

විවේචනා

RARE

1900 සිට 1948 දක්වා කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ මුද්‍රිත පුවත සම්බන්ධ

ඩී. එම්. ජයවර්ධන

(FGS/03/02/04/2013/01)

ප්‍රකාශන අංකය:	1296
වර්ග අංකය:	

මෙහි ඇති විස්තර ප්‍රකාශන ප්‍රකාශන කාර්ය මණ්ඩලය විසින් සාකච්ඡා කිරීමේදී ප්‍රකාශන

විධාන වලට යටත් කර ගැනීමට තීරණය කළ බවට සඳහන් කර ඇත.



මැයි 2016

සාරාංශය

1900 සිට 1948 දක්වා කාලය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය ප්‍රවාහනය පිළිබඳ මෙතෙක් හැඳින්වූ අධ්‍යයනයක් සිදුකර නොතිබීමේ අඩුව පිරිමීමට උත්සාහ ගැනීම මෙම පර්යේෂණයේ අරමුණයි. 1900 සිට 1948 දක්වා කාලය තුළ ලංකාවේ දුම්රිය ප්‍රවාහනය ක්‍රමයේ ප්‍රගතිය සඳහා ඉවහල් වූ කායික හා මෙහෙයුම් පද්ධති ආරම්භයට හා සමාජයට අත් වූ ප්‍රතිඵල පිළිබඳ හැඳින්වූ අධ්‍යයනයක් මීට අතුරුදන් වනු ඇත. 1858 අංකේතු මස 03 වැනිදා සර් ජෝන් මොඩ් ආන්ඩ්‍රියානුවරයා විසින් මෙහෙයුම් පද්ධතියේ සැලැස්ම සැලසීමේ ඉදිරිපිටි ආරම්භ කරන ලද දුම්රිය ප්‍රවාහන පද්ධතිය පත්‍රව දිවයිනේ ප්‍රධාන විකිදුණු මාර්ග පාලනය වෙතට පත්ව ඇත. අවුරුදු 150 කට වැඩි ඉතිහාසයකට හිමිකම් කියමින් වර්තමානයේ දක්වා එක විවිධය හා අභ්‍යන්තරයෙන් හැදී පැවති ආකාරය පිළිබඳව පුළුල් අධ්‍යයනයක් හැඳීමට අපේක්ෂා කෙරේ. දුම්රිය ප්‍රවාහනය ආරම්භ වූ වසරකට පසු දුම්රිය මාර්ග ඉදිරිපිටිමේ ප්‍රවණතාව යිඳු වර්ධනයකට හාපත වනුයේ 1900 න් පසුවය. 1900 ට පෙර ඉදිරිකරන ලද බොහෝ දුම්රිය මාර්ග පවදුවත් පුළුල්කිරීමේ කටයුතු සිදුවන්නේ ද 1900 න් පසුවය. වතු ප්‍රදේශ සඳහා වැඩි ප්‍රාග්ධනයක් හොඳවා ඉදි කළ දුම්රිය මාර්ගවලින් ලාභ ලැබීම මුහුණත යටත් විජිත පාලනයේ ප්‍රතිපත්තිය වූයේ ද? යන කරුණට අවධානය යොමුකරමින් උතුරු හා දකුණු දුම්රිය මාර්ග හැරුණු විට 1865 සිට 1905 දක්වා කාල පරිච්ඡේදය තුළ දී දුම්රිය මාර්ග ඉදිරිපිටිමේ රජයේ ප්‍රතිපත්තිය වතු වැඩිලි අංශය කෙරෙහි යොමු වූ ඔවු හා 1905 න් පසු ඉදි කරන ලද බොහෝ දුම්රිය මාර්ග ඉදිරිපිටිමේ පොදු ජන ග්‍රහණයට උදාහරණ සිදු කළ ද යන්න උපකල්පනය කිරීමට ඇති කායික පිළිබඳව ද මෙහිදී සාකච්ඡා කෙරේ. රජය විසින් මෙරට දුම්රිය ප්‍රවාහන ක්‍රමය වතු වගාව ව්‍යාප්ත වූ ප්‍රදේශවලට පමණක් සීමා කරනු ලැබුවේද නොවැඩි නම් වෙනත් විකල්ප හේතු හිමුයන් ද යන්න සොයාගැනීම මේ පර්යේෂණයේ මූලික හැරවීම ලෙස සලකා විකල්පයක් හැමිමට උත්සාහ ගනු ලැබේ. වතු ප්‍රජාවගේ අවශ්‍යතා හිතා හොඳින් ඉන් රජය ලද විශාල විදේශීය විනිමය ප්‍රමාණය පවදුවත් වැඩිකර ගැනීම සඳහා දුම්රිය මාර්ග ඉදිරිපිටිමේදී යන්න සාකච්ඡාවට හාපත කෙරේ. මහජන ග්‍රහණයට සඳහා සහ රටේ ගුණය, ආරක්ෂා, ආර්ථික, ජනප්‍රියතාව, පරිපාලන කටයුතු සාර්ථක කරගැනීමේ අවශ්‍යතාවන් දුම්රිය මාර්ග ඉදිරිපිටිමේ සඳහා හේතු වූවා ද යන්න විටික්කා ගැනේ.

මෙම අධ්‍යයනයේ දී උපකල්පිත කරනු ලැබූ ප්‍රාථමික හා ද්විතියික මූලාශ්‍ර පිළිබඳ විග්‍රහයක් කරනු ලබන අතර 1867 සිට 1948 දක්වා ඉදිරිපිටි දුම්රිය මාර්ග හා ද්විතියි දුම්රිය මාර්ග, වතු ආරම්භයේ දියුණුව හිතා දුම්රිය ප්‍රවාහනයද, දුම්රිය ප්‍රවාහනය හිතා බොහෝ ප්‍රදේශවල වතු වගාවේ දියුණුව ඇති වීම හිතා වතු ආරම්භය සහ දුම්රිය මාර්ග අතර පැවති අන්තර්ගත සම්බන්ධතාව පිළිබඳව ද, මේ සම්බන්ධයෙන් රජය විසින් අනුගමනය කරන ලද ප්‍රතිපත්ති, එම මාර්ග ඉදිරිපිටිමේ පෙර පැවති ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන්, 1930 වන විට දුම්රිය මාර්ග ඉදිරිපිටිමේ කටයුතු හා දුම්රිය ප්‍රවාහනයෙන් ලැබුණු ආදායම පහත ගැනීම හිතා 1930 සිට 1948 දක්වා කාලය තුළ මෙම ඉදිරිපිටිමේ කටයුතුවල පත්‍රගැනීමේ දක්වන ලැබීම හා එයේ පත්‍රගැනීම පත්වනට පත්වීමට හේතු කායික පිළිබඳ සාකච්ඡා කෙරෙන අතර දුම්රිය මාර්ග ඉදිරිපිටිමේ පසු ඇති වූ සමාජ, ආර්ථික ප්‍රතිඵල, දුම්රිය අනතුරු සිදුවීමට හේතු හේතු පිළිබඳ පොදු මතය සොයා ගැනීම ආදී කරුණු පරිච්ඡේදය යන මගින් මෙහිදී විග්‍රහ කෙරේ.

යොමු වලින් - අනතුරු, ආර්ථිකය, වතු වගාව, දුම්රිය, ප්‍රවාහනය

Abstract

Study on the progress of railway transportation in Sri Lanka between 1900 and 1948

The objective of this research is to fill the void that does exist due to no one having undertaken an academic research study on the railway transportation in Sri Lanka between 1900 and 1948. Factors that have contributed to the progress of rail transportation in Sri Lanka between 1900 and 1948 as well as the benefits, the local economy and society gained as a result, are dealt with in this study.

The rail transportation that began with the inaugural cutting of the first sod on the 3rd of August 1858 by Sir Hendry Ward, the Governor, went on to become a network of roads spread right through the island. What was expected here is carrying out a wide analysis on how the Sri Lanka Railway with its long history of more than 150 years has contributed to increased interactions with the Sri Lankan social life. From the inception of rail transportation, the tendency to have it subjected to a rapid development, which accelerated after 1900.

The question whether it was the policy of the British colonial governance to generate profit from the railways on enhancing capital cost in the estate areas. It was answered by taking into account the facts such as giving priority to building railways between 1865 and 1905 for benefit of the plantation sector and thereafter from 1905 in the rest of the country mainly for the benefit of the common folk. The factors for assuming the latter is discussed and addressed in detail in this study.

Whether the government wanted to limit the railway for the plantation sector alone or whether there were other alternatives they had in mind was something that the author tries to seek an answer for. It is discussed here to find out whether government had the estate community in mind or whether it was thinking basically on the large amount of money they could earn by investing on the rail infrastructure for the needs of the plantations or to reap the benefits that would accrue from the colony's needs for defense, economic, administrative and political requirements.

The beginning of the railway from 1867 to 1948 and related incidents and developments are analyzed using the available primary and secondary sources. The fact that the railways contributed to development of cultivation activities in many areas. Why there was a decline in construction of railways between 1930 and 1948, whether it was due declining income is on issue discussed here as well. The analysis continues to ascertain the economic benefits, the railway accidents that caused sensations. The causes for such accidents are subject to analysis in this study.

Key Words

Accidents

Economy

Plantation

Railway

Transportation