණ ඔළුවෙ අතගහගෙන,

"අම්මෝ විජේ මොකද්ද මේ කරල තියන්නෙ හෙට එළි වෙනකොට උඹට ගෙදර යන්න වෙයිද දන්නෙත් නැහැ."

"කිසි දේකට බය වෙන්න එපා ලාල්, තිබුනට වැඩිය හොඳට සර්විස් කරල හයිකරනව පැයක් යන්න කලින්, හැබැයි ඔන්න කට හොල්ලන්න එහෙම එපා." පැයබාගයක් ගතවීමට පෙර සියල්ල අවසන් කළෙමි. අදවනතුරු ලාල් සුබසිංහ හැර වෙනත් කිසි කෙනෙක් මේ ගැන දැනගත්තේ නැත.

දුම්රියතුලදී නින්ද යාම

මා බස්රියක හෝ දුම්රියෙන් යනවිට, බොහෝ අවස්ථාවන්හි නින්දයාම සාමාන්‍ය චර්යාවකි. මා කටුනායක සේවය කරන විට, දුම්රියෙන් යන මා මරදානෙන් දුම්රියට නැංගපසු බොහෝ අවස්ථාවන්හිදී දුම්රිය පිටත්වී මිනිත්තු පහක් ගතවනවිට මට නින්දයන අතර අවදි වන්නේ කටුනායකට ගියපසුවය. දිනක්, කටුනායකය පෙර ඇති "ලියනගෙමුල්ල" දුම්රිස්ථානයේදී අවදිවූ මම ලියනගෙමුල්ල යන නාමපුවරුව දුටුවේ පළමුවරටයි. තරමක් කලබල වූ මා සිතුවේ වැරදීමකින් මා වෙනත් දුම්රියකට ගොඩවී ඇතිද යන්නය.

දෙකෙන් වැඩිකරන්නත් කැල්කියුලේටරය

මෙම සිද්ධිය වූයේ 1978/79කාලයේදීය. දිනක් මම කොළඹ කොටුවේ පිහිටි ඉලෙක්ට්‍රොනික උපාංග විකුනන සුප්‍රසිද්ධ වෙළඳ සැලකට ගියෙමි. එහි සිටි එක් ගැහැණු ළමයෙකුට මගේ අවශ්‍යතාවය ඉදිරිපත් කළෙමි. රෙසිස්ටර 10ක් සහ IC දෙකක් මට අවශ්‍ය වී තිබුනි. එය බිල් පොතෙහි ලියූ ඇය එහා මෙහා යමින් යමක් සොයන්නට වූයෙන් මා සිතුවේ මගේ වැඩය පසෙක තබා වෙනත් වැඩකට යොමුවූ බවය. සුළු වේලාවකින් කැල්කියුලේටරයක් ගෙනැවිත් රු 1.50 දහයෙන් ගුණ කිරීම සහ රු 15 දෙකෙන් ගුණකිරීම එමගින් සිදුකර මගේ අවශ්‍යතාවය ඉටු කරන ලදී.

මාස කීපයකට පසු නැවතත් එහි ගියවිට සිවිල්ගුවන් සේවා දෙපාර්තමේන්තුවේ සහකාර අධ්‍යක්ෂක මුනිදාස කරුණාරත්න මහතා එහිදී මුනගැසී සතුටු සාමීචි කථාකරමින් ඉහතකී සිද්ධියද රහසින්මෙන් ඔහුට පවසමින් සෙමින් ඇඟිල්ල දිගුකර එම ගැහැණු ළමයාව පෙන්වීමි. ඒ මොහොතේම අපට පිටුපසින් සිටි වෙනත් ගැහැණු ළමයෙකුගේ හිකි-හිකි ගාන සිනහවක් ඇසුනි. ඇය අපේ කතාවට සවන්දීගෙන සිටි බව මට අවබෝධ විය.

අනතුරකට පත්වූවෙකුට පිහිට වීම

දිනක් උදෑසන, උදේ ආහාරය සඳහා යමක් ගෙන ඒම පිණිස අසල ඇති කඩයකට ඇවිදයනවිට තරුණ වයසේ පිරිමි කෙනෙක් පාර අයිනේ බිම වාඩිවී අමාරුවෙන් සිටිනබව දැක කථාකළෙමි. එවිට ඔහු කීවේ වාහනයක හැපී වැටුන බවත්, එය නොනවත්වාම ගිය බවත්ය. තුවාලවූ බවක් පෙනෙන්නට නොතිබුනි. මාගේ ස්කූටරයෙන් මහරෝහලේ හදිසි අනතුරු අංශයට ගෙනයාහැකි බව පැවසූ මම ඊට කැමතිදැයි විමසූවිට ඔහු ඊට කැමති වූ බැවින් ඉතා ප්‍රවේසමින් ගොස් කොළඹ මහ රෝහලට ඇතුලත් කළෙමි.

දූරකථන පහසුකම්

දූරකථනයක් සඳහා මා ඉල්ලුම් කළේ වසර 1990 දීය. නමුත් එය ඉටුවූයේ වසර හයක් ගතවූ පසුවය. එසේ වූයේද සාමාන්‍ය ක්‍රමයට නොව, මා නිරතව සිටින ගුවන් ගමන් පාලක තනතුර අත්‍යවශ්‍ය සේවාවක් බව පවසමින් පළාතේ පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීතුමා හරහා ඉල්ලුම්කළ පසුවය. එහිදී රු 15,000/- ක් ගෙවිය යුතුවිය. ඒ වනනවිට මාගේ මාසික වැටුප රු 10,000/- ක් පමණ විය.

නවනිපැයුම්-1

දූරකථනය ඇසුරෙන් කළහැකි නොයෙක් අපූරු නිපැයුම් පිළිබඳව මගේ හිත යොමුවිය. ඒ සඳහා කරනලද මූලික පරීක්ෂණ අතිශයින් සාර්ථක විය. ඒ සඳහා NE555 සහ NE567 යන සංගෘහිත පරිපථ (IC) සහ තවත් ඉලෙක්ට්‍රොනික උපාංග යොදා ගනිමින් පර්යේශණ කීපයක් කරන ලදී.

දුරස්ථ දූරකථනයක් මගින් මගේ නිවසේ ඇති දූරකථනයට ඇමතුමක් ගෙන

1. නිවසේ එක් එක් ස්ථාන වලදී ශ්‍රවනය වන ශබ්ද වලට සවන් දීම
2. නිවසේ එක් එක් ස්ථාන වල ඇති විදුලි ලාම්පු දැල්වීම සහ නිවා දැමීම

පසු කලෙක මෙවැනි බොහෝ පහසුකම් නවීන තාක්ෂණය ඔස්සේ පහසුවෙන් ලබාගතහැකි විය.

නව නිපැයුම්-2

INS (Inertial Navigation System)

මා සරසවියේ ප්‍රථම වසරේදී ගුවන් යානාවල භාවිත කරන උපකරණ පිළිබඳ පොතක් (Aircraft Basic Scince) කියවනවිට බාහිර උපකරණ කිසිවක් සම්බන්ධ නොකර යානාවේ ත්වරනය (acceleration) මැනගැනීමේ ඉතා සරල උපකරණයක් පිළිබඳ විස්තරයක් දක්නට ලැබුනි. ඒගැන තවදුරටත් කල්පනා කළ විට, එවැනි උපකරණයක් භාවිතයෙන් ඕනෑම යානාවක (ගොඩබිම හෝ අහසේ හෝ මුහුදේ) නිශචලතාවයේ සිටම ත්වරනය ස්වයංක්‍රිය ලෙස ප්‍රස්ථාරගත කළහොත්, එමගින් ඕනෑම මොහොතක වේගය ලබාගතහැකි බව මට අවබෝධවිය. එවැනි ප්‍රස්ථාර ඇඳ ගණනය කිරීමෙන්ද එය සනාථ කර ගතිමි. එපමණක් නොව එම වේග-කාල ප්‍රස්ථාරය මගින් ඒ අයුරුම දුර-කාල ප්‍රස්ථාරයක් ඇඳීමෙන් ගමන්කළ දුර ලබාගත හැකිය. එපමණක් නොව ඊට සම්බන්ධ චුම්බක මාලිමාවක්, සම්බන්ධ කරගනිමින් ඕනෑම මොහොතක දිශාවේ වෙනස්වීම ලබාගත්විට ඕනෑම මොහොතක යානයේ පිහිටීම ලබාගතහැකි බවත් මට අවබෝධවිය. ඉගෙනීමේ කටයුතු වලට බාධාවන බැවින් මේ පිළිබඳ වැඩිපුර පර්යේෂණ කිරීම කල් තැබුවෙමි.

එය ක්‍රමයෙන් අමතකවී ගිය අතර 1978 දී මා ගුවන්ගමන්පාලක තනතුරට පත්වූවිට අතීත මතකය යලිත් අවදිවිය. ගුවන් යානයක පිහිටීම සොයාගැන්මට එවකට තිබූ එකම-එක උපකරණයවූයේ INS

(inertial navigation system) උපකරණයයි. එහි ක්‍රියාකාරිත්වය පිළිබඳව වැඩිදුර අධ්‍යයනය කළවිට එදා මා නිර්මාණය කිරීමට සැරසුනේ මෙම උපකරණයම බව අවබෝධවිය.

ඒ සඳහා භාවිත කරන ලද ප්‍රස්ථාරය සහ ගණනය කිරීම් තවමත් මගේ **"නව නිපැයුම්"** ලිපිගොනුවේ ඇත. එකල මා මෙගැන කිසිවක් කිසිවෙකුටත් නොකීවේ, මෙය අවබෝධ කරගන්නට බැරි අය මාව සමච්චලයට ලක්කරනු ඇත යන හැඟීම නිසාය. මේ පිළිබඳව අන්තර්ජාලය පරීක්ෂා කළවිට පහත දැක්වෙන වෙබ් අඩවියේ මෙහි ඉතිහාසය සඳහන්ව ඇති බව දුටිමි. ඒ අනුව 1958 දී ආචාර්ය "රිචඩ් බැටින්" සහ ආචාර්ය "හැල්කම්බ් ලැනින්" විසින් පර්යේෂණ කර ඇත.
http://en.wikipedia.org/wiki/Inertial_navigation_system#History

ජීවිතයක් බේරාගැනීම-2

වර්ෂ 1965 දී මා පේරාදෙනිය විශ්ව විද්‍යාලයේ විද්‍යා පීඨයට ඇතුලත්ව පළමුවසර ගතකළේ විජේවර්ධන ශාලාවේය (කාමර අංක 303). දිනක් මා යම් අවශ්‍යතාවයකට ඉදිරිපස කාමරයට ගිය සැනෙකින් දුටුවේ අදහාගත නොහැකි දර්ශනයකි. එහි විසූ දිසානායක, ඔහුගේ රූම්මේට්ගේ (ධර්මදාස) මේසය අසල ඇති විදුලි පේනුවට (plug base) මුත්‍රා කිරීමට සැරසෙන අයුරු දුටු මම වහා ක්‍රියාත්මක වී ඔහුව පසෙකට තල්ලු කරමින් "යකෝ තෝ මැරෙන්නද හදන්නෙ" යනුවෙන් පවසා එහි බරපතලකම පැහැදිලි කර දුනිමි. මා හමු නූනා නම් එක්කෝ ඔහුගේ ජීවිතය තත්පර ගණනකින් අහිමිවන්නට තිබුනි, නැත්නම් ජීවිත කාලයටම ආබාධිතයෙක් වන්නට ඉඩ තිබුනි.

ජීවිතයක් බේරාගැනීම-3

වර්ෂ 2000/2002 දී පමණ, මා රැකියාව කරන කාලයේ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් ගමන් පාලක සංගමය මගින් සංවිධානය කරනුලබන වාර්ෂික හමුවට මමද සහභාගි වූයෙමි. එදින අපි හික්කඩුව ප්‍රදේශයේ සංචාරක හෝටලයකට ගියෙමු. සමහරු පිහිනුම් තටාකයේ විනෝදවන අතර මමද ඒ සඳහා සූදානම් වූයෙමි. තවත් අය ගීගයමින් විනෝද වෙමින් සිටි අතර අවුරුදු 3 – 4 ක් වයසැති කුඩා දරුවෙක් අසල තිබූ ජල තටාකයක ගැට්ට දිගේ ඇවිදින්නට වූයෙන්, මා පිහිනුම් තටාකයට නොගොස්, ඒ අසළ නතරවී බලා සිටියේ ඔහුගේ ආරක්ෂාව සඳහාය. සුළු මොහොතකින්, මා සිතූ පරිදිම, ඔහු තටාකය තුලට ඇදවැටුනි. මා වහා එතුලට පැන දිය යට ගිලී සිටි දරුවා ගොඩගතිමි. එහි අඩි තුනක් පමණ වතුර තිබුනි. පසුව අනෙක් අයද කලබලවී එතැනට පැමිණි අතර, ගී ගයමින් විනෝදවෙමින් සිටි, දරුවාගේ මවද, පියා වන ප්‍රසන්නද තම දරුවා ගැන එතරම් සැලකිලිමත් බවක් පෙනෙන්නට නොතිබුනි. ඒ පිළිබඳව ඔවුන් යුතුකමක් ලෙස ස්තුතිවන්ත වනු තියා, මා සමග එක වචනයක්වත් කතා නොකළේ, තම නොසැලකිලිමත්කම නිසා ඇතිවූ ලජ්ජාවටද, ඉන් ඇතිවූ මානසික ආතතිය නිසාද, යන්න මට ප්‍රහේලිකාවක් විය. කෙසේ වෙතත් මා නොසිටින්න ජීවිතයක් අහිමි වන්නට ඉඩ තිබුනි.

ගිනි ගන්න මෝටර් රථය බේරා ගැනීම

1988 දී පමණ දිනක් සවස මා මෝටර්බයිසිකලයෙන් රාජකාරිය සඳහා යනවිට රත්මලානේ ගුවන්තොටුපල මංසන්ධියට ළඟාවනවිට මට ඉදිරියෙන් යන ෆොක්ස්වොගන් මෝටර් රථයේ එන්ජිම යට ගිනිදළු දැක, වහාම එයට ඉස්සරවෙන ගමන් "ගිනිගන්නව" යනුවෙන් කෑගසා ඊට ඉස්සරවී නතර කළෙමි. එය පැදවූයේ වයස 60 – 70 පමණ පිරිමි කෙනෙක් වූ අතර ඔහුගේ දියණිය යයි සිතියහැකි කාන්තාවක්ද, කුඩා ළමයෙක්ද එහි සිටියහ. වහාම එහි ගොස් පිටුපස බොනට් එක අරින්න උත්සාහ කළත් උණුසුම නිසා එය අපහසු විය. ඒ අසළම පාර අයිනේ ඇති මානා පඳුරක් ගලවාගෙන කෝටු කැබැල්ලකින් බොනට්එක අරිනවිටම එහි පැමිණි, ගුවන්තොටුපල හන්දියේ සිටින ගුවන්හමුදා ආරක්ෂක නිලධාරියෙක් "ඔතන නවත්වන්න එපා" යයි කීය. මම වහාම "මේ කාරෙක ගිනිගන්නව, මේක අල්ලගන්න" කියා බොනට් එක නොවැසෙනසේ අල්ලා සිටි ලී කැබැල්ල ඔහු අතට දී, මානා ගස් වලින් ගසමින් පාරේ තිබූ තෙත වැලිද දමමින් ගින්න නිවා දැමුවෙමි. ඇතුලටද

ගින්න පැතිරී තිබුනෙන් වහාම පිටුපස ආසනයද පිටතට ඇද දැමූවෙමි. මෙවිට හදිසියේම කාරෙක ඉබේම ඉදිරියට ගමන් කරන්නට වූ අතර මගේ බයිසිකලයේ හැපෙන්නට මොහොතකට පෙර ඉවතට ගතිමි. මේවනවිටත් එය අඩි 20 ක් පමණ ඉදිරියට ගොස් තිබුනි. සිදුවනදේ තේරුම්ගත් මම වහා ගියරය නියුට්‍රල් කර බැටරි වයරයක් ගැලවූයෙමි. සිදුවී ඇත්තේ වාහනය නවත්වනවිට ගියරයක තිබූ අතර, ගින්න නිසා වයර් ලුහුවත් (short circuit) වීමකින් ස්ටාටර් මෝටරය ක්‍රියාත්මක වීමයි.

මාර්ගය ඉතා තදබද අවස්ථාවක් වුවද, ගුවන් හමුදා ආරක්ෂක භටයා හැර අන් කිසිවෙක් උදවුවට පැමිණියේ නැත. මට ප්‍රමාදවී ඇති බැවින් ඔවුන් සමග වචනයක්වත් කථා නොකර වැඩට ගියෙමි. මාගේ රාජකාරී හැඳුනුම්පත ලඟ නැතිබව දැනගත්තේ එහි ගිය පසුවය. වහාම ආපසු ගාළු පාරට පැමිණ සොයා බැලූවිට, මෝටර්රථය ගිනිගත් තැන බිම වැටී තිබියදී හමුවිය.

ගිනිගන්නා ගෙයක් නිවීමට උදවුකිරීම

දිනක් රාත්‍රී 8ට පමණ, අපගේ නිවසට දකුණු දිශාවේ ඇති සමරතුංග මහතාගේ නිවසටත් දකුණින් (south) ඇති නිවස ගිනිගන්නා බව දුටු මම වහා එතැනට දිව්වෙමි. මිනිසුන් කීපදෙනෙක්ම ගින්න නිවීමට උත්සාහ කරන බව දුටු මා වහා ආපසු පැමිණ අපගේ ළිඳෙහි ඇති කඹය සහ පනිට්ටුව රැගෙන ආපසු දුව ගොස් සමරතුංග මහතාගේ ළිඳෙන් වතුර ඇද දෙමින් උදවු කළෙමි. ගින්න මැඩපැවැත්වීමට හැකි වූයෙන් නිවසින් අඩක් පමණ බේරාගතහැකි විය.

දේවිබාලිකා විදුහල්පතිණියගේ කෘතගුණ සැළකීම

වර්ෂ 1976 දී පමණ දිනක් ලීලාරත්න අයියා (ඔහු එකල පාඨශාලා පරීක්ෂකවරයෙකි) මා අමතා යෝජනාවක් කළේය. කොළඹ දේවිබාලිකා විද්‍යාලයේ විදුහල්පතිනිය වන කල්‍යානි සොයිසා මහත්මිය, උසස් පෙළවිභාගයට පෙනීසිටි සිසුවියන්ගේ ප්‍රතිඵල නිකුත්වනතුරු මාස තුනහතරක් නිකරුනේ කාලය ගතකරන බැවින් ඔවුන්ට ඵලදායී වැඩපිළිවෙලක් ආරම්භ කළ හැකිදැයි විමසූ බවත්, එවිට ඔහුට මාව මතක්වූ බවත්, සඳහන් කළේය. පසුව එහි ගොස් ඇය සමග සාකච්ඡාකර, ගෙදර දොරේ නිතර භාවිත කරන උපකරණ (විදුලි උපකරණ, ඔරලෝසු යනාදිය) අළුත්වැඩියාව පිළිබඳ පාඨමාලාවක් ආරම්භ කළෙමි. සතියකට එක් දිනක් පාසැල් වේලාවෙන් පසු පැය දෙකක් පමණ ඒ සඳහා වෙන්කරගතිමි. එකල මා ආනන්ද විදුහලේ සේවය කළ අතර, එම පුවත ආරංචිවූ විදුහල්පති රාජපක්ෂ මහතා, දිනක් මා අමතා, සතියකට එක් දිනක අවසාන කාලපරිච්ඡෙද දෙකින් මා නිදහස් කරනලදී. එබැවින් පාසැල් වේලාවතුලම එය කළහැකිවීම සිසුවියන්ටද පහසුවක් වූ අතර ගුරු මහත්මීන් කීපදෙනෙක්ද ඊට සහභාගිවිය. මාස කීපයකට පසුව මා ඇමතූ විදුහල්පතිනිය මට යම් ගෙවීමක් කළහැකිබව පැවසූ නමුත් මම එය ප්‍රතික්ෂේප කළෙමි. පසු දිනකද එය ගන්නා ලෙස ඇවිටිලි කළ බැවින් මා එය පිළිගෙන ඒ සඳහාම අවශ්‍ය උපකරණ කීපයක් මිළට ගැනීම සඳහාම එම මුදළ වැය කළෙමි.

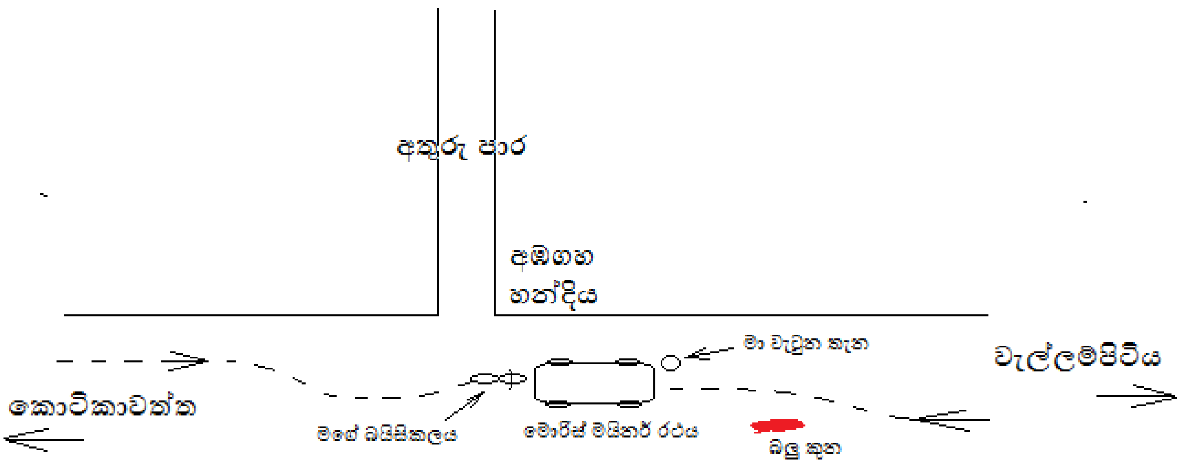
අවුරුදු කීපයක් මෙසේ කරගෙනයන අතරතුර දිනක්, වහාම පැමිණ ඇය හමුවන ලෙස දැන්වූ පණිවිඩයක් කල්‍යාණි සොයිසා මහත්මියගෙන් ලැබුනි. පසුවදා ඇය හමුවූවිට, මේ වසරේ පාසැලට ඇතුලත් කරන දියණියක් ඇත්දැයි මගෙන් විමසීය. "ඔව් මැඩම්, දුව චතුරිකාව සංඝමිත්තා විද්‍යාලයට ඇතුලත් කරන්න ඔක්කොම ලෑස්තියි" යනුවෙන් මම පැවසුවෙමි. එවිට ඇය, ප්‍රථම වතාවට මේ අවුරුද්දෙ පහළ බාලාංශය ආරම්භ කරන බව පවසා, "හෙට ළමයි ඇතුලත් කරනව උප්පැන්න සහතිකයත් සමග හෙට දුවව අරන් එන්න" යයි කීවාය. ඒ අනුව චතුරිකා දුව දේවිබාලිකා විදුහලට ඇතුලත්වූ අතර, පසු කලෙක තිලිනි දුව 6 වැනි ශ්‍රේණියට ඇතුලත් කිරීමටද වරම් ලැබුනි. එකල කොළඹ පාසැලක පළමුවැනි ශ්‍රේණියට දරුවෙක් ඇතුලත් කිරීම වසර ගණනාවක සිටම සූදානම් වියයුතු බැරෑරුම් කාර්යයකි. සමහරු දරුවෙක් උපදින්නටත් පෙර අවශ්‍ය ව්‍යාජ ලියකියවිලි සකස් කර ගනී.

<u>අනුනමයෙන් බේරීම - 3</u>

<u>ප්‍රථම රිය අනතුර</u>

වර්ෂ 1970 නොවැම්බර් 17 වැනිදා සවස 2:15 ට පමණ අවිස්සාවේල්ල පාරේ කොළඹ දෙසට ස්කූටරය පදවන්නට වූයෙමි. පාර කාපට් කර තිබූ නිසා ඉතා හොඳ තත්වයේ පැවතුනි. පැයට කිලෝමීටර 60 ක පමණ වේගයකින් අඹගහ හන්දියට ළඟාවනවිට ඉදිරියෙන් පැමිණි මොරිස්මයිනර් වර්ගයේ කළු පැහැති මෝටර්රථය කිසිම සංඥාවක් නොමැතිව පාරේ අනිත් පැත්තට ගත් බැවින් මා සිතුවේ, එහි ඇති (මගේ වම් පැත්තේ) අතුරු පාරට හරවනු ඇත යනුයි. මම වහාම වේගය අඩුකරමින් දකුණට ගත්තෙමි. සැනෙකින් එම රථය ආපසු මගේ දකුණු පැත්තට (පාර මැදට) මදක් හැරවූයෙන් මම වමට ගත් නමුත් අනතුර වැලැක්විය නොහැකි බව මට අවබෝධවිය. ඊළඟ මොහොතේදී මෝටර්රථයේ ඉදිරිපස ගැටුන මා මෝටර් රථයට උඩින් වීසිවී වටයක් කරකැවී රථයට පිටුපසින් බිම වැටුනේ කකුල්දෙකින් සිටගත් අයුරුය. එකෙනෙහිම අසල සිටි කෙනෙක් මගේ අව් කන්නාඩි කුට්ටම ගෙනත් දුන් අතර තවත් කෙනෙක් මගේ රියැදුරු බලපත්‍ර පොත ගෙනත් දෙමින් "බුදුඅම්මෝ මහත්තයො මම නම් හිතුවෙ මහත්තයගෙ කැලි අහුලන්න වෙයි කියලයි, ටිකක් අතපතගාල බලන්න කොහෙද තුවාලවෙලා තියන්නෙ කියල" යයි කීවේය. මා එවිට පරීක්ෂා කළවිට පෙනී ගියේ දකුණු කකුලේ දනහිසට පහලින් ඇති සුළු සීරීමක් හැර වෙනත් කිසිදු තුවාලයක් නැති බවය. මා පසුව මෝටර්රථයතුල (2ශ්‍රී2871) බියෙන් තැතිගෙන සිටි රියැදුරු මහතාගෙන් "මොකදවුනේ" යයි ඇසුවෙමි. එවිට ඔහු "අනේ මහත්තය මං දැක්කෙ නෑ මෝටර්බයිසිකලයක් එනබව, පාරෙ බලුකුණක් තිබුන, ඒකයි මම දකුණට කැපුවෙ" යනුවෙන් කීවේය. පසුව රථය ඉදිරියට ගොස් බැලූවිට, මා දුටුවේ එහි බොනට් එකමැද ඇති සුදුයකඩ "එම්" අකුරට අඟල් හතරක් පමණ දකුණට වන්නට මගේ හිස වැදුන තැන හිසේ වක්‍රතාවයටම රවුමට වලක්මෙන් ඇතුලට එබී ඇති ආකාරයයි. ඉහතකී එම් අකුරෙහි වැදුනේ නම් මා මොහොතක්වත් ජීවත් නොවනු ඒකාන්තයි. එකළ අප රටෙහි මෝටර්බයිසිකල්කරුවන් අතර හිස්වැසුම් (හෙල්මට්) පැළඳීමේ සිරිතක් හෝ නීතියක් නොතිබුනි.

අනතුර සිදුවී මින්ත්තු කීපයකට පසු පොලිස් නිලධාරින් දෙදෙනෙක් පැමිණ විස්තර සටහන් කරගන්නා ලදී. එතැනට කිමී 2ක් පමණ දුරින් පිහිටි වැල්ලම්පිටිය පොලිස්ස්ථානයට යම් කිසිවෙක් එම ආරංචිය දුන්බව දැනගන්නට ලැබුනි. ඔවුන් <u>මගේ බයිසිකලය නතරවූ ස්ථානයේම සටහන්ව තිබූ බ්‍රේක් පාරක්ද මැන ගන්නා ලදී.</u> එය නතරවී තිබුනේ බයිසිකලයේ ඉදිරි රෝදයටත් අඩියක් දෙකක් ඉදිරියෙනි. එය මගේ බයිසිකලයේ නොවන බව ස්ථිර වශයෙන්ම මා දැනසිටියත් මම නිහඬව සිටියෙමි.



පසුව කල්පනා කරන විට මට අවබොධ වූ වැදගත් කරුනක් නම් මෙම අනතුර සිදුවූයේ මගේ නොසැලකිල්ල නිසා බවය. එය මෙසේ විස්තරකළ හැකිය. මීට දින කීපයකට පෙර, මෝටර්

බයිසිකලයේ පිටුපස රෝදයේ තිරිංග වල තත්වය තරමක් දුර්වල බව මට දැනුනි. එවිට මම තරමක් දුරට break adjust කළ නමුත් එය ගලවා බැලීම කල් දැමීමි. අනතුර සිදුවීමෙන් පසුව පරීක්ෂා කරනවිට මා දුටුවේ පිටුපස රෝදයේ ඔයිල්සීල් එක දුර්වල වී බ්‍රේක් ඩ්‍රම් එකට තෙල්කාන්දුවී ඇති බවය. එය එදා අළුත්වැඩියා කළේ නම් මෙම අනතුර සිදු නොවන්නට බොහෝදුරට ඉඩ තිබුනි.

එදා මම ඉතාමත් වැදගත්ම පාඩමක් ඉගෙනගතිමි. එනම් "**යම් වැදගත් වැඩක් කළයුතුම බව දැනුන පසු කුමන හේතුවක් නිසාවත් එය කල් නොදැමිය යුතුය**" යනුයි.

මෝටර්රථ අමතර කොටස් සහන මිළට ගැණීම

එකල (1970 කාලයේ) මෝටර්රථ අමතර කොටස් වෙළඳුන් අසාධාරන ලෙස අධික ලාභ උපයන බැවින් රාජ්‍ය වානිජ නීතිගත සංස්ථාව මගින් ආනයනික අමතර කොටස්, පාරිභෝගිකයින්ට සහන මිළට නිකුත්කිරීම සඳහා වාහන හිමියන් වෙත පොතක් නිකුත්කර තිබුනි. දිනක් මා මරදාන පංචිකාවත්ත පාරේ "ඔටෝහවුස්" වෙළඳසැලට ගොස් ස්පාක් ප්ලග් එකක් ඉල්ලූවිට මිළ රු 12.50 බවත් පොතට නම් රු 5.45 ක් බවත් එහි අයිතිකරු පැවසීය. එවිට මා, රු10 ක් සමග පොතද දුන්විට මාරු සල්ලි නැතිබව පැවසීය. එවිට මම රු 6 ක් දුන්විට එයද ප්‍රතික්ෂේප කළේය. එවිට මම "ඉතුරු සල්ලි මට එපා රුපියල් හයම තියාගන්න" කීවෙමි. එවිට ඔහු "එහෙම බෑ මාරු සල්ලි පහයි හතලිස් පහක් ඕනැ" යයි කීවේය. එවිට මා ඒ අසල සිටි ලොතරැයිපත් වෙළෙන්දෙකුගෙන් ශත 50 කට ලොතරැයි පතක් ගෙන රු10 මාරුකර ගනිමින්, රු 5.45 ක් දී ස්පාක් ප්ලග් එක මිළට ගතිමි.

ආධුනික ගුවන්විදුලිය

1958-59 කාලයේ වැල්ව් හතරකින් සමන්විත ගුවන්විදුලි යන්ත්‍රයක් මාවිසින සාදන ලදී. එම වකවානුවේම තාත්තා විසින් මධ්‍යම තරංග සහ කෙටි තරංග පන්ති දෙකක් සහිත වැල්ව් හතරක රේඩියෝවක් ගෙදරට ගෙන එන ලදී. කෙටි තරංග ඔස්සේ ලොව විවිධ රටවල් වලින් සිදුකෙරෙන විකාශනයන්ට සවන් දීම, මාගේ තවත් විනෝදාංශයක් විය. දිනක් කීපදෙනෙක් එකම සංඛ්‍යාතයක (7 MHz) සිදුකරන සාකච්ඡාවක් මට ශ්‍රවනය කරන්නට ලැබුනි. නිතර නිතර මම ඊට සවන් යොමු කළෙමි. ඔවුන් ඉංග්‍රීසියෙන් කතා කරන අතර වරින් වර සිංහල වචනද කියවුනි. ඒ හැමෝම තම තමන්ගේ නිවෙස් වල සිට කතාකරන බවද පැහැදිලි විය. තමාට හිමි සංඥා නාමයක්ද සෑමවිටකම ඔවුන් ප්‍රකාශ කරන ලදී. ඒ අය නම් ජෝන් අමරතුංග (4S7JA), ග්ලෙන් වික්‍රමසිංහ (4S7GV), අර්නස්ට් අමරසිංහ (4S7EA), සෙනෙවි වික්‍රමසිංහ (4S7SW), අර්නි පෙරේරා (4S7EP), සෝමා (4S7YL) සහ වික්‍රම යන අය බව දැන ගතිමි. මේ අය, සම්ප්‍රේශන බලපත්‍ර ලාභී ආධුනික ගුවන්විදුලි (Amateur Radio) ශිල්පීන් බව දැනගන්නට ලැබුනත්, පාසැල් වැඩ කටයුතු වලට බාධාවියහැකි බැවින්, ඒ ගැන වැඩිදුර සොයන්න පෙලඹුනේ නැත. ශ්‍රී ලංකා ආධුනික ගුවන්විදුලි සංගමයට (Radio Society of Sri Lanka) බැඳුන පසු ඒ සියල්ලෝම හඳුනා ගන්නට අවස්ථාව උදා විය.

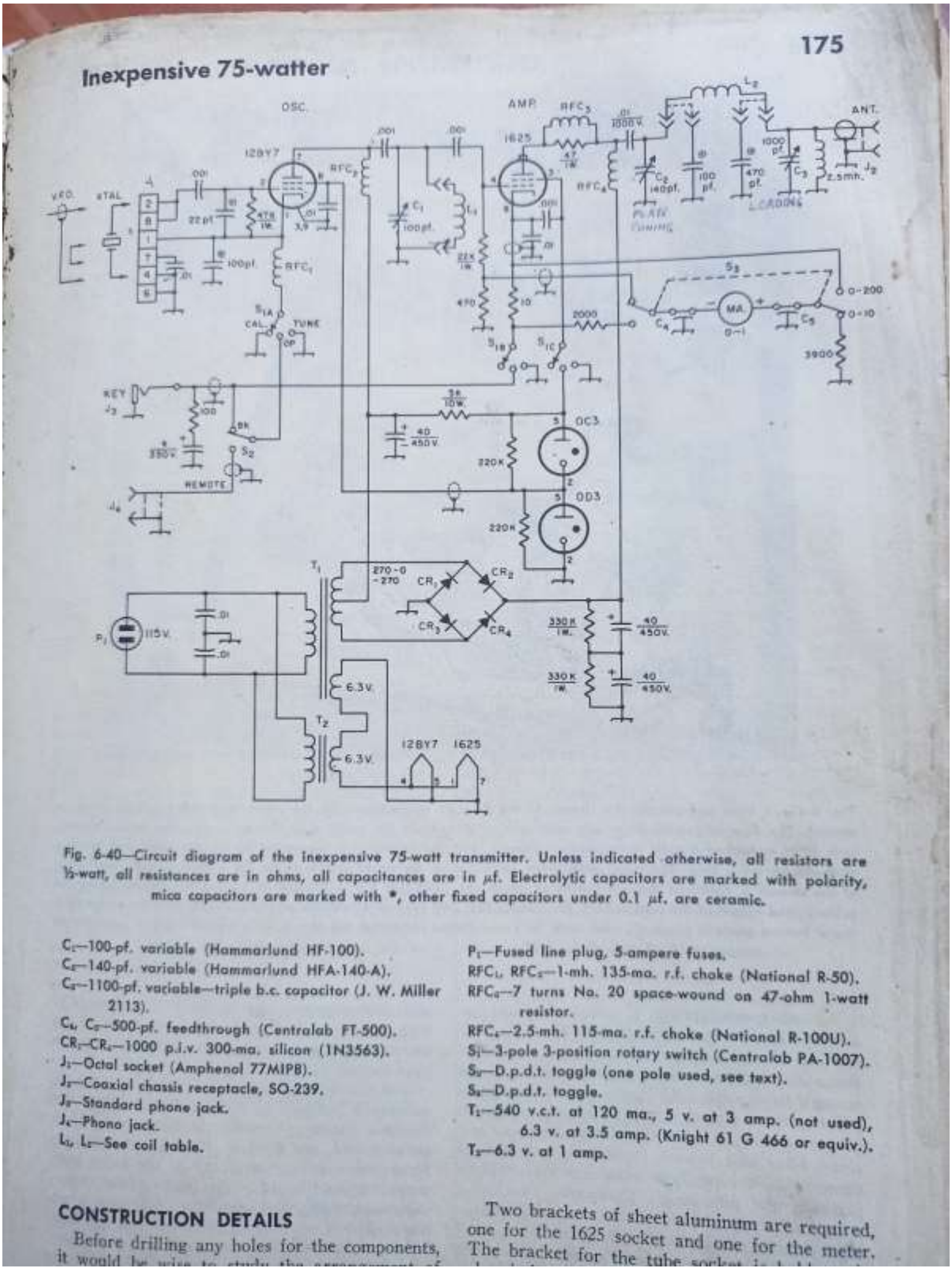
1975 දී පමණ මා කොළඹ ආනන්ද විද්‍යාලයේ සේවය කරන කාලයේ දිනක් විදුහල්පති, කරනල් රාජපක්ෂ මහතා, ගුරුසිංහ (4S7PG) නමැති මහත්මයෙක්ව මට හඳුන්වා දෙන ලදී. ඔහු ගුවන්විදුලි කාර්මික ශිල්පය පිළිබඳ මනා දැනුමක් ඇත්තෙක් බැවින් විද්‍යාලයේ ගුවන්විදුලි සමාජයටද අවශ්‍ය බුද්ධිමය උපකාර ලබාගතහැකි බව වැඩිදුරටත් ප්‍රකාශ කරන ලදී. පසුව කොලොන්නාවේ ඔහුගේ නිවසට ගිය මට ශ්‍රී ලංකා ආධුනික ගුවන්විදුලි සංගමය (Radio Society of Sri Lanka) පිළිබඳ විස්තර දැනගන්නට ලැබුනි. ඒ අනුව මමද එම සංගමයට බැඳුනෙමි. ඔහුගෙන් මට පැරණි වටිනා උපකරණයක් ලැබුනි. ඒ, අක්‍රියව පවතින කිලෝ ග්‍රෑම් 40ක් පමණ බරැති සන්නිවේදන ග්‍රාහකයකි (Communication Receiver – AR 88). එය ඉතා අබලන් තත්වයක පැවතුනි. ගෙයි පිලිකන්නේ බිම තිබුන එහි වේපස් පවා තිබුනි. එහි වයර් සියල්ල ගලවා ඉවත දමා ප්‍රධාන උපාංග පමණක් භාවිතයට ගතිමි. වැල්ව් 14 ක් තිබියයුතු වුවත් ඒ එකක්වත් එහි නොතිබින. මා ළඟ තිබෙන වැල්ව් සඳහා

පරිපථය විකරනය කර ඉතා හොඳ තත්වයට අළුත් වැඩියා කරගත්විට ඔහු පුදුම විය. එහි පිටුපස තිබූ ලේබලයක නිශ්පාදිත වර්ෂය සඳහන්ව තිබුනි. ඒ මා උපන් වසර වූ 1944 යි.

ඡායා පිටපත්

ඉහත සඳහන් සන්නිවේදන ග්‍රාහකයේ (communication receiver) පරිපථ සටහනක ඡායාපිටපතක්ද, ගුරුසිංහ මහතාගෙන්ම ලබාගතහැකිවිය. එය වචනයේ පරිසමාප්ත අර්ථයෙන්ම ඡායාපිටපතකි. එනම් ඡායාරූප ශාලාවකට ගොස් එම පරිපථයේ ඡායාරූපයක් ගැනීමයි. එවැනි ඡායාපිටපතක් ගැනීම සඳහා පැය කීපයක් ගතවේ. අද මෙන් ක්ෂණික ඡායාපිටපත් යන්ත්‍ර එකල ලංකාවේ (1960 දශකයේ පමණ) තිබුනේ නැත. එම පිටපත A-4 කඩදාසියකටත් වඩා කුඩා එකක් බැවින් අකුරු ඉතාමත් කුඩාය. එබැවින්, එමෙන් හතරගුණයකින් විශාල A-3 කඩදාසියක, එය මම අතින් ඇඳ ගතිමි. සමහරු මුද්‍රිත සටහනක් යයි රැවටී ඇත. ග්‍රාහකයේ අළුත්වැඩියාව ආරම්භ කළේ ඉන් පසුවය.

ආධුනික ගුවන්විදුලි ශිල්පය හැදෑරීම සඳහා ලංකාවේ කිසිම ආයතනයක් නොවූ අතර සුදුසු ගුරුවරයෙක්වත් නොසිටි බැවින් පොත්පත් සහරා ආදියෙන් ලබාගත් දැනුම උපයෝගී කර ගනිමින් විභාගයට පෙනී සිටියේ 1977 සැප්තැම්බර් 24 වැනිදාය. එය සමත්වූ පසු ප්‍රායෝගික මෝස් පරීක්ෂණයද සමත්වීම නිසා මම බලපත්‍රයට ඉල්ලුම් කළෙමි. මෙම බලපත්‍රය ප්‍රදානය කිරීමට පෙර, ආරක්ෂක අමාත්‍යාංශය මගින් ඉල්ලුම්කරු පිළිබඳව රහසිගත පරීක්ෂණයක් සිදුකරනු ලබයි. මේ කාලයේදී ගමේ පන්සලේ නායක ස්වාමීන්වහන්සේගෙන් සහ තවත් කීපදෙනෙකුගෙන්ම නාඳුනන පුද්ගලයෙක් විසින් මා පිළිබඳ විමසීම් කර ඇති බව පසුව දැනගන්නට ලැබුනි. 1979 මාර්තු 1 වැනිදා සිට වලංගු 4S7VJ යන සංඥා නාමය සහිත ආධුනික ගුවන්විදුලි බලපත්‍රය මා අතට පත්වූයේ 1979 මාර්තු 20 වැනිදාය. මේ වන විට මෝස් කේතය මගින් පමණක් ක්‍රියා කරන සම්ප්‍රේශකයක් මා විසින් සාදා තිබුනි. එය 1625 සහ 12BY7 යන වැල්ව් දෙක සහිත වොට් 75 ක පමණ ක්ෂමතාවයක් පවතින එකක් විය. මා විසින් සාදන ලද මෝස් යතුරද ඉහත පළමු ඡායා රූපයේ දක්වා ඇත.



175

Inexpensive 75-watter

Fig. 6-40—Circuit diagram of the inexpensive 75-watt transmitter. Unless indicated otherwise, all resistors are ½-watt, all resistances are in ohms, all capacitances are in µf. Electrolytic capacitors are marked with polarity, mica capacitors are marked with *, other fixed capacitors under 0.1 µf. are ceramic.

C_1—100-pf. variable (Hammarlund HF-100).
C_2—140-pf. variable (Hammarlund HFA-140-A).
C_3—1100-pf. variable—triple b.c. capacitor (J. W. Miller 2113).
C_4, C_5—500-pf. feedthrough (Centralab FT-500).
CR_1–CR_4—1000 p.i.v. 300-ma. silicon (1N3563).
J_1—Octal socket (Amphenol 77MIPB).
J_2—Coaxial chassis receptacle, SO-239.
J_3—Standard phone jack.
J_4—Phono jack.
L_1, L_2—See coil table.
P_1—Fused line plug, 5-ampere fuses.
RFC_1, RFC_2—1-mh. 135-ma. r.f. choke (National R-50).
RFC_3—7 turns No. 20 space-wound on 47-ohm 1-watt resistor.
RFC_4—2.5-mh. 115-ma. r.f. choke (National R-100U).
S_1—3-pole 3-position rotary switch (Centralab PA-1007).
S_2—D.p.d.t. toggle (one pole used, see text).
S_3—D.p.d.t. toggle.
T_1—540 v.c.t. at 120 ma., 5 v. at 3 amp. (not used), 6.3 v. at 3.5 amp. (Knight 61 G 466 or equiv.).
T_2—6.3 v. at 1 amp.

CONSTRUCTION DETAILS

Before drilling any holes for the components, it would be wise to study the arrangement of

Two brackets of sheet aluminum are required, one for the 1625 socket and one for the meter. The bracket for the tube socket

මාගේ ප්‍රථම සන්නිවේදනය ඊට පසුදින සවස 4.10 ට මා හිතවත් වෛද්‍ය ජයන්ත නානායක්කාර මහතා (4S7DJ) සමග කරන ලදී. දෙවැනි සන්නිවේදනය ඊට ස්වල්ප වේලාවකට පසුව 4.30 ට සෙනෙවි වික්‍රමසිංහ මහතා (4S7SW) සමග සිදු කරන ලදී. තුන්වැන්න රුසියානුවෙක් වන UK6LT සමග කරන ලදී. මට ඇතිවූ සතුට වැඩිකමට ඔහුගේ සංඥා නාමය හැර වෙන කිසිවක් ලියාගත නොහැකි විය. ආධුනික ගුවන්විදුලි නීති-රීති අනුව සෑම සංවාදයකම තොරතුරු කීපයක් තමාගේ ලොග්

පොතෙහි සටහන් කළයුතුය. එහිදී දිනය සහ වේලාව, සංඥානාමය, තරංග පන්තිය සහ සංඥා රපෝර්තුව අනිවාර්යයෙන්ම සටහන් කරගතයුතුය. ඉහත පිටුවේ ඡායාරූපයෙන් දැක්වෙන්නේ එම සම්ප්‍රේශකයේ පරිපථ රූපසටහනයි. එය මා ලබාගත්තේ 1965 දී ARRL මගින් ප්‍රකාශයට පත්කරනලද "The Radio Amateur's Handbook" (42nd edition) නමැති ග්‍රන්ථයෙනි. (page 175)

මෝස් නොදන්නා අයගෙන් මෝස් ඉගෙණීමේ විපාක

මෝස් ඉගෙණීම ඉතා ක්‍රමවත්ව මෙන්ම ඉතා හොඳින් දන්නා අයගෙන් පමණක් ඉගෙන ගත යුතු ශිල්පයකි. ආධුනික ගුවන්විදුලි විභාගයට පෙනී සිටීමටත් පෙර මට හමුවූ බැනට් ප්‍රනාන්දු මහතා (4S7BC), මෝස් ඉගෙන ගැණීමට ඉතා පහසු ක්‍රමයක් ලෙස පවසමින් එක් එක් අකුරට අනුරූප වූ එක්තරා වචන මාලාවක් කටපාඩම් කරගැනීම සඳහා මට දුනි. බැලූ බැල්මට එම කියමන සත්‍ය බව මට පැහැදිලි වූයෙන්ද, මෝස් උගන්වන අන් කිසිවෙක් හමු නොවූයෙන්ද, මම එය හොඳින් කට පාඩම් කර ගතිමි. මිනිත්තුවකට වචන දහයකට අඩු වේගයක් සඳහා එය සුදුසු වුවද එම ක්‍රමයට හුරු වුවහොත් වේගය වැඩි කිරීම කෙසේවත් කළ නොහැකි බව මට අවබෝධ වූයේ වැඩ වැරදුන පසුවය.

ඊට හේතුව නම් යම් මෝස් සංඥාවක් ශ්‍රවනය වූ වහාම ඉහත කී වචන මාලාව සිහියට නැගෙන අතර, නියමිත වචනය තෝරාබේරාගෙන ලිවීම සඳහා මිලිතත්පර කීපයක අමතර කාලයක් වැයවීමයි. මිනිත්තුවට වචන 20 ක පමණ වේගයක් පවතිනවිට මනසින් කෙරෙන එම පරිවර්තනය කළනොහැකි වීම නිසා කිසිවක් ලියාගත නොහැකි වේ. එම වචන මාලාව අමතක කිරීමට කොතෙක් උත්සාහ කළත් එය කළනොහැකිය.

පරිගනක තාක්ෂණය

මා විද්‍යාලංකාර විශ්වවිද්‍යාලයේ ගණිත උපදේශක තනතුර දරන අවදියේ (1971 දී) ආචාර්ය‍ා සෝමරත්න විසින් Fotran නමැති පරිගනක භාෂාව හසුරුවන ආකාරය පිළිබඳ දේශන මාලාවක් ගණිත අංශයේ සිසුන් සඳහා පවත්වන ලදී. මමද ඊට සහභාගි වූයේ එය අළුත්ම විශයයක් වූ බැවිනි. එකල ලංකාවේ පරිගනකයක් තිබුනේ ඉංජිනේරු සංස්ථාවේ පමණි. එයට දත්ත ඇතුලු කරන ලද්දේ සිදුරු-පුවරු (punch-card) මගිනි. එනම් විශේෂ ආකාරයක කාඩ්බෝඩ් කැබැල්ලක විශේෂිත ආකාරයට සිදුරු විද එය පරිගනකයට ඇතුළු කරනු ලැබේ.

ඉන් වසර ගණනාවකට පසුව අසූව දශකයේ පමණ Sinclair නමැති කුඩා පරිගණකය ලෝකප්‍රසිද්ධ විය. හලාවත විසූ හිතවතෙක් වූ විකී (4S7GW) විසින් අදාල උපාංග ආනයනය කර එකලස් කළ බව දැනගන්නට ලැබින. ටික කලකට පසුව කොල්ලුපිටියේ වෙළඳසැලක ඒවා තිබෙන බව දැනගන්නට ලැබුන අතර විකී සමගම එහි ගොස් එහි ප්‍රධානියා වූ ආරියතිලක මහතා හමුවී විස්තර කථා කළෙමු. මා එහි ගියේ රු 1000 කට මිළ කර තිබූ, කිලෝබයිට් එකක මතක ධාරිතාවක් සහිත පරිගනකයක් ගෙන ඒම සඳහාය. නමුත් පසුව එම අදහස වෙනස් කර කිලෝබයිට් 48 ක ධාරිතාව සහිත SPECTRUM + 48k නමැති පරිගනකය ගැනීමට තීරණය කළෙමි. එහි මිළ රු 3000 ක් වූ අතර මා ළඟ තිබුනේ රු 1500 ක් පමණි. ඒ බව ආරියතිලක මහතාට පවසා තව සති දෙකකින් පැමිණෙන බව දැන්වූවිට ඔහු කියා සිටියේ රු 1500 දී පරිගනකය රැගෙන යන ලෙසත්, ඉතිරි මුදළ පසුව ගෙනැවිත් දෙන ලෙසත්ය. ඒ අනුව ක්‍රියා කළ මම එය රැගෙන ආවෙමි. (ඒ ඔහුව හඳුනාගත් පළමු දිනයයි) සතියකින් පමණ පසු ඉතිරි මුදල ගෙවීමි.

එහි දත්ත ඇතුලත් කරන්නේ යතුරු පුවරුවෙනි. භාෂාව BASIC වන අතර එය GW-Basic භාෂාවේ විකරනයකි. දත්ත ගබඩා කිරීමට Hard Disk එකක් නොමැත. කැසට් රෙකෝඩරයක් මගින් කැසට් තුල ගබඩා කළ යුතුය. මොනිටරයක් නොමැති අතර ඒ සඳහා භාවිත කරන්නේ රූපවාහිනියයි.

මම බොහෝ ක්‍රමලේඛන හෙවත් මෘදුකාංග (computer programs) සෑදුවෙමි. තරකා විද්‍යාවට අදාල ඒවාද, ආධුනික ගුවන් විදුලියට අදාල ඒවාද, ගණිතමය ගැටළු විසඳීමට අවශ්‍ය ඒවාද ඒ අතර

විය. මගේ දරු තිදෙනාට පරිගනකය හුරු කිරීම සඳහා තවත් විශේෂ මෘදුකාංග ගණනාවක් නිර්මාණය කළෙමි. ඊට අමතරව පරිගණක ක්‍රීඩාද සොයාගතහැකි විය.

ආධුනික ගුවන් විදුලිය මගින් රේඩියෝ ටෙලිටයිප් (RTTY) සහ පැකට් රේඩියෝ ක්‍රමයද භාවිත කිරීමට ලැබීම විශේෂත්වයකි. පැකට් රේඩියෝ යනු අද ලෝකප්‍රසිද්ධ විද්‍යුත් තැපැලමයි. එමගින් යවන පණිවිඩය පැයකින් පමණ නියමිත ආධුනික ගුවන් විදුලි ශිල්පියාට ලැබෙන අතර සම්පූර්ණ ගමන් මගද සටහන් වේ. අද පවතින විද්‍යුත් තැපැල බිහි වූයේ ඉන් වසර 10 කට පමණ පසුවය.

එකල තවත් එවැනිම පරිගණක වර්ග දෙකක් තිබුනි. ඒවා නම් කොමඩෝ (Comador-64) සහ Wang පරිගණකයයි එහි දත්ත ගබඩා කිරීම සඳහා සෙමී 25ක පමණ විශ්කම්භයක් සහිත ප්ලාස්ටික් තැටියක් (5 inch Flopy disk) තිබුනි. මේවායේ තිබූ ප්‍රධානම දුර්වලතාවය නම් එක් වර්ගයක තිබෙන දත්ත අනෙක් වර්ග වල පරිගණක වලට ඇතුල්කළ නොහැකි වීමයි. (Not compatible)

<u>අනූනමයෙන් බේරීම - 4</u>

<u>මරණය පෙනි පෙනී බලා සිටීම</u>

වර්ෂ 1979 දී වෛද්‍ය ජයන්ත නානායක්කාර (4S7DJ) මහතාට ආධුනික ගුවන්විදුලි සම්ප්‍රේෂනය සඳහා ඇන්ටෙනාවක් සාදාදීමට දින කීපයක්ම, ඇතුල්කෝට්ටේ පිහිටි ඔහුගේ නිවසට ගියෙමි. එය තරමක් විශාල cubical quad නමැති ඇන්ටෙනාවකි. ඇළුමිනියම් බටයක් සිදුරක් විදීම සඳහා විදුලි බුරුමය (electric drill) අතට ගෙන, දකුණු දනහිස සහ වම් පතුල බිමට සිටින අයුරු (පාවහන් නැතිව) තණකොළ සහිත මිදුලෙහි සිටිමින් එය ඉහළට ඔසවා, සුවිචය ඇඟිල්ලෙන් තද කළෙමි. පෙරදින පලංචියක් උඩ සිට වැඩකරනවිට සුළු විදුලි කාන්දුවක් තිබූ බව මට මතක්වුවද, ඒ වනවිට සුවිචය ඔබා තිබුනෙන් මට ඉතා ප්‍රබල ලෙස විදුලිසැර වදින්නට විය. මුළු සිරුරම අඛන්ඩ ලෙස ප්‍රබල දෙදරීමකට ලක්වී ඇති බව හැඟුනි. ඔබපු ඇඟිල්ල බුරුල් කිරීමටවත්, ඩ්‍රිල් එක අතහැරීමටවත්, ඩ්‍රිල් එක සහිත අත පහත දැමීමටවත් නොහැකි අතර, මුළු සිරුරම අක්‍රිය වී ඇති නමුත්, හොඳ සිහි කල්පනාවක් තිබුනි. මා ඉදිරියෙහි සිටි අත්උදවුකරු වූ අතුල (ජයන්තගෙ ඩිස්පැන්සරියෙ සේවකයෙක්) මගෙ මූණ දෙස බලා සිටින නමුත් කිසිවක් නොකරන බැවින්, තත්පර දහයක් පමණ ගතවූ පසු මා මෙසේ සිතන්නට විය. **<u>'මේ මනුස්සයට තේරෙන්නෙ නෑ, මට කරන්ට් වදින බව'</u>** තවත් තත්පර දහයක් පමණ ගතවූ පසු, **<u>'මූ නම් හරිම මෝඩයෙක් තව මිනිත්තුවකින් මාව මැරෙණ එක ස්ථිරයි'</u>** යනුවෙන් සිතන අතර මාව වැටෙන්නට යන බවක් මට තේරුනි. එවිට මා කල්පනා කළේ **<u>'මාව වැටුනොත් නම් බේරෙන්න ඉඩ තියෙනව'</u>** යනුවෙනි. ඒ සමගම මාව බිමට පෙරලුන අතර විදුලිය විසන්ධි විය. විදුලිය විසන්ධි වූ මොහොතේම මට ප්‍රකෘති සිහිය ලැබුනි. මා සැනෙකින් ඩ්‍රිල් එක අතහැර, වහා නැගිට අතපය දිගහැර නවා, හිසද ඒ මේ අත හරවා බැලුවෙමි. ප්‍රබල ලෙස විදුලිසැර වැදුන අයට යම්යම් ස්නායු ආබාධ පවතින බව මා දන්නා බැවින් එසේ කළෙමි. කිසිම අසාමාන්‍යතාවයක් නැතිබව මට අවබෝධ විය. ඊළඟට අතුලට කතාකර, **<u>'ඇයි ඔයි ඔය ප්ලග් එක ගැලෙව්වෙ නැත්තෙ මට කරන්ට් වදින බව තේරුනේ නැද්ද?'</u>** යයි කී විට "අනේ සර් මං මේ බලාහිටියෙ ඩ්‍රිල් එක හෝ ගාල වැඩ කරද්දි විදින්නෙ නැතුව මගෙ මූණ දිහා බලා ඉන්නෙ මොකද කියලයි." පසුව මා දුටුවේ ගෙදර ට්‍රිප්සුවිච් එක නිවී ඇති බවයි. නමුත් එම පැරණි වර්ගය, යම් කෙනෙකුට විදුලිසැර වැදීමේදී විසන්ධි නොවන බව මම හොඳාකාරව දන්නා බැවින් තවදුරටත් පරීක්ෂා කළෙමි. එහි ප්ලග් එකේ අර්ත් වයරය ගැලවී තිබූ බව මම දුටුවෙමි. ඒ අනුව මා නිගමණය කළේ මාව බිම පෙරලෙනවිට සජීවී අග්‍රය (live terminal) සහ භූගත අග්‍රය (earth terminal) එකට ගෑවීමෙන් ට්‍රිප්සුවිචය විසන්ධි වූ බවයි.

<u>කිසිවිටකත් ලැබිය නොහැකි අත්දැකීමක් ලැබීම ගැන මම අතිශයින්ම සතුටු වූයෙමි.</u> තවද මෙයින් ඉගෙනගත් වැදගත් පාඩම් දෙකකි. පළමුවැන්න නම් කුමන ආකාරයේ වැඩක් කළත් **<u>මෝඩයින් ළංකර නොගතයුතු</u>** බවය. ('අසේවනාච බාලානං පණ්ඩිතානංච සේවනා'යන බුදු වදනද සිහියට නැගුනි.) දෙවැන්න නම් **<u>විදුලිසැර වැදීමේ අවදානමක් ඇත්නම් සැපපහසු ස්ථාවර ඉරියව්වක සිටීම</u>**

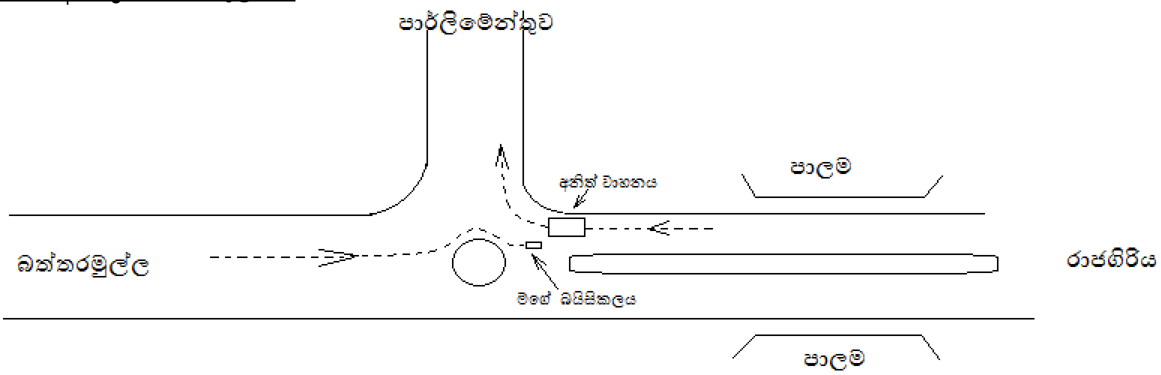
<u>**නොකළයුතු බවයි.**</u> මාව බිමට පෙරලුනේ අස්ථාවර අයුරු දනබිම ඇනගෙන සිටි නිසාය. යම් ලෙසකින් සැපපහසු ලෙස පුටුවක වාඩිවී සිටියේ නම් එය මගේ අවසානය වනු ඒකාන්තය.

<u>අනතුරුදායක පරීක්ෂණ (විදුලිසැර වැදීම පිළිබඳව)</u>

ඉහත සඳහන් සිද්ධියෙන් පසු මට කදිම අදහසක් පහල විය. එනම් මට නිරුපද්‍රිතව කොතරම් වෝල්ටීයතාවයක් අතින් ඇල්ලිය හැකිදැයි පරීක්ෂා කිරීමයි. මා ළඟ වෝල්ටීයතා නියාමක සඳහා භාවිත කෙරෙන පැරණි පරිනාමකයක් (variac) තිබුනි. එයට වෝල්ට් 230 ප්‍රධාන විදුලිය ඇතුල් කළවිට, පිටවන විදුලිය ලෙස වෝල්ට් 50 සිට 250 දක්වා වූ විචල්‍ය ප්‍රත්‍යාවර්තක විදුලියක් ලබාගත හැකිය. එහි ප්‍රදාන (output) අග්‍ර දෙක අත් දෙකින් අල්ලාගෙන වෝල්ටීයතාවය 50 සිට ක්‍රමයෙන් වැඩි කළෙමි. වෝ 125 වනවිටත්, තරමක අපහසුවෙන් අල්ලාගෙන සිටිය හැකි විය. පරීක්ෂණය ඉන් නතර කළේ ආරක්ෂාවට කිසිවෙක් ළඟ නොසිටි නිසාය.

<u>අනුනමයෙන් බේරීම - 5</u>

<u>මාර්ග අනතුරකින් ගැලවීම</u>



වර්ෂ 1990 දී පමණ මා රත්මලාන ගුවන්තොටුපොලේ ගුවන්ගමන් පාලක තනතුරෙහි රැකියාව කරනවිට නත්තල් දිනට පෙර දින අළුයම හතරට පමණ රැකියාවට යාමට සිදුවිය. මා මෝටර්බයිසිකලයෙන් බත්තරමුල්ල සිට රාජගිරිය දෙසට ප්‍රධාන මාර්ගයේ පාර්ලිමේන්තුවට හැරෙන වටරවුම (දියත උයන අසල දැන් වටරවුමක් නැත) පසුකරනවිටම හදිසියේම මා දුටුවේ පාරේ වැරදි පැත්තෙන් කෙලින්ම මා ඉදිරියට අඳුරේම එන වාහනයක් ප්‍රධාන ලාම්පු දල්වා, මට කිසිවක් හිතාගැනීමටත් පෙර ඉතා අධික වේගයකින් මගේ වම් පැත්තෙන් අඟල් හයක පමණ පරතරයක් සහිතව ගිය බවයි. මා වේගය අඩුකර පිටුපස බලනවිටත් එය පාර්ලිමේන්තු පාරට හැරී නොපෙනී ගොසින්ය. ඉහත රූපසටහනින් මෙය පැහැදිලිව දැක්වේ.

<u>අනුනමයෙන් බේරීම -6</u>

<u>පොළඟෙකුගේ කටට අත පෙවීම</u>

වසර 2000 දී පමණ දිනක් මම අලවංගුවෙන් යම් වැඩක් කරමින් එය බිම අතහැර දමා සුළු වේලාවකින් නැවතත් එය අතට ගැනීම සඳහා පහත්වී එය ඇල්ලූවිට අතේ ඇඟිල්ලක කටුවක් ඇනුන බැවින් ඒ කුමක්දැයි පරීක්ෂා කළෙමි. එවිට මා දුටුවේ අලවංගුව පොළඟෙකුගේ හිසමතට වැටී ඇති අතර උගේ කට විවෘතවී උඩටහැරී තිබෙන ආකාරයයි. මගේ ඇඟිල්ලේ ඇනී ඇත්තේ උගේ දතක්ය. වහාම ඇඟිල්ල මිරිකා රුධිර ස්වල්පයක් ඉවත් කර සර්ප වෙදමහත්තයෙක් (ආරලිය හන්දියේ) හමුවී ප්‍රතිකාර ගතිමි. නමුත් කිසිම අසාමාන්‍යතාවයක් නොවීය.

අනූනමයෙන් බේරීම - 7

නයෙක් පෑගීම

1990 දශකයේ පමණ අපේ වත්තේ පිටුපස කැලෑව ඝනව වැඩී තබුනි. එහි හාවුන් කීපදෙනෙක් සහ මීමින්නක්ද විසූහ. දිනක් මා ඒ දෙසට යනවිට සර්පයෙක්ව පෑගුනි. මා සෙරෙප්පු නොපැළඳ සිටි බැවින්, ඒ සර්පයෙක් බවත්, මගේ අතේ වැලමිට අසළ ප්‍රමාණයට සමාන (විශ්කම්භය සෙමී 8 ක් පමණ) බවත් සැනෙකින් අවබෝධ වූ මම ක්ෂණිකව ඇතට පැන්නෙමි. මීටර දෙකක් පමණ දිගැති නාගයෙක් පඳුරු අතරින් ඇදීයන බව දුටුවෙමි. සෙරෙප්පු පැළඳ සිටියේනම් පතුලට එතරම් හොඳින් නොදැනෙන නිසා අනතුරක් සිදුවන්නට ඉඩ තිබුනි.

අනූනමයෙන් බේරීම - 8

සීලිමෙන් වැටීම

වසර 2000 දී පමණ ගෙදර සිවිලිම උඩ තබාඇති පරාලයක් දිගේ ඇවිදිනවිට, හදිසියේම පය ලිස්සා සීලිමත් කඩාගෙන වැටුනි. නමුත් බිමට වැටීමට පෙර එම පරාලයේම එල්ලී බිමට පැන්නෙමි.

අනූනමයෙන් බේරීම - 9

තැඹිලි ගහෙන් වැටීම

2008 වසරේ දිනක් (වයස 64 දී) තැඹිලි ගෙඩියක් කඩාගැනීම සඳහා අපේ වත්තේ ඇති අඩි 15 ක් පමණ උස තැඹිලි ගහට නැංගෙමි. දෙපයට වලල්ලක් දාගෙන නැග්ග අතර හොඳ තත්වයේ ඇතිබව පෙනුන අත්තක් වම් අතින් අල්ලාගෙන දකුණු අතින් තැඹිලි ගෙඩිය ඇද්දෙමි. තැඹිලි ගෙඩිය කැඩෙනවාත් සමගම අත්තද ගැලවුනෙන් මාව බිමට ඇද වැටුනි. මාගේ පිට කොන්ද බිම වැදුනත් වාසනාවට, මාව වැටුනේ පොල්ලෙලි ගොඩක් උඩටය. මා වහා නැගිට වටපිට බැලුවේ කවුරුත් දුටුවේද යන ලජ්ජාවටය. කිසිදු සීරීමක් පවා නොවිය. පොල්ලෙලි ගොඩ නොතිබුනිනම් බරපතල අනතුරක් වන්නට ඉඩතිබුනි. මා කුඩා කළ සිටම වත්තේ (අපේ මහ ඉඩම) තිබූ උස ගස් වලට පවා නැග තිබූ නමුත් කිසිදිනක ගහකින් වැටී නැත. එක් වරක් (වයස 12-13 කාලයේ) කජු ගහක අඩි 40-50 ක් පමණ ඉහළ සිටියදී පයගැසූ අත්ත කැඩී මාව වැටුනත් පහළ අත්තක එල්ලී බේරුනෙමි.

අනූනමයෙන් බේරීම - 10

ජංගම දුරකථනය

වසර 2008/09 කාලයේ දිනක් නයෝමිට (4S7NL) ආධුනිකගුවන්විදුලි සම්ප්‍රේශණය සඳහා ඇන්ටෙනාවක් සවිකරදීමට ජාලිය (4S7JL) සමග මගේ මෝටර්රථයෙන් (14ශ්‍රී710) ඇහැලියගොඩ ගියෙමි. හංවැල්ල ප්‍රදේශය හරහා මා රියපදවමින් සිටියදී ජංගම දුරකථනය නාදවිය. සාමාන්‍යයෙන් එවැනි අවස්ථාවකදී එය සුක්කානම අසලට ගෙන පාරත් හොඳින් පෙනෙන අයුරු ඒ දෙස බලන නමුත් ඒ මොහොතේ මම හිස පහතට හරවා එදෙස බැලුවෙමි. (උදය ජයන්තගෙන් ලද ඇමතුමකි). ජාලිය "විජේ" යනුවෙන් කෑගසමින් සුක්කානම දකුණට කරකැවූ අතර මම ක්ෂණිකව බ්‍රේක් පෑගුවෙමි. අප දෙදෙනාම ක්ෂණිකව ක්‍රියාත්මකවූ නිසා සිදුවෙන්නට ගිය මාරක අනතුර අනූනමයෙන් වැලකුනි. එසේ නොවුනා නම් දකුණටවූ වංගුව සමග තිබූ බොක්කුව උඩින් පැන ඇලට වැටෙනු ඒකාන්තයි. ජාලියට අනේක වාරයක් ස්තූති කළ මම කාලයක් යනතුරුම රියපදවනවිට දුරකථනය නිවාදමන්නට පුරුදු වූයෙමි. ජාලිය නයෝමිට පැවසුවේ, තව ඩිංගෙන් රේඩියෝ සංගමයට **"අපගේ බලවත් ශෝකය"** සහිත බැනර් දෙකක් හදන්න සිද්ධවෙන බවයි.

අනූනමයෙන් බේරීම - 11

ටයිනි නිසා අකුණු අනතුරකින් ගැලවීම

2013 මැයි 3වැනි දින දහවල් 12:45 ට පමණ මා තනිව නිවසේ සිටියදී, නිවසට ඉහළින් ප්‍රබල අකුණක් පිපිරුනි මා අනතුරකින් බේරුනේ “ටයිනි” (සුනඛයා) නිසා යයි කීම අතිශයෝක්තියක් නොවේ.

මම හාන්සිපුටුවේ වාඩිවී දිවා ආහාරය ගන්නාවිට සුපුරුදු පරිදි ටයිනි පැමිණ මගේ දෙපා අතරට මැදිවී සරම මත නිදාගත්තේය. මා ආහාර ගෙන අවසන්වූ පසු ටයිනිට නැගිටින්න නොකීවේ, එය උගේ ප්‍රියතම අසුනවන නිසාය. මිනිත්තුවකට පමණ පසු කිසිදිනක නොඇසූ මහ හෙන හඬක් නංවමින් අකුණක් පිපිරුනි. මා ටයිනිව නැගිට්ටුවා පිඟාන සේදීමට ගියේනම් මටද අනතුරක් සිදුවනු ඒකාන්තයි. ඒ මන්ද යත් kitchen sink එක අසල සවිකර තිබූ floor tile එකකින් කැබැල්ලක් (ග්‍රෑම් 200 ක පමණ) පිපිරී ඉවතට වීසිවී තිබුනි. මා එතැන සිටියේ නම් එය මගේ ඇඟේ වදිනු නොඅනුමානයි. ඊට අමතරව විදුලි උපකරණ ගණනාවකටම හානි පැමිණුනි. වැඩිම පලදාවක් පැවති පොල් ගසද අභාවයට පත්විය.

අනූනමයෙන් බේරීම - 12

සර්පයෙකුගෙන් ගැලවීම

දිනපතාම උදෑසන පහමාරට පමණ ඉස්සරහ දොර අරින්නේ මා විසිනි. මම පුරුද්දක් වශයෙන්ම එහි උඩ අගුල අතින් අරින අතර යට අගුල අරින්නේ කකුලෙනි. දිනක් (වසර 2000දී පමණ) මම උඩ අගුල ඇරිය පසු යට අගුලද අතින්ම ඇරීම සඳහා පහත් වූවිට, එම යට අගුල අසළම බිම යමක් කළු ගුලියක් ලෙස අඩඅඳුරේ දිස්වූ බැවින් වහාම එතැන තිබෙන විදුලි පහන දැල්වූයෙමි. එවිට දුටුවේ, පොළඟෙක් හෝ කුනකටුවෙක් ගුලිගැසී සිටින ආකාරයයි. කකුලෙන් එම අගුල අරින්න උත්සාහ කළේනම් ඌ දශ්ට කිරීමට බොහෝ දුරට ඉඩතිබුනි.

අනූනමයෙන් බේරීම - 13

ඉනිමගෙන් වැටීම

අද 2017 සැප්තැම්බර් 5 වැනිදා, (වයස අවුරුදු 73 දී) මා විසින් සවිකරනලද වතුර පොම්පයේ විදුලි රැහැන් ඇදීමේදී කොන්ඩියුට් බට සවිකිරීම සඳහා බිත්තිය හැරීමේ කටයුත්තෙහි නිරත වූයේ ඉනිමගට නැගීමෙනි. අඩි පහක් පමණ ඉහළට නැග සිටියදී හදිසියේම ඉනිමග ලිස්සා යාම හේතුකොටගෙන මාව බිම ඇදවැටුනි. නමුත් දෙපයින් සිටගත් අයුරු වැටීම නිසා කිසිම අනතුරක් සිදු නොවීය.

අනුන්ට උදවු කිරීමෙන් උගත් පාඩමක්

1979-80 කාලයේ මා කටුනායක ගුවන් ගමන් පාලක තනතුරක් හොබවනවිට, ලීලාරත්න අයියාගේ ඉල්ලීමක් මත ඔහුගේ අයියාගේ දියණිය වන හේමාට උදව්වක් කළෙමි. ඇය ලන්ඩනය බලා පිටත්වන බවත්, රැගෙනයන භාන්ඩවල බර ටිකක් වැඩි බවත්, පවසා ඒ සඳහා උදව්වක් ගතහැකිදැයි විමසීය. මා එවිට මාගේ උසස් නිලධාරියෙක්වන රංජිත් සිල්වා මහතාට ඒබව කීවෙමි. ඔහු මට British Airways Station Manager හඳුන්වා දෙන ලදී. ඔහුට මා කාරණය කී සැනෙකින් ඊට එකඟ වූයේ ගුවන් ගමන් පාලක තනතුරට ඇති සැලකිල්ල හා ගෞරවය නිසාය. මා එහි ගොස් Station Manager වෙත හේමාව හඳුන්වා දුන් අතර සියල්ල හොඳින් ඉටුවිය. නමුත් ඇගේ භාන්ඩ තොගය දුටුවිට මා කළේ අනුවණ ක්‍රියාවක් බව මටම අවබෝධවිය. සාමාන්‍යයෙන් අවසර ඇත්තේ කිලෝග්‍රෑම් 20 ක් පමණක් වුවත් එමෙන් දෙගුණයක් වුවද එතරම් ප්‍රශ්ණයක් නොවේ. නමුත් එහි කි.ග්‍රෑ. 80 ක් තිබුනි. රන්ජිත් සිල්වා මට කීවේ Station Manager දකිනවිටත් ලජ්ජා හිතෙන බවය. මින්පසු අනුන්ට උදවු කිරීමේදී තමන්ට කළහැකි සීමාවන් ගැන සැලකිලිමත් වියයුතු බව මම තේරුම් ගතිමි.

මව්පිය උපස්ථාන

අම්මා, අවසානය දක්වාම මහගෙදර ජීවත්වූ අතර හොඳ සෞඛ්‍ය තත්වයක් පැවතුනි. ඇගේ එළවළු පාත්තිවලට සාත්තු කිරීම, අවසාන කාලයේත් තමා විසින්ම කරනලද අතර, ඒවාට වතුර දැමීමට බොහෝවිට මම උදවු කළෙමි. නාන ළිඳෙන් වතුර ගැණීම ඇයට අපහසු බැවින් බොහෝවිට මා විසින් අම්මාව නාවන ලදී. එක් කලෙක තද ඉඩෝරයක් පැවතුනෙන් අඩි පහක් පමණ ගැඹුරැති අපගේ නාන ළිඳෙහි වතුර මට්ටම අඩි දෙකක් දක්වා අඩුවිය. එවැනි දිනවල මා ළිඳට බැස ප්‍රවේසමින්, බොර නොවන ලෙස වතුර ගෙන ගොඩට අරන් දුන්විට නංගී විසින් අම්මාව නාවන ලදී.

තාත්තා අවසාන කාලයේ පුංචිඅක්කලගෙ නිවසේ ජීවත්වුවද ස්නානය සඳහා මහගෙදරට යාම සිරිතක් විය. නාන ළිඳට පහත්වී වතුර ගැනීම දුශ්කර බැවින් බොහෝවිට මා විසින් තාත්තාවද නාවනලදී. සමහරදාට මිදුලෙහි ලිපක් බැඳ ලොකු කල්දේරම එහි තබා වතුර රත්කර උණු වතුර නෑමට උදව් කරනලදී.

මව්පිය අභාවය

දින කීපයක් රෝගාතුරව සිටි අම්මා කොළඹ මහ රෝහලට ඇතුලත්කළ නමුත් දින කීපයක් ගතවනවිට ඇගේ තත්වය නරක අතට හැරෙවබව මට අවබෝධවිය. 1978 මැයි 27 වැනිදා සැන්දෑවේ මා රෝහලට ගියවිට මා සමග කථාකළ නමුත් ගෙදර පැමිණි මට සිතුනේ නැවත අම්මාව දකින්න නොලැබෙන බවය. එය එසේම සිදුවිය. පසුදින උදේ ඇගේ අභාවය සිදුවිය. දරාගත නොහැකි සිත් වේදනාවක් ඇතිවූ අතර අවමඟුල් දිනයේ මගේ දෙනෙතින් වැගිරුන කඳුළින් තෙත්වූ ලේන්සුව දහ-පහලොස් වරක් මිරිකා දමන ලදී. ජීවිතයේ කිසිම දිනක එතරම් කඳුළු වැගිරී නැත.

දෙමව්පියන්ගේ ඡායාරූපයක් (1975 පමණ)

පුංචිඅක්කලගෙ මිදුලෙ තිබූ බෝගන්විලියා මල් වැලක කටුවක් ඇනීම නිසා සිදුවූ තුවාලය නරක අතට හැරුනෙන්, තාත්තව කොළඹ සෙන්ට්‍රල් රෝහලටත් පසුව මහරෝහලටත් ඇතුලත් කරන ලදී. දින පහකට පමණ පසු 1979 මැයි 8 වැනිදා තාත්තා මෙලොවින් සමුගත්තේය. ඔහු එලෙස රෝහලකට ඇතුලත් වූයේ ජීවිතයේ පළමුවරටය. අම්මා වසර 77 ක් පමණ ජීවත්වූ අතර තාත්තා වසර 80 ක් ජීවත්විය.

හිතවතෙකුට නවාතැන් සැලසීම

මා කටුනායක ගුවන්තොටුපොලේ පාලක මැදිරියේ සේවය කරන කාලයේ එහි බිම්මහලේ ඇති කාලගුණවිද්‍යා අංශය සමගද ඍජු සම්බන්ධතා පැවතුනි. එහි සේවයකරනලද කුලියාපිටියේ විසූ සෙනෙවිරත්න මට ඉතා කුළුපග මිතුරෙක් විය. පසු කලෙක ඔහු කොළඹ රැකියාව කරනවිට අප නිවසේ කාමරයක නවාතැන් පහසුකම් (නොමිළයේ) සලසා දුනිමි.

දෙවැනි වරට නවාතැන් සැලසීම

මා නයිජීරියාවට ගොස් ආපසු පැමිණි පසු දෙවැනිවරට ගුවන් ගමන් පාලක ධූරයට පත්ව සිටියදී (1984-85 කාලයේදී) මා සමග සේවය කරනලද දයාරත්නට නවාතැන් ප්‍රශ්ණයක් පැනනැගුන අවස්ථාවෙහි උපකාර කළ මම, ඔහුටත් බිරිය සහ දරුවාටත් අප නිවසේ කාමරයක නවාතැන් පහසුකම් (නොමිළයේ) සලසා දුනිමි.

අනිසි ලෙස කලබලවීම

මා සිවිල් ගුවන් සේවා පුහුණු ආයතනයේ සේවයකරන අතරතුර දිනක් පුංචිඅක්කගෙන් දුරකථන ඇමතුමක් ලැබුනි. චූටිදුව කොහෙදැයි මගෙන් විමසීය. එදින ඇය පාසැල් නොගිය බවත්, ගෙදර සිටිනබවත් මම කීවෙමි. නමුත් ඇය ගෙදර නැති බවත් පොඩි අක්කලගෙ ගෙදරද නැතිබවත්, පුංචිඅක්කා කී බැවින් කලබලවූ මා වහාම එන බව පවසා සැනෙකින් මොටර්රථයෙන් පිටත් වූයෙමි. (මේ වනවිට මට ජංගම දුරකථනයක් නොතිබුනි) කිසි දිනක නොපැදවූ තරම් අධික වේගයකින් රිය පැදවූයෙමි. සාමාන්‍යයෙන් මිනිත්තු 45 ක් හෝ පැයක් ගතවන ගමණට සුළු වැසිදිනයක් වුවත් ගතවූයේ මිනිත්තු 22 කි. ගෙදර පැමිණිවිට කිසිම ප්‍රශ්ණයක් නැති බවත් චූටිදුව පොඩිඅක්කලගේ ගෙදර සිටි බවත් දැනගතිමි. සිදුවී ඇත්තේ එජීඅයියා විසින් කිසිම වගකීමකින් තොරව කරනලද ප්‍රකාශයක් බව මට පැහැදිලි විය. මීට පෙරද ඔහු විසින් කරනලද අණුවන ක්‍රියා මට සිහිවිය. පුංචි අක්කා මට කථාකර මිනිත්තුවකින් පමණ ආපසු කථාකර ප්‍රශ්ණයක් නැතිබව පවසා ඇත. ඒ අනුව වහා ක්‍රියා කළ රේනුකා විසින් අත්තිඩිය සම්ප්‍රේශණ මධ්‍යස්ථානයේ ගේට්ටුවේ සිටින ආරක්ෂක නිලධාරියාට, මගේ වාහනය වහාම නවත්වන ලෙස කීවිට ඔහු කියා ඇත්තේ මා අධික වේගයකින් ධාවනය කරනු දුටුබවය.

මෙහිදී සාමාන්‍යයෙන් මිනිත්තු 45 ක් ගතවන ගමණ මිනිත්තු 22 කින් නිමා කිරීම යනු අධික වේගයකින් ධාවනය කිරීමයි සමහරවිට පැයට කි.මී. 100 ක පමණ උපරිම වේගයක් තිබෙන්නට ඇත. එහි තිබූ අවදානම ගැන සිහිවූයේ පසුව කල්පනා කරන විටය.

ගුවනේදී මිතුරු හමුව

මා ගුවන්ගමන් පාලකයෙක් ලෙස රාජකාරි කරන කාලයේ දිනක් (1990 දී පමණ) සිංගප්පූරුවේ සිට ලංකාව බලා එයාර් ලංකා ගුවන්යානයකින් එන අතරතුර නියමු කුටියට ගියෙමි. එහි පියසර ඉංජිනේරු (Flight Engineer) ලෙස රාජකාරි කළේ කුඩාකල සිටම මා සමග එක පන්තියේ සිටි පී.සී.ඩී.ප්‍රනාන්දුය. අප හමුවූයේ වසර 40 කට පමණ පසු වුවද, දුටු සැනින් එකිනෙකා හඳුනාගතිමු. එවිට ඔහු ප්‍රධාන නියමුවාට (Captain) මාව හඳුන්වා දුන්නේ මෙසේය. **"කැප්ටන් මේ ජේ.ටීගෙන් තමයි ඒ කාලෙ වාර විභහගෙදි මම ගණන් කොපි කෙළේ."** .

අතරමගදී පිහිටවීම් -1

දිනක් (1990 දී පමණ) දෙහිවල ප්‍රදේශයේදී මම මෝටර් බයිසිකලයෙන් යන අතර යම් අවශ්‍යතාවයකට නතර කළෙමි. එහිදී තද අව්වේ ඉතා අමාරුවෙන් ඇවිදින වැදගත් පෙනුමැති වයස 60 – 70 ක පෙනුමක් ඇති මහත්මයෙක් ඉතා අසරණ ලීලාවකින් මා දෙස බැලීය. මම වහාම ඔහු ළඟට ගොස් "මහත්මයට මුකුත් ප්‍රශ්ණයක්ද, බොහොම මහන්සි පාටයි" යයි කීවිට ඔහුගේ මුදල් නැතිවූ බවත් පිටකොටුවේ සිට පයින්ම එන බවත් කළුතරට යායුතු බවත් පැවසීය. මම වහාම බස් ගාස්තු සඳහා ඔහුට අවශ්‍ය මුදල් දී අසල කඩයකට ගොස් අවශ්‍ය ආහාර පාන ලබාදුනිමි. විශාල පුන්‍යකර්මයක් කරගත් බව සිහි කරමින් සතුටු වූයෙමි.

දඩ කොළය

2009 වසරේදී දිනක් කුසුම්ගේ අවශ්‍යතාවයක් සඳහා ගමණක් ගියෙමි. පැලියගොඩ නුගේ පාරෙන් ගොස් මීගමු පාරට, දකුණට හැරවූවිට පොලිසියෙන් නවතා දඩකොළයක් දෙනලදී. දකුණට හැරවීම තහනම් බව කී නමුත් එවැනි නාම පුවරුවක් නොතිබුන බව කීවත් එම පොලිස් නිලධාරියා එය පිළිගත්තේ නැත. එසේ හරවනලද වාහන දහයක් පමණ එහි නවතා තිබුනි.

එය ගෙවීම සඳහා පසුදින බස්රියෙන් ගියෙමි. එය ගෙවූපසු අතේ ඉතිරිවූයේ රුපියල් විස්සක් පමණි. බස් ගාස්තු සඳහා එය ප්‍රමාණවත් නොවන නිසා පැලියගොඩ සිට ඌරුගොඩවත්ත (කි.මී.2ක් පමණ) පයින් යාමට තීරණය කළෙමි. දවල් 12 ට පමණ ඉතා දැඩි අව්රශ්මිය යටතේ කුඩයක්වත් නැතිව කැළණි පාලම තරනය කිරීම ජීවිතයේ කිසිම දිනක නොලද පීඩාකාරී අත්දැකීමක් විය. පාලමෙන් මෙගොඩවූ පසු තව අඩියක්වත් යා නොහැකි තරමට මහන්සි දැනුන අතර තවත් ඇවිද්දොත් ක්ලාන්ත වේ යයි සිතුනි. පදික වේදිකාවේ ඇති කොට්ටම් ගහක් යට සෙවනේ වාඩි වුනෙමි. විඩාව තරමක් අඩුවූ පසු නැවත ගමන් ඇරඹීමි. අධික පිපාසය තිබුනත් වතුර උගුරක් බීමට තැනක් නැත. සිසිල්බීමක් බීමටවත් මුදල් නැත. පෙර කර්මයක් ගෙවනබව සිතමින් හිත හදාගතිමි.

දොරගුලු විවෘත කිරීම

දොරගුලු, ඉබ්බන් (pad lock), ආදිය යතුර නැතිව විවෘත කිරීමේ විශේෂ හැකියාවක් මට ඇත. ඕනෑම ආකාරයක අගුලක් ගලවා එහි ක්‍රියාකාරීත්වය පරීක්ෂා කිරීමේ ආශාවක් කුඩා කල සිටම මාහට පිහිටා තිබුනි. එවැනි ඒවා සිය ගණනක් මා විවෘත කර ඇතත්, කිසිම අවස්ථාවක වංචනික අදහසකින් එවැන්නක් සිදුකර නැත. යතුර ඇතුලේ තිබියදී අගුලු දමා ඇති වාහන විශාල ප්‍රමාණයක් (නවීන පන්නයේ ඒවාද ඇතුලුව) මා විවෘතකර දී ඇත. මා ගුවන් තොටුපොලේ සේවය කරන කාලයේ බොහෝ අයගේ කබඩ්, යතුර ගෙනෙන්න අමතක වූ අවස්ථා වලදී විවෘත කරදී ඇත. සමහරු "විජේ එනව පේනකොට pad locks ඉබේ ඇරෙනව" යනුවෙන් මට විහිළු කරයි.

රාජගිරියට පයින් යාම

2010 ජූලි 21 වැනි බුදදින මා හිත මිතුරු වෛද්‍ය ජයන්ත නානායක්කාර මහතාගේ පරිගණකයේ දෝශයක් නිවැරදි කිරීම සඳහා මාගේ උදවු අවශ්‍ය බව කී බැවින් එහි ගොස් එය ඉටුකර දුනිමි. එදින මා සන්තකයේම තිබුනේ රුපියල් පහක් පමණක් වූයෙන් ගෙදර සිට රාජගිරියට (කිමී 6.4 ක්) පයින්ම ගොස් පයින්ම ආවෙමි. නමුත් ජයන්තට ඒ බව ඇඟවූයේ නැත.

සම්මා සතිය

මා දිනක් (90 දශකයේ) තවත් කීපදෙනෙක් සමග දුර ගමණක් ගොස් එන අතර සමහර අවස්ථා වල මෝටර් රථයේ ඉතා සුළු කම්පනයක් (vibration) සංවේදනය විය. අනෙක් අයගේ කතාබහට වැඩි අවධානයක් යොමු නොකර මෙම අසාමාන්‍ය කම්පනය කෙරෙහි සම්පූර්ණ අවධානය යොමු කරමින්

රථයේ වේගයද අඩු කළෙමි. එම කම්පනය ඇතිවන්නේ වංගු වලදී හරවනවිට පමණක් බවද පැහැදිලි විය. ඉඩකඩ ඇති තැනක නතර කර පරීක්ෂා කළෙමි. ඉදිරි රෝද දෙකෙහිම සුක්කානමට සම්බන්ධ ඇන-මුරිච්චි හොඳින් පරීක්ෂා කරනවිට, වම්පස රෝදයට සම්බන්ධ Ball joint එකෙහි මුරිච්චිය (nut) ගැලවෙන්න ඔන්න-මෙන්න තරමට බුරුල් වී තිබුන බැවින් එය හොඳින් තදකර ආරක්ෂක පලු-පින් එක වෙනුවට කම්බි කැබැල්ලක් සවි කළෙමි. එය නොසලකා හැරියේ නම්, එම රෝදය සුක්කානමින් වෙන්වීම නිසා මාරාන්තික අනතුරක් සිදුවීමට ඉඩ තිබුනි.

ඊට පෙර දින එම Ball joint එක සඳහා මා විසින්ම අළුත් එකක් සවිකරන ලද බැවින් ආරක්ෂක පලු-පින් එක සවිකිරීමට අමතක වූයේදැයි සැකයක් ඇතිවිය. ගෙදර පැමිණි වහාම ඉස්තෝප්පුව පරීක්ෂා කළවිට එය එහි තිබෙනු දුටුවෙමි.

බැංකු ශාඛා කාර්යාලයට විදුලිය ලබාදීම

1985-90 පමණ කාලයේ නියඟය හේතුකොටගෙන ජල විදුලිය පිරිමැසීම සඳහා දිනපතාම පැය කීපයක් විදුලිය කපාහැර තිබුනි. දිනක් කොටිකාවත්ත මහජන බැංකුවේ කලමනාකරු වූ, මාගේ ඥාතිවරයෙක් මා අමතා, එහි සවිකර ඇති ජෙනරේටරයේ දෝශයක් හේතුකොටගෙන බැංකුවේ සියළු වැඩ කටයුතු ඇනහිට ඇති බව පැවසීය.

වහාම එහි ගොස් පරීක්ෂා කළවිට, ස්වයංක්‍රියව ක්‍රියාත්මක වීමේ පරිපථ පද්ධතිය (Automatic starting system) අක්‍රිය බව පැහැදිලි විය. ජෙනරේටරය බලෙන් (manually) ක්‍රියාත්මක කළ නමුත්, විදුලිය විසන්ධි වී ඇති බව නිරීක්ෂණය කළෙමි. තවදුරටත් පරීක්ෂා කළවිට දුටුවේ එක් ස්වයංක්‍රිය බ්‍රේකරයක් (Automatic circuit breaker or relay switch) දෝශ සහිත බවය. ඒ සඳහා අළුත් එකක් සවිකළයුතු නමුත්, තාවකාලික ප්‍රතිකර්මයක් කළෙමි. එය විසන්ධි නොවන අයුරු කෝටු කැල්ලක් හිරකර තැබුවෙමි. ඒ අනුව විදුලිය යථාතත්වයට පත්කළ අතර, ජෙනරේටරය ක්‍රියාකරවන්නාට අවශ්‍ය උපදෙස් දී, මම ආපසු ආවෙමි. පසුදින ප්‍රධාන කාර්යාලයෙන් කාර්මිකයෙක් පැමිණ අළුත්වැඩියා කරනතුරුම කෝටුකැල්ලෙන් විදුලිය සැපයුනි.

නයිජීරියා ගමණට සූදානම් වීම

ගුවන් ගමන් පාලක තනතුර ලබන්නට පෙරත්, ලැබූ පසුත් කුසුම්ගේ බලවත් ඇවිටිල්ල වූයේ ඉන් අස්වී ගුරු වෘත්තිය සඳහා නයිජීරියාවට යන ලෙසය. නමුත් මාගේ දෙමවුපියන් වයස්ගත බැවින් සෑමවිටකම එය මම ප්‍රතික්ෂේප කළෙමි. අම්මාගේ සහ තාත්තාගේ වියෝවෙන් පසු නැවත නැවතත් ඇවිටිලි කරන්නට වූයෙන් 1980 දී, ගුවන්ගමන් පාලක තනතුරින් අස්වී නයිජීරියාවට ගියෙමි. නමුත් එය මගේ ජීවිත කාලය තුල කරනලද දෙවැනි මෝඩකමවිය. (ලොකුම මෝඩකමවූයේ විවාහයයි.)

ආපසු පැමිණ, 1984 දී නැවතත් ගුවන්ගමන්පාලක තනතුර භාරගෙන වසර 20ක් එහි රැඳී සිට 2004 දී විශ්‍රාම ගියෙමි. **<u>මා සමග මුලදී සේවය කළ හැමෝම තවමත් සැලකියයුතු උසස් විශ්‍රාම වැටුප් ලබන නමුත් කුසුම්ගේ වචනයට අවනතවීම නිසා එයද අහිමිවිය.</u>**

නයිජීරියාවේ ගුරු වෘත්තීය සඳහා වූ පුවත්පත් දැන්වීමකට ප්‍රතිචාර දැක්වූ මට ලැබුනු පිළිතුරක් මත, අදාල ආයතනයට ගියවිට, අවශ්‍ය සියළු විස්තර දැනගන්නට ලැබුනි. ගුවන් ප්‍රවේශ පත්‍ර ලැබුන පසුව දන්වා එවන බවත්, එහිදී රුපියල් පහලොස් දාහක් රැගෙන එනලෙසත් දැනගන්නට ලැබුනි. ගුවන් ප්‍රවේශ පත්‍ර සූදානම් බව දන්වා එවූ පසුව මා එහි ගියේ රුපියල් දහදාහක් අතැතිවය. මගදී මා ඉන් පන්දහසක් අනෙක් සාක්කුවට දමාගත් අතර ටිකදුරක් යනවිට තවත් අඩු කිරීමට සිතුනි. අවසානයේ රුපියල් තුන්දහසක් පිරිනමා, වෙන මුදල් මා ළඟ නැති බවත් පවසා, ඊට අකමැති නම්, ගමණ අවලංගු කරන ලෙසත් දන්වා සිටියෙමි. එවිට එය පිළගෙන ප්‍රවේශ පත්‍රය මට භාර දෙන ලදී. (මේ වනවිට මගේ මාසික වැටුප රුපියල් හයසියයක් පමණ විය)

නයිජීරියාව බලා පිටත්වීම

1980 මැයි මාසයේ දිනක නයිජීරියාව බලා පිටත් වූයෙමි. එදින මා ගුවන් තොටුපොලට ගියේ කුසුම් සහ චතුරිකා දියණිය සමගය. එකල පිටස්තර අයටද ගුවන්තොටුපොල ඇතුලට යාමට අවසර තිබුනි. ටිකට් කවුන්ටරය දක්වා පැමිණි කුසුම්ට සහ චතුරිකා දූවට මම යන්නම් යයි කීවත් ඔවුන් සිප වැළඳ ගැණීමට අවස්ථාවක් නොලැබිනි. එම මොහොත මට දරාගැණීමට අපහසු බැවින් එය හිතාමතාම මගහැරියා විය හැකිය. ගුවන් යානයට නැංග පසු මම ඒ ගැන බොහෝ පස්චාත්තාප වීමි. බොහෝ වේලාවක් ගතවනතුරු දෑසේ කඳුළු නතරකරගත නොහැකි විය. ගුවන් සේවිකාවක් ආහාර දෙනවිටත් මා සිටියේ කඳුළු සලමිනි.

නයිජීරියාවට පිවිසීම

මා මෙම ඡේද කීපය ලියන්නේ මෙය සිදුවී වසර 43 කට පසුව (2023දී) නිසා සමහර කරුණු විස්තරාත්මකව මතක නැත. ගුවන්යානය කානෝ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොලට පහත්කරනවිට මා දුටු දර්ශනය නම් අමතක නොවේ. කොළ පැහැයක් පෙනෙනතෙක්මානයකවත් නොතිබුනි. සමහර වියළි ගස් තැනින් තැන දක්නට ලැබුන අතර, ඒවායේ යන්තමින් කොළ පැහැයක් ඇති බව දක්නට ලැබුනේ ගුවන් යානය තරමක් පහත්කළ පසුවය. අතරින්පතර කුඩා පඳුරුද දක්නට ලැබුනි.

ගුවන් තොටුපෙලේ සිටි විශේෂ නිලධාරියෙක් විසින් අප පිළිගන්නා ලදී. මා එහි ගියේ ගුවන්ගමන්පාලක තනතුරක් හෙබවූ, සරත් ලියනාරච්චි සහ නීල් දයානන්ද සමගය. ඉහතකී නිලධාරියා විසින් අප තිදෙන ඇතුළු තවත් කීපදෙනෙක්ව සංචාරක හෝටලයක් යයි හැඳින්වූ දෙමහල් ගොඩනැගිල්ලකට ගෙනයන ලදී. එලෙස යන අතරතුර මා දුටු දර්ශණයත් මීට පෙර කිසිදිනක දැක නොතිබුනි. ඒ මග දෙපස ඇති කුණු ගොඩවල්ය. එකල ලංකාවේ කිසිම පාරක් අසල කිසිම දිනයක කුණුගොඩක් දක්නට නොලැබුනි.

ඊළඟට මා දුටු කැපී පෙනෙන ලක්ෂනය නම් එම ගොඩනැගිල්ලයි. එහි වූ දොර ජනෙල් සෑම එකක්ම ඇදකුද සහිතව සවිකර තිබුනි. ඒවා සවිකිරීමේදී ලඹයක් පාවිච්චිකර නැති බව පැහැදිලිව පෙනෙන්නට නොතබුනි. ලංකාවේ වරිච්චි බිත්ති සහිත පැල්පතක් වුවත් ඇදකුද නැතිව සාදා ඇතිබව දක්නට ලැබේ. මෙම හෝටලයේ දිනක් හෝ දෙකක් ගතතර, සොකොටෝ ප්‍රාන්තයේ අරුගුංගු ප්‍රදේශයේ පිහිටි සංචාරක නිකේතනයක් වෙත අපව රැගෙන එන ලදී.

නයිජීරියාවේ ප්‍රවාහන පද්ධති

නයිජීරියාවෙ එකල මහජනයා සඳහා ප්‍රවාහන පද්ධති දෙකක් තිබුනි. ඒ දෙකම පෞද්ගලික වාහාන වලින් සමන්විත වේ. එකක් ප්‍රධාන නගර තුල ක්‍රියාත්මක වේ. ඒ සාමාන්‍ය මෝටර් රථවලිනි. පාර අයිනේ සිටින මගියෙක් අත එසවූවිට, වේගය අඩුකර ළඟට පැමිණෙනවිටම තමා යායතු තැන කිවයුතුය. රථය ඒදෙසට යන්නේ නම්, නතරකර ඒ මගියාව නංවාගෙන අවශ්‍ය තැනින් බස්සවන අතර ගමන් ගාස්තුව රියැදුරාට ගෙවිය යුතුය. එවැනි මගීන් කීපදෙනෙක් වරකට ගෙනයයි.

දෙවැන්න නගරාන්ත සේවයයි. මේ සඳහා සෑම නගරයකම ඒ සඳහාම වෙන්වූ රථගාලක් ඇත. මගීන් 10ක් 15ක් ගෙන යාහැකි වෑන් රථ සහ හත්අට දෙනෙකුට යාහැකි ස්ටේෂන්වැගන් රථ මේ සඳහා භාවිතවේ. ඒවා පැයකීපයක් ගතවන දුරගමන් බැවින් අතරමගදී වරක් හෝ දෙකක් ඉස්ලාම් භක්තිකයින්ට යාක්ඥා කිරීම පිණිස නතර කරනු ලබයි. බොහෝ දෙනෙක් අතේ වතුර කේතලයක් සහ රෙදි කැබැල්ලක් ඇත. රෙදි කැබැල්ල, බිම එලා යාක්ඥා කිරීම සඳහාය. වතුර අවශ්‍ය වන්නේ මුත්‍රා කළපසු සෝදා ගැනීම සඳහාය. නමුත් මළපහ කළහොත් සෝදන්නේ නැත.

නයිජීරියාවේදී වූ රසවත් හා නීරස සිද්ධීන්

නයිජීරියාව යනු බටහිර අප්‍රිකානු රාජ්‍ය වලින් එකකි. විශාලත්වය අතින් ඉන්දියාවෙන් තුනෙන් එකක් තරම්ය. අගනුවර වන ''ලේගෝස්'' පිහිටා ඇත්තේ දකුණු වෙරළබඩවය. උතුරු ප්‍රදේශය

බොහෝදුරට කාන්තාර දේශගුණයක් සහිතය. උතුරු දේශ සීමාව සහ සහරා කාන්තාරය අතර ඇත්තේ ''නිජර්'' රාජ්‍යයයි. බටහිරට ''බෙනින්'' රාජ්‍යයද, නැගෙනහිරින් ''කැමරූන්'' රාජ්‍යයද මායිම්වී ඇති අතර, දකුණු දිශාව, අත්ලන්තික් සාගරයට මායිම්වී ඇත. ප්‍රාන්ත 19 කින් යුක්තය. වසර 100කට 200 කට වඩා පැරණි ඉතිහාසයක් නැත. රාජ්‍ය භාෂාව ඉංග්‍රීසි වන අතර, ප්‍රධාන දේශීය භාෂා තුනකි. ඒවා හවුසා, ඉබෝ සහ යොරුබා නමින් හැඳින්වෙන අතර, ලියන්නේ ඉංගීසි අකුරෙනි. වැඩි දෙනෙක් හවුසා කථාකරන අතර, ඉතා අඩු වචන ප්‍රමාණයක් ඇති බැවින් භාෂාව ඉගෙන ගැණීම ඉතා පහසුය. ඉතා පහළ මට්ටමක භාෂාවකි. සෑම අදහසක්ම ලියා දැක්විය නොහැකිය. බොහෝ අදහස් දැක්වීමේදී මුහුනේ ස්වරූපය අත්‍යවශ්‍ය අංගයකි. උදාහරණයක් ලෙස වතුර තිබේද? යන ප්‍රශ්ණයත් "වතුර තියනව" යන පිළිතුරත් ප්‍රකාශ කරන්නේ එකම වචන මාලාවකිනි. (අක්වොයි රුව) මුහුණේ ස්වභාවය අනුව, ප්‍රශ්ණයද පිළිතුරද යන්න තේරුම්ගත යුතුය. (මෙහි ''අක්වොයි'' යනු තියනව යන අර්ථය දෙන වචනය වන අතර ''රුව'' යනු වතුර වේ.)

විදුලිය ඇනහිටීම

මා නයිජීරියාවට ගිය වහාම සොකෝටෝ නගරයට කිමී. 50ක් පමණ දුරින් අරුගුංගු ප්‍රදේශයේ පිහිටි නිවාඩු නිකේතනයක (Tuarist camp) මාසයක් පමණ ගතකරන්නට සිදුවිය. එහි තවත් ලංකාවෙන් පැමිණි 75ක් පමණ නවාතැන් ගෙන සිටියහ. එය වෙන වෙනම කාමරකුටි (cabanas) සමූහයකින් සමන්විත විය. එහි සිට දිනපතාම සොකෝටෝ නගරයට ගොස් කාර්යාාලයීය වැඩකටයුතු කළයුතුව තිබිනා. ගුරු පත්වීම ලැබුනේ ඒ සියල්ල නිම කළ පසුවය. නමුත් රටට ගොඩබසිනලද දිනයේ සිට වැටුප් ලැබිනා.

දිනක් රාත්‍රී 7ට පමණ විදුලිය ඇනහිටීමක් සිදුවිය. මා ගොස් අදාල බලධාරීන්ගෙන් විමසුවිට, ඒ ගැන සොයා බැලූ නමුත් ඔවුන්ට එය යථා තත්වයට පත්කළ නොහැකි බව පවසන ලදී. තවදුරටත් පවසා සිටියේ අගනුවර වූ ලේගෝස් (කිමී. 1500 දුර) වෙත සේවකයෙක් යවා විදුලි ඉංජිනේරුවෙක් ගෙන්වා විදුලිය යථා තත්වයට පත්කළයුතු බවය. ඒ සඳහා දින කීපයක්ම අඳුරේ සිටියයුතු බව අවබෝධ කරගත් මම, වහා ක්‍රියාත්මක වූයෙමි. මා සමග එක කාමරයේ විසූ හැරල්ඩ් මහතාට කථාකර විදුලි පන්දම සහ අවශ්‍යය උපකරණද (neon tester, screw driver, plyer, multi meter ect..) රැගෙන ගොස් විපරම්කර බලා ප්‍රධාන බෙදාහැරීමේ පරිපථ (Distribution circuit boards) ඇති කාමරය සොයාගතිමි. තවදුරටත් පරීක්ෂා කළවිට, එහි ඇති වයරයක් පිළිස්සීම නිසා තෙකලා ට්‍රිප් සුවිචයක් (Three phase trip switch) විසන්ධි වී ඇති බව පැහැදිලි විය. හැරල්ඩ් විදුලිපන්දම අල්ලා සිටියදී මම අවශ්‍ය කටයුතු කර විදුලිය යථා තත්වයට පත් කළෙමි. ඉන් පසු මා නිහඬව සිටියත් එය මා විසින් කළ බව හැරල්ඩ් විසින් බලධාරීන්ට පැවසීම නිසා මා ඔවුන්ගේ පැසසුමට ලක්විය.

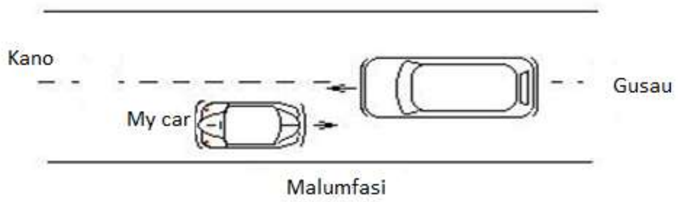
මේ ලංකාව නෙමෙයි

මා නයිජීරියාවේ සිටියදී පාවිච්චි කළේ අළුතින්ම ගන්නාලද ෆොක්ස්වාගන් (1500 cc) මෝටර් රථයකි. දිනක් මම තවත් හිතවතුන් කීපදෙනෙක් සමග බකුරාහි වෙසෙන ලාංකිකයින් කීපදෙනෙක් හමුවීමට ගොස් ආපසු පැමිණෙනවිට ප්‍රධාන පාරට වැටී වමට හැරවූයෙමි. එවිට එහි සිටි ජයසෙන මා අමතා ''විජේරත්න මේ ලංකාව නෙමෙයි'' යනුවෙන් කීවේය. නයිජීරියාවේ වාහන දකුණෙන් පදවන බව මට මොහොතකට අමතකවී තිබිනා. ඒ මොහොතේ එකම වාහනයක්වත් ජේනතෙක්මානයේ නොතිබුනි.

රිය අනතුර

1981 දී දිනක් හිතවතෙක් වූ ධර්මරාජාගේ පවුලේ අය රැගෙන ඒම සඳහා තලතාමෆාරා සිට කානෝ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොලට (කි.මී. 450ක්) ගොස් එන අතරමග මැලම්ෆාසිහිදී රාත්‍රී 10ට පමණ රිය අනතුරක් සිදුවිය. ඉදිරියෙන් පැමිණි පර්ජෝ (Peugeot) ස්ටේෂන් වැගන් ටැක්සි රථයක්

යන්තමින් ගැටුනි. එය කෙලින්ම මා ඉදිරියට එනබව දුටු මා හැකි තරම් දකුණට හැරවූ නමුත් අනතුර වැලැක්විය නොහැකිවිය. (එම රටේ වාහන පදවන්නේ පාරේ දකුණු පැත්තෙනි) මෙවිට මගේ වේගය පැ.කි.මී. 100 – 110 පමණ වූ අතර අනෙක් වාහනය 160 ක පමණ වේගයකින් පැමිණි බව අනුමාන කළහැකිය.



මගේ රථයේ ඉදිරි වම් මඩ්ගාඩ් එකෙහි යන්තමින් ගැටී පිටුපස රෝදයේ රිම් එක ඇදවී ඇක්සලයේ ගැටීම නිසා, අනෙක් රථයේ ඉදිරි වම් ඇක්සලය කැඩී බිම වැදී පොළව හැරුන සලකුන මීටර 100 ක් පමණ දුරට ඇදී තිබුන අතර එය ආරම්භවී ඇත්තේ පාරේ මැද ඉරට මීටරයක් පමණ මගේ පැත්තට වන අයුරු බව ඉතා පැහැදිලිව පෙනෙන්නට තිබුනි.

මම වහාම පිටුපස රෝදය මාරු කළෙමි. ඒ අතරතුර යම් කිසිවෙක් අප දෙසට පැමිණ ආපසු ගිය අතර, ටික වේලාවකින් පොලිස් නිලධාරියෙක් පැමිණ විස්තර විමසා, පසුවදා උදේ පොලීසියට එනලෙස දැන්වීය. අපි මැලම්ෆාසි පාසැලේ සිටි සිංහල ගුරුවරයෙකුගේ නිවසෙහි රාත්‍රිය ගතකර පසුවදා උදේ පොලිසියට ගියෙමු. එවිට එහි පොලිස් ස්ථානාධිපතිවරයා කිසිවක් නොවිමසා උසාවි නොගොස් ගොඩින් බේරාගැනීමට නම් ටැක්සි රියැදුරාගේ අලාභය ගෙවනලෙස කීවේය. මම හරි පැත්තෙන් පැමිණි බවත් ඔහු වැරදි පැත්තෙන් පැමිණ මගේ රියේ ගැටුන බව දැන් ගියත් පැහැදිලිව පෙනෙන බව (එම රියේ ඇක්සලය කැඩී බිම ඇඳුන රේඛාවෙන්) මම කියා සිටියෙමි. එහෙම නම් උසාවි ගොස් බේරාගන්න ලෙස ඔහු කීවේය. නයිජීරියානු උසාවිවල කිසිවිටකත් සාධාරනය ඉටු නොවන බව දන්නා මම, එය ගෙවීමට එකඟ වුනෙමි. ඒ අනුව නයිරා 300 ක් (රු 10,000ක්) ගෙවීමි. මෙහිදී ඉතාමත් හාස්‍යජනක ක්‍රියාවනම් පොලීසියෙන් මට දුන් වාර්තාවයි. එහි මා කළ වරද ලෙස සඳහන්කර තිබුනේ ආදායම් බලපත්‍රය ඉදිරිපස වීදුරුවේ අලවා නොතිබීමයි.

<u>අනතුරක් නොවී බේරීම - අනූනමයෙන් බේරීම-14</u>

දිනක් මා මහ මග (high way) තනිව, මගේ මෝටර්රථය පැ.කි.මී. 110 පමණ වේගයෙන් පදවාගෙන යනවිට හදිසියේ පිපිරුම් හඬක් නංවමින් රිය පාලනය කළනොහැකි වී අංශක 180 කින් කරකැවී ගොස් පාරමැද නතරවිය. එන්ජිමද නතර විය. සිදුවූයේ කුමක්දැයි සිතාගැණීමටවත් නොහැකි වූ අතර මම ක්ෂණිකව වාහනය පාරෙන් ඉවතට ගතිමි. එන්ජිම නතරවූ බැවින් නැවත පනගැන්වීමට තව තත්පර ගණනක් ගතවියහැකි බැවින්, ගියරයක තිබියදීම ස්ටාටරය ක්‍රියාත්මක කළෙමි. ඒ අනුව එය පාරෙන් ඉවතට ගියේ බැටරියේ බලයෙනි. මා එසේ නොකළේ නම් මහමග යන වෙනත් වාහනවල ගැටී ලොකු අනතුරක් සිදුවන්නට ඉඩ තිබුනි. පසුව පරීක්ෂා කළවිට මා දුටුවේ, ඉදිරිපස දකුණු පැත්තේ රෝදයේ ටයරය පුපුරාගොස් ඇති බවය. එම මොහොතේ පැවති වේගය අනුව පෙරලෙන්නෙ නැතිව බේරුනේ පෙර පිනක් නිසා යයි මට සිතුනි. එම ටයරයේ, පිපිරුන තැන කැන්වස් මතුවී තිබූ බැවින් මෙය මාගේ නොසැලකිල්ල බව මට පැහැදිලි විය.

මේ අනුව මට පැහැදිලි වූ තවත් වැදගත් කරුණක් නම් ෆොක්ස්වොගන් මෝටර් රථයේ ගුරුත්ව කේන්ද්‍රය පොළවට ඉතා ළඟින් පිහිටා ඇති බවය. නොපෙරළුනේ ඒ නිසාය.

ගිනි නිවාරකය (Fire extingisher) පිපිරී යාම

අන්තර්ජාලයෙන් ගත් ඡායා රූපයක්

1980-81කාලයේ නයිජීරියාවේදී, දිනක් මාගේ මෝටර්රථය පැයකීපයක් අව්වේ නතරකර තැබුවේ අහලපහල කිසිම ගස් සෙවනක් නොතිබූ නිසාය. පසුව මා රථය තුලට පැමිණි සැනෙකින් කිසියම් අමුත්තක් දැනුනි. රිය පනගන්වන්නෙ නැතිව පරීක්ෂාකාරීව බලනවිට ඉදිරි ආසනයක්මත කුඩා ලෝහ තහඩු කැබැල්ලක් තිබෙනු දුටුවෙමි. තවදුරටත් පරීක්ෂා කරනවිට, පිටුපස වහලයේ ඇති කැන්වස් ආවරනය සිදුරුවී ඇති බව දුටුවෙමි. ඉන්පසු සෑම තැනක්ම හොඳින් පරීක්ෂා කරනවිට දුටුවේ පිපිරීගිය ගිනි නිවාරකයේ කැබලි සමූහයයි. එය තබා තිබුනේ පිටුපස අසුනටත් පිටුපසට වන්නටය. එම අවස්ථාවේ එතැනට හොඳින් අව්ව වැටී තිබුනි. එම උපකරණය සාමාන්‍ය සිසිල්බීම කෑන් එකක ආකාරයේ ඊට වඩා ටිකක් ලොකු සම්පීඩිත (Pressurised can) කෑන් එකකි. එහි උඩ කොටසේ ඇති ආවරනය පහළට ඔබනවිට ඉතා සිසිල් (සෙ අංශක සෘණ දහයක පමණ) වායුධාරාවක් පිටවේ. මීට පෙර දිනකදී වෙනත් රථයක ගින්නක් මැඩපැවැත්වීමට මෙවැනිම කෑන් එකක් පාවාච්චි කළෙමි. එක දිගටම මිනිත්තු පහක් පමණ එය පාවිච්චි කළහැකි විය.

බයිසිකලයකින් ස්පෝක් කම්බියක් කපා ගැණීම

දිනක් හිතවතෙකුගේ මෝටර් රථයේ යතුර ඇතුලේ තිබියදී දොරවල් වසා ඇති බැවින් දොර විවෘතකරදෙන ලෙස මගෙන් ඉල්ලාසිටින ලදී. මගේ රියතුල ඊට සුදුසු වානේ කම්බි කැබැල්ලක් නොතිබූ බැවින් වටපිට බලනවිට ගසකට හේත්තුකර තිබූ බයිසිකලයක් දුටුවෙමි. පෙනෙනතෙක්මානයේ කිසිම මිනිසෙක් නොසිටි බව දැක වෙලාවෙ හැටියට වෙන කළහැකි වෙනත් දෙයක් නොවූයෙන් අඬුව ගෙන එහි රෝදයකින් ස්පෝක් කම්බියක් කපාගෙන, එය භාවිත කර දොර විවෘත කරදුනිමි.

අපූරු වේ හුඹස්

නයිජීරියාවෙ දකුණු ප්‍රදේශයේ විශාල වේ හුඹස් දක්නට ඇත. සමහර ඒවා මීටර 6 – 7 ක් පමණ උසය. මින් බොහොමයක් සාදා ඇත්තේ මැරීගිය ගසක් මැදිකරගෙනය. සමහරවිට තුඹස සෑදීම නිසා ගස මැරුණා වියහැකිය.

බැවොබැබ් ගස

බැවොබැබ් ගස, නයිජීරියාවේ උතුරු ප්‍රදේශයේ (සොකොටෝ, කානෝ සහ මයිදුගුරි යන ප්‍රාන්තවල) සුලභව දක්නට ලැබෙන වෘක්ෂයකි. මෙහි උස මීටර 20 -30 ක් පමණ වන අතර ගසේ වටප්‍රමාණය මීටර 30 – 40 ක් පමණවේ. මෙහි පත්‍ර ඇත්තේ ස්වල්පයකි. කොකෝව ගෙඩියක් වැනි ගෙඩියෙහි මදය, සුදු පැහැතිය, රිජිෆෝම් වැනිය, ඉතා රසවත්ය. (ගල්සියඹලා රසයෙන් යුක්තය) ලංකාවේ මන්නාරමේ එක ගසක් ඇතිබව අන්තර්ජාල වෙබ්අඩවියක දක්නට ලැබුනි. සමහරු මෙහි කඳ හාරා නිවසක් ලෙස භාවිත කරයි. මෙහි ලීය මෘදු ගතියකින් යුක්ත බැවින් කිසිම වැඩකට ගත නොහැකිය.

වැසි-සුළං කුණාටු, ටොනාඩෝ

නයිජීරියාවේ උතුරු ප්‍රදේශය කාන්තාර දේශගුණයක් සහිතය. කුඩා කටු පඳුරු තැනතැන දක්නට ඇත. එම කටු පඳුරු බොහොමයක් රසවත් පළතුරක් වූ මසන්ය. උතුරු ප්‍රදේශයේ මුළු අවුරුද්දටම දින 4 – 5 ක් පමණ වැසි ලැබේ. වැස්සට පෙර ධූවිලි කුණාටු අනිවාර්යයෙන්ම හටගනී. වැස්ස ඇතිවීමට මිනිත්තු 10 කට පමණ පෙර ඈත අහස දුඹුරුපැහැගැන්වී ධූවිලි වළාවක් මෙන් දිස්වෙයි. එය ආරක්ෂිත ස්ථානයකට යාම සඳහා කෙරෙන අනතුරු ඇඟවීමක් මෙනි. මා මෝටර් රථය පදවනවිට කීපවරක්ම ටිකවේලාවක් පාර අයිනේ නවතාගෙන සිටීමට සිදුවී ඇත. පාර නොපෙනෙන තරමට ධූවිලි වලින් වැසීයයි.

දිනක් මා මෝටර්රථය පදවනවිට, ටොනාඩෝ නමින් හඳුන්වන (සමහර අය තයිෆූන් - Typhoon යනුවෙන් හඳුන්වයි) සුළි සුළඟක් දක්නට ලැබුනි. එය ඈතට දිස්වූයේ අහස උසට පවතින දුඹුරු පැහැති බටයක් මෙනි. දිනක් එය පාර හරහා යනවිට මීටර 100 – 150 ක් පමණ ඈතින් රිය නවතාගෙන බලා සිටියෙමි. එහි විශ්කම්භය මීටර 50 ක් පමණ බව පෙනුනි. බිම තිබෙන ගල්කැට ලී කැබලි සහ නොයෙක් දේ, අධික වේගයෙන් කරකැවෙමින් ඉහළ නගිනබව පැහැදිලිවම පෙනුනි.

හමටාන් කාලගුණය

හමටාන් යනු දෙසැම්බර්, ජනවාරි කාලයේ නයිජීරියාවේ පවතින සුවිශේෂී කාලගුණික තත්වයකි. ලංකාවේ පවතින මීදුමට බොහෝ සෙයින් සමාන බවක් පෙනෙන්නට තිබුනත් ඊට හාත්පසින්ම වෙනස් තත්වයකි. එය වියලි අළුපැහැති සියුම් ධූවිල්ලකි. මීටර දහයකට වඩා දුර නොපෙනෙන බැවින් දිවාරෑ දෙකේම රිය පැදවීම අපහසුය. එය සහරා කාන්තාරයේ සිට පැමිණෙන බව මා අසා ඇත. සති කීපයක් ගතවනවිට මෙම ධූවිලි තට්ටුවෙන් සෑම දෙයක්ම වැසීයයි. එය ඉතා ඵලදායී ස්වාභාවික පොහොරක් බව කියනු ලැබේ.

තැපැල් කන්තෝරුව

දිනක් තලතාමෆාරා තැපැල් කන්තෝරුවට ගොස් නිසි පරිදි මුද්දර අලවනලද ලිපියක් ලියාපදිංචි කිරීමට භාර දුනිමි. එවිට ඔහු රිසිට් පතෙහි සියල්ල සම්පූර්ණ කර එහි අනෙක් පැත්ත හරවා යම් ගණනක් හදනබව දුටුවෙමි. එය මා අතට දුන්පසු, ආපසු එන අතරතුර, අනෙක් පැත්ත හරවා පරීක්ෂා කළවිට මා දුටුවේ, ඊට පෙර තිබූ රිසිට්පතෙහි අංකය පළමුව ලියා ඊට යටින් එක ලියා යටින් ඉරක් ඇඳ ඒවා එකතු කිරීමෙන් අළුත් අංකය ලබාගෙන ඇති ආකාරයයි. ඔවුන්ගේ අධ්‍යාපනය ඉතා පහළ මට්ටමක පවතින අතර, මතක ශක්තිය ඉතා ඉහළ මට්ටමක පවතින බවට බොහෝ නිදසුන් දියහැකිය.

බැංකු සිද්ධි - 1

තව දිනක මා බැංකුවේ සිටියදී එහි මුදල්අයකැමි අංක දෙකක් එකතුකිරීම සඳහා ලියන ගමන්ම හඬ නගා (ඉංග්‍රීසියෙන්) 15 එකතුකිරීම 16 කියනවිටම අසළ සිටි කුඩා ලාංකික ළමයෙක් ක්ෂණිකවම 31

යනුවෙන් කීවේය. එය ඇසී තරහගිය ඔහු "How do you know" යනුවෙන් රෞද්‍ර ලෙස පවසා තත්පර තිහකට පමණ පසු ගණන සාදා, සිනාමුසු මුහුණින් යුතුව එම දරුවාට ස්තුති කර නයිරා එකක මුදල් නෝට්ටුවක් ප්‍රදානය කළේය.

බැංකු සිද්ධි - 2

තව දිනක එම බැංකුවේදීම මගේ කාරිය අවසන්කර ආපසු හැරෙනවිටම කැෂියර් මා අමතා නයිරා 500/- ක් (1000/- $) මට දික්කරමින්, සුළු වේලාවකට පෙර මා අසළ සිටි පිලිපීනෝ කාන්තාවට ගෙනගොස් භාර දෙන ලෙස ඉල්ලා සිටියේය. එය ප්‍රතික්ෂේප කළ මම ඇය ඉන්නවාදැයි සොයා බලා පණිවිඩය කීමට භාරගෙන එය ඉටුකළෙමි.

බැංකු සිද්ධි - 3

තව දවසක එම බැංකුවටම ගියවිට මගේ මාසික ගිනුම් වාර්තාව කැෂියර් විසින් මට භාරදෙන ලදී. එහි නයිරා 30/- ක් තැනපත් කර තිබෙනු දුටු මම ඒ කුමක්දැයි මොහොතක් කල්පනා කළෙමි. එවිටම කැෂියර් එය පෙන්වා එය තැන්පත් කළේ කවුදැයි මගෙන් විමසීය. මා එය නොකළ බවත් ඒ ගැන කිසිවක් මා නොදන්නා බවත් මම කීවෙමි. එවිට ඔහු කීවේ ඊට යට පේලියේ ඇති චෙක්පතට (මා විසින් වෙන කෙනෙකුට දුන් එකක්) මුදල් ගෙවීමට ශේෂය නයිරා 30 කින් අඩු වීම නිසා ඔහු විසින් එය තැන්පත් කළ බවයි. මා ඔහුට ස්තුතිකර වහාම එම මුදළ ඔහුට පිරිනැමුවෙමි.

ඉන්ධන පිරවුම්හල

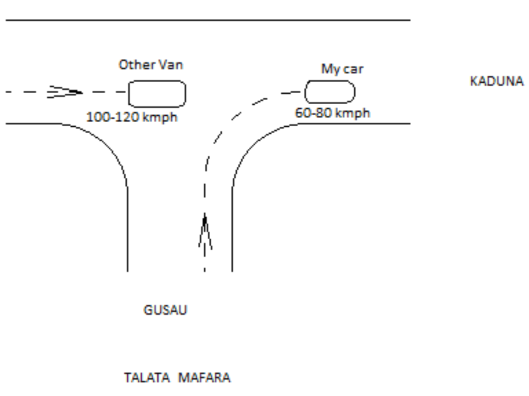
දිනක් සොකොටෝ නගරයේ පිරවුම්හලකට ගොස් නයිර පහේ නෝට්ටුවක් දී පෙට්‍රල් ගහනලෙස කීවෙමි. නයිරා 4.10 වනවිට ටැන්කිය පිරී උතුරායනබව දුටු මම නවත්වන ලෙස කියා කෑගැසීමි. එවිට ඔහු කීවේ ඉතුරු සල්ලි දීමට මාරු කාසි නැති බවය. මට ඉතුරු සල්ලි එපා කීවිටය, ඔහු නතර කළේ.

අතරමගදී පිහිටවීම් - 2

නයිජීරියාවේ මා තනිව දුර ගමණක් යනවිට කැලෑබද පෙදෙසක නවතා තිබූ වාහනයකින් බැස සිටි කෙනෙක් අතදික්කළ බැවින් මම වේගය අඩුකර විමසිල්ලෙන් බැලූවිට ආසියාතික පවුලක් බව හැඟී ගියෙන් ආපසු හරවාගෙන ආවෙමි. එහි ෆැන්බෙල්ට් එක කැඩුන බවත්, අමතර එකක් තිබෙන නමුත් එය සවිකිරීමට අවශ්‍ය යතුරු නැති බව පවසන ලදී. මම වහාම අවශ්‍ය උපකරණ දී උදවු කළෙමි. මගේ රථයතුල එන්ජිම වුවත් ගැලවීමට අවශ්‍ය උපකරණ හැමඑකක්ම සෑම විටකම ගෙනයාම මගේ සිරිතක්විය.

මයිකල් ඇඩම්ස් විසින් අපගේ ජීවිත බේරාගැනීම

දිනක් අප සේවය කළ කාර්මික විද්‍යාලයේ රාජකාරි කටයුත්තක් සඳහා සාරියා (Zaria) විශ්වවිද්‍යාලයට යාමට සිදුවිය. ඒ සඳහා කැනේඩියානු ජාතික මයිකල් ඇඩම්ස්, ඉන්දියානු ජාතික සැමුවෙල් ජොන්සන්, ශ්‍රී ලාංකික ධර්මරාජා සහ මා තෝරා ගන්නා ලදී සැමුවෙල් ජොන්සන්ගේ මෝටර්රථය වැඩිපුර දුරගමන් ගොස් නැති නිසා එය භාවිත කරනලෙස ඔහු විසින් පැවසූ අතර, ඔහුට එතරම් පලපුරුද්දක් නොමැති බැවින් රිය පැදවීම මට භාර කරනලදී.



එක්තරා මංසන්ධියක මාර්ග සංඥාපුවරුවක් ("ප්‍රධාන පාර ඉදිරියෙන්") නොතිබීම හේතුකොටගෙන ප්‍රධාන පාරකට පිවිසෙන බව මා දුටුවේ මීටර 100 ක් පමණ දුරදීය. පැ.කි.මී 120 ක පමණ වේගයෙන් පැමිණි බැවින් අවශ්‍ය තරමට වේගය අඩුකළ නොහැකිවිය. ප්‍රධාන පාරට

ඇතුළුවනවිට 60–80 ක පමණ වේගයක් පැවතුනෙන්, ප්‍රධාන පාරේ යමින් තිබූ වැන්රියකට බාධාවිය. එය අප පසුපසින් හඹා එමින් බයිසිකල් චේන් එකක් වනමින් කෑගසමින් අපට ඉස්සර කිරීමට උත්සාහ කරන ලදී. මේ අතරතුර ධර්මරාජා කළ මෝඩ ක්‍රියාවක් නිසා ඔවුන්ගේ
කෝපය දෙගුන තෙගුණවිය. එනම් ඔහු තම අතේ ඇඟිලිපහ විහිදුවා පෙන්වීය. එය පරුශ වචනයක ලාංඡනයකි. එහි අදහස "උඹට තාත්තල පස්දෙනෙක් ඉන්නව" යන්නයි. මම පැ.කිමී 130 ක පමණ උපරිම වේගයෙන් පැදවූ බැවින් ඔවුන්ට ළංවිය නොහැකි වුවත්, කිමී 30 – 40 ක් පමණ ආවිට නගරබද පෙදෙසක් හමුවූ බැවින් වේගය අඩු කරන්නට සිදුවිය. එවිට ඔවුන් අපට ඉස්සරවී මග හරස් කරනලදී. එහි රියැදුරා පිහියක් අමෝරාගෙන මා වෙත එනු දුටු මයිකල් අපට දොරගුලුලාගෙන සිටින ලෙස පවසා වහා ඉදිරියට පැන ඔහුට ඇවිටිලි කරමින් කෝපය සන්සිඳවනලදී. වැන්දෙ නැතුව විතරයි.

සුදු ජාතිකයින් කෙරෙහි නයිජීරියානුවන්ගේ විශේෂ ගෞරවයක් හා සැලකිල්ලක් ඇත. මයිකල් ඇඩම්ස් නොසිටින්න, ධර්මරාජා සහ මට එකට අවසන් ගමන් යාමට සිදුවනු නොඅනුමානය. <u>**මෝඩයන් ළංකරගැනීමෙන් උගත් දෙවැනි පාඩම මෙය විය**</u>. (පළමුවැන්න මෙහි 36 වැනි පිටුවේ ඇත. අනුනමයෙන් බේරීම්-4)

<u>අතරමගදී පිහිටවීම් - 3</u>

තවත් දිනක මම තලතාමෆාරා සිට, එම ප්‍රාන්තයේ ප්‍රධාන නගරයවූ සොකොටෝ (කි.මී.114) යන අතර මග නවතා තිබූ ෆොක්ස්වගන් කාර් එකක සිටි කෙනෙක් අත දිගු කළෙන් පෙර පරිදිම එය පසුකර ගොස් ආපසු හරවාගෙන ආවෙමි. ඉන්දියානු ජාතිකයෙක් වූ ඔහු, ළඟම ඇති නගරයකට ඔහුව ගෙන යා හැකිදැයි මගෙන් විමසීය. මම පුළුවන් බව පවසා කාරෙකෙහි ප්‍රශ්ණයක්දැයි ඇසුවෙමි. එවිට ඔහු කීවේ ෆෑන් බෙල්ට් එක කැඩුන බවත්, අළුත් එකක් මිළට ගෙන, සවිකිරීමට බාස් කෙනෙක්ව සොයාගෙන ආයුතු බවය. මාළඟ සැමවිටම අළුත් ෆෑන් බෙල්ට් දෙකක් තිබෙන බව පවසා එකක් ඔහුට සවිකර දුනිමි. ඔහු ඒ සඳහා මුදල් ගෙවීමට සැරසුනත් මම එය ප්‍රතික්ෂේප කළෙමි. ඔහු මට අනේකවාරයක් ස්තූති කරන ලදී. මා කරන උපකාරයකට කිසිවිටකත් මුදල් බලාපොරොත්තු නොවීම මගේ ප්‍රතිපත්තියකි.

<u>අතරමගදී පිහිටවීම් - 4</u>

තවත් දිනක මා සොකෝටෝ යන අතරමග හිතවතෙක්වූ උතුරු ඉන්දියානු ගුරුමහතෙක් වන ජේන්ස් මහතා මග නතරවී සිටිනු දැක ඇයිදැයි විමසුවෙමි. (ඔහුට රිය පැදවීමට ඉගැන්වූයේද මා විසිනි) එවිට ඔහු කීවේ නිකන්ම නතර වූ බවත් එන්ජිම පනගන්වන්නට බැරි බවත්ය. බැටරිය සම්පූර්ණයෙන්ම අප්‍රානික බව දුටු මම, මගේ රථයේ බැටරිය වයර් දෙකකින් සම්බන්ධ කර එන්ජිම පනගන්වා පරීක්ෂා කළවිට බැටරිය යන්තමින්වත් ආරෝපනය නොවනබව අවබෝධකරගතිමි. පසුගියදිනවල කළකී සියල්ල විමසා බැලූවිට ඔහු කීවේ, පිටුපස ආසනය යටින් වරින්වර ටික් ටික් යන හඬක් ඇසෙනබව නිරීක්ෂණය කළ ඔහු දෙදිනකට පෙර සොකෝටෝහි ෆොක්ස්වගන් කොම්පැණියට (Mandelas Company) ගොස් පැමිණිළි කළ බවත්, ඉන්පසු ඒ ශබ්දය නැතිවූ බවත් කීවේය. සිදුවී ඇතිදෙය තේරුම්ගත් මට සිනහ පහළවිය. වහාම පිටුපස අසුන යට ඇති වොල්ටේජ් රෙගියුලේටරය (කටවුට්) විවෘත කර බැලූවිට දුටුවේ මා අනුමාන කළ අයුරුම එහි ඇති රිලේ දෙකින් එකක් නොසෙල්වෙන පරිදි අඬුවකින් නමා තිබූ ආකාරයයි. එය සුදුසු අයුරු සකස්කළ මම එන්ජිම පනගන්වා, ඔහුව පිටත්කර, කි.මී. 10 – 15 ක් පමණ ඔහු පසුපසින්ම ගොස් නැවත පරීක්ෂා කර බැලූවෙමි. ඒ වනවිට බැටරිය හොඳින් ආරෝපනය වී ඇති බව ඔහුට අවබෝධකර දුනිමි. පසු දිනක රාත්‍රි කාලයේ ඔහු හමුවී ප්‍රධාන ලාම්පු දල්වා එහි එළිය අඩුවැඩිවීම අනුව බැටරිය ආරෝපනය වේද නැද්ද යනවග තේරුම් ගන්නා ආකාරයද ඔහුට කියාදුනිමි.

එදා මාව හමුනූනා නම් ඔහු බරපතල ප්‍රශ්ණයකට මැදිවන්නට තිබුනි. බොහෝවිට අතරමග අක්‍රිය වූ වාහන අළුත්වැඩියා කිරීම අපහසු නම් අතහැරදමා ගිය අවස්ථා මා දැක ඇත. දිනක් මා සොකෙටෝ නගරයට යන අතරදී, ලාඩා වර්ගයේ මෝටර් රථයක් නවතා තිබූ අතර කිසිවෙක්

පෙනෙන්නට සිටියේ නැත. පැය කීපයකට පසු මා ආපසු එනවිටද එය එතැන තිබූ අතර කිසිවෙක් එහි සිටියේ නැත. දින කීපයකට පසු එහි රෝදයක් හෝ දෙකක් ගලවාගෙන ඇති බව දක්නට ලැබුනි. තව සතියකට පමණ පසු එය උඩුකුරුව පෙරලාදමා තිබුනි. අනතුරට පත්වූ වාහන බොහෝවිට අතහැරදමා ගොස් ඇති බව මා දැක ඇත.

අතරමගදී පිහිටවීම් - 5

දිනක් රාත්‍රි 10 ට පමණ, තලතාමෆාරා ද්වීතීයික බාලිකා විද්‍යාලයේ (GGSS) උගන්වන උතුරු ඉන්දියානු ගුරු මහතෙක් (නම මතක නැත) අපේ ගෙදරට පයින්ම පැමිණ ඔහුගේ මෝටර්රථය (මිට්සුබිෂි ස්ටේෂන්වැගන්) විදුහලේ ගේට්ටුව ළඟට හරවනවිට සුක්කානම් රෝදය ලොක් වූ බව පැවසීය. එහි ගිය මා දුටුවේ, සුවිච් යතුර ඉවතට ගත නොහැකි ලෙස සිරවී ඇති බවය. කෙසේ වෙතත් පැයක් පමණ ගතකර ලොක්එක සම්පූර්ණයෙන්ම ගලවා, රථය ඔහුගේ නිවසට ගෙනයාමට සලස්වා පසුදින අළුත් එකක් සවිකරදුනිමි.

එදින රාත්‍රියේ එහි නොයන ලෙස කුසුම් පැවසූ නමුත් මා එය ප්‍රතික්ෂේප කළ බැවින්, චූටිදූව-තිලිනිත් සමග මෝටර් රථයට ගොඩවී, පැයක් පමණ මට බැනවදිමින් කාලය ගතකලාය. මා අන් අයට උදවු කරන සෑම අවස්ථාවකම ඊට විරුද්ධවීම ඇගේ සිරිතයි.

අතරමගදී පිහිටවීම්-6 (ගුවන් තොටුපොලේදී)

දිනක් මා කි.මී. 450 ක් දුර පිහිටි කානෝ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපොලට ගියේ හිතවතෙකුගේ පවුලේ අයව රැගෙන ඒම සඳහාය. එහිදී තවත් ලාංකික පවුල් දෙකක සාමාජිකයන් කීපදෙනෙක්ද සොකොටෝ ප්‍රාන්තයේ රැකියාව කරන තම පවුලේ සාමාජිකයින් හා එක්වීම සඳහා ප්‍රථම වරට නයිජීරියාවට පැමිණ සිටියදී මුණගැසුනි. රාත්‍රිය නිසා ඔවුන්ට ප්‍රවාහන පහසුකම් සොයාගැණීමේ අපහසුතාවයෙන් ඉතා අසරන තත්වයකට පත්වී ඇතිබව අවබෝධ කරත් මා ඒ සියළු දෙනාවම මගේ මෝටර් රථයෙන් (ෆොක්ස්වගන් කාර් රථය) රැගෙන ආවෙමි. මා ඇතුළුව දොලොස් දෙනෙක් සිටි බව දැනගත්තේ ගමනාන්තයේදීය.

මෝටර්රථ වල ඇති විදුලියත් භෞතික විද්‍යාවේ උගන්වන විදුලියමද?

තලතාමෆාරා ද්වීතීයික බාලිකා විද්‍යාලයේ භෞතික විද්‍යාව උගන්වන පාකිස්ථානු ගුරු මහතෙක් (ඛාන්) තම මෝටර් රථයේ එන්ජිම පනගන්වන්නට බැරිබව පැවසීය. වැඩිදුර විස්තර විමසූ පසුව එහි බැටරිය දුර්වල බව අවබෝධ කරගත් මා එහි ගොස් තල්ලුකර ස්ටාට් කරමු කියා, ඔහු නැග්ග පසු මම තල්ලු කළෙමි. සෑහෙන දුරක් ගිය නමුත් ඔහු ගියරයකට දැම්මේ නැත. තල්ලු-ස්ටාට් ක්‍රමය පිළිබඳව කිසිම අවබෝධයක් නැති බව තේරුම්ගත් මම, ඔහුට එය කියා දුනිමි. ඔහු එම විදුහලේ භෞතිකවිද්‍යාව උගන්වන බැවින් තවදුරටත් අත්‍යවශ්‍ය කරුණු කියාදීමට අදහස් කළත්, ඔහුගේ හාස්‍යජනක මෝඩ ප්‍රශ්ණයක් නිසා එම අදහස අත්හැරියෙමි. එනම් **"මෝටර්රථ වල ඇති විදුලියත්, භෞතික විද්‍යාවේ උගන්වන විදුලියත් එකමද?"** යන්නයි. එය අසා සිනහ නොවී සිටියේ තරමක් අපහසුවෙනි.

සිසිල් නොකළ සිසිල් බීම

දිනක් වෙළඳ සැලකට ගොඩවූ මම, ස්ප්‍රයිට් බොතලයක් ඉල්ලා, මට සෙම්ප්‍රතිශ්‍යාව වැළදීඇති බැවින් ශීතල නැති එකක් ඉල්ලුවෙමි. ඔහු ශීතකරනයෙන් එකක් ගෙන, ශීත නොකළ ඒවා නැතැයි කීවේය. එවිට මා මිදුලෙහි ගොඩගසා ඇති සියගණනක් බෝතල් තොගය පෙන්වූවිට ඒවා විකුණන්නේ නැතිබව පැවසීය. එවිට මා ශීතකළ බෝතලයක් ගෙන විවෘත නොකර, මිදුලෙහි තිබූ එකකට හුවමාරුකොට බිවුවෙමි. එය දුටු ඔහුට සිනහ පහළවිය.

තවත් දිනක සිසිල් බීම වෙළඳසැලකට ගොඩවූවිට වෙළෙන්දා එහිවූ මේසයක්මත නිදාසිටිනු දැක සිසිල්බීම බෝතලයක් ඉල්ලූවිට අතදිගුකර ශීතකරණය පෙන්වා නැවතත් නින්දට වැටුනි. මම ශීතකරණයෙන් බෝතලයක් ගෙන පානයකර මුදල් දීමට නැවත කථාකළවිට, ශීතකරණය උඩින් තබනලෙස අතින් පෙන්වා නැවත නින්දට වැටුනි. මම මුදල් එහි තබා ආවෙමි.

ජල ප්‍රශ්ණයට විසඳුම

නයිජීරියාවේ සොකෝටෝ ප්‍රාන්තයේ බොහෝ පෙදෙස් වල ජල ප්‍රශ්ණය උග්‍ර ලෙස පැවතුනි. සෑම නගරයකම වාගේ ජලය සැපයෙන්නේ නළ ළිං මගිනි. සාමාන්‍යයෙන් ඒවා මීටර 100 සිට 500 දක්වා ගැඹුරට ඇත. මා සිටි තලතාමෆාරා නගරයේ ජල සැපයුම සඳහා මී. 100 ක් පමණ ගැඹුරැති සෙමී. 20 ක් පමණ විශ්කම්භය සහිත නළ ළිං තුනක් තිබුනි. එයද ප්‍රමාණවත් නොවන බැවින් ජලය සැපයෙන්නේ දිනකට පැය පහක් පමණි. මා විසූ නිවස මහාමාර්ගයට වඩා තරමක් පහත් මට්ටමක පිහිටි බැවින් නිවසට සම්බන්ධවන ජලනළය ඇති පෙදෙසෙහි පොළව හාරා වලක් සාදා, එම නළය කපා එම මට්ටමේම කරාමයක් සවිකර ගතිමි. ඉන්පසු මුළු දවස පුරාම එමගින් වතුර ලබාගත හැකිවිය. අවට ප්‍රදේශවල වෙසෙන ශ්‍රී ලාංකිකයින්ටද ඒ බව දැන්වූවිට බොහෝ දෙනෙක් වතුර ගෙනයාම සඳහා එහි පැමිණියහ. එපමණක් නොව පාසැලේ නේවාසික සිසුන්ද, බොහෝ අවස්ථාවෙන්හි එම පහසුකම භුක්ති වින්දහ. බොහෝ දෙනෙකුට ජල පහසුව ලබා දීමෙන්, මා ලොකු පුන්‍ය කර්මයක් කරගත් බව මට සිතෙයි.

විදුහල්පතිගේ මෝටර් රථයේ අළුත් වැඩියාව

දිනක් මා සේවය කළ විදුහලට යාබද විදුහලේ විදුහල්පති මා අමතා ඔහුගේ මෝටර් රථයේ නළාව අක්‍රියවූ බැවින් ගරාජයකට ගියවිට ඔවුන් එය පරීක්ෂා කළ නමුත් අළුත්වැඩියා කළනොහැකි වූ බවත්, ඉන්පසු බ්‍රේක්ලයිට් සහ සිග්නල් ලයිට්ද අක්‍රියවී ඇති බවත් දන්වා සිටියේය. මා සුළු වේලාවකින් ඒ සියල්ල යථා තත්වයට පත්කළෙමි. ඔහුට කිවනොහැකි තරම් ප්‍රීතියක් ඇතිවිය. ඒවනවිට මා, කුසුම් සහ තිලිනිත් සමග තාවකාලිකව නතරවී සිටියේ වෙනත් ගුරුමහතෙකුගේ නිවසකය. ඒ බව දැනගත් ඔහු කෘතගුණ සැලකීමක් නිසාදෝ ඔහුගේ පාසැලට අයත් නිවසක් මට ලබාදුනි.

එම නිවසේ සිටින කාලයේ එක් දිනක අයිස් වැස්සක් ඇතිවිය. සෙන්ටිමීටරයක් පමණ විශ්කම්භයක් සහිත අයිස් කැට වැටෙන්නටවිය.

තිලිනිගේ කුඩා අවදිය

තිලිනි-දුව, වයස අවුරුද්දක් පමණවන කාලයේ නයිජීරියාවේ ගතකලාය. ඇය කථාකිරීමට පටන්ගත්තේද මෙම කාලයේදීය. අසල්වැසි නයිජීරියානු කුඩා දරුවන්ද බොහෝවිට අප නිවසට පැමිණෙන්නේ ඇය සමග සෙල්ලම් කිරීමටය. වැඩිකල් නොගොස් ඇය නයිජීරියානු භාෂාවක් වන “හවුසා” කථාකිරීමට සමත්විය. දිනක් මා මෝටර් රථයෙන් නිවසට පැමිණෙනවිට, ජනේලයක් අසල නයිජීරියානු දරුවන් ගණනාවක් එක්රොක්වී සිටිනබව දුටුවෙමි. මා නිවසතුලට ගියවිට දුටුවේ, මාරු කාසි දමා තිබූ කෝප්පයක් ළඟ තබාගෙන ඒවා ඔවුන්ට බෙදාදෙන බවය.

බොහෝ අවස්ථාවල තිලිනිගේ වැඩකටයුතු සියල්ලම කරනලද්දේ මා විසින්ය. රාත්‍රී නින්දට යනතුරු මම ඇයව තුරුළු කරගෙන සිටින්නෙමි. සමහර දිනවල මට නින්දයන අතර ඇය අවදිව සිටී. එවැනි අවස්ථාවක ඇය අම්ම ළඟට ගොස් “අම්මෙ බබා තාත්තව දොයිකලා” යනුවෙන් පවසන ලදී.

නයිජීරියානුවන්ට ගස් නගිනහැටි පෙන්වීම

මට අළුතෙන් තනන ලද නිවසක් ලැබුනි. එහි විදුලි පරිපථ වැඩ අවසන්කර තබූ අතර නිවස ළඟම කනුවක් සිටුවා විදුලි රැහැන් ඇද තිබුනත්, නිවසට සම්බන්ධ කර නොතිබුනි. විදුලි කටයුතු කරන කාර්යාලයට ගොස් දැනුම්දුන්විට, පසුවදා එනබව කීවේය. දින දෙකකට පසුව ගොස් නැවත මතක්කළ විටද පෙරසේම පිළිතුරු ලැබින. දෙවැනි දින නැවත ගොස් තුන්වැනි වරටත් මතක් කර, පසුවදා ආවෙ නැත්නම් නැවත මා නැවත වරක් නොඑන බවත් මා විසින්ම එය කරගන්නා බවත් ඔවුන්ට දන්වා ආපසු ආවෙමි. නමුත් පසුවදා හවස්වනතුරුත් ඔවුන් ආවේ නැත. මම විදුලි උපකරණ ඇති කඩයකට ගොස් සුදුසු විදුලි රැහැන් (7/18 two core main wire) මිළට ගෙන ආවෙමි. පසුව වළල්ලක් සාදා කනුවට නැග නියමිත ලෙස සම්බන්ධ කළෙමි. තවත් දිනගණනකට පසුව පැමිණි ඔවුන් පුදුමවී කනුවට නැගීම සඳහා එතරම් උස ඉනිමගක් සොයාගත්තේ කෙසේදැයි විමසූවිට " ඕකට නගින්න මට ඉනිමගවල් අවශ්‍යය නෑ" යයි කීවත් ඔවුන් එය පිළිගත්තේ නැත. එබැවින් මම වළල්ලක් කකුල් දෙකට දාගෙන කනුවට නැග පෙන්නුවෙමි. ඔවුන් සියල්ලෝම පුදුමයට පත්විය. (මෙවැනි තවත් සිද්ධියක් "ලයිට් කනුවට නැගීම" යනුවෙන් 21 වැනි පිටුවේ සඳහන්ව ඇත)

ලේගෝස් ගමන

මට නයිජීරියාවේ සිට ගොඩබිමින් ලංකාවට මෝටර්රථයෙන් යාමට අදහසක් පහළවිය. ඒ සඳහා රටවල් ගණනාවකින්ම වීසාබලපත්‍ර ලබාගතයුතු බැවින් ඒ ගැන සොයාබැලීම සඳහා ප්‍රධාන නගරයවූ ලේගෝස් වෙත යායුතුව තිබුනි. තවත් හිතවතුන් කීපදෙනෙක් සමග අළුයම පහට පමණ තලතාමෆාරා වලින් පිටත්ව කි.මී. 1500ක් රිය පදවා ලේගෝස් වෙත ළඟාවනවිට හැන්දෑවේ 6.30 පමණ විය. ප්‍රධාන අධිවේගී මාර්ගයෙන් පිටවූයේ වැරදි තැනකින්බව අවබෝධ කරගත් මා කාගෙන් හෝ විමසීමට තීරණය කළෙමි. නමුත් සොරසතුරු උවදුරු බහුල නගරයක් බැවින් අඳුරවැටුන පසු වාහන නොයන බව අප දැනසිටියෙමු. නෘත්‍ය ශාලාවක් අසල සිටි නිල ඇඳුම් සහිත ආරක්ෂක නිලධාරියෙකුගෙන් විමසූවිට, නැවත නියමාකාරයෙන් අධිවේගී මාර්ගයට පිවිසීම සඳහා බොහෝ දුරක් යායුතු බවත්, අඳුරවැටීගෙන එනනිසා එය නොකළයුතු බවත් පවසා වෙලාවෙ හැටියට කළයුතු එකම දේ ආපසු හැරී ගොස් (වැරදි දිශාවට) අධිවේගී මගට පිවිසීම බව ඔහු කීවේය. තනිඅතට යන මගක් නිසා ප්‍රවේසමින් යන ලෙසත්, නැවත කිසිවෙකුගෙන් විමසීම් නොකරන ලෙසත් අවවාද කළේය. ටිකදුරක් යනවිට අප ඉදිරියට පැමිණි වාහනයක රියැදුරා අපට බැන වදින්නට විය. කෙසේ වෙතත් කරදරයක් නැතිව යායුතු තැනට, එනම් හිතවතෙකුගේ නිවසට ගියෙමු. දින දෙකක් එහි නතරවී සිටියෙමු. ඉරාන සහ ඉරාක තානාපති කාර්යාල දෙකින්ම අවවාද කළේ, ඉරාන-ඉරාක යුද්ධය නිසා ගොඩබිමින් යාම නොකළයුතු බවය. එබැවින් ඒ අදහස අත්හැරියෙමි.

මෝටර්රථ අළුත්වැඩියාව

නයිජීරියාවේ විසූ බොහෝ ශ්‍රීලාංකිකයින්ගේ මෝටර්රථ වල අළුත්වැඩියාවන් මා විසින් කරන ලදී. ඒ සඳහා සාධාරන ගාස්තුවක් අයකළ අතර කිසිමවිටක මා විසින් මුදල් ඉල්ලා සිටියේ නැත. දෙන මුදළක් භාර ගතිමි. සුළු අළුත්වැඩියාවන් නොමිළයේම කර දුනිමි. සමහර අවස්ථා වලදී විදේශිකයන්ගේ වැඩද කරදුනිමි. සමහර අවස්ථාවන්හිදී ඇන්ජිම, ගියර් පෙට්ටි ආදියේ ලොකු වැඩ (major repairs) පවා කරන ලදී කොටින්ම කියතොත් ෆොක්ස්වොගන් කාර් එකක හැම ඇනයක්ම මා විසින් ගලවා ඇත.

දිනක් මහමග ආරක්ෂක මුරකපොල්ලක සිටි නිලධාරියෙක් මගේ මෝටර් රථය පරීක්ෂා කරන අතර ඩිකිය විවෘත කළ වහාම "Oho my god this is like a garage" යයි කීවේය. එන්ජිම වුවත් ගැලවියහැකි ආම්පන්න සියල්ලක්ම සැමවිටකම මගේ රියතුල ඇත.

<u>අනතුරට ලක්වූ වාහන</u>

නයිජීරියාවේ බොහෝ මහා මර්ග අසල අනතුරට ලක්වූ වාහන දක්නට ලැබේ. ඒවා බොහෝ දුර ගෙනයාම සහ අළුත්වැඩියා කිරීමට අධික වියදමක් දැරියයුතු නිසා බොහොමයක් රථ අතහැර දමා යයි. ගුසවු ප්‍රාන්තයේ එක්තරා දුම්රිය හරස්පාර අසල එවැනි, අනතුරට ලක්වූ, අතහැරගිය වාහන දහඅටක් තිබුනි. ඒ සියල්ලම දුම්රියක ගැටුන ඒවා යයි අනුමාන කළහැකිය. දුම්රිය හරස් පාරේ ගේට්ටු හෝ විදුලි වර්ණාලෝක සංඥා නැති අතර **<u>මහාමාර්ගය වංගු හතරක් සහිතව</u>** නිමවා ඇත්තේ වාහනවල වේගය අඩුකිරීම සඳහාය. නමුත් බොහෝවිට සිදුවන්නේ අනතුරට ලක්වීමයි. සමහරවිට දුම්රියක් නැති අවස්ථාවලදී අධික වේගය පාලනය කළ නොහැකිව අනතුරටලක් වූවා විය හැකිය.

දිනක් මා රාජකාරි කටයුත්තක් සඳහා සොකොටෝ නගරයට (කි.මී.114) යනවිට අතරමග ලාඩා වර්ගයේ මෝටර්රථයක් පාර අයිනේ නවතා තිබුනි, කිසිවෙක් ඒ අසල පෙනෙන්නට සිටියේ නැත. සතියනට පසුද එය එතැනම තිබූ නමුත් එක් රෝදයක් පෙනෙන්නට නොතිබුනි. ඊළඟ සතියේ රෝද හතරම අතුරුදන්ව තිබුනි. තවත් සතියකට පමණ පසු එය උඩුකුරුව තිබුනි. බොහෝවිට ඒවයේ කොටස් ගැලවීම සිදුවේ. මමද වරක් පෙරලී බොහෝ කලක් එකම තැන තිබුන එවැනි මෝටර් රථයකින් වයිපර් මෝටරයක් සහ ස්පීඩොමීටරයක් ගලවා ගතිමි.

මගේ හිතවතෙකුගේ මෝටර් රථයක් කිමී 200 ක් පමණ දුර ස්ථානයකදී (Malumfasi in Kaduna state) පෙරලුන අතර පසුව එහි ගොස් මගේ මෝටර්රථයෙන් ඇදගෙන ආවෙමි.

<u>රියපදවනවිට නින්දයාම</u>

දිනක් නයිජීරියාවේදී මහ මග පැ.කිමී. 100ක පමණ වේගයෙන් රියපදවනවිට මගේ දෑස් පියවුනි. මෝටර් රථය පාරෙන් ඉවතට ගිය අතර පස් සහිත බිමේදී ඇතිවන කම්පන ස්වභාවය නිසා අවදිවූ සැනෙකින් සුක්කානම තදින් අල්ලාගෙන නැවත මහමගට පිවිසියෙමි. ඉන්පසු යන්තමින් හෝ නිදිමත ගතියක් දැනුන වහාම රිය නවතා මුහුණ සෝදාගැන්මට පුරුදු වූයෙමි.

නයිජීරියාවේ සෑම මහාමාර්ගයක්ම අඩි 100ක් පමණ පළල් වන අතර මග දෙපස එතරම්ම පළල් ප්‍රදේශ දෙකක් හොඳින් මට්ටම්කර ඇත.

<u>නයිජීරියාවේදී කළ house wiring</u>

දිනක් මා සොකෝටෝ නගරයට ගියවිට හමුවූ ලාංකික හිතවතෙක්, තමාට අළුත්ම නිවසක් ලැබුන බවත් එහි ඇති විදුලි පහන් කිසිවක් ක්‍රියාත්මක නොවන බවත් පැවසීය. මම එහි ගොස් පරීක්ෂා කළවිට දක්නට ලැබුනේ ප්‍රධාන විදුලි සැපයුමද ලබා දී ඇති නමුත් එකම විදුලි රැහැනක්වත් එහි නොමැති බවය. පිටතට පෙනෙන අයුරු සියළුම විදුලි උපාංග සවිකර තිබුනි.

සුදුසු වයර් (1/0.044) රෝල් දෙකක් මිළට ගෙන ඔහුගේ අවම අවශ්‍යතාවයට සරිලන අයුරු වයරින් කර දුනිමි.

<u>විදුලිජනක (generator) අළුත්වැඩියාව</u>

දිනක් තලතාමෆාරා ද්විතීයික බාලිකා විද්‍යාලයේ (GGSS) විදුලි ජනකය ක්‍රියාවිරහිත බැවින්, නේවාසික සිසුවියන් සහ ගුරු නිවාසවල වෙසෙන සියළුම දෙනා අපහසුතාවයකට පත්ව ඇත. එය යථා තත්වයට පත්කළ හැකිදැයි පණිවිඩයක් මට ලැබුන බැවින් මම වහාම එහි ගියෙමි. ඒ වන විට මා ජෙනරේටර් පිළිබඳව පොතපතින් ලබාගත් දැනුම හැරෙන්නට, ජෙනරේටරයක් අතින් අල්ලාවත් නොතිබුනි. එය කි.වොට් 100 ක පමණ විශාල එකකි. කිසිවක් නොදැන අතපතගාන්නට ගියොත් මගේ නොදැනුවත්කම හෙලිවන බැවින් පළමුව, එය ක්‍රියාකරවන්නා සමග කථාකර එය පනගැන්වීමට ඔහු අනුගමනය කරන ක්‍රියා පිළිවෙළ දැනගතිමි. පසුව හොඳින් පරීක්ෂා කළවිට, එන්ජිම පනගැන්වීම සඳහා ඇති වෝල්ට් 24 ඇම්පියර්-පැය 120 බැටරි පද්ධතිය දුර්වල බව

අවබෝධවිය. පසුව මා කළේ නේවාසික ගුරුවරුන්ගේ වාහන කීපයක් ගෙන්වාගෙන ඒවායේ බැටරිද සම්බන්ධ කරගෙන පනගැන්වීමයි. පසු දිනකද එම තත්වයම පැනනැගුන බැවින්, ඒ අයුරුම පනගන්වූ අතර, පසු දිනක අළුත් බැටරි සවිකර යථාතත්වයට පත් කළෙමි.

මා කළේ ඉතා සුළු දෙයක් වුවද, එය ඉතා ඉහලින් අගයකළ විදුහල්පතිනිය ප්‍රසංශාත්මකව අනේකවාරයක් ස්තූතිකර මට මුදළක් ගෙවීමට සූදානම් වුවත් මම එය ප්‍රතික්ෂේප කළෙමි.

මෙම ආරංචිය ප්‍රසිද්ධවීමත් සමගම බොහෝ පාසැල් වල විදුලිජනක අළුත්වැඩියාකර අමතර මුදළක් උපයාගැණීමටද අවස්ථාව සැලසුනි. සමහර අවස්ථාවල කි.මී. 200 – 300 පමණ දුර යාමට සිදුවිය. එමගින් විදුලි ජනක පිළිබඳව මනා දැනුමක්ද ලබාගතිමි.

වතුර පොම්ප අළුත්වැඩියාව

දිනක් මා හමුවූ මා මිත්‍ර සරත් කෝරලගම, ඔවුන්ගේ පාසැලේ සතියක පමණ සිට ජල ප්‍රශ්ණයක් ඇතිබව පැවසීය. ඒ සඳහා කි.මී. 50 ක් පමණ දුර පිහිටි මරු ගුරුවිද්‍යාලයට ගියෙමි. එහි තිබුනේ අහල් 4 බට සහිත විශාල වතුර පොම්පයකි. එහි ඉම්පෙලර් එක අඩි දෙකක පමණ විශ්කම්භයක් සහිත එකකි. එතරම් විශාල වතුර පොම්පයක් ඉන් පෙර මා දැක නැති බැවින් ප්‍රවේසමින් ගලවා පරීක්ෂා කළෙමි. එහි ගෙවීගිය කොටස් වෙනුවට අළුත් ඒවා (ලොකු රේසර් දෙකක්) ගෙන්වාගෙන සවිකර යථාතත්වයට පත්කළෙමි. එය අළුත්වැඩියා කරනතුරු සැමදිනකම, නේවාසික සිසුන්ට, කිලෝමීටරයක් පමණ දුරින් පිහිටි ගඟට ගොස් වතුර බාල්දි හිසමත තබාගෙන පැමිණ ටැන්කිය පුරවන්නට සිදුවී තිබිනි.

පෝල් පෙරේරා මුණගැසීම

දිනක් මා මොටර් රථයෙන් ගමණක් යනවිට, මහදවල් ගිනියම් අවුවේ කුඩයක්වත් නැතිව පයින් යන යුවලක් සහ කුඩා දරු දෙදෙනෙක් දුටුවෙමි. ඔවුන්ට ගස් සෙවනක් හෝ ලැබීමට කිලෝමීටරයක්වත් යායුතුව තිබුනි. මා වහාම නවතා ඔවුන්ව රියට නංවාගෙන, යායුතු තැනට ගොස් බැස්සවූයෙමි. ඔහු ලාංකිකයෙක් වන වින්සන්ට් පෝල් පෙරේරා බවත් ලන්ඩනයේ සිට පැමිණ ගුරු පත්වීමක් ලබාගත් බවත් දැනගතිමි. පසුව ඔහු මා සිටි විදුහලටම පත්වීමක් ලබාගන්නා ලදී.

මේ හවයේදී පෝල්ව මට හමු වූයේ ප්‍රථම වරට වුවත් එය අහම්බෙන් සිදුවූවක් නොව, ඔහු සාංසාරිකවම මා සොයා එන මගේ පරම හතුරෙක් බව අවබෝධ වනවිට වැඩ වැරදී හමාරය.

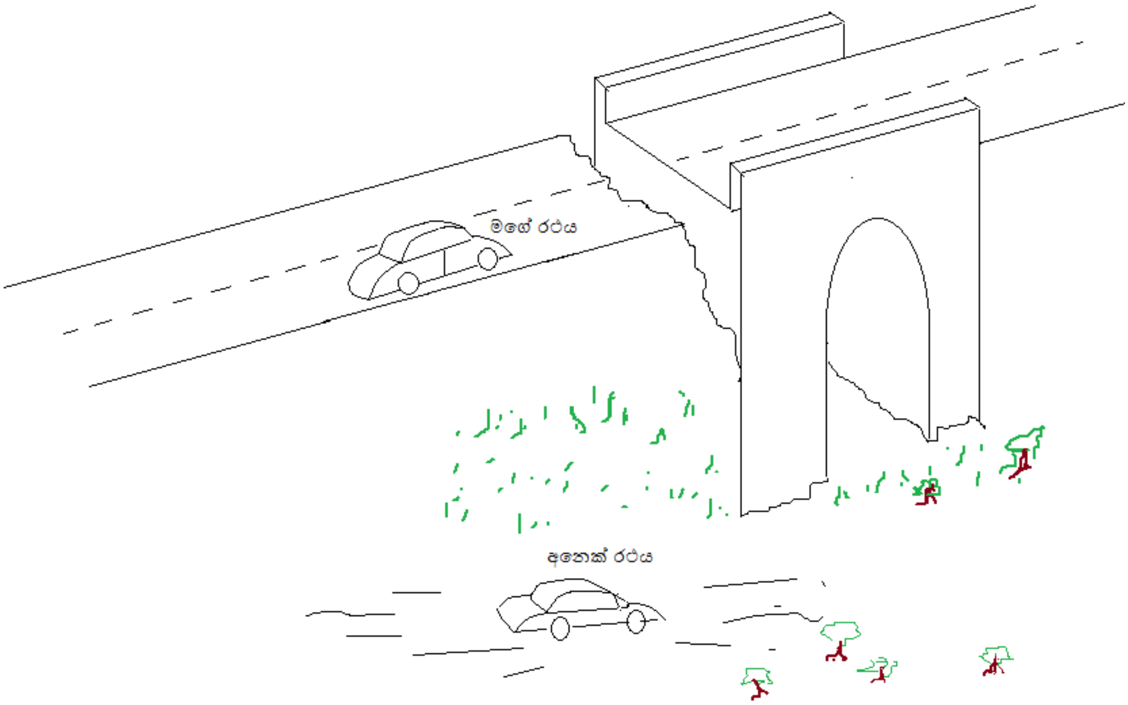
පෝල් පෙරේරාගෙන් ඇතිවූ පළමු ප්‍රශ්ණය

අප පාසැලේ සේවය කළ පෝල් පෙරේරාත් මාත් තනි තනිව වාසයකළ කාලයේ අපට එකගෙදරම විසීමට සිදුවිය. ආධුනික ගුවන්විදුලි ශිල්පය ඉගෙන ගැනීමට ඔහුගේ ලොකු ආශාවක් තිබුන බැවින්, විවේක වෙලාවට මම ඔහුට ඉගැන්වීමි. නමුත් ඔහු නීත්‍යානුකූල බලපත්‍රයක් නොගෙන වෙනත් රටවල ආධුනික ගුවන්විදුලි ශිල්පීන් සමග සන්නිවේදනය කරනලදී. එපමණක් නොව පාසැලේ අනෙක් ගුරුවරු සමගද ඒ පිළිබඳ සම්ප්‍රලාප දොඩවන්නට විය. එහි ප්‍රථිඵලයක් ලෙස උප විදුහල්පති, පිලිපීන ජාතික සිමියොන් විසින් ආරක්ෂක අංශවලට යැවූ පෙත්සමක් හේතුකොටගෙන 1981 නොවැම්බර් 14 වැනිදා අපට සොකොටෝ පොලිස් මූලස්ථානයට යාමට සිදුවිය. මගේ ට්‍රාන්සීවරය (YAESU FT-101ZD HF-transciever) ඔවුන්ගේ භාරයට ගත් අතර, අප දෙදෙනාගෙන් වෙන වෙනම ප්‍රකාශ දෙකක් ගන්නා ලදී. ඊට අමතරව අපගේ පාස්පෝට් දෙකම රඳවාගත්හ. ඉන්පසු අප දින දෙකක් සොකොටෝහි සිටින හිතවතෙකුගේ නිවසෙහි නතරවිය. මේ අතර සොකොටෝ රූපවාහිණී මධ්‍යස්ථානයේ ඉංජිනේරු ටෝනි රොක් *(G3KTR)* හමුවී, ඔහුගේ උපකරණ භාවිතයෙන් ලංකාවේ ජයන්තට (4S7DJ) කථා කළෙමි. පසුවදා ජයන්තට කථාකළ වහාම දැනගත්තේ එදිනම සිදුවූ තිලිනිගේ උපත පිළිබඳ ආරංචියයි. (ආපසු ලැබුනේ අවුරුදු දෙකකට පමණ පසුවය)

අනූනමයෙන් බේරීම් - 14 (කැඩුනු පාලම)

දිනක් මා තනිවම දුර ගමණක් යනවිට මගේ මෝටර් රථය (ෆොක්ස්වොගන්-1500) ධාවනය කළේ පැ.කිමී. 100 ක පමණ වේගයකිනි. මා යන මහා මාර්ගය තරමක් උස් භූමියක් වූ අතර මග දෙපස භූමිය අඩි 50 – 100 ක් පමණ පහත් භූමියක් විය. කාන්තාර ප්‍රදේශයක් බැවින් අවට භූමිය පැහැදිලිව දර්ශණය විය. තවත් මෝටර්රථයක් පහළ භූමියේ ඉතා සෙමින් ධාවනය වනබව දක්නට ලැබුනි. නමුත් එහි මාර්ගයක් නොවූ බැවින්ද, මිනිස් වාසස්ථාන කිසිවක් එම ප්‍රදේශයේ නැති බැවින්ද, මම වේගය අඩුකර විමසිලිමත් වීමි. ඉදිරියෙහි පාලමක් ඇති බවද දක්නට ලැබුනි. අනෙක් රථයද, පාලම යට ප්‍රදේශයට ළඟා වෙමින් තිබුනි. මා පාලමට ළංවනවිට දුටුවේ ඇදහිය නොහැකි දර්ශණයකි. එනම් මා ගිය මහමග පාලමට සම්බන්ධ වන ස්ථානයේ මාර්ගය ගිලාබැස තිබුනි. පාලම සහ පාර අතර අඩි තුනක පමණ හිදැසකි. මා අනෙක් රථය නොදුටුවේ නම්, මගේ වේගය අඩු නොකරන බැවින් අනිවාර්යයෙන්ම මාරක අනතුරක් සිදුවනු නිසැකයි. (මෙහි අනතුරක් පිළිබඳව කිසිම මාර්ග සංඥාවක් නොතිබුනි) ලංකාවේ නම් මෙවැනි අවස්ථාවක කොළ-අතු ටිකක් පාරට දැමීම අපගේ සිරිතයි.

කොළ අතු හෝ ගල් ටිකක් පාරට දැමීමට මට මතක් වූයේ බොහෝ දුරක් ගිය පසුවය. එය මගෙන් සිදුවූ විශාල අත්වැරැද්දක් වූයෙන් මම බොහෝ කනගාටුවට පත්වූයෙමි.



නයිජීරියාවේදී ආධුනික ගුවන්විදුලිය

මම නයිජීරියාවට ගිය වහාම ආධුනික ගුවන්විදුලි බලපත්‍රයට ඉල්ලුම් කළෙමි. ඒ අනුව මාගේ තාවකාලික සංඥානාමය (call sign) වූයේ 4S7VJ/5N9 යන්නයි. පසුව ලැබුන ස්ථිර සංඥානාමය වූයේ 5N9WJT යන්නයි. පසුව මගේ පාසැලේම සේවය කළ පෝල් පෙරේරා නිවාඩුවට ලන්ඩනයට යනවිට මුදල්දී (515/- UK£) අළුත් ට්‍රාන්සීවරයක් (YAESU-FT101ZD) ගෙන්වා ගතිමි. ලංකාවට දුරකථන ඇමතුමක් ලබාගැනීම එකල ඉතා අපහසු කාර්යයකි. සමහරු බොහෝ දුර (114km) ගෙවා සොකොටෝ නගරයට කීපවරක්ම යායුතු වන අතර, සමහරු කි.මී. 1500 ක් දුර ගෙවා ලේගෝස් නගරයටද යයි. සමහරු උතුරේ දේශ සීමාවෙන් ඔබ්බෙහි පිහිටි නිජර් සමූහාණ්ඩුව (Niger Republic)

වෙත යයි. මා දිනපතාම වාගේ ආධුනික ගුවන්විදුලිය ඔස්සේ ලංකාවේ සිටින බොහෝ ආධුනික ගුවන්විදුලි ශිල්පීන් සමග කථාකරනු ලැබේ. මේ අය අතර සිටි කීපදෙනෙක් නම් ජෝන් අමරතුංග (4S7JA), වෛද්‍ය ජයන්ත නානායක්කාර (4S7DJ), අර්නස්ට් අමරසිංහ (4S7EA), ග්ලෙන් වික්‍රමසිංහ (4S7GV) යන අයයි. වැඩිකල් නොගොස් නයිජීරියාවේ වෙසෙන ලාංකිකයින්ගේ අත්‍යවශ්‍ය පණිවිඩ බොහොමයක් හුවමාරු කිරීමද එමගින් සිදුවිය. ඒ සඳහා ලංකාවේ සිටි අයද, මාද, කිසිවිටකත් කිසිම මුදලක් අයකළේ නැත. (මුදල් අයකිරීමද නීති විරෝධී වෙයි)

"ඔයෙ කුන්ලේ" මහතාගෙන් ලද උපකාරය

මට සිදුවූ එම අසාධාරනය පිළිබඳ ආරංචිය නයිජීරියාවේ ආධුනික ගුවන්විදුලි බලපත්‍රලාභීන් අතර ලැව්ගින්නක් සේ පැතිර ගියේය. ඉරිදා උදේ 7 ට (6:00 UTC) ආරම්භවන ආධුනික ගුවන්විදුලි හමුවෙහි (Nigerian Amateur Radio Society NET on 7.050 MHz) ප්‍රධාන මාතෘකාව වූයේ මෙම සිද්ධියයි. නයිජීරියානු ආධුනික ගුවන්විදුලි සංගමයේ (NARS - Nigerian Amateur Radio Society) සභාපති වන, යුදහමුදාවේ උසස් නිලයක් දරන "ඔයෙ කුන්ලෙ" මහතාගේ (5N0OBA) යෝජනාවක් පරිදි එම සංගමයට අයත් සන්නිවේදන උපකරණයක් (FT-101-E) තාවකාලිකව, මා වෙත පිරිනමන ලදී. අවුරුදු දෙකකට පමණ පසු මගේ උපකරණය ආපසු ලැබුනපසු එය මම ආපසු භාරදුනිමි.

ආධුනික ගුවන් විදුලිය මගින් කරනලද වැදගත් සන්නිවේදන

මෙම වකවානුවේ අද මෙන් නොව ලෝකයපුරාම සන්නිවේදනය ඉතා දුර්වල තත්වයක පැවතුනි. එකල ජංගම දුරකථන නිපදවා නොතිබුනි. මා ආධුනික ගුවන්විදුලි බලපත්‍රය ලබාගත්තේ 1979දීය. එමගින් ලොව වටාම සිටින බලපත්‍රලාභින් සමග සන්නිවේදනය කරනු ලබයි. දිනපතාම වාගේ ලාංකිකයන් කීපදෙනෙක් සමග සන්නිනෙව්දනය කරනු ලබයි. නයිජීරියාවේ වෙසෙන බොහෝ ශ්‍රීලාංකිකයින්ගේ අත්‍යවශ්‍ය පණිවුඩ බොහොමයක් මා විසින් හුවමාරු කර ඇත. ඉන් සමහරක් පහත දැක්වේ.

1. 1981 ජනවාරි 19වැනිදා වෛද්‍ය ජයන්ත සමග කථාකරනවිට ඔහුගෙන් වැදගත් පණිවිඩයක් ලැබුනි. එනම් කුසුම් සහ දරුදෙදෙනා ජනවාරි 21 වැනිදා ලංකාවෙන් පිටත්ව නයිජීරියාවට පැමිණෙන බවය.

2. 1981 ජනවාරි 20 වැනිදා වෛද්‍ය ජයන්ත සමග කථාකරනවිට ඔහුගෙන් දැනගන්නට ලැබුනේ කුසුම් සහ දරුදෙදෙනා (චතුරිකා සහ ගෞරික, මේවනවිට තිලිනි ඉපදී නැත.) හෙට දහවල් 11.20ට ලංකාවෙන් පිටත්වන බවය. කානෝ ගුවන් තොටුපලට ලඟාවීම සඳහා ඇස්තමේන්තු කළ වේලාවත් (ETA) දැනගැණීමට ලැබුනි. එම විස්තරය රත්මලාන ගුවන් තොටුපලේ ගුවන්ගමන් පාලක නිලධාරීන් වන සේනානායක මහතා සහ රංජිත් සිල්වා මහතාගෙන් දැනගන්නට ලැබුන බව ජයන්ත විසින් පවසන ලදී. ඒ අනුව කිමී 450 ක මග ගෙවා මගේ මෝටර් රථයෙන් ගුවන් තොටුපලට ගොස් ඔවුන් රැගෙන ආවෙමි.

3. වික්‍රමනායක මහතාගේ අභාවය

නයිජීරියාවේ විසූ වික්‍රමනායක මහතාගේ අභාවය සිදුවූයේ 1981 පෙබරවාරියේය. පෙබරවාරි 14 වැනිදා මා මිතුරු ජයන්ත වෙත දැන්වූ පසු වික්‍රමනායක මහතාගේ නිවසට ඒ බව දන්වා ඇත.

4. වික්‍රමනායක මහතාගේ දේහය මාර්තු 5 වැනිදා කටුනායක ගුවන් තොටුපලින් භාරගත් බව එදිනම සන්ධ්‍යාවේ ජයන්තගෙන් දැනගන්නට ලැබුනි.

5. ගුසවු නගරයට ආසන්න දුම්රිය හරස් පාරේ (ගේට්ටු නැත.) සිදුවූ අනතුරකින් කයිලාසපිල්ලේ මහත්මියගේ දියණියගේ අභාවය සිදුවූ අතර එම මහත්මිය රෝහල්ගත විය. මෙම පණිවිඩය දීම සඳහා 4S7DJ - ජයන්ත, 4S7EA - අර්නස්ට් සහ 4S7GV - ග්ලෙන් වික්‍රමසිංහ සමග සම්බන්ධ වීමට උත්සාහ කලත් තරංග ප්‍රචාරනයේ දුර්වලත්වය නිසා එය අපහසු වූයෙන්, මම එය මෝස් ක්‍රමයට සම්ප්‍රේශනය කළෙමි. එයද ශ්‍රවනය කිරීම ඔවුන්ට අපහසු වූ අතර කැනඩාවේ වෙසෙන අබ්දුල් - VE3ILG විසින් එය නිවැරදිව ලබාගෙන ග්ලෙන් වෙත සන්නිවේදනය කරන ලදී. පසුව ඔහු විසින් දුරකථනය මගින් ඇගේ ඥාතීන් වෙත දන්වන ලදී.

පසුවදා (1981 අප්‍රියෙල් 11) මරු විදුහලේ සේවය කරන විජේරත්නම් මහතා සමග කයිලාසපිල්ලේ මහත්මියගේ මස්සිනා වූ තවරාජසිංහම් මහතා මා හමුවට පැමිණි අතර ඔවුන් ඉදිරියේම ජයන්තට කථාකළ මම අනතුර පිළිබඳ සියළු විස්තර සන්නිනෙවේදනය කළෙමි.

පසු දිනක (අප්‍රියෙල් 13) ජයන්ත හමුවට පැමිණි, කයිලාසපිල්ලෙයි මහත්මියගේ ඥාතිසොහොයුරෙක් වන, බාලක්‍රිෂ්නන් මහතාද අනතුර පිළිබඳ විස්තර විමසා ඇත.

6 . 1981 මැයි 5 වැනිදා කුසුම් සහ දරු දෙදෙනා ලංකාව බලා පිටත් විය. ඔවුන්ව කානෝ ගුවන් තොටුපලට ඇරලවා ආපසු පැමිණි වහාම ඉතාලි ජාතික ආධුනික ගුවන්විදුලි ශිල්පීන් කිසිවෙක් ඇත්දැයි සොයාබලන විට I2LLO - ලැරී නමැත්තා හමුවිය. ඔහුට සියළු තොරතුරු දන්වා, වැඩි විස්තර රෝමයේ ගුවන් තොටුපොලින් විමසන ලෙස ඉල්ලා සිටියෙමි. ඒ ගැන සොයාබැලූ ඔහු කියා සිටියේ කානෝ සිට පැමිණි AZ1839 ගුවන් යානය නිරුපද්‍රිතව රෝමයට ළඟාවූ අතර UL507 නමැති ගුවන් යානය නියමිත පරිදි කොළඹ බලා පිටත්වූ බවය.

එදිනම සන්ධ්‍යාවේ (16:30 UTC) 4S7JA- ජෝන් අමතා, විවිනා බණ්ඩාරනායක මහත්මියද කුසුම් සමගම ගිය බැවින් ඇගේ නිවසට දුරකථන ඇමතුමක් දෙනලෙස ඉල්ලා සිටියෙමි. පසුව ජෝන් කියාසිටියේ සියල්ලෝම නිවෙස් කරා පැමිණි බවය.

7. 1981 නොවැම්බර් 16 වැනිදා සන්ධ්‍යාවේ කථා කළ ජයන්ත කීවේ පෙරදින දවල් කුසුම්ට දුවෙක් ලැබුන බවය. (තිලිනි එරන්දතී)

ඉහත සඳහන් වූයේ වැදගත් පණිවිඩ කීපයක් පමණි. තවත් බොහෝ ලාංකිකයින්ගේ පණිවිඩ රාශියක් මා විසින් හුවමාරු කර ඇත. කිමී 200 ක් පමණ මග ගෙවා මගේම මෝටර්රථයෙන් ගොස් සමහර ලාංකිකයින්ගේ වැදගත් පණිවිඩ භාරදී ඇත. එපමණක් නොව මා ආපසු පැමිණ වසරකට පමණ පසු ඉන්දීය ජාතිකයෙකුගේ වැදගත් පණිවිඩයක් නයිජීරියාවේ වෙසෙන ආධුනික ගුවන්විදුලි ශිල්පියෙක් මගින් සාර්ථක ලෙස යැවීමි. එහිදී ඉන්දියාවේ වෙසෙන දරුවෙකුගේ අක්ෂි ශල්‍යකර්මයක් පිළිබඳ විස්තර නයිජීරියාවේ වෙසෙන දෙමව්පියන් වෙත දන්වා යැවීමි. ඉන් දින කීපයකට පසුව එම දරුවාගේ පියා ඉන්දියාවට පැමිණි බවද මට දැනගන්නට ලැබුනි.

නිරුවත් දසුන්

අප සිටි ප්‍රදේශයට කි.මී. 300 ක් පමණ දකුණු දිශාවෙහි සූරු (Zooru) නගරයෙන් නයිජර් ගඟෙන් එගොඩවී යන්කාරි අභය භූමිය නැරඹීමට ගොස් එනවිට ගැහැණු, පිරිමි ගණනාවක්ම නිරුවතින් ගඟේ ස්නානය කරමින් සිටියහ. නිරුවතින්ම ගඟෙන් ගොඩට පැමිණි තරුණියක් අපව දුටු වහාම “බතුරේ ” කියමින් ලජ්ජාශීලීව නැවත ගඟට පැන්නාය. (“බතුරේ ” යනු හවුසා භාෂාවෙන් විදේශිකයන් බව හඟවන වචනයකි. අප යුරෝපීයයන්ට “සුද්දා” කියන්නාක්මෙනි.) එම ප්‍රදේශයේ කාන්තාවන් හැමෝම සාමාන්‍යයන් සිටින්නේ උඩුකය නිරුවතින්මය. එම ස්ථානයේ ගඟ කිලෝමීටරයක් පමණ පළලය. එගොඩ මෙගොඩ ගියේ එන්ජින් දෙකක් සහිත පාලම්පාරුවකිනි. එහි වරකට මෝටර්රථ දහයක් පමණ ගෙනයාහැකිය.

ජීවිතකාලය තුලදීම ආහාරයට ගත් ලොකුම කෑමවේල

අද 2023 අවසාන දින දිවා ආහාරය ගන්නාවිට මාගේ බිරිය-කුසුම්, ඇය බෙදාගත් කෑම පිඟානෙන් තුනෙන් පංගුවක් පමණ මගේ පිඟානට දැමීය. මෙවිට මට මතක්වූයේ අප නයිජීරියාවේ සිටියදී එහි විසූ හිතවතුන් අතර සිටි අරුල්අයියා යුවලයි. දිනක් ඔවුන් අපට දිවා ආහාරයට ඇරයුම් කරනලදී. එහිදී අරුල්අයියා මහත්මිය කෑම බෙදනවිට මා අතින් වැසුවත් තවත් ටිකක් බෙදන ලදී. මා බෙදාගත්තේ මට අවශ්‍ය ප්‍රමාණය පමණි. එයද අවසන්වන විට එපා කියද්දිම තවත් බෙදුවාය. ඒවනවිටත්, මා ගන්නා ප්‍රමාණය මෙන් දෙගුණයක් ගෙන තිබුනි. එසේ වූවත් මා පිඟානේ ඉතිරි නොකළේ අම්මාගේ අවවාද දෙකක් නිසාය. එය මගේ ජීවිතකාලය තුල ගන්නාලද ලොකුම ආහාර වේලයි.

අම්මාගේ පළමු අවවාදය නම් සැමවිටම තමාට අවශ්‍ය ප්‍රමාණය පමණක් බෙදාගන්න යනුයි. අවශ්‍ය ප්‍රමාණය යනු උපරිම ප්‍රමාණය නොව ඊට ටිකක් අඩුවෙන්. දෙවැන්න වනුයේ කිසි විටකත් බත් ඇටයක්වත් ඉතිරි නොකළයුතු බවයි. අද දක්වාම මම, එම අවවාද දෙකම අකුරටම පිළිපදිමි.

නයිජීරියාවේ සිට හදිසියේ ආපසු පැමිණීම

මට දින කීපයකින්ම ලංකාවේ කිසිවෙක් සමග ආධුනික ගුවන්විදුලිය ඔස්සේ කථාකිරීම අපහසුව සිටි අවස්ථාවක (29-7-1982) ඉන්දියානු ආධුනික ගුවන්විදුලි ශිල්පියෙක් (VU2RYL - Anand) සමග කථාකිරීමට අවස්ථාවක් සැලසුනි. දිනපතාම උදෑසන 7 – 8 කාලයේ සන්නිවේදනය කරන ලාංකික ජාලයේදී (SriLankan-Net on 7.060 MHz) ඔහුට ශ්‍රවනය කරන්නට ලැබුන ආරංචියක් සඳහන් කළේය. එනම් මගේ භාර්යාව තදබල අසණීපයකින් පෙලෙන බවත්, නයිජීරියාවේ කිසිවෙක් සමගවත් සම්බන්ධවීමට නොහැකිවූ බැවින් මෙම පණිවිඩය කෙසේ හෝ මට ලබාදියයුතු බවත් 4S7JA -ජෝන් අමරතුංග මහතා විසින් තවත් අය සමග පවසා ඇත. නමුත් ඔහුට ඒ කිසිවෙක් සමග කෙලින්ම සම්බන්ධවිය නොහැකිවූ බව වැඩිදුරටත් සඳහන් කළේය. එය ඇසූ මම ඔහුගෙන් ඉල්ලාසිටියේ කෙසේ හෝ පසුවදා උදේ ජෝන් අමතා ඉදිරි දින කීපය තුලම අසවල් වෙලාවට අසවල් සංඛ්‍යාතය (21.200MHz 12:45 GMT) ඔස්සේ මා අමතන්න යයි දන්වා සිටින ලෙසය. තවද මෙම පණිවිඩය මට හමුවූ වෙනත් රටවල කීපදෙනෙකුටම පැවසුවෙමි.

දෙදිනකට පසු (1982 අගෝස්තු 1) නියමිත වෙලාවට නියමිත සංඛ්‍යාතය ඔස්සේ (21.200MHz 12:45 UTC) මා ජෝන්ට කථා කරනවිට නෙදර්ලන්ත ජාතිකයෙක් (PA3AWQ – Bill) මා අමතමින් කියාසිටියේ 4S7JA මෙම සංඛ්‍යාතයේ මා අමතන බවත් අප දෙන්නට දෙන්න (ජෝන් සහ මම) නොඇසෙන නමුත් ඔහුට අප දෙදෙනාවම ඉතා හොඳින් ශ්‍රවණයවන බවත්ය. ඉන්පසු ඔහු ජෝන්ගේ පණිවිඩය අහගෙන මට පවසන ලදී. ඔහු කියාසිටියේ මගේ භාර්යාාව තදබල මානසික රෝගයකින් පෙලෙන බැවින් වහාම ලංකාවට ඒම හැර විකල්පයක් නැති බවය. එය ඇසූ මට බලවත් සිත් වේදනාවක් ඇතිවිය. ක්ෂණිකව තීරණයක් ගත් මම හැකි ඉක්මනින්ම ලංකාවට එන බව ජෝන්ට දැන්වූයෙමි.

පසුවදා විදුහල්පති හමුවී කරුණු පැහැදිලි කර, ඉල්ලා අස්වීමේ ලිපිය භාරදී අතින් ගෙවා ගුවන් ප්‍රවේශ පත්‍රයක්ද ගෙන දින තුනකින් පමණ අගෝස්තු 5වැනිදා පිටත්වීමි. මාසයකට කලින් ආසන වෙන්කර නොගෙන, විදේශ මුදල්ද නොගෙන මෙම ගමන යා නොහැකි බැවින් මගේ හිතවතුන් කීපදෙනෙක්ම, ගමණ කල් දමන ලෙස අවවාද කලත්, කුසුම් කෙරෙහි වූ බලවත් ආදරය හා කරුණාව නිසාම එය කළහැකි බවට ආත්ම විශ්වාසයක් මට තිබුනි. මා ආධුනික ගුවන්විදුලි බලපත්‍ර හිමියෙක් බැවින් මැදපෙරදිග හැර ලෝකයේ කුමන රටකට ගියත් අමාරුවේ නොවැටෙන බවට විශ්වාසයක්ද, මට තිබුනි. මා පිටත් වූයේ විදේශ මුදලින් ඩොලර් 15 ක් පමණක් අතේ ඇතිවය. ප්‍රවේශපත්‍ර සනාථකර (status-OK) නැති බැවින් ගුවන් යානයට ඇතුළුවීමේ අවසරපත (boarding pass) ලබාගත නොහැකිය. එබැවින් එහි නිලධාරියෙකුට නයිරා 20 ක අල්ලසක් දී boarding pass එක ලබාගතිමි. නයිජීරියාවේ අල්ලස් දීම සාමාන්‍ය දෙයකි. උදාහරණයක් ලෙස සාමාන්‍ය රාජකාරි ලිපියක් අධ්‍යාපන

දෙපාර්තමේන්තුවේ විෂය භාර නිලධාරියාට දෙනවිට නයිරා 5 ක් වත් ඔහුගේ ලාච්චුවට දැමියයුතුය. එසේ නොකළහොත් එම වැඩය පසුවට කල්තබයි.

මීළඟ ප්‍රශ්ණය පැනනගින්නේ රෝමයේදී බැවින් ගුවන් යානය පිටත්වූ පසුව සමාක් ප්‍රයෝගයක් කරමින් ඊට සූදානම් වූයෙමි. status-OK යනුවෙන් ටිකට්පතෙහි අලවන ස්ටිකරයක් මාළඟ තිබුනි. කල්ඇතිවම අවශ්‍ය තොරතුරු සියල්ල (Flight number, ETD, status-OK) මා විසින් එහි සටහන් කරගෙන තිබූ අතර ප්‍රවේශ පත්‍රයේ නියමිත ස්ථානයේ එය අලවාගෙන, රෝම ගුවන්තොටුපොලේ ආසන වෙන් කරන නිලධාරිනිය වෙත ඉදිරිපත් කළෙමි. එය පරිගනකයට ඇතුල්කර බැලූ ඇය කියාසිටියේ ආසන වෙන් නොකර බොරුවට එම ස්ටිකරය අලවා ඇති බවත් නයිජීරියාවේ නිතරම මෙවැනි වැරදි කරන බවත්ය. මොහොතකට පසු පරිගනක තිරය මා දෙසට හරවා "මේ බලන්න ඔයාගෙ ටිකට් එක සනාථ කරල තියන්නෙ වෙන දවසකටයි" යනුවෙන් කියා නයිජීරියානුවන්ටම දොස්පැවරීය. මා ඊට හයමාසයකට පමණ පෙර, ඉදිරි දිනයක් යොදා ආසන වෙන්කිරීමට ඉල්ලුම් කළබව මට මතක් වූයේ එවිටය. (එයද මගේ වාසියටම හැරුනි) කෙසේ වෙතත් පැය 24 කට පෙර ආසනයක් ලබාදෙන බවට ඇය පොරොන්දුවිය. ඒ අතරතුර, මා කලින් ආධුනික ගුවන්විදුලිය ඔස්සේ කථා කරඇති ඉතාලි ජාතිකයෙකුට (IØODX - BERNARDINO) දුරකථන ඇමතුමක් දුනිමි. travel agent කෙනෙක් වූ ඔහු සුළු වේලාවකින් පැමිණ මා හමුවිය. ඔහු මට එවා තිබූ QSL card එකක් පෙන්වා මගේ QSL card එකක්ද සිහිවටනයක් ලෙස ඔහුට දුනිමි. හැකි ඉක්මනින් ආසනයක් වෙන්කර දෙන බවට ඔහුද පොරොන්දුවිය.

විඩාව නිසා මම කෝපි කෝප්පයක් බීවෙමි. ඒ සඳහා ඩොලර් 2ක් වැය විය. පසුව තරමක කුසගිනි දැනුනත්, අතේ ඇත්තේ සුළු මුදලක් නිසා කිසිම ආහාරයක් මිළට නොගතිමි. නයිජීරියාවේ අපගේ අසල්වැසි ලාංකික ද්‍රවිඩ පවුලක් විසූහ. එම අරුල්අයියා මහත්මිය, මට ගෙදර ගෙනයාම සඳහා කේක් ගෙඩියක් සාදා දෙන ලදී. එමගින් මගේ කුසගිනි නිවා ගතිමි.

මේ අතරතුර නයිජීරියාවේ මිතුරෙක් වන අනිල් රත්නායක, ලංකාවේ සිට නයිජීරියාවට යන අතරතුර, අහම්බෙන් හමුවිය. විස්තර කථා කළපසු අවශ්‍ය වුනොත් වියදමට කියා ඩොලර් 35 ක් මට දුනි. ලංකාවට ආ විගස එය ආපසු දෙන බවට පොරොන්දු වුනත්, අද වනතුරු ඔහු හමු නොවීය. (ඔහු සේවය කරන කාර්යාලය සොයාගත් මා එහි ගියවිට දැනගන්නට ලැබුනේ, පෙරදින ඔහු ඉල්ලා අස්වූ බවය. ඉන්පසු ඔහු සිටින තැනක්වත් සොයාගත නොහැකි විය.) පසුව ඉහතකී නිලධාරිනිය මා වෙත පැමිණ දින කීපයක් යනතුරු කෙළින්ම කොළඹට යානොහැකි බව පවසා බැංකොක් හරහා යාමට කැමතිදැයි විමසීය. (ඒ සඳහා කිසිම අමතර මුදළක් අවශ්‍ය නොවූයේ නයිජීරියා එයාර්වේස් සමාගමේ වරදින් එය සිදුවූ බවට, ඇයට ඒත්තුගිය නිසාය.) මා ඊට එකඟවූයෙන් සියළු ප්‍රශ්ණ විසඳුනි. අධික ගමන් විඩාව නිසා යානය පිටත්වූ වහාම මා නින්දට වැටුනි. ආහාර ගැනීම සඳහා ගුවන් සේවිකාවක් විසින් මා අවදි කළ අතර, ඉන්පසු නැවතත් නින්දට වැටුනි. කෙසේවෙතත් පැය දහයක ගුවන් ගමනින් පැය නමයක්ම ගතකළේ තද නින්දේය.

මා ටැක්සියකින් ගෙදරට එනවිට කුසුම් පිස්සියක මෙන් වාහනය ඉදිරියට දුවගෙන එනු දුටු රියැදුරා මිදුලට ඒමට පෙර වහා රිය නතර කරන ලදී. නයිජීරියාවේදී මා සමගම විසූ ලාංකිකයෙක් වූ පෝල් කුසුම් සමග පැවසූ අමූලික බොරුවක් හේතුකොටගෙන ඇය මානසික රෝගියෙක් බවට පත්වී ඇති බව පැහැදිලි විය. පසුව මනෝවෛද්‍ය නාලක මෙන්ඩිස් මහතාගෙන් ප්‍රතිකාර ගැණීම නිසා තරමක සුවයක් ලැබූ බැවින් වෛද්‍ය උපදෙස් අනුව මාසයකට පමණ පසුව කුසුම් සහ තිලිනි දුව සමග නැවත නයිජීරියාවට යාමට සූදානම් වූයෙමු. (morebig jelosy හෙවත් "සපත් නිරෝශය" නමැති මානසික රෝගයෙන් පෙලෙන බව ඔහුගෙන් දැනගතිමි.)

ජයන්තට නිවස භාරදීම

කුසුම් සහ තිලිනි දුවද සමග මා නයිජීරියාවේ විසූ කාලයේ, ලොකුදුව- චතුරිකා සහ පුතා පමණක් නිවසේ රැඳවිය නොහැකි බැවින් ඔවුන් දෙදෙන පොඩිඅක්කා සමග ඇගේ නිවසේ විසූහ. අපගේ නිවස මා හිතමිත්‍ර වෛද්‍ය ජයන්ත නානායක්කාරට (4S7DJ) භාර දුනිමි. එම කාලයේ ඔවුන්ගේ

නව නිවසේ ඉදිකිරීම් කටයුතු කෙරෙමින් පැවතුන බැවින් අප දෙපාර්ශවයටම සෙතක් සැලසුනි. ඒ සඳහා කිසිම මුදල් ගණුදෙනුවක් සිදු නොකළ අතර කිසිම ආකාරයක නීතිමය ක්‍රියාවක් සිදුනොවිය. සියල්ල කට-වචනයට සීමා විය. මගේ සමහර මිතුරන්, එම ක්‍රියාව අනුමත නොකරමින් නීතිමය බැඳීමක් ඇතිකරගන්නා ලෙස මට උපදෙස් දුන්නත්, ජයන්ත කෙරෙහි වූ සම්පූර්ණ විශ්වාසය නිසා, මම ඒ සියල්ල ප්‍රතික්ෂේප කළෙමි. මීට පෙරද වෙනත් හිතවතුන් දෙදෙනෙකුට අප නිවසේ නවාතැන් පහසුකම් (නොමිළයේ) සලසා දී ඇත. (41 වැනි පිටුව)

<u>නයිජීරියාවට ආයුබෝවන්</u>

මාස කීපයකට පසු කුසුම්ගේ මානසික තත්වය හොඳ අතට හැරුන බැවින් නැවතත් අතින් ගෙවා ගුවන් ප්‍රවේශ පත්‍ර ගෙන කුසුම් සහ තිලිනි සමග නයිජීරියාවට ගියෙමි. නමුත් වැඩිකල් නොගොස් නොයෙක් විකාරවැඩ කරමින් ලොවම හිනස්සන්නට වූයෙන් නයිජීරියාවට ආයුබෝවන් කියන්නට සිදුවිය. <u>නයිජීරියා ගමණින් සිදුවූයේ මුදලින් රුපියල් මිලියනයකට වැඩි ප්‍රමාණයක් අහිමි වීමත්, (1980 කාලයේ රුපියල් මිලියනයක්. එකල ඇමරිකන් ඩොලරයක් රුපියල් 15 කට සමානය.) රාජ්‍ය සේවයේ කාහටත් හිමි විශ්‍රාම වැටුප අහිමි වීමත්, ජීවිතකාලයටම විසඳිය නොහැකි ගැටළුවක් ඉතිරි කිරීමත් පමණි.</u> සියල්ල දෛවයට භාර දී හිත හදා ගතිමි.

<u>බරපතල අග-හිඟ කම්</u>

නයිජීරියාවේ සිට ආපසු පැමිණි පසු මා අතේ එදිනෙදා වියදම් සඳහා තිබුනේ ඉතා සුළු මුදලක් පමණි. කුසුම්ගේ අභූත චෝදනා, නිනදා, අපහාස හේතුකොටගෙන ඇගෙන් ශත පහක්වත් නොඉල්ලන ප්‍රත්පත්තිය අද දක්වාම රකිමි. මීට වසර 15-20 කට පෙර ආරම්භ කරනලද මහජන බැංකුවේ ඉතිරිකිරීමේ ගිනුම පරීක්ෂා කළවිට රු300 ක් පමණ ඇති බව දැක ඉන් රු100ක් ආපසු ගත්විට දුටුවේ එහි නව ශේෂය රු3000ක් පමණ බවය. කලක් ගතවනතුරු වියදම් කළේ එම මුදල්ය.

<u>මංගල මුද්ද විකිණීම</u>

නොගැලපෙන විවාහයේ කටුක අත්දැකීම් හේතුකොටගෙන මංගල මුද්ද ඇඟිල්ලෙන් ඉවත් කළේ කලකට පෙරය. එය, මා සැලකුවේ ආදර සිහිවටනයක් ලෙස නොව අමිහිරි සිහිවටනයක් ලෙසය. එබැවින් එය විකුනා නිවාස දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ගත් ණයමුදලෙහි ඉතිරි කොටස ගෙවාදැමුවෙමි.

<u>නැවත පුරුදු රැකියාවට ඒම</u>

නයිජීරියාවේ සිට ආපසු පැමිණ මාස කීපයකට පසු නැවතත් ගුවන්ගමන් පාලක තනතුරට ඉල්ලුම් කළෙමි. ඒ අනුව නව පත්වීමක් ලැබුනත් එහිදී පැරණි සේවාකාලය ගණන් ගත්තේ නැත. විශ්‍රාම වැටුප් හිමි වූයේද නැත. (1978 දී මා සමගම එකම දින එකම තනතුරේ පත්වීම් ලැබූ මගේ හිතවතෙක් අද 2014 වනවිට රුපියල් 40,000/- ක පමණ විශ්‍රාම වැටුපක් ලබයි.)

<u>මෝටර් රථයක් මිළට ගැණීම</u>

මෝටර් රථයක අවශ්‍යතාවය ඉතා තදින් දැනෙන බැවින් ඒ ගැන සොයා බැලීමට උනන්දු වූයෙමි. ඒ අනුව ෆොක්ස්වොගන් වර්ගයේ මෝටර් රථයක් රු7500කට මිළට ගතිමි. (EL අංකයක්) බොහෝ අඩුපාඩු තිබුන අතර ඒ සැම එකක්ම එකිනෙක මා විසින්ම අළුත්වැඩියා කිරීම නිසා අඩුවියදමකින් කරගතහැකි විය. දිනක් තවත් කීපදෙනෙක් නංවාගෙන වෙසක් බැලීම සඳහා යනවිට කලපලුවාව පෙදෙසෙහිදි හදිසියේම තිරිංග අක්‍රිය වූ අතර, අතරමගදී කිසිවක් කළ නොහැකි බැවින් හැන්ඩ් බ්‍රේක් භාවිත කරමින් ආපසු පැමිණ පලුදුවී තිබූ බ්‍රේක්-තෙල් බටය අළුත්වැඩියා කරගතිමි.

තවත් දිනක රත්මලාන ගුවන්තොටුපලේ සිට එන අතර මගදී එන්ජිම නතරවිය. පෙට්‍රල් පොම්පයේ දෝශයක් පැවති බැවින්, ප්ලාස්ටික් කැන් එකකට පෙට්‍රල් දමා පිටුපස බැලීමේ කන්නාඩියේ, එල්ලා, අසල වූ වෙළඳසැලකින් ගත්, නයිලෝන් බටයක් මගින් කාබියුරේටරයට සවිකරගෙන නිවසටම පදවාගෙන ආවෙමි. විදුලි පද්ධතියේ අඩුපාඩු තිබූ බැවින් සම්පූර්ණයෙන්ම අළුතෙන් වයරින් කළෙමි.

කාර්මික දුර්වලතා ක්‍රමානුකූලව සකස් කළද, බාහිර අලංකාරය ගැන එතරම් උනන්දු නොවීම හේතුකොටගෙන කුසුම්ගෙන් සැමවිටම ලැබුනේ රැවුම් ගෙරවුම් පමණි. එබැවින් ඇගේ රැවුම් ගෙරවුම් වලට පූර්ණ සහයෝගය දෙමින්, වසර අටක් පමණ එය ඉස්තෝප්පුවේම දිරාපත්වන්නට ඉඩහැරියෙමි. පසුව එය ගත් මුදලටම විකුණා දැම්මි.

දෙවැනි වරට බ්‍රේක් නැතිවීම

ටික කලක් ගතවූ පසු නිසාන් ස්ටේෂන්වැගන් වර්ගයේ මෝටර් රථයක් ගත් මම කුසුම් සමග ඇගේ ගමට ගියෙමි. එහිදී ආපසු ඒම සඳහා හරවා ගැණිමේදී, පිටුපස වම් රෝදය ගලක් උඩින් ගොස් තරමක් තදින් පහළට වැටී ගලක ගැටුන බව දැනුනි. ඒ සමගම බ්‍රේක් අඩුවූයෙන් බ්‍රේක් බටයකට හානි වූ බව මට හැඟී ගියේය. එහිදී කිසිත් නොකියා හෙමින්සැරේ පාරට පැමිණ යටට රිංග බැලූවිට දුටුවේ රෝදයට සවිවන තැන බ්‍රේක්තෙල් බටය කැඩී ඇති බවයි. එහි සිටිමින් වෙන කළහැකි නැති බැවින් බටය එතැනින් නවා අඩුවෙන් තද කළෙමි. නමුත් යාන්තමින් තෙල් කාන්දුවන බව මට අවබෝධ විය. අළුත් බ්‍රේක් තෙල් කැන් එකක්ද මිළට ගෙන සෙමින් සෙමින් ගෙදරටම ආවෙමි. අතරමගදී කීප වරක්ම බ්‍රේක් තෙල් පිරවීමට සිදුවිය. පසුව මා විසින්ම එය අළුත්වැඩියා කර ගතිමි.

අතරමගදී ෆෑන් බෙල්ට් එක කැඩී යාම

දිනක් ඉහත කී මෝටර් රථයෙන්ම ගමණක් ගොස් එන අතර බියගම ප්‍රදේශයේදී, බැටරිය ආරෝපනය නොවන බව පෙන්වන රතු එළිය දැල්වුනෙන් වහාම නතරකර බැලූවිට දුටුවේ ෆෑන් බෙල්ට් එක කැඩී ඇති බවයි. අමතර එකක් නොතිබුනි. අළුත් එකක් ගතහැකි තැනක්ද මගදී හමු නොවීය. ටික වේලාවක් සිට එන්ජිමේ උණුසුම අඩු වූ පසු එන්ජිම පනගන්වා ටික දුරක් පැමිණ එන්ජිම නිවාදමා (nutral gear) යාහැකි දුර ගොස් නතර නොකරම එන්ජිම පනගන්වා නැවතත් එලෙසම යන අතරතුර එන්ජිමේ උණුසුම දක්වන දර්ශකය දෙස නිතරම ඇස් යොමු කලෙමි. ඒ අයුරින් නිවසටම පැමිණ අළුත් ෆෑන්බෙල්ට් එකක් සවිකර ගතිමි.

ඕල්ටනේටරය මගදී අක්‍රිය වීම

දිනක් මම කුලේ (4S7KG) සමග නුවරඑළියට ගියේ, සැන්දෑ වීමට පෙර ඇටම්පිටියට ගොස් ඔහුගේ සොයුරු චන්ද්‍ර (4S7CK) සමග රාත්‍රිය ගෙවා පසුදා ආපසු ඒම සඳහාය. නුවරඑළියේ සිට බණ්ඩාරවෙලට යන අතරමගදී බැටරිය අරෝපනය වීම පෙන්වන රතු එළිය වරින් වර මතුවන බැවින් පල්ලමක නතරකර පරීක්ෂා කළෙමි. ඕල්ටනේටරයේ යම් දෝෂයක් ඇතිබව අවබෝධ වූයෙන් බණ්ඩාරවෙල වෙසෙන ලෙනාඩ්ගේ (4S7LFG) ගෙදරට ගොස් එය අළුත්වැඩියා කිරීමට තීරණය කළෙමි. බණ්ඩාරවෙලට ගිය පසු පල්ලමක නතරකොට ලෙනාඩ්ට දුරකථනයෙන් කතාකර ගැටළුව කෙටියෙන් පවසා ඔහුගේ නිවසට පැමිණියයුතු බැවින් ඔහුට අප සිටින තැනට එන ලෙස ඉල්ලා සිටියෙමි. (බැටරිය දුර්වල වුවහොත් ඔහුගේ නිවස සොයාගැනීම අපහසුවන බැවිනි.) ඒවන විටත් අඳුර වැටෙමින් පැවතුනි. පසුව ඔහුත් සමගම ගිය මම, ඕල්ටනේටරය ගලවා භූමිතෙලෙන් සෝදා පරීක්ෂා කළවිට, එහි එක් රේසරයක බෝලයක් කැඩී සිරවී ඇතිබව නිරීක්ෂණය කළෙමි. එම බෝලය ඉවත්කර නැවත සියල්ල සවිකර යථා තත්වයට පත්කළෙමි. පසුව රාත්‍රි අටට පමණ පිටත්ව ඇටම්පිටියට ගියෙමු.

පසුදින උදේ බණ්ඩාරවෙල නගරයට පැමිණියේ අවශ්‍ය රේසර් දෙකක් සහ ෆෑන් බෙල්ට් එකක් ගැණීම සඳහාය. එහිදී මට වැරදුන තවත් දෙයක් නිරීක්ෂණය කළෙමි. පෙරදින රාත්‍රියේ අඩඅඳුරේ සවිකරන ලද ෆෑන් බෙල්ට් එක නිවැරදි අයුරු සවිකර නොතිබූ බව නිරීක්ෂණය කළ මම එහි සිටම එය නිවැරදි සවිකරගතිමි.

එහිදී පාර පිරිසිදු කරන කාන්තාවක් කුලේ ළඟට පැමිණ "මහත්තයල කොළඹ තරාදි පඩි පරීක්ෂා කරන කන්තෝරුවෙන් නේද ආවෙ යනුවෙන් විමසීය. "නැහැ ඇයි එහෙම ඇහැව්වෙ" යයි කුලේ පැවසූවිට "ඔය ටී-ෂර්ට් එකේ 457යි කිලෝග්‍රෑම් කියල තියන නිසයි ඇහැව්වෙ" යනුවෙන් ඇය කීවාය. ටී-ෂර්ට් එකේ 4S7KG යන්න මුද්‍රනය කර තිබුනි. "මේ අපේ ළමයින්ගෙ වැඩක්නෙ" යයි කුලේ කීය. යම් ලෙසකින් කුලේ "ඔව්" යයි කීවේ නම් නගරයේ සියළු වෙළඳසැල් වලට ලොකු ප්‍රශ්ණයක් වන්නට ඉඩ තිබුනි.

දූරකථන බිල අඩු කිරීම

1985/90 කාලයේදී නව දූරකථනයකට ඉල්ලුම්කර වසර ගණනකට පසුව එම පහසුකම ලැබුනේ ඉල්ලුම්පත්‍ර ගාස්තුව වශයෙන්, මගේ මාසික වැටුපටත් වඩා වැඩි මුදළක් (රු15000ක්) ගෙවීමෙන් පසුවය. දූරකථන බිල, ඉසිලිය නොහැකි තරමට වැඩිවිය. ඊට හේතුව වූයේ මගේ බිරිඳ-කුසුම්ගේ ඉතා දීර්ඝ ඇමතුම්ය. බොහෝ අවස්ථා වල මිනිත්තු 15කටත් වඩා දීර්ඝ ඇමතුම් ගන්නා අතර, ඒ පිළිබඳව උපදෙස් අවවාද දුන්විට මට ලැබුනේ රැවුම්-ගෙරවුම් පමණි. මම ඒ සඳහා ප්‍රතිකර්මයක් ලෙස නව උපකරණයක් නිර්මාණයකර හොර රහසේම සවිකළෙමි. එහි පරිපථ සටහන් මගේ "නව නිපැයුම්" ලිපිගොනුවේ තවමත් ඇත. එය ක්‍රියාත්මක වූයේ මෙලෙසිනි. එමගින් ලැබෙන ඇමතුම් වලට කිසිම බලපෑමක් නැත. ඇමතුමක් ගත්විට මිනිත්තු දෙකකට පසුව විසන්ධිවී නිශ්ශබ්දතාවය පවතී. මින්ත්තු පහක් ගතවනතුරු ඩයල්-ටෝන් ලැබෙන්නේ නැත. ටික කලකට පසු එය ගලවා දැමුවෙමි.

ආධුනික ගුවන්විදුලිය මගින විජ්ජා පෙන්වීම

සාමාන්‍යයෙන් ආධුනික ගුවන්විදුලියට සම්බන්ධ උච්ච සංඛ්‍යාත (HF) සඳහා භාවිත වන ඇන්ටෙනා තරමක් විශාල ඒවාය. මම තරමක් කුඩා ඇන්ටෙනාවක් සාදා පර්යේශන කරන අතරතුර මගේ මිතුරෙක් (සුසන්ත ද සිල්වා) නිවසට පැමිණිවිට මම මැජික් එකක් පෙන්වන්නදැයි පවසා, මගේ උපකරණ සහිත කාමරයට ගොස් ඔහු අතට ටියුබ්ලයිට් එකක් දුනිමි. පසුව මා සම්ප්‍රේශකය (transmitter) ක්‍රියාත්මක කළවිට අතේ ඇති ටියුබ ලයිට් එක දැල්වුනි. එසේ සිදුවන්නේ අසල තිබෙන ඇන්ටෙනාවෙන් නිකුත්වන ගුවන්විදුලි සංඥාව හේතුකොටගෙනය. නමුත් සැනෙකින් ඔහු එය නතරකරන ලෙස පවසා තම හිසට යම් බලපෑමක් තිබෙන බව පැවසීය.

සමහරුන්ට ගුවන්විදුලි තරංග වලින් අහිතකර බලපෑම් ඇති කරයි. කෙසේවෙතත් සෑම ජීවියෙකුටම සුළුවෙන් හෝ බලපෑමක් සිදුවේ. උදාහරණයක් ලෙස ගුවන්විදුලි සම්ප්‍රේශනාගාර වල සේවය කරන බොහෝ අයගේ අකලට කෙස් පැහෙන බව සුලභ කරුණකි.

බාස්උන්නැහැ තේ එකක් බොමුද?

වර්ෂ 1985 දී පමණ මා සමග ගුවන් ගමන් පාලක ධුරයක් දරන සුසන්ත ද සිල්වාගේ නිවසට මම ගියෙමි. සුසන්ත විසින් මිළට ගන්නාලද Injection moulding mechine නමැති සංකීර්ණ යන්ත්‍රෝපකරණය ට්‍රක් රථයෙන් බිමට බෑමේදී එහි විදුලි පරිපථ කොටසකට හානිවීම නිසා එය ක්‍රියාත්මක කළ නොහැකි තත්වයක් උද්ගතවී තිබින. එය අළුත්වැඩියා කිරීම සඳහායි, මා එහි ගියේ. මම පළමුව ඔහුගෙන් සරමක් ඉල්ලා, ඇඳගෙන වැඩ පටන් ගතිමි. ඒ අතරතුර සුසන්තගේ පියා මට තේ කෝප්පයක්ද රැගෙනවිත් "බාස්උන්නැහැ තේ එකක් බොමුද?" කියමින් මට තේ එක පිළිගන්වන ලදී. ඊට සුළු වේලාවකට පසු මා ආනන්ද විදුහලේ උසස්පෙළ භෞතිකවිද්‍යාව උගන්වනවිට මාගේ

සිසුවෙක් වූද, සුසන්තගේ හිතවතෙක් වූද සරත් පීරිස් අහම්බෙන් එහි පැමිණ, මා දුටු වහාම "සර් මොකද කරන්නෙ, බොහොම කාලෙකින්නෙ දැක්කෙ......" ආදී වශයෙන් සුවදුක් කථාකරනවිට සුසන්තගේ පියාටද අපගේ කතාබහ ශ්‍රවනය කරන්නට ලැබුනි. පසුව ඔහු සරත්ව පසෙකට කැඳවා මා ගැන විස්තර විමසා ඇත. ඉන්පසු ඔහු මා ළඟට පැමිණ "සර් ගැන මං කලින් දැනංහිටියෙ නැනෙ, මං හිතුවෙ මේ බාස්උන්නැහැ කෙනෙක් කියලනෙ." "ආ ඒක ප්‍රශ්ණයක් නැහැ මං සුසන්ත එක්ක එකට වැඩ කරන්නෙ" යනුවෙන් කීවෙමි.

චූටිදූව කාමරයක් තුල සිරවීම

චූටිදූවට වයස අවුරුදු 5ක් පමණ වූ කාලයේ (1986දී පමණ) දිනක් දහවල් පුතාව පාසැලෙන් ගෙන ඒම සඳහා චූටිදූවත් සමග යාමට සූදානම්වන විට ඇය සිටි කාමරයේ දොර වැසී අගුලු වැටී තිබුන බැවින් මම ජනේලයෙන් කථාකර දොර අරින ආකාරය කියාදුන්නත් ඇයට එය කළ නොහැකිවිය. යතුරෙන්ද විවෘත කළ නොහැකි විය. මේ වනවිට නිවසේ සිවිලිමක් නොතිබින. මම අවශ්‍ය උපකරණ කීපයක්ද (ඉස්කුරුප්පු නියන අඬු මිටි ආදිය) රැගෙන ඉනිමගක් තබා බිත්තිය උඩට නැග කාමරය තුල ඇති වෝල්කබඩ් එකට ගොඩවී බිමට පැන්නෙමි. අගුලතුල දෝශයක් පවතින බව අවබෝධ කරගත් මම අගුල ගලවා දොර විවෘත කළෙමි.

මංකොල්ලකරුවෙකුගෙන් ගැලවීම

වසර 2000 දී පමණ චූටි දූවව පෞද්ගලික පන්තියකට ඇරලවීම සඳහා මෝටර් රථයෙන් කොහුවලට ගියෙමි. උදේ 7.30 ට පමණ ඇයව බස්සවා පටුපාරකින් (short cut) හයිලෙවල් පාරට එනවිට, (තරමක වාහන තදබදයක්ද විය) මිනිහෙක් මෝටර්රථයට අතින් ගහමින් මට දොස් නගන්නට විය. මා නතරකළ වහාම දොර ඇර ඉදිරි අසුනේ වාඩිවී කාරෙකේ හැපී කානුවට වැටුන බව පැවසීය. එය අමූලික බොරුවක් බව සැනෙකින් තේරුම්ගත් මම ඒ බව නොහඟවා මොකද්ද තමුසෙට කෙරෙන්න ඕනැ යයි විමසූවිට, බෙහෙත් දාගන්න ඕනැ බව කියා ඩිස්පැන්සරියක්ද ඒ අසල ඇති බව පැවසීය. එහි ගියවිට එය වසා තිබුනි. එය පාළු පාරකි එක වාහනයක්වත් මිනිහෙක්වත් පේනතෙක්මානයේ නොවීය. මා ළඟ සල්ලි නැති බැවින් ATM එකකින් සල්ලි අරන් දෙන බව පැවසූයේ මගදී ඔහුව පොලිසියට කොටුකර දීම සඳහාය. මම පාරට බැස මගේ සාක්කු පිටතට ඇද පෙන්වූයෙමි. මේ වනවිට ඔහුට මා කෙරහි විශ්වාසයක් ගොඩනැගී තිබුනි. මම දැන් වැඩට ගිහින් හවස එනවිට මුදල් රැගෙන එන බවට පොරොන්දු වූයෙමි. ඔහු එය පිළි ගත්තේය. අවිශ්වාස නම් මේ ඔරලෝසුව තියාගන්න යයි කීවත්, එය අවශ්‍ය නැති බව කී බැවින් සමුගෙන ආවෙමි. සති ගණනක් ගතවනතුරු ඒ පාරෙන් නම් ගියේ නැත.

අනූනමයෙන් බේරීම් - 15 (ළිඳ තුල අනතුරක සේයාව)

වර්ෂ 1990 දී පමණ දිනක් පුංචිඅක්කලගෙ ළිඳ ඉස, ශුද්ධ පවිත්‍ර කිරීම (යාබද නිවස) සඳහා ගියෙමි. නිවස සෑදීමේදී ඉතිරිව තිබූ කළුගල්ද ළිඳට දමා තිබුනි. වතුර ඉවත් කළ පසු ළිඳ තුලට බැස්ස මම මඩ ආදිය ඉවත් කිරීමෙහි නිරත වූයෙමි. ගොඩ සිටි අය ඒවා පනිට්ටුවෙන් ගොඩට ගන්නා ලදී. මෙලෙස පැය හතරක් පමණ ගතවූ පසු මාපුත් ගෞරිකද, මට උදව්වට ළිඳට බසින ලදී. ටික වේලාවකට පසු මට නුහුරු නුපුරුදු අපහසුතාවයක් දැනුනි. ඒ කුමක්ද යන්න මුලදී අවබෝධ නොවූවත්, ටික වේලාවක් ගතවනවිට මා තවදුරටත් ගතින් දූර්වලවන බව දැනුන අතර, ඒ කුමක්ද යන්න අවබෝධ විය. ඒ ළිඳ තුල අම්ලකර (ඔක්සිජන්) අඩුවීමයි (Hypoxia). මා ඒ බව පුතාට පවසා වහාම ගොඩට යන ලෙස කීවෙමි. දෙන්නම එකවර ගියහොත් කඹයට වැඩි බරක් ලැබෙන නිසා මා ගොඩට ගිය වහාම ඔහුට උඩට එනලෙස පවසා, පළමුව මා ගොඩට පැමිණි අතර වහාම බිම වැතිරුනේ, වාඩිවීමටවත් නොහැකිව සිටි නිසාය. තව මිනිත්තු පහක් පමාවූයේ නම් මට ළිඳතුලම අවසන් ගමන් යාමට සිදුවනබව නිසැකය. පුතාද වහාම ගොඩට පැමිණියේය. මෙය මට නව

අත්දැකීමක් වුවද, ගුවන්යානාවල මෙවැනි අනතුරු සිදුවී ඇතිබව මා අසා ඇත. (pressurization problems)

මෝටර් බයිසිකලය මෝටර් රථයක නොගැටී බේරීම

වර්ෂ 1990 දී පමණ දිනක් මා මෝටර් බයිසිකලයෙන් හැව්ලොක් පාර දිගේ පැමිණ තිඹිරිගස්යාය හන්දියෙන් දකුණට හැරවූයේ තිඹිරිගස්යාය පාරටය. එවිටම තිඹිරිගස්යාය පාරෙන් පැමිණි මෝටර් රථයක් වෙනත් වාහනයනට ඉස්සර කරමින් දකුණට හැරවීය. එය මාගේ දකුණු අතේ සුළඟිල්ලේ ගැටුනි. බයිසිකලයේ ගැටුනේ නම් එය බරපතල අනතුරක් සිදුවන්නට ඉඩ තිබුනි. මම වහාම අයින් කර නවතා අධික වේදනාව සමනය වනතුරු සිට, පසුව ඒ අසල පිහිටි අස්ගර්ගේ (4S6AA) නිවසට ගොස් සිද්ධාලේපය ස්වල්පයක් ආලේප කර ගතිමි.

දේපල පැවරීම

1990 දී පමණ කුසුම් විසින්, මට අයත් ඉඩම් කොටසක් ඇයට පවරන ලෙස නිතර නිතර ඇවිටිලි කරන්නට විය. සෑමවිටම මා එය ප්‍රතික්ෂේප කළත් එය මට මහත් හිසරදයක් විය. පසුව ඇය එම ඉල්ලීම සංශෝධනය කර ඉදිරිපත් කරන ලදී. එනම් චූටිදූවට (තිලිනි) නිවසක් ගොඩනැගීම සඳහා නිවාස ණයක් ගැණීම සඳහා එය කළයුතු බව පවසමින් ඇවිටිලි කරන්නට වූයෙන් මහඉඩමේ මට අයත් පර්චස් 40න් පර්චස් 20ක් ඇයට පවරා දුන්මි.

ඉන් පසු මම වහා ක්‍රියාත්මක වී ඉතිරි කොටස චූටිදූවටත් අප පදිංචි නිවස සහ ඉඩම (පර්චස් 60) පුතාටත් නීත්‍යානුකූලව පවරා දුනිමි.

ටික කලකට පසු කුසුම් විසින් තවත් කෛරාටික වැඩක් කරන ලදී. එනම් තිලිනිව රවටාගෙන ඇයට අයත් ඉඩමේ නැගෙනහිර පැත්තෙන් ඇති කුසුම්ට දුන් කොටසට යාවන ලෙස පර්චස් 7ක් තිලිනිගෙන් ලබාගෙන ඒවෙනුවට සෙනෙවිගෙන් මිළට ගත් පර්චස් 7ක කොටසක් තිලිනිට, තෑගිඔප්පුවකින් පවරන ලදී. ඒවා කරනලද්දේ මට හොරෙන්ය. නිවාස ණයත් ගෙවල් හැදීමත් ඉන් අවසන් වූ අතර ඇයට අයත් පර්චස් 27ම පිටස්තරයෙකුට විකුණන ලදී.

ගුවන් ගමන් පාලනයේදී ලත් අත්දැකීම්

මා රත්මලාන ගුවන්ගමන් පාලන මධ්‍යස්ථානයේ (Area control centre) සේවයකරන කාලයේ සිදුවූ සිද්ධීන් දෙකක් මෙහිලා සඳහන් කිරීම සුදුසු යයි සිතමි. ලංකාවට අයත් ගුවන් සීමාව නැගෙනහිර දෙසට නාවික සැතපුම් 700 ක් පමණ දුරකටද, දකුණට නාවික සැතපුම් 550 ක් පමණ දුරකට විහිදී ඇත. බටහිර සහ උතුරට විහිදී ඇත්තේ ලංකාව සහ ඉන්දියාව අතර සීමාවක් දක්වා පමණි. මෙම ප්‍රදේශය හරහා පියාසර කරන ගුවන් යානා සඳහා ගුවන් ගමන් පාලනය සිදුකෙරෙන්නේ රත්මලාන ගුවන්ගමන් පාලන මධ්‍යස්ථානයෙනි.

වාසිදායක මට්ටමක පියාසර කිරීම

සෑම අවස්ථාවකම වාගේ ගුවන් යානා පියාසර කරනු ලබන්නේ වඩාත්ම වාසිදායක් මට්ටමකය. එනම් ඉන්ධන දහනය අඩුවෙන්ම සිදුවන මට්ටමකය. සාමාන්‍යයෙන් එය දෙයාකාරයකට පවතී.

1. යානයේ නිශ්පාදකයින්ගේ දත්ත වලට අනුව යානයේ බර ප්‍රමාණය සලකා බලා ගණනය කරන ලද වඩාත්ම වාසිදායක මට්ටම.
2. සුළඟේ දිශාව සහ වේගය සලකා බලනවිට යානයට වැඩිම වේගයක් ලබාගතහැකි මට්ටම.

දිනක් අඩි 33,000 ක මට්ටමක පියාසර කරන එක්තරා ගුවන් යානයක්, අඩි 37,000 මට්ටමකට ඉහළ නැංවීම සඳහා මගෙන් අවසර ඉල්ලීය. එසේ ඉල්ලා සිටියේ, යානයේ නිශ්පාදකයින්ගේ දත්ත අනුව වඩාත්ම වාසිදායක මට්ටම අඩි 37,000 බැවිනි. ඊට අවසර දියහැකි බව පැවසූ මම, අමතර කාලගුණ දත්තයක්ද ඔහුට සැපයුවෙමි. එනම් ඊට සුළු මොහොතකට පෙර අඩි 37,000 මට්ටමේ පියාසර කරනලද යානාවකින් සැපයූ සුළඟේ ප්‍රවේගයයි. එම සුළඟ තමා ඉදිරියෙන් පැමිණෙන (head wind) පැයට නාවික සැතපුම් 30 ක පමණ

සුළඟකි. ඒ අනුව තම වේගයට සුළඟ බාධාවක්වන බව අවබෝධ කරගත් ඔහු එම ඉල්ලීම ප්‍රතික්ෂේප කරන ලදී. මා එසේ උපදෙස් නුදුන්නා නම් ඔහුට ඒ බව අවබෝධ වන්නේ ඉහළ මට්ටමට නැංග පසුවය.

යානය ගමන්කරන මාර්ගය වැරදි බව පෙන්නා දීම

දිනක් පකිස්ථාන් ගුවන් සේවයට අයත් යානයක් කොළඹ සිට කරච්චිය බලා යාමට පිටත්විය. එය යා යුතු මාර්ගය වනුයේ මෙහි ඇති රූපයේ දැක්වෙන පරිදි R461 යනුවෙන් සඳහන්කර ඇති ගුවන් මාර්ගයයි. නමුත් මෙම අවස්ථාවේ එම මාර්ගයේ අයහපත් කාලගුණයක් පැවතුනි. එම ප්‍රදේශය රූප සටහනේ WX යනුවෙන් දක්වා ඇත. යානය ගුවන්ගතවී මිනිත්තුවකින් පමණ එහි ගුවන් ගමන් පාලනය මට පැවරුනි. කාලගුණය මගහැරීම පිණිස නිරිත දෙසට යායුතු බව නියමුවා ප්‍රකාශ කළ අතර එය අනුමතකල මම අයහපත් කාලගුණය සහිත පෙදෙසින් බැහැරට ගියපසු දන්වන ලෙස ඔහුට ප්‍රකාශ කර රේඩාර් තිරය දෙස නෙත් යොමාගෙන සිටියෙමි. ඊට සුළු වේලාවකට පෙර පිටත්වූ රුසියානු ගුවන් යානය AF නමින් දක්වා ඇති අයුරු ගමන්කළ නමුත්, මෙම යානය දකුණට හරවන බවක් නොපෙනෙන බැවින් කාලගුණය යහපත් වූවිට දන්වන ලෙස මම කීවෙමි. එවිට ඔහු කීවේ අයහපත් කාලගුණයෙන් මිදුන බවත් නියමිත මාර්ගයට අවතීර්ණ වූ බවත්ය. රේඩාර් තිරයේ දිස්වන පරිදි එම යානය, ඉහත රූපසටහනේ, PIA ලෙස සඳහන් ස්ථානයේ ඇති බවත්, මාලදිවයිනට යොමුවන G465 මාර්ගය ඔස්සේ ගමන්කරන බවත් පැහැදිලිවම පෙනෙන්නට තිබුනි. ඔහුට වැරදී ඇති බව පැහැදිලි වූවත් එසේ නොකියා එය ව්‍යංගාර්ථයෙන් මෙසේ ප්‍රකාශ කළෙමි. එනම්, ඔබේ ගමණාන්තය මාලදිවයිනද නැතහොත් කරච්චියදැයි විමසීමි. එවිට ඔහු “sorry sir turning right” යයි ප්‍රකාශ කර දකුණට හැරවිය. මෙහිදී ඇත්තටම සිදුවූයේ පුරුදු මාර්ගයේ ගමන්කිරීමයි. බොහෝ දිනවල එම යානය මාලදිවයින වෙත පියාසර කරයි.

පාකිස්ථානයේ සාක්ෂරතාවය

වර්ෂ 1995 දී පමණ රේඩාර් පාලනය (ගුවන් ගමන් පාලනය) පිළිබඳ පාඨමාලාවක් හැදෑරීම සඳහා පාකිස්ථානයේ හයිද්‍රබාද්හි සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු ආයතනයට ගියෙමි. අතරමග කරච්චි ගුවන් තොටුපොලේ පැය කීපයක් ගතකිරීමට සිදුවිය. එහිදී පාකිස්ථාන් ජාතික ගුවන් මගියෙක් තම විදේශ ගමන්බලපත්‍රය සහ පෝරම කොළයක් මා අතට දී උර්දු භාෂාවෙන් මට යමක් කීවේය. උර්දු නොතේරුනත් ඔහුගේ සිතුවිල්ල තේරුම්ගත් මම එය පරීක්ෂාකර බලා පුරවා දුනිමි. තවත් කෙනෙක් එවැන්නක්ම මාවෙත දිගුකළ බැවින් එයද පුරවා දුනිමි. එවිටම තව කෙනෙක් එවැන්නක්ම දිගුකළ බැවින් මා පිටුපස හැරී බැලූවිට දුටුවේ 25 දෙනෙකුගෙන් පමණ සැදුම්ලත් පෝලිමකි. මගින් 100 දෙනෙකුට පමණ එලෙස උපකාර කිරීමට සිදුවිය. මා සමග ගිය සුසන්ත තරමක් ඈතට වී සියල්ල බලාගෙන සිට මට උසුළු විසුළු කරන්නට විය.

පාකිස්ථානයේදී තේ හදාගැණීම

ඉහත සඳහන් කළ පරිදි, රේඩාර් පුහුණු පාඨමාලාවක් සඳහා තුන්මාසයකට පාකිස්ථානයේ හයිද්‍රබාද්හි සිවිල්ගුවන්සේවා පුහුණු ආයතනයට ගිය අතර, මා සමගම සේවයකළ සුසන්ත සහ මම එකම කාමරයක ලැගුම් ගතිමු. මට රාත්‍රියේ සහ උදේ පාන්දර තේ එකක් අත්‍යාවශ්‍ය බැවින් වතුර රත්කරන හීටරයක් (immersion heater) ගැණීමට නගරයට යාමට සැරසුන, විට එම ආයතනයෙන් නිකුත්කරනලද හැඳුනුම්පතක් නොමැතිව පිටතට නොයන ලෙස අපට උපදෙස් ලැබුනි. එය ලබාගැන්මට තව සතියක් පමණ ගතවිය හැකි බවත් දැනගන්නට ලැබුනි. නැවත කාමරයට පැමිණි මට, හීටරයක් සාදාගැණීමේ අදහසක් ඇතිවිය. වටපිට බැලූවිට එහි ඇති වායුසමීකරණයේ විදුලිරැහැන්

ඕනෑවට වඩා දිගට තිබුනෙන් ඉන් අඩි දෙකක් පමණ දිග කැබලි දෙකක් කපාගතිමි. එම වයර්වල කෙළවර කම්බි පාදා වතුර කෝප්පයකට දමා අනෙක් කෙළවර ප්‍රධාන විදුලියට සම්බන්ධ කළවිට කම්බි අසලින් බුබුළු දමමින් වතුර රත්වන බව දුටිමි. පසුව එය විසන්ධිකර වටපිට පරීක්ෂා කළවිට සුදුයකඩ මේසහැඳි දෙකක්ද, පිඟන්මැටි උළු (floor tile) කැටයක්ද දුටිමි. එම උළු කැටයෙන් කැබැල්ලක් කඩාගෙන, වයර් දෙකඇමිනූ හැඳිදෙක දෙපැත්තෙහි තබා සෙලෝටේප් වලින් ඔතා නැවත පෙර කළ පරීක්ෂණයම කළෙමි. එය ඉතා සාර්ථකවිය. වතුර කෝප්ප දෙකක් නටවාගැන්මට මිනිත්තුවක් පමණ ගතවිය. එමගින් තේ කෝප්ප දෙකක් සාදා මම සුසන්තට මෙසේ කීවෙමි. "ඔන්න තේ එකනම් හරි, හැබැයි වතුර විද්‍යුත් විච්ඡේදනයෙන් හැඳි එහෙම දියවෙලාද දන්නෙ නෑ, මොනව වුනත් මම නම් බොනව". එවිට ඔහු "උඹ බොනවනම් මමත් බොනව" යයි කීවේය.

මාස තුනම මේ ලෙස තේ බිව්වෙමු. එය සිහිවටනයක් ලෙස තවමත් මාළඟ ඇත. මෙම සිද්ධියෙන් අවුරුදු පහකට පමණ පසු කොළඹ BMICH හි කාර්මික ප්‍රදර්ශණයක් නරඹනවිට ඉහත මූලධර්මය අනුව ක්‍රියාකරන විදුලි කේතලයක් දුටුවෙමි. එහි සඳහන්ව තිබුනේ කිසිම දිනක එලිමන්ට් එකට හානියක් නොවන කේතලයක් යනුවෙනි.

දේශකයාගේ මෝඩ කතාව

හයිද්‍රබාද් සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු ආයතනයේ පුහුණුව ලබමින් සිටි අපට විදුලියේ මූලධර්ම පිළිබඳව දේශණයක් කළ දේශකයා, කම්බියක් දිගේ ප්‍රත්‍යාවර්ත ධාරාවක් (A.C.) යැවූවිට ඒ අවට චුම්බක ක්ෂේත්‍රයක් හටගන්නා බව ප්‍රකාශ කරනලදී. මම ඊට බාධා කරමින් ප්‍රත්‍යාවර්ත විදුලියෙන් පමණක් නොව සරල විදුලියෙන්ද (D.C.) එය සිදුවනබව පැවසූ විට ඔහු එය පිළිනොගත්තේය. විවේක කාලයේදීත් ඔහු මා සමග ඒ ගැන කථා කළවිටද, ඔහුගේ අදහස වැරදි බව පිළිනොගත් බැවින්, ටෝච් බැටරියක්, වයර් කෑල්ලක් සහ මාලිමාවක් (compass) ගෙනත් දුන්නොත් එය මට මිනිත්තුවකදී ඔප්පුකර පෙන්විය හැකි බව කීවෙමි. පසු දිනක මා හමුවූ විට ඔහු, තම අදහස වැරදි බවත් මා හරි බවත් පැවසුවේය. ඔවුන්ගේ ප්‍රායෝගික දැනීම ඉතා දුර්වල තත්වයක පවතී. (48 වැනි පිටුව බලන්න - "මෝටර් රථ වල විදුලියත් භෞතික විද්‍යාවේ විදුලියත් එකමද?")

බැංකොක්හිදී ලජ්ජාවට පත්වීම

1995-99 කාලයේදී පමණ රේඩාර් පද්ධති පිළිබඳව කෙටි පාඨමාලාවක් සඳහා දෙසතියක පමණ චාරිකාවකට බැංකොක් යාමට අවස්ථාවක් මට හිමිවිය. මා එහි ගියේ තවත් ගුවන් ගමන් පාලකයින් දෙදෙනෙක් සමගය. අප බස්රියකින් යන අතර මාර්ග සංඥා ඇති මංසන්ධියකදී බසය නතරකරන ලදී. අපගේ ගමනාන්තය වූයේ පෙනෙනතෙක්මානයේ ඇති ඊළඟ බස් නැවතුම්පොලයි. බසයේ දොරවල් විවෘතව තිබූ බැවින් "බහිමු නේද" යයි කියමින් අපි නැගිට්ටෙමු. එය තේරුම්ගත් රියදුරා සැනෙකින් දොරවල් දෙකම වැසීය. අප මහත් ලජ්ජාවට පත්වීමු. මින්පසු කිසිම විදේශ රටකදී, රටට අවමන් වන මෙවැනි දේ නොකරන බවට මම අදිශ්ඨාන කරගතිමි.

ඇන්ටෙනා කනුව

මාගේ ආධුනික ගුවන්විදුලි කටයුතු සඳහා නිවස අසලම (1991 දී) ඇන්ටෙනා කනුවක් ඉදි කළෙමි. එය ඉහළටම එසවූවිට මී15ක් උස්වූ අතර පහත් කළපසු මීටර නමයක් ඉහළට නැගීමෙන් පසු අනෙකුත් කටයුතු කළහැකිය. මා නයිජීරියාවේ සිටියදී මිළට ගත් තරමක් විශාල ඇන්ටෙනාවක් (High Gain – TH3JR) එය මත සවි කළෙමි. දිනක් එම ඇන්ටෙනාවේ සියළුම කොටස් එකලස් කළේ මිදුලේ බිම තබාගැනීමෙනි. පසුව එය නිවසේ වහලය මතට ගෙන ගොස් තබා එදින කටයුතු අවසන් කළෙමි.

පසුදින උදෙන්ම කනුව මතට නගිනවිට අසල ඇති පාරේ සිටින මිනිසුන් කීපදෙනෙක් මාගේ ක්‍රියාව නිරීක්ෂණය කරමින් සිටින බව දුටිමි. කඹ දෙකක් කනුව මුදුනෙහි ගැටගසා ඒවායේ කොන් දෙක වහළයේ පරාල දෙකක ගැටගසා, ඇන්ටෙනාව එය මත තබා, වෙනත් කඹයක් ආධාරයෙන් එය කනුව මතට ඇදගෙන අවශ්‍යා ආකාරයට සවිකළෙමි. මේ සඳහා විසිපස් වරක්වත් කනුවට නැගීමට සහ බැසීමට සිදුවිය. ඒ සියල්ලම කළේ මා තනිවමය. එදා නිවසේ කිසිවෙක් සිටියේ නැත. මේ සඳහා පැය පහක් පමණ ගතවිය. අසල නිවසක එදින දානමය පින්කමක් පැවැත්වුන අතර මිනිසුන් විශාල පිරිසක් මාගේ ක්‍රියාව නරඹමින් සිටියහ. මම ඒ කිසිවක් නොතකා මගේ කාර්යයා අවසන් කළෙමි.

පරිසරය සුරැකීම

වසර 2000 දී පමණ දිනක් මා චූටිදුව-තිළිනි සමග ගමණක් යනවිට කිරි පැකට්ටුවක් හෝ වෙනත් බීමක් බී අවසන්වූවිට පාර අයිනේ කුණුගොඩක් ළඟ නතරකලේ හිස් පැකට්ටව කුණුගොඩට දැමීම පිණිසය. එවිට ඇය මට දොස්පැවරීය. ඉන්පසු කිසිම දිනක එම වරද නොකළෙමි. කොතරම් දුර ගමණක් ගියත් ඉවත දමන සියල්ල ගෙදර ගෙනැවිත් වත්තේ ඇති කුණුවලට දැමීම අපගේ සිරිතයි. දැන් සතියකට දින දෙකක්, නගර සභාවේ කුණු ලොරිය පැමිනෙන අතර එයට සතියකට වරක් පමණක් භාර දෙන්නේ පොලිතින් සහ ප්ලාස්ටික් පමණි. දිරායන සියල්ල, දින දෙකකට වරක් පමණ වත්තේ කොතැනක හෝ උදලු පාරවල් දෙකක් තුනක් ගසා වලලනු ලැබේ. ඉස්සර මෙන් කුණුවලක් දැන් නැත.

විනෝද චාරිකා

අප කුඩා කල සෑම පාසැල් නිවාඩු කාලයකම වාගේ දෙමව්පියන්ගේ නිදහස් දුම්රිය ප්‍රවේශ පත්‍ර භාවිතයෙන් සෑම දුම්රිය මාර්ගයකම වාගේ ගමණාන්තය තෙක්ම ගොස් ඇත. එමගින් අප රටේ ස්වභාවික සෞන්ධර්යය ඇතුළුව විවිධ අත්දැකීම් සමුදායක් ලැබීමේ වාසනාව අපට උදාවී තිබිනි. ඒ හැර අම්මා සමග වන්දනා ගමණ් කීපයක්ම ගොස් ඇත. එවැනි දුම්රිය වාර ප්‍රෙවිශ පත්‍ර තුනක් මගින් ගුවන් ගමනක් (Air Ceylon) යාහැකිව තිබුනි. ඒ අනුව ගුවනින් ගල්ඔය, ත්‍රිකුනාමලය සහ යාපනයට ගොස් ඇත.

නමුත් මගේ භාර්යයාවගේ මානසික රෝගී තත්වය (සපත් නිරෝශය morebig jelosy) හේතුතොටගෙන අපගේ දරුවන්ට එම වාසනාව අහිමිවීම, මගේ හිතට නිතර වදදෙන ප්‍රශ්ණයක්ව පැවතුනි. මේ හේතුවෙන් බදුල්ල, බන්ඩාරවෙල, නුවරඑළිය චාරිකාවක් සංවිධානය කළෙමි. මගේම මෝටර් රථයෙන් ගිය අතර, පළමු රාත්‍රිය බණ්ඩාරවෙල ගතකළෙමු. ඒ සඳහා ජාතික නිවාස දෙපාර්තමේන්තුවේ නිවාඩු නිකේතනය (circuit bungalow) කුසුම් විසින් වෙන්කරවාගෙන තිබිනි. දෙවැනි රාත්‍රිය සඳහා නුවරඑළියේ පිදුරුතලාගල (AASL- circuit bungalow) නිවාඩු නිකේතනය මම සූදානම් කර ගතිමි.

තේ වත්තක

දුන්හිඳ අසල

ජීවිත දෙකක් බේරාගැණීම

මෙම චාරිකාවට අප පවුලේ සිවුදෙන සහ නංගිගේ පුත්, සුමුදු සහභාගි විය. ලොකුදුව, චතුරිකා ඕස්ට්‍රේලියාවේ වෙසෙන බැවින් ඇය සහභාගි නොවීය. මගේම මෝටර් රථයෙන් නුවරඑළිය, බදුල්ල, බණ්ඩාරවෙල ගිය අතර, අපගේ ආදර කතාවේ ආරම්භය වූ ලෝකාන්තය වෙත යාමටද, අමතක නොකළ අපි, එහි උසම ස්ථානයටද ගියෙමු. එහිදී නව යොවුන්වියේ තරුණ යුවලක් මුණගැසුන අතර මගේ භාර්යාාව, ඔවුන් සමග කතාවට වැටුනි. (2003 පෙබරවාරි 16 දින) ඔවුන් එහි පැමිණියේ, දෙමව්පිය විරෝධය හේතුකොටගෙන විවාහ වීමට නොලැබෙන බැවින් ඉන් පහළට පැන, ජීවිතයෙන් සමුගැනීමට බව දැනගත් අප නොයෙක් අවවාද හා උපදෙස් දී, ඔවුන්ගේ සිත සන්සුන්කර ආපසු කැඳවාගෙන ආවෙමු. එමගින් අපට ලැබුන පිනෙහි අග්‍ර භාගය හිමිවිය යුත්තේ කුසුම්ටය. ඉහත දකුණුපස ඡායාරූපයේ අප දෙදෙන බිම වාඩිවී සිටින අතර ඈතින් පෙනෙන්නේ ඉහත කී යුවල වියහැකිය.

දියලුම අසල

බණ්ඩාරවෙල නවාතැන

<u>සුනාමි අත්දැකීම</u>

මෙම අත්දැකීම මාගේ පෞද්ගලික ජීවිතයට අදාල නොවූවත්, මා ලද වැදගත් අත්දැකීමක් බැවින් මෙහිලා සඳහන් කිරීම සුදුසු යයි සිතමි. වර්ෂ 2000 පමණ සිට සෑම පසලොස්වක පොහෝ දිනකම, බාලදක්ෂ-දක්ෂිකාවන්ට ආධුනික ගුවන්විදුලි තාක්ෂණ ශිල්පය නොමිලේ ඉගැන්වීමේ වැඩපිළිවෙලක් ශ්‍රී ලංකා ආධුනික ගුවන්විදුලි සංගමය මගින් (Radio Society of Sri Lanka) ආරම්භ කරනලදී. ඒ සඳහා සිසු-සිසුවියන් 50 ක් පමණ සහභාගි වූ අතර පාඨමාලාව පැවැත්වූයේ කොළඹ බාලදක්ෂිකා මූලස්ථානයේය.

2004 දෙසැම්බර් 26 වැනිදින මෙම පන්තිය පැවැත්වෙන අතරතුර උදේ 9.30 ට පමණ, සිසුන්ව ප්‍රායෝගික අංශයට යොමුකිරීම සඳහා, අප සංගමයේ සභාපති වික්ටර් ගුණතිලක මහතා විසින් ගෙනෙනලද සන්නිවේදන උපකරණය (VHF transceiver) සවි කරනලදී. එය යටියන්තොට ප්‍රතිවිකාශණයේ සංඛ්‍යාතයට (145.625 MHz) සුසර කළවිට අපට ශ්‍රවනය වූයේ ඇදහිය නොහැකි කථාවකි.

"ගාල්ල මහ රෝහලේ ලෙඩ්ඩුන් ඇඳන් පිටින්ම මුහුදට ගහගෙන යනව......මුහුද ගොඩ ගලනව.....මම හදාගත්ත උපකරණයක් මගින් කන්දක් උඩට වෙලා, මේ කථා කරන්නෙ...... " යනාදී වශයෙන් විස්තරයකින් පසුව විරාමයක් ලැබුන වහාම පානදුරේ වෙසෙන කැල්වින් ප්‍රනාන්දු මහතා (4S7CF) කථා කරමින් එම පුද්ගලයාට (ගාල්ලේ වෙසෙන උදය ජයන්ත - 4S5SC, පසුව බලපත්‍රයක් ලබාගත්තේය) ස්තූති කරමින්, බලපත්‍රයක් රහිතව මෙම සංඛ්‍යාතය ඔස්සේ කථාකිරීම නීති විරෝධී වුවත්, එය ගනන් නොගෙන තවත් විස්තර ප්‍රකාශ කරන ලෙස ආරාධනා කළේය. තවදුරටත් කථාකළ කැල්වින්, තම නම ගම ආදිය සඳහන් නොකරන ලෙසද, අවවාද කර, කැල්වින්ගේ දුරකථන අංකය ඔහුට දෙන ලදී. අපද එම කතාබහට හවුල් වූයෙමු. එදින පන්තිය එතෙකින් අවසන් කර සියල්ලන්ටම හැකි ඉක්මනින් නිවෙස් කරා යාමට උපදෙස් දෙන ලදී.

එදින හවස් වනවිට, ගාල්ල, මාතර, හම්බන්තොට ප්‍රදේශ සහ කොළඹ අතර සියළුම සන්නිවේදන ජාල ඇනහිට ඇතිබව දැනගන්නට ලැබුනි. අගමැති මහින්ද රාජපක්ෂ මහතාගේ සම්බන්ධීකරනය සහිතව වහා ක්‍රියාත්මක වූ අප සංගමයේ පිරිසක් කන්ඩායම් දෙකකට බෙදී තම තමන්ගේ පෞද්ගලික සන්නිවේදන උපකරණ රැගෙන වාහන දෙකකින් ගාල්ල සහ හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් ලේකම් කාර්යාල වෙත රට මැදින් යාමට ගමන් ආරම්භ කරනලද්දේ එදින මැදියම් රාත්‍රියේදීය. මම තවත් කීපදෙනෙක් සමග පසුදින (27වැනිදා) උදෑසන අගමැති කාර්යාලයට ගොස්

අපගේ (වික්ටර්, කුලස්කර, භාරත, කමල් සහ මම) සන්නිවේදන උපකරණ ස්ථාපිත කර උදේ 8.30 ට පමණ උච්ච සංඛ්‍යාත (HF – 7.060 MHz) ඔස්සේ ගාල්ල සහ හම්බන්තොට සමග සම්බන්ධ වූයෙමු. මේ අයුරු දින තුනක් තිස්සේ දකුණු ප්‍රදේශයේ අත්‍යාවශ්‍ය පණිවිඩ සියල්ල ලබා දුන්නේ ශ්‍රී ලංකා ආධුනික ගුවන්විදුලි සංගමය (Radio Society of Sri Lanka) මගිනි.

මගෙන් ලත් ආදර්ශ-1

මා ගුවන් ගමන් පාලක තනතුරේ සිටියදී මා සමග සේවයේ නියුතු මිතුරෙක් වූ ෆොන්සේකා සිංගප්පූරුවේ සිට මට ඇමතුමක් ගෙන තම දරුවන්ගේ පරිහරනය සඳහා පරිඝනක ක්‍රීඩා උපකරණයක් මිළට ගතයුතු බව දන්වා, ඒ පිළිබඳව විස්තර විමසීය. එවිට මම වෙනත් යෝජනාවක් කළෙමි. පරිඝනකයක් ගතහොත් එම කාර්යය ඉටුවන අතරම තවත් වටිනා එල ප්‍රයෝජන ගණනාවක්ම ලැබෙන බැවින් පරිඝනකයක් ගන්නා ලෙස උපදෙස් දුනිමි. තවදුරටත් විස්තර කරමින් මා කියා සිටියේ පරිඝනකයක් සඳහා වැයකරන මුදළින් අඩක් වැයකර එම කාර්යයම ඉටුකරගත හැකි ක්‍රමයක් ඇති බවය. එනම් පරිඝනකයක් සඳහා අවශ්‍ය උපාංග සියල්ල මිළට ගෙන එන ලෙස පවසා අවශ්‍ය උපාංග වල ලැයිස්තුවක් ඔහුට දුනිමි. ඒවා ගෙන ආ පසු මම ඒ සියල්ල එකලස් කර දුනිමි. ඉන් පසු දරුවන්ගේ ප්‍රශ්ණයද විසඳී පරිඝනක මෘදුකාංග සැදීම සහ ඒ ආශ්‍රිත අධ්‍යයනයන්ද කළහැකි වූ අතර, ටික කලකට පසු ඔහු සිය පවුල පිටින්ම කැනඩාවට ගොස් තොරතුරු තාක්ෂණය පිළිබඳ රැකියාවක්ද කරමින් එහි පුරවැසිභාවයද ලබාගන්නා ලදී.

මගෙන් ලත් ආදර්ශ-2

මෙම සිද්ධියද, ඉහත කරුණට නොදෙවෙනි එකකි. එම කාලයේම මා සමග සේවය කළ හිතවතෙක් වූ කපිල වෛද්‍යසේකර නවසීලන්තයේ පදිංචියට ගිය පසු දිනක් මට අමතුමක් ගෙන විස්තර කථාකරන ලදී. ඔහුගේ රැකියාව පිළිබඳව විමසූවිට ඔහු කියා සිටියේ ජංගම දුරකථන සමාගමක සේවය කරන බවය. තවදුරටත් ප්‍රකාශකර සිටියේ ජංගම දුරකථන අළුත්වැඩියා කරන බවය. ඒවා ඉගෙනගත්තේ කොහොමද යයි විමසූ විට, ඒවා මගෙන් ඉගෙනගත් බව පැවසීය. විශ්මයට පත් මම තවදුරටත් විස්තර විමසීමි. මම රත්මලානේ ගුවන්ගමන් පාලන මධ්‍යස්ථානයේ සේවය කරන අතරතුර විවේක ලැබූ අවස්ථාවන්හි වෙනත් මිතුරන්ගේ නොයෙක් ඉලෙක්ට්‍රොනික උපකරණ අළුත්වැඩියා කරනවිට, ඔහු ඒවා බලා සිටිමින්, ප්‍රශ්ණ අසමින් නොයෙක් දේ ඉගෙනගත් බව තවදුරටත් පැවසීය.

ගුවන් ගමන් පාලක තනතුරෙන් ලත් වටිනා අත්දැකීමක්

ඉහත දැක්වූ විනෝද චාරිකව යාමට පෙරදින, අභලෙ සිතියම් කීපයක් ගෙන යායුතු මාර්ගය සටහන් කර එක් එක් ප්‍රදේශ පසුකරන වෙලාවල් සටහන් කරගෙන පුතා අතට දුනිමි. පළමු නවාතැන්පොල වූයේ දියලුම දියඇල්ලය. එහිදී පුතා මට පෙන්වූයේ එතැනට ළඟාවන වේලාව මිනිත්තු පහකින් පමණක් වෙනස් වී ඇති බවය.

ගු.ග.පා. තනතුරේ සිටියදී සෑමවිටකම ගුවන් යානාවන් එක් එක් ස්ථාන පසුකරන වේලාවන් ගණනය කිරීමට අප පුරුදුව සිටියෙමු. ඉන් ලත් පලපුරුද්ද අනුව මා කරන සෑම කටයුත්තක්ම කල්වේලා ඇතිව සැලසුම් කිරීමට පුරුදු වූයෙමි.

මෝටර් රථය ගෑස් වලට හැරවීම

1990 කාලයේ බොහෙමයක් මෝටර් රථ ගෑස් වලට (ද්‍රව පෙට්‍රෝලියම් වායුව liquid petroleum gas - LPG) පරිවර්තනය කිරීමේ ප්‍රවනතාවයක් පැවතුනි. ඒ ගැන සොයා බලමින් එම කර්මාන්තයේ නියැලෙන කීප තැනකින්ම විපරම් කළවිට ඒ සඳහා රු 20,000 සිට 40,000 අතර මුදලක් වැය වන බව දක්නට ලැබුනි.

පසුව අවශ්‍ය උපාංග මිළට ගෙන මම තනිවම එම කාර්යය කරගතිමි. ඒ සඳහා මට වැය වූයේ රු 5000 ක් පමණි. එසේ කරනලද්දේ නිවසේ භාවිත කරන ගෑස් සිලින්ඩර සඳහාය. විදේශයන්හි භාවිත කෙරෙන, ඒ සඳහාම නිපදවනලද ගෑස් සිලින්ඩරද ලංකාවේ වෙළඳපොලේ පවතින බවත් ඒවා රු 20,000ක් පමණ මිළකට ගතහැකි බවත් දැනගන්නට ලැබුනි. පසුව අන්තර්ජාලයේ සොයා බැලූවිට ඕස්ට්‍රේලියාවේ සමාගමක්තුල එම ටැන්කි තිබෙන බව දැන ගත් නමුත් ඇනවුම් කළේ නැත. පසුවදා උදෑසන කොළඹ DIMO සමාගමෙන්

(බෙන්ස් කොම්පැණිය) මට දුරකථන ඇමතුමක් ලැබුනි. ඕස්ටේලියාවේ පිහිටි ඔවුන්ගේ මවු සමාගමෙන්, එම ගෑස් ටැන්කියක් ගත්මිළටම මට ලබාදෙන ලෙස ඔවුන්ට උපදෙස් ලැබුන බව දැනගත් මම එදිනම ගොස් එය රු 5000ක මිළකට ලබාගෙන, මම තනිවම සවිකරගතිමි.

එවැනි ටැන්කි සහිත වාහන වලට ගෑස් සපයන ස්ථාන ගණනාවක්ම කොළඹ සහ තදාසන්න පෙදෙස් වල එකල බහුලව පැවතුන නමුත් දැන් එලෙස ගෑස් භාවිතය අභාවයට යන බවක් පෙනෙන්නට ඇත.

ප්‍රබලතම කර්ම විපාකය

අපගේ විවාහයෙන් වසර කීපයකට පසු, මගේ භාර්යාාව-කුසුම් මා ගැන වැරදි හැඟීමක් ඇතිකරගැණීම හේතුකොටගෙන වසර හතලිස් පහක් පමණ මා හට අප්‍රමාණ දුක්-ගැහැට, නින්දා, අපහාස විඳින්නට සිදුවිය. පොලිස් පැමිණිලි වලට පිළිතුරුදීම සඳහා පස් වතාවක් පොලිස් ස්ථාන වෙත යාමට සිදුවිය. මේ පිළිබඳව ලියූ පිටු 24කින් සමන්විත **"ලෝකාන්තයෙන් පසු"** නමැති කෘතියෙහි සවිස්තරාත්මකව දක්වා ඇත. එකල මාගේ ඥාතීන් සහ මිතුරන් ගණනාවක්ම මට කියාසිටියේ ඇගෙන් වෙන්වෙන ලෙසය. නමුත් හේතු දෙකක් මත එම අදහස එකහෙලාම ප්‍රතික්ෂේප කළෙමි. එනම්

1. එවැන්නක් සිදුවුවහොත් දරු තිදෙනගේ මානසික තත්වය අවුල් වී ඔවුන්ගේ අනාගතය අඳුරු වනු ඒකාන්තයි.
2. මෙය මාගේ කර්ම විපාකයක් බව මා තරයේ විශ්වාස කරන අතර එය විඳදරාගෙන මා විසින් ගෙවාදැමිය යුතුයි.

සෑම අවස්ථාවකම මා කල්පනා කළේ මෙතෙක් කල් මට විඳ දරාගතහැකි වුනා නම් තව ටික කලක් එලෙසම ගතකිරීම අපහසු නොවන බවයි. මේ අයුරු වසර හතලිස් ගණනක් ගතවූ පසු 2019 දී පමණ, දිනක් ඇය මාළහටම තේ එකක් රැගෙනවිත් "විජේ තේ එකක් හැදුව බොන්න" යයි කී විට, මා පුදුමවී ඉබේටම ඇගේ මුහුණ දෙසට ඇස් යොමුවිය. එලෙසින් මුහුණ දැක්කෙත් වසරකට පමණ පසුවය. මොකද්ද මේ සිද්ධවුනේ යයි මට පුදුම හිතුනි. පසුගිය වසර හතලිස් ගණනක් තුල මෙවැන්නක් සිදුවී නැත. සමහරවිට ඇයට සත්‍ය අවබෝධ වී ඇත. නැතහොත් ඇගේ මානසික රෝගය **(සපත් නිරෝශය හෙවත් morebig jelosy)** සුව වී ඇත. එදින සිට අද (2024) දක්වාම මේ තත්වය පවතී. නමුත් එකල, අඩුවශයෙන් මාසයක්වත් සතුටින් සාමයෙන් ආදරයෙන් කල් ගතකළ බවක් මගේ මතකයේ රැඳී නැත. ඉන් මා නිගමනය කළේ, මෙම කර්ම විපාකය මා විසින් ගෙවා අවසන් කරඇති බවයි. **එය මාගේ ඉවසීමේ ප්‍රතිපලයකි.** මීළඟ භවයට ගෙනයාමට කිසිත් ඉතුරුවී නැත යන්න මාගේ විශ්වාසයයි. මෙය මා ලද විශාල ජයග්‍රහනයක් යනු මගේ හැඟීමයි.

දැන් දිනපතාම වාගේ තේ එක සෑදූ වහාම නිවෙන්නට පෙර මගේ ළඟටම ගෙනත් දෙන අතර සමහර වෙලාවට තේ එක බොනතුරු ළඟින් ඉඳගෙන සිට හිස් කොප්පයද රැගෙන යයි. සෑම විටකම මට කෑමට ආරාධනා කරයි. ඒවා ඇත්තටම මට හුරුපුරුදු ගති පැවතුම් නොවේ. නමුත් දැන් ඒවාට පුරුදු වෙමින් සතුටින් කාලය ගතකරමු. දැන් (2024) බොහෝ විට අප දෙදෙනාම එක්ව පැරණි ගීතවල රසවිඳිමින්, අතීත සිද්ධීන් ආවර්ජනය කරමින් සතුටින් කාලය ගෙවමු.

<u>මෙය කියවන නව පරපුරට මාගේ ක්‍රියා කලාපය ආදර්ශයක් වේවා යයි මම මුළුහිතින්ම ප්‍රාර්ථනා කරමි.</u>

අතීත ආවර්ජනා

2023 සැප්තැම්බර්ඃ- දැන් සමහර අවස්ථා වල ඇය අතීත සිද්ධි මතක් කරමින් ඉතා සතුටින් ඒවා ගැන කථා කරයි. මා විශ්වවිද්‍යාලයේ සිටියදී දිනක් මා විසින් නංගීට එවනලද ලිපියක් අම්මා විසින් කඩා බැලූ බව, අම්මා විසින් කුසුම්ට කියා ඇත. එහි "ඔයාට අක්ක කෙනෙක් හම්බවෙලා ඉන්නව" යනුවෙන් ලියා තිබුන බවද, අම්මා කියා ඇත.

මගේ හඳහන

අද 2023 සැප්තැම්බර් 2 කුසුම් කී කථාවක් මෙහි ඇතුලත් කිරීම සුදුසු යයි සිතමි. අපගේ විවාහයෙන් නොබෝ දිනකට පසුව තාත්තා විසින් කුසුම්ට කී කථාවක්, අද ඇය මට පවසන ලදී. මා ඉපදී දින කීපයකට පසුව (උපත 1944 අගෝ.25) මගේ හඳහන ලියූ දෛවඥයා, මා පිළිබඳ අනාවැකි කීපයක් පවසා ඇත. මා උසස් අධ්‍යාපනයක් ලබන බවත් ඒ අතරතුර ගැහැණු ළමයෙක් සමග ආදර සම්බන්ධයක් ඇතිකරගන්නා බවත් පවසා ඇත. ඔහු තවදුරටත් පවසා ඇත්තේ ඊට විරුද්ධ වුනොත් මහ විනාශයක් සිදුවන බැවින් ඊට විරුද්ධ නොවන ලෙස තාත්තාට පවසා ඇති බවය.

කුසුම්ගේ අතුරුදහන් වීම

මෙය ලියන්නේ 2023 අගභාගයේදීය. 78 වැනි වියට පා තබා ඇති ඇයට නොයෙක් ශාරීරික දුබලතා සහ අමතක වීම ඉතා ප්‍රබල ලෙස පවතින බැවින් සෑම විටකම ගේට්ටු දෙකම අගුලු දමා තිබීම, අප අමතක නොකරන කාරියකි. දිනක් අමුත්තන් කීපදෙනෙක් නිවසට පැමිණ සිටි අතර ලොකු ගේට්ටුව අගුලුදැමීම අප කාහටත් අමතක විය. ඇය නිවසේ නැතිබව දැනුනෙන් අප හැමෝම කලබල විය. ඉස්සරහ කඩයෙන් විමසුවත් ඔවුන් කිසිවෙක් ඇයව දැක නැත. එවිටම මට මතක්වූයේ පෙර දින අංගොඩ අනුර වෙළඳසැලට ගොස් හැරමිටියක් ගත් බවය. ඇගේ එක් ප්‍රතිපත්තියක් වනුයේ මිළට ගන්නා ඕනෑම භාණ්ඩයක් නැවත ගොස් මාරුකිරීමයි. මා සමහර අවස්ථාවල ඇයට විහිළු කරන්නේ මෙච්චර කාලයකට මාරුනොකල එකම භාන්ඩය මා බවය. වහාම අනුර කඩයට දුරකථන ඇමතුමක් දුන්විට දැනගන්නට ලැබුනේ ත්‍රිරෝද රථයකින් පැමිණ දැන් ඉන් බසින බවය. වහාම පුතා එහි ගොස් ඇය රැගෙන ආවේය.

ඉත්තෑවා

අද 2013 ජූලි 24 වැනිදා රාත්‍රි 9 ට පමණ ඉත්තෑවෙක් ගේට්ටුවෙහි කූරු දෙකක් අතර (අඟල් 6ක් පමණ පරතරයක් සහිත) සිරවීසිටි බැවින් ඉන් ගලවා ගතිමු. උගේ පිටුපස ලොකු තුවාලයක් තිබූ නිසා ඌව වත්ත ඇතුලටම ගතිමු. චූටි දුවගේ සහ පුතාගේද සහාය ඇතිව තුවාල වලට කොහොඹ තෙල් දැමුවෙමු. කකුලක සහ බෙල්ලේද තුවාල තිබුනි. ඒ සියල්ලම පැය කීපයක්තුල සිදුවූ ඒවා බව පැහැදිලිව පෙනෙන්නට තිබුනි. පැය කීපයක්ම එකතැනකටවී ඉතා අපහසුවෙන් සිටි අතර රාත්‍රි 12 ට පමණ සෙමින් ඇවිද යනු දක්නට ලැබුනි. පසුවදා උදේ අවට පරීක්‍ෂා කළ මට දක්නට ලැබුනේ නිවසේ පිටුපස වැසිකිලිය තුල නිදා සිටින බවය. නැවතත් තුවාල වලට කොහොඹ තෙල් දමා ආහාර සඳහා පොල් කැබලි කීපයක් තැබීමි. දවල් 12 ට පමණ පිරික්සූවිට ඌ දක්නට නොලැබිනි. පොල් කැබලි සියල්ල කාදමා ඇති බවද දක්නට ලැබිනි.

වාහනයක ගැටීමෙන් හෝ යම් පාපතරයකුගේ ප්‍රහාරයකට ලක්වන්නට ඇතැයි අනුමාන කළහැකිය. ඉත්තෑවන් පිලිබඳව අහන්නට ලැබුනේ මෑතකදීය. මීට වසර ගණනකට පෙර 2005 දී පමණ අඩි 2ක් පමණ උසැති අඩි 5ක් පමණ දිග ඉත්තෑවන් දෙදෙනෙක් බොහෝ දිනවල මැදියම් රැයේදී අපේ මිදුලෙහි සිටිනු දැකඇත. බට පඳුරෙහි ඉතා ලපටි පැල කාදමන බව මා දැක ඇත. අන්නාසි ගෙඩිද කාදමයි. එකල අපේ වත්තේ පිටුපස මායිමෙහි එක් කොටසක තිබුනේ කටුකම්බි වැට පමණක් බැවින් උන්ට අපහසුවක් නැතිව යාමට හැකිව තිබුනි. නමුත් දැන් තුන් පැත්තක තාප්ප සහ එක් පැත්තක කම්බි දැල නිසා සතුන්ට එහා මෙහා යාම ඉතා අපහසුය.

මා කුඩා කල (1950-60 කාලයේ) හිඹුටාන ප්‍රදේශයේ නොයෙක් සතුන් ගැවසුනත් ඉත්තෑවන් සිටි බවක් අසන්නටවත් ලැබී නැත. එකල බොහෝ රාත්‍රිකාල වල නරින්ගේ හූ හඬ ගිගුම් දුන්නත් නරියෙක් දක්නට ලැබී නැත. සමහර දිනවල මිදුල උඩින්ද නරි කෑගසමින් දුවනබව ශ්‍රවනය වී ඇත. බොහෝවිට නරින් විසින් කාදමා ඉතිරිවූ හාවුන්ගේ කොටස් දක්නට ලැබී ඇත. රාත්‍රියේ මිදුලෙහි උඩුපියෙලි කමින් සිටින හාවුන් දක්නට ලැබී ඇත. හාවුන් සහ මීමින්නන් දිවාකාලයේද දැක ඇත.

කීප වරක්ම උනහපුලුවෙක් දැක ඇත. මුගටියන්, හෝතම්බුවන් සහ උගුඩුවන්ද (කලවැද්ද) එකල සුලභ විය. කලාතුරකින් වෙලේදී දියබල්ලන් දක්නට ලැබී ඇත. උඩුමුල්ලහේන වත්ත කැලෑවේ කොලදිවියෙක් ගැවසෙන බව තාත්තාගෙන් දැනගන්නට ලැබී ඇත.

බොර දියේ මාළු බෑම

අද බොහෝ අවස්ථාවන්හි, විශේෂයෙන් දේශපාලන සංවාද වලදී අහන්නට ලැබෙන කතාවක් තමයි, ''බොර දියේ මාළු බෑම''. මින් අදහස් කරන්නේ කුමක්ද යන්න බොහෝදෙනා දැනගත්තද, එහි නිධාන කථාව දන්නේ ඉතාම සුළු පිරිසකි.

මා කුඩා කල අපේ ගම අවට පෙදෙස, එනම් හිඹුටාන, මුල්ලේරියාව, අඹතලේ, කඩුවෙල ආදී ප්‍රදේශ වල උළු ගඩොල් කර්මාන්තය ඉතා සුලභ විය. ඒ සඳහා මැටි ගන්නා වලවල්ද, කුඹුරු ආශ්‍රිත පෙදෙස් වල සුලභව දක්නට ලැබුනි. අපේ කුඹුරු අසලද මැටි වලවල් ගණනාවක් තිබූ බව මට හොඳින් මතකය, සමහර ඒවා මීටර පහක්, හයක් ගැඹුරය. එකල පරිසරය ඉතාමත් පිරිසිදුවට පැවති නිසා එම මැටි වලවල් ඉතා පිරිසිදු ජලයෙන් පිරී පැවතින. සෑම එකකම වාගේ බොහෝ මත්ස්‍යයින් ජීවත් වෙයි. සමහර අවස්ථාවන්හිදී මිරිදිය මත්ස්‍යයින් ඇල්ලීම ජීවිකාව කරගන්නා මිනිසුන් පළමුව කරන්නේ මැටි වලට පැන දඟලමින් වතුර බොර කිරීමයි. මඩ සහිත ජලයේ මාළුන්ට විසීම ඉතා අපහසුය. ඊට හේතුව උන්ට කරමල මගින් ආශ්වාස කිරීම අපහසු වීමයි. එබැවින් උන් මතුපිටට පැමිණ කටින් හුස්ම ගනී. එසේ මතුපිටට පැමිනෙන මාළුන්ව, මාළු අල්ලන අය විසින් එතරම් අපහසුවක් නැතිවම අල්ලා ගනී. එය බොරදියේ මාළු බෑමයි.

සොයුරු උපස්ථානය

සුදුඅක්කාගේ අවසාන දින කීපය තුල සතියක් පමණ මා ඔවුන්ගේ නිවසේ ගතකළෙමි. ඒ අනුව ඇයට උපස්ථාන කිරීමට අවස්ථාවක් සැලසුනි. එමගින් මම ලොකු පිනක් කර ගතිමි.

සුදුඅක්කාගේ අභාවය

අප පවුලේ සහෝදර සහෝදරියන් අතර ප්‍රථම අවමඟුල වූයේ සුදුඅක්කා වෙනුවෙනි. දින කීපයක් රෝගාතුරව, කොළඹ මහ රෝහලේ නේවාසිකව ප්‍රතිකාර ගත් ඇය 2011 සැප්තැම්බර් 8

වැනි බ්‍රහස්පතින්දා සැන්දෑවේ 7 ට පමණ අවසන් හුස්ම හෙළීය. 11 වැනි ඉරිදා මුල්ලේරියාව-උඩුමුල්ල සුසානභූමියේ ආදාහනාගාරයේදී අවසන් කටයුතු සිදුවිය.

අවමංගල උත්සවයට සහභාගිවූ, මාගේ පාසැල් සමයේ සිට මිතුරෙක්වූ කොලොන්නාවේ වන්දේසන, අමතක නොවන සිද්ධියක් විස්තර කළේය. ඔහු 1959-60 කාලයේ අපේ ගෙදරට පැමිණිවිට සුදුඅක්කා ස්නානයකර පුටුවක වාඩිවී කොන්ඩය පීරමින් සිටිනවිට, බිම සිටින බළල් පැටියා කොන්ඩය සමග සෙල්ලම්කරනු දුටුබව කියාසිටියේය. ඇය හිටගෙන සිටිනවිට කෙස් කළඹ අඟල් හයක් පමණ බිම ගෑවෙමින් පැවතුනි.

සුදුඅක්කා තරුණ වියේදී (1955 දී පමණ)

2006 දී ගත් ඡායාරූපයක්, වමේ සිට පුංචිඅක්කා, සුදුඅක්කා, මම, ලීලාරත්න අයියා

අප පවුලේ දෙවැනි අභාවය

අද 2016 පෙබරවාරි 21 වැනි ඉරු දින සවස සුදු අයියාගේ අභාවය සිදුවිය.

අනූනමයෙන් බේරීම - 16 (හොරෙක් ගෙතුලට පැමිණීම)

2017 වසරේදී දිනක් සවස 5 ට පමණ මා, මාගේ කාමරයතුල මේසයට හිස තබා වාඩිවී අඩ නිනිදේ සිටි අතර සුරතල් සුනඛයා "ටයිනි" මා අසලම තද නින්දේ පසුවිය. හදිසියේම ඌ ඉතා තදින් බුරාගෙන චූටිදූවගේ කාමරය දෙසට ගිය බැවින්, මමද සැනෙකින් එදෙසට ගියෙමි. චූටිදූවගේ කාමරයේ දොර විවෘතව තිබූ අතර කාමරය තුල රුචිර (නංගිගෙ පුතා) සිටින බව මම දුටුවෙමි. (මෙවිට මා උපැස් නොපැලඳ සිටි බැවින් එලෙසින් පෙනුනි.) මා වහාම "රුචිර මොකද මෙහෙ" යයි කීවෙමි. එය තේරුම් ගත් ටයිනි වහාම ආපසු හැරී මගේ කාමරය තුලට ගිය අතර රුචිරද ඒ පසුපසින්ම සාලය දෙසට ගියේය. සුළු මොහොතකින් මා දුටුවේ, චූටිදූවගේ අල්මාරිය විවෘත බවත්, එහි ලාච්චුව ඇඳ මත තිබෙන බවත්ය. ඒ රුචිර නොව හොරෙක් බව තේරුම්ගත් මම වහාම ගෙයින් පිටතට පැමිණ අවට පරීක්ෂා කළවිට කිසිවෙක් පෙනෙනනට නොවීය. ගේ පිටුපස, පෙරදින මා විසින් කපනලද කුණුවලේ පස් ගොඩ මත අළුත් පා සටහනක් තිබෙනු දුටු මා වහා දුවගොස් පිටුපස තාප්පයෙන් එබී බැලුවත් කිසිවෙක් දක්නට නොලැබිනි.

මා උපැස් යුවල නොපැලඳ සිටීම වාසනාවක් වූ බව පහත දැක්වෙන කරුනු අනුව පැහැදිලිය.

1. මා රුචිර ලෙස වරදවා හඳුනාගැනීම නිසා ඔහු කලබල නොවී මාරුවිය.
2. එසේ නොවුනා නම් ඔහු මට අනතුරක් කරන්නට ඉඩ තිබුනි.
3. ටයිනි කලබල නොකර ආපසු හැරුනේ, ඒ මගේ හිතවතෙක් බව ඌ තේරුම්ගත් නිසාය.

අනූනමයෙන් බේරීම් - 17 (ස්ප්‍රයිට් හා තිනර්)

2018 වසරේදී දිනක් මා කොරතොට, ජාලියගේ නිවසට ගියේ, ඇන්ටෙනාවක් සෑදීම පිණිස ඔහුට සහායවීම සඳහාය. මා එම කාර්යයේ නිරතව සිටියදී ඔහු ටික වේලාවකට පිටතට ගිය අතරතුර මට පිපාසයක් ඇතිවිය. වටපිට බැලූවිට ස්ප්‍රයිට් බෝතලයක් මේසය මත තිබෙනු දැක, වහාම එය විවෘතකර, කටට හලාගැණීමට සූදානම් වූයෙමි. එය මුවගට ගැණීමත් සමගම යම් සැකයක් ඇතිවිය. එනම්, එතුල ඇති ස්ප්‍රයිට් එහි කට ළඟටම පිරී තිබූ බව දුටුවෙමි. සාමාන්‍යයෙන් සෑම බීම බෝතලයක්ම පුරවා ඇත්තේ කටට අඟල් දෙකක් පමණ පහළ මට්ටමකටය. මේ හේතුව නිසා වහාම එය නාසයට ළං කළෙමි. එවිට දැනුනේ ස්ප්‍රයිට් නොව තිනර් සුවඳය.

ජාලිය පැමිණි පසු ඒ බව දැන්වූ මම ඔහුට උපදේශයක් දුනිමි. බීම බෝතලයකට වෙනත් දියරයක් දමන සෑමවිටකම හොඳින් පෙනෙන අයුරු ලේබලයක් ඇලවිය යුතු බවය. මේ ආකාරයේ මරණීය අනතුරු සිදුවූ අවස්ථාද මගේ මතකයේ ඇත.

අනූනමයෙන් බේරීම් - 18

අද 2019 ජූනි මස අටවැනිදා දහවල් මුරුංග ගහේ කරල් කීපයක් තිබෙන බව දුටු මම කෙක්කත් රැගෙන මුරුංග ගහ ළඟට ගොස් කරල් තිබූ අත්තකට, කෙක්කෙහි බලට්ට පටලවා ඇද්දෙමි. සැනෙකින් පය ලිස්සා ගොස් මාව පිටුපසට ඇද වැටුනි. හිස බිම වැදුනත් තණකොළ බිස්ස නිසා අනතුරක් සිදු නොවිය. නමුත් හිස වැදුන තැන අඟලකින් පමණ වෙනස් වූයේ නම් බරපතල අනතුරක් සිදුවන්නට ඉඩ තිබුනි. එතැන ලොකු කළුගලක් තිබුනි.

අනූනමයෙන් බේරුනේ ඇයි???

මෙහි සඳහන් සියළුම සිද්ධීන් අතිශයෝක්තියෙන් තොරව, සත්‍යය එපරිද්දෙන්ම ඉදිරිපත් කර ඇත. අනූනමයෙන් බේරුන සිද්ධීන් 18ක් ඇති නමුත් සමහර ඒවා එතරම් බරපතල නොවේ නමුත් ඉන් හතක් (අනූනමයෙන් බේරීම්-1 , 3 , 4 , 5 , 9 ,10 සහ 14) ඉතා බරපතල ඒවා වන අතර විශ්වාස කිරීමට පවා අපහසුය. ඒ හැම අවස්ථාවකම යම් කිසි අදෘශ්‍යමාන බලවේගයක් මගින් මාව ආරක්ෂා කරන ලද බව මම තරයේම විශ්වාස කරමි. එය මාගේ සංසාරික පුන්‍ය කර්ම ශක්තියක් විය හැකිය.

අනූනමයෙන් නොබේරීම

මීට පෙර අවස්ථා රාශියකදීම කදී මා අනූනමයෙන් බේරුනි. ඉන් බොහොමයක්ම බරපතල අනතුරු සිදුවීමට ගිය අවස්ථාවන්ය. මෙම අවස්ථාවේ එසේ නොවිය.

2018 ඔක්තෝබර් 9 වැනිදා සවස 3.30 ට පමණ මම තේ එකක් බොමින් කුස්සිය පැත්තෙන් පිටතට ගොස් උක් පඳුර දෙසට ගොස් ගෙයි පිටත නාන කාමරය අසල ජේව්මන්ට් එකට ගොඩවීම සඳහා දකුණු පය ඒ මත තැබීමි. සැනෙකින් පය ලිස්සා ගොස් තේ කෝප්පයද වීසිවී බිම වැටී බිඳුනි. මා පය තැබූ ස්ථානයේ සෙමී. 1 ක් පමණ ඝණකම දියසෙවෙල තට්ටුවක් ඇති බව නිරීක්ෂණය කළෙමි. දනහිසට පහළ සීරීම් තුවාල දක්නට ලැබුනි. ඒ හැර වෙනත් අමාරුවක් නොතිබුනි. මා වහාම බිම පිරිසිදු කරන දිග මිට සහිත බුරුසුව ගෙන එම පෙදෙසෙහි ඇති සියළුම දිය සෙවෙල්, පිරිසිදු කළෙමි. පසුව අඟල් 6ක් පමණ දුරට සීරී තිබූ තුවාල සර්ජිකල් ස්ප්‍රීතු වලින් පිරිසිදු කර ප්ලාස්ටර් කැබලි වලින් ආවරනය කරගතිමි.

පසුව කුසුම්ටද ඒ බව පවසා, පැයක් පමණ ගතවනවිට දනහිස පෙදෙස වේදනාකාරී බවත්, ඉදිමී ඇති බවත්, නිරීක්ෂණය කළෙමි. සිද්ධාලේප සහ තැලුම් තෙල් වර්ග ආලේප කලත් සහනයක් නොලැබුනි.

පසුදින X-ray එකක්ද ගෙන, කිරිබත්ගොඩ කැඩුම්-බිඳුම් විශේෂඥ වෛද්‍ය අභයරත්න මහතාගෙන් කීප වරක්ම ප්‍රතිකාර ගතිමි. X-ray ඡායාරූපයට අනුව දනහිසේ සුළු පිපිරීමක් ඇති බව වෛද්‍ය තුමා පෙන්වාදෙන ලදී. මාසයක් පමණ එලෙස ප්‍රතිකාර කළ විට සම්පූර්ණයෙන්ම සුව අතට හැරුනි.

සන වන පියසක අතරමං වීම

2016 දෙසැම්බර් 12 වැනිදා සිදුවූ මෙම විශේෂ සිද්ධිය මෙහිලා සඳහන් කිරීම සුදුසු යයි සිතමි.

ගාල්ල ප්‍රදේශයේ හියාරේ වනපියස අක්කර 600 ක පමණවූ ස්වභාවික වනාන්තරයකි. එහි කෙළවරක පිහිටි වනජීවී සංගමයට අයත් නිල නිවස තුල තෙදිනක් ගත කළ මම, තවත් හත්දෙනෙක් (කුලසේකර-4S7KG, සිරිමාන්න-4S7DSB, මහින්ද අබේවර්ධන-4S7PA, සිරිමෙවන් අබේසිංහ-4S7SA, ජර්මන් ජාතික පීටර්-DC0KK/4S7KKG, කිංස්ලි විමලවංශ සහ මග පෙන්වන්නා) සමග 2016 දෙසැම්බර් 12 වැනිදා දහවල් 11 ට පමණ සන වනය තුලට පිවිසියෙමි. අප සියල්ලෝම හියාරේ වැව අසල ඇති අඩිපාර දිගේ කිලෝමීටරයක් පමණ ගමන්කරන අතරතුර එහිවූ කන්ද නැගීමට මා යෝජනා කළත් කිසිවෙකුගෙක් ඊට ධනාත්මක ප්‍රතිචාරයක් නොලැබින.

එබැවින් ටිකදුරක් ඉහළට නැගීමට මම අදහස් කළෙමි. සිරිමාන්නට ඒබව පවසා, ජලාශය පෙනි පෙනී තනිවම වනය තුලට පිවිසුන අතර හදිසියේම රුස්ස ගසක අමු අත්තක් මට අඩි කීපයක් ඉදිරියේ කඩා වැටුනෙන් මා තිගැස්සුනි. මා සිතුවේ වඳුරන් හෝ රිලවුන් ඇති බවයි. නමුත් උඩ බැලූ මට කිසිම සතෙක් සිටින බවක් දක්නට නොලැබුනි. සුළඟක්ද ඇත්තේම නැත. වටපිට බලනවිට දුරින් පෙනුන ජලාශයද පෙනෙන තෙක් මානයේ නොවීය. එහා මෙහා ඇවිද බැලුවත් ජලාශය පිළිබඳ කිසිම හෝඩුවාවක් ගත නොහැකි විය. එබැවින් මට තරමක චකිතයක් ඇතිවිය. මෙහි ගෝනුන් සහ වල්ඌරන් හැර වෙනත් වන සතුන් නැතිබව දැන සිටි බැවින් එතරම් බියක් ඇති නොවිය.

ඉරමුදුන් වී තිබුනෙන් යායුතු දිශාව ගැන පැහැදිලි අවබෝධයක් ගත නොහැකි විය. මැතකදී මට ලැබුනු GPS උපකරණයක් තිබුනත් මූලික පහසුකම් කිසිවක් එහි නොමැති බැවින් එය පරිහරනය කිරීමට උත්සාහ කිරීම කාලය නාස්ති කිරීමක් බව මට අවබෝධ විය. ජංගම දුරකථනය සහ vhf-2m transceiver උපකරණ ළඟ තිබුනත් ඒවා භාවිත නොකළේ අන් අය කලබල වී අනිසි බියක් ඇතිකර ගන්නා නිසාය.

කන්ද උඩටම යාම අපහසුබව අවබෝධ කරගත් මා ඒ අදහස අත්හැර හැකි ඉක්මනින් වනපියසෙන් පිටවන මගක් සොයාගතයුතු බව වටහාගතිමි. හදිසියේම කළු පැහැති ගුලියක් දක්නට ලැබුනි. ඒ සර්පයෙක් බව පෙනුනෙන් වහාම ආපසු හැරුනෙමි. ගස් අතර සාමාන්‍ය පරතරය අඩියකට දෙකකට වඩා නොවූ බැවින් ඉක්මනින් යා නොහැකිය. මෙසේ ටිකදුරක් යනවිට, වියලී ගිය දිය පාරක් දක්නට ලැබුනෙන් මා ඉමහත් සතුටට පත්විය.

එම මාර්ගය අනිවාර්යයෙන්ම ජලාශයකට හෝ පහත් සරුබිමකට යායුතුමය. එබැවින් මම එම වියලි දියපාර මග නොහැරෙන අයුරුම ඉදිරියට පා නැගුවෙමි. ටික දුරක් යනවිට එහි යාන්තමින් තෙත් ගතියක් පෙනුන අතර තවත් පහළට යනවිට යන්තමින් ජලය ගලා බසින බවත් ඉතා පිරිසිදු බවත් පෙනෙන්නට තිබුනි. දෝතින් ජලය ගෙන බීමෙන් පිපාසය සහ විඩාවද සන්සිඳුවා ගතිමි. වැඩිදුරක් යාමට පෙර එළිමහන් පෙදෙසක් නෙත ගැටුනෙන් විශාල සතුටක් ඇතිවිය.

කෙසේ වෙතත් මේවනවිට පැයකට වැඩි කාලයක් මහවනය තුල අතරමංව සිට ඇත. එළිමහන් බිමෙහි තරමක් ඈතින් වගා කටයුතු සඳහා එළිපෙහෙලි කර ඇති බවත් ඈත පැල්කොටයක් ඇති බවත් පෙනෙන්නට තිබුනෙන් මම ඒ දෙසටම ගියෙමි. ටික දුරක් යනවිට නිවාස කීපයක් ඈතින් දක්නට ලැබුන අතර වගා කටයුතුවල නිරත ගොවිමහත්මයෙක් හමුවිය. මම ඔහුට කථාකර,
“හියාරේ ටැන්කිය පැත්තට යන්න පුළුවන් කොහෙන්ද?” යයි විමසුවෙමි. (එම ප්‍රදේශයේ වැසියන් එම ජලාශය හඳුන්වන්නේ හියාරේ-ටැන්කිය යනුවෙන් බව නදීක විසින් පවසා තිබුනි) ඔහු පුදුමයෙන් මෙන් මා දෙස බලමින් “මහත්තය කොහෙ ඉඳලද ඔය එන්නෙ?”
“මම හියාරේ ටැන්කිය පැත්තෙ ඉඳල කැලේ මැද්දෙන් ආවෙ”
(විශ්මයාන්විතව) “තනියෙම?”
“නෑ තව කට්ටියක් එක්ක ආවෙ, කැලේ මැද්දෙදි මගඇරුන, ප්‍රධාන පාරකට යන විධිය මට කියන්න, ඒ ඇති”
ඉන් පසු ඔහුගේ මග පෙන්වීම අනුව ගුරු පාරකට පිවිසුනෙමි. එහිදී මම vhf උපකරණයෙන් නදීකට කථා කළවිට ඔහු වාහනයකින් ඒමට සූදානම් වුවත්, එය අනවශ්‍ය බව මම කීවෙමි. එම ගුරු පාර දිගේ කිලෝමීටරයක් පමණ ගිය පසු ප්‍රධාන පාරට පිවිසුන මා තවත් කි.මී. එකහමාරක් පමණ මග ගෙවා අපගේ නිවහනට ළඟාවනවිට සවස දෙකහමාර පමණ විය. (පැය තුනහමාරක් පමණ ගතකර ඇත)

ඉහත දැක්වෙන්නේ Google Earth මගින් දැකගතහැකි චන්ද්‍රිකා ඡායාරූපයක හියාරේ වන පියසෙන් අඩක පමණ ප්‍රදේශය දැක්වෙන ආකාරයයි. එහි Hiyare යනුවෙන් සඳහන්ව ඇත්තේ අපගේ නවාතැන වූ ගාල්ල වනජීවී සංගමයේ නිල නිවාසයයි. (6^0,3′,31″ N, 80^0,18′,55″ E) එම ඡායාරූපයේ A,B,C,D,E,F,G,H,I,J,K,L යනුවෙන් සඳහන් කර ඇති ස්ථාන පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වෙන අයුරු වේ.

A - වන පියසට ඇතුල් වූ ස්ථානය
B, C, D, E යනු අප කන්ඩායම සමග ගමන්කළ මාර්ගයයි. මා වෙන් වූයේ E හිදීය.
F- එළිමහන් ප්‍රදේශයට පිවිසුන ස්ථානය
G- ගොවි මහතා හමුවූ ස්ථානය
H, I, J, K මා ගමන් කළ ගුරු පාර
K- ප්‍රධාන පාරට පිවිසුන මං සන්ධිය
L- නවාතැනට පිවිසෙන ගුරු පාර ආරම්භවන මංසන්ධිය

කැතීටරයක භාවිතය

සාමාන්‍යයෙන් මා උදෙන්ම නිවසින් බැහැර ගොස් සන්ධ්‍යාවේ ආපසු ගෙදරට ආවත් ඒ අතරතුර මුත්‍රා කිරීමට අවශ්‍ය නොවේ. අවශ්‍ය වන්නේ ඉතා කලාතුරකිනි.

වසර 2016 අගභාගයේදී, මගේ රුධිරයේ ඇති සීනි මට්ටම (blood sugar level) තරමක් ඉහළ මට්ටමක (200 – 300 අතර) පැවතීම නිසාදෝ, බොහෝ දිනවල මා නිවසට පැමිණෙන තුරු මුත්‍රා කිරීමට අවශ්‍ය නොවන නමුත්, නිවසට පැමිණි වහාම මුත්‍රා කිරීමේ අවශ්‍යතාවය ඉතා ප්‍රබල වේ. දිනක් ඇඳුම් මාරුකරනතුරු ඉවසිය නොහැකි වීම නිසා, ඇඳුම් තෙත්විය. පසුවදා ගෙදර පැමිණි වහාම කෙලින්ම ගියේ නාන කාමරයටය. නමුත් එදිනද පෙරදිනසේම විය.

පසුවදාම කැතීටරයක් (14FR/CH.30ML - දිග අඟල් 15කි, විශ්කම්භය මිමී 4.7කි), ඉන්ජෙක්ෂන් සිරින්ජරයක් (මිලී10) සහ මුත්‍ර බෑගයක් (ලී2) මිළට ගතිමි. ඇතුල්කිරීම පිළිබඳව දැනුවත් වීම සඳහා යූ-ටියුබ් වීඩියෝවක් නැරඹුවෙමි. එදිනම එය ඇතුල්කරගෙන, මුත්‍ර බෑගය, ඉනවටා ගැටගැසූ ලනුවක එල්ලා ගතිමි. සති දෙකක් පමණ එය ඉවත් නොකරම භාවිත කළෙමි. ස්නානයකරනවිට පමණක් මුත්‍රබෑගය පමණක් ඉවත් කළෙමි.

අදවනතුරු කිසිවෙක් දැනගත්තේද නැත. (පළමුව ගත් 18FR/CH.30ML කැතීටරයේ විශ්කම්භය මිමී 6ක් වූ අතර එය ඇතුල් කිරීම වේදනාකාරී වූ බැවින් එය සවි කළේ නැත.)

වැරදීම් සහ අමතකවීම්

මගේ වයස අවුරුදු 50ක්, 60ක් වනතුරුම වැරදීමක් හෝ අමතක වීමක් සිදු වූයේ ඉතාමත්ම තලාතුරකිනි. නමුත් ටික කලක සිට (දැන් වයස අවු. 75 කි) අමතකවීම උග්‍ර ලෙස පවතින අතර වැරදීම්ද සුලභය.

මාගේ අවසානය පිළිබඳ අනාවැකිය

වර්ෂ 1999 දෙසැම්බර් 29 වැනිදා, දකුණු ඉන්දීය නාඩි ජ්‍යෝතිෂය අනුව මාගේ අවසානය පිළිබඳව අනාවැකියක් පළකරන ලදී. ඒ අනුව 2020 නොවැම්බර් 27 වැනිදින උදේ වරුවේ මාගේ අභාවය සිදුවන බව ප්‍රකාශ කරන ලදී. එදින මා අළුත් ලොවක් වෙත එළැඹෙන අටියෙන් ඉතා සතුටින් ගතකලෙමි. පෙර දින මැදියම්රය පසුවෙනවාත් සමගම මගේ මුහුණු පොතේ පහත සඳහන් පාඨය පළ කළෙමි.

මෙවන් පණිවිඩයක් ඔබ මීට පෙර දුටුවාද?

මේ දිනවල මම ඉතා සතුටින් ගතකරමි, ඒ අන් කිසිවක් නිසා නොව මෙලොව අතහැර අළුත් ලොවකට යාමේ අටියෙනි. දකුණු ඉන්දීය නාඩි ජ්‍යෝතිෂය හෙවත් නාඩිවාක්‍ය සත්‍ය නම්, මේ භවයේ මාගේ අවසාන දිනය අදයි, එනම් 2020 නොවැම්බර් 27 වන බව දැනගන්නට ලැබුනේ මීට අවුරුදු විස්සකට පෙරදීය. එය සත්‍ය වේදැයි හෙට බලමු. ආපසු හැරී බලනවිට දුගතියකට යාමට කිසිම සුදුසුකමක් මට ඇති බවක් නම් නොපෙනේ. නමුත් චුතිසිත කෙසේ වේදැයි කාට කිවහැකිද? සෑම ජීවියෙකුටම මරණය උරුම බව අප කවුරුත් සිහි තබාගත යුතුය. මේ දක්වා වසර 76 ක් ධර්මානුකූලව ජීවත් වූ මට තවදුරටත් දීර්ඝායුශ ලැබීමට කිසිදු අවශ්‍යතාවයක් හෝ ආශාවක් නැත.

මා නිසා කිසිම දිනක දෙමව්පියන්ගේ සිත් රිදී නැත. ඔවුන් වෙනුවෙන් මාගේ යුතුකම් සියල්ල ඉටු කරන්නට ලැබීම ගැන මම අතිෂයින් සතුටු වෙමි. සෑහෙන දුරට මාගේ පංචශීලය ආරක්ෂා වී ඇත.

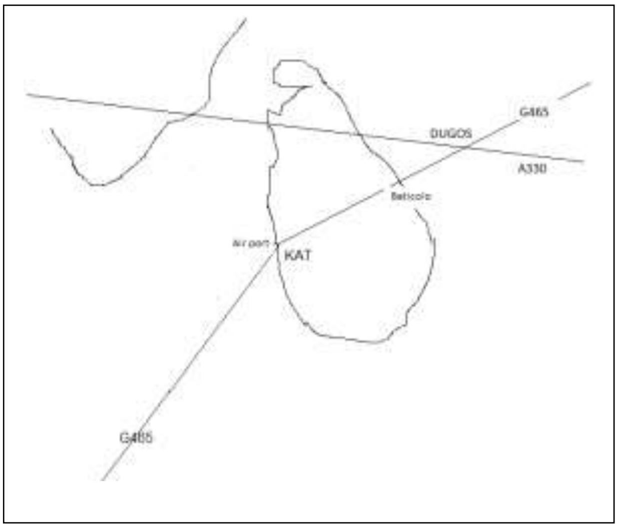
1. පළමු ශික්ෂාපදය කැඩී ඇත්තේ මා කුඩාකළ පමණි. පසුගිය විසි වසර තුල මදුරුවෙකුටවත් මගෙන් හින්සාවක් වී නැත.

2. කුඩා කළ අල්ලපු වත්තේ පොල්ගහකට නැග හොරෙන් කුරුම්බ ගෙඩියක් කඩා, අම්මගෙන් ගුටිකෑ පසු, එවැන්නක් සිදුවී නැත.
3. උපන්දා සිට මේ දක්වා තුන්වැනි ශික්ෂාපදය ආරක්ෂා වී ඇත.
4. විහිළුවට කී බොරුවක් හැර හතරවැනි ශික්ෂාපදය බොහෝ දුරට ආරක්ෂා වී ඇත.
5. පසුගිය තිස් වසරක් තුල පස්වැනි ශික්ෂාපදය කැඩී නැත.

පැය කීපයක් ගතවනවිට දුරකථන ඇමතුම් ගලාඑන්නට වූයෙන් එම පණුවුඩය ඉවත් කළෙමි. එය මකාදැමුවේ නැත. public යන්න private ලෙස වෙනස් කළෙමි.

මා කොකළ වරදක් නිසා සිදුවූ වැරදීම (near miss)

මා ගුවන් ගමන් පාලක තනතුරේ වැඩ කරනවිට ඇති වූ සිද්ධියක් මෙහිලා සඳහන් කිරීම උචිත යයි මට හැඟී යයි. අදට (අද 2022 දෙසැ.27) වසර 23කට පමණ පෙර, එනම් වර්ෂ 1999 දී පමණ දිනක් රාත්‍රි වැඩ මුරයේදී අළුයම දෙකට පමණ ඇතිවූ සිද්ධියකි.



මෙහි දැක්වෙන රූපසටහනින් පෙනෙන්නේ අදාල ගුවන් මාර්ග දෙකක් වන A330 සහ G465 වේ. ඒවා ඡේදනය වන ස්ථානය DUGOS නමින් හැඳින්වේ. එම මාර්ග දෙකෙහි ගුවන් යානා දෙකක් පියාසර කරමින් තිබුනි. A330 මාර්ගයේ බටහිර දෙසට ගමන් කළ යානය අඩි 35000 ක් ඉහළින් පියාසරමින් DUGOS වෙත ළඟා වෙමින් සිටි අතරතුර කටුනායකින් පිටත්ව බැංකොක් බලා පියාසර කරන යානය මඩකලපුව පෙදෙසට ළඟා වෙමින් සිටි අතර අඩි 37000 ක් දක්වා ඉහළ නැගීමට අවසර පැතීය. සෑම ගුවන් ගමන් මාර්ගයකම Reporting points නමින් හඳුන්වන ස්ථාන ගණනාවක් ඇති අතර ඒ සෑම ස්ථානයක් හරහාම පියාසර කරන එක් එක් යානාවේ අත්‍යවශ්‍ය තොරතුරු කීපයක් සඳහන්, විශේෂිත ආකාරයේ කඩදාසි පටියක්, ප්ලාස්ටික් වලින් සාදා ඇති strip holder එකක රඳවා අප ඉදිරියේ ඇති පුවරුවක රඳවා ඇත. A330 මාර්ගයේ පියාසර කරන යානයට අදාල විස්තර සහිත පටිය එතැනින් ගිලිහී බිම වැටී තිබුන අතර ඒ බව නුදුටු මගේ මතකයෙන්ද එය ගිලිහී තිබුනි. මා DUGOS නමැති ස්ථානය දෙස බලා, වෙනත් යානාවක් නැතැයි යන වැරදි අවබෝධය නිසාවෙන්, බැංකොක් බලා යන යානයට අඩි 37000 කට නැගීමට අවසර දුනිමි. සුළු මොහොතකට පසු, A330 මාර්ගයේ බටහිර දෙසට පියාසර කරන යානය DUGOS පසුකරමින් සිටින බව පවසමින් එයට අඩි 500ක් පහළින් තවත් යානාවක් ඇති බවට අනතුරු සංඥාවක් TCAS (Traffic Collision Avoiding System) පද්ධතිය මගින් පෙන්නුම්කරන බව පැවසීය. සැනෙකින් සැබෑ තත්වය අවබෝධකරගත් මගේ ඉහමොල රත්විය. ජීවිතයේ පළමු වරට මගේ හද ගැස්ම වැඩිවුවත් සිදුවෙන්නගිය භයානක් අනතුර වැලකී ගියෙන් මගේ මනස යථා තත්වයට පත්විය. යම් ලෙසකින් ගුවන් යානා දෙක ගැටුනේ නම් මොහොතකින් ජීවිත පන්සිය ගණනක් විනාශවන්නට ඉඩ තිබුනි. වසර විසිපහක පමණ වූ මාගේ රාජකාරි කාලය තුල සිදුවූ පළමු අත්වැරැද්ද මෙය විය.

නමුත් මාගේ බිය මුළුමනින්ම පහව ගියේ දින ගණනාවකට පසුවය. ඊට හේතුව ගුවන් යානා දෙකේම නියමුවන් මට විරුද්ධව පැමිණිලි නොකිරීමයි. එය බලධාරින්ට පැමිණිලි කළේනම් මට පමණක් නොව ඒ වනවිට තම නිවස තුල සුව නින්දේ පසුවූ ප්‍රධාන ගුවන් ගමන් පාලක, රංජිත් සිල්වා මහතාටද දඬුවම් විඳීමට සිදුවනු ඒකාන්තයි. ඔහු කළ වරද වනුයේ වයස අවුරුදු පනහ ඉක්මවූ නිලධාරියෙක් ක්‍රියාකාරී සේවයේ යෙදවීමයි. ඒ වනවිට මගේ වයස අවුරුදු 55ක් පමණ විය. ප්‍රධාන ගුවන් ගමන් පාලක රංජිත් සිල්වා මහතාගේ උපදෙස් මත ඒ මොහොතේම මා ක්‍රියාකාරී ගුවන් ගමන් පාලක තනතුරෙන් ඉවත්ව, සිවිල් ගුවන් සේවා ආයතනයේ උපදේශක තනතුරක් භාරගෙන වයස 60 දක්වා සේවය නර විශ්‍රාම ගතිමි.

තවත් වැදගත් කරුණක් සඳහන් කළයුතුවේ. ඒ පසුගිය වසර හතලිස්පහක් පමණම මා ගතකළේ බලවත් මානසික පීඩනයකට යටත්ව බවයි. ඒ අන්කිසිවක් නොව මගේ භාර්යාාවගේ මානසික රෝගයයි. (සපත් නිරෝෂය හෙවත් morebig jelasy) ඇයට එය කිසිදු පීඩාවක් නොවූ නමුත් මට විශාල පීඩාවක් විය. නමුත් මා කිසිවිටකත් ඒ ගැන සිත් තැවුල් ඇතිකරගත්තේ නැති බැවින් නිදහස් මනසකින් යුක්තව රාජකාරි කළහැකි විය. මෙවැනි තවත් වාර්තා මට අසන්නට ලැබී ඇත. මීට දශක ගණනකට පෙර යුරෝපයේ සිදුවූ ගුවන්යානා දෙකක ගැටුමකදී (mid air colision) එම ගුවන්ගමන් පාලකවරයා පවුලේ ප්‍රශ්ණයක් මත මානසික පීඩනයකින් පසුවූ බවට වාර්තාවක් වී ඇත.

මේ පිළිබඳව තවත් අපූරු තොරතුරක් ලැබුනේ මෙය සිදුවී වසර 23කට පමණ පසුව, එනම් 2023 ජනවාරි 3 වැනිදාය. ඒ, දැනට විදේශගතව සිටින, මා සමග එදා එම මොහොතේ එහි, සේවය කරනලද ගුවන්ගමන් පාලකවරයාගෙනි (කපිල වෛද්‍යසේකර). ඔහු කියාසිටියේ, එම සිද්ධිය වී පැය කීපයකට පසුව උදැසන, ප්‍රධාන ගුවන්ගමන් පාලක රංජිත් සිල්වා මහතා විසින් සිද්ධියට අදාල හඬපට නැවත ශ්‍රවනය කිරීමට උත්සාහ කර ඇතත් එය නිශ්ඵලවූ බවය. ඊට හේතුව එම පටිගත කිරීමේ යන්ත්‍රය, එම සිද්ධියට සුළු මොහොතකට පෙර සිට අක්‍රියව පැවතීමය. සාමාන්‍යයෙන් ගුවන් යානා සමග කරන සංවාද, විවිධ අංශ සමග කෙරෙන සංවාද (intercom system) ආදී සියල්ලම සෑම මොහොතකම ස්වයංක්‍රියවම පටිගත වන අතර, සෑම උදැසනකම එම පටි මාරුකර මාසයක පමණ කාලයක් සුරක්ෂිතව තබාගනු ලැබේ. එකල ඒවා එලෙස සිදුකළත් අද ඉතා දියුණු ක්‍රම අනුගමනය කරන බැවින් එවැනි දෝශ අවම වේ. එම පටිය (Audio magnetic tape) අඟලක් පමණ පළල එකකි. මට මතක හැටියට එහි channel දහඅටක් එකවර පටිගත වේ.

<u>අනූනමයයි දශම නමයයි නමයෙන් බේරීම</u>

<u>**අකුණකින් ගැලවීම**</u>අද 2023 මාර්තු 23 වැනිදා:- අද දහවල් 10.15ට පමණ ඉතා ප්‍රබල අකුණක් පිපිරුනි. තරමක වර්ශාවක් සමගම, ළඟ ළඟම අකුණු සැර දක්නට ලැබුන නිසා මම වැඩ කරමින් සිටි ලැප්ටොප් පරිඝනකය නිවා දමා විදුලි ජේනුවද ගලවා දමා, vhf උපකරණයේ ඇන්ටෙනාවද ගලවා දමා රූපවාහිණියේ සහ ශීතකරණයේද විදුලිය විසන්ධිකළ සැනෙකින්ම, ඉතා

ප්‍රබල ලෙස අකුණක් පිපිරුනි. එය ඉතාමත් ළඟින් සිදුවූ බැවින් මා වැඩකරමින් සිටි කාමරයට පැමිණ පරීක්ෂා කරනවිට කාමරයතුල දුමක් දක්නට ලැබුනි. එවිටම දක්නට ලැබුනේ මා වාඩිවී සිටි තැනම බිත්තියේ සෙ.මී.15x15 ප්‍රමාණයේ සෙ මී 5ක් පමණ ගැඹුරැති කැබැල්ලක් කැඩී විසිවී ඇති බවය.
ඉහත වම්පස ඡායාරූපයෙහි දැක්වෙන්නේ බිත්තියට හානි වූ ආකාරයයි. එහි ඇන්ටෙනා කේබලයද පැහැදිලිව පෙනෙන්නට ඇත. මා සාමාන්‍යයෙන් මේසය අසල වාඩිවන ආකාරය දකුණුපස ඡායාරූපයෙන් දැක්වේ. තවත් විදුලි උපකරණ ගණනාවකටම හානි සිදුවී තිබින. සතියකට පසු මා දුටුවේ, වත්තේ තිබෙන උසම පොල් ගසේ කරටිය කැඩී ඇති බවය. ඒ අනුව එම අකුණ පළමුව එම ගසට වැදුන බව අනුමාන කළහැකිය.

පාවහන් මාරුවීම

මා සිවිල්ගුවන්සේවා පුහුණු ආයතනයේ සේවය කරන අතරතුර දිනක් අපූරු සිද්ධියක් සිදුවිය. මා උදෑසන එහි සේවයට ගියවිට එක් නිලධාරිනියක් මා අමතා
"මිස්ටර් විජේරත්න අද උදේ ගෙදර ලයිට් තිබුනෙ නෑ නේද?" යයි විමසූවිට මා ප්‍රශ්ණයකින්ම පිළිතුරු දුනිමි.
"ඇයි එහෙම ඇහැව්වෙ?"
"ඔය සපත්තුදෙක දිහා බලන්න"
මා පැළඳ සිටියේ එකම වර්ගයේ කළු සපත්තුවක් සහ දුඹුරු සපත්තුවකි.

පියානන් පිළිබඳ මගේ මතකය

තාත්තාගේ සහ අම්මාගේ ප්‍රතිපත්ති

අම්මාගේ මිටිහාල් මුට්ටිය

අම්මා බත් ඉවීම සඳහා හාල් ගන්නා සෑමවිටකම ඉන් හාල් මිටක් මුට්ටියකට දමනු ලබයි. එය හඳුන්වන්නේ මිටිහාල් මුට්ටිය නමිනි. ඒවා කිසිවිටකත් අපගේ පරිහරනයට ගන්නේ නැත. ඉන් ලැබෙන ප්‍රයෝජන ගණනාවකි.

1. දුප්පත් කෙනෙක් හාල් ටිකක් ඉල්ලූවිට ඉන් කොටසක් දෙනුලැබේ.
2. වාර්ෂිකව ගමේ පැවැත්වෙන ගම්මඩුව (දෙවොල් මඩුව) සඳහා පාවිච්චියට ගනී
3. පන්සලේ දානයක් පැවැත්වෙනවිට ඒ සඳහා ප්‍රදානය කරයි.
4. අපගේ නිවසේ හාල් ඉවර වුවහොත් ප්‍රයෝජන ගැණීමද එක් පරමාර්ථයක් වුවද, එය අපට අදාල නොවේ, කිසිවිටකවත් අප නිවස හාල් වලින් හිස් නොවේ.

ගෙදරට පැමිණෙන ඕනෑම කෙනෙකුට සුළුවෙන් හෝ සංග්‍රහ කිරීම තාත්තාගේ ප්‍රතිපත්තියකි. ආහාර සූදානම්ව ඇති විටක කවුරු ආවත් කෑමට ආරාධනා කරයි. අම්මාද බොහෝවිට නියමිත ප්‍රමාණයට වඩා ස්වල්පයක් වැඩිපුර, ආහාර පිළියෙල කරනු ලබයි. රාත්‍රියේ බත් වැඩිපුර ඇත්නම් එයට ළූණු සහ තවත් දේ එක්කර තබා උදෑසණ දියබත් පිළියෙල කරයි. එය රසවත් පෝෂ්‍යජනක ආහාරයකි. වැඩිපුර බත් ඇත්නම් ඒවා අව්වේ වියලා නොයෙක් රසකැවිලි සාදයි. හාල් හෝ වී ස්වල්පයක් බිම වැටී ඇත්නම් එක ඇටයක්වත් ඉවත නොදමන අම්මා ඇඟිලි තුඩින් සියල්ල අහුලාගනී.

අම්මාගේ එළවලු පාත්තියේ, පිපිඤ්ඤා, වැටකොලු, මෑ, බණ්ඩක්ක, පතෝල, කරවිල, කැකිරි, ඉන්නල, ආලංග, නිවිති ආදිය සුලභ වන අතර මුකුණුවැන්න, කංකුං, වැනි පලා වර්ගද සුලභය. වෙලේ එක් ලියද්දක් මේ සඳහා වෙන්කර ඇත. තවත් ලියද්දකින් අඩක වෙන්කර ඇත්තේ කොහිල විලටය. බොහෝවිට වෙලේ නියරවල් වලින් ගොටුකොල කඩා ගනී. කිසිම දිනක කිසිම එළවලුවක් (උඩරට එළවළු හැර) මිළට ගත් බවක් නම් මට මතක නැත. ආලංග යනු ඉතා රසවත් ඖෂදීය ගුණ සහිත එළවලුවකි. බඩ වේලිල්ලට ඉතා හොඳ ඖෂදයකි. අද දකින්නටවත් නැත.

තාත්තා කිසිම දිනක අපි හත්දෙනාගෙන් කිසිම කෙනෙකුට මා දන්නා අයුරු කිසිම අයුරකින් දඬුවම් කර නැත. එම ප්‍රතිපත්තිය මමද පිළිපදිමි. මගේ දරු තිදෙනාගෙන් කිසිවෙකුටත් කිසිම දිනක මා දඬුවම්කර නැත.

මා උසස්පෙළ පන්තියේ ඉගෙන ගන්නා කාලයේ ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවේ ගුවන් නියමුවන් පුහුණු කිරීම සඳහා අයැදුම්පත් කැඳවා තිබුනි. ඒ සඳහා ඉල්ලුම්කිරීමට පෙර ඒ බැව් අම්මාට කීවිට, තාත්තාටද ඒ බව පවසනලෙස ඇය කීවාය. පසුව තාත්තාට කීවිට, "උඩ ගිහින් මැරෙන්නෙ නැතුව බිම හිටපන්" යයි කීවේය. ඒ මොහොතේම එම අදහස අත්හැරියෙමි.

තාත්තා විසින් කීපවරක්ම කී ප්‍රකාශයක් මගේ මතකයට නැගේ. "පයින් යන මිනිහ බයිසිකලේ යන මිනිහට ඊරිසියා කරනව, බයිසිකලෙන් යන මිනිහ කාරෙකෙන් යන මිනිහට ඊරිසිය කරනව, පාන් කන මිනිහ බත් කන මිනිහට ඊරිසිය කරනව. මේ රට හදන්න බැරි ඒ නිසයි. "

<u>තාත්තාගේ පාසැල් යාම</u>

තාත්තාගේ පාසැල් යාමද, රසබර කථා පුවතකි. තාත්තාගේ වයස අවුරුදු හතරක් - පහක් වූ කාලයේ දිනක් ඔහුගේ පියා මෙසේ අසන ලදී.
"උඹ දැන් කාලෙක ඉඳන් උදේට පේන්න නෑ කොහෙද යන්නෙ".
"මං ඉස්කෝලෙ යනව"
"ඈ බං එහෙම පුළුවනෑ ඉස්කෝලෙ යන්න. හෙට යං උඹව ඉස්කෝලෙට දාන්නම්. "
පසුවදා, කිලෝමීටර දෙකක් පමණ දුරින් පිහිටි, අඹතලේ පාසැලට (අද ටිකිරි කුමාර විද්‍යාලය) ගොස් ලොකුමහත්තයට බුලත් අතක් පිරිනමා,
"මේ ළමයව ඉස්කෝලෙට ඇතුල් කරන්නයි ආවෙ මහත්තය " යයි කී විට,
"අපොයි මහත්තය දෙපාරක් කොහොමද ඇතුල් කරන්නෙ. මෙයාව ඉස්කෝලෙට භාරගෙන දැන් මාසෙකටත් වැඩියිනෙ. අනිත් ළමයි එක්ක දවස් ගණනක්ම ඉස්කෝලෙට එනබව මං දැකල ටිකක් විපරම් කරල බැලුව කාගෙ කවුද කියල. "
"මං, නම මොකද්ද කියල ඇහැව්ව, දන්නෙ නෑ කිව්ව".
"ඔබතුමාගෙ නම විජේරතන මුදියන්සෙලාගේ ජොරනිස් පෙරේර කියල මං දන්නව. "
"ඉතින් මං, <u>විජේරත්න මුදියන්සෙලාගේ විලියම් පෙරේරා</u> කියල නමක් දාල පොතට ඇතුලත් කලා.
"ගල් ලෑල්ලක් ගල්කූරක් එහෙමත් දුන්න දැන් අකුරුත් ලියනව" පසු කලෙක මොනිටර් විභාගය සමත්ව ගුරු වෘත්තියට හිමිකම් ලැබුනි. ඔහු ගුරුවෘත්තියෙන් විශ්‍රාම ගත්තේද ඉහත කී පාඨශාලාවෙන්මය.
1949 දී මා පහළ බාලාංශයට ඇතුලත් වූයේද මෙම පාසැලටමය.

<u>අපේ වත්තේ වෘක්ෂ ලතා</u>

කීප වරක්ම අප නිවසට පැමිණෙන අමුත්තන් කියා සිටියේ පැමිණි වහාම සිසිලසක් දැනෙන බවය. ඊට හේතුව අපේ වත්තේ ඇති වෘක්ෂ ලතාවන්ය. මුළු ඉඩමම පර්චස් හැටකින් යුක්තය. උස පොල් ගස් තුනක්ද කුන්දිරා පොල්ගස් හතරක්ද, තැඹිලි ගහක්ද, අඹ ගස් දෙකක්ද, නෙල්ලි ගහක්ද, සපතිල්ල ගහක්ද, දෙල් ගහක්ද කොස් ගහක්ද, විලෝ ගහක්ද, ඇහැල ගහක්ද, බෝම්බු ගහක්ද, කිතුල් ගහක්ද, ලොකු ගස් ලෙස සැලකිය හැකිය. අඹ අපට ලැබෙන්නේ කලාතුරකිනි. වඳුරන් පැමිණිවිට බාගෙට කනලද අඹගෙඩි සීයකට වැඩිය බිම තිබෙනු දැකගත හැකිය. නෙල්ලි ගහ පලදරා වසර දෙකක් පමන ගතවනතුරු එක ගෙඩියක්වත් දැකගත නොහැකි විය. වඳුරන් ගනනාවක්ම එහි සිටිනු දුටු විටය, අප දැන ගත්තේ එය එලදරා ඇති බව. තරමක් කුඩා ගස් ලෙස බිලිං ගහක්ද, මුරුංගා ගස් දෙකක්, නස් නාරං ගස් හතරක්, මැංගුස් ගහක්ද, චීන ගහක්, කුරුඳු ගස් දෙකක්, අලිපේර ගහක්, ඇඹිල්ල ගස් දෙකක්ද, නමිනං ගහක්ද, දෙළුම් ගහක්ද, කෙසෙල් ගස් හතලිහක් පනහක් පමණද, කරපිංච ගහක්ද, බට පඳුරු දෙකක්ද ඇත. මාසයකට කෙසේල කැන් දෙකක් පමණ වඳුරන්ට වෙන්කෙරෙන අතර හොඳට වැඩුන කෙසෙල්කැන් දෙකතුනනට කම්බි දැල්කූඩ දමා වඳුරන්ගෙන් ආරක්ෂා කරනු ලැබේ. කුඩා පඳුරු ලෙස, තිබ්බටු ගස් පහලොවක් පමණද, ගස්නිවිතිද, වත්තපුරාම ඇති අතර නිතරම ආහාරයට ගනී. රම්පෙ පඳුරක්ද, වල්සූරියකාන්ත සහ මල් ගස් රාශියක්ද ඇත. කලකට ඉහත දෙහි ගහක්ද, වැල්දෙහි (ලෙමන්) පඳුරක්ද තිබූ නමුත් දැන් නැත. මෑතක සිට නාවා ගසක් හටගෙන ඇත. කොහොම ආවදැයි නොදනී. මේ ප්‍රදේශයේ මීට පෙර දැක නැත. වියලුනු ගෙඩිය දෙපලු වූවිට පොල්තෙල් පහන් සඳහා යොදාගනී. ඉදල්කූරු ගහක්ද මෑතක සිට දක්නට ඇත.

අප කුඩාකල ඒවා ඉදල් සෑදීම සඳහා භාවිත කරන ලදී. එහි පත්‍රය හපනවිට මිහිරි රසයක් දැනේ. ගොටුකොළ, නිවිති, බටු, මිරිස්, තක්කාලි ආදිය වගාකර ඇත.

අපේ වත්තේ වෙසෙන සතුන්

ස්වභාවික පරිසරයත් සමගම මෙහි ජීවත් වන සතුන් ගැන කොකියාම බැරිය. කුරුල්ලන් මෙහි දකින්න ලැබෙන්නේ ඉතා සුළු ප්‍රමාණයකි. ඒ අතර පොල්කිච්චා, බට්ටිච්චා සහ දෙමලිච්චාට විශේෂ තැනක් හිමි වේ. උන් රාශියක් නිතරම කෑගසනු අහන්න ලැබේ. උන්ට නෑමට සහ බීමට වතුර භාජනයක් සෑමදිනකම උදේට පුරවනු ලබන බැවින්, දවල්ට එය වටා එක්රොක්වී ස්නානය කරන කුරුල්ලන ගණන අති විශාලය. මයිනන් දෙදෙනෙක් සෑම දිනකම උදේ සිට හවස් වනතුරුම අහුලං කන බව සුලභ දසුනකි. සතුන්ට ආහාර තබන ස්ථානයක්ද සාදා ඇති අතර සෑම දිනකම උදේට ඉතිරිවන ආහාර ස්වල්පයක් එහි තැබූවිට ලේනුන් කීපදෙනෙක්ම නොවැරදීම එහි පැමිණ භුක්ති විඳියි. සමහර අවස්ථා වල කුරුල්ලන්ද එහි සිටනු දක්නට ලැබේ. සමහර අවස්ථා වල ගිරවුන්, කොහා, අළුකොබෙයියන් සහ කහකුරුල්ලන්ද දක්නට ලැබේ. අවුරුදු ගණනාවකට පසු, දිනක් සුදුරෙදි හොරෙක් දක්නට ලැබුනි. අප කුඩා කල සුදුරෙදිහොරා සහ සිවුරුහොරා නිතර දක්නට ලැබී ඇත. සතියකට වරක් පමණ වඳුරන් රංචුවක් පැමිණෙන අතර මුළුඳවසෙම අපේ වත්තේ ගතකර හැන්දෑවට ආපසු යයි. සාමාන්‍යයෙන් මාසයකට එක කෙසෙල්කැනක් හෝ දෙකක්, වඳුරන්ට වෙන් වේ. අප කුඩාකල වඳුරන් මෙහි දක්නට නොලැබුනත්, අවට රබර් වතු වල පමණක් දක්නට ලැබී ඇත. දැන් උන්ට ආහාර සොයාගැණීම අපහසු බැවින් නිතර නිතර පැමිණෙයි. අපේ නෙල්ලි ගහ පීදුනේ අවුරුදු ගනනකට පෙර වුවත් ගෙඩියක් කෑමට ලැබුනේ දින කීපයකට පෙරය. ඊට හේතුව ගෙඩි හැදෙන කාලයට වඳුරන් ගණනාවක්ම නෙල්ලි ගහට වී සියළු ගෙඩි කා දැමීමය. මීට අවුරුදු 20-30කට පෙර හාවුන් කීපදෙනෙක්ද, මීමින්නන් දෙදෙනෙක්ද සිටි නමුත් දැන් වත්තේ තුන් පැත්තක් තාප්ප වලින් ආවරනය වී ඇති නිසා උන්ට ඒම අපහසුය. නමුත් ඉත්තෑවන් කීපදෙනෙක් ඉඳහිට එන්නේ එක් පැත්තක ඇති කම්බි දැල කඩාගෙනය.

ණය දීමෙන් මිතුරාත් මුදලුත් නැති වේ

අද 2022 අප්‍රියෙල් 10 - මෙම සිද්ධිය මීට අවුරුද්දකට පමණ පෙර සිදුවීමකි. අවුරුදු ගණනක සිට එක් පුද්ගලයෙක් අපේ වත්තේ පොල් කැඩීමට පුරුදුව සිටියේය. මෙහි උස පොල් ගස් හයක් ඇත. ඒ සඳහා එක ගසකට රු200 බැගින් දැනට ගෙවනු ලැබේ.

මේ කියන පුද්ගලයා දිනක් උදේ 7ට පමණ පැමිණ තම මව අභාවයට පත්වූ බව පවසා රු 2000 ක් ඉල්ලූ බැවින් මම වහාම එම මුදල දුනිමි. පොල් කැඩීමට පැමිණි පසු එම මුදල් අඩු කරගතහැකි බව පැවසුවත් මම කිසිත් නොකීවේ, එය දන්දීමක් මිසක් ණයට දීමක් ලෙස මා සැලකුවේ නැති බැවිනි. ඊට සතියකට පමණ පසු එක් අතක් බැන්ඩේජ් පටිවලින් වෙලාගෙන පැමිණි ඔහු ගහකින් වැටුන බව පවසා, දින ගණනකින් තම රැකියාව කළනොහැකි වූ බව පවසමින් ගෙදරට අවශ්‍ය බඩු ගැණීම සඳහා රු 1500 ක් ඉල්ලූවිට මා රු.1000 ක් දුන්නේද එය දන් දීමක් ලෙස සලකමිනි. ඉන් පසුවද වරින් වර පැමිණිවිට මම යම් මුදලක් දුනිමි. පසුගිය හත් අට මාසයක පමණ කාලය තුල ඔහු දක්නට නොලැබිනි. මා ඒවා පරිත්‍යාග ලෙස සැලකුවත් ඔහුට කිසිවක් නොකී බැවින් ඔහු සිතා සිටියේ ඒවා ණය මුදල් ලෙසටය.

නොමිළයේම ශක්තිය (Free Energy)

මෙය මාගේ අත්දැකීමක්ම නොවුවත් මෙය කියවන කාගේත් එල ප්‍රයෝජනය පිණිස මෙය පලකිරීම සුදුසු යයි සිතමි. දිනක් (2022 දී) මපුත් ගෞරික ප්‍රශ්ණයක් අසන ලදී. එය අන්තර්ජාල වෙබ් අඩවියක දුටු දෙයක් පිළිබඳව විමසීමකි. එනම් විදුලි මෝටරයක් ජවරෝදයකට (fly wheel) සහ විදුලි ජනකයකට සම්බන්ධකර, මෝටරයට විදුලිය සපයා සුළු වෙලාවකින්, මෝටරයට සැපයූ විදුලිය විසන්ධිකර එසැනින්ම විදුලි ජනකයෙන් ලැබෙන විදුලියට එය සම්බන්ධ කළවිට අඛන්ඩව විදුලිය නිපදවෙන බවයි.

මම එසැනින්ම ඔහුට පැවසූයේ මෙය පට්ටපල් බොරුවක් බවත්, මෙවැනි වෙබ් අඩවි සිය දහස් ගණනක් අන්තර්ජාලයේ පවතින බවත්ය. Free Energy යනුවෙන් සඳහන්කර සෙවූවිට ඔබටත් ඒවා සිය දහස් ගණනක් පහසුවෙන් දැකගත හැකිය.

මෙයට පදනම්වන එක්තරා නියමයක් භෞතික විද්‍යාවේ දක්නට ලැබේ. එය ශක්ති සංස්තිථි නියමය (energy conservation law) නමින් හැඳින්වේ. මෙහි සාමාන්‍ය අදහස නම් ශක්තිය නිපදවීමටවත් විනාශ කිරීමටවත් නොහැකිය. කළහැක්කේ එක් වර්ගයක ශක්තියක් වෙනත් වර්ගයකට පරිවර්තනට කිරීම පමණි. (උදාහරණ ලෙස, විදුලි උදුනක, විද්‍යුත් ශක්තිය තාප ශක්තිය බවට පරිවර්තනය වේ. සූර්යා කෝශයක සූර්යාලෝක ශක්තිය විද්‍යුත් ශක්තිය බවට පත්වේ. මයික්‍රෆෝනයක ධ්වනි ශක්තිය විද්‍යුත් ශක්තියට පරිවර්තනය වේ.) න්‍යෂ්ටික ශක්තිය සඳහා මෙම නියමය වලංගු නැත්දැයි කෙනෙකුට ප්‍රශ්ණ කළහැකිය. එහිදී, ශ්‍රේෂ්ඨ විද්‍යාඥ ඇල්බට් අයින්ස්ටයින් විසින් හෙලිකළ පරිදි $E=mc^2$ සමීකරණයෙන් දැක්වෙන අයුරු ස්කන්ධයක් ශක්තිය බවට පරිවර්තනය වන බැවින් ස්කන්ධයද ශක්ති විශේෂයක් ලෙස සැලකිය හැකිය.

මෙයට සමගාමීව මාගේ කුඩාකල අත්දැකීමක් "මට මතකයි මට මතකයි පුංචි කාලෙ මං" නමැති කෘතියෙහි (50 වැනි පිටුව) සඳහන්කර ඇත. එනම් මා පාසැලේ හත්වැනි හෝ අටවැනි පන්තියේ සිටි අවදියේ (1957-58) අසල්වැසියෙකුගෙන් රුපියල් දහයකට මිළට ගත් ඩයිනමෝටරයක් සහ වෝල්ට් 6 මෝටර්සයිකල් බැටරියක් මා ළඟ තිබුනි. ඩයිනමෝටරය යනු ඩයිනමෝවක් සහ මෝටරයක් එකටම සාදා ඇති උපකරණයකි. එහි එක් පැත්තකට වෝ.6 ක සරල විදුලිය (d.c.) සැපයූවිට, එහි ආමේචරය භ්‍රමනයවී, අනෙක් පැත්තෙන් වෝ 100ක් 200ක් පමණ සරල විදුලියක් ලැබේ. එය භාවිත කරන්නේ එකල මෝටර්රථ වල භාවිත කරන ලද වැල්ව්-ගුවන් විදුලි යන්ත්‍ර වලට අවශ්‍ය අධි වෝල්ටීය සැපයුම ලබාගැණීම සඳහාය.

මෙය භාවිතයෙන් එක්තරා පරීක්ෂණයක් සිදුකිරීමේ අදහසක් මට පහළ විය. එම උපකරණයට විශේෂ ආකාරයකට සුවිචයක් සම්බන්ධකළ පසු එය ක්‍රියාත්මක වන අතරතුර බැටරිය විසන්ධි කළ සැනෙකින්, අධි වොල්ටීය අග්‍ර දෙක මෝටරය පැත්තට සම්බන්ධ කළෙමි. මා බලාපොරොත්තු වූයේ ඩයිනමෝවෙන් නිපදවෙන විදුලිය මගින් මෝටරය ක්‍රියාත්මකවී අඛන්ඩව භ්‍රමණය වියයුතු බවයි. නමුත් තත්පර ගණනකදී එය නතරවිය. කීපවරක්ම එය සිදුකළත් මුළුමනින්ම අසාර්ථක විය. ඊට හේතුව එදා දැන නොසිටියත් වසර කීපයකට පසු ශක්ති සංස්තිථි නියමය ඉගෙනගත් වහාම මාගේ ගැටළුව නිරාකරනය විය.

<u>මගේ හැකියාවන්</u>

සාමාන්‍ය පුද්ගලයින්ට නැති විශේෂ හැකියාවන් රාශියක් මට පිහිටා ඇති බැවින් ඒවා මෙහිලා සඳහන් කිරීම සුදුසු යයි මම සිතමි. මෙහි සඳහන් සමහරක් මීට පෙරද සඳහන්කර ඇත. මේවා පෙර භවයේ සිට එන පුරුදු යයි මට සිතේ.

<u>සපත්තු, සෙරෙප්පු කුඩ ආදිය අළුත්වැඩියාව</u>

තාත්තා විසින් මෙවැනි වැඩ කරන ආකාරය නිරීක්ෂණය කරමින් මමද ඒවා හුරු පුරුදු වූයෙමි. හන නූලක ඉටි තවරා ගෙතුම් කටුවක් වැනි කටුවකින් සපත්තු මහන අයුරු බලාසිටි මමද එය අනුකරනය කළෙමි. පසු කලෙක මා විසින්ම එවැනි කටුවක් සාදාගතිමි.

<u>ඔරු පැදීම</u>

1960 ට පෙර සෑම වසරකම කැළණි ගඟ පිටාර ගැලීම හේතුකොටගෙන අපේ වත්ත පහළ වෙල්යායම ගංවතුරෙන් යටවේ. සමහර අවුරුදුවල දෙවරක් ගංවතුර ගලා ඇත. එකල අපට කුඩා ඔරුවක් තිබුනි කොල්ලෑවක් සහිත එහි යාහැක්කේ තිදෙනෙකුට පමණි. එමගින් මට ඉතා හොඳින් ඔරුපැදීම පුරුදු වූයෙමි. සැඩපහරේ පවා නිරුපද්‍රිතව ඔරුපැද ඇත. පසු කලෙක වත්ත පහළ වෙල අයිනේ තිබූ විශාල හල් ගස කපා ලොකු ඔරුවක් කොටන ලද්දෙන්, ඔරු දෙකම එකට ඇඳා සාදනලද අඟුල මගින් වරකට දසදෙනෙකුට පමණ යාහැකි විය. බොහෝවිට එය හසුරුවන ලද්දේද මා විසිනි.

<u>පුටු විවීම</u>

1958/59 කාලයේ අපේ වත්තේ තිබූ නැදුන් ගස් දහයක්, හල්මිල්ල ගස් දෙකක් සහ කොස් ගහක් කප්පවා ගෙදරට අවශ්‍ය ගෘහ භාණ්ඩ රාශියක් සාදවන ලදී. ඒවා නිරීක්ෂණය කරමින් වඩුවැඩද පුරුදු වූ අතර, එම භාණ්ඩ අතර පුටු විසිපහක් පමණ විය. හාන්සිපුටුවක් සහ ඇඳිපුටු දහයක් පමණ තිබූ අතර ඒ සියල්ල වියන ලද්දේ තාත්ත, අයියා සහ මා විසිනි. තාත්තා වියන ආකාරය නිරීක්ෂණය කළ මා විසින් පුටු රාශියක් වියන ලදී.

වඩු වැඩ සහ යකඩ වැඩ

පාසැලේ 6, 7, 8 පන්ති වලදී එක වසරක වඩු වැඩද එක් වසරක යකඩ වැඩද ඉගෙනගත් අතර සෑමවිටකම ගුරුවරුන්ගේ ප්‍රශංසාවට ලක්විය.

බයිසිකල් අළුත්වැඩියාව

මගේ වයස අවුරුදු දොලහක් පමණ වූවිට අසල්වැසියෙකුගෙන් කබල් බයිසිකලයක් රුපියල් දහයකට මිළට ගතිමි. එහි තිබුනේ ෆ්‍රේම් එක, හැන්ඩ්ල් එක සහ ටයර් රහිත රෝද දෙක පමණි අනෙක් සියළුම කොටස් සඳහා අළුත් ඒවා මිළට ගැණීමට රුපියල් හතලිහක් පමණ වැය විය. සියළුම අළුත්වැඩියාවන් කළේ මා තනිවමය. මීට පෙර එවැනි කටයුතු මා දැක නොතිබුනි.

ඔරලෝසු අළුත් වැඩියාව

ගෙදර කිසිවෙක් නැති දිනක මේසයමත තබන "බිග්බෙන්" වර්ගයේ ඔරලෝසුව විවෘතකර එහි ක්‍රියාකාරිත්වය හොඳින් අවබෝධ කරගතිමි. ඉන්පසු බොහෝ හිතවතුන්ගේ ඔරලෝසු, බිත්ති ඔරලෝසු ආදිය අළුත් වැඩියා කරන ලදී. මට තාත්තා විසින් තෑගි කරනලද අත් ඔරලෝසුව ගලවා බලනවිට එහි බැලන්ස් ස්ටාෆ් එක කැඩුනි. දෙමටගොඩ ඔරලෝසු අළුත්වැඩියා කරන තැනකට ගොස් එය අළුත්වැඩියා කරන ආකාරය මම හොඳින් නිරීක්ෂණය කරමින් තවත් දේවල් ඔහුගෙන් විමසා ඉගෙනගතිමි.

ඉන්පසු ඒ සඳහා අවශ්‍ය ආම්පන්න හැම එකක්ම මිළට ගෙන අත් ඔරලෝසු අළුත්වැඩියාවද ආරම්භ කර බොහෝ හිතවතුන්ගේ වැඩ නොමිළයේම කරදුනිමි. මා විසින් අයකළේ අමතර කොටස් සඳහා වැයවූ මුදළ පමණි.

මෝටර් කාර්මික වැඩ

ලීලාරත්න අයියාගේ මෝටර් රථයේ (මොරිස් මයිනර්) ස්ටාටර් මෝටරයේ ගැටළුවක් මතුවී ගරාජ දෙකතුනකටම ගියත් ඒ කිසිවෙකුටවත් එය යථා තත්වයට පත්කළ නොහැකිවිය. කලාතුරකින් පැනනගින මෙම දෝශය නම් එන්ජිම පනගන්වන්න උත්සාහ කරනවිට මෝටරය හිර වීමයි. එවිට ගියරයකට දමා අඩි කීපයක් ඉදිරියට හා පසුපසට තල්ලුකළ යුතුය. තර්තානුකූලව කල්පනා කරනවිට මට පැහැදිලි වූයේ මෝටරයේ ඇක්සලය ඇදවී ඇති බවය. ඉන්පසු මා කළේ, ඇක්සලය පිටතට හැරෙන ආකාරයටට, එය සවිවන ඇන දෙකෙන් එකකට වොෂරයක් දැමීමයි. ඉන්පසු දෝශය මුළුමනින්ම පහවිය.

වර්ෂ 1965 දී දිනක් ලීලාරත්න අයියාගේ මෝටර්රථයේ යම් අළුත්වැඩියාවක් සඳහා මහරගම රෝහණ ගරාජයට ගියවිට මට කදිම අදහසක් පහලවිය. ඒ වනවිට මා උසස්පෙල විභාගයට පෙනීසිට ප්‍රථිඵල බලාපෙරොත්තුවෙන් සිටි අතර, ඒ සඳහා මාස තුනක් පමණ ගතවන බැවින් එම කාලය අපතේ නොයවා එම ගරාජයේ වැඩකළහොත් එය මහත් ඵලදායී වන බව මට සිතුනි. ඒ සඳහා එම බාස්උන්නැහැගේ අනුමැතිය ලැබුන බැවින් පසුදාම වැඩ අරම්භ කළෙමි. කිසිම වැටුපක් නොගතිමි.

එහිදී විවිධ වර්ගවල මෝටර් රථ විශාල සංඛ්‍යාවක විවිධ වර්ගයේ කාර්මික සහ විදුලි කාර්මික වැඩ කරදී ඇත. මා මෙතෙක් (2023 තෙක්) මෝටර් රථ පහක් භාවිත කර ඇත. ඒවායේ සියළුම අළුත්වැඩියාවන් කර ඇත්තේ මා විසින්මය.

විදුලි කාර්මික වැඩ

මගේ වයස අවුරුදු හතක් පමණවූ කාලයේ තාත්තා විසින් කුඩා විදුලි පන්දමක් ගෙනත් දෙන ලදී. එය ගලවා එහිවූ බැටරි දෙක සහ බල්බය විවිධ ආකාරයන් අනුව සම්බන්ධ කරමින් විශාල දැනුමක් ලබා ගතිමි. පාසැලේ හය, හත, අට පන්ති වලදී වෝල්ටීයතාව, ධාරාව, සමාන්තරගත සහ ශ්‍රේණිගත සම්බන්ධතා පිළිබඳව ඉගෙනගන්නාවිට මා කල්පනා කළේ ඒවා මට අළුත් අදහස් නොවන බවය. මා උසස්පෙළ හදාරනවිට පවා ඕනෑම විදුලි උපකරණයක් අළුත්වැඩියා කිරීමේ හැකියාව තිබුනි.

නිවාස වයරින් (House wiring)

වරක් නිවාඩු කාලයක සිද්දමුල්ලෙ ලොකුමාමලගෙ ගෙදර (සුදුඅක්කා සහ ලීලාරත්න අයියගෙ නිවස) සති කීපයක් ගතකරමින් සිටියදී එම නිවසට ප්‍රධාන විදුලිය ලබාගැනීම සඳහා වයරින් කරනලදී. මමද ඒ සඳහා උදව් කරන අතරතුර එම ක්‍රියා පිළිවෙත් හොඳින් නිරීක්ෂණය කළෙමි. වසර ගණනාවකට පසු, හිඹුටානට විදුලිය ලැබුන පසු, අප පදිංචිව සිටි පුංචි අක්කලගෙ නිවස මම තනියම වයරින් කළෙමි. ඉන්පසු අද දක්වා නිවාස විසිපහකටත් වැඩි ප්‍රමාණයක් වයරින් කර ඇත. එපමණක් නොව බරපතල දෝශ සහිත වයරින් පද්ධති ගණනාවක්ම නිවැරදි කර ඇත.

රේඩියෝ අළුත් වැඩියාව

රේඩියෝ පිළිබඳ තරමක දැනුමක් ලබා ඇති කාලයේ බත්තරමුල්ලේ තිබූ කැපිටල් රේඩියෝ ටියුටරියට බැඳුන මම විශාල දැනුමක් අත්කරගතිමි. ඒ සඳහා මාසික ගාස්තුව රුපියල් දහයක් විය.

මගේම පන්තියේ හිතමිතුරෙක් වූ චන්ද්‍රසේනගේ යහළුවෙකුගේ, ප්‍රධාන විදුලියෙන් ක්‍රියාකරන රේඩියෝවක් පළමුවරට අළුත්වැඩියා කරනවිට අපේ ගමට විදුලියද නොතිබුනි. එහි තිබූ ප්‍රධාන පරිනාමකය (main power transformer) පිලිස්සී අඟුරුවී තිබුනි. එම දඟර වල තිබූ කම්බි පොටවල් ගණන අනුමාන වශයෙන් ගණනයකර අළුතෙන් ඔතා (re-wind) සවිකලවිට හොඳින් ක්‍රියාත්මක විය. නමුත් මිනිත්තු පහලොවකින් පමණ පෙර සේම පිලිස්සුනි. නැවත ඔතා සවිකළවිටද එලෙසම විය. තුන්වැනි වර නැවත ඔතා රේඩියෝවට සවි නොකර විදුලිය සැපයූවිටද මින්ත්තු කීපයකින් පෙරසේම රත්විය. ඉන්පසු ගෙදර ගෙනැවිත් ඊට හේතුව තර්කානුකූලව නිවී සැනසිල්ලේ කල්පනා කරනවිට ඊට හේතුව මට පැහැදිලිව අවබෝධ විය. එනම් ප්‍රාථමික සහ ද්වීතියක දඟර අතර යොදා තිබූ තඹ තහඩුවයි. එම තහඩුව දැමීමේ ප්‍රයෝජනය වනුයේ ප්‍රධාන විදුලි පද්ධතියෙන් පැමිනෙන බාධා (interference) භූගත කරමින් නතර කිරීමය. එම තඹ තහඩුවේ දෙකෙළවර, එකිනෙක ස්පර්ෂ නොවන අයුරු තිබූ ප්ලාස්ටික් පරිවාරකය මුලදී අඟුරු වී තිබුනි. ඒ අනුව එම දෙකෙළවර ස්පර්ෂ නොවන අයුරු පරිවාරකයක් යොදා හතරවැනි වරට එතූ විට මුළුමනින්ම සාර්ථක විය. එක් වරකට පමණක් වැයකළ මුදල පමණක් අයකළ අතර ඉන් ලැබූ සතුට සහ ඉගෙනගත් පාඩම අසීමිතය.

ඉලෙක්ට්‍රොනික වැඩ

ඉලෙක්ට්‍රොනික වැඩ මා ප්‍රථම වරට ඉගෙන ගත්තේ පාසැල් කාලය අතරතුරය. මා ප්‍රථම වරට පරිගනකයක් මිළට ගත්තේ 1980 දී පමණ SINCLAIR වර්ගයේ ZX-Spectrum+48k පරිගනකයයි. ඒ වනවිට ලංකාවේ පෞද්ගලික පරිසනක (personal computers) නොතිබුනි.

වතුර පොම්ප අළුත්වැඩියාව

මේ පිළිබඳව මුල්ම දැනුවත්වීම පිළිබඳ පැහැදිලි මතකයක් නැති නමුත් ඕනෑම ආකාරයක වතුර පොම්පයක අළුත්වැඩියාවක් කළහැකිය. නයිජීරියාවේදී විශාල වතුර පොම්පයක් අළුත්වැඩියා කළ අතර ඒ වනවිට එතරම් විශාල එකක් මා දැක නොතිබුනි. එහි වතුර ඇතුල්වන සහ පිටවන බට අඟල් 4 ක විශ්කම්භයෙන් යුතු ඒවාය. ඉම්පෙලර් තැටිය අඩි තුනක පමණ විශ්කම්භයකින් යුක්ත විය.

විදුලිජනක අළුත්වැඩියාව

ඕනෑම ආකාරයක් විදුලිජනකයක ඕනෑම අළුත්වැඩියාවක් මට කළහැකිය. නයිජීරියාවේදී කිලෝවොට් 250 ක පමණ ධාරිතාවයක් සහිත විශාල ඒවා අළුත්වැඩියා කර ඇත.

යතුරු තහඩු ඉබ්බන් ආදියේ අළුත්වැඩියා සහ යතුරු නැතිව ඒවා විවෘත කිරීම

මා කුඩා කල සිටම යතුරුතහඩු ඉබ්බන් (padlock) ආදිය ගලවා ඒවායේ ක්‍රියාකාරිත්වය හොඳින් අවබෝධ කරගෙන ඇති අතරම යතුර නැතිව විවෘත කිරීමද බොහෝ අවස්ථාවල මට කළ හැකි වී ඇත.

මෝටර් රථ දොරවල් විවෘත කිරීම

විවිධ වර්ග වලට අයත් මෝටර් රථවල දොරගුලු ගලවා අළුත්වැඩියා කර ඇති බැවින් ඒවා පිළිබඳ මනා අවබෝධයක් මා ලබාගෙන ඇත. යතුර ඇතුලේ තිබියදී අගුලුවැටී ඇති වාහනවල

දොරවල් විවෘත කළ අවස්ථා විසිපහකට වැඩිය මගේ මතකයට එයි. ඒ සඳහා අවශ්‍ය වනුයේ ශක්තිමත් වානේ කම්බියක් පමණි.

සූප ශාස්ත්‍රය

මට රසට උයන්නටද හැකියාවක් ඇත. මා කුඩා කළ (අපොස පන්තියේ පමණ) ගෙදර සියල්ලෝම බැහැරට ගිය දිනක අම්මා විසින් ආහාර පිළියෙලකර තිබුනත්, මා තනියම පරිප්පු හොද්දක් සාදා ගතිමි. ස්වල්පයක් ඉතිරි කළේ අම්මාට දීමටය. එය රස බැලූ අම්මා ඉතා රසවත් බව පැවසුවාය. මගේ පුංචි කාලය අලලා ලියනලද “මට මතකයි මට මතකයි පුංචි කාලෙ මං” යන කෘතියෙහිද මේ බව සඳහන්කර ඇත.

ප්‍රථම උපන්දින සාදය

වර්ෂ 2000 දී පමණ අගෝස්තු 25 වැනි දින සවස ගේට්ටුවේ බෙල් එක නාද වූ බැවින් මා එහි ගියවිට මෝටර් රථ දෙකක් විය හඳුනා ගන්න බැරි වුවත් ඇතුලට පැමිණි පසුව මා හඳුනා ගත්තේ පාසැලේ මගේ පන්තියේ සිටි මිතුරන් පිරිසක් බවය. ඔවුන් පැමිණ සිටියේ උපන්දින කේක එකක් සහ ආහාර පාන රාශියක් අතැතිවය.

මෙය මගේ ප්‍රථම උපන්දින සාදය කීවොත් නිවැරදිය. (56 වනි උපන්දිනය) පාසැල් සමයෙහි අප පන්තියේ සෑම සිසුවෙක් වෙනුවෙන්ම කෙටි උපන්දින සුභපැතුම් සහිත කෙටි සාද සුලභ විය. නමුත් මා වෙනුවෙන් කිසිම දිනක එවැන්නක් සිදු නොවිය. ඊට හේතුව, අගෝස්තු 25 යනු සෑමවිටකම නිවාඩු කාලය තුල වීමයි.

<u>අපතේ යන ජලය සඳහා කැපූ වල</u>

කුස්සියේ kitchen zink එකෙහි බැසයන වතුර එකතුවීම සඳහා මීට අවුරුදු විසිපහකට පමණ පෙර කැපූ වල පිරී උතුරායන බැවින් අළුත් වලක් කැපීමට තීරණය කළෙමි. 78 වැනි විය පසුකරමින් සිටින මට දැන් පෙරමෙන් වෙහෙසවිය නොහැකි බැවින් අඩි 8x4x5 ½ ප්‍රමාණයේ වලක් කැපීම කුලී

කරුවෙකු ලවා කරගතිමි. ඉන්පසු එහි බිත්ති බැඳීම සහ කොන්ක්‍රීට් පියන් 6ක් සෑදීම මා විසින් කළෙමි. එම පියනක් කිලෝග්‍රෑම් 60 ක් පමණ බරවූ අතර ඒවායින් එම වල වැසීමද මා තනියම කළෙමි. ඒවා කිසිවක් ඔසවන්නේ නැතිව එම කාරිය ඉටු කළෙමි. කොන්ක්‍රීට් මිශ්‍ර කිරීම සඳහා කම්කරුවෙක් සහාය කරගතිමි.

WhatsApp Video
2023-10-23 at 10.24.

<u>වැසිකිලියේ දොර</u>

අප නිවසතුල වූ වැසිකිලියේ දොර මා විසින් සාදන ලද්දේ 1973 පමණ කාලයේය. එකල ඉවතලන රටඅඹ ලෑලි වලින් සෑදූ දොර වෙනුවට, ගිනිසපු ලෑලි වලින් අනර්ග තත්වයේ දොරක් සෑදුවේ වසර 50 කට පසුවය. එයද මා විසින්ම නිමා කර සවිකළෙමි.

<u>අත්හැරීමේ ප්‍රතිපත්තිය</u>

මා කුඩාකල සිට එක්රැස් කරනලද සමහර දේවල් තවමත් මා ළඟ ඇත. හැත්තෑනමවන විය පසුකරමින් සිටින මාහට ජීවත්වීමට ඇතිතේ තව සුළු කාලයක් බැවින් හැකි සෑමවිටකම එවැනි දේවල්, ප්‍රයෝජනයක් ගන්නා අයට ප්‍රදානය කරමින් සිටිමි. මේවනවිටත් එවැනි බොහෝ දේවල් පරිත්‍යාග කර ඇත. මෙයට ප්‍රතිවිරුද්ධ චරිත කීපයක් මගේ මතකයට එයි.

අල්ලාගැණීමේ ප්‍රතිපත්තිය

මාගේ එක්තරා වයෝවෘද ඥාතිවරියක් කිසිම ප්‍රයෝජනයක් ගතනොහැකි සෑමදෙයක්ම එක් රැස් කරයි. නිවසතුල සෑම තැනකම අස්පස් කිරීමට නොහැකි අයුරු භාණ්ඩ පිරී පවතී.

තවත් එවැනිම ඥාතිවරියක් තම ගෙවත්තේ තැන තැන දරකැලි, පොල්ලෙලි ආදිය ගොඩගසා ඇති නමුත් ඉන් පළක් ගන්නේ නැති තරම්.

තවත් තරුණ ඥාතිවරයෙක් බොහෝ කලක සිටම නොයෙක් ඉලෙක්ට්‍රොනික භාණ්ඩ විදුලි උපකරණ සහ වෙනත් ආම්පන්න එක් රැස් කරන අතර නිවසේ කාමර දෙකක්ම ඒවායින් පිරී ඇත. ඉන් එක් කාමරයක දොර ඇරියවිට ඇතුලට යාමටවත් ඉඩක් නැත. බිම සිට සිවිලිම දක්වාම පිරී පවතී.

තවත් එක්තරා හිතවතෙකුගේ නිවසට ගියවිට මා දැක්කේ ඔහුගේ කාමරයතුල සෑම තැනකම විවිධ කාඩ්බෝඩ් පෙට්ටි කඩදාසි රෙදි ආදියෙන් පිරී පවතින බැවින්, කාමරය තුල එහා මෙහා යාමට නොහැකි බවය.

දෘශ්ටි විශේෂඥයින්ට සිදුවූ වැරදි

මා උපාධියට පවා භෞතික විද්‍යාව හදාරා ඇති අතර නොයෙක් පර්යේශන නිවසේදීම සිදුකර ඇත. දෘශ්ටි උපකරණ පිළිබඳ පරීක්ෂණ වලින් 90%ක් පමණ ඉතා නිවැරදි ලෙස නිවසේදී සිදුකර ඇත. සෑම දෘශ්ටි උපකරණයක් පිළිබඳවම, කිසිවෙකුටත් අභියෝග කළනොහැකි දැනුමක් සහ ඉතා පැහැදිලි අවබෝධයක් මට ඇත.

පළමු වැරදීම

මීට අවුරුදු 40 කට පමණ පෙර (1984 දී පමණ) මගේ වැඩිමහල් දියණිය, චතුරිකා රූපවාහිණිය නරඹන ආකාරය නිරීක්ෂණයකළ මට, ඇයට දෘශ්ටි දෝශයක් පවතින බවට සැකයක් ඇතිවිය. තවදුරටත් පරීක්ෂා කරමින් කොටුරුල් කඩදාසියක්, ඒ මේ අතට කරකවමින් පරීක්ෂා කළවිට මට පැහැදිලි වූයේ ඇය විශම දෘශ්ටිකතාවයෙන් (astigmatism) පෙලෙන බවය.

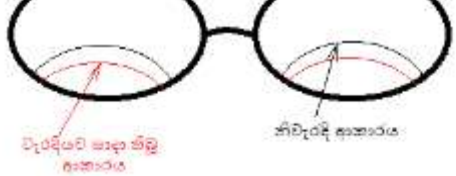
පසුව බොරැල්ලේ සිටින අක්ෂි විශේෂඥ වෛද්‍යවරයෙක් හමුවී ඇස් පරීක්ෂා කළවිට, ඇස්කන්නාඩි සඳහා අවශ්‍ය විස්තර සටහනක් දෙනලදී. ඒ අනුව ඇස්කන්නාඩි සාදවන ලදී. එය පැළඳගත් සැනෙකින් පෙනීම තවත් දුර්වල බව ඇය පැවසීය. කන්නාඩිය කරකවමින් පරීක්ෂා කළවිට එක්තරා පිහිටීමකදී පැහැදිලිව පෙනෙන බව ඇය පැවසීය. ඒ අනුව මා නිගමණය කළේ ගෝලීය අපේරනය (spherical abbaration) ඉවත්කිරීම සඳහා භාවිත කෙරෙන සිලින්ඩරාකාර කාච අක්ෂය කරකවන කෝණය වැරදි පැත්තට යොදා ඇති බවය. (වම, දකුණ මාරුවී) වහාම කන්නාඩිය සෑදූ ආයතනයට ගොස් පැමිණිලි කළවිට වෛද්‍ය වාර්තාවෙහි (prescription) වැරදියට සඳහන් කර ඇති බව පැහැදිලි විය. නැවතත් වෛද්‍යවරයා වෙත ගොස් ඒ බව පවසා ඒ සඳහා මට රු 3000/-ක් වැයවූ බවත් කීවෙමි. නැවත පරීක්ෂාකර එය නිවැරදිව ලියාදෙන ලදී. මට සිදුවූ පාඩුව ගැන කිසිවක් කීවේ නැත. අඩුතරමින් තමා අතින් වරදක් සිදුවූ බවක්වත් පැවසුවේ නැත.

දෙවැනි වැරදීම

මාගේ වයස අවුරුදු 45ක් පමණ කාලයේ (1989 දී) කියවීමේ අපහසුතාවයක් පවතින බව හැඟී ගියෙන් ඇස්කන්නාඩි ගැනීම සඳහා වෛද්‍ය පරීක්ෂණයක් සිදුකර එම වාර්තාව (prescription) කන්නාඩි සාදන ආයතනයකට භාරදුනිමි. එම ආයතනය පිහිටා තිබුනේ කොටුව දුම්රියපොල ඉදිරිපිට ඕල්කට් මාවත අයිනේය.

කන්නාඩිය ලබාගැනීමට ගොස් පරීක්ෂා කරමින් එය පැළඳගත්විට කියවිය හැක්කේ ඇසට සෙ.මී. 10ක් පමණ දුරින් පිහිටි දේ පමණක් බව පැහැදිලි විය. (විශාලක කාච වැනිය magnifying glass) වරද පිළිගත් ඔවුන් පසුව නිවැරදි ලෙස සාදා දෙන ලදී.

තුන්වැනි වැරදීම



මෙය සිදුවූ කාලය මට හරිහැටි මතක නැත. මම වරක් කොළඹ වෝඩ් පෙදෙසෙහි ඇස්වාට්ටුව හන්දිය අසල පිහිටි සුප්‍රසිද්ධ ආයතනයකට ගියේ ඇස්කන්නාඩි කාච මාරු කිරීම සඳහාය. අළුත් කන්නාඩි රාමුවක් සහිතව ඇනවුම් කළ අතර එහිදී ඇස් පරීක්ෂාකර අත්තිකාරම් මුදලක් ගෙවීමි. දින කීපයකට පසුව එය භාරගැණීමට ගොස් එය පැළඳගෙන පොතක් අතට ගත් සැනෙකින්ම

එය වැරදියට සාදා ඇතිබව පැහැදිලි වූ බැවින් ඒ බව
පැමිණිලි කළෙමි.

එහි කියවීමේ කාච කොටස (reading glass) නියමිත ප්‍රමාණයට වඩා පහත්ව සාදා තිබුන බැවින් එය මා ප්‍රතික්ෂේප කළෙමි. එම නිලධාරනිය කීවේ ටික දිනකින් ඇසට හුරු වූවිට එය හරියන බවය. එය පිළිනොගත් මම ආපසු ආවෙමි. නැවත එහි ගියාදැයි මට මතක නැත.

හතරවැනි වැරදීම

වසර 2015 දී පමණ කන්නාඩි-කාච මාරුකිරීම සඳහා වෛද්‍ය වර්තාවක් රැගෙන ඉහත සඳහන් ආයතනයටම ගියෙමි. එහි ශාඛාවක් පුංචි බොරැල්ලේ ආරම්භකර තිබූ නිසා මම එහි ගොස් එය භාර දුනිමි. කන්නාඩිකුට්ටම භාරගැණීම සඳහා එහි ගියවිට මා දුටුවේ, වම් ඇසට සාමාන්‍ය අයුරු කාචයක් සවිකර ඇති බවත් දකුණු ඇස සඳහා තරමක නිල් පැහැය සහිත කාචයක් සවිකර ඇති බවත්ය. මා එය ප්‍රතික්ෂේප කර සතියකට පසුව නැවත ගියවිට දුටුවේ වම් ඇසට නාභිය දුර දෙකක් සහිත (bifocal lense) එකක් සවිකර ඇති අතර දකුණු ඇසට, නාභියදුර ක්‍රමානුකූලව වෙනස්වන ආකාරයේ (varifocal lense) කාචයක් සවිකර තිබූ බවය. මම එයද ප්‍රතික්ෂේප කළ අතර නැවත එහි නොගොස් වෙනත් ආයතනයකින් මගේ කාර්යය ඉටුකර ගතිමි. අත්තිකාරම් ලෙස ගෙවූ රු 2000/- ක් පමණ මට පාඩුවක් සිදුවිය.

පස්වැනි වැරදීම

මීට දින කීපයකට පෙර (2023 මාර්තු 29 වැනිදා) අළුත් කන්නාඩි කුට්ටමක් ගැණීම සඳහා පෙර කී ස්ථානයටම ගියේ වෛද්‍ය වාර්තා රහිතවය. එම ආයතනය තිබුනේ ඕල්කට් මාවත අයිනේම වෙනත් ස්ථානයකය. එහිදී ඇස් පරීක්ෂාකර අත්තිකාරම් ලෙස රු 5000/-ක් ගෙවා පැමිණ දින තුනකට පසු එය භාරගැණීමට ගියෙමි. දකුණු ඇසේ නොපැහැදිලි බවක් පවතින බව ප්‍රකාශ කළවිට ඔවුන් කීවේ මා දැනට භාවිත කරන කන්නාඩි වලට සර්වසම ලෙස එය සෑදූ බවය. එය බොරුවක් බව මට ඉතා පැහැදිලි වුවත් එය නොපිළිගත් ඔහු කියා සිටියේ කොළඹ ඇස් රෝහලට ගොස් පරීක්ෂාකර වාර්තාවක් රැගෙන එන ලෙසය. ඇත්ත වශයෙන්ම මට ලොකු අමතකවීමක් සිදුවිය. මීට පෙර දෙවතාවක්ම එම ආයතනයෙන් සිදුවූ වැරදි, (ඉහතින් සඳහන් කරනලද දෙවැනි සහ හතරවැනි වැරදි) මට මතක්වූයේ පසුවය. එබැවින් නැවත වරක් මා එහි ගියේ නැත. රු 5000 අමතක කර දැමීමි.

මෝටර් රථයේ බල්ලෙක් හැපීම (FIRST WARNING)

අද (2023 අප්‍රියෙල් 5 වැනිදා) ජීවිතයේ මුල්වරට බල්ලෙක්ව හැපුනි. ඒ වනවිට පැ.කිමී. 15ක පමණ අඩු වේගයකින් රිය පැදවූ නිසා ඌට හානියක් සිදුවූයේ නැති බවයි මගේ අදහස. එය සිදුවූයේ රාත්‍රි හතට පමණ ජාලියගේ නිවසේ සිට ආපසු එනවිටය. දැන් මම කලක සිටම අඳුර වැටුන පසු රිය පැදවීමෙන් වැලකී සිටිමි. <u>අඳුර වැටුන පසු රිය පදවන්න එපා</u> යන පළමු අවවාදය තමයි ඒ ලැබුනෙ.

විදුලිය වංචාකිරීම

මීට වසර 25-30 කට පෙර දිනක මගේ ඉතාම හිතවතෙක් වූ, රජයේ උසස් නිලයක් දරන කෙනෙක් මගෙන් ඉල්ලීමක් කළා. ඔහුගේ නිවසේ විදුලි මීටරය අඩුවෙන් යන ආකාරයට සකස්කළහැකිදැයි මගෙන් විමසන ලදී. එවිට මා කීව, මට ඒක පහසුවෙන්ම කළ හැකියි නමුත් හිතට එකඟව එවැන්නක් මට කළ නොහැකියි, මාව වරදවා තේරුම්ගන්න එපා කියල.

එම කාලයේම වාගේ තවත් මට හිතවත් ප්‍රධාන පෙලේ ව්‍යාපාරිකයෙක්ද එම ඉල්ලීම කළවිටද, මගේ පිළිතුර වූයේද ඉහත පිළිතුරමය.

තවත් දිනක මා කඩුවෙල පිහිටි මෝටර්රථ අමතර කොටස් වෙළඳසැලක සිටියදී යම් පුද්ගලයෙක් පැමිණ එහි හිමිකරුට යමක් කීවිට එය ප්‍රතික්ෂේප කළ බැවින් ඔහු ආපසු ගිය පසු ඔහු කී දේ අපටද ප්‍රකාශ කර සිටියේය. ඔහු විදුලිබල මණ්ඩලයේ සේවකයෙක් බවත් විදුලි මීටරය අඩුවෙන් යන ලෙස සකස් කළහැකි බවත් පවසා ඇත.

මට හමුවූ බොරුකාරයෝ

සාමාන්‍යයෙන් බොරුකාරයින් කාන්ඩ කීපයකට වෙන්කර දැක්විය හැකිය.

1. විනෝදාංශයක් ලෙස විහිලුවට බොරු කියන අය
2. කෙනෙක් රැවටීමේ අදහසින් බොරුකියන අය

3. ලාභ ඉපැයීමේ අදහසින් වංචාසහගතව බොරු කියන අය
4. නොදැනුවත්වම බොරු කියැවෙන අය

කිනම් ආකාරයකට කීවත් බොරු කීම මම ඉතා පිළිකුල් කරමි. පළමු කාණ්ඩය හැර අනෙක් සියළුම අය හැකිතරම් දුරට දුරස් කරමි. සත පහකටවත් ගනන් නොගනිමි.

පළමු බොරුකාරයා

මොහු 1980/83 කාලයේ නයිජීරියාවේ විසූ ශ්‍රීලාංකිකයෙකි. ඔහු "xxxx" යනුවෙන් හඳුන්වමු. එකල මා සේවය කළ කාර්මික විදුහලේම "සුවාරිස්" නමැති ශ්‍රීලාංකිකයෙක්ද සේවය කරන ලදී. ඔහු මාස දෙකක පමණ නිවාඩුවකට ලංකාවට පැමිණි අතර ඔහුගේ මෝටර් රථය (WV-1500cc) ප්‍රවේසම්කර තබාගැනීම සඳහා මට භාරදුනි. මා එය, මා විසූ නිවසේ ගරාජයතුල තබා මගේ රථය මිදුලේ නවතා තැබීමි.

දිනක් xxxx පැමිණ, අගනුවර වූ ලේගෝස් (කි.මී. 1500ක් දුර) වෙත යායුතු බව පවසා සුවාරිස් මහතාගේ මොටර් රථය ඉල්ලා සිටින ලදී. එම ඉල්ලීම ප්‍රතික්ෂේප කළ මා සුවාරිස්ගේ අනුමැතිය ලබාගන්නා ලෙස පැවසුවෙමි. ලිපියකින් කරන්නේ නම් ඒ සඳහා සති කීපයක් ගතවන බැවින් සහ දුරකථන ඇමතුමක් ගැනීමද ඉතා අපහසු බැවින් ඒ කර්යයද, මම ම ඉටු කළෙමි. මා දිනපතාම ආධුනික ගුවන්විදුලිය ඔස්සේ ලංකාවේ වෙසෙන බලපත්‍රලාභී ආධුනික ගුවන්විදුලි ශිල්පීන් ගණනාවක් සමග කථාකරන බැවින් එදිනම සවස වෛද්‍ය ජයන්ත නානායක්කාරට (4S7DJ) කථාකර, මෙම පුවත සැලකර, සුවාරිස් මහතාගේ දුරකථන අංකය දුනිමි. මිනිත්තු කීපයකට පසු ඔහුගේ පිළිතුරද මා වෙත ලබා දුනි. සුවාරිස් මහතාගේ අනුමැතිය ලැබුන බැවින්, ඔහුගේ මෝටර් රථය xxxx වෙත භාරදුනිමි.

දින කීපයකට පසු මා විසූ "තලතාමඟාරා" ප්‍රදේශයේ මහමග ධාවනව වූ, සුවාරිස්ගේ මෝටර් රථය හදිසියේම දුටුවෙමි. නමුත් එහි පිටුපස එන්ජිම ආවරන කරන දොර අළුත් එකක් බව මට අවබෝධ විය. තවත් දින කීපයකට පසු මෝටර්රථය ආපසු භාරදීමට පැමිණි විට, මම එන්ජිම විවෘත කර පරීක්ෂා කලෙමි. එය යමක ගැටුන සලකුණු පෙනෙන්නට තිබූ බැවින් මට භාරගත නොහැකි බව පැවසීමි. කිසිම අනතුරක් සිදු නොවූ බව ඔහු පුනපුනා කීවත් ඒ කිසිවක් පිළනොගත් මම සුවාරිස් මහතාටම භාරදෙන ලෙස මම පැවසූවෙමි.

පසු දිනක සුවාරිස් මහතාට භාරදෙනවිටද කිසිම අනතුරක් සිදු නොවූ බව කී බැවින්, මම ඉහතකී සලකුණු පෙන්වූවිට ඔහු නිරුත්තර විය. ඒ වනවිට මා විසින් යමෙකුට තදින් දෝශාරෝපනය කළේ නැතහොත් බැනවැදුනේ ජීවිතයේ පළමුවරටය.

දෙවැනි බොරුකාරයා

දෙවැන්නා ගුවන්ගමන් පාලක නිහාල් සිල්වාය මහතාය. (දැනට ජීවතුන් අතර නැත) මා 1978දී ගුවන්ගමන්පාලක තනතුරට පත්වූ පසු, මාස හතරක පුහුණු පාඨමාලාව සඳහා රත්මලාන ගුවන්තොටුපොලේ පිහිටි ගුවන්ගමන්පාලක පුහුණු මධ්‍යස්ථානය (අද එය වෙනම ආයතනයක් ලෙස වෙනත් ස්ථානයක ස්ථාපිත කර ඇත) වෙත අනුයුක්ත කරන ලදී. එහිදී හමුවූ ජේශ්ඨ ගුවන්ගමන්පාලක ඔසී සිල්වා මහතා, මා බලපත්‍රලාභී ආධුනික ගුවන්විදුලි ශිල්පියෙක් බව දැනගත් පසු තවත් එවැනි බලපත්‍රලාභියෙක් එහි සිටිනබව පවසා ගුවන්ගමන්පාලක නිහාල් සිල්වා මහතාව මට හඳුන්වාදෙන ලදී. මම වහාම එක් ප්‍රශ්ණයක් ඇසුවෙමි.

"ඔයාගෙ කෝල්සයින් එක (සංඥා නාමය - call sign) මොකද්ද?"

"4S7AI" යනුවෙන් පිළතුරුදුන් වහාම, "ඔයා ආනන්දද?" යනුවෙන් නොදැනුවත්වම මගේ මුවින් පිටවිය. ඔහු "ඔව්" යනුවෙන් ප්‍රකාශ කළ වහාම මා තනිවම මෙසේ කල්පනා කළෙමි. පොල්ගහවෙල වෙසෙන, 4S7AI - ආනන්ද මම හොඳට අඳුනනව, මෙයා නෙමෙයිනෙ. පළමු බොරුව වහගන්න තවත් බොරුවක් කිව්වනෙ යනුවෙන් කල්පනාකළ මම, ඔහුව තවත් අපහසුතාවයට පත්නොකර එතැනින් නිහඬ වූයෙමි.

තුන්වැනි බොරුකාරයා

මොහු මාතර ප්‍රදේශයේ වෙසෙන පුද්ගලයෙකි. 1985/90 කාලයේදී දිනක් ආධුනික ගුවන් විදුලියට සවන් දීම සඳහා සුදුසු ග්‍රාහකයක් (receiver) ටිකකලක් පාවිච්චි කිරීම සඳහා ලබාතහැකිදැයි මගෙන් විමසීය. ඒ වනවිට ජර්මන් ජාතික 'හාන්ස් නෙදර්මාන්' (DL6IQ) විසින් මට පරිත්‍යාග කරන

ලද එවැනි කුඩා උපකරණයක් මා ළඟ තිබුනි. මම එය ඔහුට ලියාපදිංචි තැපැලෙන් යැවීමි. ටික කලෙකට පසු, මාසයක පමණ නිවාඩුවක් ගතකිරීම සඳහා හාන්ස් ලංකාවට පැමිණිවිට, මෙහි සිටින කාලයේ පාවිච්චි කිරීම සඳහා එම ග්‍රාහකය හාන්ස් මගෙන් ඉල්ලා සිටි බැවින් වහාම ඉහතකී තැනැත්තාට දුරකථන ඇමතුමක් දී, වහාම එම ග්‍රාහකය ආපසු එවනලෙස දැන්වීමි. පසුවදා නැවත විමසූවිට එය ලියාපදිංචි තැපැලෙන් එවූ බව පැවසීය. තැපැල් කරනලද තැපැල් කාර්යාලය සහ රිසිට්පත් අංකය විමසූවිටම ඇමතුම විසන්ධි විය. දින කීපයකට පසු නැවත ඇමතුමක් ගත් නමුත් ඇමතුම විසන්ධි විය. පසුව මම විද්‍යුත් තැපැල් පණිවිඩ කීපයක්ම යැවීමි. ඒ එකකටවත් පිළිතුරු නැත. දුරකථනයට පිළිතුරු දෙන්නේත් නැත. මා දන්න-හඳුනන වෙනත් ආධුනික ගුවන්විදුලි ශිල්පීන් හටද මෙමම විස්තරය පවසා ඇත.

සිවුවැනි බොරුකාරයා

මොහු මා සමග රත්මලාන Area Control Centre නමැති ගුවන්ගමන් පාලක මධ්‍යස්ථානයේ ගුවන් ගමන් පාලක තනතුරක් හෙබවූ පුද්ගලයෙකි. (1980 දශකයේ පමණ) බොහෝ අවස්ථාවල බොහෝ හිතවතුන්ගේ ඉලෙක්ට්‍රොනික උපකරණ, විදුලි උපකරණ, ඔරලෝසු සහ නොයෙක් දේවල් නොමිළයේම අළුත්වැඩියා කරදීම මගේ විශේෂ ලක්ෂණයකි. මේ කියන පුද්ගලයා දිනක් විදුලි පවර්පැක් (Power Supply Unit) එකක් ක්‍රියාවිරහිත බව පවසා එය සාදාදෙන ලෙස ඉල්ලා සිටිවිට මා එය පරීක්ෂාකර සුළු මොහොතකින් වරද අවබෝධ කරගතිමි. එහි එක් ඩයෝඩයක අග්‍ර දෙක මාරුකර සවිකර ඇති බැවින් එය නිවැරදි කර දී, "කවුරු හරි මේක ගැලෙව්වද?" යයි විමසූවිට "නැහැ" යයි පිළිතුරු දුනි. නැවතත් මා, " වෙන්න බෑ මේක ගලවල තියනව" යයි කීවිට ඔහු කීවේ "කවුරුත් අතගැහුවෙවත් නෑ, අළුතෙන් ගත්ත විධියටමයි තිබුනෙ" යයි කීවිට මා තවත් එක් ප්‍රශ්ණයක් ඇසුවෙමි. "එතකොට කලින් මේක හරියට වැඩ කලාද?" "ඔව් හොඳට වැඩකළා" පළමු බොරුව වහන්න තව බොරුවක් කීම නිසා තවත් ඔහුව වෙහෙසට පත් නොකර මම නිහඬ වූයෙමි.

ඉන් වසර ගණනාවකට පසු මට මහජන බැංකුවෙන් ණයක් ගැනීමට අවශ්‍ය වූයෙන් මගේ ඉතාම හොඳ මිතුරෙකුගෙන්, ඒ සඳහා ඇප වීමට හැකිදැයි විමසූවෙමි. ඔහු එවිට කියා සිටියේ ඔහුගේ ඇපවීම බැංකුව ප්‍රතික්ෂේප කරන බවය. ඊට හේතුව ලෙස ගෙනහැර දැක්වූයේ ඉහතින් සඳහන් කරනලද තැනැත්තාගේ බැංකු ණයකට ඔහු ඇප වූ බවත්, ඔහු විසින් එම ණය නොගෙවීම නිසා එම තත්වය උදාවූ බවත්ය.

පස්වැනි බොරුකාරයා

මේ කියන පුද්ගලයා අදවනතෙක් මට හමුවී නැතත්, වසර දහයක පමණ කලක සිට ආධුනික ගුවන්විදුලිය ඔස්සේ ඉතා හිතවත් කමක් දක්නවන තැනැත්තෙකි. ගම් පෙදෙස තඹුත්තේගම මීගලෑවය.

ඔහුගේ පළමු බොරුවඃ-

වර්ෂ 2020 දී පමණ ආධුනික ගුවන්විදුලිය ඔස්සේ මා ඇමතූ ඔහු, රතුරසදිය පිළිබඳව මගෙන් විමසීය. එවිට මා කියා සිටියේ එය අන්තර්ජාලයේ පැතිරයන අමූලික බොරු කතාවක් බවය. එවිට ඔහු කීවේ මෙවැනි කතාවකි.

" රතුරසදිය සහිත කුඩා බෝතලයක් වැනි දෙයක් මට කෙනෙක් පෙන්නුව"

"ඒක අසලට බ්ලේඩ් තලයක් ළං කලවිට එය රක්ත තප්ත වී ගිනිගත්ත"

මම එවිට "ඔය උපකරණයට විදුලිය සම්බන්ධ කළාද" යයි විමසූවිට ඔහු කියා සිටියේ, කිසිම ආකාරයක විදුලියක් සම්බන්ධ නොකළ බවය.

මා එය විශ්වාස නොකරන බවත් එය අමූලික බොරුවක් බවත් මම කීවෙමි.

ඔහුගේම දෙවැනි බොරුව

මෙය කීවේ 2023 ජූනි මස 15 වැනි අද දිනදීය. ඔහු අලිවැටවල් පිළිබඳව වැඩ කරන බව පැවසීය. "ජූල්" නමැති ඒකකය පිළිබඳව විමසූ බැවින් මම ඒ පිළිබඳව පැහැදිලිකර දුනිමි. තවදුරටත් විමසූවිට, එම පද්ධතියේ කිලෝ වෝල්ට් 13 ක් සහිත ඇම්පියර හයක විදුලි ධාරාවක් පවතින බවත් පැවසීය. මා කීපවරක් විමසූවත් ඔහු එයම තහවුරුකරන ලදී. එවැනි විදුලියක් අලියෙකුට තත්පරයක් ස්පර්ෂ වුනත් ජීවිතක්ෂයට පත්වන බැවින් එය අමූලික බොරුවකි. වියයුත්තේ ඇම්පියර් හය නොව, ඉන් දසලක්ෂයෙන් පංගුවක් වන මයික්‍රො ඇම්පියර් හයකි.

හයවැනි බොරුකාරයා

අගෝස්තු 27 දා රෑ අහසේ සඳ දෙකක් පායයි

මොහු දැනට ජීවතුන් අතර නැති නෙල්සන් රණසිංහ (4S7NE) නමැති ආධුනික ගුවන්විදුලි ශිල්පියෙකි. මීට වසර පහලොවකට පමන පෙර දිනක් සැන්දෑවේ හිරු අවරට ගියපසු ඔහුගෙන් දුරකථන ඇමතුමක් ලැබුනි. "අද අඟහරු ග්‍රහයා හඳ තරම් ලොකුවට පේනව එළියට ගිහින් බලන්න" යනුවෙන් පවසන ලදී. "මම නම් ඔය කතාව පිළිගන්නෙ නැහැ ඕක අමූලික බොරුවක්" යයි මම කීවෙමි. එවිට ඔහු "නෑ නෑ මේක ඇත්තක් මම දැන් ඇස් දෙකටම දැක්ක" යනුවෙන් කී විට "මම නම් කොහොමවත් පිළිගන්නෙ නැහැ, ඔයා ඔය ලංකාදීපෙ ළඟදි දවසක තිබ්ච්ච බොරුවක් දැකලයි කියන්නෙ" යයි කීවෙමි.

හත්වැනි බොරුකාරයා

මොහුද ආධුනික ගුවන්විදුලි ශිල්පියෙකි. මීට වසර ගනනාවකට පෙර මට හමුවී ඇති සෑම ආධුනික ගුවන්විදුලි ශිල්පියෙක්ම ඉතා හොඳ ගතිපැවතුම් ඇති, නිහතමානී චරිතයන් වේ. නමුත් දැන් ලෝකය වෙනස් වී ඇති බව පෙනේ.

මීට වසර පහකට පමණ පෙර (2017 දී පමණ) දිනක් හැන්දෑවේ මගේ ජංගම දුරකථනය නාදවිය. මම "good evening xxxx" යනුවෙන් ඔහුගේ නම කියා අමන්ත්‍රනය කළ වහාම "තමුසේ මොකද කෝල්බුක් එකට මගෙ නම දැම්මෙ නැත්තෙ මගේ birthday එකත් වැරදියටයි දාල තියන්නෙ." කී විගසම මම කිව්ව, "මට වැරදිලා වෙන්න ඇති xxxx මං ඒක හරිගස්සන්නම්" කියල. ඊළඟට, "තමුසෙ සභාපති වුනහම ඔලුව ඉදිමිලා, එදා මාව කර්එකේ අරගෙන ගියෙත් නෑ......." යනුවෙන් නොනවත්වාම කියනවිට මම දුරකථනය විසන්ධි කළෙමි. කෝල්බුක් එකට නම දැම්මෙ නැහැ කිව්ව බොරුව ඊළඟ මොහොතෙදි අමතක වෙලා, උපන්දිනය වැරදියට දාල කිව්වෙ. පසුව මම පරීක්ෂා කළවිට දුටුවෙ, ඔහුගේ විස්තර සියල්ලම RSSL-callbook එහි දාල තියනව, එකම වරද උපන්දිනය 5 වෙනුවට 6 යනුවෙන් සඳහන් වීමයි. මට මතක හැටියට අපගේ මාසික රැස්වීම් අවසන් වූ පසු දින කීපයක්ම මගේ මෝටර් රථයෙන් කොස්වත්තටද, තවත් දිනක අතුරුගිරිය දක්වාමත් ගෙනැවිත් තියනව.

ලොකුම බොරුකාරය හෙවත් අන්තර්ජාලය

ලෝකයේ මෙතෙක් බිහිවූ ලොකුම බොරුකාරයා අන්තර්ජාලය යයි මා කීවොත් එය අතිශයෝක්තියක් නොවේ. එමෙන්ම අන්තර්ජාලය තරම් වටිනා දෙයක් මෙතෙක් බිහිවී නැතැයි කීවොත් එයත් අතිශයෝක්තියක් නොවේ. මෙම කියමන් දෙක පරස්පරවිරෝධී ලෙස ඔබට දැනෙන්නට පුළුවන. නැහැ එසේ නොවේ, දෙකම හරි.

ඔබ අන්තර්ජාලය පරිශීලනය කරන්නේ නම් එහි වටිනාකම මෙතෙකැයි මා විස්තර නොකලාට ඔබට ඒ ගැන අවබෝධයක් ඇත. මෙහි ඇතුලත් කරන සමහර දත්තවල වගකීමක් දරන කෙනෙක් නැත. ඕනෑම කෙනෙකුට "යූටියුබ්" වල ඕනෑම ආකාරයක වීඩියෝවක් පලකළහැකිය. එහි වගකීම දරන කෙනෙක් නැත. Google search පිටුවක free energy යනුවෙන් ටයිප් කළහොත් ඔබට වෙබ් අඩවි දසදහස් ගණනක් ලබාගතහැකිය. ඒවායින් 99% ක්ම අමූලික බොරු බව පෙන්වාදිය හැකිය. ඉතිරි 1% සම්පූර්ණයෙන්ම බොරු නොවූවත් යම් ප්‍රමාණයකට සත්‍ය වසන්කර ඇති බව පෙන්වාදිය හැකි ඒවාය. මිනිස්සු මේ තරම් අමාරුවෙන් මේතරම් ඕනෑකමින් බොරුකියන්නෙ ඇයිදැයි කල්පනා කළාද? ඔව් ඒකට වැදගත් හේතුවක් තියනව. ඒවා බොරුබව නොදැන ඒවා බලන අය දහස් ගණනක් ඉන්නව. එයයි හේතුව. බලන අය වැඩි වනවිට views ගණන වැඩිවීම නිසා ඒවා පලකරන අයට "youtube" ආයතනය මගින් ගෙවන මුදල වැඩි වීම තමයි ප්‍රධානම හේතුව. සාමාන්‍යයෙන් බලන ප්‍රමාණය දහසක් දක්වා පමණ වැඩි වීමත් සමගම එම ආයතනය මගින් වෙළඳ දැන්වීම් ඇතුල් කරනව. එම දැන්වීම් වලින් ලැබෙන ආදායමින් යම් ප්‍රතිශතයක් වීඩියෝව ඇතුල් කරනලද තැනැත්තාට ගෙවනු ලබනව. පට්ටපල් බොරු සුරංගනා කතා විශ්වාස කරන මෝඩයින් මිලියන ගණනක් ලෝකයේ සිටින

බවට මෙය හොඳ නිදසුනකි. එවැනි යූ-ටියුබ් වීඩියෝ සඳහා පහළින් පළවන comments කියවනවිට එය මනාව පැහැදිලි වේ.

මම දිනක් එවැනි බොරු සහිත වීඩියෝවක comment සඳහා "මෙය පට්ටපල් බොරුවක්" යයි සඳහන් කළ අතර දින ගණනකට පසුවත් එය එලෙසම ඇති බව දක්නට ලැබුනි. පසුව මම තවත් එවැන්නක් විස්තරාත්මකව මේ අයුරු පල කළෙමි. මෙවැනි බොරු පළකරන්නේ ඒ අයට ඒ වෙනුවෙන් යූ-ටියුබ් ආයතනයෙන් මුදල් ලැබෙන නිසා බවත් සඳහන් කර එවැනි පල්බොරු නිසා එම අයතනයටද විශාල ආදායමක් ලැබෙන නිසා ඒවා ඉවත් කිරීමට එම ආයතනයේ උනන්දුවක් නැති බවත් සිංලෙන්ම සඳහන් කළෙමි. නමුත් මිනිත්තු ගණනකට පසු මගේ එම comment එක ඉවත්කර තිබුනි. ඉන් මා නිගමනය කළේ සෑම භාෂාවකින්ම කරන පලකිරීම් ඒ අය කියවා බලන බවත්, ඔවුන්ට අවාසි සහගත පණිවිඩ මකාදමන බවත්ය.

<u>GPS(global positioning system) උපකරණ</u>

මෙම උපකරණ පිළිබඳව අද නොදන්න කෙනෙක් නැති තරම්ය. නමුත් ඒවායේ ආරම්භක යුගයේ (1980 දශකයේ) පැවති උපකරණයක් ටික කලක් මට පාවිච්චි කිරීමට අවස්ථාව සැලසුනි. මේ සඳහා පෘථිවිය වටා පරිභ්‍රමණය වන චන්ද්‍රිකා 24ක් උපයෝගී කරගනී. ඒවා අතරින් තුනක් හෝ වැඩි ගණනකින් ලැබෙන දත්ත විශ්ලේෂණය කර තමා සිටින ස්ථානය ඉතා නිවැරදිව පෙන්නුම් කිරීම එම උපකරණයේ කාර්යය වේ. මම වරක් මගේ මෝටර්රථයෙන් නුවරඑළියට යනවිට (1980 පමණ) එම පැරණි උපකරණය රැගෙන ගිය අතර අප ගමන්කළ මාර්ගය එහි සටහන් වූ නමුත් එහි මතක ශක්තිය ප්‍රමාණවත් නොවූ බැවින් ගබඩා වී තිබුනේ ගමණින් අඩක් පමණි. තවද, එහිදී භාවිත කරන ලද්දේ AA ප්‍රමාණයේ බැටරි හතරක් වුවද ගමණ අවසානය වනවිට එවැනි බැටරි විස්සක් පමණ නාස්ති විය.

පසු කළෙක ඒවා තරමක් වැඩිදියුණු වූ පසු මා සිංගප්පූරුවේදී මිළට ගත් Garmin GPS-60 උපකරණය උසස් තත්වයක පැවතුනි. එය රැගෙන මා ගිය බොහෝ ප්‍රදේශ වල සිතියම් මගේ පරිගණකයේ රැස් කළහැකි විය. අද කොතෙක් දුරට දියුණු වීදැයි පවසන්නේ නම් අද භාවිත කෙරෙන ජංගම දුරකථන වල ඇති මෙම පහසුකම භාවිත නොකරන කෙනෙක් නැති තරම්ය.

<u>වයසට ගියත් තවමත් ඉගෙන ගන්නව</u>

මගේ වයස අවුරුදු 79 පසුකර යන මේ අවදියේ පරිගනකයේ ආඩුයිනෝ (Arduino) නමැති පරිගනක භාෂාව ඉගෙන ගැනීම ආරම්භ කළෙමි. උපතින්ම අන්ධභාවය ලත් ආධුනික ගුවන්විදුලිශිල්පී වානක විසින් තම සංඥානාමය (4S7ICT) මෝස් වලින් ශ්‍රවනය කිරීමට සැලසුම් කළ බව දැනගත් පසු මටද ඒ පිළිබඳ උනන්දුවක් ඇතිවිය.

<u>මානසික රෝගීන්</u>

අප කුඩා කල මානසික රෝහල් දෙකක් තිබුනි. එකක් අංගොඩද අනෙක මුල්ලේරියාව උඩුමුල්ල ප්‍රදේශයේය. පසු කලෙක මුල්ලේරියාව රෝහල නැගෙනහිර කොළඹ මූලික රෝහක බවට පත්විය. එකල එම රෝහල් දෙකේම සමහර රෝගීන් ගමපුරා යමින් සිටියහ. සමහරු කුලීවැඩ පවා කරන්නට විය.

දිකන් මම අංගොඩ බස්නැවතුම්පොලෙහි සිටිනවිට පැමිණි එක් රෝගියෙක් ශත පහක් ඉල්ලූ බැවින් එය දුනිමි. මේ අයුරු දින තුනක් පමණ පැමිණිවිට මම ඔහුගෙන් වැඩිපුර තොරතුරු කථා කළෙමි. මුදල් මොනවටදැයි විමසූ විට ණයක් ගෙවීමට යයි කීවේය. තවත් දින කීපයකට පසු ඔහු පැමිණ ශත දෙකක් ඉල්ලූවිට මම ශත පහක් දුනිමි. එය ප්‍රතික්ෂේප කළ ඔහු ශත දෙකක් පමණක් නැවත ඉල්ලූ බැවින් තව විස්තර කථා කළෙමි. ඔහු කීවේ ණය මුදළේ තව ඉතිරිව ඇත්තේ ශත දෙකක් පමණක් බවය. එවිට මම නැවතත් එම ශත පහ දී, කඩේට ගිහින් ඉතිරි ශත තුනෙන් තේ එකක් බොන ලෙස කීවෙමි. ඔහු එය පිළිගත්තේය.

තවත් දිනක තවත් රෝගියෙක් සමග කතාවට වැටුනි. මෙහාට ආවෙ කොයිකාලෙදැයි විමසූවිට අවුරුදු විස්සක් යයි කී බැවින් තවත් විස්තර කතාකළෙමි. නෑදැයො එහෙම බලන්න එනවදැයි විමසූවිට, නෑයො කවුරුවත් නෑ උන් ඔක්කොම මැරිල යයි කීවේය. මම එවිට ඒක වෙන්න බැහැනෙ කවුරුවත්ම නැද්ද යයි නැවත විමසූ විට ඔහු කීවේ " නැහැ, ඉන්නවනම් එකෙක් හරි එන්න එපායැ" යනුවෙනි.

තව දිනක මුල්ලේරියාව මානසික රෝහලේ දෙවැනි ඒකකයට (unit two) මඩපාත පොඩිඅයියත් සමග ගියෙමි. එම ඒකක දෙක අතර වෙල්යායක් ඇත.වෙළට එහා පැත්තේ උස් හූමියක

සිටින කෙනෙක් කථාවක් පවත්වන බව පෙනෙන්නට විය. විශාල සෙනගක් සහිත රැස්වීමකට කථාකරන බව දක්නට ලැබුනි. නමුත් පොඩිඅයියා සහ මා හැරෙන්නට වෙනත් කිසිවෙක් සිටියේ නැත. ඔහු නිතරම "ගලිඅලී" නම් වචනයක් විග්‍රහ කරමින් බොහෝ දේ ගැන කියමින් සිටියේය.

අංගොඩ රෝහලේ සිටින එක් රෝගියෙක් සෑමදාම ගෝනියක් කරේ තියාගෙන සිගරැට් කොට, බීඩි කොට සහ සුරුට්ටු කොට එකතුකරමින් සෑමතැනකම යයි. වෙන කිසිම දෙයක් ගන්නේ නැත.

තවත් රෝගියෙක් උදේ සිට හැන්දෑ වෙනතුරුම අඩිකෝදුවක් කිහිල්ලට තදකරගෙන පිට්ටනිය වටා ඇවිදියි. සමහර ළමයි අඩිකෝදුව උදුරාගෙන දුවයි. ඔවුන් පසුපස එලවා යන ඔහු කෙසේ හෝ එය ආපසු උදුරා ගන්නා නමුත් වෙනත් කිසිම දෙයක් කරන්නේ නැත.

අවසන් වරට යාවත්කාලීන කරනලද්දේ 2024 අප්‍රියෙල් 19 වැනිදාය.