

දුම්රිය ප්‍රවෘත්තිය

1815 දි මුළු ලක්දිවම යටත් කරගත් බ්‍රිතාන්‍ය අධිරාජ්‍යවාදීන්හු දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීම සඳහා විශාල ධනස්කන්දයක් වියදම් කරමින්, ජීවිත පරදවට තබමින් මෙතරම් ප්‍රයත්නයක් දැරුවේ ඇයි ද යන්න අප වෙත පැහැදිලි කරනු ලැබේ.

ශ්‍රී ලාංකිකයින්ගේ එදිනෙදා කටයුතු පහසු කිරීමට ද? නො එසේනම් රට සංවර්ධනය කිරීමට ද? එසේත් නැත්නම් ඔවුන්ගේ ලාභාල යටත් විජිතයෙහි බල ආධිපත්‍ය සුරක්ෂිත කරගැනීමට ද? අනියම් අයුරින් මේ සියල්ල ඉටු වූ බව අවිවාදිත ය.

මෙරට යටත්කරගත් වහාම බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයන්ගේ තෙත් සිත් යොමුවූයේ සරුසාරවත් පසක් ඇති, සොමය දේශගුණයක් සහිත මෙරට භූමිය කෙරෙහි ය. එසේ වූයේ තමුදු ගැමි ජනතා ව කන්ද උඩරට හැමතැනම පදිංචිව සිටියහ. ඉඩම්වල ස්වාමීන්වය තමන් සතු කරගෙන මේවා වගාබිම් බවට පත්කර ගැනීමට තම ගැමි ජනතා ඉඩම් වලින් පලවා හැරිය යුතු විය. 1841 අංක. 9 දරණ මුඩුබිම් පනත ගෙනෙන ලද්දේ ඒ සඳහා ය. මේ පනත උපයෝගී කර ගනිමින් අයිතිවාසි කම් ඔප්පු කළ නොහැකි ඉඩම් රජයට පවරා ගනිමින් අක්කරය සිලිං 5 බැගින් වැවිලි කරුවන්ට විකුණනු ලැබීය. මෙහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස 1843 වන විට පවරා ගනු ලැබූ ඉඩම් ප්‍රමාණය අක්කර 2,58,072 කි. මේ ඉඩම් වල වාණිජ බෝගයක් ලෙස කෝපි වගාව ආරම්භ කර තිබුණි. වතු වගාව සම්බන්ධයෙන් යටත් විජිත පාලකයන් කෙතරම් දීර්ගාත්මක කෙළේද යත්, බාත්ස් ආණ්ඩුකාරවරයා වතු වගාවට පිවිසුණි. ඔහුට අයත් කෝපි වත්තක් ගත්තෝරුවේ තිබුණි.

වතුකරයේ නිෂ්පාදන කොළඹට ප්‍රවාහනය කෙළේ කරත්ත මගිනි. ඒ සඳහා විශාල කාලයක් මිඩංගු විය. වසරකට කරත්ත 79,000 ක් යොදා ගැනුණු බව වාර්තා වේ. එංගලන්තයේ දී කාර්යක්ෂම දුම්රිය සේවයක අත්දැකීම් තිබුණ බ්‍රිතාන්‍ය වැවිලි කරුවන්ට මේ මන්දගාමීත්වය ඉවසුම් නොදෙන සුළු විය. දුම්රිය මාර්ග පිලිබඳ උද්ඝෝෂණයේ මූලික බිරියක් පැන නැගුණේ මෙතැනිණි. ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ග පද්ධ-



ලංකාව පුරා දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාප්තවීම

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ හිටපු සහකාර ප්‍රවාහන අධිකාරී ඒ. ඩබ්. වනිගසේකර

තියේ ව්‍යාප්තියේ දින වකවානු සලකා බලන විට මේ බව පැහැදිලිවනු ඇත.

වැවිලිකරුවන්ගේ සංගමය

මහනුවර දක්වා දුම්රිය ප්‍රවාහනය ස්ථාපිතවූ පසු ඉන් ඔබ්බට මේ ඉදිකිරීම කටයුතු කවද සිදුවේ ද යන්න වැවිලිකරුවන්ගේ ප්‍රශ්නය විය. විශේෂයෙන් වැවිලි කර්මාන්තය ව්‍යාප්තවූ මධ්‍යම කඳුකරය ඔස්සේ බණ්ඩාරවෙල දක්වා මාර්ගය ඉක්මනින් ඉදිකිරීමේ අවශ්‍යතාව යටත්විජිත ආණ්ඩුව වෙත වැවිලිකරු සංගමය මගින් ඉදිරිපත් කරනු ලැබීය. 19 වැනි සියවසේ

තෙවැනි භාගය වන විට "වැවිලිකරුවන්ගේ සංගමය" සහ "ලංකා වානිජ මණ්ඩලය" ද බිහිවී තිබුණි. විශේෂයෙන්ම වැවිලිකරුවන්ගේ සංගමයේ ඉල්ලීම වූයේ පේරාදෙණියේ සිට නාවලපිටිය දක්වා මාර්ගය කඩිනමින් ඉදිකළ යුතු බවයි. දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීම සම්බන්ධව ජනතා ප්‍රතිචාරය ද සුභදසී වූවකි.

මෙතැන් සිට යටත්විජිත පාලකයන් හා වැවිලිකරුවන්ගේ සංගමය අතර විවාදය හා ගැටුම වූයේ මාර්ගයේ ප්‍රමාණය කුමක් ද? යන්න පිලිබඳව යි.

අඩි 3 අඟල් 6 ක් වූ පටු මාර්ගය ද, අඩි 5 අඟල් 6 ක් වූ පුළුල් මාර්ගය ද ? යටත්විජිත ආණ්ඩුව පටු මාර්ගයක් ඉදිකිරීම වෙනුවෙන් පෙනී සිටින අතර, පුළුල් මාර්ගය ලෙස (5' 6') ඉදිරියට යාම වෙනුවෙන් වැවිලිකරුවන්ගේ සංගමය තීරණය වීම පෙනී සිටියහ. මාර්ගය තැනීම සඳහා වියදම් ඇස්තමේන්තු දෙයාකාරයෙන්ම සලකා බැලූ අතර, පළල් මාර්ගයක් ලෙස තවදුරටත් මාර්ගය ඉදිකිරීමේ අදහස අවසානයේ දී ජයගනු ලැබීය.

පේරාදෙණිය සිට නාවලපිටියට

1871 සැප්තැම්බර් මාසයේ දී පේරාදෙණියේ සිට නාවලපිටිය දක්වා මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කෙළේය. මෙහි කොන්ත්‍රාත්තුව භාරවූයේ රිච් සහ මයිකල් සමාගමට ය. අවුරුදු 2 මාස 9 කින් ඉදිකිරීම් අවසන් කළ යුතු විය. කොන්ත්‍රාත්තුවේ වටිනාකම පවුම් 191000 කි. මුල් අදියර ගම්පල දක්වා ය. නියමිත කලට පෙර මේ කොටසේ වැඩ අවසන් කර 1873 ජනවාරි 15 වන විට භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා විවෘත විය. මගී ප්‍රවාහනය ආරම්භ වූයේ පෙබරවාරි මස 1 වන දින සිට ය.

ගම්පල සිට නාවලපිටිය දක්වා මාර්ගය තරමක් දුෂ්කර විය. මාර්ගය ඉදිකරනු ලැබුවේ දෙළොස්බාගේ කඳුවැටිය ඔස්සේ ය. 1874 දෙසැම්බර් මස 1 වන දින උදේ 6.45 වන විට නාවලපිටියට ළඟාවිය. මේ විවෘත කිරීම සඳහා කිසිම උත්සවයක් නොපැවැති අතර, කොන්ත්‍රාත්කරුවෝ සහ දුම්රිය නිලධාරීන් ඔවුනොවුන් වෙනුවෙන් සවිදිය පිරුහ. මේ පූර්වදර්ශය අදට ද නොගැලපෙන්නේ ද? ප්‍රථම මගී ප්‍රවාහන දුම්රිය ද විශාල මගී සංඛ්‍යාවක් සමග 1874 දෙසැම්බර් මස 21 වන දින නාවලපිටිය බලා ධාවනය විය. මේ සඳහා ද කිසිම උත්සවයක් නොපැවැත් වීය.

නාවලපිටිය - නානුඔය

නාවලපිටියෙන් ඔබ්බට දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීම සම්බන්ධයෙන් ද බොහෝ වාද - විවාද පැවැත්වුණි. මෙහිදී ද වැවිලිකරුවන්ගේ සංගමය එක් පැත්තක ද, යටත්විජිත ආණ්ඩුව තවත් පැත්තක ද සිටියහ. අවසානයේ දී කෝපි වතු මැදිකරගත් වඩාත් ආකර්ශණීය වූ මාර්ගය තෝරා ගැනුණි.

නාවලපිටිය සිට නානුඔය දක්වා මාර්ගය සැතපුම් 41 1/2 කි. කොන්ත්‍රාත්තුව භාරවූයේ තෝමස් තොවෙල් සහ සමාගමට ය. පිරිවැය රු.7,208,641 කි. මංගල පස් පිඬුල්ල 1880 අගෝස්තු මස 3 වන දින කපන ලද්දේ ශ්‍රීමත් ලොන්ඩන් ආණ්ඩුකාරයා විසිනි. ගලබොධ දුම්රිය ස්ථානයට ආසන්නයේ 93 සැතපුම් දී එකල ගම් ගෙවල් දෙකක් සහ ගලබොධ ඇල්ලෙන් ඇදෙන ජලධාරාව හරහා ඉදිකර ඇති

යකඩ පාලම ද හමුවේ. ආකර්ශණීය සොබාදහම සමග හමුවන අපූරුතම නිමවුමකි. ගලබොධ සිට වටවල දක්වා මාර්ගය ඉදිකර ඇත්තේ කන්ද වටා යාමක් ලෙසිනි. බිලික්පුල් හා වේවැල්වත්ත පසු කරන විට දකුණු පසින් මතරම් දර්ශන දිස්වේ. රොසැල්ල දුම්රිය ස්ථානයට ආසන්නව තිබුණු වංගුවක් එද පැවතුණත් අද එය කෙලින් කර ඇත. 108 සැතපුම් දී හැටන් දුම්රිය ස්ථානය හමුවේ. මුහුදු මට්ටමින් අඩි 4,144 ක් උසින් පිහිටා ඇත. කෝපි වගාවට සම්බන්ධ වැදගත් මධ්‍යස්ථානයකි. 1884 ජූනි මස 4 වන දින ගමනාගමනය සඳහා විවෘත කරන ලදී.

එද "පුල්බැන්ක්" නමින් හැඳින්වූ මේ බිම්ගෙය අද "සිංගිමලේ" නමින් හැඳින්වේ. කඳු ගැටයක් දෙපසින් විදීම සඳහා කණ්ඩායම් දෙකක් දිගටම වැඩකර ඇත. ඉදිකිරීම් කටයුතු කර ඇත්තේ ඉන්දියානු කම්කරුවන් ය. මේ බිම්ගෙය හේතුවෙන් කොටගල හා හැටන් එක්වීම ද විශේෂත්වයකි. මෙතැන් සිට තලවකැලේ දක්වා වූ සැතපුම් 6 මහස්කාන්ත දර්ශන නරඹමින් යාහැකි ප්‍රදේශයකි.

හැටන් දුම්රිය ස්ථානය පසුකර මද දුරකින් ලංකාවේ දිගම බිම්ගෙය හමුවේ. දිගින් අඩි 1,842 කි. එද "පුල්බැන්ක්" නමින් හැඳින්වූ මේ බිම්ගෙය අද "සිංගිමලේ" නමින් හැඳින්වේ. කඳු ගැටයක් දෙපසින් විදීම සඳහා කණ්ඩායම් දෙකක් දිගටම වැඩකර ඇත. ඉදිකිරීම් කටයුතු කර ඇත්තේ ඉන්දියානු කම්කරුවන් ය. මේ බිම්ගෙය හේතුවෙන් කොටගල හා හැටන් එක්වීම ද විශේෂත්වයකි. මෙතැන් සිට තලවකැලේ දක්වා වූ සැතපුම් 6 මහස්කාන්ත දර්ශන නරඹමින් යාහැකි ප්‍රදේශයකි. කොන්මලේ ඔය වරින් වර දිස්වේ. "සෙන්ටි ක්ලෝයාර්" දිය ඇල්ල දුම්රිය මාර්ගයට ආසන්නවම ද, "ඩෙවෝන්" දිය ඇල්ල ඇතිත් ද පෙනෙනු ඇත. හැටන් සිට තලවකැලේ දක්වා කොට්ඨාසයේ ඉදිකිරීම් අවසන් කර 1884 නොවැම්බර් මස 20 වන දින ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා විවෘත කරන ලදී. නාවලපිටිය සිට නානුඔය දක්වා මාර්ගය සංකීර්ණ ඉදිකිරීම්වලින් යුක්ත විය.

බිම්ගෙවල් 14 කි. පාලම් 44 කි. බෝක්කු 467 කි. දුම්රිය ස්ථාන 7 කි. මේ සියලු කටයුතු කොන්ත්‍රාත්තුවේ ගිවිසගත් කාලයටත් පෙර නිමකොට, 1885 මැයි මස 20 වන දින මුහුදු මට්ටමින් අඩි 5,292 ක් උසින් පිහිටා ඇති නානුඔය දුම්රිය ස්ථානය ගමනාගමන කටයුතු සඳහා විවෘත කරන ලදී.

නානුඔය - හපුතලේ

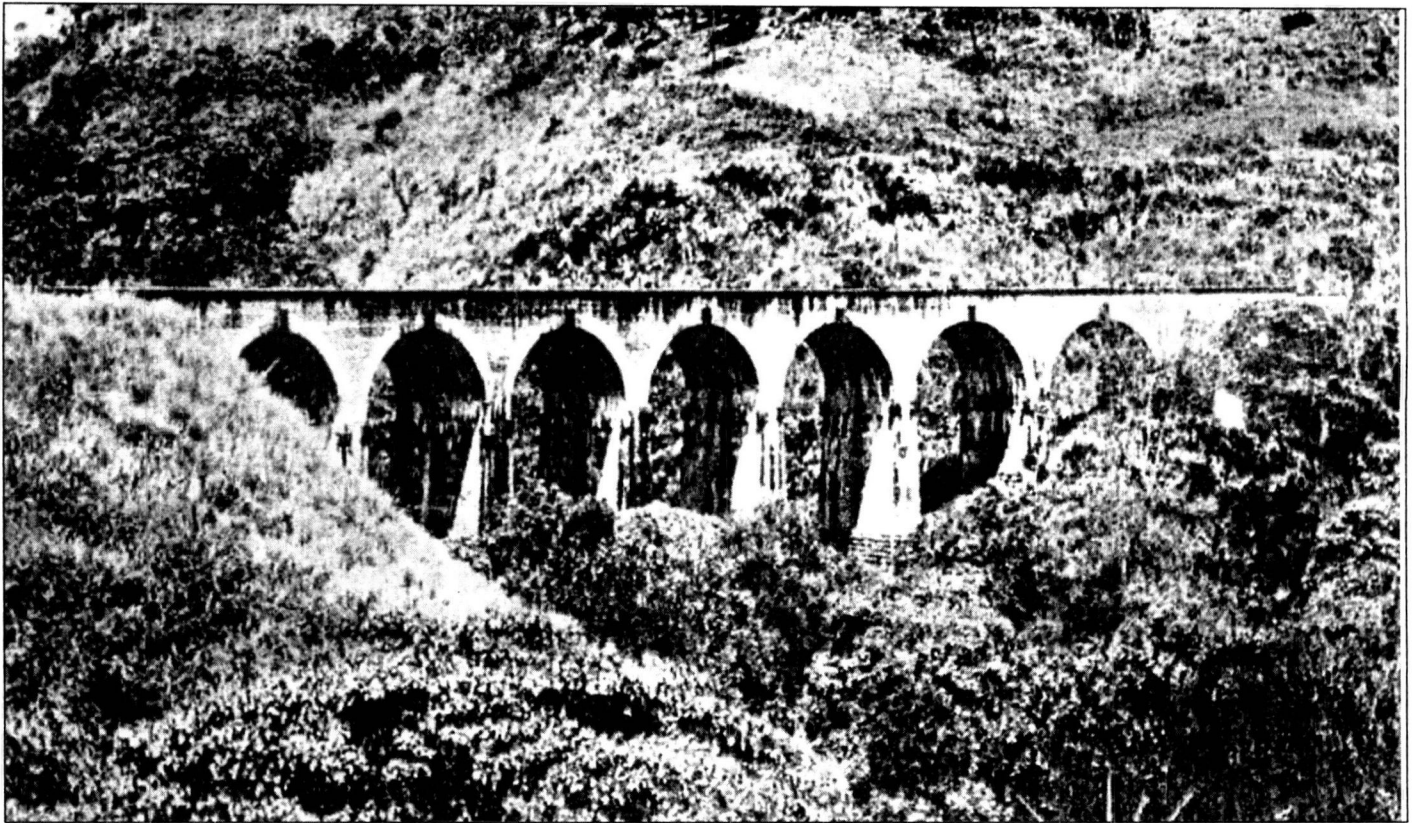
කඳුකරයේ දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීම පිසාසය නානුඔය දුම්රිය ස්ථානයෙන් අවසන් නොවුණි. තම වතු වගා මැදිකරගෙන දුම්රිය මාර්ගය ඉදිරියටම යායුතු යැයි වැවිලිකරුවන්ගේ උද්ඝෝෂණ දිගටම පැවතිණි.

නානුඔය සිට හපුතලේ දක්වා ද, එතැන් සිට බණ්ඩාරවෙල දක්වා ද මිනුම් කටයුතු දිගටම සිදුවිය. 1880 ගණන් වන විට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ද ආයතනයක් ලෙස සංවර්ධනය වී පැවතුණි. දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීම් කටයුතු මේතාක් දුරට සිදු කරන ලද්දේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසිනි. නානුඔය සිට බපුතලේ දක්වා මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් දෙපාර්තමේන්තුව මගින් සිදුකිරීමෙන් පිරිවැය අඩුකළ හැකි බව යෝජනා කෙළේ ඉංජිනේරු ජේ.ඒ.චැර්ගේ ය. නානුඔය සිට හපුතලේ දක්වා වූ සැතපුම් 26 මාර්ගය ඉදිකිරීම සඳහා ඇස්තමේන්තු කර තිබූ පවුම් 6,000,000 මුදල පවුම් 5,000,000 දක්වා අඩු කිරීමට ද ඔහු යෝජනා කරන ලදී. මේ අනුව 1888 දෙසැම්බර් මස 1 වන දින නානුඔය දෙසින් ද, 1889 අප්‍රේල් මස 13 වන දින හපුතලේ දෙසින් ද ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී. නානුඔය දුම්රිය ස්ථානයෙන් සැතපුම් 9 ක් ඔබ්බෙන් පිහිටි අඹේවෙල දුම්රිය ස්ථානයේ සිට පට්ටිපොළ දක්වා තියුණු තැනීමක් සහිතව මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු සිදු කෙරිණි. ලංකාවේ උසම දුම්රිය ස්ථානය පට්ටිපොළ වන අතර, දුම්රිය ස්ථානයට මදක් ඉදිරියෙන් උසම ස්ථානය පිහිටා ඇත. එතැන මුහුදු මට්ටමින් අඩි 6,220 කි.

තෙත් කලාපයේ සිට වියලි කලාපයට

මෙතැන් සිට බදුල්ල දක්වා ඇත්තේ අඩි 3,984 ක බැස්මකි. 140 වන සැතපුම් දී හමුවන අඩි 1,056 ක් දිග, දිගින් දෙවැනි ස්ථානය ගන්නා බිම්ගෙය සුවිශේෂී පිහිටීමකි. පට්ටිපොළ දෙසින් ඇතුල්වන විට මිහිදුම සහිත තෙත් කලාපයයි. ඔහිය දෙසින් පිටවන විට දිස්වන්නේ හිරු එළිය සහිත වියලි කලාපයයි.

ඔහිය සිට ඉදල්ගස්හිත්ත දක්වා දුර ප්‍රමාණය සැතපුම් 6 කි. මේ අතරතුර බිම්ගෙවල් 13 ක් ඉදිකර ඇත. එක් බිම්ගෙයකින් පිටවන දුම්රිය වහාම තවත් බිම්ගෙයකට ඇතුල්වනු ඔබට දැකගත හැකිය.



ආරුක්කු නවයකින් යුක්ත ඇල්ල හා දෙමෝදර අතර පාලම

අභිමානවත් ඉතිහාසයක් ඇති දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ එක්තරා වකවානුවක කරනු ලැබූ විස්කම් තිබූවකි මේ. දුෂ්කර හු විෂමතා ජයගෙන ඇත්තේ මෙලෙසිනි.

සුන්දර ඉදිරිගස්හින්න

මිලඟට හමුවන ඉදිරිගස්හින්න දුම්රිය ස්ථානය අතීතය වමන්කාරජනක ස්ථානයක පිහිටා ඇත. වම් පසින් වැලිමඩ සානුව ය. දකුණු පසින් බලන්ගොඩ සානුව ය. හොඳින් හිරු එළිය පවතින දිනට දකුණු පසින් වන්දිකා වැව ද, හම්බන්තොට මුහුදු තීරය ද, දිස්වනු ඇත. සංචාරකයන් උදෙසා තිවාඩු නිකේතනයක් ඉදිකිරීමට කදිම ස්ථානයකි.

හපුතලේ දක්වා වූ මාර්ගය වැඩි අවසන් කර 1893 ජූලි මස 19 වන දින ගමනාගමනය සඳහා විවෘත විය. එතැන් සිට බණ්ඩාරවෙල දක්වා වූ සැතපුම් 6 ක දුර ප්‍රමාණයේ ඉදිකිරීම් 1892 ජූනි මස ආරම්භකර 1893 සැප්තැම්බර් මස 3 වැනි දින මගී ගමනාගමනය සඳහා විවෘත විය.

දුම්රියට ආදරය කරන ඇත්තෝ, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවක් ලෙස පළමුවෙන්ම කරනු ලැබූවා වූ මේ ඉදිකිරීම් යළි ආවර්ජනය කිරීම සුදුසුයයි යෝජනා කරමි. පාලම, බෝක්කු සහිත මාර්ගය තානුමය සිට බණ්ඩාරවෙල දක්වා දුර සැතපුම් 32 කි. මහා කැපුම් සමඟ බිම ගෙවල් 20 ක් ඉදිකර ඇත. කාලය අවුරුදු 5 කි. එද දුම්රිය සේවකයෝ මහා අභියෝගයන්ට මුහුණපෑවා නො අනුමාන ය. ජීවිත ද පරිත්‍යාග

කරන්නට ඇත. මෙවැනි අත්දැකීම් යළි දුම්රිය සේවය ගොඩනැගීමේ දී මහෝපකාරී වනු ඇත.

බණ්ඩාරවෙල - බදුල්ල

බණ්ඩාරවෙල සිට බදුල්ල දක්වා මාර්ගය තැනීම සඳහා මිනුම් කටයුතු අවස්ථා කිහිපයක දීම කළත් ඉදිකිරීම් ඇරඹෙන්නේ 1913 වසරේ දීය. මාර්ගය අති දුෂ්කර වූවකි. බණ්ඩාරවෙල සිට බදුල්ල දක්වා සැතපුම් 21 කි. අඩි 1,777 ක බැස්මකි, ඇත්තේ.

දෙමෝදර දක්වා වූ මාර්ගය 1921 මාර්තු මස 21 වන දින විවෘත වේ. ඇල්ල හා දෙමෝදර අතර 169 සැතපුමේ දී හමුවන ආරුක්කු 9 පාලම සුවිශේෂී ඉදිකිරීමකි. පාලම මුළුමනින්ම තිමකර ඇත්තේ කළුගලෙහි. දේශීය ගල්වඩුවන්ගේ ශිල්ප භෞණයේ මහඟු ප්‍රතිඵලක් වේ.

විස්මිත දෙමෝදර

දෙමෝදර දක්වා පැමිණි මාර්ගය ඉදිරියට ගමන් කරන්නේ කෙසේද යන පැනයට ඉංග්‍රීසි ජාතික ඉංජිනේරුවරු මුහුණපා ඇත. බැවුම 1 - 15 කි. දුම්රිය ධාවනයට කිසියෙක් ඔරොත්තු නොදේ. ඉන්ජිනේරුවරයා ඉදිරියේ ජටාවක් බැඳ මාවත යායුතු මාර්ගය ගැන ඉභිය ලබාදුන්නේ කන්කානිවරයකු ගෙන් බව ජනප්‍රවාදයේ පැවසේ. මාර්ගය කඳුකරය වටා ගමන් කරමින් දුම්රිය ස්ථානයට යටින් බිම්ගෙයක් තනා බදුල්ල දෙසට ගමන් කිරීම මෙහිදී අනුගමනය කළ උපාය මාර්ගය විය. මෙය මාර්ගයේ ඇති 41 වැනි බිම්ගෙය වේ.

මාර්ගයෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු අවසන් කර 1924 පෙබරවාරි මස 5 වන දින මහජන ගමනාගමනය සඳහා විවෘත කරන ලද්දේ ශ්‍රීමත් විලයම් මැතිං ආණ්ඩුකාරවරයා විසිනි. කොළඹ කොටුව - බදුල්ල දක්වා වූ මාර්ගය හඳුන්වන්නේ මාර්ග අංක 1 "ප්‍රධාන මාර්ගය" නමිනි.

මාතලේ මාර්ගය

මේ වන විට මාතලේ දිස්ත්‍රික්කය ද කෝපි වගාව හේතුකොට ගෙන සශ්‍රීකත්වයට පත්වූ ප්‍රදේශයක් විය.

මේ ප්‍රදේශයේ වැවිලිකරුවන්ගේ උද්ඝෝෂණය වූයේ මාතලේ දක්වා මාර්ගය ඉදිකර දෙන ලෙස ය. යුරෝපීය වැවිලිකරුවන් විසින් සිංහල, දෙමළ ඉඩම් හිමියන් හා ව්‍යාපාරිකයන්ගේ අත්සන් ලබාගෙන, මාර්ගය ඉදිකර දෙන ලෙස ආණ්ඩුකාරවරයාගෙන් ඉල්ලා සිටින ලදී.

මෙහි ප්‍රතිඵලය ලෙස ඩේවිඩ් ඊඩ් සමාගම විසින් සැතපුම් 17 1/2 ක් වූ මාර්ගය අවුරුදු 3 කින් ඉදිකර දීම සඳහා, 1878 මැයි මස 21 වන දින ගිවිසුමකට අත්සන් තැබූහ. තියම්න දිනට මාස 8 ක් කලින් වැඩ අවසන් කර, 1880 ඔක්තෝබර් මස 4 වන දින මගී ප්‍රවාහනය සඳහා මාර්ගය විවෘත කරන ලදී.

පේරාදෙණිය හන්දියේ සිට මහනුවර - මාතලේ දක්වා වූ කොටස මාර්ග අංක 2 ලෙසින් හැඳින්වේ.

මතු සබැඳේ ...

