අනුරාධපුර දුම්රිය ස්ථානය ආශ්‍රිත කාර්මික උරුමය පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්

ජේ.එම්.ටී.එම්. ජයවර්ධන

පුරාවිද්‍යා හා උරුම කළමනාකරණ අධ්‍යයනාංශය, ශ්‍රී ලංකා රජරට විශ්වවිද්‍යාලය.
thilinijayawardhana100@gmail.com

ප්‍රමුඛ පදඃ දුම්රිය, කාර්මික උරුමය, ගවේෂණය

හැඳින්වීම

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රථම රාජධානිය වන අනුරාධපුරය ඉතා දිගු ඉතිහාසයකට උරුමකම් කියයි. අහස් උස බැඳි මහා ස්තූපයන්, සාගර පරයන වැව් ආදියෙන් එකල පැවති තාක්ෂණික ඥානය ගම්‍යමාන වේ. ආදි නූතන යුගයේ බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විජිතයක් බවට ලංකාව පත්වීමෙන් පසු විශාල කාර්මික උරුමයක් අපට දායාද විය. 18-19 වැනි සියවස්වල දී එංගලන්තයේ ඇති වූ කාර්මික විප්ලවය හේතුවෙන් දෑතින් කළ කාර්ය වෙනුවට යන්ත්‍ර සූත්‍ර උපයෝගි කරගෙන කාර්ය කිරීම පහසු විය. යටත් විජිත යුගයේ දී වතු වගාවට අවශ්‍ය පහසුකම් සලසා ගැනීම උදෙසා ඇති වූ තාක්ෂණික ප්‍රවනතාවයන්හි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවට කාර්මික උරුමයන් දායාද විය. එහෙයින් ශ්‍රී ලංකාවට ආගන්තුක කාර්මික උරුමයක් මිස ආවේණික කාර්මික උරුමයක් නොමැත. මෙම අධ්‍යයනයේ දී අනුරාධපුර දුම්රිය ස්ථානය ආශ්‍රිතව ඇති වටිනා කාර්මික උරුමයන් හඳුනා ගැනීම හා ඒ පිළිබඳ වාර්තා කිරීම අපේක්ෂාවයි. කාර්මික උරුමයන් අප සතු වටිනා උරුමයක් බවට පත් වී හමාරය. කාර්මික පුරාවිද්‍යාව විෂය යටතේ ඒ පිළිබඳ අධ්‍යයනය කරයි.

කෝපි වගාවේ යටිතල පහසුකමක් ලෙස දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය ලංකාව තුළ ආරම්භ විය. 1958 දී හෙන්රි වෝඩ් ආණ්ඩුකාරවරයා විසින් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීමේ ප්‍රථම පස් පිඩැල්ල මාලිගාවත්තේ දී කැපීම. 1864 කොළඹ සිට අඹේපුස්සට ප්‍රථම දුම්රිය මාර්ගය ඉදි වූ අතර 1865 දී නිල වශයෙන් ධාවනය ආරම්භ විය. ඉන් අනතුරුව ලංකාවේ බොහෝ ප්‍රදේශවල දුම්රිය මාර්ග ඊදි විය. 1865-1905 කාලය තුළ පොල්ගහවෙල සිට ඉදි වූ උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ ප්‍රධාන දුම්රිය නැවතුම් මධ්‍යස්ථාන වලින් එකක් ලෙස අනුරාධපුර දුම්රිය මධ්‍යස්ථානය හැඳින්වේ. 1904 දී කුරුණෑගල සිට අනුරාධපුරය, මැදවච්චිය දක්වා දුම්රිය මාර්ගය දීර්ඝ කිරීම සිදු විය. අනුරාධපුර දුම්රිය ස්ථානය ආශ්‍රිතව ඇති කාර්මික උරුමය ගොඩනැගිලි හා යාන්ත්‍රික උරුමයන් ලෙස කොටස් දෙකක් යටතේ අධ්‍යයනය කළ හැකිය.

ක්‍රමවේදය

දත්ත රැස් කිරීමේ දී ප්‍රධාන වශයෙන් ක්‍රමවේදයන් දෙකක් අනුගමනය කරන ලදී.

01.ක්ෂේත්‍ර නොවන ගවේෂණය (සාහිත්‍ය මූලාශ්‍ර අධ්‍යයනය)

02.ක්ෂේත්‍ර ගවේෂණය

අදාළ ක්ෂේත්‍රයට පිවිසීමට පෙර ක්ෂේත්‍ර නොවන ගවේෂණය සිදු කරන ලදී. ඒවායින් ලබා ගන්නා ලද තොරතුරු මත ක්ෂේත්‍ර ගවේෂණය සිදු කරන ලදි. මෙම අධ්‍යයනයේ දී රැස් කරගන්නා වූ දත්ත

වාර්තාකරණය සඳහා ක්ෂේත්‍ර සටහන් හා ඡායාරූප භාවිත කරන ලදී.

ප්‍රතිඵල හා සාකච්ඡා

ශ්‍රී ලංකාව බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විජිතයක් බවට පත් වීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස දුම්රිය ගමනාගමනය මෙරට ඇති විය. අනුරාධපුර දුම්රිය ස්ථානය ආශ්‍රිතව ඇති ගොඩනැගිලි කාර්මික පිළිබඳ අධ්‍යයනය කිරීමේ දී ඒවා දුම්රිය මාර්ග දෙපස, දුම්රිය මං සන්ධි ආශ්‍රිතව දක්නට ලැබේ. මෙම ගොඩනැගිලි එකම නිර්මාණ ශිල්පයකට අනුව සාදා ඇත. මෙම අධ්‍යයනයේ දී දුම්රිය ස්ථානය , දුම්රිය පාලක මැදිරිය, ධාවනාගාරය, දුම්රිය නිළ නිවාස, ඉන්ධන ගබඩා කාමර, ජල පොම්පාගාර ආදිය දක්නට ලැබේ. බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ ඉදි වූ පැරණි දුම්රිය පාලක මැදිරිය වර්තමානයේද ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පවති. නමුත් භාවිත නොකරයි. පැරණි තාක්‍ෂණයන්ට අනුව රේල් පීලි එහා මෙහා කළ හැකිය. මහල් දෙකකින් යුක්ත මෙහි උඩුමහලෙහි බිම එංගලන්තයෙන් ගෙනා තේක්ක විශේෂයකින් නිමවා ඇත. ලීවර 52කින් යුක්ත වේ . ඉහත සඳහන් කල සියලු ගොඩනැගිලි වික්ටෝරියානු ගෘහ නිර්මාණ ක්‍රමයට සකසා ඇත.

යාන්ත්‍රික උරුමය සම්බන්ධයෙන් තොරතුරු අධ්‍යයනයේ දී බොහෝ යන්ත්‍ර සූත්‍ර දක්නට ලැබේ. 1800-1950 කාලය තුළ රැගෙන ආ දුම්රිය ටැබ්ලට් සංඥා යන්ත්‍රය අනුරාධපුර දුම්රිය මධ්‍යස්ථානයේ ස්ථානාධිපති මෙහෙයුම් මැදිරිය තුළ දක්නට ලැබෙන මෙය වර්තමානයේදීත් ක්‍රියාත්මක තත්වයෙන් පවතී එංගලන්තයේ ලන්ඩන්වල නිෂ්පාදනය කළ මෙය විවිධ මාදිලියෙන් නිර්මාණය කර තිබේ. බ්‍රිතාන්‍ය යුගයට අයත් ඉතා වටිනා නිර්මාණයක් ලෙස දුම්රිය යන්ත්‍රය හැරවීමට යොදන කැරකැවෙන වේදිකාව පෙන්වා දිය හැකය. Ransomes and Rapier.LTD.Makers.ipwich.England නිෂ්පාදනයකි. දුම්රිය එංජින් හැරවීම සිදුවේ. විය. අනුරාධපුර දුම්රිය ස්ථානය ආශ්‍රිතව ඇති තවත් කාර්මික උරුමයක් ලෙස අනුරාධපුර දුම්රිය ධාවනාගාරයේ ඇති දොඹකරය ඉතා වැදගත් වේ. මෙය මඟින් උපරිම ටොන් 15ක බරක් එසවීය හැකිය. දුම්රිය පෙට්ටි,එන්ජින් එසවීමට භාවිත කර තිබේ. මිනිස් ශ්‍රමයෙන් ක්‍රියාත්මක වීම මෙහි විශේෂත්වය වුවද පුහුණුව ලත් පුද්ගලයින් විසින් එය ක්‍රියාත්මක කරයි. ඉහළ කොටසේ පෙට්ටියක් වැනි කොටසකට යකඩ කුට්ටි පුරවා ඉදිරිපස කොටස මඟින් බර එසවීමේදී සම බරතාවය රැකගෙන තිබේ. මෙහි දක්නට ලැබෙන තවත් පැරණි දොඹකරයක් දක්නට ලැබේ.වන මෙය බ්‍රිතාන්‍ය අවධියේදී සවි කර තිබෙන අතර එහා මෙහා රැගෙන යා නොහැක. මෙම දොඹකරය මඟින් එසවිය හැකි උපරිම බර ටොන් 03 කි. දම්වැල් මඟින් ක්‍රියාත්මක වන අතර ලීවර තාක්‍ෂණය භාවිතා කර ඇත. ධාවනාගාරය ආශ්‍රිතව ඇති හයිඩ්‍රෙලික් ජැක්කුව Watson Stillman (New york) සමාගම විසින් නිෂ්පාදනය කර තිබේ. ගල් අගුරු කෝච්චිවල රෝද මාරු කිරීමට භාවිත මෙය රේල් පීලි මත යා හැකි ලෙස නිරමාණය කර ඇත. කොච්චි පෙට්ටි එසයිමට භාවිතාවන නිසා විශාල බරක් එසවිය හැකි ලෙස නිමවා ඇත.වාත්තු යකඩින් සකසා තිබෙන මෙය වර්තමානයේදී භාවිතා නොවේ. මීට අමතරව තරාදිය (Avery Railway Scale), ලෝහ රත් කිරීමට ගන්නා උපකරණය. කාබයිට් ගල. පැරණි කෝච්චි පෙට්ටි. ජල කුළුණු (Water Column). ජල පොම්ප යන්ත්‍ර. පැරණි දුරකථන. පැරණි Time Recorder යන්ත්‍ර ආදිය දැකගත හැකිය. අනුරාධපුර දුම්රිය ස්ථානය ආශ්‍රිත ප්‍රදේශයේ විශාල කාර්මික උරුමයක් හඳුනාගත හැකිය. මේවා පිළිබඳ හැඟීමක් නොමැතිකමින් විනාශ

වීමේ තර්ජනයට මුහුණ පා තිබේ. මෙම වටිනා උරුමයන් විනාශ වීමට ඉඩ නොදී අනාගතය සඳහා දායාද කළ යුතු ය.

ආශ්‍රිත ග්‍රන්ථ

රාජපක්ෂ සිරිසේන 2001, **ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය ගමනාගමනය**, රාජපක්ෂ ප්‍රකාශන සීදූව.

කොඩිතුවක්කු කේ. *ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය පුරාවිද්‍යාවට ප්‍රවේශයක්*, **පුරාවිද්‍යා හය මාසික ශාස්ත්‍රීය සඟරාව**, සීගිරිය, මධ්‍යම සංස්කෘතික අරමුදල.