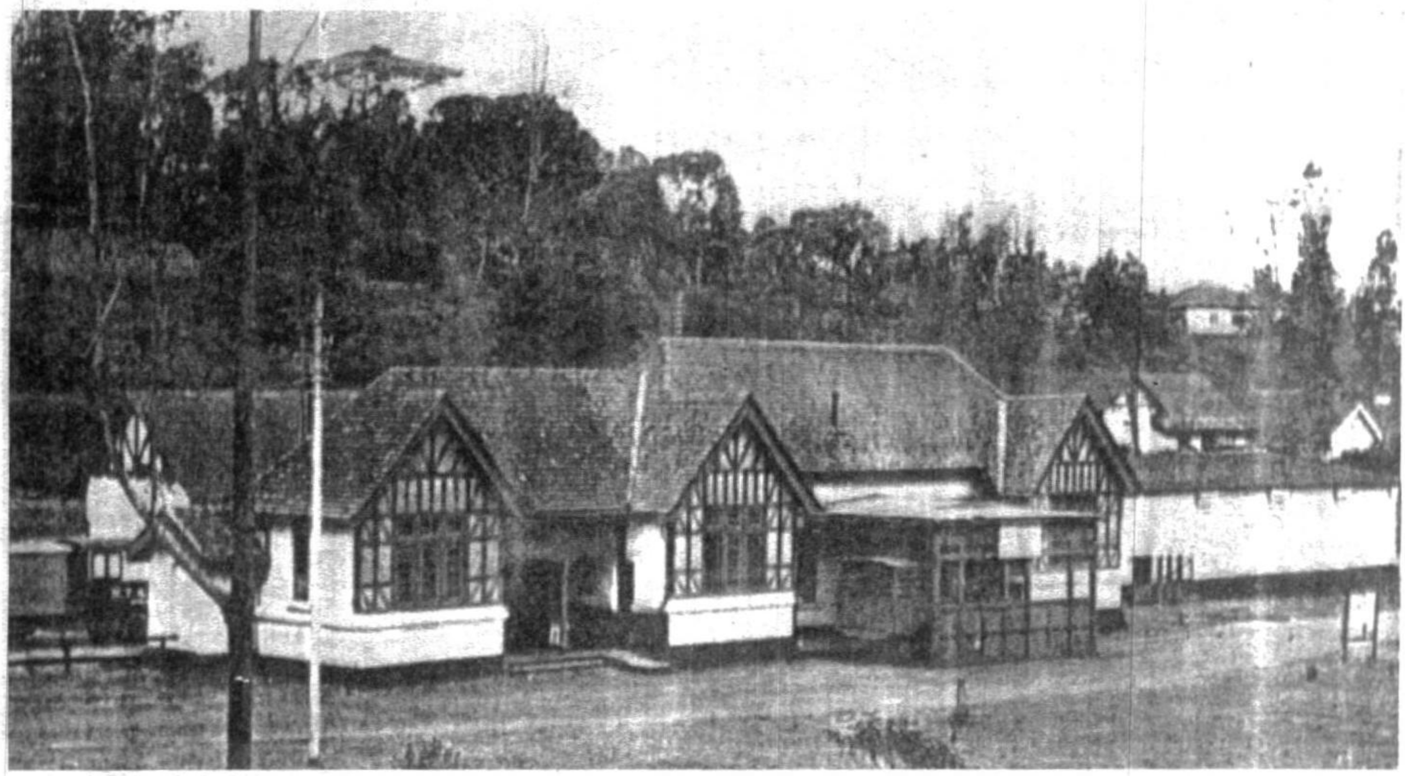


දුම්රිය සේවයේ ස්වර්ණමය යුගය

ඒ. ඩබ්ලිව්. වනිගසේකර

හිටපු සහකාර ප්‍රවාහන අධිකාරී ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවය

එක්දහස් නවසිය විසි ගණන්වල දී, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ දැනට පවතින පරිපාලන ව්‍යුහය ගොඩනැඟුණි. සමස්ත දෙපාර්තමේන්තුවේ පරිපාලන කටයුතු මෙහෙයවීම සඳහා දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී ප්‍රමුඛව දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී කාර්යාලය බිහිවිය. ඔහුගේ සහායට සහකාර දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීවරු කිහිප දෙනෙකු සිටියහ. මාර්ග ඉදිකිරීම් සහ නඩත්තු කටයුතු සඳහා මාර්ග හා කර්මාන්ත උප දෙපාර්තමේන්තුව බිහි විය.

(1) වගුව

වර්ෂය	මාර්ගයේ දිග සැතපුම්	ගමන් කළ මගීන්	මගී ආදයම (රුපියල්)
1865	34 1/2	19,250	25,632
1875	95	858,094	739,545
1895	297	4,821,867	2,174,256
1905	562	6,281,537	3,925,477
1925	791	10,201,173	11,736,503
1945	913	24,920,215	30,517,053

මෙහි දිසා කාර්යාල ද කොළඹ, නානුඔය හා අනුරාධපුරය ආදී ප්‍රදේශවල ගොඩනැඟුණි. ධාවනබල දෙපාර්තමේන්තුව, ප්‍රවාහන උප දෙපාර්තමේන්තුව, ගණකාධිකාරී කාර්යාලය හා ගබඩා උප දෙපාර්තමේන්තුව ද මේ වන විට ආරම්භව පැවතුණි. ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සියලු කටයුතු සිදු කෙරුණේ මේ උප දෙපාර්තමේන්තු හය යටතේය.

මාර්ග හා ප්‍රවාහන කටයුතුවල සංවර්ධනය

දුම්රිය මාර්ග වැඩිදියුණු වූ අයුරුත්, මගී හා ඉපයීම්වල සංවර්ධනය පහත (1) වගුවෙන් ඔබට දැකගත හැකිවනු ඇත.

ඉහත සඳහන් දත්ත කදිම ලෙස පැහැදිලි කරන්නේ, අධිරාජ්‍යවාදී පාලන සමය තුළ ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ පැවැති සංවර්ධනයයි.

දුම්රිය සේවයේ මුඛ්‍ය පාඨය වන්නේ "ආරක්ෂක හා කාර්යක්ෂම සේවාවක්" යන්නයි. මගී හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ දී ආරක්ෂාව ප්‍රධාන තැනක් ගනී. මුල්ම ආරක්ෂක රෙගුලාසි පොත නිකුත් කරන්නේ 1892 වසරේදී ය. දුම්රිය ප්‍රවාහනයට කෙලින්ම සම්බන්ධවන්නේ දුම්රිය

(2) වගුව

කොළඹ සිට	ධාවන කාලය පැය සහ මිනිත්තු		
	1925	1964	2000
මහනුවර	3.45	2.50	2.35 - 3.10
බදුල්ල	14.35	9.00	9.20 - 10.25
අනුරාධපුරය	5.56	3.50	4.30
ගාල්ල	3.31	2.02	2.21 - 2.52
මාතර	4.55	3.00	3.33 - 4.16
හලාවත	2.33	2.00	2.11

ස්ථානාධිපතිවරු, රියදුරු සහ නියාමකවරුයි. මොවුන්ගේ අධීක්ෂණ කටයුතු සඳහා ප්‍රවාහන අධිකාරීවරු ඇතුළු කොටසක් ඉහළින් සිටිති. මේ සියලු දෙනා ආරක්ෂක නීති හොඳින් හදරා ලිඛිත හා වාචික පරීක්ෂණවලින් සමත්විය යුතුය. ආරක්ෂක නීති පිළිබඳ පරීක්ෂණවලින් අසමත් කිසිවකු ධාවන කටයුතුවලට සම්බන්ධ කර ගන්නේ නැත.

දුම්රිය සේවයේ සිදුවන අනතුරු සුළු අනතුරු හා විශාල ප්‍රමාණයේ අනතුරු වශයෙන් දෙවර්ගයකි. ජීවිත හානි ඇති හා නැති වශයෙනි. සෑම අනතුරක් සම්බන්ධයෙන්ම පරීක්ෂණයක් පවත්වා හේතු සොයා බලා එවැනි අනතුරක් යළි සිදු නොවීමට පිළියම් යෙදිය යුතුය. මේ සඳහා ඒක පුද්ගල පරීක්ෂණයක් හෝ පරීක්ෂණ මණ්ඩලයක් මගින් කරුණු විභාග කරනු ලැබේ. (Miner Board / Mager Board) අනතුර සිදුවූයේ කුමන ආරක්ෂක නීතිය බිඳ දැමීමෙන් ද? වගකිව යුත්තේ කවරහු ද? සිදුවී ඇති අලාභය කොපමණ ද? යළි මෙවැනි අනතුරක් සිදු නොවීමට කවර පියවර ගත යුතු ද? මේවාට පිළිතුරු පරීක්ෂකවරු විසින් සෙවිය යුතු ය.

1962 දී ධාවනය වූ මගී සැතපුම් 1,228,088,323 යි. තුවාල සිදුවීම් 4 යි. ප්‍රතිශතයක් ලෙස 0000003.

1963 දී ධාවනය වූ මගී සැතපුම් 1,341,885,210 යි. තුවාල සිදුවීම් 22 යි. ප්‍රතිශතයක් ලෙස 0000016.

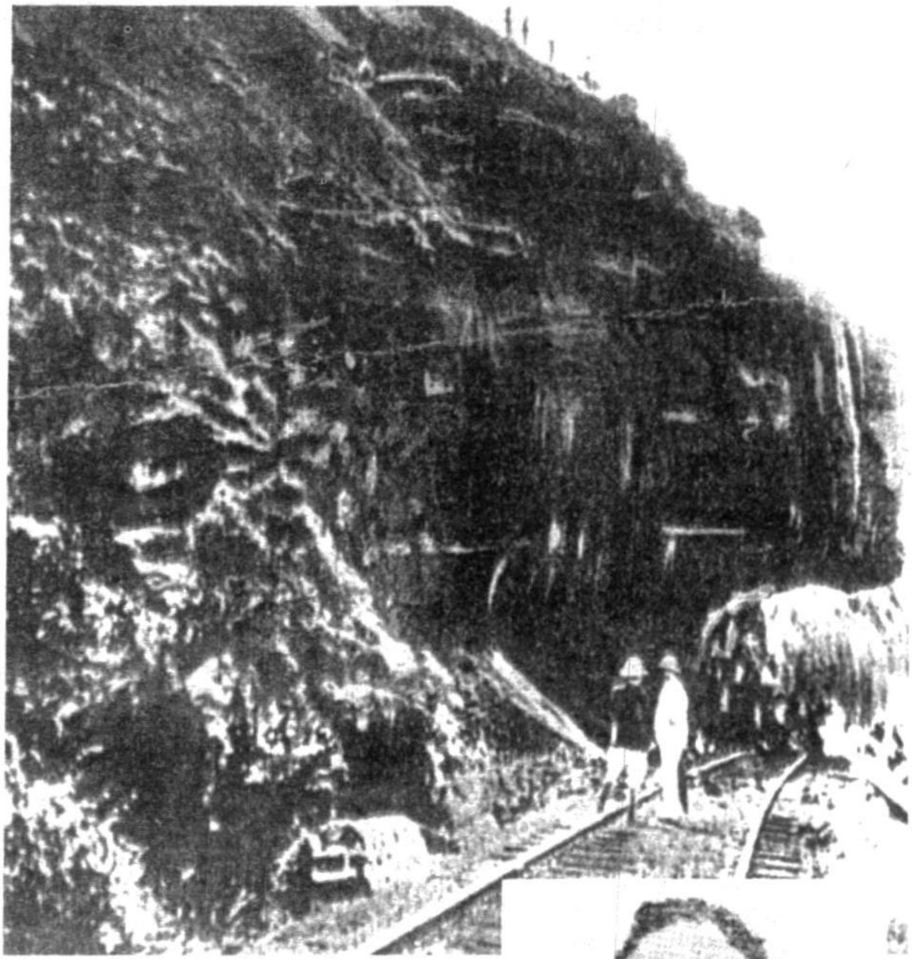
ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට මෙවැනි කීර්තිමත් ඉතිහාසයක් තිබුණි.

දුම්රිය ධාවන ක්‍රම

මුල්ම අවධියේ දුම්රිය දෙකක් මාරු වූයේ එක් නිශ්චිත දුම්රිය ස්ථානයකදී ය. මුලදීම දුම්රිය ස්ථාන අතර සන්නිවේදන ක්‍රමය පිහිටුවීය. පසුව බ්ලොක් කොට්ඨාස අතර ධාවනය වන ටැබ්ලට් ක්‍රමය බිහිවිය. එක් දුම්රිය ස්ථානයක දී දුම්රිය රියැදුරු වෙත ලබාදෙන ටැබ්ලටය අනෙක් දුම්රිය ස්ථානයේ ටැබ්ලට් උපකරණයෙහි තැන්පත් කරන තුරු දුම්රිය ගමන් ගන්නා කොට්ඨාසයට වෙනත් දුම්රියකට ඇතුල්විය නොහැකිය. 1928 කටුකුරුන්දේ දුම්රිය අනතුර සිදුවූයේ මේ රෙගුලාසිය උල්ලංඝනය කිරීමෙනි.

මීට අමතරව නියමු ක්‍රමය, ස්වයංකාරී බ්ලොක් ක්‍රමය, මධ්‍යගත පාලන ක්‍රමය, විදුලි සංඥ ක්‍රමය (NMA) සහ ටෝකන් ක්‍රමය ද භාවිතා වේ. දුම්රිය ධාවන කටයුතු පාලන කාර්යාල තුනක් මගින් සිදු කෙරේ. කොළඹ පාලන කාර්යාලය මගින් මුහුදුබඩ මාර්ගයේ මාතර දක්වා ද, ප්‍රධාන මාර්ගයේ රඹුක්කන දක්වා ද, උතුරු මාර්ගයේ මහව දක්වා ද, පුත්තලම් මාර්ගයේ පුත්තලම දක්වා ද, කැළණිවැලි මාර්ගයේ අවිස්සාවේල්ල දක්වා ද, වරාය හා කොලොන්නාව දක්වා දුම්රිය ධාවනය පාලනය කරනු ලැබේ. නාවලපිටිය පාලන කාර්යාලය මගින් පේරාදෙණිය හන්දියේ සිට බදුල්ල හා මාතලේ දක්වා ද, ප්‍රධාන මාර්ගයේ රඹුක්කන දක්වා ද, දුම්රිය ධාවනය පාලනය කරනු ලැබේ. අනුරාධපුරය පාලන කාර්යාලය මගින් මහව සිට වවුනියාව දක්වා ද, ත්‍රිකුණාමලය හා මඩකලපුව දක්වා ද දුම්රිය ගමනා ගමනය පාලනය කරනු ලැබේ. මේ සඳහා පුහුණු පාලකවරු කණ්ඩායමක් දිවා - රෑ දෙක්හි සේවයේ නිරතව සිටිති.

නිදහස ලැබීමෙන් පසු විසිවන සියවසේ මැද භාගය වන විට ලෝකය පුරා ප්‍රචලිතව පැවැති "සුසාධක රාජ්‍ය" සංකල්පය යටතේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව "සේවාවන් සපයන ආයතනයක්" බවට පත්විය. මෙහි ප්‍රතිඵලය වූයේ ආදායමට වඩා වියදම වැඩිවීමයි. කෙසේ වුවත් 1920 ගණන්වල සිට හැටේ දශකයේ අවසානය දක්වා දුම්රිය සේවය කාර්යක්ෂමව, කලට වේලාවට ධාවනය වන, ආරක්ෂාකාරී හා විශ්වාසවන්ත සේවාවක් ලෙස පැවති බව පැරැන්නෝ බොහෝ දෙනෙකු දනිති.



1925, 1964 හා 2000 වසරවල දී ප්‍රධාන නගර කිහිපයකම දුම්රිය ධාවනය සඳහා ගතවූ කාලය පහත (2) වගුවෙන් දක්වේ.

ඉහත සංඛ්‍යා ලේඛන මගින් පැහැදිලි කරන්නේ දුම්රිය ධාවනයේ හොඳම කාලවේලාවන් පැවැතියේ 1964 වසරේ දී බවයි. 1960 ගණන්වල දුම්රිය ධාවනය වේගවත් වූවා මෙන්ම, සැප පහසුව ද පැවතිණි.

1960 ගණන්වල "රුහුණු කුමාරි" දුම්රියෙහි තම ආසනය ඉදිරිපිට කුඩා මේසයක් තිබුණ බවත්, ඒ මත ගෙනවිත් තබන තේ කෝප්පය ඇගපතේ හලා නොගෙන හෙමින් සීරුවේ පානය කිරීමට හැකි වූ බවත්, එද මේ දුම්රියෙහි ගමන් කළවුන්ට සිහිපත් වනු නොඅනුමානය. එයට ප්‍රධාන හේතුව වූයේ ඉතා හොඳින් මාර්ග නඩත්තු කර තිබීමයි.

ස්වර්ණමය යුගය

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ කීර්තිමත් ඉතිහාසය පහත දක්වෙන (3) වගුවේ සංඛ්‍යා ලේඛන මගින් ඔබට පැහැදිලි වනු ඇත.

ඉහත සංඛ්‍යා ලේඛන අධ්‍යයනයේ දී යටත්විජිත පාලන සමය තුළ දුම්රිය ධාවනය දිගටම ලාභ ඉපයූ බව පැහැදිලිවනු ඇත.

එහෙත් නිදහස ලැබීමෙන් පසු විසිවන සියවසේ මැද භාගය වන විට ලෝකය පුරා ප්‍රචලිතව පැවැති "සුසාධක රාජ්‍ය" සංකල්පය යටතේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව "සේවාවන් සපයන ආයතනයක්" බවට පත්විය.

මෙහි ප්‍රතිඵලය වූයේ ආදායමට වඩා වියදම වැඩිවීමයි. කෙසේ වුවත් 1920 ගණන්වල සිට හැටේ දශකයේ අවසානය දක්වා දුම්රිය සේවය කාර්යක්ෂමව, කලට වේලාවට ධාවනය වන, ආරක්ෂාකාරී හා විශ්වාසවන්ත සේවාවක් ලෙස පැවති බව පැරැන්නෝ බොහෝ දෙනෙකු දනිති. ❑

මුල්ම ප්‍රවාහන සහ මුදල් කළමනාකරු

(3) වගුව

වර්ෂය	මාර්ගයේ දිග	ධාවන සැතපුම්	ප්‍රවාහනය කළ මගීන්	භාණ්ඩ ටොන්	ආදායම රුපියල්	වියදමරුපියල්
1900	297	1,332,109	5,503,228	520,547	7,938,151	4,226,004
1910	578	2,304,178	9,485,252	864,425	13,585,160	6,337,585
1925	851	3,757,534	18,008,877	1,256,579	29,650,683	22,861,319
1935	951	4,200,624	9,406,971	895,238	19,175,193	4,200,642
1945	913	4,155,972	25,930,817	1,369,211	56,308,688	52,097,685
1955	898	6,120,557	18,763,408	1,604,373	74,019,453	83,354,213
1965	925	7,608,379	28,879,840	1,442,381	97,275,525	124,875,931