

# ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය වෘත්තීය සමිතිය දිගුකාලීන වර්ජන අත්හිටුවයි

## Sri Lankan rail union shuts down protracted strike

ඩබ්ලිව්. ඒ. සුනිල් විසිනි  
2005 සැප්තැම්බර් 17

දුම්රිය රියදුරන් විසින් දින හතක් ගෙන ගිය වර්ජනය, එහි ඉල්ලීම් කිසිවක් දිනා ගැනීමෙන් තොරව දුම්රිය රියදුරු සංගමය (දුරස) විසින් සැප්තැම්බර් 6 අත්හිටුවනු ලැබී ය. දුම්රිය රියදුරන් 300 විසින් අගෝස්තු 30 ආරම්භ කල වර්ජනය නොනවත්වා ගෙන ගිය අපවාද කිරීම්, තර්ජන සහ පොලීසියේ සහ මිලිටරියේ පිටුබලය සහිතව දුම්රිය බලධාරීන් විසින් සංවිධානය කල හොරිකඩයන් සේවයේ යෙදවීමකට යටත් කර තිබුණි.

බඩු මිල ඉහල යාම මගින් කම්කරු පන්තියේ සෙසු කොටස්වල මෙන් ම දුම්රිය සේවකයන්ගේ වැටුප් අගය වේගයෙන් බාදනය වෙමින් ඇත. 2003 සියයට 2.6 සහ 2004 සියයට 7.9 ඉහල නැගී ජීවන වියදම් දර්ශකය මෙම වසරේ සියයට 14 ඉහල නගිනු ඇතැයි ගනන් බලා ඇත. අගෝස්තු මාසය තුළ පමණක් ජීවන වියදමේ ඉහලයාමේ වාර්ෂික රේට්ටුව සියයට 16කි. වරින්වර සිදු කල කුඩා පඩි වැඩි කිරීම් හැරුන විට දශක දෙකකට වැඩි කාලයක් තුළ දුම්රිය සේවකයන්ට සැලකිය යුතු වැටුප් වැඩිවීමක් ලැබී නැත.

කෙසේ නමුත් උද්ඝෝෂනය එහි ආරම්භයේ සිට ම රියදුරන්ට සීමා කර තැබීමට දුම්රිය රියදුරු සංගමයේ නායකයෝ උත්සාහ කලහ. නව වැටුප් ක්‍රමයක් සහිතව රියදුරු සේවය වෙනම සේවයක් ලෙස දුම්රිය ස්ථාපිත කරන ලෙස වෘත්තීය සමිතිය ඉල්ලා සිටියේ ය. වර්තමානයේ දී දුම්රිය රියදුරු සේවය රාජ්‍ය සේවයේ සියලුම තාක්ෂණ සේවාවන් ඇතුළත් කරගත් ශ්‍රී ලංකා තාක්ෂණික සේවයේ (ශ්‍රීලංකාසේ) කොටසක් වෙනම සේවයක් ලෙස දුම්රිය රියදුරු සේවය ස්ථාපිත කිරීම මගින් රියදුරන්ට විශාල වැටුප් වැඩි වීමක් ලබා ගැනීමට හැකිවනු ඇතැයි වෘත්තීය සමිතිය ප්‍රකාශ කලේ ය. පටු ආකාරයට උද්ඝෝෂනයට යොමු කිරීම මගින් දුම්රිය රියදුරු සංගමයේ නායකයෝ වර්තමාන රියදුරන් හුදෙකලා කලහ. සමාන ප්‍රශ්නවලට මුහුණ දී සිටින සෙසු දුම්රිය සේවකයන් හෝ පිරිහෙන දුම්රිය සේවාවක් පාවිච්චි කිරීමට බලකෙරී ඇති වැඩ කරන ජනයාට ආයාචනය නොකලහ.

වර්ජනය “අසාධාරණ” යැයි ක්ෂණිකවම හෙලා දුටු දුම්රිය ඇමති ෆීලික්ස් පෙරේරා වර්ජනය නතර කරන තුරු වෘත්තීය සමිතිය සමග සාකච්ඡා කිරීම ප්‍රතික්ෂේප කලේ ය. වර්ජකයන් බිය ගන්වීම සඳහා සෑම ප්‍රධාන දුම්රිය ස්ථානයකටම සන්නද්ධ හමුදා හට කන්ඩායම් සහ පොලීසිය යොදවා ආන්ඩුව රියදුරු සහායකයන් සහ විශ්‍රාමික රියදුරන් යොදා ගෙන දුම්රිය ධාවනය කරවී ය.

රියදුරන් දැනටමත් මාසයකට රුපියල් 60,000 වැටුපක් ලබා ගන්නැයි ද ඔවුන්ගේ ඉල්ලීම් ලබා දුන්නොත් මාසික වැටුප රුපියල් 80,000 ඉක්මවනු ඇතැයි ද වර්ජකයන්ට එරෙහි මහජන විරුද්ධත්වය ඇවිස්සීම සඳහා දුම්රිය ඇමති ෆීලික්ස් පෙරේරා ප්‍රකාශ කලේ ය. බොහෝ කම්කරුවන්ගේ මාසික වැටුප් රුපියල් 6000හෝ ඊට අඩුවෙන් ලබන රටක එබඳු ගනනක් සොවිවම් වාසියකි. ඇත්ත වසයෙන් ම ඔහුගේ ප්‍රකාශය සම්පූර්ණයෙන් ම අතිශයෝක්තියකි. දුම්රිය රියදුරන්ගේ මූලික මාසික වැටුප් රුපියල් 8820ක් 12550 අතර වෙයි. අතිරේකව අතිකාල සහ පොරොත්තු සේවය සඳහා දීමනා ලැබෙයි.

වර්ජන තහනම් කිරීම සඳහා හදිසි නීතිය සහ “වර්ජකයන්ට ආපසු වැඩට යාමට නියෝග කිරීම” සඳහා අත්‍යවශ්‍ය සේවා පනත ක්‍රියාවේ යොදවන ලෙස සැප්තැම්බර් 4 ඩේලි මීරර් කතුවැකියෙක් යෝජනා කලේ ය. “ජාතික හදිසි අවස්ථාවක” කැඳවා ඇති වර්ජනය හෙලාදකින ලෙස දේශපාලන පක්ෂ, ආගමික නායකයන් සහ “සියලු ජනහිතකාමී” සංවිධානවලින් ඩේලි මීරර් පත්‍රය ඉල්ලා සිටියේ ය.

වර්තමාන ජනාධිපතිවරන උද්ඝෝෂනය මධ්‍යයේ ආන්ඩුවෙන් සහන දිනාගැනීමට හෝ විරුද්ධ පක්ෂයේ සහයෝගය ලබා ගැනීමට දුම්රිය රියදුරු සංගමයේ නායකයෝ බොහෝ විට කල්පනා කලා විය හැකිය.

පෙර මැතිවරනවල දී වෘත්තීය සමිති එබඳු උපායන් යොදා ගෙන තිබේ. කෙසේ නමුත්, රියදුරන්ගේ වර්ජනය හෙලාදකීම සඳහා සියලුම පාර්ශ්වයන්

ඒකාබද්ධවීම නිසා ගනන්බැලීම සම්පූර්ණයෙන් ම වැරදි බව සනාථ විය.

විරුද්ධ පක්ෂයේ ජනාධිපති අපේක්ෂක රනිල් වික්‍රමසිංහ වර්ජනය නොහැකි හලේ ය. එහෙත් යුළුන්පී පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී රාජිත සේනාරත්න පක්ෂයේ වෘත්තීය සමිති වර්ජනයට සහයෝගය නොදෙන බව ප්‍රසිද්ධියේ ප්‍රකාශ කලේ ය.

විටින් විට “සමාජවාදීන්” සහ පවත්නා වෘත්තීය සමිතිවලට සටන්කාමී විකල්පයක් ලෙස මවාපාන ජනතා විමුක්ති පෙරමුණ (ජවිපෙ) වර්ජනය ආන්ඩුව අපකීර්තියට පත් කිරීමේ යුද්ධයේ කුමන්ත්‍රණයක් ලෙස හෙලා දුටුවේ ය. ජවිපෙ ජුනි මාසයේ දී ආන්ඩුවෙන් ඉවත් වූ නමුත් පාලක ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ ජනාධිපති අපේක්ෂක මහින්ද රාජපක්ෂ සමග මැතිවරණ ගිවිසුමක් අත්සන් කලේ ය.

“එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ සමහර පුද්ගලයන් විසිනුයි දුම්රිය වර්ජනය මෙහෙයවන්නේ. මෙම වර්ජනය මගින් ඒ අය දේශපාලන වාසියක් ලබා ගන්නා උත්සාහ කරනවා.” ජවිපෙ වෘත්තීය සමිති නායකයෙකු සහ පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී වරයෙකු වන පියසිරි විජේනායක ඉරිදා දිවයිනට පැවසී ය. ජවිපෙ පුවත්පතක් වන ලංකා සැප්තැම්බර් 4 පත්‍රය ඉන් තවත් ඉදිරියට යමින් “ආන්ඩුව අපහසුතාවට පත් කිරීම අරමුණු කර ගෙන යුද්ධයේ, ප්‍රධාන විරුද්ධ පක්ෂය, වර්ජන මාලාවක් කැඳවුම් කිරීමට” සැලසුම් කර ඇත යි සඳහන් කලේ ය. වර්ජනයට එරෙහිව පලල්ව පැන නැගී විරුද්ධත්වය පිලිබිඹු කලේ ජීවන තත්වයන් පිරිහීම කෙරෙහි වැඩෙන සමාජ නොසන්සුන්තාව සම්බන්ධව පාලක කවචල හිතිය යි. වැටුප් ඉල්ලීම් මත සහකාර වෛද්‍ය නිලධාරීන් ගෙන ගිය වර්ජනය අවසන් වූයේ බදාදා ය. රාජ්‍ය දූව සංස්ථාවේ සේවකයන් සහ ඔවුන්ගේ පවුල්වල සාමාජිකයෝ සේවක රැකියා ස්ථිර කරන ලෙස ඉල්ලා බුහස්පතින්දා කොලඹ දී විරෝධතාවක් පැවැත්වූහ: මූල්‍ය ආධාර සහ හොඳ නිවාස ඉල්ලා දෙසැම්බර් 26 සුනාමි ව්‍යසනයට ගොදුරු වූ මුහුදු බඩ ප්‍රදේශවල ජනයා අබන්ඩව විරෝධතා උද්ඝෝෂනවල නිරතව සිටිති.

කෙසේ නමුත්, දැඩි ලෙස තත්වාරක්ෂක වූ වෘත්තීය සමිති නායකයෝ කම්කරුවන්ට සහ දුගීන්ට පුලුල් ආයාචනයක් කිරීමට මුලුමනින්ම අසමත්ව සිටිති. නොකඩවා එල්ල වූ හෙලාදකීම් ඉදිරියේ දුම්රිය රියදුරු සංගමයේ නායකයෝ වේගයෙන් යටත් වූහ. ශෝක ජනක සමාවට කරුනක් ඉදිරිපත් කරමින් දුම්රිය රියදුරු සංගමයේ ලේකම් කේ. ඒ. යූ. කොත්තසිංහ ලෝක සමාජවාදී වෙබ් අඩවියට මෙසේ පැවසී ය. “බලධාරීන් අපට ඇහුම්කන් නුදුන් නිසා වර්ජනය නතර කිරීමට අපට බල කෙරුනා” රැකියා හා වැටුප් ඉහල දමා ගැනීම සඳහා පොදු අරගලයක් කැඳවුම් නො කලේ

ඇයි දැයි විමසුවිට “ඒක ලොකු වැඩක්” යයි නො සැලකිල්ලෙන් ඔහු පැවසී ය.

සියයකට අධික සෙසු දුම්රිය වෘත්තීය සමිති වර්ජකයන්ට මොනම සහයක් වත් නො දුන්නාහ. දුම්රිය රියදුරු සංගමයේ නායකත්වයන් මෙන් ම මෙම නායකත්වයන් ද පදනම් වී සිටින්නේ පටු කට්ටිවාදී, ශ්‍රේණිවාදී සහ වෘත්තීය සමිතිවාදී බෙදීම් මත ය. වර්ජකයන් කෙරෙන් මොනම හිතවත්කමක් වත් නොපෙන්වූ ජවිපෙට සම්බන්ධ සමස්ථ ලංකා දුම්රිය ඉංජිනේරු සංගමයේ නායකයෙකු වන ඩී. වැලිඅමුණ ලෝක සමාජවාදී වෙබ් අඩවියට මෙසේ පැවසී ය. “අප අතරම සාමූහිකව සාකච්ඡා කිරීමෙන් පසුව අපේ ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් කරන්න කියලා ඇමතිතුමා අපට කිවුවා. දුම්රිය රියදුරු සංගමය වර්ජනයට ගියේ ඊට පිටුපාලා”

දුම්රිය වෘත්තීය සමිති ඒකාබද්ධ පෙරමුණේ රාජ්‍ය කන්තන්ගර ප්‍රකාශ කලේත් එයම ය. දුම්රිය ප්‍රතිව්‍යුහකරනයට මෙම කිසිදු වෘත්තීය සමිතියක් විරුද්ධත්වය ප්‍රකාශ කර නැත. පුද්ගලිකරනය දෙසට තබන පියවරක් ලෙස දුම්රිය අධිකාරියක් පිහිටුවීම සඳහා පසුගිය යුද්ධයේ ආන්ඩුව ඉදිරිපත් කර තිබූ සැලසුම් ශ්‍රීලනිපය නායකත්වය දෙන සන්ධාන ආන්ඩුව මගින් පසුගිය වසරේදී ඉවත් කර ගත්තේ ය. එහෙත් ජනාධිපති කුමාරතුංග පත් කල කොමිසම කවර හෝ වැටුප් සංශෝධනයක් “කලමනාකරන සහ මූල්‍ය කලමනාකරන ධාරිතාව ශක්තිමත් කරන සම්පූර්ණ ප්‍රතිව්‍යුහකරන සැලසුමක් සමග” සම්බන්ධ කල යුතු යයි නිර්දේශ කලේ ය.

වසර ගනනාවක නොතැකීම සහ ප්‍රතිපාදන කප්පාදුව නිසා දුම්රිය සේවය සහ එහි ආරක්ෂාව දුර්වල වී තිබේ. දුම්රිය ඇන්ජන්වලින් සියයට 75කම අවුරුදු 40 වඩා පැරනි ඒවා ය. සඳූ, ගිනි අනතුරු ඇඟවීම්, සහ සෙසු ආරක්ෂක පද්ධති නිසි ලෙස ක්‍රියාත්මක නොවෙති. වසර දහයක පමණ සිට ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු කර නැති කොලඹ-බදුල්ල සහ කොලඹ-පුත්තලම මාර්ගයේ සිදුවන ඇනතුරු සම්බන්ධයෙන් තමන්ට වගකීම භාරගත නොහැකි බව මෑත දී දුම්රිය රියදුරෝ බලධාරීන්ට අනතුරු ඇඟවූහ.

රැකියා, හොඳ වැටුප් සහ සේවා කොන්දේසි සඳහා අරගලයේදී දුම්රිය රියදුරන්, සෙසු දුම්රිය සේවකයන් සහ අනෙකුත් කම්කරුවන්ට සහය පල කරමින් ජනාධිපති මැතිවරණයට ඉදිරිපත් වන එකම පක්ෂය සමාජවාදී සමානතා පක්ෂය පමණි. දුම්රිය සහ සෙසු වැදගත් රාජ්‍ය සේවාවන් ප්‍රසාරනය කිරීමේ සහ තත්වය වැඩිදියුණු කිරීම ඇතුළු ඉල්ලීම් සඳහා අරගලය ඉල්ලා සිටින්නේ ලෝක බැංකුවේ සහ ජාත්‍යන්තර මූල්‍ය අරමුදලේ නියෝග පිලිගෙන ප්‍රධාන පක්ෂවලින් සම්පූර්ණ බිඳී වෙන්වීමකි.

සහන ලබාගැනීම සඳහා ආන්ඩුවට බලපෑම් දැමීම අරමුණු කරගත් සීමාසහිත කට්ටිවාදී ක්‍රියාවන් මගින් කිසිවක් දිනාගත නොහැකි බව දුම්රිය රියදුරු වර්ජනයේ පරාජය මගින් පෙන්නුම් කෙරෙයි. කම්කරු පන්තියට තමන්ගේ ස්වාධීන පන්ති උවමනාවන් සඳහා සටන් කල හැක්කේ ආන්ඩුවට සහ එහි ධනවාදී ක්‍රියාමාර්ගයට සෘජුව අහියෝග කරන සමාජවාදී ඉල්ලීම් මත පලල්

දේශපාලන ප්‍රභාසයක් සංවිධානය කිරීමෙන් පමණි. එබඳු අරගලයකට ප්‍රධාන පක්ෂ, මහ ව්‍යාපාරිකයන් සහ ජනමාධ්‍ය පමණක් නොව දේශපාලන සංස්ථාපිතයට සහ පවතින සමාජ පර්යාය ආරක්ෂාකිරීමට බැඳීගත් වෘත්තීය සමිති නායකයන් ද විරුද්ධ වන බවට අපි කල් ඇතිව අනතුරු අඟවමු.