The Journal of Archaeology and Heritage Studies (JAHS) 8 (I) 2021: 29 - 38

The Journal of
Archaeology & Heritage Studies
Journal Home page

Research Paper

Industrial Heritage in Kandy, Sri Lanka

Vishwa Mithra Swarna Sri Jayasingha[1]

1. Postgraduate Student, Postgraduate Institute of Archaeology, University of Kelaniya vishwasrijayasinghe@gmail.com

ABSTRACT

As a result of the Industrial revolution during the British colonial rule, many civil engineering and mechanical technical heritages were built in the period between 1815 – 1948 related to Transportation, Communication, Plantation industry and public facilities in Kandy and its suburbs. The purpose of this research is to study the Industrial heritage created by the British in Kandy and its suburbs related to those fields. In this study, primarily library studies were conducted to collect data, followed by field exploration, observation and interviews. By the 19th century, with the construction of highways and railways in Kandy and its suburbs, it helped to transport the harvests of plantations around Kandy to the port of Colombo, and the fertilizers, equipment and workers needed for plantation cultivation were easily transported to the upcountry areas. The British built many civil engineering and mechanical technical constructions in connection with the highways and railways that were built. Also, Construction took place near post offices to carry out communication activities related to estates. The British set up factories and installed mechanical equipment to process the produce from coffee and tea plantation. What the places that can be identified as Industrial Heritage due to the industries and their infrastructure created by the British? Finding out is the research problem of this research and this heritage is being rapidly destroyed due to modern development activities and focusing on securing this heritage is subject to discussion through this research.

ARTICLE INFO

Article History:
Received 22 December 2022
Accepted 18 August 2022
Available 01 October 2023

Key words: *Industrial heritage, Railways, Transportation, British period, Kandy*

මහනුවර කාර්මික උරුමය

1.හැඳින්වීම

ක්‍රි.ව 1815 මාර්තු මස 02 වන දින බ්‍රිතාන්‍යය ආධිපත්‍යයට කන්ද උඩරට රාජ්‍ය නතුවීමත් සමඟ, ලංකාව බ්‍රිතාන්‍යයන්ගේ යටත් විජිතයක් බවට පත්විය. ක්‍රි.ව 1818 වර්ෂයේදී ඌව වෙල්ලස්ස ආශ්‍රිතව ඇතිවූ පළමු නිදහස් සටන් ව්‍යාපාරය මර්දනය කිරීම උදෙසා යුද භටයන් හා යුදමය උපකරණ ප්‍රවාහනය එම ප්‍රදේශ කරා පිටත් කර හැරීම සිදුකළ ද දුශ්කරතා රැසකට ඔවුන්ට මුහුණ දෙන්නට සිදුවිය. ඒ ඔවුන්ට එම ප්‍රදේශ කරා පහසුවෙන් ළඟ වීමට මාර්ග නොතිබූ බැවිනි. 18 හා 19 වන සියවස්වල බ්‍රිතාන්‍යයේ ඇතිවූ කාර්මික විප්ලවයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස යටත් විජිතයන්ට එහි බලපෑම බලපාන ලදී. මුල්කාලීනව බ්‍රිතාන්‍යයන් යුදමය කටයුතු සඳහා ප්‍රමුඛත්වයක් දැක්වුවද පසුකාලීනව ආර්ථික කටයුතුවලට මුල්තැන ලබාදීමත් සමඟ උඩරට ප්‍රදේශවල ඇතිවූ වැවිලි කර්මාන්තයත් සමඟ සිවිල් ඉංජිනේරුමය හා යාන්ත්‍රික තාක්ෂණික උරුමයන් රැසක් ගොඩනැන්විණි.

1818 කැරැල්ලේ නිමාවත් සමඟ උඩරට පැවති බ්‍රිතාන්‍යයන්ගේ බලකොටු හා ප්‍රධාන පාලන මධ්‍යස්ථානය වූ කොළඹ සම්බන්ධ කර මහාමාර්ගයක් තැනවීමට එවකට ආණ්ඩුකාරවර එඩ්වඩ් බාන්ස් විසින් තීර්ණය කරන ලදී. ඒ අනුව කොළඹ හා මහනුවර සම්බන්ධ කරමින් කැලණිය, මහර, හෙනරත්ගොඩ, වරකාපොළ, අඹන්පිටිය, මාවනැල්ල, පේරාදෙණිය හරහා මහනුවර තෙක් එම මාර්ගය ඉදිවිය. එම මහාමාර්ගය සම්බන්ධ කරමින් තවත් මාර්ග රැසක් මහනුවර හා තදාශ්‍රිත ප්‍රදේශය පුරා ජාලගත විය. කොළඹ - මහනුවර මහාමාර්ගය ආශ්‍රිතව ආදී නූතන පාලම් හා ගඩොල් බෝක්කු මෙන්ම මාර්ග උපරිව්‍යූගත නිර්මාණයන් රැසක් ස්ථාපිත විය. මීට අමතරව උඩරට මාර්ග ආසන්නයේ සුවිශේෂි ස්මාරක කිහිපයක් ද මෙකල ඉදිවිණි. එකල මහාමාර්ග සංවර්ධන කටයුතු සඳහා බ්‍රිතාන්‍යයෙන් ගෙන්වන ලද යන්ත්‍ර සූත්‍ර පවා අද වන විට මෙම ප්‍රදේශයේ ශේෂ වී ඇත.

JAHS © Department of Archaeology and Heritage Management, Faculty of Social Sciences and Humanities, Rajarata University of Sri Lanka. jahs@ssh.rjt.ac.lk

පොල්ගහවෙල සිට මහනුවර හා මාතලේ දක්වාත්, පේරාදෙණිය හන්දියේ සිට නාවලපිටිය දක්වාත් කොළඹ වරායට වතු අස්වනු පහසුවෙන් ප්‍රවාහනය කිරීමේ අරමුණෙන් යුතුව දුම්රිය මාර්ග පද්ධතියක් ඉදිවිණි. මෙලෙස බ්‍රිතාන්‍යය පාලන සමයේ ඉදිවුණු දුම්රිය ප්‍රවාහන කටයුතු ආශ්‍රිතව කාර්මික උරුම රැසක් ස්ථාපනය විය. මෙරට කාර්මික උරුමයේ පදනම වශයෙන් සැලකෙන වැවිලි කර්මාන්ත කටයුතු මහනුවර හා තදාශ්‍රිත ප්‍රදේශයන්වල ඇතිවීමත් සමඟ වතු ආශ්‍රිතව ගොඩනැංවුණු සංස්කෘතියක් ආරම්භවීමත් සමඟ එම ප්‍රදේශයන් තුළ සන්නිවේදන හා පොදු පහසුකම් කටයුතු සඳහා ද එය බලපාන ලදී. ක්‍රි.ව. 1815 - 1948 අතර කාලපරිච්ඡේදය තුළ බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් මහනුවර හා තදාශ්‍රිත ප්‍රදේශය ආශ්‍රිත ප්‍රවාහන, සන්නිවේදන, වැවිලි කර්මාන්තය හා පොදු පහසුකම් ආශ්‍රිතව ඉදිකළ සිවිල් ඉංජිනේරුමය හා යාන්ත්‍රික තාක්ෂණික උරුම අධ්‍යයනය කිරීම මෙම පර්යේෂණයේ අරමුණ වන අතර වර්තමානය වන විට සංවර්ධන කටයුතු හේතුවෙන් ශීඝ්‍ර ලෙස කාර්මික උරුම විනාශ වෙමින් පවතින බවත් මෙම උරුම සුරක්ෂිත කරලීම හා මහනුවර හා තදාශ්‍රිතයේ බ්‍රිතන්‍යයන් විසින් ඉදිකරන ලද කාර්මික උරුම මොනවාද යන්න හඳුනාගැනීම මෙම පර්යේෂණය තුළින් බලාපොරොත්තු වේ.

2. පර්යේෂණ ක්‍රමවේදය

මහනුවර හා තදාශ්‍රිත ප්‍රදේශයේ කාර්මික උරුමයන් පිළිබඳව අධ්‍යයනය කිරීම සඳහා මූලික වශයෙන් දත්ත එක්රැස් කිරීම සඳහා ප්‍රාථමික හා ද්විතියික දත්ත භාවිතා කරන ලදී. ප්‍රාථමික දත්ත රැස්කිරීම සඳහා අදාළ ක්ෂේත්‍රයෙන් දත්ත විමර්ශනය කළ අතර විධායක ඉංජිනේරුවන්, කෞතුකාගාර පාලකවරුන්, දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරුන් හා තේ කර්මාන්තශාලා හිමියන් ඇතුළු විවිධ රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික නිලධාරීන් සමඟ මෙන්ම සාමාන්‍ය ගම්වැසියන් අතර සම්මුඛ සාකච්ඡා සිදුකරන ලදී. ද්විතියික දත්ත රැස්කිරීමේදී පුස්තකාල හා ලේඛනාගාර අධ්‍යයනය කරන ලද අතර, ක්ෂේත්‍රය තුළ ගවේෂණයක් සිදුකරමින්, ඡායාරූප ලබාගනිමින් කාර්මික උරුම හඳුනාගන්නා ලදී. තවද ක්ෂේත්‍රයේ විසිරී පැවති ඇතැම් කාර්මික උරුම මිනුම්ගත කිරීම සිදුවිය. ඊට අමතරව සිතියම්, සැලසුම්, ලේඛන හා වාර්තා මෙම පර්යේෂණය සඳහා භාවිතා කරන ලදී.

3. පර්යේෂණයේ ප්‍රතිඵල

01. වැවිලි කර්මාන්තය

සම්ප්‍රදායික කර්මාන්ත රැසක් ස්ථාපනය වී පැවති මහනුවර ප්‍රදේශය තුළ, 19 වන සියවස වන විට බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් මුල්වරට මෙම ප්‍රදේශවල කෝපි වගා කිරීම ආරම්භ කළහ. ක්‍රි.ව. 1822 වර්ෂය වන විට ප්‍රථම වරට ජෝර්ජ් බර්ඩ් නැමැත්තා විසින් ගම්පොළ සිංහපිටිය ප්‍රදේශයේ කෝපි වත්තක් ආරම්භ කරන ලදී. ක්‍රි.ව 1804 වර්ෂයේදී ෆෙඩ්රික් නොර්ත් ආණ්ඩුකාරවරයාගේ පාලන සමය තුළ මෙරට මුල්වරට කෝපි කෙටීමේ මෝලක් ආරම්භ කරන ලදී. ක්‍රි.ව. 1824 වර්ෂයේදී එඩ්වඩ් බාන්ස් විසින් පේරාදෙණියට නුදුරු ගන්නෝරුව ප්‍රදේශයේ පෞද්ගලික කෝපි වත්තක් ආරම්භ කරන ලද අතර බ්‍රිතාන්‍යය වැවිලිකරුවන් අනුගමනය කරමින් රජයේ නිලධාරීහු ද කෝපි වැවීම ආරම්භ කරන ලදී. කෝපි වගා කිරීම සඳහා බ්‍රිතාන්‍යය රජය විසින් අනුග්‍රහය ලබාදුන් අතරම කෝපි සඳහා අය කළ තීරු බද්ද ඉවත් කරන ලදී (ජයවර්ධන 2014: 37).

ක්‍රි.ව 1830 පමණ වන විට මහනුවර දුම්බර මිටියාවතේ ද, ගම්පොළ, පේරාදෙණිය අවට ප්‍රදේශවල ද කෝපි වතු ව්‍යාප්ත වෙමින් පැවතිණ. ක්‍රි.ව. 1837 වර්ෂයෙන් පසු කෝපි වගාව ඉතා සාර්ථක වූ අතර බ්‍රිතාන්‍යය ආණ්ඩුවේ නිලධාරීන් මෙන්ම විදේශිකයන් ද කෝපි වගා කටයුතු සිදුකිරීමත් සමඟ ක්‍රි.ව 1840 පමණ වන විට මහනුවර අවට ප්‍රදේශ බොහෝමයක කෝපි වතු ව්‍යාප්ත විය. ක්‍රි.ව. 1840 -1850 අතර කාලපරිච්ඡේදය තුළ දුම්බර මිටියාවතේ වත්තේගම ප්‍රදේශයට කෝපි වගා කිරීම සඳහා බ්‍රිතාන්‍යයන් පැමිණ ඇත. ඇල්කඩුව, පන්විල, කබරගල, බඹරැල්ල හා තෙල්දෙණිය ප්‍රදේශයේ රංගල කෝපි වතු ආරම්භ කිරීම ඔවුන් අතින් සිදුවිය. ක්‍රි.ව 1840 වන විට වත්තේගම හුන්නස්ගිරි කන්ද ආශ්‍රිත ප්‍රදේශවල සරුසාර කැළෑ එළිකරමින් කෝපි වගාවන් ආරම්භ කළ බව සඳහන් වේ (ජයවර්ධන 2014: 37). වත්තේගම ප්‍රදේශයේ බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් ආරම්භ කළ වතු අතර නවයාලතැන්න මාර්ටින් වත්ත, පොල්ගොල්ල ඇත්ගාල ප්‍රදේශයේ පිහිටි රදර්ලන්ඩ් බංගලාව පිහිටි වත්ත, මීගම්මන දුම්කොළ වත්ත, සී.ඒ. ප්‍රෙන් හා වයිට් ආරම්භ කළ වල් අරඹවත්ත, උඩුගොඩ ගුනැම්බල් වතුයාය, උඩුගොඩ සෙන්මේරි වතුයාය, රාජ්ස ඇල්ල ආසන්නයේ නයිස්ඩේල් වතුයාය, උඩුගොඩ ග්ලාස් ටවුන් වතුයාය, වත්තේගම වයිට්වෙලෝ වතුයාය, වත්තේගම ප්‍රැන්ක්ලන්ඩ් වතුයාය හා සිම්සන් කැලේ වතුයාය දැක්විය හැකිය. කෝපි කර්මාන්තශාලාවන්ට ජලය අවශ්‍ය වන බැවින් නිම්න ආශ්‍රිතව එම කර්මාන්තශාල ඉදිකර තිබිණි.

නවයාලතැන්න මාර්ටින් වතුයායේ දෙවන එළිසෙබෙත් රැජිනගේ ඥාතිවරයෙකු වූ මවුන්ටන් බැටන් ස්වාමිවරයා විවෙක සුවයෙන් ගත කළ බංගලාවක් එහි වන අතර ජලය රත් කළ පැරණි පෝරණුවක් හා ගලින් බැඳි ජල ටැංකි දෙකක් වේ. මීගම්මන වතුයාය මුල්වරට දුම්කොළ වගා කිරීම සඳහා යොදාගත් අතර පසුකාලීනව කෝපි හා තේ වගා කිරීම සිදුකළහ. එම වතුයාය සඳහා ජල ලබාගෙන ඇත්තේ තෙප්පුකුලම වැව මඟිනි (ජයවර්ධන 2014: 37). මෙම වතු බංගලාව ආශ්‍රිතව අශ්වයින් බැඳීම සඳහා ස්තාලයක් වූ බව සඳහන් වේ. ක්‍රි.ව 1901 වර්ෂයේදී චාල්ස් ගිබන්, ජෝසප් හොලවේ හා මේජර් ගැරට් විසින් වත්තේගම වතු සංගමයක් ආරම්භ කළ අතර නයිස්ඩේල් නමින් වතු වීදියක් මෙම ප්‍රදේශය තුළ බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් ඉදිකරන ලදී. ක්‍රි.ව 1858 වර්ෂය වන විට හැමිලියා වෙස්ට්‍රාටික්ස් නැමති කෝපි කොළ කොඩවීයාමේ රෝගයක් වැළඳීම හේතුවෙන් කෝපි වගාව පරිහානියට පත් වී මෙම ප්‍රදේශ තුළ තේ වගාව ආරම්භ කරන ලදී. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ක්‍රි.ව 1865 වර්ෂයේදී මහනුවර, දෙල්තොට ලූල්කඳුර ප්‍රදේශයේ ජේම්ස් ටේලර් විසින් ප්‍රථම වරට තේ වත්තක් ආරම්භ කර තේ නිෂ්පාදනය කිරීම සඳහා ඔහුගේ නිවාසය යොදාගන්නා ලදී. වර්තමානය වන විට ඔහුගේ නිවාසයේ පැවති චිමිනිය පමණක් දක්නට ඇත. ක්‍රි.ව 1923 වර්ෂයේදී ලූල්කඳුර

JAHS © Department of Archaeology and Heritage Management, Faculty of Social Sciences and Humanities, Rajarata University of Sri Lanka. jahs@ssh.rjt.ac.lk

වතුයාය මුල්කරගනිමින් තේ කර්මාන්තශාලාවක් ඉදිවූ අතර එය මුහුදු මට්ටමේ සිට අඩි 3600ක පමණ උසකින් පිහිටි කර්මාන්තශාලාවකි (ඡායාරූපය අංක 02). මහල් තුනකින් යුත් මෙම තේ කර්මාන්තශාලව ලෝහ තහඩු, දැව හා කළුගල් බිත්තිවලින් බැඳ ඇත. ක්‍රි.ව. 1903දී ඉදිකරන ලද පිළිමතලාව ගිරාගම තේ කර්මාන්තශාලාව, ක්‍රි.ව 1925 වර්ෂයේදී ඉදිකරන ලද හන්තාන තේ කර්මාන්තශාලව, ක්‍රි.ව 1925 වර්ෂයේ ඉදිකරන ලද අංකුඹුර මීසන් තේ කර්මාන්තශාලාව හා ක්‍රි.ව 1946දී කරවන ලද පිළිමතලාව ඇඹිල්මීගම කර්මාන්තශාලව මහනුවර ප්‍රදේශයේ පවතින පැරණි තේ කර්මාන්තශලා වේ. මෙම තේ කර්මාන්තශාලාවල නිෂ්පාදන කටයුතු සිදුකිරීම සඳහා යන්ත්‍රසූත්‍ර රාශියක් භාවිතා කරනු ලබයි.

ඒ අතර එලිවේටර්, දළු ප්‍රවාහනය කරන යන්ත්‍ර, දළු මැලවීමේ බක්කි, දළු කැපුම් යන්ත්‍ර, කෝතෝ ඩොක්ස් ඇඹරුම් යන්ත්‍ර, ද්විත්ව ක්‍රියාකාරී රොටර් වේන් ඇඹරුම් යන්ත්‍ර, කුඩු හැලීමේ යන්ත්‍ර, උෂ්ණත්ව පාලන වියලුම් යන්ත්‍ර, බලශක්ති උත්පාදන යන්ත්‍ර, තේ පෙට්ටි අසුරන යන්ත්‍ර හා බර කිරීමේ උපකරණ දැකිය හැකිය. එම යන්ත්‍ර Gilbert Gilkes & Gordon Ltd, Colombo Commercial Company (CCC), Ruston & Hornsby, Herbert Morris Limited, Marshall Sons & Co Ltd, Walker Sons & Co Ltd, Davidson & Plait Co Ltd,

ඡායාරූපය අංක 01 - ජේම්ස් ටේලර්ගේ නිවාසයේ පැවති චිමිනිය

F.H Bentall & Sons Ltd, Vandome Titford Co Ltd, Avery, S & Co Engineers, හේලිස් සමාගම, බ්‍රවුන්ස් සමාගම, වෝකස් සමාගම හා පී.පී. පියදාස ජිනසේන නම් සමාගම්වල නිෂ්පාදන බව පෙන්වාදිය හැකිය.

ඡායාරූපය අංක 02 - ලූල්කඳුර තේ කර්මාන්තශාලාව

මීට අමතරව තේ කර්මාන්තශාලාවල පැරණි ඔරලෝසු, පැරණි දුරකථන, තේ බොයිලේරු, ජල පෙරණ, මුදල් සේප්පු හා පැරණි දැවමය පුටු දක්නට ලැබේ. තවද 1919.12.07 වන දින තේ වතු සඳහා ජලය ලබාගත් කළුගලින් කරන ලද පැරණි ළිඳක් යටිනුවර මාදිලිගම තේ කර්මාන්තශාලවක් ආශ්‍රිතව දක්නට ලැබේ.

වතු අධිකාරිවරුන්ගේ වාසය සඳහා උඳුන් සහිත කළුගලින් ඉදිකරන ලද බංගලා කිහිපයක් බැද්දේගම, ඉඟුරුගොල්ල, ශ්‍රියාගම වතු ආශ්‍රිතව දක්නට ලැබෙන අතර වතු කම්කරුවන් සඳහා තනි පේළි නිවාස, ද්විත්ව පේළි හා එකිනෙක පිටුපසින් පිහිටි නිවාස ලෙස වන අතර ඒවා ගල්, මැටි, දැව හා තහඩු යොදාගෙන නිමකරවා ඇත. මුළුතැන්ගෙය නිවසට ඉදිරිපසින් ඉදිකළ අතර නිවස ඉදිරියේ වූ පිල ගල් තාර ගැලුම් 02, කීල රාත්තල් 1 1/2ක්, ගල් දුම්මල රාත්තල් 1/2ක්, පිරිසිදු වැලි බුසල් 02ක් යොදාගෙන නිර්මාණය කරන ලදී (සිල්වා 2005: 200). මීට අමතරව වතු ආශ්‍රිතව වතු රෝහල් හා ඩිස්පෙන්සරි ඉදිකරන ලද අතර මොවුන්ගේ ආගමික කටයුතු සඳහා කෝවිල් හා ඇන්ග්ලිකන් දේවස්ථාන නිර්මාණය කරන ලදී.

02. ප්‍රවාහනය

2.1 මහාමාර්ග

කඳුකර සහිත ප්‍රදේශවල අභ්‍යන්තරයේ පැවති වනාන්තර එළිපෙහෙළි කරමින් යටත් විජිත පාලන සමය තුළ මහාමාර්ග ඉදිවිය. මහනුවර හා තදාශ්‍රිත ප්‍රදේශයේ මහාමාර්ග ඉදිකිරීම සඳහා මූලික වූයේ වැවිලි කර්මාන්තයයි. ක්‍රි.ව 1820 වර්ෂයේදී එඩ්වඩ් බාන්ස් ආණ්ඩුකාරවරයාගේ පාලන සමය තුළ කොළඹ - මහනුවර දක්වා සැතපුම් 72කින් යුත් මහාමාර්ගයක් ඉදිවුණු අතර මෙම මාර්ගය හා සම්බන්ධ වෙමින් සෙසු මාර්ග මහනුවර ප්‍රදේශය තුළ ජාල ගතවිය. විල්මට් හොර්ටන්, ආණ්ඩුකාර ධූරයට පත්ව මහනුවර ප්‍රදේශය කේන්ද්‍ර කරගනිමින් මහාමාර්ග කිහිපයක් ඉදිකරන ලදී. එනම්,

01. මහනුවර - දඹුල්ල - අනුරාධපුරය හරහා පේදුරුතුඩුව තෙක් වූ මාර්ගය
02. මහනුවර - මහඔය - බෙලිහුල් ඔය - කුරුඳුඔය හරහා බදුල්ල තෙක් වූ මාර්ගය (මුණසිංහ 2000:140)

කෝපි වගාවත් සමඟ ක්‍රි.ව 1832 පමණ වන විට මහනුවර ආශ්‍රිත තුම්පනේ, හාරිස්පත්තුව හා දුම්බර ආදී ප්‍රදේශවල මහාමාර්ග පද්ධතිය ව්‍යාප්ත වන්නට විය. කෝපි වගාව කළ ප්‍රදේශවල පැවති යටිතල පහසුකම් අවම වූ හෙයින් අස්වැන්න හා කෝපි වගාවට අවශ්‍ය පොහොර වැනි දෑ ප්‍රවාහනය කිරීමේදී වගාකරුවන් මහත් දුෂ්කරතාවලට පත්විය. මේ හේතුවෙන් කෝපි වගාකරුවන්ගේ බලවත් ඉල්ලීම පරිදි කෝපි වගාවන් ආශ්‍රිතව මාර්ග පද්ධතියක් ඉදිකිරීමට එවකට බ්‍රිතාන්‍යය ආණ්ඩුව පියවර ගනු ලැබිණ. එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස කරත්ත මාර්ග ලෙස පැවති මාර්ග තාර දමා සකස් කරන ලදී.

01. මහනුවර - නුවරඑළිය හරහා බදුල්ල තෙක් වූ මාර්ගය
02. මහනුවර - හඟුරන්කෙත මාර්ගය
03. මහනුවර - හාරගම - මඩොල්සීම හරහා බදුල්ල තෙක් මාර්ගය

JAHS © Department of Archaeology and Heritage Management, Faculty of Social Sciences and Humanities, Rajarata University of Sri Lanka. jahs@ssh.rjt.ac.lk

04. මහනුවර - කබරගල මාර්ගය

05. මහනුවර - ගිනිගත්හේන මාර්ගය ඒ අතර වැදගත් වේ. (මුණසිංහ 2000:141)

ක්‍රි.ව 1861 වර්ෂයේ කඩුගන්නාව - ගම්පොළ දක්වාත්, ක්‍රි.ව 1868 දී කටුගස්තොට සිට කුරුණෑගල දක්වාත්, ක්‍රි.ව 1871 වර්ෂයේ පේරාදෙණිය - ගලහ - දෙල්තොට දක්වාත්, 1871 - 1902 දක්වා කාලපරිච්ඡේදය තුළ කබරගල, පන්විල, බඹරැල්ල හා මඩුල්කැලේ ආදී ප්‍රදේශවල මාර්ග පද්ධතියක් බිහිවිය. ක්‍රි.ව 1932 වර්ෂයේදී තලාතුඔය සිට හගුරන්කෙත දක්වා වූ කරත්ත මාර්ගය වැඩිදියුණු කර සැතපුම් 08කින් පමණ දිගු මාර්ගයක් ඉදිකරන ලදී. මුල්වරට කොළඹ - මහනුවර මාර්ගය බොරළු දමා සකස් කළ ද ක්‍රි.ව 1841 වන විට කළුගල් අතුරා ඉදිකිරීමත් සමඟ මහනුවර සිට කොළඹ යාමට කරත්තවලට පහසු වූ බව සඳහන් වේ. ටෙල්ෆඩ් ක්‍රමය යටතේ ඉදිවුණු මාර්ග කරත්ත ගමන් කිරීමත් සමඟ නිතර ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීමට වූ බව සඳහන් වේ (මුණසිංහ 2000:150). ඉන් පසුව කොළඹ - මහනුවර මහාමාර්ගයේ පවතින පේරාදෙණිය පාලමේ ඉදිකිරීම් කටයුතු වලදී මැකඩම් ක්‍රමය යටතේ කළුගල් දමා ගල් රෝල් වලින් සමතලා කළ බව සඳහන් වේ. 20 වන සියවස වන විට මෙරට මෝටර් රථ ධාවනය වීමත් සමඟ බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් මාර්ගවලට තාර යෙදූ බව කියවේ (මුණසිංහ 2000:150).

මෙම ප්‍රදේශවල මහාමාර්ග ඉදිවීමත් සමඟ කළුගලින් නිමකරන ලද සැතපුම් කණු හා වාත්තු යකඩින් කරන ලද පැරණි මාර්ග සංඥා රැසක් ඉදිවිණි. කොළඹ - මහනුවර, කඩුගන්නාව - අලගල්ල මාර්ගය, ඊරියගම - අලදෙණිය මාර්ගය, පේරාදෙණිය - දෙල්තොට මාර්ගය ඇතුළු මාර්ග කිහිපයක තැනින් තැන පැරණි මාර්ග සංඥා අදටත් ශේෂ වී ඇත. කොළඹ - මහනුවර මහාමාර්ගයේ අවසාන සැතපුම් කණුව වන 72 වන කණුව දළදා මාලිගය අසල වැව රවුමේ දැකගත හැකිවන අතර එහි මුහුදු මට්ටම් උස, වැව රවුම වටා ඇති දුර ප්‍රමාණය ද සටහන්ව තිබේ. Made at the Govt. Factory Colombo by Order EE Matale ලෙස විදානයන් සිදුකරන ලද බව සඳහන් වාත්තු යකඩින් කළ මාර්ග සංඥා කිහිපයක් මහනුවර කටුකැලේ, පිළිමතලාව, පලීපාන හා හතරලියද්ද ප්‍රදේශවල ශේෂ වී ඇත. මහනුවර ප්‍රදේශය තුළ මහාමාර්ග ඉදිකිරීමේදී බිම්ගෙවල් කිහිපයක් සකස් කරන ලද අතර උසින් මීටර් 4.5ක්, දිගින් මීටර් 9ක්, පළලින් මීටර් 5ක් වන කඩුගන්නාව බිම්ගෙය හා අඩි 537කින් යුත් පැරණි මහනුවර - කුරුණෑගල මාර්ගය වැටී පැවති මාර්ගයේ අනිවත්ත බිම්ගෙය ඒ අතර වැදගත් වේ. ක්‍රි.ව 1911 වර්ෂයේදී ජේ. ආර්. මංචනායක නම් තැනැත්තකු විසින් තෙල්දෙණිය හා රංගල මාර්ගයේ හමුවන උඩිස්පත්තුව නගරයේ, එංගලන්තයේ පස්වන ජෝර්ජ් රජුගේ රාජාභිශේකය සිහිවීම පිණිස මාර්ගය ඉදිකරන සමයේ පිහිටවූ සිහිවටනයක් පවතී. මෙම ශිලා පුවරුව උසින් මීටර් 1.08ක් ද, පළලින් සෙ.මී. 93ක් ද වේ. කොළඹ - මහනුවර මහාමාර්ගය ඉදිකිරීම සඳහා සහය ලබාදුන් කැප්ටන් ඩෝසන් රෝගයක් වැළඳී මියගිය බැවින් ඔහු සිහිවීම පිණිස මාර්ගය ආසන්නයේ ක්‍රි.ව 1832 වර්ෂයේ අඩි 125ක් උසින් යුක්ත වන ඩෝසන් කුලුන ඉදිකරන ලදී (Administrative report 1913).

මහාමාර්ග ඉදිකිරීම් සඳහා යොදාගත් යන්ත්‍රසූත්‍ර රැසක් පිළිමතලාව මහාමාර්ග කෞතුකාගාරය තුළ වන අතර අලි ඇතුන් හා ගවයන් විසින් අදිනු ලැබූ ගල් රෝල C.A. Hutson & Co Ltd යන සමාගම විසින් නිෂ්පාදනය කර ඇත. වාෂ්ප බලයෙන් ක්‍රියාකරන Aveling & Porter, Aveling and Barford හා Marshall and Sons යන සමාගම් වලින් නිෂ්පාදිත ගල් රෝල් කිහිපයක්, Allen & Sons හා Barford & Perkings යන සමාගම් වලින් නිෂ්පාදිත පොළොව කැඩීමේ යන්ත්‍ර මෙන්ම පොළොව සිරීමේ යන්ත්‍ර දක්නට ලැබේ (ජයසිංහ 2022: 84).

ක්‍රිව. 1826 වර්ෂය තුළ කොළඹ - මහනුවර මහාමාර්ගයේ නානුඔය හරහා ඉදිකරන ලද ආරුක්කු තුනකින් යුත් උළුවම් පාලම කැප්ටන් ඒ බ්‍රවුන් විසින් කරවන ලද බව සඳහන් වේ (Bingham 1921: 192). ලක්දිව පාලම් ඉතිහාසයේ උත්කෘෂ්ට නිර්මාණයක් වන පේරාදෙණිය බුරුත ලී පාලම ක්‍රි.ව 1833 වර්ෂයේ ඉදිකරනු ලැබිණ. තනි ආරුක්කුවක් සහිත මෙම පාලම ඉදිකිරීම සඳහා භාරදෙනු ලැබූයේ ලුතිනන් ජනරාල් ෆ්‍රෙෂර්ටය (Bingham 1921: 194). මෙම පාලමේ දැව කොටස කොළඹ ක්වාටර් මාස්ටර් ජනරාල් කාර්යාලයේදී නිර්මාණය කර අතර පේරාදෙණියට ප්‍රවාහනය කර සවිකර තිබේ. කොළඹ - මහනුවර මාර්ගයට පරිබාහිරව ක්‍රි.ව 1847 වර්ෂයේ මහනුවර - හාරගම මාර්ගයේ ඩියුරන් කර්ෂෝ විසින් ගඩොල් වලින් නිම කළ ආරුක්කු දෙකකින් යුත් ගඩොල් පාලමක් ඉදිකරන ලදී (Bingham 1913: 203). ක්‍රි.ව 1848 වර්ෂයේ මහනුවර - මාතලේ දක්වා වූ මාර්ගයේ පල්ලේ මහයියාව ප්‍රදේශයේ ඇල මාර්ගයක් හරහා ගඩොලින් බෝක්කුවක් ඉදිකරන ලදී. ක්‍රි.ව. 1859 වර්ෂයේදී මාතලේ, පන්විල, කබරගල, රංගල, නකල්ස් හා කුරුණෑගල යන ප්‍රදේශ මහනුවර නගරය හා සම්බන්ධ කරමින් මහවැලි ගංගාව හරහා කටුගස්තොටදී පාලමක් ඉදිකරන ලදී (Balasingham 1968: 38). කටුගස්තොට පාලම ජේ. ඒ කැලේ විසින් ඉදිකරන ලද අතර ලිපිකරු ලෙස ඩබ්ලිව්. ලැපන් කටයුතු කර ඇත. මෙම පාලම අඩි 140ක් බැගින් යුත් වූ කොටස් තුනක් වන අතර පාලමේ මුළු දිග අඩි 420කි (Silva 1985: 222). හෝව් කාප්ප ක්‍රමයට නිම කළ මෙම පාලම ඉදිරීමේ අධීක්ෂණ කටයුතු ඊ.සී. ඩේවිස් විසින් සිදුකරන ලද අතර රජයේ කර්මාන්තශාලාව මඟින් ඉදිකිරීම් කරන ලදී (Bingham 1921 :78). කටුගස්තොට පාලම 1939 වර්ෂයේදී වර්තමානයේ දක්නට ලැබෙන පරිදි නැවත ඉදිකරන ලදී.

ක්‍රි.ව 1858 - 1860 කාලපරිච්ඡේදය තුළ කටුගස්තොට පිඟා ඔය හරහා අඩි 120කින් යුත් පාලමක් ඉදිකළ අතර එය ජේ. රොබට්සන් විසින් ඉදිකරන ලදී. ඩබ්ලිව්. වේලුපිල්ලේ විසින් ක්‍රි.ව 1860 වර්ෂය තුළ නවයාලතැන්න පුස් ඇලි ඔය හරහා අඩි 50කින් යුක්ත වන පාලමක් නිර්මාණය කළහ. තවද ජේ. ඒ. කැලේ විසින් බඹරැල්ල මාර්ගයේ අඩි 40කින් යුත් හුළු ගඟ හරහා ද, අඩි 50ක් පමණ වූ ලෙනගල ඔය හරහා හා අඩි 80ක් පමණ දිගින් යුත් දළුක් ඔය හරහා පාලම් තුනක් ඉදිකරන ලදී. තවද ජේ.ඒ කැලේ විසින් ක්‍රි.ව 1859 - 1860 අතර කාලය තුළ අඩි 80කින් යුත් පාලමක් තනන ලදී (Bingham 1921 :78). ක්‍රි.ව 1859 වර්ෂයේදී කොත්මලේ හා දිඹුල යන ප්‍රදේශ සම්බන්ධ කිරීම සඳහා මහවැලි ගඟ හරහා ගම්පොළ

JAHS © Department of Archaeology and Heritage Management, Faculty of Social Sciences and Humanities, Rajarata University of Sri Lanka. jahs@ssh.rjt.ac.lk

පාලම කැප්ටන් ග්‍රැහැම් විසින් ඉදිකරන ලදී (Bingham 1921 :203).

ක්‍රි.ව 1876 වර්ෂයේදී කොස්පොතු ඔය හරහා උදලාගමදී පාලමක් ඉදිකරන ලදී. ක්‍රි.ව 1900දී හැදෙණිය හා අලදෙණිය ප්‍රදේශයේ කුරුණෑගල මාර්ගයේ තනි ආරුක්කුවකින් යුත් ගඩොලින් සකස් කරන ලද බෝක්කුවකි. ක්‍රි.ව 1904 වර්ෂයේ ඉදිකරන්නට ඇතැයි සැලකෙන උඩුකුරු දුණුදිය පාලමක් පැරණි පිළිමතලාව - පොත්තපිටිය මාර්ගයෙහි අලකොලංග ඔය හරහා ඉදිකර ඇත (Kodithuwakku 1997: 34). මෙම පාලම සඳහා විශාල ප්‍රමාණයේ යකඩ බාල්ක යොදාගෙන ඇති අතර පාලම දිගින් මීටර් 44.65ක් වේ. ක්‍රි.ව. 1904 වර්ෂයේදී උලපනේ හා කොත්මලේ ප්‍රදේශ යාකරමින් ඊ.සී. ඩේවිස් විසින් යටිකුරු දුණුදිය පාලමක් ඉදිකරන ලදී. එය මීටර් 58.90ක දිගින් යුක්ත වේ. ක්‍රි.ව 1929 වර්ෂයේදී රඹුක්කන ඔය හරහා බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් හතරලියද්ද ප්‍රදේශයේදී තනි ස්පෑන් එකකින් යුත් දිගින් මීටර් 19.9ක් පමණ වන පාලමක් ඉදිකරන ලදී. එය N Truss වර්ගයේ කාප්පවලින් යුත් යකඩ බීම් සවිකරන ලද පාලමකි. මෙම පාලමෙහි ගලින් නිම කළ බැම්ම මත එලක කිහිපයක් වේ. පේරාදෙණිය - ගම්පොළ දක්වා වැටී ඇති මාර්ගයේ අඟුණාවල ප්‍රදේශයේදී ක්‍රි,ව 1932 වර්ෂයේ ඉදිකරන ලද ආරුක්කු හයකින් යුත් කළුගලින් නිමකරන ලද පාලමකි. මෙය මී වතුර පාලම ලෙස හඳුන්වන අතර මෙහි පාදම සඳහා හොර දැව යොදාගත් බව ජනප්‍රවාදයක් පවතී.

පේරාදෙණිය සිට දෙල්තොට දක්වා ඉදිවුණු මාර්ගයේ දුම්රිය මාර්ගයට ඉහළින් තනි ආරුක්කුවකින් යුත් කළුගලින් කරන ලද පාලමක් වන අතර එය දිගින් මීටර් 6.78කින් හා පළලින් මීටර් 8.84කින් යුක්ත වේ. එම මාර්ගයේම පේරාදෙණිය විශ්වවිද්‍යාලය හරහා ගලා යන ඇල මාර්ගයක් හරහා ආරුක්කු තුනකින් යුත් සැකසූ ගල් කුට්ටි යොදාගෙන මීටර් 9.25ක දිගකින් හා මීටර් 9.15ක පමණ පළලකින් යුක්ත පාලමකි. එම පාලමේ දෙපස ගජසිංහ රුව කැටයම් කර ඇති බැවින් ගජසිංහ පාලම නමින් සඳහන් කර ඇත. සර් අයිවර් ජෙනිංස් විසින් මෙම පාලම නිර්මාණය කරන්නට ඇතැයි සැලකෙන අතර පාලම ඉහළ වර්ෂා ජලය එකතු වන විට එම ජල ඉවත් කිරීමට හින්දු දේවාලවල පවතින

ඡායාරූපය අංක 03 - ගජසිංහ පාලම

ඡායාරූපය අංක 04 - හල් ඔය පාලම

කලාත්මක හැඩයෙන් යුත් ගල් කැටයමක් යුත් නල කිහිපයක් වේ (පී. ජයසූරිය මහතා සමග සිදුකළ සම්මුඛ සාකච්ඡාවක් ඇසුරෙනි) (ඡායාරූපය අංක 03). එම මාර්ගයේ ගල් ඔය හරහා ක්‍රි.ව 1940 වර්ෂයේ ඉදිකරන ලද තනි ආරුක්කුවකින් යුත් පාලමක් වන අතර එය ගඩොල් හා ගලින් නිම කරන ලද දිගින් මීටර් 8.58ක් හා පළලින් මීටර් 06ක් වන පාලමකි. එම පාලමට ආසන්නයේ හල් ඔය හරහා ක්‍රි.ව 1940 වර්ෂයේ කෝණ පාලම නමින් හැඳින්වෙන අශ්ව ලාඩම් බෝක්කු තුනකින් යුත් පාලමකි (ඡායාරූපය අංක 04). වාරියගල ප්‍රදේශයේ ද කළුගලින් ඉදිකළ එක් ආරුක්කුවක් සහිත පාලමක් වන අතර එය දිගින් මීටර් 14.36ක් වේ.

ක්‍රි.ව 1936 වර්ෂයේදී ඕවිස්ස ඔය හරහා පරායණ දෙකකින් යුත් දිග මීටර් 17ක් හා පළල මීටර් 4.13ක් වන පාලමක් ඉදිකරන ලදී. පේරාදෙණිය උද්භිද උද්‍යානයේ සිට පැරණි කුරුණෑගල මාර්ගය යාකරමින් මහවැලි ගංගාව හරහා ක්‍රි.ව 1931 වර්ෂයේදී අඩි 127ක් දිග අවලම්භිත පාලමක් (Suspension bridge) ඉදිකරන ලදී. ක්‍රි.ව 1939 වර්ෂයේදී මහවැලි ගංගාව හරහා දොඩම්වල තොටුපොළ ආසන්නයෙන් දොඩම්වල හා හල්ඹලුව යාකරමින් සංගිලි පාලමක් ඉදිකරන ලද අතර එය අඩි 150ක දිගින් යුක්ත වේ. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉදිකරන ලද මෙම පාලම එච්. කෙනත් ද ක්‍රෙස්ටර්, ඔස්කාර්, ටී. නෙමල්ටන් සහ ඩී.ඒ පීරිස් මෙම සංගිලි පාලම ඉදිකිරීමේ ඉංජිනේරුවන් වේ (ජයසිංහ 2021: 45). මීට අමතරව වතු ආශ්‍රිතව අඩිපාරවල් සම්බන්ධ කරමින් වානේ අවලම්බිත පාලම් කිහිපයක් දක්නට ලැබේ.

2.2 දුම්රිය

ක්‍රි.ව 1867 වර්ෂයේ අගෝස්තු 01 වන දින පොල්ගහවෙල සිට මහනුවර දක්වා දුම්රිය මාර්ගය දීර්ඝ කළ අතර, ක්‍රි.ව 1874 වර්ෂය වන විට පේරාදෙණිය සිට නාවලපිටිය දක්වාත්, ක්‍රි.ව 1880 වර්ෂයේ ඔක්තෝබර් මස 04 වන දින මහනුවර - මාතලේ දක්වාත් දුම්රිය මාර්ගය දීර්ඝ කිරීමත් වැවිලි කර්මාන්තය හේතුකොටගෙන සිදුවිය. මහනුවර සිට මාතලේ හා නාවලපිටිය දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීමේදී අධික කඳු සහිත භූ විෂමතාවන් සහිත වුවත් එම දුශ්කරතා මඟහරවාගෙන දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය රොබින්සන් හා ජේම්ස් ආර් ලෝඩ්න් ආණ්ඩුකාරවරුන්ගේ සමයන්හි සිදුවිය (Cave 2002:117). මහනුවර සිට ගම්පොළ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකීරිම සඳහා රීඩ් සහ මයිකල් සමාගමට පැවරුණු අතර මාතලේ මාර්ගය ඩේවිඩ් රිඩ් සමාගම විසින් ඉදිකරන ලදී.

මහනුවර දිස්ත්‍රික්කය තුළ පවතින පැරණි දුම්රිය ස්ථාන ලෙස කඩුගන්නාව, පේරාදෙණිය , සරසවි උයන, මහනුවර, මහයියාව, කටුගස්තොට, උඩතලවින්න, වත්තේගම, ගම්පොළ, උලපනේ හා නාවලපිටිය දැක්විය හැකි අතර, 19 වන සියවස හා 20 වන සියවසට අයත් වන මෙම ඉදිකිරීම්වල ආරුක්කු සහිත දොර ජනෙල්, කොරින්තියානු කුලුණු මෙන්ම වෙනත් කුලුණු හා සැරසිලි සහිත යකඩ බාල්ක වලින් යුක්ත වේ. ක්‍රි.ව 1867 වර්ෂයේ පැරණි පේරාදෙණිය දුම්රිය ස්ථානය ඉදිකරන ලද අතර එය දිගින් මීටර් 11.50ක් හා පළලින් මීටර් 6.90ක් පමණ වේ. පුළුල් කාමර දෙකකින් සමන්විත වන මෙම

JAHS © Department of Archaeology and Heritage Management, Faculty of Social Sciences and Humanities, Rajarata University of Sri Lanka. jahs@ssh.rjt.ac.lk

ගොඩනැගිල්ල වටා ආලින්දයකින් යුක්ත වේ. පැරණි ගොඩනැගිල්ලෙහි බිත්ති ගල් හා හුණුගල් භාවිතා කර හුණු ආලේප කර ඉදිකර ඇත (ඡායාරූපය අංක 05). උඩරට ප්‍රදේශවල වැවිලි කර්මාන්ත කටයුතු සිදුකිරීමත් සමඟ එම අස්වනු ගබඩා කර තැබීම සඳහා මෙන්ම වගාවන්ට අවශ්‍ය පොහොර හා වතුවල ජීවත් වූ කම්කරුවන්ට අවශ්‍ය ආහාර ද්‍රව්‍ය ගබඩා කරතැබීම සඳහා කළුගල් හා ගඩොල් භාවිතා කරමින් ඉදිකරන ලද ගබඩා ගොඩනැගිලි කඩුගන්නාව, මහනුවර, කටුගස්තොට (ඡායාරූපය අංක 06), වත්තේගම, උලපනේ හා නාවලපිටිය දුම්රිය ස්ථාන සතුවන අතර එම ගොඩනැගිලිවල ආරුක්කුමය දොර ජනෙල් හා වා කවුළු වලින් යුක්ත වේ.

ඡායාරූපය අංක 05 - පැරණි පේරාදෙණිය දුම්රිය ස්ථානය

ඡායාරූපය අංක 06 - කටුගස්තොට ගබඩා ගොඩනැගිල්ල

උඩරට දුම්රිය මාර්ගයේ හා මාතලේ මාර්ගයේ ධාවනය වූ දුම්රියන් නඩත්තු කිරීම හා ගාල් කර තැබීම සඳහා දුම්රිය ධාවනාගාර කිහිපයක් කඩුගන්නාව, මහනුවර හා නාවලපිටිය යන දුම්රිය ස්ථානවල වන අතර අද වන විට භාවිතා වන්නේ මහනුවර දුම්රිය ස්ථානයේ ධාවනාගාරය පමණි. මහනුවර ධාවනාගාරය තුළ ගල්අඟුරු දාහක උඳුනක් වේ. කඩුගන්නාව දුම්රිය ස්ථානය සතුව පවතින ධාවනාගාරය ක්‍රි.ව 1890 වර්ෂයේ කළුගලින් ඉදිකරන ලද අතර දිගින් මීටර් 68.60ක් සහ පළලින් මීටර් 13.30ක් වේ. කඩුගන්නාව දුම්රිය ධාවනාගාරයේ එකවැර A පන්තියේ ලෝකොමොටිව් දුම්රිය එන්ජින් හතරක් ගාල් කර තැබීමට හැකිවූ බව වාර්තාවල සඳහන් වේ. මෙහි දුම්රිය එන්ජින් රියදුරන් අටදෙනෙකු හා එක් ෆෝර්මන්වරයෙකුගෙන් සමන්විත වූ බව සඳහන් වන අතර ක්‍රි.ව. 1975 වර්ෂයේ මෙම ධාවනාගාරය වසා දමා පසුකාලීනව පොහොර ගබඩාවක් ලෙස භාවිතයට ගන්නා ලදී. ක්‍රි.ව 1867 වර්ෂයේ ඉදිකරන ලද බ්‍රිතාන්‍යයන් හට විවේක සුවයෙන් සිටීමට, බිලියඩ් වැනි ක්‍රීඩාවන්වල නිරතවීමට හා මත්පැන් පානය කිරීමට අවශ්‍ය පහසුකම් සහිත සමාජ ආයතන ගොඩනැගිල්ලක් කඩුගන්නාව දුම්රිය ස්ථානය සතු වේ. ආරුක්කු හැඩති දොර ජනෙල් හා වා කවුළු වලින් යුත් මෙම ගොඩනැගිල්ල ඉදිරිපස කුලුණු කිහිපයකින් යුත් දිගු ආලින්දයකින් (Colonial Verenda) සමන්විත වේ. මෙම ගොඩනැගිල්ල ගඩොල් හා කළුගල් යොදාගෙන තනා ඇති අතර මෙම සමාජ ආයතනයට ආසන්නයෙන් ක්‍රි.ව 1887 වර්ෂයේ ඉදිකරන්නට ඇතැයි සැලකෙන ටෙනිස් පිටියක් ද වේ. මීට අමතරව මෙම දුම්රිය ස්ථාන ආශ්‍රිතව බංගලා, වෙඩි බෙහෙත් ගබඩා, සංඥා කුලුණු, වාත්තු යකඩින් කළ මාර්ග සංඥා, පැරණි ලාම්පු, පැරණි දැවමය පුටු, පැරණි ඔරලෝසු, මුදල් සේප්පු, විදුලි පණිවිඩ කණු, පැරණි පහන් කණු හා වාත්තු යකඩින් කළ ජල බේසම් වලින් යුක්තය.

දුම්රිය එන්ජින් හැරවීම සඳහා ස්ථාපනය කරන ලද හැරවුම් ආවර්තනය (Turn Table) මහනුවර, ගම්පොළ හා නාවලපිටිය යන දුම්රිය ස්ථානවල පවතින අතර මෙම හැරවුම් පීඨිකා යන්ත්‍ර නිෂ්පාදනය කර ඇත්තේ Cowans Sheldo & Co Ltd යන සමාගම විසිනි. කඩුගන්නාව දුම්රිය ස්ථානය සතුව හැරවුම් පීඨිකාවක් තිබී ඇති අතර එය අඩි 45ක් පමණ දිගින් යුක්ත බව සඳහන් වේ (ජයසිංහ 2022: 06). එය ක්‍රි.ව 1894 වර්ෂයේ සවිකරන ලද බවත් ක්‍රි.ව 1975 වර්ෂයේ නානුඔය දුම්රිය ස්ථානය වෙත ගෙන ගිය බව වාර්තා කර ඇත. වාෂ්ප බල දුම්රිය එන්ජින් ධාවනය කිරීමට අවශ්‍ය ජලය ලබා ගැනීම සඳහා කඩුගන්නාව හා වත්තේගම යන දුම්රිය ස්ථාන ආශ්‍රිතව ස්වභාවික ජල උල්පත් ආශ්‍රය කරගනිමින් නිර්මාණය කරන ලද කුඩා ළිං සමූහයක් වේ. මෙම ළිං මඟින් ජල නල ඔස්සේ ජල ස්ථම්භ හා ජල පයිප්ප වලට ජල සැපයුම් කළ බව අනාවරණය වේ. මීට අමතරව දුම්රිය උරුම හා සැබැඳි ඉදිකිරීම් හා උපකරණ රැසක් මහනුවර හා තදාශ්‍රිතයේ පවතින දුම්රිය ස්ථාන සතුවේ. ඒ අතර ජල ටැංකි, ජල පයිප්ප, දුම්රිය ගේට්ටු, දොඹකර, පැරණි තරාදි, පැරණි දුරකථන, ටැබ්ලට් යන්ත්‍ර, පිලී මාරු කරන පයින්ටු හා ලීවර හා සංඥා ක්‍රම සුවිශේෂී වේ. මෙම කාර්මික උරුමයන් සියල්ලක්ම බ්‍රිතාන්‍යයේ විවිධ සමාගම්වල නිෂ්පාදනය කර ලංකාවට ගෙන්වන ලද ඒවා බව හඳුනාගත හැකිය.

යන්ත්‍රය / උපකරණය	තිබිරි ස්ථානය	නිෂ්පාදන ආයතනය
ජල ටැංකි	කඩුගන්නාව මහනුවර නාවලපිටිය	Cowans Smart Co Ltd (1901) Foundery Engineers
ජල පයිප්ප	කඩුගන්නාව මහනුවර නාවලපිටිය	WM Wini Abell Ltd
දුම්රිය ගේට්ටු	කඩුගන්නාව වත්තේගම (යථාරාවණ)	WB & Co (1911)
දොඹකර	කඩුගන්නාව සරසවි උයන මහනුවර වත්තේගම	Ransomes & Rapier (1937) Cowans Sheldon Co Ltd
පැරණි තරාදි	කඩුගන්නාව පේරාදෙණිය සරසවි උයන මහනුවර	H. Pooley & Co Ltd W & T Avery Makers
පැරණි දුරකථන	කටුගස්තොට උඩතලවින්න	Western Electric (1881) GCE Phone
ටැබ්ලට් යන්ත්‍ර	කටුගස්තොට	Tyer's Patent Train Tablet Apparatus
පිලී මාරු කරන පයින්ටු	වත්තේගම	WB & S Co
ලීවර හා සංඥා ක්‍රම	කඩුගන්නාව	Railway Signal Co Ltd The Westinhouse Brake & Saxby Signal Co Ltd

වගු අංක 01 - දුම්රිය ප්‍රවාහනය සම්බන්ධ බ්‍රිතාන්‍යයේ විවිධ සමාගම්වල නිෂ්පාදිත යන්ත්‍ර / උපකරණ

තවද මෙම දුම්රිය ස්ථානවල පැරණි මගී ගුවන් පාලම්, වෝකර්ස් හා පුත්‍ර සමාගමේ නිෂ්පාදිත බ්‍රේක් වේට්ස් යකඩ බෝල හා ප්‍රවේශ පත්‍ර නිකුත් කරන යන්ත්‍ර වේ. තවද දුම්රිය මැදිරි අංගනගත කිරීමට (Shunting) යොදාගත් Y පන්තියේ එන්ජිමක් මහනුවර හා නාවලපිටිය දුම්රිය ස්ථාන සතුය. මීට අමතරව කුඩා මෝටර් ට්‍රොලි හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහන පෙට්ටි දක්නට ලැබේ.

JAHS © Department of Archaeology and Heritage Management, Faculty of Social Sciences and Humanities, Rajarata University of Sri Lanka. jahs@ssh.rjt.ac.lk

19 හා 20 වන සියවස්වලට අයත් වන උළුවම් ආරුක්කු පාලම්, යකඩ ග්‍රේඩර් පාලම් හා ගඩොල් බෝක්කු (Culverts) කිහිපයක් මහනුවර හා තදාශ්‍රිත ප්‍රදේශවල දක්නට ලැබේ. පිළිමතලාව කිරිබත්කුඹුර දුම්රිය හරස් මාර්ගය ආශ්‍රිතව නානුඔය හරහා ගඩොලින් නිර්මාණය කරන ලද අඩි 30යි අගල් 15ක පමණ දිගකින් හා අඩි 15ක් උසින් යුක්ත ගඩොල් ආරුක්කු පාලම හිරගලක් යොදාගෙන ආරුක්කුව ශක්තිමත් කර ඇත. මීට අමතරව ක්‍රි.ව 1914 වර්ෂයේ මාතලේ මාර්ගයේ කටුගස්තොට පාර උප දුම්රිය ස්ථානය ආශ්‍රිතව ගඩොලින් තනන ලද අශ්ව ලාඩම් හැඩති බෝක්කුවක් නිර්මාණය කළ අතර එය 2011 වර්ෂයේ නායයෑමකට ලක්ව විනාශ විය (Manatunga 2017: 4). මාතලේ දුම්රිය මාර්ගයට පහළින් ක්‍රි.ව 1878 - 1880 යන කාලපරිච්ඡේදයන් තුළ අර්ධ කවාකාර ආරුක්කු හැඩැති ගඩොලින් කළ බෝක්කු දෙකක් මහයියාව හා නිත්තවෙල ප්‍රදේශයේ දක්නට ලැබේ. මෙම ගඩොල් බෝක්කු උස අඩි 16කින් යුක්ත වේ (ඡායාරූපය අංක 07).

ඡායාරූපය අංක 07 - මහයියාව ගඩොල් බෝක්කුව

බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් කඩුගන්නාව ප්‍රදේශයේ නානුඔය හරහා තඹහිටියාව පාලම ඉදිකරන ලද අතර එය එංගලන්තයේ වෙන්ස්බර්ගිහි Patant Shaft & Axilenee Company Ltd නම් සමාගම විසින් නිෂ්පාදනය කරන ලද්දකි (Kodithuwakku 1997: 25). පේරාදෙණිය දුම්රිය ස්ථානයට ආසන්නයෙන් ගලා බසින මහවැලි ගංගාව හරහා යකඩ පාලමක් ඉදිවිය. තනි කළුගලින් නිමවූ ශක්තිමත් කුලුණු තුනක් මත රැඳවුණු අඩි 109කින් ද, අඩි 60ක පරායණ දෙකකින් සමන්විත වූ මෙම පාලම අඩි 347ක දිගින් යුක්ත වේ. ඉහළ ආරුක්කු 08කින් හා ප්‍රැට් කාප්ප වලින් යුක්තව මෙම පාලම ඉදිකරන ලදී. ක්‍රි.ව 1960 වර්ෂයේදී දංගොල්ල මාර්ගයට ඉහළින් එංගලන්තයේ ග්ලැස්කෝව්හි R & W Maclellan Limited Clutha Works නම් සමාගම විසින් නිෂ්පාදනය කරන ලද පාලමක් දුම්රිය මාර්ගයට සවිකරන ලදී. වඩුගොඩපිටිය වීදිය හා අස්ගිරිය මාර්ගය යාකරමින් මාතලේ දුම්රිය මාර්ගයට ඉහළින් කැටයම් කරන ලද අත්වැටවල් හා බාල්ක සහිත යකඩින් කරන ලද පාලමක් වේ. කටුගස්තොට ප්‍රදේශයෙන් ද මහවැලි ගංගාව හරහා අඩි 632කින් යුත් ඉහළ ආරුක්කු සහිත පැට්‍රි කාප්ප වලින් යුත් පාලම Westwood Baillie & Co සමාගම විසින් නිෂ්පාදනය කරන ලදී (ඡායාරූපය අංක 08). යටිරාවණ දුම්රිය හරස් මාර්ගය ආසන්නයේ ද Westwood Baillie & Co සමාගම විසින් නිෂ්පාදිත පාලමක් වේ (ඡායාරූපය අංක 09). ගම්පොළ සිට නාවලපිටිය දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ඉදිවන විය කිරිපැණි ඔය හරහා ආරුක්කුවක් සහිත පාලමක් ඉදිවිය (Ceylon 1864: 24). මීට අමතරව කැගලු ඔය, උලපනේ ඔය හා මහවැලි ගංගාව හරගා යකඩ ග්‍රේඩර් පාලම් ඉදිවිය.

ඡායාරූපය අංක 08 - කටුගස්තොට දුම්රිය පාලම

උඩරට දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමේදී පැවති භූ විෂමතාවන් හේතුවෙන් දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීම අපහසු වුවත් කඳු හා පර්වත හාරා බිම්ගෙවල් නිර්මාණය කිරීමට කටයුතු කළහ. කඩුගන්නාව දුම්රිය ස්ථානයට ආසන්නව අඩි 85ක් වන අංක 11 බිම්ගෙය පිහිටි ස්වභාවික ගලෙහිම නිර්මාණය කරන ලද බිම්ගෙයක් වේ. මාතලේ මාර්ගයේ ද අශ්ව ලාඩම් හැඩති බිම්ගෙයක් බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් නිර්මාණය කරන ලදී.

ඡායාරූපය අංක 09 - යටිරාවණ පාලම

2.3 රථ වාහන

මහනුවර හා තදාශ්‍රිත ප්‍රදේශයේ වැවිලි කර්මාන්ත කටයුතු දියුණුවත් සමඟ වතු ආශ්‍රිතව බිහිවූ නව ධනේශ්වර පන්තියට ගමන් බිමන් යාම සඳහා මෝටර රථ ගෙන්වන ලදී. මහනුවර දිස්ත්‍රික්කයට “D” අක්ෂරයෙනුත්, මහනුවර නගර සභා බල ප්‍රදේශය සඳහා “G” අක්ෂරය යොදාගෙන ක්‍රි.ව 1928 වර්ෂය පමණ වන විට මෝටර රථ ලියාපදිංචි කරනු ලැබිණ (Akbarali 2013: 10). ක්‍රි.ව 1940 වර්ෂය වන විට මෙම ක්‍රමය වෙනස් කර ශ්‍රී ලංකාව ඉංග්‍රීසි භාෂාවෙන් හැඳින්වූ CEYLON යන නාමය අනුව අකුරු ගලපා සකස් කරන ලදී. මෙම ප්‍රදේශවල ජීවත් වූ මධ්‍යම පාන්තික වෛද්‍යවරු, විදුහල්පතිවරු, ගුරුවරු හා වතු අධිකාරිවරු වැනි සේවාවල නියුක්ත වූවන් මෝටර රථ භාවිතා කරන ලදී. ඔස්ටින්, මොරිස් මයිනර්, මොරිස් එයිට්, ෆියට් හා ෆෝඩ් වැනි මෝටර් රථ මෙම ප්‍රදේශවල භාවිතා වූ බව සඳහන් වේ (Akbarali 2013: 45). තවද ජානිස් සිල්වා, මැන්ටි, ඒ. ජී ප්‍රනාන්දු හා සී. බී ගාර්ඩින් සතුව මහනුවර හා වත්තේගම ප්‍රදේශවල බස් හා ලොරි රථ සේවාවන් තිබී ඇත.

03. සන්නිවේදන

ක්‍රි.ව 1832 වර්ෂයේ අශ්ව කෝච්චි සේවයක් ආරම්භ කරන ලද අතර බ්‍රිතාන්‍යයන්ගේ පහසුව සලකා තැපැල් හා මගී ප්‍රවහන කටයුතු සඳහා මෙම සේවය යොදාගනු ලැබීය. මෙරට ආරම්භ කරන ලද ප්‍රථම අශ්ව කෝච්චි

JAHS © Department of Archaeology and Heritage Management, Faculty of Social Sciences and Humanities, Rajarata University of Sri Lanka. jahs@ssh.rjt.ac.lk

සේවය කොළඹ - මහනුවර දක්වා සිදුවූ අතර එය ආසියාවේ පළමුවන අශ්ව කෝච්චි සේවයයි. ක්‍රි.ව 1892 වර්ෂයේදී කොළඹ කොටුව හා පේරාදෙණිය අතර පළමු තැපැල් දුම්රිය සේවයක් සිදු අතර එය වඩාත් ජනප්‍රිය වූ බැවින් ක්‍රි.ව 1932 වර්ෂය වන විට මහනුවර දක්වා එම සේවය දීර්ඝ කරන ලදී. ක්‍රි.ව 1858 වන විට දුරකථන සේවයක් කොළඹ සිට මහනුවර දක්වා ඇති කරනු ලැබිණ. ක්‍රි.ව 1859 වන විට එවකට පැවති විදුලි සංදේශන ක්‍රමය වෙනුවට මොරස් නැමති නව ක්‍රමයක් හඳුන්වා දුන් පසුව මහනුවර අවට එම ක්‍රමය ස්ථාපිත විය. (මද්දුම බණ්ඩාර 2018: 56). ඉන් පසුව මහනුවර ප්‍රදේශයේ ක්‍රි.ව 1936 වන විට ටෙලි ප්‍රින්ටර් සේවයක් හා එය ක්‍රි.ව 1938 වර්ෂය වන විට පණිවිඩ හුවමාරු කිරීමේ ස්වයංක්‍රීය ක්‍රමයක් බවට පත්විය.

පළමු පොස්ට් මාස්ටර් ජනරාල් ඇන්තනී බාටොච්චි කලාම් විසින් ක්‍රි.ව 1896 වර්ෂයේ වත්තේගම දුම්රිය ස්ථානයට දුම්රිය මඟින් ගෙන ආ තැපැල් මළු ලබාගෙන "රිසීවින් ඔෆිස්" නම් කුඩා තැපැල් කාර්යාලය වෙත ගෙන ගිය බව සඳහන් වේ. එම තැපැල් කාර්යාලයේ සිට වත්තේගම ආසන්නයේ වූ පන්විල, ඇල්කඩුව, කබරගල හා කැලෑබොක්ක ආදී ප්‍රදේශවලට "රනර්" නම් පයින් ඇවිදගෙන යන සීනුවක් බැඳි සැරයටියකින් යුත් තැපැල්කරුවන් යොදා සිටි බව සඳහන් වේ. මෙම ක්‍රමය වර්තමානය වන විටත් කබරගල තවලන්තැන්න තැපැල් කාර්යාලයේ සිට නකල්ස් අඩවියේ පහළ එනසාල් වතු දක්වා ක්‍රියාත්මක වේ. Station Garden Hotel නමින් හැඳින්වූ බ්‍රිතාන්‍යය නිලධාරීන් විවේකීව සිටි ගොඩනැගිල්ල ක්‍රි.ව 1902 වර්ෂයේ මහනුවර තැපැල් කාර්යාල ගොඩනැගිල්ල බවට පත්විය. මෙම ගොඩනැගිල්ල වික්ටෝරියානු වාස්තු විද්‍යාවට අනුව නිර්මාණය වූ අතර, ආරුක්කු හැඩති දොර ජනෙල්, වාත්තු යකඩින් කළ සැරසිලි වලින් යුක්තය. ඊට අමතරව මෙහි අශ්වයින් ගාල් කර තැබීම සඳහා පැවති ස්තාලයක නටබුන් වේ. මහනුවර හා තදාශ්‍රිත ප්‍රදේශවල තැපැල් කාර්යාල බොහෝමයක් කළුගල්වලින් හා දැව යොදාගෙන නිමකර ඇත. මෙම තැපැල් කාර්යාල ආශ්‍රිතව අදවන විටත් විවිධ කාර්මික උපකරණ ශේෂ වී ඇත.

යන්ත්‍රය / උපකරණය	පිහිටි ස්ථානය	නිෂ්පාදන ආයතනය
[illegible]	මහනුවර	[illegible] සමාගම (1883)
මුද්දල් පෙට්ටි	මහනුවර කටුගස්තොට	Milners Patent
තරාදි	මහනුවර	F.J. Johnton & Co Ltd (1922) Salted Letter Balance
දුරකථන	මහනුවර කටුගස්තොට	Western Electric (1881) GCE Phone
[illegible] ජල පෙරණ උපකරණ	ගලගෙදර	The Berkefeld Filter Co

රූප අංක 02 - තැපැල් කාර්යාල ආශ්‍රිත භාවිත බ්‍රිතාන්‍යයේ විවිධ සමාගම්වල නිෂ්පාදිත උපකරණ

19 වන සියවසේ අගභාගය වන විට ලංකාවේ තැපැල් පෙට්ටි භාවිතා කරන ලද අතර මුල්වරට ඉදිකරන ලද තැපැල් පෙට්ටියක් මහනුවර නගරයේ ස්ථාපිත කර තිබූ අතර වර්තමානයේදී එය දක්නට නොමැත. වාත්තු යකඩින් නිර්මාණය කරන ලද පැරණි තැපැල් පෙට්ටි වික්ටෝරියා රජිනගේ පාලන සමයට අයත් බැවින් කලාත්මක ලක්ෂණ වලින් යුක්තය (Kodithuwakku 2004: 33). එම තැපැල් පෙට්ටිවල ශීර්ෂය නිර්මාණාත්මක පොහොට්ටු හැඩයක් ගනු ලැබිණ. එහෙත් ශ්‍රී ලංකාවේ මුල්ම තැපැල් පෙට්ටි සීනු හැඩ සහිත ගෝලාකාර මුදුනකින් යුක්ත විය.

තැපැල් පෙට්ටි	පිහිටි ස්ථානය	නිෂ්පාදන ආයතනය
V ජෝර්ජ් රජුගේ පාලන සමය (ඡායාරූපය අංක 10)	ගලගෙදර හන්තාන	Telegram Workshop Colombo (1929)
VI ජෝර්ජ් රජුගේ පාලන සමය	[illegible] පිළිමතලාව කටුගස්තොට කටුගස්තොට	Government Factory (1939)
VI ජෝර්ජ් රජුගේ පාලන සමය ([illegible] තැපැල් පෙට්ටි) (ඡායාරූපය අංක 11)	පේරාදෙණිය විශ්වවිද්‍යාලය හන්තාන කටුගස්තොට	Government Factory
එල්ලන ලද තැපැල් පෙට්ටි	මහනුවර	W.T. Allen & Co

රූප අංක 03 - බ්‍රිතාන්‍යයේ හා ලංකාවේ විවිධ සමාගම්වල නිෂ්පාදිත තැපැල් පෙට්ටි

ඡායාරූපය අංක 10 - ගලගෙදර තැපැල් පෙට්ටිය

ඡායාරූපය අංක 11 - පේරාදෙණිය විශ්වවිද්‍යාලය තැපැල් පෙට්ටිය

04. පොදු පහසුකම් හා වෙනත් නිර්මාණ

පොදු පහසුකම් හා වෙනත් නිර්මාණ යටතට අයත් වන කාර්මික උරුම රැසක් මහනුවර හා තදාශ්‍රිත ප්‍රදේශය තුළ දක්නට ලැබේ. මහනුවර පත්තිනි දේවාලය ආසන්නයේ ක්‍රි.ව 1875 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් මස කෝපි වගා කටයුතු නැරඹීම සඳහා පැමිණි එච්. ආර්. එච්. වේල්ස් කුමරු පැමිණීම සිහිවීම පිණිස වාත්තු යකඩින් ස්මාරකයක් නිමවන ලදී. මෙම වතුර මල නිමවන ලද්දේ ග්ලැස්ගෝහි George Smith & Co නම් සමාගමක් විසිනි (ඡායාරූපය අංක 12). මීට අමතරව මහනුවර වේල්ස් උද්‍යානයේ වාත්තු යකඩින් කළ ස්මාරකයක් ද , මහනුවර හැටන් නැෂනල් බැංකුව ඉදිරිපිට වාත්තු යකඩින් කළ සැරසිලි ද දක්නට ලැබේ. දේශීය වාස්තු විද්‍යාත්මක ලක්ෂණ මුසුකරගනිමින් ක්‍රි.ව 1947 වර්ෂයේ අගෝස්තු

ඡායාරූපය අංක 12 - වතුර මල

JAHS © Department of Archaeology and Heritage Management, Faculty of Social Sciences and Humanities, Rajarata University of Sri Lanka. jahs@ssh.rjt.ac.lk

මස 14 වන දින කඩුගන්නාවේදී ජීවිතයෙන් සමුගත් මොහොමඩ් සැකී ඉස්මයිල් සිහිවීම පිණිස හාජි මොහොමඩ් ඉස්මයිල් විසින් මහනුවර නගරයට ඔරලෝසු කණුවක් දේශීය වාස්තු විද්‍යාත්මක ලක්ෂණ මුසු කරමින් (Clock Tower) නිර්මාණය කිරීමට කටයුතු කර ඇත (ඡායාරූපය අංක 13). පේරාදෙණිය උද්භිද උද්‍යානය තුළ බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් ජල පහසුකම් ලබා ගැනීම සඳහා Glenfield Kennedy Kilmarnock නම් සමාගම විසින් නිෂ්පාදිත ජල කරාම රැසක් ස්ථාපිත කර ඇත. මීට අමතරව හිටි ජල පයිප්ප කිහිපයක් නාවලපිටිය නගරයේ පැවති අතර එම පයිප්ප බ්‍රිතාන්‍යයේ නිෂ්පාදිතය (Kodithuwakku 2004: 35).

ඡායාරූපය අංක 13 - මහනුවර ඔරලෝසු කනුව

වාෂ්ප බලයෙන් ක්‍රියාකරනු ලැබූ එහා මෙහා ගෙනගිය හැකි (Portable) බලශක්ති උත්පාදක යන්ත්‍රයක් මහනුවර ටයර් වෙළඳසලක් සතුව පවතින අතර එය ජයන්ස්බර්ග්හි Marshall Sons & Co නම් සමාගම විසින් නිෂ්පාදිතය (ඡායාරූපය අංක 14). පූජාපිටිය පලීපාන දයා මුද්‍රණාලයෙහි ලන්ඩනයේ නිෂ්පාදිත Harrid & Sons Works නම් සමාගමෙහි වූ මෙරටට ගෙන්වන ලද පැරණි මුද්‍රණ යන්ත්‍ර කිහිපයක් වේ. මීට අමතරව බ්‍රිතාන්‍ය වාස්තු විද්‍යාවට අනුකූලව නිර්මාණය කරන ලද 19 හා 20 වන සියවස්වලට අයත් වන ගොඩනැගිලි මහනුවර නගරය තුළ වේ. මහනුවර තැපැල් කාර්යාල ගොඩනැගිල්ල (ඡායාරූපය අංක 15), මහනුවර රැජින හෝටලය, කාර්ගිල්ස් ගොඩනැගිල්ල, පැරණි උසාවිය, ලංකා බැංකු ගොඩනැගිල්ල ඇතුළු රාජ්‍ය හා පෞද්ගලික ගොඩනැගිලි රැසක් නගරය තුළ ස්ථාපිතය. වත්තේගම හා කඩියන්ලෙන වැනි වතු ආශ්‍රිත කුඩා නගරවල සොල්දර සහිත නිවාස හා කඩවල් අදටත් ශේෂ වී ඇත.

ඡායාරූපය අංක 14 - බලශක්ති උත්පාදක යන්ත්‍රය

ඡායාරූපය අංක 15 - මහනුවර තැපැල් කාර්යාල ගොඩනැගිල්ල

04. සමාලෝචනය

බ්‍රිතාන්‍යය යටත් විජිත පාලන සමය තුළ කාර්මික විප්ලවයේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ක්‍රි.ව. 1815 - 1948 අතර කාලපරිච්ඡේදය තුළ මහනුවර හා තදාශ්‍රිත ප්‍රදේශය ආශ්‍රිතව සිටි ගැමි සම්ප්‍රදායික සංස්කෘතියකට ගොඩනැංවුණු සමාජයට නූතන කාර්මික උරුමයන් වූ ප්‍රවාහන, සන්නිවේදන, වැවිලි කර්මාන්තය හා පොදු පහසුකම් ආශ්‍රිතව සිවිල් ඉංජිනේරුමය හා යාන්ත්‍රික තාක්ෂණික උරුමයන් පැමිණීම හේතුවෙන් ඔවුන්ගේ සමාජය පරිවර්තනාත්මක වෙනසකට මුහුණ දුන් අතර එලෙස බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් දායාද කළ කාර්මික උරුමයන් මෙම පර්යේෂණය මඟින් අනාවරණය විය. මෙම කාර්මික උරුම මහනුවර ප්‍රදේශයේ ස්ථාපිත වීමට වැවිලි කර්මාන්තය හේතුවූ බව මෙමඟින් තහවුරු වූ අතර පුරාවිද්‍යා දෙපාර්තමේන්තුව ඇතුළු වගකිව යුතු ආයතන හා බලධාරීන් නිසිලෙස දැනුවත් නොවීම නිසාවෙන් වර්තමානය වන විට බොහෝ කාර්මික උරුමයන් විනාශ වී යමින් පවතී. පුරාවිද්‍යා පනතට අනුව වසර සියය ඉක්මවූ කාර්මික උරුමයන් මහනුවර හා තදාශ්‍රිත ප්‍රදේශයන්වල පවතින බැවින් එම උරුම පුරාවිද්‍යා ස්ථාන හා පුරාවස්තූන් බවට පත්කළ යුතු බව මෙම පර්යේෂණය තුළින් යෝජනා කරයි.

උපකාරානුස්මෘතිය

වත්මන් පුරාවිද්‍යා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා වන මහාචාර්ය අනුර මනතුංග මහතාට, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලයේ හිටපු අංශාධිපතිතුමා ඇතුළු ආචාර්ය මණ්ඩලයට, දුම්රිය දෙපාර්තුමේන්තුවේ නිලධාරීන්ට, මහනුවර මහාමාර්ග හා මාර්ග සංවර්ධන අධිකාරියේ නිලධාරින්ට, මධ්‍යම නියෝජ්‍ය තැපැල්පතිතුමිය ඇතුළු කාර්ය මණ්ඩලයට, මහනුවර පුරාවිද්‍යා දෙපාර්තුමේන්තුවේ හා මධ්‍යම සංස්කෘතික අරමුදලේ නිලධාරීන්ට, මහනුවර ලේඛනාගාරයේ නිලධාරීන්ට, තේ කර්මාන්තශාලා හිමියන්ට, මහනුවර මෝටර් රථ හිමිකරුවන්ට, මාගේ දෙමාපියන්ට හා නන් අයුරින් උපකාර කළ සැමට මෙම ලේඛකයාගේ කෘතවේදීත්වය හිමිවේ.

ආශ්‍රිත ග්‍රන්ථ

ජයවර්ධන, එස්. කේ. (2014) "වත්තේගම සැඟවුණු තොරතුරු", නවරත්න ප්‍රින්ටර්ස්, වත්තේගම.

ජයසිංහ, විශ්ව ශ්‍රී. (2022) "මධ්‍යම පළාත ආශ්‍රිත සමාජ - ආර්ථික ක්ෂේත්‍රයන්ට බලපෑ යටත් විජිත සමයේ ඉදිවූ දුම්රිය ස්මාරක", සාරථී 2022, සංස්කෘතික කටයුතු දෙපාර්තමේන්තුව, මධ්‍යම පළාත.

ජයසිංහ, විශ්ව ශ්‍රී. (2022) "ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග ආශ්‍රිත කාර්මික ස්මාරක පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්", රුහුණු විශ්වවිද්‍යාලීය වාර්ෂික පර්යේෂණ සමුළුව 2022, මානව ශාස්ත්‍ර හා සමාජ විද්‍යා පීඨය, රුහුණු විශ්වවිද්‍යාලය.

JAHS © Department of Archaeology and Heritage Management, Faculty of Social Sciences and Humanities, Rajarata University of Sri Lanka. jahs@ssh.rjt.ac.lk

ජයසිංහ විශ්ව ශ්‍රී. (2022) "බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ භාවිත කළ යන්ත්‍ර පිළිබඳ කාර්මික පුරාවිද්‍යාත්මක අධ්‍යයනයක්", දෙවන පර්යේෂණ සමුළුව, මානව ශාස්ත්‍ර හා සමාජ විද්‍යා පීඨය, රජරට විශ්වවිද්‍යාලය, ශ්‍රී ලංකාව.

ද සිල්වා, ආර්. (2005) "ශ්‍රී ලංකාවේ තේ ඉතිහාසය", සමන්ති ප්‍රකාශන, ජා ඇල.

මද්දුමබණ්ඩාර, සුනන්ද. (2018) "බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විජිත යුගයේ ශ්‍රී ලංකාවේ ආර්ථිකය", විද්‍යාලංකාර ප්‍රින්ටර්ස්, කැලණිය.

මුණසිංහ, ඉන්ද්‍රාණි. (2000) "ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග ප්‍රවාහනය (අනුරාධපුර යුගයේ ආරම්භයේ සිට යටත් විජිත යුගය අවසානය තෙක්)", ඇස්. ගොඩගේ සහ සහෝදරයෝ, කොළඹ 10.

Administration Reports, Ceylon in Railway for the years 1903, 1904, 1908, 1912, 1913, 1917, 1918, 1919, 1920, 1925, 1930, 1934 Ceylon Government press.

Akbarali, A. (2013) "Vintage and Classic Cars in Ceylon", Hermitage, Colombo.

Balasingham, S. V. (1968) "The administration of Sir Henry Ward, Government of Ceylon, 1855 – 1860, Thisara Publication, Dehiwala.

Bingham, P.M. (1921) "History of the Public Works Department Ceylon (1796 – 1913) vol I", Government Printer.

Henry, W. Cave. (1910) "Ceylon along the rail track the Ceylon Government Railway – Second edition 2002", Visidunu Publication, Boralesgamuwa.

Jayasinghe, Vishwa Sri. (2021) "An Industrial Archaeological study of bridges built during the British period in Kandy and suburbs (Based on selected sites), Trivalent 2021, Department of Archaeology, University of Kelaniya.

Jayasinghe, Vishwa Sri. (2022) "A study of companies that produced civil engineering and mechanical technology heritage in Sri Lanka during the British period" *Yugathara* 2022, Center for Heritage studies, University of Kelaniya.

Kodithuwakku, K. (1997) "Road Bridge in Sri Lanka (1800 – 1950"), Unpublished M.A. Thesis, Postgraduate Institute of Archaeology, Colombo.

Kodithuwakku, K. (1997) "Cast Iron Stand Pipes in Matale – Dambulla Area", Unpublished Research report.

Manathunga, S.B. (2017) "Brick made arched bridges, culverts, tunnels along the Railways in 19th Century Sri Lanka (Unpublished)", University of Kelaniya.

The Ceylon Government Railway 1864 – 1964. (1964) The Ceylon Government Railway, Colombo.

සම්මුඛ සාකච්ඡා

පී. ජයසූරිය මහතා, ප්‍රධාන ඉංජිනේරු, 2020. 08. 06

JAHS © Department of Archaeology and Heritage Management, Faculty of Social Sciences and Humanities, Rajarata University of Sri Lanka. jahs@ssh.rjt.ac.lk