

**දේශීය වාස්තුවිද්‍යාවෙහි හැරවුම් ලක්‍ෂ්‍යයක් : බ්‍රිතාන්‍ය පාලන
අවධියේ ඉදි වූ දුම්රිය ක්‍ෂේත්‍රීය ගොඩනැගිලි
පර්යේෂණාත්මක කතිකාවක් සඳහා දිශානුගත කිරීම
(පොල්ගහවෙල සිට අනුරාධපුරය දුම්රිය ස්ථානය දක්වා වූ
දුම්රිය ක්‍ෂේත්‍රය හා සම්බන්ධ ගොඩනැගිලි)**

ඒ.එච්.එම්.එස්.පී. අබේසිංහ

පුරාවිද්‍යා හා උරුම කළමනාකරණ අධ්‍යයන අංශය, සමාජීයවිද්‍යා හා මානවශාස්ත්‍ර පීඨය,
ශ්‍රී ලංකා රජරට විශ්වවිද්‍යාලය, මිහින්තලේ.

sandyaahm70@gmail.com

ප්‍රමුඛ පද : කාර්මික පුරාවිද්‍යාව, සංඥා කාර්යාල, ධාවනාගාර

හැඳින්වීම

අදින් වසර 34,000කට පමණ පෙර වාසය කළ මානවයා ස්වභාවික ගල්ගුහා වාසස්ථාන වශයෙන් භාවිත කළ බව දැනට අනාවරණය කරගෙන ඇත. එම මානවයා ක්‍රමිකව සංවර්ධනය වීමේ දී වාසයට හිතකර අයුරින් ස්වකීය වටපිටාව සකසාගැනීමට පෙළඹී ඇත. අනාවරණය වී ඇති කරුණු අනුව ශ්‍රී ලංකාවේ පැරණිතම ඉදිකිරීම් සාධක මෙසොලිතික යුගයට යටත් වන හඳුනාගත හැකිය (එම). මේ පිළිබඳ ව ආචාර්ය සිරාන් දැරණියගල සහ කේ.ඒ.ආර්. කෙනඩි විසින් සිදු කළ පර්යේෂණ මගින් අනාවරණය කරගෙන ඇත. මේ සඳහා පුරාවිද්‍යාත්මක වශයෙන් තහවුරු කරගත හැකි සාධක කිතුල්ගල බෙලිලෙනින් හමු වී ඇති අතර එහි කාලනිර්ණ නූතන අවධියට වර්ෂ 12,500 කට පෙර බව නිගමනය කර

ඇත(එම). දැනට අනාවරණය කරගෙන ඇති සාධක අනුව ලක්දිව ගොඩනැගිලි ඉදිකිරීමේ ආරම්භක අවස්ථාව ලෙස එය හඳුනාගත හැකි වේ. පසුව රාජධානීගත ලංකාවේ විවිධ වාස්තුවිද්‍යාත්මක සම්ප්‍රදායන් බිහිවීම සහ වර්ධනය වීම සිදු වී ඇත.

ශ්‍රී ලංකාව යටත්විජිත අධිරාජ්‍යයන්ගේ පාලනයට නතු වීම සමඟ පාලන මධ්‍යස්ථාන වෙනස් වීම මෙන් ම ඉදිකිරීම් සම්ප්‍රදායන් ද වෙනස් වීම සිදු වී ඇත.

With the arrival of Western colonists to Sri Lanka, they established their own forms of architecture to the island. This is evident in the architecture of the period as well as in forms on influence in modern architecture (https://en.wikipedia.org/wiki/Architecture_of_Sri_Lanka 2016.04.25).

ශ්‍රී ලංකාවේ යටත්විජිත සමයේ වර්ධනය වූ වාස්තුවිද්‍යා ශෛලිය පිළිබඳ ව අවධානය යොමු කිරීමේ දී එය අවධි ත්‍රිත්වයක් යටතේ බිහි වූ බව හඳුනාගත හැකිය.

- පෘතුගීසි පාලන සමය
- ලන්දේසි පාලන සමය
- ඉංග්‍රීසි පාලන සමය

මෙ රට ඉදි වී ඇති යටත්විජිත ගොඩනැගිලි අතරින් සුළු ප්‍රමාණයක් පෘතුගීසි පාලන සමය තුළ බිහි වී ඇත. ඊට සාපේක්ෂ ව ලන්දේසි පාලනයට නතු වීමත් සමඟ සැලකිය යුතු ගොඩනැගිලි ප්‍රමාණයක් ඉදි වූ බව හඳුනාගත හැකි ය. මේ සම්බන්ධයෙන් නිදසුන් ලෙස ගාල්ල නගර පෙන්වා දිය හැකි ය. ලන්දේසි පාලනයෙන් බලය අත්පත් කර ගත් බ්‍රිතාන්‍ය ජාතීන් ශ්‍රී ලංකාව පුරා නව ගෘහනිර්මාණ සම්ප්‍රදායක් ව්‍යාප්ත කර ඇත.

Many important historic buildings were built by the colonial governments. These were often built in a European architectural style that was in fashion at the time, such as the Palladian, Renaissance Classicism, or Neo-classical styles(https://en.wikipedia.org/wiki/Architecture_of_Sri_Lanka 2016.04.25).

ක්‍රිස්තු වර්ෂ 1815 වසරේ සිට ක්‍රිස්තු වර්ෂ 1948 දක්වා දීර්ඝ කාලයක් මෙරට පාලන බලය ස්ථාපිත කරගෙන සිටි බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයන් විසින් එතෙක් පැවති වාස්තුවිද්‍යා සම්ප්‍රදාය අභිබවමින් නව වාස්තුවිද්‍යා සම්ප්‍රදායක් ස්ථාපිත කර ඇත. එහි දී

රාජ්‍ය පාලන කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා මෙන් ම පොදු කටයුතු සිදු කිරීම සඳහා ද ගොඩනැගිලි බොහෝ ප්‍රමාණයක් ඉදිකර ඇත. මෙම ගොඩනැගිලි අතරින් දුම්රිය සේවය හා සම්බන්ධ ගොඩනැගිලි පිළිබඳ ව මෙහි දී අවධානය යොමු කරනු ලැබෙයි.

ක්‍රමවේදය

මෙම ගොඩනැගිලි අයත් වන්නේ කාර්මික පුරාවිද්‍යාත්මක ස්මාරක යටතට ය. කාර්මික පුරාවිද්‍යාත්මක අධ්‍යයන ප්‍රධාන වශයෙන් පියවර කිහිපයකින් සිදු කෙරෙන බව කෙතෙක් හඬසන් පෙන්වා දී ඇත (Hudson 1979:2). මෙම පර්යේෂණය සඳහා ද පළමු පියවර ත්‍රිත්වය අනුගමනය කරන ලදී. මෙය පියවර කිහිපයකින් ඉදිරිපත් කළ හැකි ය. මෙම පර්යේෂණ ගැටලුව විසඳා ගැනීම සඳහා දත්ත රැස් කිරීමේ දී ක්‍රමවේදයන් දෙකක් භාවිත කරන ලදී. එනම්,

1. ක්ෂේත්‍ර නොවන ගවේෂණය (සාහිත්‍ය මූලාශ්‍ර අධ්‍යයනය)
2. ක්ෂේත්‍ර ගවේෂණය වශයෙනි.

අදාළ ක්ෂේත්‍රයට පිවිසීමට පෙර ක්ෂේත්‍ර නොවන ගවේෂණයක් සිදුකරන ලදී. පර්යේෂණයක දී ලබාගත යුතු ද්විතියික දත්ත ලබාගැනීම සඳහා මූලාශ්‍ර අධ්‍යයනයක් සිදු කරන ලදී. එයින් ලබාගත් පූර්ණ අවබෝධය සමඟ ක්ෂේත්‍ර අධ්‍යයනය සිදු කරන ලදී. මෙම අධ්‍යයනයේ දී හමු වන්නා වූ දත්ත වාර්තාගත කිරීම සඳහා ක්‍රමවේද කිහිපයක් භාවිත කරන ලදී. එම ක්‍රමවේද පහත පරිදි

පෙන්වා දිය හැකි ය. කේන්ද්‍ර සටහන් තැබීම සහසැලසුම් මගින් වාර්තාගත කිරීම සිදු කරන ලදී.

ප්‍රතිඵල හා සාකච්ඡාව

ශ්‍රී ලංකාව බ්‍රිතාන්‍ය යටත්විජිතයක් බවට පත්වීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස ක්‍රිස්තු වර්ෂ 1864 දී ආරම්භ වූ දුම්රිය ගමනාගමනය ක්‍රමයෙන් සමස්ත රට පුරා ව්‍යාප්ත විය. එහි අවශ්‍යතාවක් ලෙස දුම්රිය ගොඩනැගිලි ඉදි විය. එක් එක් දුම්රිය මාර්ගයන් ආශ්‍රිත ව මෙම ගොඩනැගිලි ඉදි වීම සිදු වී ඇත. එම සියලු ගොඩනැගිලි ඒ ඒ ප්‍රදේශයන්ට සුදුසු වන ආකාරයට සහ එයින් අපේක්ෂා කරනු ලබන උපයෝගීතාව සලකමින් ඉදිකිරීම් සිදු කර ඇති බව හඳුනාගත හැකිය.

මෙම ගොඩනැගිලි සියල්ලම බොහෝ දුරට සමාන ගෘහ නිර්මාණ ශිල්පීය ලක්ෂණ දරන බව හඳුනා ගත හැකි විය. මේ සඳහා කරුණු කිහිපයක් බලපාන්නට ඇත. ඒ අතරින් මේ සඳහා බලපාන්නට ඇතැයි අනුමාන කරනු ලබන ප්‍රධාන කරුණු දෙකකි. එය පහත පරිදි පෙන්වා දිය හැකිය.

- ශ්‍රී ලංකාව යටත්විජිතයක් බවට පත් ව පැවති සමය තුළ මෙම සියලු ගොඩනැගිලි ඉදි වීම
- මෙම ගොඩනැගිලි සියල්ලෙන් ම අපේක්ෂා කරනු ලබන උපයෝගීතාව සමාන වීම

යනාදී වශයෙන් පෙන්වා දිය හැකි ය. එපමණක් නොව යුරෝපීය ආධිපත්‍යයට නතු වූ වෙනත් විදේශීය රටවල් තුළ ද මෙම තත්ත්වය හඳුනාගත හැකි විය. යටත්විජිත

අවධියේ තුළ ඉදි වූ ගොඩනැගිලි සලකා බැලීමේ දී මෙම කරුණු පැහැදිලි ව හඳුනාගත හැකි විය. ඒ අනුව ශ්‍රී ලංකාව තුළ පමණක් නොව යටත් විජිතකරණයට ලක් වූ වෙනත් රටවල් තුළ ද ඉදි වී ඇති ගොඩනැගිලි ද යම් තාක් දුරට සමාන වන බව හඳුනාගත හැකි විය.

අධ්‍යයන කේන්ද්‍රය තුළ මේ වන විට නව ගොඩනැගිලි ඉදි වීම සිදු වී ඇතත් මෙම දුම්රිය මාර්ගයේ ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ වූ සමයේ සිට ක්‍රිස්තු වර්ෂ 1950 දක්වා වූ කාලයට අයත් වන්නා වූ ගොඩනැගිලි මූලික ගවේෂණයෙන් හඳුනාගත හැකි විය. එම අධ්‍යයනය තුළින් රැස් කරගත් දත්ත අනුව බ්‍රිතාන්‍ය යටත්විජිත සමය තුළ ඉදි වූ යුරෝපීය වාස්තු විද්‍යාත්මක ලක්ෂණ සහිත ගොඩනැගිලි ප්‍රධාන වශයෙන් කොටස් කිහිපයක් යටතේ පෙන්වා දිය හැකිය. දුම්රිය ස්ථාන, දුම්රිය කාර්යාල, නිල නිවාස, මාර්ග අධීක්ෂණ කාර්යාල, භාණ්ඩ ගබඩා, ජලය සහ සුළං ගබඩා කළ ගොඩනැගිලි, වෙඩි බෙහෙත් ගබඩා, අඟුරු ගබඩා, ධාවනාගාර, සංඥා කාර්යාල සහ වෙනත් සමාජීය අවශ්‍යතා සඳහා ඉදිකළ ගොඩනැගිලි යනාදී වශයෙන් බෙදා දැක්විය හැකිය.

මෙම ගොඩනැගිලි එකිනෙකට වෙනස් ලක්ෂණ දරන ආකාරය සහ එහි හඳුනාගත හැකි විශේෂතාවන් පිළිබඳ ව වෙන් වෙන් වශයෙන් සාකච්ඡා කළ හැකිය.

“අතීතයට අයත් වන්නා වූ විශිෂ්ට ගොඩනැගිලි අපට පමණක් අයිති නොවේ. ඒවා අපේ මුතුන් මිත්තන්ට අයත් ව තිබූ අතර අසාධාරණයක් සිදුනොවුනහොත් අපෙන් පැවත එන අයටද අයිති වේ. මේවා අපිට අභිමත ලෙස ක්‍රියා කිරීම සඳහා කිසිම මිම්මකින් අපේ දේපළ ලෙස ගිණිය නොහැකිය. අපෙන් පසුව පැවත එන්නන් සඳහා අපිට ඇත්තේ එහි භාරකාරත්වය පමණි.” (විලියම් මොරිස්)

ශ්‍රී ලංකා ශිෂ්ටාචාරයේ මුදුන්මල්කඩ ලෙසින් හඳුනාගනු ලබන අනුරාධපුරය සහ පොළොන්නරුව නටඹුන් දකින පුරවැසියන්ට ඔවුන්ගේ අතීත මුතුන්මිත්තන් සහ අතීතය සමඟ අවියෝජනීය සබඳතාවක් පිළිබඳ ව මානසික උත්තේජනයක් ඇති කරනු ලබයි. මෙම බ්‍රිතාන්‍ය ගොඩනැගිලි ද වර්තමානය වන විට හුදකලා වූ උරුමයක් වුවත් විටෙක උත්ප්‍රේරක උරුම ස්මාරකයක් ගණයෙහිලා සැලකීමට මෙම පර්යේෂණයෙන් නූතන අංකුර පුරාවිද්‍යාඥයා දිශානුගත කෙරෙයි.

ආශ්‍රිත ග්‍රන්ථ
 හෙට්ටිගේ, උදා, ඛස්තායක එච්.ටී, 2008, *පුරාවිද්‍යා ප්‍රවේශය*, ඇස්. ගොඩගේ සහ සහෝදරයෝ, කොළඹ.
 Cave, Henry W., 2003, *Ceylon along the Rail Track*, Visidunu Prakasakayo, Boralesgamuwa.
 Dissanayaka, Ranjith. L, 2012, *Facination of Railways (Rail Transport in Sri lanka)*, Ranjith Dissanayaka, Piliyandala.
 Elliss Royston, 1994, *Sri lanka By Rail*, Bradt Publications, UK
 Hudson, Kenneth, 1979, *World Industrial Archaeology*, Cambridge University Press, London.
 Hyatt, David, 2000, *Railways of Sri Lanka*, Comarc, London.
 (https://en.wikipedia.org/wiki/Architecture_of_Sri_Lanka 2016.04.25).
 මෙන්ඩිස්, ටී. දිවයින; 2005.08.03