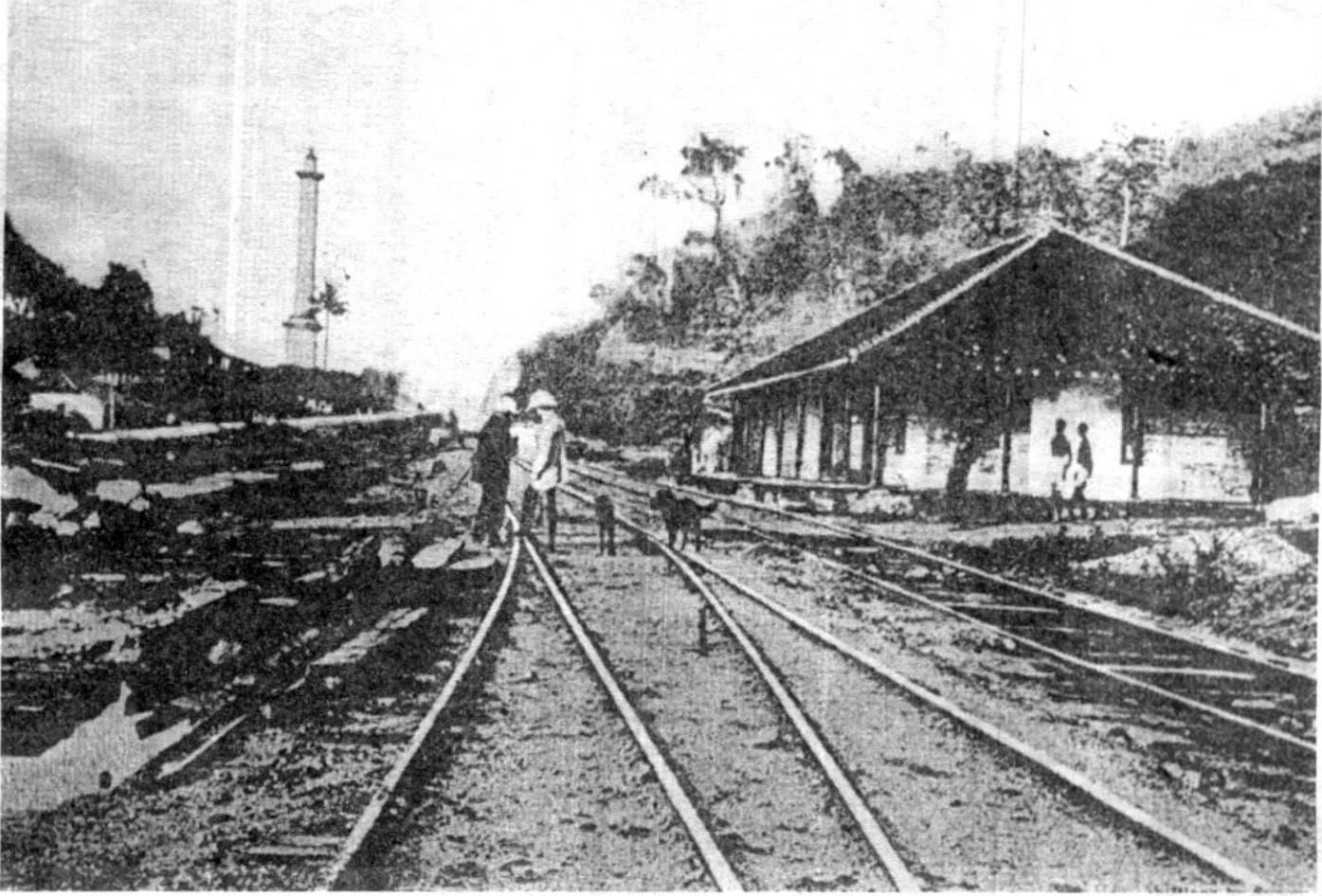


ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය ගමනාගමනයේ ආරම්භය හා එහි ව්‍යාප්තිය පිළිබඳව ලියන ලිපි පෙළක පළමුවැන්නයි මේ

ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය පුරාණය



ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ වර්තමානයේ පවතින අර්බුදය වෙතිහාසික වර්ධනයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස විනා අන් අයුරකින් විනාශ කළ නොහැකිය.

එසේනම් ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය සේවය හැමදම පැවතුණේ කලට වේලාවට ගමනාන්තය කරා ගමන් කළ නොහැකි, මගියාට පහසුකම් නොමැති, එක්තරාද හෝ මාර්ග-වල කිසි තඩත්තුවක් නොමැති, 2004 අගෝස්තු

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ හිටපු සහකාර ප්‍රවාහන අධිකාරී **ඒ.ඩබ්ලිව්.වහිගසේකර**

සුභද්‍රයිලී සම්බන්ධතාවක් නොමැති සේවාවක් ලෙස ද? අද දින දුම්රිය සේවය මුහුණපා සිටින අර්බුදයෙන් ගොඩ ඒමට නම් සාරදර්ශී ප්‍රවිෂ්ඨය අවශ්‍ය වේ. පෙර දිනයේ දී අපගේ දුම්රිය කාර්යක්ෂම සුව පහසුකම් ඇති එක්පත්, මැදිරි හා මාර්ග උසස් තත්ත්වයේ පැවැති, මගී ජනතාවට ආකර්ශණය වූ සේවාවක්ව පැවැති බව මප්පු කිරීම මේ ලිපියේ එක් පරමාර්ථයකි.

සහකාර දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීවරයෙකුට සිටි පී.ඒ.පෙරේරා

විසින් රචිත "ද සිලෝන් රේල්වේ" නම් වූ කදිම ඓතිහාසික ග්‍රන්ථයෙහි පෙරවදන එද ලංකා දුම්රිය පැවැති තතු පිළිබඳ හොඳම නිදසුනකි. මේ පෙරවදන ලියා ඇත්තේ ව්‍යවස්ථාදායක සභාවේ නියෝජිතයෙකු වූ ද, බ්‍රිතාන්‍ය ජාතික සිවිල් නිලධාරියෙකු වූ ද, සිසිල් ක්ලේමන්ට් විසිනි. දැන් ඔහුට සවන් දෙමු. "සියලුම සෘතු වල, සියලුම කාල-ගුණ තත්ත්වය යටතේ, බොහෝ විට ම රාත්‍රී කාලයේ දී, ලංකාණ්ඩුවේ දුම්රිය සේවයේ දුම්රිය වලින්, සැතපුම් 26,000 ක් පමණ

දුර ප්‍රමාණයක් පසුගිය අවුරුදු දෙකහමාරක කාලය තුළ මා ගමන් කර ඇති බව දළ වශයෙන් ගණන් බැලූ විට මට හැගේ. ලංකාවට පැමිණීමට කලින් මම එංගලන්තයේ, යුරෝපයේ, චීනයේ, ඉන්දියාවේ, ජපානයේ, බුරුමයේ, ඇමරිකා එක්සත් ජනපදයේ සහ බටහිර ඉන්දීය කොදෙව්වල දුම්රිය වල ගමන් කර ඇත්තෙමි. මම දෙවරක් මහා සයිබීරියන් දුම්රිය මාර්ගයේ මුළු දුරම ද, කැනේඩියානු පැසිපික් දුම්රිය පද්ධතිය පුරාම එක්වරක් ද ගමන් කර ඇත්තෙමි. එහෙත් ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය සේවයේ දුම්රියවල තරම් සුවපහසුවෙන් හෝ ප්‍රසන්නතාවයෙන්

වෙනත් කිසිම දුම්රියක ගමන් කර තැත්තෙමී එසේම ලංකාවේ තරම් හොඳින් තඩත්තු කළ දුම්රිය මාර්ග හෝ දුම්රිය යන්ත්‍ර වෙනත් කිසිම රටක මා දැක තැන. "මේ යටත් විජිතයට පැමිණි තවකයෙකු වශයෙන් දුම්රිය සංවිධානයේ කාර්යක්ෂමතාව ද, දුම්රිය මාර්ගවල ද, දුම්රිය වැඩපොළවල් සහ තවත් දුම්රිය යන්ත්‍රවල උසස් තත්ත්වය ගැන මහත්සේ උද්දමයට පත්වුණෙමි." යනුවෙන් 1923 ජනවාරි මස 18 වන දින මම ව්‍යවස්ථාදායක සභාවට අමතා කීවෙමි. දුම්රිය සේවය පිළිබඳව මා තුළ ඇති වූ පළමු හැඟීම් ඒ සමඟ දිගු කාලයක් තිස්සේ කිට්ටු සම්බන්ධයක් පැවැත්වූ පසුව, තවත් ප්‍රබල විය. මේ දුම්රිය සේවයේ ආරම්භය සහ පිළිබඳව කතාව දැන් මහජනයාට දැනගන්නට සලස්වා තිබීම ගැන මම සතුටු වෙමි".

යුරෝපීය ජාතික සිවිල් නිලධාරියාට අනුව, ආසියාතික රටවල පමණක් නොව, යුරෝපීය රටවලට සාපේක්ෂවත් ඊටත් වඩා කාර්යක්ෂමවත්, සැප පහසුකම් ඇති උසස් තත්ත්වයේ දුම්රිය සේවාවක් එක්දහස් තවසිය විසි ගණන් වලදී පැවති ඇත.

එබැවින් සංඝීජන ලෙස හෝ ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය සේවයේ ආරම්භය සහ විකාශය පිළිබඳ තතු දැන ගැනීමට ඔබ කැමැති වනු ඇත. ලංකාවේ ඉදි කෙරුණු දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය පිළිබඳ අවශ්‍යතාව මූලින්ම දැනුණේ බ්‍රිතාන්‍ය ජාතික වැවිලි කරුවන්ට ය. ඒ සඳහා යටත් විජිත පාලකයන්ගේ උදව් උපකාර ඔවුන්ට ලැබුණි.

කරන්න මාර්ගය

කොළඹ සිට මහනුවර දක්වා පළමු මාර්ගය ඉදිවන්නේ 1824 - 1831 දක්වා ලංකාව පාලනය කළ ශ්‍රීමත් එඩ්වඩ් බාන්ස් ආණ්ඩුකාර වරයාගේ කාලයේදී ය. එය සැතපුම් 91 පමණ දිර්ඝ වූ හංවැල්ල, අවිස්සාවේල්ල, රුවන්වැල්ල, බලන දුර්ගය හරහා වූ කරන්න මාර්ග යයි. මේ මාර්ගය හරහා මහනුවරට ලගාවීමට පැය 14 ක් ද, මහනුවර සිට කොළඹට ලගාවීමට පැය 12 ක් ද ගතවුණි. මේ තත්ත්වය ගැන



කොළඹ සිට මහනුවර දක්වා පළමු මාර්ගය ඉදිවන්නේ 1824 - 1831 දක්වා ලංකාව පාලනය කළ ශ්‍රීමත් එඩ්වඩ් බාන්ස් ආණ්ඩුකාර වරයාගේ කාලයේදී ය. එය සැතපුම් 91 පමණ දිර්ඝ වූ හංවැල්ල, අවිස්සාවේල්ල, රුවන්වැල්ල, බලන දුර්ගය හරහා වූ කරන්න මාර්ග යයි. මේ මාර්ගය හරහා මහනුවරට ලගාවීමට පැය 14 ක් ද, මහනුවර සිට කොළඹට ලගාවීමට පැය 12 ක් ද ගතවුණි. මේ තත්ත්වය ගැන සැඟිමකට පත් නොවූ වැවිලි කරුවෝ කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවාවක් ගැන සාකච්ඡා කිරීමට පටන් ගත්හ. 1845 දී 'ලංකා දුම්රිය සමාගම' එංගලන්තයේ දී ආරම්භ වන්නේ මේ සාකච්ඡාවල ප්‍රතිඵලයක් ලෙසිනි. බොහෝ සාකච්ඡා පැවැත්වුණි. කොළඹ සිට මහනුවර දක්වා වූ මාර්ගය පිළිබඳ මිනුම් කටයුතු මාර්ග කිහිපයක් ඔස්සේ සිදුවිය. අවසානයේ දී අඹේපුස්ස, පොල්ගහවෙල, රඹුක්කන, බලන දුර්ගය හරහා මහනුවර දක්වා වූ

සැඟිමකට පත් නොවූ වැවිලි කරුවෝ කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවාවක් ගැන සාකච්ඡා කිරීමට පටන් ගත්හ.

1845 දී "ලංකා දුම්රිය සමාගම" එංගලන්තයේ දී ආරම්භ වන්නේ මේ සාකච්ඡාවල ප්‍රතිඵලයක් ලෙසිනි. බොහෝ සාකච්ඡා පැවැත්වුණි. කොළඹ සිට මහනුවර දක්වා වූ මාර්ගය පිළිබඳ මිනුම් කටයුතු මාර්ග කිහිපයක් ඔස්සේ සිදුවිය. අවසානයේ දී අඹේපුස්ස, පොල්ගහවෙල, රඹුක්කන, බලන දුර්ගය හරහා මහනුවර දක්වා වූ

දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීමට තීරණය කළහ. පළමු පස් පිඩැල්ල කැපීම 1858 අගෝස්තු මස 3 වැනි දින ශ්‍රීමත් හෙන්ඩ්‍රි වෝඩ් ආණ්ඩුකාරවරයා අතින් සිදුවිය. අඹේපුස්ස දක්වා සැතපුම් 34, 1/2 ක් වූ මාර්ගයේ මුල්ම කොටස 1864 දී ඉදිකර අවසන් විය.

මංගල දුම්රිය ගමන

1864 දෙසැම්බර් මස 27 වන දින කොළඹ සිට අඹේපුස්ස දක්වා මංගල දුම්රිය ධාවනය සිදුවිය. මේ ගමනට බෙල්ජියම් ඔවුන්න හිමි

කුමාරයා වූ බ්‍රැඩින්ට් හි ආදිපාදවරයා සහභාගි විය. කෙසේ වුවත් මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් නිසි ලෙස අවසන්ව නොතිබුණ හෙයින් මෙහි ගමනාගමනය සඳහා විවෘත වූයේ 1865 ඔක්තෝබර් මස 2 වන දින දීය.

1866 නොවැම්බර් මස 1 වන දින පොල්ගහවෙල දක්වා මාර්ගය ඉදිකර මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා විවෘත කරන ලදී. පොල්ගහවෙල දක්වා වූ දුර ප්‍රමාණය සැතපුම් 45, 1/2 කි. මිලන සැතපුම් 7 ක් පමණ වූ රඹුක්කන දක්වා වූ කොටස ද තැනිතලා බිමෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු නොබෝ කලකින් තිබේ. රඹුක්කන දුම්රිය ස්ථානය පිහිටා ඇත්තේ මුහුදු මට්ටමින් අඩි 313 ක් උසිනි.

කඳු තැඹිම පටන් ගන්නේ රඹුක්කන දුම්රිය ස්ථානයට සැතපුමක් පමණ ඔබ්බෙනි. මෙතැන් සිට ඇත්තේ අඩි 1,700 ක් දක්වා වූ තැග්මකි. මේ කොටස ඉදිකිරීම පිළිබඳව බොහෝ සැක සංකා මතුවිය. "රඹුක්කනින් දුම්රිය මාර්ගය අවසන් වනු ඇතැයි" උගන්තු පවා සැක පහළ කළහ.

රඹුක්කන සිට මහනුවර දක්වා වූ කොටස වෙනමම සාකච්ඡා කළයුතු විරයක්ව පිළිබඳ ප්‍රබන්ධයකි. කොළඹ සිට මහනුවර දක්වා පළමු දුම්රිය ගමන සොන්නදරයාත්මක වාර්තාවක් වන බැවින්,

ඉදිරි සැතපුම් 12 ඉදිකිරීම ගැන ද මිලග ලිපියෙන් සාකච්ඡා කරමි. රඹුක්කන දක්වා වූ දුම්රිය මාර්ගය තැනීමේ දී එයට පුරෝගාමීවුවන් මෙන්ම ජීවිත පරිත්‍යාගයෙන් කරන ලද කැපකිරීම් පිළිබඳ සටහනක් තබමින් මේ කොටස අවසන් කරමි.

ගොංගිතොට බේදවාචකය

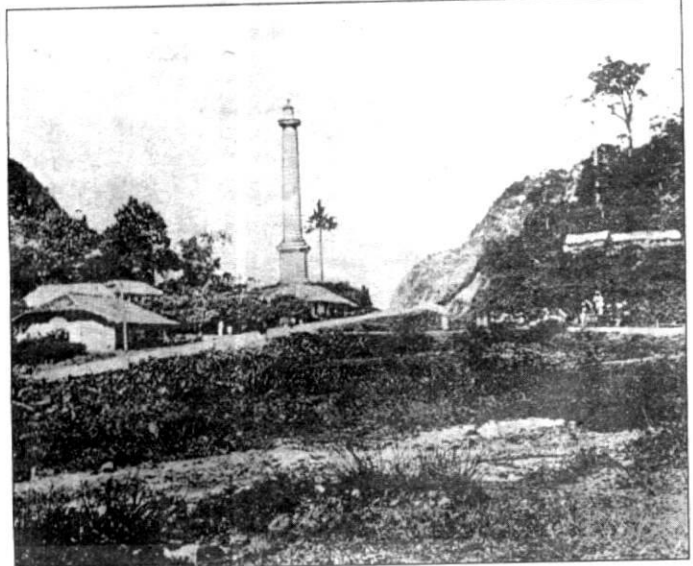
ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමේ ඉතිහාසයේ මුල්ම බේදවාචකය අපට හමුවන්නේ ගොංගිතොටෙහි. කොළඹ සිට සැතපුම් 7 ක් පමණ ඔබ්බෙන් පිහිටා ඇති ගොංගිතොට එද මුළුමනින්ම වගුරු බිමක් විය. 1865 ජනවාරි මස 14 වැනි දින සැරූ සමයේ 5.30 ට පමණ මේ අනතුර සිදුවිය. ගැල් 16 ක් සමග සේවා දුම්රිය පසුපසට ධාවනය විය. එදින වැඩ අවසන් කළ සිංහල කුලීකරුවන් 36 දෙනෙකු සහ යුරෝපීය ජාතික පරිපාලකවරයෙකු තම නිවෙස් කරා යාමට මේ ගැල් තුළ ගමන් කළහ. දුපිල්ල නිසා මාර්ගය ද හොඳින් නොපෙනුනි. සිද්ධිය වූ ස්ථානයේ බෝක්කුව අසල අතාරක්ෂිතව ප්‍රොලියක් තවතා තිබුණි. අවසාන මොහොතේ නියාමකවරයා ප්‍රොලිය දකින විට දුම්රියෙහි පසුපස ප්‍රොලියේ ගැටි ගැල් එකිනෙක වතුරට වැටී නොපෙනී යන්නට විය. කුලී කරුවන් 36 දෙනා සහ පාලකවරයා වතුරේ ගිලුණි. නියාමකවරයා සහ රියදුරා ඉවතට පැන දිවී ගලවා ගත්හ. සිද්-



ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමේ ඉතිහාසයේ මුල්ම බේදවාචකය අපට හමුවන්නේ ගොංගිතොටෙහි. කොළඹ සිට සැතපුම් 7 ක් පමණ ඔබ්බෙන් පිහිටා ඇති ගොංගිතොට එද මුළුමනින්ම වගුරු බිමක් විය. 1865 ජනවාරි මස 14 වැනි දින සැරූ සමයේ 5.30 ට පමණ මේ අනතුර සිදුවිය. ගැල් 16 ක් සමග සේවා දුම්රිය පසුපසට ධාවනය විය. එදින වැඩ අවසන් කළ සිංහල කුලී කරුවන් 36 දෙනෙකු සහ යුරෝපීය ජාතික පරිපාලකවරයෙකු තම නිවෙස් කරා යාමට මේ ගැල් තුළ ගමන් කළහ.

ඵනිහාසික වේ. "පෙරදිග රටවල අධ්‍යාපනය පතුරුවන්නන් වශයෙන් දුම්රිය මාර්ග වලට ලැබෙන්නේ මහා මාර්ග වලට වඩා උසස් තත්ත්වයකි. වැටීලිකරුවන්ට, ව්‍යාපාරිකයන්ට හා සාමාන්‍ය පුරවැසියන්ට ද දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමෙන් මහඟු ඵල ලබාගනු හැකිවනු නොඅනුමානයයි".

කොළඹ සිට මහනුවර දක්වා මාර්ගයේ මුල්ම මැනීම වාර්තා ඉදිරිපත් කළ "ලංකා දුම්රිය සමාගමේ" ඉංජිනේරු තැන්පත් තෝමස් ඩ්‍රිග් මහතා ද, අභියෝග රැසකට මුහුණ දෙමින් මාර්ගය ඉදිකිරීමේ කොන්ත්‍රාත්තුව භාර වූ ජෙඩ්ඩ් ජෙවිල් මහතා ද, ඉදිකිරීම් භාර රජයේ නියෝජිත ජී.ඒ.මොල්ස්ටන් මහතා ද, මාර්ගය ඉදිකිරීමේ දී මහඟු කාර්යභාරයක් ඉටුකළ පුරෝගාමීහු වෙති. එමෙන්ම ජීවිත බොහෝ ගණනක් පරිත්‍යාග කළ කුලීකරුවෝ ද, නොසෙකුත් මට්ටමේ නිලධාරීහු මෙන්ම ඉන්දියානු ජාතික බෝරාකරුවන් ද අනුස්මරණය කළයුතු වේ.



ධියට වගකිවයුතු අතාරක්ෂිත ලෙස ප්‍රොලිය තවතා ඉවතට ගොස් සිටි එස්.එම්.තයිලු තමාහි වැටුප් ලිපිකරු ඉන්පසු කිසි දිනක ආපසු පැමිණියේ නැත.

දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීමේ පුරෝගාමීහු

ශ්‍රීමත් හෙන්ඩ්‍රි වෝඩ් අණ්ඩුකාර තුමාගේ නම ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමේ පුරෝගාමීන් අතර මුල්තැන හිමිවේ. මේ සඳහා මංගල පස් පිඩැල්ල කැපුවේ ඔහු විසිනි. 1858 අගෝස්තු මස 3 වන දින මේ අවස්ථාවට සහභාගි වෙමින් ඔහු පැවැත්වූ කථාව ද

ආශ්‍රිත ග්‍රන්ථ
The Ceylon Railway
G. F. Perera
දුමකෝව්වි යුගය
සිරිසේන රාජපක්ෂ.