

(1)

“කරවල රොඩු කන උඩරට ඇත්තන්ට - දඟලන භාල් මැස්සෝ”
ලබා දුන් අපේ රටේ දුමිකරත්තය

ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය කාර්මික පුරාවිද්‍යාව; නව මානයක් කරා රැගෙන යමු.

ඒ.එච්.එම්.එස්.පී අබේසිංහ

සිව් වැනි වසර

Sandyaahm70@Gmail.com

දහඅට වැනි සියවස ලොව හැරවුම් ලක්‍ෂයක කේන්ද්‍රීය අවධියයි. විශේෂයෙන් ම, ලොව පුරා 18 වන සියවසේ උදාවීමත් සමඟ විත්තන විප්ලවය තුළ නව පෙරළියක් සනිටුහන් වීම හඳුනාගත හැකි ය. විශේෂයෙන් ම ඒ දක්වා හුදකලා වශයෙන් සිදුකරමින් ආ අත්හදා බැලීම් සමස්ත ප්‍රජාවට ම විවෘත කරවීම එහි දී සිදුවිය. ඒ තුළින් එතෙක් පැවැති සාම්ප්‍රදායික ක්‍රමවේද වෙනුවට තාක්‍ෂණික ක්‍රමවේද අත්හදා බැලූහ. එය නව නිර්මාණ බිහි වීමට පසුබිම සැකසූහ. මේ ආකාරයට සමස්ත සමාජය ම තාක්‍ෂණික අතින් නව පිබිදීමක් දක්නට ලැබුණි. මේ හරහා නව ලෝකයා සමඟින් පියවරක් ඉදිරියට පියමනින්නට අඩිතාලම අනුක්‍රමිකව සකස් කෙරුණි. මෙම සමාජ විප්ලවය තුළින් ශේෂ වූ උරුමයන් අධ්‍යයනය කිරීම කාර්මික පුරාවිද්‍යාව යන්නෙහි අදහස බවට බොහෝ දෙනා අතර මුල් බැසගත් මතයක් වේ.

පුරාවිද්‍යාව විෂයය යනු බහුවිෂයීක පරාසයක් පුරා ව්‍යාප්ත ව ඇති විෂයය ක්‍ෂේත්‍රයක් වශයෙන් හඳුනාගත හැකි ය. එමෙන් ම කාර්මික පුරාවිද්‍යාව ද ප්‍රවේශ ගණනාවකින් සමන්විත වූවකි. එනම්, ප්‍රවාහන ක්‍ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත කාර්මික පුරාවිද්‍යාව, නාගරික ක්‍ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත කාර්මික පුරාවිද්‍යාව, සන්නිවේදන ක්‍ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත කාර්මික පුරාවිද්‍යාව, සිවිල් ඉංජිනේරු විද්‍යාව ක්‍ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත කාර්මික පුරාවිද්‍යාව, රසායනික ඉංජිනේරු විද්‍යාව ක්‍ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත කාර්මික පුරාවිද්‍යාව, වාස්තු විද්‍යාව ක්‍ෂේත්‍රය ආශ්‍රිත කාර්මික පුරාවිද්‍යාව යනාදී වශයෙනි.

ශ්‍රී ලංකාවේ කාර්මික පුරාවිද්‍යා විෂය අධ්‍යයනය කිරීමේ දී කාර්මික පුරාවිද්‍යාවට අදාළ සියලුම අංශයන් ආවරණය වන ලෙස අධ්‍යයනය කළ හැකි ද්‍රව්‍යාත්මක පරිසරයක් නොමැත. නමුත් ලෝකයේ කාර්මික පුරාවිද්‍යා විෂය ක්‍ෂේත්‍රය ට සමානව යන විෂය ක්‍ෂේත්‍රයක් මේ රට කාර්මික පුරාවිද්‍යාව තුළ ද හඳුනාගත හැකි ය. එය පහත පරිදි පෙන්වාදිය හැකි ය.

- ප්‍රවාහන
- සන්නිවේදන
- සිනමාව
- කලාව
- වාස්තුවිද්‍යාව

යනාදියට අයත් ව හමුවන කාර්මික උරුමය වශයෙන් කොටස් කිහිපයකින් පෙන්වාදිය හැකි ය. කාර්මිකරණයට ලක් නොවූන ද යටත් විජිත අවධිය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ සිදු වූ සංවර්ධන ක්‍රියාදාමයේ ශේෂයන් තුළින් මෙ රට කාර්මික පුරාවිද්‍යාව පිළිබඳ ව අනාවරණය කරගත හැක ය. ඒ අනුව හඳුනාගත් කාර්මික ස්මාරක කිහිපයක් ම ක්‍රි.ව. 1990 දී පමණ මෙ රට පුරාවිද්‍යා ස්මාරක වශයෙන් ලේඛනගත කර ඇත.

- * මහනුවර පත්තිනි දේවාලය අසල වතුරමල
- * පේරාදෙණිය පැරැණි දුම්රිය ස්ථානය
- * කොළඹ අන්තර්ගමන දුම්රිය ස්ථානය
- * හෙනරත්ගොඩ පැරැණි දුම්රිය ස්ථානය
- * මාවනැල්ල පාලම
- * කඩුගන්නාව ඩෝසන් කුළුණ

එමෙන් ම මෙම විෂයය ක්‍ෂේත්‍රයට අයත් කෞතුකාගාර කිහිපයක්, ප්‍රදීපාගාර කිහිපයක් සහ පැරැණි ඔරලෝසු කණු ද පුරාවිද්‍යා ස්මාරක වශයෙන් නම් කොට ඇත. දුම්රිය මාර්ග සහ මහාමාර්ග ආශ්‍රය කර ගත් කාර්මික උරුමය එක්රැස් කොට කෞතුකාගාර කිහිපයක් ඉදි කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකාව යටත් විජිතයක් බවට පත් කරගත් බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයෝ උපරිම වශයෙන් ආර්ථික වාසි අත්පත් කර ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය මත මෙ රට ප්‍රවාහන ක්‍ෂේත්‍රය තුළ පෙරළියක් කිරීමට ඉදිරිපත් වී ඇත. ඒ අනුව ක්‍රි.ව 1830 සිට 1930 දක්වා ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන ඉතිහාසය ‘‘සියම් නිඹුල්ලුන්’’ ලෙස වතු ආර්ථිකය සමග කිට්ටු සබඳතා දක්වන බව හඳුනාගත හැකි ය. මෙ රට ප්‍රවාහන ක්‍ෂේත්‍රය තුළ නව යුගයක ආරම්භය දුම්රිය මාර්ග සහ මහාමාර්ග තැනීමත් සමග ආරම්භ විය. ඒ අනුව මෙ රට ඉදිවූ මහා මාර්ග මෙන් ම දුම්රිය මාර්ග ආශ්‍රිත ඉදිකිරීම්, ඉදිකිරීම් තාක්‍ෂණය, යොදාගන්නා ලද උපකරණ, යන්ත්‍ර සූත්‍ර ආදිය හා ඉදිකරන ලද ගොඩනැගිලි, දුම්රිය එන්ජින් හා ගැල් යනාදිය සඳහා විශේෂ වටිනාකමක් හිමිවෙයි.

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන මාධ්‍ය තුළින් හඳුනාගත හැකි කාර්මික පුරාවිද්‍යා උරුමය සඳහා විශේෂ ස්ථානයක් හිමි වෙයි. එයට ප්‍රධාන හේතුව වන්නේ කාර්මික පුරාවිද්‍යා අවශේෂ මෙම ක්‍ෂේත්‍රය තුළ බහුල ව පැවතීම යි. එමෙන් ම මේ වන විට කාර්මික උරුමය වැඩි වශයෙන් ම දක්නට ලැබෙන්නේ දුම්රිය ක්‍ෂේත්‍රය ආශ්‍රිතව ය. එම නිසා මෙ රට කාර්මික පුරාවිද්‍යා විෂය තුළ දුම්රිය ක්‍ෂේත්‍රය සඳහා වැදගත් ස්ථානයක් හිමි වෙයි.

දුම්රිය ක්‍ෂේත්‍රය තුළින් කාර්මික පුරාවිද්‍යා විෂය ක්‍ෂේත්‍රයට අදාළ කරගත හැකි අවස්ථා පිළිබඳ ව කෙනත් හඩ්සන් අදහසක් දක්වා ඇත. (Hudson, 1963:124)

01. ප්‍රවාහන කටයුතු කරන ලදුව පසුව නවතා දමා ඇති මාර්ග
02. මාර්ගයේ වැඩකටයුතු මුළුමනින් ම අවසාන කර ඇතත් ප්‍රවාහනයට භාවිතා නො කළ මාර්ග
03. අර්ධ වශයෙන් තනා නිම කළ මාර්ග

යනාදී වශයෙනි.

ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමේ පළමු අදියර වශයෙන් සැතපුම් 35 ක දුරකින් යුක්ත ව, කොළඹ සිට අඹේපුස්ස දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීමට කටයුතු සිදු කෙරුණි (Hyatt, 2000:18). ක්‍රි.ව. 1858 අගෝස්තු මස 03 වැනි අඟහරුවාදා දින පස්වරු 5.30 ට හෙන්රි චෝඩ් ආණ්ඩුකාරතුමා විසින් පළමු පස් පිඩැල්ල කපා මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් ආරම්භ කර ඇත (ඡායාරූපය 01). වර්තමානයේ මෙම ස්ථානය දෙමටගොඩ ධාවනාගාරයේ සිට අඟුරු මඩුව දෙසට වන්නට පිහිටා ඇතැයි සැලකේ (රාජපක්‍ෂ, පෞද්ගලික සාකච්ඡා). මෙම මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් නිම කර ප්‍රථම දුම්රිය ගමන 1864 දෙසැම්බර් 27 දින සිදු වූ බව සඳහන් වේ (රාජපක්‍ෂ, 2005:13) (ඡායාරූපය 02). එසේ ආරම්භ වූ දුම්රිය ගමනාගමනය වර්තමානය වන විටත් මහජනයාට සමීප ප්‍රවාහන මාධ්‍යයකි. ඒ තුළින් උක්ත ප්‍රස්තුත විෂය ක්‍ෂේත්‍රයට අයත්වන්නා වූ ශේෂිත ද බොහෝ ය.



රූපය 01 - හෙන්රි චෝඩ් ආණ්ඩුකාරතුමා විසින් පළමු පස් පිඩැල්ල කපන ලද අවස්ථාව



ඡායාරූපය 02 - ප්‍රථම දුම්රිය ගමන 1864

දුම්රිය පුරාවිද්‍යාව යටතේ හදාරණු ලබන්නේ දුම්රිය ප්‍රවාහන පද්ධතිය, සිවිල් හා යාන්ත්‍රික ස්මාරක සහ යන්ත්‍ර සූත්‍ර ආදිය යි. විශේෂයෙන් ම මෙහිදී ශ්‍රී ලංකාවේ කාර්මික උරුමය පහත අංශයන්ට අදාළ ව හඳුනාගත හැකි ය.

- දුම්රිය මාර්ග
- වංචල යන්ත්‍ර සූත්‍ර (දුම්රිය එංජින්, සන්නිවේදන උපකරණ යනාදිය)
- ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීම් (දුම්රිය ස්ථාන, නිල නිවාස, ධාවනාගාර, සංඥා කාර්යාල යනාදිය)

ඉහත පරිදි එය පෙන්වා දිය හැකි ය. සමස්ත ශ්‍රී ලංකාවෙන් බොහෝ ප්‍රදේශයක් ආවරණය වන පරිදි ඉදි වූ දුම්රිය මාර්ග ජාලය වෙත මෙම විෂයය ක්‍ෂේත්‍රයේ දී විශේෂ අවධානය යොමු කළ හැකි ය (සිතියම 1). එම මාර්ග පද්ධතිය ආශ්‍රිත ව ඉතා වටිනා දුම්රිය කාර්මික ස්ථාන සහ ස්මාරක හඳුනාගත හැකි ය.



සිතියම - 01 ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ග ව්‍යාප්තිය (Ceylon Government Railway, 1964)



ඡායාරූපය - 03 අඹේපුස්ස දුම්රිය ස්ථානය

ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ගය හා බැඳුණු කාර්මික පුරාවිද්‍යා ස්මාරක භාවිතයෙන් ඉවත් වූ සහ තවමත් භාවිත කරන කාර්මික උරුමයන් වශයෙන් හඳුනාගත හැකි ය. ඒ අතරින් මේ වන විට හඳුනාගත හැකි විශේෂ ස්ථාන කිහිපයක් නිදසුන් වශයෙන් පෙන්වා දිය හැකි ය (ඡායාරූපය 03,04).

- අඹේපුස්ස දුම්රිය ස්ථානය
- ගම්පහ දුම්රිය ස්ථානය
- පේරාදෙණිය දුම්රිය ස්ථානය
- කොළඹ අන්තරා දුම්රිය ස්ථානය

යනාදී දුම්රිය ස්ථාන වර්තමානය වන විට මුල් භාවිත ස්වරූපයෙන් වෙනස් වී ඇත. එමෙන් ම වර්තමානය වන විට වසර සියය ඉක්මවා ගොස් තිබීම ද විශේෂත්වයකි. ඊට අමතර ව විශේෂ අවස්ථා නියෝජනය කරන තවත් කාර්මික ස්ථාන සහ ස්මාරක රට පුරා බොහෝ සෙයින් ව්‍යාප්ත ව පවතී (ඡායාරූපය 04). මෙම ස්ථාන සහ ස්මාරක ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය ක්‍ෂේත්‍රයේ ආරම්භය සනිටුහන් කරන විශේෂ අවස්ථා වශයෙන් හඳුනා ගැනීමේ දී මේ කෙරෙහි යොමු වන අවධානය අවම බව පැවසිය යුතු ය. මෙම ක්‍ෂේත්‍ර කෙරෙහි නිසි අවධානය යොමු කළ විට එය මෙ රට සංචාරක කර්මාන්තයට සක්‍රීය දායකත්වයක් ලබා ගත හැකි බව කිව යුතු ය.

ශ්‍රී ලංකාව තුළ මුදල් උත්පාදන කර්මාන්තයන් අතර වැදගත් ස්ථානයක් සංචාරක කර්මාන්තයට ද හිමි වේ. අප රටට සංචාරක අත්දැකීම් ලබා ගැනීම සඳහා වසරකට බොහෝ පිරිසක් විදේශීය ද පැමිණෙයි. එමෙන් ම මෙ රටට පැමිණෙන විදේශීය සංචාරකයා පුරාවිද්‍යා ස්මාරක නැරඹීමට යාම, ද සංචාරක කර්මාන්තයේ එක් ප්‍රධාන පැතිකඩකි. මෙ රට පවතින පුරාවිද්‍යාත්මක ස්ථාන දෙස බැලූ කල්හි එම තත්වය මනාව පැහැදිලි වෙයි.

බොහෝ ඇත කාලයක සිට ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තය දෙස විමර්ශනාත්මක අක්‍ෂිය හෙලූ කල්හි එක් කාරණාවක් පැහැදිලිව හඳුනාගත හැකි ය. වර්තමානය වන විට සිදු කර ඇති පර්යේෂණ සංඛ්‍යා ලේඛන වලට අනුව මෙ රටට පැමිණෙන සංචාරකයන් නැවත පැමිණීමේ ප්‍රතිශතය යම් ප්‍රමාණයකින් අඩු වී ඇත.



ඡායාරූපය - 04 කොළඹ අන්තර් දුම්රිය ස්ථානයේ ඉදිකර ඇති දුම්රිය කොතුකාගාරය



ඡායාරූපය - 05 දැනට ධාවනයේ යෙදවිය හැකි පැරණි වාෂ්ප එංජින් (දෙමටගොඩ ධාවනාගාරය)



ඡායාරූපය - 06 දෙමෝදර පාලම

ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන සංචාරකයින් නිසි සංවිධානයකින් මෙම ක්‍ෂේත්‍රය වෙත යොමු කර ගත හැකි ය. මෙම ක්‍ෂේත්‍රය දේශීය හා විදේශීය සංචාරකයන් ගේ අවධානය දිනාගත හැකි ක්‍ෂේත්‍රයක් වශයෙන් හඳුන්වා දිය හැක්කේ එහෙයිනි. කාර්මික පුරාවිද්‍යා ස්මාරක සංචාරකයින්ගේ අවධානයට යොමු කිරීම තුළින් මෙ රට තුළ සංචාර ප්‍රවර්ධනයක් ඇති කළ හැකිවන්නා සේම ඒ තුළින් ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාර කර්මාන්තයේ නව මානයක් ස්පර්ශ කළ හැකි ය. පුරාවිද්‍යාත්මක ස්මාරක රාශියකින් සමන්විත දුම්රිය මාර්ග වෙත සංචාරක ආකර්ශනය ලබාදීම හරහා කාර්මික පුරාවිද්‍යාව පිළිබඳ සමස්ත ජනතාව තුළ අවබෝධය ලබා දීම සහ දැනුම ප්‍රවර්ධනය කිරීම සඳහා යොමු විය හැකි ය.

ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය ගමනාගමනය ආරම්භ වූ සමයේ එහි ගමන් කළ සාමාන්‍ය වැසියෙක් ස්වකීය අත්දැකීම පහත පරිදි විස්තර කර ඇත.

“ලක්දිව වැස්සන්ටත් මෙයාකාර ප්‍රයෝජනවත් වූ අනර්ඝ වූ ප්‍රීති වූ යන්ත්‍රයක් මේ ලෝකය නැමැති විශාල යන්ත්‍රය මවා මනුෂ්‍යයා නැමැති විස්මයපත් යන්ත්‍රය එහි පදිංචි කරමින් ඔහුට දුන් ඥාණය කරනකොටගෙන මෙයාකාර සංක්‍රාසයන් පැවැත්වීමට බලයක් දුන් දෙවියන් වහන්සේට දෙවනුව එම උත්තමයානන් වහන්සේට...”
(ලක්මණිපහණ, 1866 අප්‍රේල් 04).

ඉහත පරිදි ආශ්චර්යමය හැඟීමක් ඇති නොවූව ද දුම්රිය මාර්ගයේ ඉදි වී ඇති දුම්රිය ස්ථාන, බිංගෙවල්, පාලම් හා සංඥා වැනි කාර්මික ස්මාරක පිළිබඳව දැනුම ආකර්ෂණීය අයුරින් ඉදිරිපත් කිරීම කළ හැකි ය. මෙම ක්‍ෂේත්‍රය සෘජු ලෙස ම ජනතා ආකර්ෂණය ලබාගත හැකි ක්‍ෂේත්‍රයක් නො වන නිසා සංවිධානාත්මක ක්‍රමවේදයක් ඔස්සේ වගකිව යුතු ආයතනයක් හරහා ක්‍රියාත්මක කළ යුතු වේ. එහි දී මේ සඳහා විවිධ වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කළ හැකි ය.

ශ්‍රී ලංකාවේ දැනට ධාවනය කළ හැකි මට්ටමේ පවතින වාණිජ එංජින් ධාවනයට යොදාගත හැකි ය (ඡායාරූපය 06). විශේෂයෙන් ම එම දුම්රියවල ඇති නැරඹුම් මැදිරි යොදාගනිමින් දේශීය සහ විදේශීය සංචාරකයා හට නව සංචාරක අත්දැකීමක් සම්ප්‍රේෂණය කළ හැකි අතර ම එය උක්ත විෂය ක්‍ෂේත්‍රයේ අභිවෘද්ධියට අදාළ කරගත හැකි ය. එහි දී මෙම විෂයය සමාජගත කිරීම සඳහා සංචාරකයාට දුම්රිය මාර්ග සමීප ව ඇති කාර්මික උරුමයන් පිළිබඳ ව දැනුවත් කළ හැකි ය. මෙහි දී සංචාරකයාට උපරිම දැනුමක් මෙන් ම වින්දනයක් ලබාදීම හරහා ශ්‍රී ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තයේ නව මානයක් සංස්පර්ශය කළ හැකි වනු නො අනුමාන ය.

ශ්‍රී ලංකාවේ මේ වන විට දුම්රිය ක්‍ෂේත්‍රය පිළිබඳ ව පවතින්නාවූ කාර්මික උරුමය එක් රැස් කොට කෞතුකාගාර දෙකක් ස්ථාපිත කර ඇත.

- කොළඹ පර්යන්ත දුම්රිය ස්ථානයේ කෞතුකාගාරය
- කඩුගන්නාව දුම්රිය කෞතුකාගාරය

මෙම කෞතුකාගාර හරහා යම් ප්‍රවේශයක් ලබා ගත හැකි ය. නිසි පරිදි සංවිධානය කරන ලද මෙම දුම්රිය කෞතුකාගාරයන් තුළින් මූලික අවබෝධය ලබා දීම පළමු පියවර වශයෙන් කළ හැකි ය. ඊට අමතර ව අප රට තුළ ව්‍යාප්ත ව පවතින විශේෂ ස්ථාන පිළිබඳ ව මූලික අවධානය යොමු කරමින් ඒ ස්ථාන අලලා දැනුවත් කිරීමේ වැඩසටහන් සහ සංචාර සංවිධානය කළ හැකි ය. එම සංචාර දේශීය මෙන් ම විදේශීය සංචාරකයා ද අරමුණු කොට

ගත හැකි ය. විශේෂයෙන් ම මෙහි දී සෘජු වශයෙන් ම මෙම ක්ෂේත්‍රය කෙරෙහි අවධානය ලබා ගැනීමට නො හැකි වුවත් ආකර්ෂණීය සහ උපක්‍රමශීලී ලෙස සිදු කරනු ලබන සංවිධානාත්මක ක්‍රියාමාර්ග තුළින් යොමු කර ගැනීමට අපහසු නොවනු ඇත. එමෙන් ම රට පුරා සංචාරක අවධානයට ලක් ව පවතින පුරාවිද්‍යාත්මක ස්ථාන සහ දුම්රිය කාර්මික පුරාවිද්‍යා ස්ථාන සහ ස්මාරක සංකලනය තුළින් ඉදිරිපත් කිරීම වැනි අවස්ථා සඳහා යොමු විය හැකි ය. එමෙන් ම ශ්‍රී ලංකාව යනු කුඩා රටක් වුවත් කලාපීය වශයෙන් වෙනස් දේශගුණික ලක්ෂණ සහිත වූ රටකි. අප රටට පැමිණෙන විදේශීය සංචාරකයා හට මෙම අත්දැකීම ලබා දීම සඳහා නිසි පරිදි එම දේශගුණික කලාප ආශ්‍රය කරගෙන සකස්කරන ලද දුම්රිය සංචාර තුළින් හැකියාව ලැබෙයි.

රට තුළ සිදුවන ආර්ථික සංවර්ධනයට මෙම ක්ෂේත්‍රය අදාළ කර ගැනීම තුළින් එම උරුමය ආරක්ෂා කිරීමට මෙන් ම සංරක්ෂණය කිරීමට යොමු වීමට ද වගබලා ගත යුතු ය. ඒ අනුව සංචාරක කර්මාන්තයේ නව මුහුණුවරක් සමග ආර්ථිකය ශක්තිමත් කිරීමට දුම්රිය කාර්මික පුරාවිද්‍යාව දායක කරගත හැකි බව අවිවාදයෙන් යුතුව පිළිගත හැකි ය. එමෙන් ම සංවර්ධනය වෙමින් පවතින රටක් වශයෙන් ගත් කල ශ්‍රී ලංකාවෙහි තිරසාර සංවර්ධනය සක්‍රීය වශයෙන් දායක කර ගත හැකි ඉතා වැදගත් ක්ෂේත්‍රයක් වශයෙන් ද පෙන්වාදිය හැකි ය. බලධාරීන්ගේ නිසි අවධානයට ලක් නො වූව ද මේ තුළින් අප රටෙහි එක්තරා කාල පරිච්ඡේදයක් නියෝජනය වන බැව් ප්‍රත්‍යක්ෂ කොටගෙන එය නව මානයක් කරා රැගෙන යාමට කඩිනම් පියවර ගත යුතු කාලය එළඹී ඇත.

ආශ්‍රේය ග්‍රන්ථ හා ලිපි නාමාවලිය

රාජපක්‍ෂ .එස් , 2002, *දුම්රිය කෝච්චි යුගය*, කතෘ ප්‍රකාශන.

රාජපක්‍ෂ, .එස්, 2005, *ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය සේවයේ ඉතිහාස කථාව*, කතෘ ප්‍රකාශන.

Cave H.W , 2003, *Ceylon along the Rail Track*, Visidunu prakasakayo, Boralessgamuwa

Ceylon Government Railway One hundred years (1864 – 1964), 1964,Ceylon Government Railway.

Hyatt .D , 2000, *Railways of Sri lanka*, Comarc, London.

Hudson .K, 1963, *Industrial archaeology*, John Baker publishers , London.

Kodituwakku .K , 2004, *A Brief History of The Sri lanka Railway*, ගවේෂණ 01 කලාපය, පුරාවිද්‍යා දෙපාර්තමේන්තුව, කොළඹ පි. 35- 48.

ලක්මණපහණ, 1866 අප්‍රේල් 04

පෞද්ගලික සම්මුඛ සාකච්ඡා, සිරිසේන රාජපක්‍ෂ