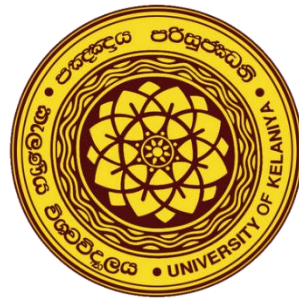


**The International Conference on  
Land Transportation,  
Locomotive Heritage and Road Culture**

**Abstract Volume**



**Centre for Heritage Studies**  
University of Kelaniya  
Sri Lanka  
2017



**The International Conference on  
Land Transportation,  
Locomotive Heritage and Road Culture**

**Abstract Volume**

**14<sup>th</sup> – 15<sup>th</sup> December 2017**

**Centre for Heritage Studies  
University of Kelaniya  
Sri Lanka**

## **Editorial Advisors**

### **Prof. D.M. Semasinghe**

*Vice Chancellor,  
University of Kelaniya*

### **Prof. Patrick Ratnayake**

*Dean, Faculty of Humanities,  
University of Kelaniya*

### **Prof. Lakshman Senevirathne**

*Deputy Vice Chancellor,  
University of Kelaniya*

### **Prof. N.P. Sunil Chandra**

*Chairman, Research Council,  
University of Kelaniya*

### **Prof. A.H.M.H. Abayarathna**

*Dean, Faculty of Social Sciences,  
University of Kelaniya*

## **Editorial Consultants**

### **Prof. Malinga Amarasinghe**

*Department of Archaeology,  
University of Kelaniya*

### **Dr. J.M. Sudharmawathie**

*Head, Department of History,  
University of Kelaniya*

### **Prof. Mapa Thilakarathna**

*Department of Mass Communication,  
University of Kelaniya*

### **Dr. Kaushalya Perera**

*Head,  
Department of English Language Teaching,  
University of Kelaniya*

### **Ms. Nadheera Hewawasan**

*Deputy Director, Centre for Heritage Studies,  
University of Kelaniya*

## **Editor – in – Chief**

### **Prof. Anura Manatunga**

*Director, Centre for Heritage Studies,  
University of Kelaniya*

## **Editors**

### **Mr. Thilina Wickramaarachchi**

*Department of English Language Teaching,  
University of Kelaniya*

### **Dr. Waruni Tennakoon**

*Head, Department of English,  
Buddhist and Pali University of Sri Lanka*

### **Ms. Arundathie Abeysinghe**

*Sri Lankan Airlines*

## **Editorial Coordinator**

### **Ms. Piyumi Embuldeniya**

*Research Assistant, Centre for Heritage Studies,  
University of Kelaniya*

## **Board of Editors**

**Ms. Apeksha Embuldeniya**

*Assistant Lecturer,  
Department of Social Statistics,  
University of Kelaniya*

**Ms. Kanchana Dehigama**

*Senior Assistant Librarian,  
University of Peradeiya*

**Ms. Nadeeka Rathnabahu**

*Senior Assistant Librarian,  
Postgraduate Institute of Archaeology*

**Ms. Hasini N.W. Gunasekara**

*Assistant Lecturer,  
Department of English Language Teaching,  
University of Kelaniya*

**Ms. B.A.I.R. Weerasinghe**

*Assistant Lecturer,  
Department of English Language Teaching,  
University of Kelaniya*

**Ms. P.D.S.N. Dissanayake**

*Assistant Lecturer,  
Department of English Language Teaching,  
University of Kelaniya*

**Ms. Shanali Bandaranayake**

*Assistant Lecturer,  
Department of English Language Teaching,  
University of Kelaniya*

**Ms. Dilshani Dabare**

**Ms. Hasitha Yasarathna**

## **Cover page Design**

**Mr. Asitha Mallawaarachchi**

*Sub Warden, Faculty of Medicine,  
University of Kelaniya*

**Copyright © December 2017**

**CENTRE FOR HERITAGE STUDIES, UNIVERSITY OF KELANIYA**

**Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture**

*The International Conference, by the Centre for Heritage Studies, University of Kelaniya*

**ISBN 978-955-704-073-8**

**Chief Editor**

**Prof. Anura Manatunga**, *Director, Centre for Heritage Studies, University of Kelaniya*

email: am@kln.ac.lk

**All rights reserved.**

*No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted by any means without the written permission of the publisher.*

*Facts and opinions published herein are solely personal statements made by the respective authors. Authors are responsible for the contents of their research papers including the accuracy of facts and statements and citations of resources. Centre for Heritage Studies, University of Kelaniya and its editorial committee disclaim any liability for violations of other parties' rights, or any damages incurred as a consequence of the research published herein.*

**Printed by**

**Mega E Cafe**

Kandy Road, Dalugama, Kelaniya

**Published by**

**Centre for Heritage Studies,**

University of Kelaniya,

Kelaniya,

Sri Lanka

chs@kln.ac.lk



## **Message from the Vice Chancellor University of Kelaniya**

It is indeed a great honor for me to offer this message for the International Conference on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture - 2017 of Centre for Heritage Studies, University of Kelaniya.

University of Kelaniya is organizing National and International Conferences under various themes as we always encourage the exposure to new knowledge. As a leading higher educational institution, the University of Kelaniya is very much conscious about the research outputs which would be a great asset to the society. In this context Centre for Heritage Studies plays an important role by organizing an International Conference.

This International Conference provides an impressive opportunity to researchers to present their research findings on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture. This event will undoubtedly contribute to provide new knowledge on a particular theme.

I wish to congratulate the Director and the Deputy Director of Centre for Heritage Studies, and the organizing committee of the International Conference on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture - 2017 for their remarkable efforts towards this event. Further, I am delighted to congratulate all the participants.

**Professor D. M. Semasinghe**  
Vice Chancellor  
University of Kelaniya



## **Message from the Deputy Vice Chancellor**

It is an honour for me to write these words as the Deputy Vice Chancellor of the University of Kelaniya for the International Conference on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture - 2017 organized by the Centre for Heritage Studies, University of Kelaniya.

International Conferences pave the way for networking with scholars and develop new knowledge. The Centre for Heritage Studies plays an important role to develop and share new knowledge among scholars by organizing international conferences. Therefore, I am sure that the International Conference on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture - 2017 will be an ideal platform to expose new knowledge. Finally, I would like to congratulate the Director and the Deputy Director of Centre for Heritage Studies, and the organizing committee of this conference for their successful effort of organizing this highly important conference.

**Professor Lakshman Senevirathne**  
Deputy Vice Chancellor  
University of Kelaniya





## **Message from the Dean Faculty of Social Sciences**

It is a great pleasure to offer my congratulations as the Dean of the Faculty of Social Sciences, for the International Conference on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture - 2017 organized by the Centre for Heritage Studies, University of Kelaniya.

This is a vital opportunity for the researchers to share their research findings on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture at an International Platform.

I would like to make this an opportunity to pay my heartfelt wishes to the organizing committee of the International Conference on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture - 2017 and research presenters.

**Professor A. H. M. H. Abayarathna**

Dean

Faculty of Social Sciences

University of Kelaniya



## **A Remarkable Landmark on Heritage Studies**

It is a great pleasure to offer my congratulations as the Dean of the Faculty of Humanities, for the International Conference on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture - 2017 organized by the Centre for Heritage Studies, University of Kelaniya.

This is an ideal platform for the researchers to share their research findings on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture. Therefore, I am sure that the International Conference on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture - 2017 will be a remarkable landmark on studies related to this theme.

Finally, I would like to congratulate the organizing committee of the International Conference on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture - 2017.

**Professor Patrick Ratnayake**

Dean

Faculty of Humanities

University of Kelaniya



## **Message from the Chairman Research Council**

It is with great pleasure that I issue this message on the occasion of the International Conference on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture - 2017 organized by the Centre for Heritage Studies, University of Kelaniya.

This is a great opportunity to academics and researchers in the fields of Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture to widen their knowledge and expand innovative approaches to heritage studies. The conference will also stimulate interdisciplinary research among researchers in the fields of heritage studies, applied sciences, arts and humanities.

Therefore, I hope the International Conference on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture - 2017 will provide a platform for all the presenters and participants for presenting their latest research findings in the fields of heritage studies and sharing of opinion from both researchers, academia and experts in the field. I have no doubt that the conference trigger more eagerness among students, academics, researchers to sustain the research culture not only in the Centre for Heritage Studies but also in other Centres of the University of Kelaniya.

I congratulate the Director and the organizing committee of the Centre for Heritage Studies for organizing this International Research Conference and wish every success.

**Senior Professor N.P. Sunil Chandra**  
Chairman of the Research Council  
University of Kelaniya, Sri Lanka



## **Message from the Director Centre for Heritage Studies**

I am proud to write this note on the first international event organized by the Centre for Heritage Studies, University of Kelaniya. The Centre was established in September this year after restructuring and upgrading the Centre for Asian Studies of the Faculty of Social Sciences. It is indeed a challenging task to organize this type of an international event within a few months after the initiation of the new Centre.

The conference theme, “Land transportation, locomotive heritage and road culture” has been carefully selected to draw attention of academics to this important aspect of history, culture and heritage.

There was an overwhelmingly response from scholars in Sri Lanka and abroad for the conference ever since we first announced about it. It is our pleasure to see some veteran academics of the field and lots of promising students among the respondents to our conference.

The idea of the conference has already made a mark in the academic culture of Sri Lanka as there are a large number of students of Archaeology, History and Cultural Studies who have keenly volunteered for the event considering it as their own work. I am sure that this new enthusiasm will lead us to more prolific research in future in Sri Lanka as well as in other South Asian countries.

I would like to take this opportunity to express my gratitude to our Vice Chancellor, Prof. D.M. Semasinghe, who established the Center and for unreservedly supports its activities.

**Professor Anura Manatunga**  
Senior Professor/ Department of Archaeology  
Director/ Centre for Heritage Studies

## Table of Content

Lost on the pilgrim routes	
Daya Dissanayake.....	1
Paths, Places and Voids: some thoughts on a prehistoric symbolic representation recovered from a cave in Sabaragamuva Province, Sri Lanka	
R. Somadeva, A. Wanninayake, D. Devage, J. Ambalampitiya, R. Fernando.....	2
Promoting Railway Tourism in Sri Lanka	
Suvimali Rathnayake .....	3
Trade Centers of Early Medieval Eastern India and Their connectivity	
Anil Kumar .....	4
‘Wheel’ The Basis of Movement In the Context of Indian Culture, Thought and Art	
Dr. Jayalakshmi Yegnaswamy.....	7
Palanquin – the wheel-less luxury cart	
Mahua Chakrabarti.....	8
Road etiquette observed when passing a door at a Kadaim-doratu during the Kandian Kingdom	
<i>Sirilal Perera</i> .....	9
Artistic Expressions on the Vehicles	
<i>Ragini Bhat</i> .....	10
Wheel to Wheel less Locomotives“Revolutionary discoveries, heritage and its exposition in Museum: A Case Study	
<i>Dhriti Ray</i> .....	11
The Clues on the Silk Road in the Pali Cannon, the Commentaries and the Chronicles	
<i>Dr. Vijitha Kumara Ven. S. Nanda</i> .....	12
Kolkata’s Tram- Running Heritage Vehicle in Indian Transport System: The Museum Implanted for the Preservation and Conservation of Vintage Vehicle	
<i>Puspa Das</i> .....	13
Road to Jaffna® Road to Reconciliation in Sri Lanka	
<i>Osantha Nayanapriya Thalpawila</i> .....	14
Pack Animals for Transportation	
<i>Chamalka Kothalawala</i> .....	15
Conserving Built Railway Heritage: Need for a New Approach	
<i>Shraddha Bhatawadekar</i> .....	16
Usage of Railway Trails in experiencing Sri Lankan culture: A sustainable tourism product development proposal for Sri Lanka	
<i>Indrachapa Gunasekara</i> .....	17
Integrating Environmental Safeguards in Roads Sector Development, Sri Lanka	
<i>Poorna Yahampath</i> .....	18

## TUK- TUKS

<i>W.D.I.Sandakumari</i> .....	19
PALANQUIN : The symbol of Royalty and luxury of ancient Assam: Special reference to wedding rituals and bearers profession	
<i>Hiranmayee Das Gogoi, Gitanjali Goswami</i> .....	20
Socio-cultural Impact of advent of Metro on Street Scenario of Bengaluru	
<i>Vibhavari Kumar</i> .....	21
Ancient corridor of Pakistan linkages with rest of other world and its impact on trade culture and pilgrimages	
<i>Nighat Aslam</i> .....	22
A study about Russian transportation methods in famous fairy tale, <i>Vasilissa-the beautiful</i>	
<i>Dilshani Chathurika Dabare</i> .....	24
Neolithic Cartography and Trade Routes in South Western Coastal Maharashtra, India	
<i>Anita Rane- Kothare</i> .....	25
Tour itinerary and old travelogue	
<i>Mumtaz Ahmed</i> .....	26
Pilgrimage - Amalgamating Humanity with Divinity	
<i>Githa U Badikillaya</i> .....	27
Preservation of Railways Heritage in Pakistan	
<i>Sheraz Manzoor Haider, Samina Batool</i> .....	28
Impact of Road Beauty on Drivers Mind	
<i>Oshadhi Vindya Herath</i> .....	29
How to Modernize a Society with Transportation: Colonial Ceylon in the Late 19th Century	
<i>Dinithi Wijesuriya</i> .....	30
Tale of the Colombo-Kandy Road (A1) construction: beside travelling and transportation	
<i>Isuru Samaratunga</i> .....	31
Mobility and Migration of Indians to Sri Lanka	
<i>R.K.Dwivedi</i> .....	32
Railway Expansion in Central Provinces (Middle India) during colonial Period	
<i>Dr. Shamrao I. Koreti</i> .....	33
History and narratives of the chariot festival in the Serampore subdivision of West Bengal	
<i>Sharmistha Chatterjee</i> .....	34
A Survey of Mughal Caravanserais in Eastern Punjab (India)	
<i>Shaifali Johar, Kapil Chopra</i> .....	35
Development of Syncretic Mystical Christianity in China - A resultant of its spread by the Silk Road:-A brief comparative overview of the pattern of evangelization, the cross- influences and the result	
<i>Jason Johns</i> .....	36

Transportation and the Socio-economic Development of Poona	
<i>Pramila Dasture</i> .....	37
Evolution of the Railway Transportation Devices in Sri Lanka: with refer to the Design Applicability and Usability for Appropriate Product Design	
<i>K.C.M. Thilakarathna, W.M.N.Dilshani Ranasinghe</i> .....	38
Transport systems in the ancient society revealed through the Sri Lankan paintings	
<i>Menaka Nishanthi</i> .....	39
When have you shed tears for them?	
<i>Dr. Nachiketa Bandyopadhyay</i> .....	40
The Historical Evolution of the Colombo: Galle (A2) Main Road	
<i>N.U. Gunarathna</i> .....	41
Tracing the Tracks: Road, Road Culture, and Romance in the Sangam Tamilnadu	
<i>Usha R Vijailakshmi</i> .....	42
Kelani Valley (KV Line) Railway Line: Lost Railway lines in Sri Lanka	
<i>Sanjeevani Widiyarthne</i> .....	43
Identification of the Buddhist Temple Paintings Depicting the Features Conjoined to the Early Modern Transport System	
<i>Kusumsiri Kodithuwakku</i> .....	45
Evaluations of Motor Transport law in Sri Lanka	
<i>Kalani Chamodya Kottahachchi</i> .....	46
Impact of Ancient Routes on the Society in Madhya Pradesh	
<i>Lallesh Kumar, Davood Ahmad Khanday</i> .....	47
Rickshaw Art as a means of Social Communication: Bangladesh Perspective	
<i>Dr. Md. Habibur Rahman, Dr. Md. Jahangir Hossain</i> .....	48
An Odyssey of Indian Railways through Cinematic Lens	
<i>Rashmi Condra</i> .....	49
Usage of Stone in Road-Building: An Industrial Archaeological Perspective	
<i>Kusumsiri Kodithuwakku, Chandana Rohana Withanachchi</i> .....	50
The Journey from the Tongas to Trains	
<i>Indrani Radhakrishnan</i> .....	51
Highway system in Ancient Sri Lanka	
<i>P. Vidanapathirana</i> .....	52
Beginning and Expansion of Transport in the Human Society	
<i>T.G.D.Udayakanthi</i> .....	53
Wheeled Vehicle Toys of the Indus Civilization with Special Reference to Gujarat, India	
<i>Rajesh Sasidharan Vasantha</i> .....	54

<i>Chumadutangi</i> (Load Bearing Stone) and Pedestrian Transportation in Kerala, India <i>Dr. Abhayan Girija Sasidharan</i> .....	55
Brick made arched bridges, culverts, tunnels along the Railways in 19 <sup>th</sup> century Sri Lanka. <i>S. B Manatunga</i> .....	56
The land transportation depicted in <i>Mahāvam̐sa</i> and <i>Dīpavam̐sa</i> from 6 <sup>th</sup> B.C.E to the 3 <sup>rd</sup> C.E. <i>Nadeesha Gunawardhana</i> .....	57
Using neural networks for mobile applications: self-driving tourism <i>Aditya Abeysinghe, Arundathie Abeysinghe</i> .....	58
Bulls, Bullocks and Bullock-Carts: Masculinity, Transport and Trade in Protohistoric and Historic South Asia <i>Kurush F. Dalal, Raamesh Gowri Raghavan</i> .....	59
A Historical Study of Palanquin Traveling in Ancient Kandy kingdom in Sri Lanka <i>Hasitha Buddhini Yasarithna</i> .....	60
Images of road culture in paintings - Ethos of socio cultural space in colonial Calcutta <i>Bratati Dey</i> .....	61
Travel routes in the interior of the Island: based on Davy's An account of the Interior of Ceylon and of its Inhabitants with Travels in that Land (1821) <i>R.M Nadeeka Rathnabahu</i> .....	62
A study on the Sri Lankan locomotive history revealed from "Yakada Yaka" <i>D.A.G. Ariyasinghe</i> .....	63
Laws, regulations and customs related to land transportation in Sri Lanka <i>K.A Sithara Randilini</i> .....	64
The Role of the Ox As a Local Mode of Traditional Transport (An Investigation through folksongs) <i>A.L.N.P.Perera</i> .....	65
Trans-cultural discourse on colonial transportation viewed through German Travel records on Sri Lanka <i>Nirosha Paranavitana</i> .....	67
Restoring the Asian Silk Route: Its Transportation and Importance <i>V. Varija, V. Ramabrahmam</i> .....	68
Transport & the Shaping of Sri Lanka's History <i>Amal S. Kumarage</i> .....	69
Religion on the Road in Secular India: Production of Liminality, Hostility and Hospitality in Public Places <i>James Ponniah</i> .....	71
Epic Bridges and Legendary Cities: Theorizing the Production of Public Space in the Peninsular South <i>Amitha Santiago</i> .....	72



Transportation of Elephants & Tuskers	
<i>Samadhi Nawodya Peiris</i> .....	73
The Road to Kandy: A bibliographical and historical study of Colonial and Post-Colonial accounts	
<i>Kanchana Dehigama</i> .....	74
Relic Shrines Pilgrimage	
<i>Abhijeet Kumar</i> .....	75
Vintage cars a luxury in British Raj: a case study of different museum and private collections	
<i>Azfar Ahmad, Abhijeet Kumar</i> .....	76
A content audit of Transport related government websites in Sri Lanka	
<i>A.P.U. De Silva</i> .....	77
Railway to the Sacred City and Pilgrims from the South: This presentation envisages the connection between building railways and pilgrimage to Anuradhapura	
<i>Asoka de Zoysa</i> .....	78
Transition of modes of transportation from pre-modern to modernized Ceylon; Representations in Murals of the Buddhist Image Houses of the Upcountry Kandyan and Low Country Maritime Regions	
<i>Asoka de Zoysa, Ganga Rajinee Dissanayake</i> .....	80
History of the Uva Railway from Peradeniya to Badulla The highest broad gauge line	
<i>Indrani Munasinghe</i> .....	81
Conservation and preservation of locomotive heritage in Sri Lanka	
<i>Arundathie Abeysinghe</i> .....	83
Road network in Jaffna peninsula: During the early 20th century	
<i>Priya Vettivelautham</i> .....	82
Traversing through the 18 <sup>th</sup> Century Colombo-Kandy Trail	
<i>K. D. Paranavitana</i> .....	84
A glance at roadscape of principal roads from Colombo to provincial towns in the mid nineteenth century Sri Lanka	
<i>Anura Manatunga</i> .....	85
දහනවවන ශතවර්ෂයේ මධ්‍ය කාල වනවිට ශ්‍රී ලංකාවේ මධ්‍ය කඳුකරය ආශ්‍රිතව මාර්ග පද්ධතිය පිළිබඳ විමසුමක්	
<i>අනුර මනතුංග</i> .....	86
පැරණි කරත්ත සංස්කෘතිය හා බැඳි ජන කවි	
<i>ඉන්ද්‍ර රාමනායක</i> .....	87
'අම්බලම' හා බැඳුණු ලාංකේය ජනජීවිතය පිළිබඳ විවාරාත්මක අධ්‍යයනයක්	
<i>සුජය බෝදාගම සුමනජෝති හිමි</i> .....	88
පුරාණ මහනුවර මාර්ගය දේශපාලන ගතිකතා ඔස්සේ නව සංස්කෘතියක ගමන්මග	
<i>ගංඟා දිසානායක</i> .....	89

නව සංවරණ ආකර්ෂණ අංගයක් වශයෙන් පාපැදි සංවරණයේ වැදගත්කම	
ඩබ්.ඩී.ඉෂාරා සඳකුමරි.....	90
රඹුක්කන දුම්රිය ස්ථානයේ වැදගත්කම සහ කාර්මික පුරාවිද්‍යා පසුබිම	
යූ. එම්. ප්‍රබෝධා ලක්මණි, එච්. එච්. ඩී. ලක්ෂාණි, ආර්. ජේ. දිල් රුක්ෂී.....	91
මාතර රත්මලේ පිහිටි 'දෙමහල් අම්බලම' (වාස්තුවිද්‍යාත්මක ලක්ෂණ, සංස්කෘතික සන්දර්භය හා වර්තමාන භාවිතය පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්)	
පූජ්‍ය බැරගම සද්ධානන්ද හිමි.....	92
වාණිජ හෝග ප්‍රවාහනයට යොදාගත් බර කරත්ත පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්	
යූ. එම්. ප්‍රබෝධා ලක්මණි, එච්. එච්. ඩී. ලක්ෂාණි, ආර්. ජේ. දිල් රුක්ෂී.....	93
පොදු ජනයාගේ දෘශ්‍ය කලා රස වින්දනයට මං පැදූ, මාවතේ කලාගාර අවකාශය ; ඉසිඹුහල	
මනෝරංජන හේරත්.....	94
කරවනැල්ල දුම්රිය ස්ථානයේ කාර්මික පුරාවිද්‍යා උරුමය පිළිබඳ පර්යේෂණාත්මක අධ්‍යයනයක්	
එම්. ආර්. එන්. ජයසිංහ, කේ. කේ. එච්. එම්. ගුණවර්ධන, එච්. ඒ. එස්. එන්. ජයරත්න.....	95
සිංහල ගේය කාව්‍යයන්ගෙන් හෙළිවන ලාංකේය ප්‍රවාහන මාධ්‍ය භාවිතයේ විකාශනය පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්	
ඩීල්ෂානි චතුරිකා දාබරේ, හසිතා යසරත්න, සෙව්වන්දි මනෝරත්න.....	96
ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමේ තාක්ෂණය හා භූ පරිසරයේ උපයෝගීතාව පිළිබඳ පර්යේෂණාත්මක අධ්‍යයනයක් (උඩරට දුම්රිය මාර්ගය ඇසුරෙන්)	
කේ. කේ. එච්. මල්ෂා ගුණවර්ධන, එම්. ආර්. එන් ජයසිංහ, ජී.ඒ.වයි.ආර්. කුලතුං.....	97
බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමයේ කරන ලද ඉදිකිරීම් හේතුවෙන් කොත්මලේ පැරණි ගමනාගමනයෙහි සිදු වූ වෙනස්වීම් පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්	
ඩී.එම්.එන්.දිසානායක.....	98
ගව්‍යා ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් වශයෙන් යොදා ගැනීමට අතීතය හා වර්තමානය අතර සංසන්දනාත්මක අධ්‍යයනයක්	
මල්ෂා මධුශානි රණසිංහ.....	99
ත්‍රිරෝද රථ සංස්කෘතිය හා කරත්ත සංස්කෘතිය: ස්ටිකර් පාඨ සාහිත්‍යය, සරල ශී සහ මෙහෙ ශී ඇසුරෙන් කරන සංසන්දනාත්මක අධ්‍යයනයක්	
ලෝකේශ්වරී එස්. කරුණාරත්න.....	100
දහවන සියවසේ සෙල්ලිපිවලින් විද්‍යමාන වන මාර්ග ප්‍රවාහනය හා නීතිරීති පිළිබඳ විමසීමක්	
අනුශා සෙව්වන්දි මනෝරත්න.....	101
ලක්දිව මාර්ග සංවර්ධනයෙහි ලා තෝමස් ස්කිනර්ගේ දායකත්වය "ලංකාවේ පනස්වසක්" :සුළඹ ගැටි සබ කඟකදබ* ග්‍රන්ථය ඇසුරෙන් අධ්‍යයනයක්	
පූජ්‍ය බැරගම සද්ධානන්ද හිමි, යමුනා හේරතා.....	102
බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමය තුළ දී බිහි වූ ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග පාලම්	
කුසුම්සිරි කොඩිතුමක්ක.....	103
දහවන වන සියවසේ සිතුවම් කලාවෙන් හෙළිවන ප්‍රවාහන මාධ්‍ය පිළිබඳ ඓතිහාසික විමර්ශනයක්	
එන්. අයි. නානායක්කාර.....	104
ජනකවියෙන් හෙළිවන දුම්රිය වර්ණනාව	
සංජීවනී විද්‍යාරත්න.....	105

ජනශ්‍රැතියෙන් ඉස්මතුකරන ශ්‍රී ලංකාවේ පුරාණ ප්‍රවාහනය හා බැඳුණු සමාජ සංස්කෘතිය පිළිබඳව සමාජ මානව විද්‍යාත්මක අධ්‍යයනයක්

ටී. ජී. ඩී. උදයකාන්ති, වන්දන රෝහණ විනානාවිච්චි..... 106

ශ්‍රී ලංකාවේ ගොඩබිම් ප්‍රවාහන කටයුතුවලට විශේෂිත ප්‍රවාහන සේවා සහ නව මාධ්‍ය භාවිතය

එන්. එම්. අමීල නුවන් මධුසංඛ..... 107

ලක්දිව මහා මාර්ග භාවිතය පිළිබඳ වංසකථාගත තොරතුරු (අනුරාධපුර යුගය ඇසුරෙන්)

ඩබ්ලිව්. ඒ. එල්. පී. දිල්හාරා..... 108

රජරට හා ප්‍රාදේශීය පාලන මධ්‍යස්ථානවල මාර්ග භාවිතය

යූ. ඩී. පී. ටී. කරුණාරත්න..... 109

ආගමික ස්ථාන සමග සම්බන්ධ වූ මාර්ග සහ ඒවායේ ස්වරූපය පිළිබඳ අධ්‍යයනයක් (රජරට රාජධානිය ඇසුරින්)

පී.ජී.ආර්.ජේ.එන්. හර්ෂණි..... 110

අතීත ලංකාවේ ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් නිර්මාණය වී ඇති ජනකවි ඇතුළත් මූලාශ්‍ර පිළිබඳ ග්‍රන්ථමිථික අධ්‍යයනයක් : රුහුණ විශ්වවිද්‍යාල පුස්තකාලය ඇසුරින්

ආර්. ඒ. පී. සකුන්තලා සෙනෙවිරත්න..... 111

පුරාණ ශ්‍රී ලංකාවේ ශ්‍රී පාදස්ථානය තෙක් විහිදුණු ගමන් මාර්ග පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්

එම්. ඒ. ප්‍රසාද් කුමාර..... 112

දෙවන රජසිංහ රජු සහ බලන - මහනුවර මාර්ගය පිළිබඳ ඓතිහාසික අධ්‍යයනයක්

අජිත් තල්වත්ත..... 113

කැලණි වැලි දුම්රිය මාර්ගය හා සම්බන්ධ රත්නපුර පැරණි දුම්රිය මාර්ගය පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්

මධුකා රුවන්ති උපාලි ..... 114

අඩිපාරවල් මගින් හෙළිවන කඳුකර ප්‍රදේශයේ පුරාණ ගමන් මාර්ග

ඩී. ජේ. කේ. ඉහළගෙදර..... 115

දෙමෝදර ආරුක්කු නවයේ පාලම හා ඒ ආශ්‍රිත සංචාරක කර්මාන්තය

එම්.ජී.ඒ.එම්.එන්.කරුණාරත්න, ඩී.එස්.ඒ.මුණසිංහ, එච්.ඒ.එස්.එන්.හන්වාපොල, එස්.එස්.ජේ.බස්නායක, එච්.ඒ.ඩී.එම්.නිස්සංක, එච් .පී.එම්.අයි. ජයරත්න..... 116

සිංගමලේ බිම්ගෙය හා සබැඳි කාර්මික පුරාවිද්‍යාත්මක වටිනාකම්

ඩී.එස්.ඒ.මුණසිංහ, එම්.ජී.ඒ.එම්.එන්.කරුණාරත්න, එච්.ඒ.එස්.එන්.හන්වාපොල, එස්.එස්.ජේ.බස්නායක, එච්.ඒ.ඩී.එම්.නිස්සංක , ආර්.එම්.එස්.දේවින්ද, එම්.පී.එස්.කුමාර..... 117

මුල් ඓතිහාසික අවධියේ අනුරාධපුර මාර්ග පද්ධතිය හා භූ දර්ශනය

ඩී. කුසින මැන්දිස්..... 118

අම්බලම හා බැඳි සංස්කෘතික උරුමය (පනාවිටිය දූව අම්බලම විශේෂිත ව)

අසින මල්ලවආරච්චි..... 119

මහනුවර සම්ප්‍රදායට අයත් බිතුසිතුවම්වලින් නිරූපිත මාර්ග පද්ධති සහ ප්‍රවාහන ක්‍රම (තෝරාගත් විහාර කිහිපයක සිතුවම් ඇසුරින්)

එන්. ටී. එස්. කිලකරත්න..... 120

උඩපුස්සැල්ලාව පටු දුම්රිය මාර්ගයේ ධාවනය වූ දුම්රිය, දුම්රිය එංජින්, මැදිරි හා ගැල්

ඒ. ඒ. බණ්ඩාරනායක, ඩී.සී. චිත්‍රානන්ද..... 121

කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයේ අවධානයට ලක්නොවුණු නැවතුම්පොළවල් දෙකක්

එන්. එල්.ඩී පද්මලාල්, පී.ඒ.ඉසුරි උමේෂිකා..... 122

උඩපුස්සැල්ලාව පටු දුම්රිය මාර්ගය හා ඒ ආශ්‍රිත ඉදිකිරීම්වල වර්තමාන තත්ත්වය

එන්. එච්. ටී. අනුරුද්ධ, පියුම් පෙරේරා, ඒ. ඒ. බණ්ඩාරනායක..... 123

ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා භාවිතා කළ පාරු පිළිබඳ අධ්‍යයනයක් (අත්තනගල්ල පාරුව සහ ලක්පසුර පාරුව)

ආර්.කේ.නානායක්කාර..... 124

පැරණි ශ්‍රී ලංකාවේ දියුණු පාලම් තාක්ෂණය පිළිබඳ විමර්ශනයක් (ප්‍රාථමික මූලාශ්‍රය ඇසුරෙන්)

හිරමඩගම පඤ්ඤාසාර හිමි, නාවලකන්දේ ඤාණප්‍රිය හිමි..... 125

අනුරාධපුර අගනගරය හා පුරාණ වරායන් සම්බන්ධ කරනු ලබන මාර්ග පද්ධතිය පිළිබඳ විමර්ශනයක්

ඩබ්ලිව්.ඒ.ඒ.වී.නන්දදාස, ඩී.සී. බී.ආර්.එන්.ජයතුංග, ටී.එම්.ජේ.වන්දසිරි..... 126

කෝකිල සන්දේශයෙන් හෙළිවන මාර්ග පද්ධතිය පිළිබඳ විමර්ශනයක්

එම්.ඩබ්.එන්.ටී.සුමනසේන, එච්.එල්.ජයශාන්ති, ආර්.කේ.අයි.එච්.රණවීර..... 127

හටන් කාව්‍ය තුළින් හෙළිවන සමකාලීන සමාජයේ ගමනාගමන මාර්ගයන්හි පසුබිම පිළිබඳ අධ්‍යයනයක් (සීතාවක හටන ඇසුරින්)

ඩී.ජී.එන්.කුලසේකර..... 128

යටත් විජිත යුගයට පෙර ශ්‍රී ලංකාවේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ක්‍රමෝපායන් සහ ඒ ආශ්‍රිත සංස්කෘතිය

ඒ.පී. කුමාරසිංහ..... 129

බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ හඳුන්වා දුන් නව ප්‍රවාහන ක්‍රම

කේ. එල්. එස්. කුමාර..... 130

කොළඹ නගරයේ විදිවල ඉතිහාසය හා සුවිශේෂීතා පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්

ඩබ්ලිව්. එම්. හිරාන් මධුසංක..... 131

19 වන සියවස අවසාන භාගයේ රත්නපුර නගරය හරහා විහිදුණු ප්‍රධාන මාර්ග හා අතුරු මාර්ග

විරාන් ඉන්දුම දිගෝආරච්චි..... 132

1848 මහා මාර්ග පනත පැනවීමේ පසුබිම පිළිබඳ විමර්ශනයක්

නදීරා හේවාචසන්..... 133

පොළොන්නරු රාජධානි සමයේ ලක්දිව භාවිත වූ මහා මාර්ග

ඩබ්ලිව්. ඒ. එල්. පී. දිල්හාරා..... 134

'මග සලකුණ' සහ බදුල්ල මහනුවර පැරණි මාර්ගය

ධම්මිකා කුමාරි මනතුං..... 135

දඹදෙණි රාජධානි සමයේ ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග භාවිතය

ජේ. ඇම්. සුධර්මාවතී..... 136

තිසර හා මයුර සන්දේශවලින් හෙළිවන තත්කාලීන මාර්ග පද්ධතිය

එම්. ටී. ඩී. පෙරේරා, කේ. ඒ. එස්. සඳමිණි..... 137

ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය කුලීකරුවන් සහ වතු කුලීකරුවන් ප්‍රවාහනය පිළිබඳ ඓතිහාසික අධ්‍යයනයක්

සීවලී බණ්ඩාර මනතුං..... 138

අලි ඇතුන් සහ ප්‍රවාහනය.

තාරක උමයංග දිල්ශාන්..... 139

## Lost on the pilgrim routes

Daya Dissanayake<sup>1</sup>

### Abstract

Pilgrimages developed with devotees traveling to visit sacred spaces and sacred objects and symbols. Among the followers of Buddha and Dhamma, there was no reason, and no necessity to go on pilgrimages or worship any objects or symbols. One of the main reasons for the decline of Buddha and Dhamma has been because of the adaptation of pilgrimages. Such pilgrimages developed very fast with the development of transport facilities and travel routes, and were very detrimental to the people following Buddha and Dhamma, as they were tempted to deviate from the true path shown by the Buddha and to seek the easier, more comfortable path leading to religious spaces, which in turn made them seek pleasure and prosperity in this life and the next, with no reason to strive to escape from *samsara*. Most sacred spaces have become just tourist spaces where the state, religious institutions and tourist organizations vie for financial benefits. Providing transport for pilgrimages has become a worldwide business. It is almost impossible to draw a line between pilgrims and tourists. Ashoka's *Dharma Yatra* was not a pilgrimage to visit sacred spaces, Buddhist or otherwise. For a true follower of Buddha and Dhamma, the only way he could benefit from a visit to a Buddhist sacred space is by contemplating on the Buddha's teaching and trying to find his own escape into Nirvana. Travel to Lumbini is very easy now, by flying direct to Kathmandu. Only 30% of the visitors to Lumbini are Buddhist, while 51% are Hindu. In January 2013, 72.16% of them spent less than 30 minutes and only 5.5% spent over one hour. This was the theme of Balangoda Ananda Maitreya thero's 'A Strange Story' written in 1930.

**Key Words:** *Sacred space, Dharma yatra*

---

<sup>1</sup> Writer, 62/13, Udumulla road, Battaramulla, Sri Lanka

**Paths, Places and Voids: some thoughts on a prehistoric symbolic  
representation recovered from a cave in  
Sabaragamuva Province, Sri Lanka**

R. Somadeva<sup>1</sup>, A. Wanninayake, D. Devage, J. Ambalampitiya, R. Fernando

**Abstract**

Symbolism is one of the major cognitive advances that had been prominently developed by anatomically modern humans. It involved a complex web of biological, ecological and social qualifiers acquired through the evolutionary pathways. Dealing with isolated disembodied symbolic expressions created by the non-literate communities in an archaeological perspective, poses a number of theoretical and methodological problems at the interpretative level. This paper discusses about a symbolic manifestation registered on a natural rock boulder situated in a rock shelter occupied by the prehistoric communities during the mid/late-Holocene (5000-3500 BCE). This symbolic register contains 659 individual minuscule cupules hewn into the rock surface which are scattered in an irregular pattern. This register was reproduced on a 1:1 scale on a paper and carefully documented, each and every character traceable in its physical appearance, for analysis. The regional distribution pattern of the prehistoric sites and the archeological materials excavated from five prehistoric cave shelters in the area, situated in the proximity of the present location were taken as proxy data to contextualize the social and ecological fabric of this symbolic register. Excavated food residues including charred floral residues and faunal remains of the hunted animals were carefully sorted to search for any changes which may have occurred in the subsistence strategy which was structurally coupled with the idea of territoriality. It is hypothesized that the rugged terrain in the surrounding area was inadequate to maintain an increased population within a limited area, thus compelling the decision makers in the prehistoric groups to share their memories and experiences on the landscape they utilized in order to control the competition for food quest. The preliminary analysis allows to formulate a working hypothesis which proposes that this symbolic representation manifests the imaginary landscape of the immediate surroundings of prehistoric communities of the area. This essay attempts to devise a method and framework of inference which will, in practice, allow the archaeological evidence to be used to make a contribution to the debate which goes beyond the general speculations while working with such symbolic artifacts.

**Key Words:** *Cognitive archaeology, Prehistoric symbolism, Landscape archaeology*

---

<sup>1</sup> Postgraduate Institute of Archaeology, University of Kelaniya, Sri Lanka  
rajpgiar@kln.ac.lk

## Promoting Railway Tourism in Sri Lanka

Suvimali Rathnayake<sup>1</sup>

### Abstract

Accessibility is one of the main components in tourism destination. Traveling by train is a famous accessibility method of the tourism industry. Railway tourism or train tourism is not a new concept. It dates back to late 1800s, when railway were developed and expanded many sectors of the world. This study is a desk research about the development of railway tourism, Indian railway market and identifies issues of Sri Lankan railway tourism and promoting furthermore. The basis of foundation of railway tourism was placed by the United Kingdom. As our main industry competitor, India has utilized their railway potentials for the tourism industry in a profitable manner. Tour operators use good marketing campaigns and introduce flexible packages to increase railway tourist market. Although there are many resources in Sri Lanka as well, those have not been properly used. Travel companies in Sri Lanka, giving chance for travelers to experience the train tours as a part of their main tour package. Mainly “JF tours” and “Exporails” travel companies promote railway tourism in Sri Lanka. Sri Lanka Tourism Development Authority (SLTDA) with the collaboration of Railway department, plans to launch a new accommodation project in railway stations. To face the competition, Sri Lanka has to have a good plan together with private and public sectors. Moreover, it is essential to use powerful marketing strategies to attract more railway travellers to the destination.

**Key Words:** *Railway, Tourism, Potentials, Sri Lanka, India, Promote*

---

<sup>1</sup> Lecturer in Tourism and Hospitality Management, Sri Lanka Institute of Advance Technology Education

suvimalirathnayake123@gmail.com

## **Trade Centers of Early Medieval Eastern India and Their connectivity**

Anil Kumar<sup>1</sup>

### **Abstract**

The Post Gupta social formation was marked by the emergence of regional identities. Right from the time of the Guptas, and more so during the post Gupta time the process of the origin and evolution of states which was till then confined to the upper and middle valleys of Ganga with some activities on this front also going on in some other parts of the sub-continent, came to acquire a regional dimension. This was preceded by a large-scale agrarianisation of the erstwhile peripheral areas and this in turn set in motion the beginnings of differing patterns of regional economies during the period. In the case of eastern India, despite sub-regional variations, one encounters the emergence of a cultural idiom that can be said to have assumed an identity of its own. While talking about eastern India, one needs to take into consideration the differing conjunction of forces that operated in its three sub-regions – Mithila, Bengal and Orissa. While a large part of Bihar constituting the mid-Ganga valley had hitherto been the core area of economic development, the area of Bengal was yet to undergo that process of the exploitation of natural resources. Despite the Magadhan intrusions into these areas and the emergence of localized state systems the developed elements of material culture had at best made only a nominal presence with their major segments remaining in the backwaters of economic development. Bengal was either commercial or administrative, but the situation started changing during the Gupta period. There are references indicating that such centres continued to exist during Gupta and the post-Gupta period with changed character. Most of the urban centres were converted into either religious or fortified administrative nuclei during this period. This change in character itself is indicative of their dissociation from the mercantile activities. There is hardly any convincing evidence of large scale external trade in the early eastern India. The decline in trade is attested by the decline in the fortunes of both Tamralipti and Saptagrama by the early medieval times. Seemingly, the expanding agrarian economy along with the on-going process of state formation in the area sustained the urban centres that also emerged as centres of community activities in different regions. Responses to these queries shall, no doubt, assume the centrality in any discourse related to the making of early medieval India. Such an exercise needs to explicate the concern that all region-specific developments, if these have to have any bearing on the attempts to construct our past, have to be related to the broader processes of the concurrently dominant social formation. A negation of this reality would tantamount to the denial of the elements of commonality in regional formation in north India. Such a stance leads to the projection of a pattern of cultural evolution characterized by the insolubly situated and spatially fragmented societies. Adherence to such a formation brings one face to face with a number of questions that are conceptually uncomfortable. If the process

---

<sup>1</sup> Visva Bharati University, Santiniketan, India

anilwalipur@gmail.com



of evolution of regional cultures is exclusively rooted in the complexities of their respective spatial context, then why is it that such a process, almost in every region, starts during the same period, i.e. the 5th-6<sup>th</sup> centuries A.D.? Has it anything to do with the social restructuring that the upper and middle valleys of Ganga underwent during this period? Moreover, how to rationalize for those elements of regional cultures, too intelligibly articulated to be ignored, that were obviously disseminated from the mid-Ganga valley? The construction of an “alternate mode” of analysis, therefore, cannot afford to disengage itself from the dominant historical process of the times. It is with these concerns at the centre stage that the present paper seeks to explore the twin issues of the differential pattern of urban growth in north India during the Gupta period and the factors responsible for the emergence of cultural nuclei (the contemporary urban pattern being one of its manifestations) in the erstwhile peripheral regions. An archaeological survey of northern India of the times brings to the fore a significant chronological dimension of the habitational pattern of the early Indian urban centres. Despite suggestion to the contrary fitted into any universally applicable and chronologically standardized format. The dominant stand in the current debate on the question of urban decay in early India, however, ignores this variant chronological schema of decline obviously to buttress the hypothesis of the emergence of the homogenetic and chronologically uniform feudal formation of the Gupta/post-Gupta period. This dichotomy between urban tradition and feudal formation has been accorded such an absolute relevance in Indian historiography that complete negation of urban form becomes a logical deduction in the context of the feudal mode of production. Is the antagonism between feudalism and towns, so intense? Does one negate the other so comprehensively? Or does it distinctly underline a pattern of urban decline that was both qualitative and quantitative in nature? What is then the specific form of the opposition between the two? Marx, in his apparently Eurocentric definition of the specificity of the feudal town, does lay bare the dynamics of the relationship: “The history of the classical antiquity is the history of the cities, but of cities founded on landed property and agriculture: Asiatic history is a kind of undifferentiated unity of town and countryside (the largest cities must be regarded here as royal camps as works of artifice created above the economic construction proper); the Middle Ages (Germanic period) begin with the land as the seat of history, whose further development then moves forward in the opposition between town and countryside; the modern age is the urbanization of the country, not the realization of the city as in antiquity”. This opposition need not be construed as a complete negation of towns in the feudal complex. The complexity of an inherent antagonism between feudalism and towns as well as the latter’s separation from the countryside finds an echo in the writings of Weber, Braudel and Sjoberg who delimit the town as an institutional expression of power. Taking the cue from Weber, Philip Abrams situates the town in a larger social context called the complex of domination, which is marked by a struggle to constitute and elaborate power. Such a concept of domination and power associated with the medieval European towns had a crucial bearing on the explanations related to the formation of the cultural and economic base for the origins of capitalism. The projection of these “non-feudal islands in the feudal seas” as the prime mover towards capitalism underlines this position. The more recent writings on this topic, however, do not talk in terms of an absolute antagonism between feudalism and towns; rather they underscore the changing functional nature of these settlements. Now the process of urbanization is sought to be situated within the feudal system and the medieval towns are seen as development integral

to it. Significantly, it has been suggested that the feudal pattern of social control constrained economic within towns and instead of looking for urban origins of capitalism, one should look for its rural roots. A feudal society, therefore, does not negate the very tradition of urbanization; it only makes the town bereft of meaningful economic initiatives. The suggestion that some of the early towns declined and got transformed into centres of pilgrimage underscores a similar functional mutation. Trade primarily due to the new social context was sought to be localized, a development well-articulated with the popularity of *hattas* (local market). They were periodical in nature and near the religious centers.

In the early medieval economic and social circumstances, religious centers developed, which further led to the construction of temples by the rulers as well as by the locally powerful communities. It must be noted that these temples were not as gigantic or of great artistic value either as compared to the Buddhist monasteries of contemporary eastern India. The reason behind this was probably the fact that the Buddhist monasteries were built by the state or supported directly by them as well as patronized by the rich business community. On the contrary few of the Brahmanical structures were getting these advantages and they were having support of the local followers. From the various excavation and exploration reports by archaeologists temple structures of this period have been reported very often. But the ancient historiography of eastern India, obsessed with the Buddhist, Jaina and other heterodox monuments, has tended to just ignore it. The question why such a large number of temples came up during this period, which is spread over the whole of modern Bihar and West Bengal, particularly near the important Buddhist sites, was never posed. Moreover, the question why the Pala rulers who were known for their Buddhist inclination later extended critical support to Brahmans has also remained unaddressed.

References regarding local markets near these temples are examples of economic activities being carried out in these places. The growing importance of *Tirthayatras* succeeded to some extent in establishing a worthwhile contact between the other centres of the contemporary period. Religious centres were well connected to each other by the land and river routes. The majority of these centres was situated on the ancient trade routes of Bihar i.e. Mithila-Rajgriha, Mithila-Kapilavastu, Mithila -Champa, Mithila-Tamralipti, Pataliputra-Champa, Rajgriha-Gaya and Pataliputra-Gaya.

***Key Words:*** Trade Centers, Early Medieval Eastern India

## **‘Wheel’ – The Basis of Movement In the Context of Indian Culture, Thought and Art**

Dr. Jayalakshmi Yegnaswamy<sup>1</sup>

### **Abstract**

Wheel is defined as a tangible circular object revolves on an axis, and while fixed beneath a vehicle enables it to move over the land. The earliest wheel in history is the potter’s wheel (c. 500 BCE), and when its horizontal position was changed to vertical it became the very basis of the movement. The physical wheel emerged in every culture on the globe, universally marked as a vital part mainly of the land vehicles. In India, particularly in Hindu belief wheel is interpreted also in mythical, metaphysical and artistic contexts. In this regard, several unwritten saga and written accounts on wheel are popular in both local and in the classical realms. Termed as ‘chakra’ in Sanskrit, the wheel is mentioned in multifaceted contexts. For example, the earliest Indian scripture Rig Veda mentioned ‘Thy two wheels’ (Rig-veda X, 85, 12.16) pointing at life; in Upanishads wheel is associated with the cosmos; in metaphysical milieu it is referred to the time (kalachakra), virtues (dharmachakra) etc.; further to this, it is mentioned as a divine weapon (sudarshanachakra) and power (shakti) of the Supremes (in Ramayana, Mahabharata); also in multiple numbers it adored the divine vehicles (ratha) as mentioned in various Hindu scriptures (Puranas); Besides this, as a desired subject to ancient Indian sculptors, the wheel is seen in sculptural form in various Hindu temples. Added to this, one of the most celebrated aspects of the wheel is the ‘Ashoka Chakra’ which with an extreme admiration adorns the Indian National Flag forever. Thus, this paper will present the ‘wheel’ in Indian context as not only an indispensable body of a physical vehicle, but also an insightful concept in Indian culture, thought and art as well. The selected visual examples included will be from the historical sites in India.

**Key Words:** *Wheel, Indian Context, Culture*

---

<sup>1</sup> Art Historian/ Artist/Independent Scholar  
jayaswamy@gmai.com

## Palanquin – the wheel-less luxury cart

Mahua Chakrabarti<sup>1</sup>

### Abstract

A palanquin, also called palki, is a covered sedan chair on four shafts carried by two, four or more men (Kaahar). Palkis have been mentioned in the Indian epics. A beautifully decorated and covered cart protected its passenger from the heat and dust, sometimes luxuriantly plated with gold and silver, the covering and cushions inside made of fine silk. History recalls the use of palanquins during *pardah* or the concealment of women from men usually before marriage. Palanquins were a popular means of travel for royal and noble women up to the second quarter of the 20<sup>th</sup> Century before automobiles became popular in India. Travelling by palanquin has always been expensive and so the emperors, nobles and some travelers have mostly used this mode of conveyance. The *doli* of the Indian bride was a cot suspended by the four corners from a bamboo pole carried by two or four men. Smaller palkis could be open chairs carried by two or more carriers. Spacious ones were mostly used by royalty for longer travel. Individual palanquins were highly customizable depending on the need, social status, and/or journey for which they were commissioned. Amenities for reading, writing, eating and sleeping were provided. In addition, depending on the mood of the traveler, readers, singers, dancers or storytellers accompanied. Palkis are still used, but only at ceremonies and in uneven mountain zones. We may find the depiction of palanquin in Indian art in different forms such as, on Gopuram at Amritagateswarar-Abirami temple at Thirukkadaiyur, Tamil Nadu, in paintings like Mughal painting, Garhwal painting, Company painting, engraving, aquatint, painting from Mysore, Marwar painting, etc. Moreover, there are royal palanquins in fort museums of Rajasthan. The present paper will discuss the palanquin, its structure, its use and depictions in Indian art.

**Key Words:** *Palanquin, Palki, Doli, Kaahar, Palanquin in Indian art*

---

<sup>1</sup> Associate Professor of Museology, University of Calcutta

## **Road etiquette observed when passing a door at a Kadaim-doratu during the Kandian Kingdom**

Sirilal Perera<sup>1</sup>

### **Abstract**

Kandian Kingdom was divided into 12 parts and was ruled by twelve Kandian chieftains. The boundaries of these geographical areas were known as *Kadaim* and the door was the *doratu* only through which the people could pass. However, only the personnel of the secret service of the king could cross the boundaries regardless of the door. Furthermore, some of the boundaries were waterways. At these *Kadaim-doratu*, except for the king and the Maha Adikarama (Prime minister) other chieftains had to observe a decorum to pass. They had to stop at these checkpoints and inform the neighboring chieftain of their arrival by sound messages using the gunshots, drums or blowing of the conch shell. Until an escort team is sent by the neighbor, the visiting chieftain had to stay in a *Ambalma*, a rest room provided for the purpose. Even today when the sacred Pattini anklet of the 438 years old *Kada-dora Devale* at Ruwanwellais taken by perahera with honor through one of these non existing doors, such decorum is still observed. The devotees of the shrine stop at an ancient boundary and starts blowing the conch until devotees of the neighboring shrine responds and comes running with their drummers flag bearers and an elephant to escort the sacred Pattini anklet to their shrine at *Ambalan-owita* for the annual Gammadu festival in Morawatta. As part of tradition they never come early and congregated at the boundary and if devotees do not respond to the blowing of the conch shell, the perahera do not proceed beyond the kadaim boundary.

**Key Words:** *Kandian Kindom, Boundary, Kadaim-doratu*

---

<sup>1</sup> srilalp@ymail.com

## Artistic Expressions on the Vehicles

Ragini Bhat<sup>1</sup>

### Abstract

The heritage of 'transport' is as ancient as the human existence; transport has much more significance than the 'movement'. The phenomenon of transport entails the connection of cultures, carrier of ideas as well as innovations, which gradually led to the evolution of civilizations. The invention of wheel made the process dynamic, and various modes of transport became one of the niches to represent culture of people. Like various monuments, various modes of transport couldn't remain untouched with the creative expressions, besides, the transport theme also found place often in various folk tales and folklores. The paper brings forth a different aspect of transport where one couldn't refrain from visualizing that the world of transport is so colourful. It encapsulates briefly the development of art and craftsmanship on the modes of transport in Indian context. The beautiful transport collection from the 'Heritage Transport Museum' shall be used to highlight the association of visual & literary arts with the transport modes. 'Heritage Transport Museum' opened its doors to the public in December 2013 in an industrial belt of Gurgaon, and it is set up with the objective of evolving a multi experiential facility exploring the historicity of transportation in India. Light would also be thrown on the 'Street Jewellery' Project, which has been initiated by the Museum to document and preserve the various forms of artistic expressions on the vehicles. On the whole the key factors that shall be talked about comprise of the background history of vehicle decoration, some specimens from the Museum collection, the process of documentation, paucity of ample research available, and the preservation of this dying art.

**Key Words:** *Vehicle decoration, Transport Museum, Truck art, Street Jewellery*

---

<sup>1</sup> Curator, Heritage Transport Museum, Gurgaon, Haryana, India  
ragini.bhat@gmail.com

## **Wheel to Wheel less Locomotives“Revolutionary discoveries, heritage and its exposition in Museum: A Case Study**

Dhriti Ray<sup>1</sup>

### **Abstract**

Discovery of the wheel in the late Neolithic followed by the use of spoke wheel in carts in the second half of the 4<sup>th</sup> Millennium BCE in Mesopotamia or specifically in the Sumerian Civilization initiated the journey of wheeled communication. Wheel made possible human achievement in every sphere, including science and technology. Discovery of wheeled locomotive in the early 19<sup>th</sup> century initiated a revolution across the world. Locomotive is a powerful self-propelled vehicle engine having the power to pull a wheeled train on railways. At first, it was horses that pulled such train on rails. With the invention of steamed locomotives followed by diesel and electricity, man achieved the speed that makes possible faster communication, globalization and modernization. Technological revolution makes possible several discoveries in the field of locomotives and the latest and till fastest is the Maglev the wheel less train runs electromagnetically. The journey that began with wheels becomes wheel less in the course of time and a day will come when it becomes our heritage. The paper is a Case Study on the Maglev Museum, Shanghai in China, which is a unique museum of its kind, represents the journey of wheel to wheel less locomotives along with the human discoveries and technological revolution. Based on this case study an effort has taken to show the need of such museum in preserving and documenting our locomotive heritage and the role that can be played through such initiative.

**Key Words:** *Wheel, Wheel less, Locomotive, Maglev, Electro-magnet, Speed*

---

<sup>1</sup> Assistant Professor, Department of Museology, University of Calcutta  
draychaki@yahoo.com

## The Clues on the Silk Road in the Pali Canon, the Commentaries and the Chronicles

Dr. Vijitha Kumara<sup>1</sup> Ven. S. Nanda<sup>2</sup>

### Abstract

The importance of the Pali Canonical and Commentarial literatures cannot be narrowed to the religious teachings only. It, indeed, incorporates the essential information that gives light on the other subjects such as culture, history, politics, etc. The issue herein is that all the scholars draw their much attention on the Vedic and the Brahmanic texts written in Sanskrit only. Yet, it should be noted that the evidences found in the Pali literature shed lights to develop the innovative research works in the humanities. The history of the Silk Road extended to both the land and sea could be re-read by referring the relevant Pali sources. In particular, the history of the land map can be revised through the information related to the trading system and the stories of the merchants come to light with the Canon. The *Mahā Niddesa*, the *Mahā Parinibbanāsutta*, the Commentary of the *Udāna*, the Commentary of the *Petavattu*, the *Buddhavamsa* and its commentary, the *Milinda Pañha* and the Commentary on the *Dhammapada* are dealing with vital evidences regarding the trading culture. Except the above sources, a few chronicles such as the *Chakesa Dhātuvamsa*, the *Sāsanavamsa* and the *Nalāṭa Dhātuvamsa* are also giving considerable facts. This paper aims to inquire what contribution could be made by the Pali sources to review the Indic history, particularly, the Silk Road. I herein would refer three sorts of literary layers related to the Pali literature only. The key method in this research will be the analytical method and in relevant arguments, the comparative method also would be applied.

**Key Words:** *Pali canon, Commentaries, Chronicles, Silk Road*

---

<sup>1</sup>Lecturer, International PhD Programme in Buddhist Studies, Dept. of Humanities, Faculty of Social Sciences and Humanities, Mahidol University, Thailand.

vijitasj@gmail.com

<sup>2</sup> Ven. S. Nanda (BA, MA, Royal Pundit, Mphil [Reading]), Junior Fellow, Dept. of Pali and Buddhist Studies, University of Kelaniya.

rev.nanda.s@gmail.com



## **Kolkata's Tram- Running Heritage Vehicle in Indian Transport System: The Museum Implanted for the Preservation and Conservation of Vintage Vehicle**

Puspa Das<sup>1</sup>

### **Abstract**

We have seen Kolkata's Tram has its own heritage in this world. But, today's Kolkata is not the same as earlier Kolkata. After the 17<sup>th</sup> century to pre-independent era of India as well as Calcutta, a lot of foreign communities settled in Calcutta. But after 1757, East India Company came to India and administrative control. That time Calcutta was the capital of British India. Now in Calcutta a system of transformation developed by the British. During that period, lot of Jamindari families tried to continue the British administration. Gradually various types of art and sculpture grew in that era. By the end of 18<sup>th</sup> century, a new transport system depended upon palanquin, horse riding etc, but during that period, British Government started spreading the transport system widely. They established Tramways steam engine in 1873. Now, the tramways transport system is still going on Kolkata's road. It is one of the running heritages in India. This transport system has crossed 144 years. The Tramway is a unique heritage to carry on our oldest memorable memory of transportation which we have forwarded to our next generation. The tram is the only vehicle which was established at Calcutta in India. When it was started, it was a non-electrical vehicle. Kolkata's tram played an invaluable role in Kolkata's transport system. Almost 144 years later it still survives and is providing its service for the citizens of Kolkata. Today we have seen that other vehicles also play a role in the transport system. Nowadays, Kolkata's tram compelled to compete with the other vehicles. But tramways want to protect their vintage heritage. In present day, Kolkata tram included Calcutta Tramways Corporation who wants to preserve their vintage locomotive heritage. So, they have created a museum in tramways vehicle, which is called 'Smaranika'. These details will be discussed at a later stage. The tram museum needs proper preservation and conservation. Museum creates a museum environment for the living heritage which lives forever. Researcher deeply believed that if we need to take a few proper steps for the development and up gradation for these vintage vehicles. Researcher hopes that it will be running forever. So, Kolkata's tram is very nostalgic part of their city. Without Tramways system is Kolkata's symbol known pale. After the full paper researcher will discuss this elaborately.

**Key Words:** *Kolkata, Tramways, Transportation, Museum, Heritage*

---

<sup>1</sup> UGC - Research Scholar, Department of Museology, University of Calcutta  
puspa.das04@gmail.com

## Road to Jaffna –Road to Reconciliation in Sri Lanka

Osantha Nayanapriya Thalpawila<sup>1</sup>

### Abstract

As a result of the civil war in Sri Lanka, the entire road network and many bridges in the Northern and the Eastern provinces had been destroyed or rendered practically unusable due to armed attacks and negligence of maintenance for a long time. The Northern Railway from Colombo to Kankesanthurai (KKS) has been the most popular transport service to the North since the British era. Besides the thousands of passengers, the main transportation of goods, fuel, and the mail was by rail for a long time. Likewise, the Talaimannar railway service was linked with the ferry service between Rameswaram in India and the Talaimannar Pier in Sri Lanka. This railway service was very popular among the passengers of the two countries. However, the two railway lines were completely destroyed by the LTTE and they robbed the steel bars of the track to build their bunkers in the war period. The aim of this paper is to evaluate the reconstruction process of roads and railway networks in the former war affected areas and its affect to the community and reconciliation in the country. The primary and the secondary data were used for this study. The government believed that as seen from an economic perspective, the reconstructed and developed highways and railway networks would help to speed up and facilitate the budding development projects and in terms of peace they would help to reconnect all ethnic groups in the rest of the country with those in Northern Sri Lanka. With the help of the world financial institutions and donor countries the government reconstructed the road and railway network in the North and the East provinces and reconnected the entire nation with former war affected areas. It was observed that now people could travel from the South to Jaffna and Batticaloa by road very comfortably without any checkpoints, barriers or other hassles. The newly renovated highway and railway networks facilitate the conduct of passenger services well. Further, visits of the local tourists from the South have renewed the relationships between both races, which augurs well for reconciliation in the country.

**Key Words:** *Railway, Reconciliation, Reconstruction, War in Sri Lanka*

---

<sup>1</sup> Department of Political Science, University of Kelaniya, Sri Lanka

osantha@kln.ac.lk

## **Pack Animals for Transportation**

Chamalka Kothalawala<sup>1</sup>

### **Abstract**

Pack Animals such as camels, goats, elephants, mules, donkeys, horses and yaks are used by humans to transport goods, humans, etc. All the weight bears on pack animals' back. In ancient time, animals such as camels, goats, yaks, water buffaloes, elephants, mules, donkeys and horses were used for transportation. Most of the pack animals are ungulates. Elephants were used for carrying logs. Pack animals are filled with pack saddles. From the sixteenth century, pack animals have been used for carrying goods. The maximum load for animals is normally a  $\frac{1}{4}$  of their body weight. The term 'pack animals' is traditionally used and is contrast to draft animals. Working animals pull loads such as pillows, carts or heavy logs. Rather than carrying cargo directly on its back, the pack saddle is designed to be secured on the back of horses, mule or other working animals. They can carry heavy loads such as luggage, firewood, small cannons or other weapons which are too heavy to be carried by humans. Pack saddles consist of wooden blocks, and breast collars which holds the saddle on the animals' back. In Sri Lankan history, according to professor Paranavithana, there were horse trainers and elephant trainers. Elephants were captured from Sri Lankan jungles and horses were imported from India. Also, in the past, essential things like rice, coffee and fertilizers were transported using bullock carts. "Tawalama" is the famous load carrier in Sri Lanka. Elephant cart was used to transport good. Donkeys were also used for transporting goods.

**Key Words:** *Pack Animal, Pack saddle, Sri Lanka, Transport*

---

<sup>1</sup> chamalka70@gmail.com

## Conserving Built Railway Heritage: Need for a New Approach

Shraddha Bhatawadekar<sup>1</sup>

### Abstract

Railways form an integral part of achievements of the Industrial age that changed the notions of distance, time and space, and led to progress and development. Running the railways involved huge infrastructure, including laying the railway lines to build railway stations. Railway stations today form a major aspect of built railway heritage, and manifest the intelligent combination of technology, beauty and function. New innovative techniques were adopted in constructing the stations. These stations were designed as landmarks in the city in which they were built. The study of built railway heritage is important not only as industrial heritage, but also as sites preserving cultural heritage. Many stations were built in styles of architecture current at the time and incorporated the art, aesthetic elements of the period. The significance of railway stations extends beyond the industrial and cultural heritage given the living paradigm associated with them. Many originally built stations are still in use, and have evolved over time incorporating the changing needs. The urban context surrounding these places has changed, the flow of traffic has expanded, and movement of people and goods has multiplied. The evolving nature of these places also has a role to play in shaping the significance of built railway heritage. Understanding their significance thus requires a pluralistic approach to comprehend the complexity and layering they offer. This research establishes the need for a new approach to assess significance of built railway heritage in India through a case study of Chhatrapati Shivaji Terminus (CST), situated in the city of Mumbai. This is hoped to form a base for future communication, management and conservation decisions for building railway heritage.

**Key Words:** *Railway heritage, Railway stations, Significance assessment, Conservation*

---

<sup>1</sup> Brandenburg University of Technology  
shraddha.6886@gmail.com

## **Usage of Railway Trails in experiencing Sri Lankan culture: A sustainable tourism product development proposal for Sri Lanka**

Indrachapa Gunasekara<sup>1</sup>

### **Abstract**

Sri Lanka as a developing nation focuses on economic development through tourism. In this regard numerous tourism products are introduced with various tourism concepts. Cultural tourism as a prominent example in Sri Lanka tourism, has a vast variety of products in catering to different clientele. When it comes to different forms of tourist activities and the tourist flow inside the country, different categories can be identified in usage of transportation. Considering this situation, this specific research attempts to develop railway cultural tour with different items of diverse culture in Sri Lanka. This product will be based on Sustainable Tourism concept and will focus on community development, cultural interaction, tourist satisfaction, tourism diversification which leads to national economic development. The specific research is based on qualitative research methodology where a randomly sampled questionnaire survey carried out for pilot investigation of tourist expectations and a library research and statistical information was taken into account as secondary information. An itinerary based on railway trail and the supporting facilities have been proposed as a cultural tourism product which is capable of catering numerous tourist expectations.

**Key Words:** *Railway Tourism, Sustainable Development, Cultural Interaction, Tourist Satisfaction*

---

<sup>1</sup> Lecturer, Travel & Tour Management, University College of Ratmalana

indrachapag@hotmail.com

## **Integrating Environmental Safeguards in Roads Sector Development, Sri Lanka**

Poorna Yahampath<sup>1</sup>

### **Abstract**

Roads development in Sri Lanka has become a key agenda in national development process, fulfilling needs of infrastructure establishment. Improvements of existing roads have been prioritized instead of new roads construction in rural and urban areas. Roads development in Sri Lanka being administrated in different scales; nationally by Roads Development Authority (11700 km of national highways), provincially by Provincial Roads Development Authorities (15500 km of provincial roads) Locally by Local Authorities (65000 km of local authority roads) and 24000 km of roads owned or controlled by other authorities. Sri Lanka's road network is dense and well laid-out providing connectivity to the country's population, also the network density is among the highest in South Asia. The roads development financial mechanism has been functioned in phases of improvement and operational. Main cost needed for improvement as the implementation, the International Financial Institutions (IFIs) being played key role such as World Bank, Asian Development Bank. Even though National Environment Act guided for Environmental considerations, due to mandatory requirement of IFIs Environmental Safeguards has integrated in to a great extent. Under the Environmental Safeguards Policy of IFI, globally Environmental Assessment and Management Framework (EAMF) has been developed as a Project based overall document, to guide the entire project. The EAMF is enriched with environmental impact category and nature of the environmental impact. Possible mitigation measures have been described precisely under the phases of Pre-construction, During-Construction and Post-Construction. According to EAMF the Roads Specific Environmental Assessment has been conducted for each of the roads and the report is prepared to guide the development of Environmental Management Plan and to further develop the Environmental Management Action Plan. Concluding, the Environmental Safeguards system in roads development sector well established for better Environmental Management, by balancing the concept of "development & conservation".

***Key Words:*** Roads, Environmental Safeguards, Environmental Management

---

<sup>1</sup> Environmental Safeguards Expert - Egis International  
poorna.yahampath@gmail.com

## TUK- TUKS

W.D.I.Sandakumari<sup>1</sup>

### Abstract

The arrival of the first three-wheelers in Srilanka was not 3decades ago, as many people think, but in the 19<sup>th</sup> century. Gradually radio taxis were introduced for Colombo residents, alongside auto-rickshaw three-wheelers imported from India. Presently three-wheelers are popular in rural villages; highly in the hill country. The fact that we called a TUK-TUK today is known in India as an auto rickshaw is a clue to its descent in design and convenience from the hand-pulled rickshaws of the late 19<sup>th</sup> century. Rickshaws were popular with early 20<sup>th</sup> century visitors for sightseeing. The rickshaw gave its name to the auto rickshaw (which is commonly known as TUK-TUK or three wheeler in SL). The recently introduced new model 4-stroke auto-rickshaw with three wheels has actually descended from the popular two wheel Italian-made scooter, the Vespa. In 1926, Jamaal Bajaj, an adopted son of Mahatma Gandhi, founded the Bajaj Auto Company in India. In 1956 a cab was added to the design and the three-wheeler became known as the Piaggio Ape. Three wheeler transport mode is very popular in cities. Some people add the various sayings behind the three-wheeler. Three wheeler transport mode has a culture. Some three-wheelers are used to promote tourism. Today the three-wheeler taxi or 'TUK -TUK' is the transport of Sri Lankans or tourists who want to get somewhere in a hurry.

**Key Words:** *TUK-TUK, Taxi, Transport, Tourism*

---

<sup>1</sup> Department of Archaeology, University of Kelaniya  
ishara.sandakumari@gmail.com

## **PALANQUIN : The symbol of Royalty and luxury of ancient Assam: Special reference to wedding rituals and bearers profession**

Hiranmayee Das Gogoi<sup>1</sup>, Gitanjali Goswami<sup>2</sup>

### **Abstract**

Palanquin was a means of land transport which is especially used in eastern Asia as well as in Assam usually for one person that consists of an enclosed box-like litter borne on the shoulders of men by means of poles. It was a passenger conveyance vehicle, usually for one or two person. Owning one and keeping the staff to power it was a luxury affordable even to low-paid clerks. The time of Ahom emperors in Assam, *dula* served as military ambulances, used for carrying the wounded from the battlefield. In that period the most prevalent mode of long distance transport for the affluent was by palanquin. The royal messengers could arrange, with a few days' notice, relays of bearers to convey a traveller's palanquin between stations. The distance between two important places averaged about 10 miles (16 km), and could be covered within three to four hours. A relay's usual complement consisted of two torch-bearers, two luggage-porters, and eight palanquin-bearers who worked in a group of four, although all eight might pitch in at steep sections and also in dark also to make it easier. A passenger could travel straight through or break their journey at certain stations. Modern use of the palanquin is limited to ceremonial occasions. A *dula* carries the bride in a traditional wedding and they may be used to carry religious images in Hindu processions. During tour, the bearers practiced some specific folk songs to overcome their tiredness and pain. In wedding rituals there are thousands of songs in Assam related with palanquins. Now these practices are nearing extinction due to modernization and passage of time. These practices carry a rich cultural value and need a brief study to maintain the cultural heritage of Assam. Through this study people will be enlightened and the new generation will be aware of their heritage.

**Key Words:** *Palanquin, transport, wedding, folksongs, bearers*

---

<sup>1</sup> Individual researcher, Founder of "KAMRUPA" a socio-cultural organization, Duliajan  
hiranmayeed@gmail.com

<sup>2</sup> Indipendanr Researcher, Colombo  
bhabisuta@gmail.com



## **Socio-cultural Impact of advent of Metro on Street Scenario of Bengaluru**

Vibhavari Kumar<sup>1</sup>

### **Abstract**

Gutierrez remarks, the socio-cultural transformation is a great happening and a reality that is necessary and inevitable part of urban transformation. This happening only varies in degrees depending on the pace of change. Change is an unchangeable phenomenon of society. Webster Dictionary explains, “socio-cultural - relating to, or involving a combination of social and cultural factors”. Sociologists define sociology as a scientific study of human society and social behavior. Sociologists view of culture includes religion, art, philosophy, literature, music, dance, etc. which brings satisfaction and pleasure to many. It is the expression of final aspects of life. The current modern Indian culture is a cultural assimilation due to migration to cities and is a mix of evolved ancient cultures brought through village immigrants and profound influence of the west through multinational exposure, which has been well talked about by sociologists like MSA Rao and MN Srinivas. One of the means of infrastructure development or progress of a city is through transport systems. The means adopted to ease out the traffic congestion in a city is by making transportation people and environment friendly which is Mass Rapid Transit System (MRTS). This study would encompass Socio-cultural aspects and urban transformation with respect to city dynamics, retail evolution and changing lifestyle in suburbs of Bengaluru with the advent of metro. The objective of this study is to study the Social transformation due to socio-psychological change of the space and socio-cultural life due to urban physical development. A reference study taken is of Delhi metro and its impact, which changed the suburb of Dwaraka. A combination of qualitative and quantitative methods has been used to undertake this exploratory research. Observations and interviews have also been conducted apart from surveys done to understand user, shopkeepers and people in vicinity of metro stations.

***Key Words:*** Socio-cultural, Transportation, Metro, Bengaluru, Street and neighbourhood

---

<sup>1</sup> Assoc. Prof. & Link Chairperson (Country Head), Architect & Visual Merchandiser,  
NIFT, Bengaluru  
vibhavarikumar@gmail.com

## **Ancient corridor of Pakistan linkages with rest of other world and its impact on trade culture and pilgrimages**

Nighat Aslam<sup>1</sup>

### **Abstract**

Geographically in ancient times the term Pakistan applied to the North West region of Subcontinent. Owing to its peculiar geographical location ancient Pakistan had been closer contact with Afghanistan, China, Central Asian and West through Gandhara with many routes. The routes gradually converted into roads and highways. In ancient Pakistan many types of corridors developed such as king highway, caravan routes, pilgrims routes, trade routes and military routes. Grand Trunk road is the best example of king highway which was established by the Achaemenians dynasty. The Uttarapatha was the major rote of commercial and cultural exchange between the North-western borderlands of South Asia and Northern India. It was a Northern route started from Magadha through the Gangetic Basin and passes running through the region of Gandhara to far-away Western Asia as a royal trade route combined with a constant inflow of immigrants from highland Asia. The Silk road (modern Karakoram highway) was a historic road from Taxila to Kashghar via Thaha Kot, Chilas, Gilgit and Hunza. The Silk route mainly a pilgrim route but provided an opportunity to discover the possibilities of trade. Khyber Pass route is the most famous route attracted migrants and armies. Migration of Aryans, Greeks, Scythian, Kushan and Huns developed a new political and cultural history of this region and served as an introduction pad for Buddhist spread across the Hindu Kush and Karakorum mountains. All routes from the highland of Afghanistan, China and Central Asia met at Taxila and it marked an important junction of routes to Kashmir and Chilas. The location of Taxila at the main gate to India has a network of routes connected to ancient Pakistan, Central Asia, Iran, Afghanistan and China. It was mainly responsible for its development into a political economic and cultural Centre. Besides these, there were many routes and roads; between Sindh and Punjab, Gandhara and Northern India, plains of Punjab to Afghanistan and Central Asia and Gandhara to China. These main routes exercised for commercial and cultural exchange between the Northwestern and Northern India to Mathura, Taxila and Bactria in Northern Afghanistan and Western Central Asia and played a significant role in the development of culture and civilization in South Asia. The ancient routes of Pakistan provide different discoveries regarding many cultural values and its phases of expansion in south Asian region. This research paper highlights the different ancient routes of Pakistan linkages with Central Asia China Afghanistan and India. The cultural activities developed different periods linking with ancient route. In this regard 'culture' is concerned with the transaction of political social and economic values. Evidences of these exchanges are linked with the existence of coins and

---

<sup>1</sup> Assistant professor in History Government College for women Satellite town Bahawalpur Pakistan  
nighataslam61@yahoo.com

other trading commodities explored in this region. Commerce is the numbers of facilitating activities in exchange of commodities. Different culture systems and supporting activities found in the background of Pakistani culture are deeply analyzed and explored in regard to its related impact on the welfare and development of human wellbeing of these routes. The routes mainly discovered the Historical and cultural activities of different periods and linked with famous route of pilgrim. Pakistan served as a station between the east and west which received and transmitted cultural, artistic, political, commercial and religious currents in different directions. The political and cultural history of Pakistan frequently marks on numismatic evidence, art, architecture, and historical documents and inscriptions. This paper is focused on exploring different routes of Pakistan and culture activities and its development with its evidences in different historical period around theses route. Furthermore useful recommendations to link these ancient developments with current modern society are also extracted from this study. This research tells that how ancient culture and their values are having sound linkup with the ancient routes.

**Key Words:** *Pakistan, Route, Afghanistan, China, Central Asian, Uttarapatha, Silk route, culture, trade, economic values*

**A study about Russian transportation methods in famous fairy tale,  
“*Vasilissa-the beautiful*”**

Dilshani Chathurika Dabare<sup>1</sup>

**Abstract**

Russian fairy tales are a mass of folktales which most famous among other countries. There are lots of examinings about the beginning and spreading of these stories. The Russian word “*skazki*” ,used to identify these folktales, means ‘to tell’. *Vasilissa- the beautiful* is one of the main story of Russian fairy tales. It was published by W. R.S.Ralston(1873), Petr Nicholaevich Polevoi(1874), Post Wheeler(1912) etc. Dadigma V. Rudrigu has translated it in to Sinhala as “*Lassana Vasilissa*”. There are sixteen fairy tales included in this book. The research problem of this paper was to identify those myths and other transportation methods used in the book. Encyclopedia of Russian myths, Dictionaries of Russian language, Articles about the history of Fairy tales and *Vasilissa- the beautiful* were the main sources for the study. According to that we found there are some types of transportation methods in folk tales such as Myths, Animals and Vehicles. The famous witch Baba-Yaga’s vehicle was mortar and pestle. She is sweeping the air with a broom. The characters in *Vasilissa- the beautiful* travels especially by horses, swans, wolves etc. They used carts and snowmobiles also. These animals are usually seen in Russian Forests, home yards and farms. Horses were mostly used for hunting, war matters and transportation in day today life. The conclusion of this research is that Fairy Tales are the spirit of Russian culture which show every bit of Russian background and myths were the masterpiece of it.

**Key Words:** *Baba-Yaga, Myths, Russian fairy tales, Snowmobiles, Vasilissa- the beautiful*

---

<sup>1</sup> Department of Sinhala, University of Kelaniya  
dilshanidabare@gmail.com

## **Neolithic Cartography and Trade Routes in South Western Coastal Maharashtra, India**

Anita Rane- Kothare<sup>1</sup>

### **Abstract**

Following research paper deals with discovery of new evidences in Western Maharashtra by the author Anita Rane-Kothare of Maps engraved on hillocks, indicating trade routes towards the Deccan plateau from the Neolithic period. Petroglyphs or rock carvings have always been considered as one of the richest cultural resources of mankind, for understanding the history of mankind. Most of the petroglyphs are naturalistic and realistic and also have got a geometrical affluence. Though petroglyphs have been found in all five continents, in India they have been observed in the North Domkhar region in Ladakh, Kashmir to the states of Tamil Nadu and Kerala in the south. However records and studies of petroglyphs in the various states of India, of conspicuously have an absence of the state of Maharashtra. However the researcher while exploring the Konkan or the western region of Maharashtra came across some unknown mystical petroglyphs at four sites in the district of Ratnagiri. Initially the researcher thought that these petroglyphs were geometrical designs but soon the researcher realised that their location and presentation represented something different and were unique. Being a student of ancient Indian history, culture and archaeology had she discovered India's or rather world's earliest forms of cartography or mapping on the surfaces on the surface of hillocks and on a road adjoining the NH17highway from Mumbai to Goa. This paper will also show the geographical location of Aparanta or Konkan and the development of Buddhist, Brahmanical and Jain caves on the trade routes from Deccan to Konkan. Sculptures like the Ashtabhaya depicting the eight fears while traveling at Kanheri and Ajanta are evidences of fears while traveling. A new group of Brahmanical caves was also discovered at Lanja in Ratnagiri Taluka by the researcher showing a trade route which was used continuously from the prehistoric period to medieval period.

**Key Words:** *Petroglyphs, Cartography, archaeological evidences. Neolithic, Caves, inscriptions, geographical location, Western Maharashtra, trade routes*

---

<sup>1</sup> Head, Associate Professor and Research Guide, Dept. of Ancient Indian History Culture and Archaeology, St. Xavier's College (Autonomous), Mumbai, Maharashtra, India and Vice- Chairperson, Museum Society of Mumbai.

anita.rane-kothare@xaviers.edu

## Tour itinerary and old travelogue

Mumtaz Ahmed<sup>1</sup>

### Abstract

A tourist road that includes visits to a variety of historical sites, places of cultural interest, or innate attractions an itinerary undertaken for literary, cultural, educational, health, or sports purposes. Tour itinerary may be worked out by tourist agencies and organizations or by the tourists themselves. Travel writing is quite a popular genre. Generally People search for the help of the travelogues to get known about a distinct place before deciding to visit it. Travel writing usually provides detailed information about the scenery verdant and attractions of a place, in this way people get tempted to go to that site in their vacations. Secondly the real travelogue can be considered as a source to know the historical importance, cultural information, environmental acquaintance, develop and undeveloped state of affairs of a particular place region and a country. Thus, the writers who are interested and want to be involved in travel writing skill have to follow some particular rules and regulation and appropriate classification to make their travelogues more captivating and appealing to the readers. There are some very interesting old travelogue written by the eminent traveler like Ibn- Battuta, Nasir Khusrau and etc. There is not an iota of doubt that the people of Asian region salute to Ibn Battuta's work who was prominent medieval traveler. Most of the countries are following in the footsteps of this famous 14th century Muslim traveler, exploring the places he went and the people he encountered. it is apparent that in 14th century A.D there were no aeroplanes, buses, cars, helicopter, motors, railways, but the people of high scholarship and doctrine had ignored all the hardship of the route whether it is the route of high mountains, forests, or the route of terrifying sea and they travelled persistently in search of lore and knowledge To help we all to discover more about this world. In this article I will discuss about the pilgrims route cultural social and historical significance of travelogue.

**Key Words:** *Importance of travelogue, Cultural background, Historical values and tourist attractions*

---

<sup>1</sup> Research scholar at Aligarh Muslim University Aligarh U.P India  
mumtazbhatti86@gmail.com

## **Pilgrimage - Amalgamating Humanity with Divinity**

Githa U Badikillaya<sup>1</sup>

### **Abstract**

This paper is an attempt to understand how the Buddhist pilgrimage centres in India came into existence, who started the trail, what motivated devotees to undertake such travels, the route charting and its spread from the Ganges Basin. The early ideas of Buddhist pilgrimage trace to a mechanism of people already engaged in a cycle of pilgrimage near Hindu centres. Pilgrimage is a Force - A guiding spirit that amalgamates humanity with Divinity in search for Wholeness. This Entirety is in the totality of the landscape that creates a faithscape weaving together the sacred place, time, sacred meanings/ rituals. Sites thus become sacred when a pilgrimage tradition develops. The artistry on Stupas, toranas, architraves give an insight into pilgrim centres. Also the paper will throw light into the early pilgrimage practices. Bharhut and Sanci that were not connected with Buddha, suggest through 750 donative inscriptions on the stupa vedhikas the existence of an established pilgrimage network. The paper will also outline how some centres in the Deccan of 1BC-CE like Junnar, Nasik, Karla or Ajanta that show trace of a pilgrimage tradition catering much to the needs of the itinerant traders. But around 5-7 CE show considerable regional pilgrimage. Finally the paper will look into the factors contributing to international pilgrimage.

**Key Words:** *Pilgrimage, Totality, Landscape, Faithscape, Itinerant*

---

<sup>1</sup> Founder Chairperson, Destination Heritage, Bengaluru, India

githaub@yahoo.com

## Preservation of Railways Heritage in Pakistan

Sheraz Manzoor Haider<sup>1</sup>, Samina Batool<sup>2</sup>

### Abstract

The history of Pakistan Railways is rooted in the North Western Railways established in 1884, following amalgamation of the Punjab, Scinde and the Delhi Railways dating back to 1850s. The railways landscape in the country, comprising a large variety of buildings and yards and related paraphernalia, more spectacular at the railway stations, can be traced back to the Raj times. The signaling system comprising poles, sign posts with semaphore signals lit by kerosene lamps; the guard posts; the telegraphic wires; the standard sign boards; and pedestrian bridges, still evoke the image of 19<sup>th</sup> century railways. The closure of hundreds of miles of railway lines, often rural branch lines, and the abolition of steam locomotives in favour of diesel power has been the only change in this landscape since 1880s. In a situation, where a century old railway system is fully functional, no one cares about its vintage and heritage aspects. However, need for preservation of vintage buildings, objects and documents was registered with gradual technological change on the network. In early 2000, attempts by Pakistan Railways to preserve and display aspects of country's railway history led to designating a functional, suburban railway station as country's first Railways Heritage Museum. While maintaining its functionality, the railway station is a full-fledged railway museum for its architectural character, related artifacts, and industrial machinery and equipment. The Heritage Museum has experienced increasing popularity and represents settings for understanding and experiencing of industrial heritage and its authenticity. The paper explores the significance of country's railway heritage and discusses the efforts for its conservation and its historical importance and architectural value. It documents the process of establishing Pakistan's first railway heritage museum. It details the ways in which objects which were deemed to represent Pakistan's railway heritage were identified, designated as important and subsequently displayed or stored by the Pakistan Railways.

**Key Words:** *railway heritage, museum, preservation, Pakistan*

---

<sup>1</sup> Director General, Ministry of Railways, Islamabad  
sherazhyder@yahoo.co.uk

<sup>2</sup> Phd scholar at the Archealogy Department, Quaid-e-0Azam University, Islamabad  
s.batool007@gmail.com



## Impact of Road Beauty on Drivers Mind

Oshadhi Vindya Herath<sup>1</sup>

### Abstract

As Martti I. Jaatinen, a Finnish architect defined a good road in his book entitled “Tie suomalaisessa maisemassa” (The Road in the Finnish Landscape) in 1967, “A good road is a living, total work that arises from a vision, which demands impeccable professional skill in its designer, as well as the ability to understand and create aesthetic landscape totalities.” The basic demands he presented are road economy, safety and beauty. How the line of the road; fits into the landscape depends on all the essentials, that is, on economy, safety and beauty. But we can see that road economy and safety are highly prioritized and road beauty is not much considered in Sri Lanka. This situation is questionable because road beauty has an impact on drivers mind. Because, travelling is a way to get from one place to another, but it can also be more than that. It can be a source of pleasure and a memorable experience. The joy of being "on the road" comes from the road and the road beauty. The major objective of this research is to identify that; “is there any impact on road beauty on drivers mind?”. In order to achieve this objective 50 people were selected randomly and both primary and secondary data have been used for this research. To collect primary data 50 people were questioned and interviewed. In addition, books, web sites, online magazines were taken as secondary data. Since the collected primary data was quantitative, data analysis has been done quantitatively. According to the findings of the research; there is an impact of road beauty on drivers’ mind and its now becoming more widely accepted that road beauty, road art plays an important role in driver’s or travelers’ mind. According to the sample, art attached to the road should be simplest art works placed beside a road and road arts can be used to improve the safety as well as economy. Because road arts can designed as providing essential knowledge to road users like which town they are passing and what services are available.

**Key Words:** *Road, Road art, Driver/Traveler, Mind*

---

<sup>1</sup> Assistant Director, ONUR, Visiting Lecturer (Peace & Conflict Resolution, Psychology & Counseling)

oshadhivh@gmail.com

## **How to Modernize a Society with Transportation: Colonial Ceylon in the Late 19th Century**

Dinithi Wijesuriya<sup>1</sup>

### **Abstract**

In this research paper on industrial archaeology, the intent is to demonstrate how novel modern transport from Europe was established and integrated into late 19th century Ceylonese society known for its deeply rooted traditional and conservative way of life. My paper identifies issues, changes, and relevant circumstances pertaining to the integration of new transport technology that transformed society from being largely defined and governed by traditional values and norms to a modern democratic political space. The monsoon winds of the Indian Ocean ushered in British rule, following Dutch and Portuguese, colonial enterprises in Ceylon (Sri Lanka), esp. in the coastal areas. These colonizers initiated a number of economic, social, and religious changes in the society. The plantation economy introduced by the British paved a way for an industrial capitalistic economy. The era and the background, explored in this study is the transitional period of the late 19th century in the socioeconomic history of Sri Lanka. The island started moving into a new phase using the opportunities of the economic revolution. The late 19th century was the rise of a new capitalist class comprised of various castes. Internal transformations occurred in both of the caste and class systems. Even the *govigama* (prestigious caste of cultivators) sector that was at the upper layer of the Ceylonese caste was also divided hierarchically. At the same time in this colonial era, lowly coastal *karawa* (fisher folk), *durawa* (toddy tappers), and *salagama* (cinnamon peelers) castes came up challenging the *govigama*. When the motorcar arrived, it became a dominant symbol used by raising new classes, who comprised of these coastal contesting castes, to represent their new wealth along the southwest coast. Thus, modern transport units arrived and gradually helped in establishing a new society as a modern class. The field study primary surveyed historical data collected mainly from colonial documents. The colonial population imported hundreds of unique motorcar models. A unique situation was created across Ceylon as different social statues of the island embraced these new transport machines. My research into industrial archaeology examines the importation of 19th century transport vehicles and how mechanized transportation transformed caste into a class.

**Key Words:** *Industrial archaeology, Modern transport, Vehicles, Sri Lanka*

---

<sup>1</sup> Senior Lecturer, Department of Archaeology, University of Kelaniya, Sri Lanka and Doctoral Student, International Doctoral Program in Asia-Pacific Studies, National Chengchi University, Taipei and University of California, Los Angeles, USA

dinithiws@yahoo.com

## **Tale of the Colombo-Kandy Road (A1) construction: beside travelling and transportation**

Isuru Samaratunga <sup>1</sup>

### **Abstract**

The subjected road of this study is called Colombo-Kandy A1, which was an alternative to the early Colombo-Kandy route which passes through Hanwella, Ruwanwella and Balana. After defeating the Uva-Wellassa uprising in 1818; the Governor of the Ceylon Lieutenant General Sir Edward Barns determined to construct a road (Colombo-Kandy A1) from the capital city of the country to the newly conquered up country. The objective of this research was to explore the impact of Colombo-Kandy A1 road in the formation of Socio-economic condition of Sri Lanka from 1820 to 1840. The study revolved around major contributors of the construction process and subsequent uses of the road as an instrument for socio-economic upward mobility. The research problem was “what were the impacts of the road construction to the socio-economy of the country other than its obvious functionality of travelling and transportation”. Predominantly, data was collected using maps, autobiographies, biographies and travelers’ diaries written in the 19th Century. Further, books and papers published on the British Colonial period of Sri Lanka have been referred. It was identified that under the visionary guidance of the Governor of the Ceylon, four other personals namely, Lieutenant General John Fraser (1790-1862), Don Solomon Dias Bandaranayaike (1774-1859), Thomas Skinner (1804-1877) and Captain Dowson (?-1829) led the road construction. It is observed that these officers contributed for the construction through their different capabilities, eventually the local leader could establish as one of most influential political families of the country. In 1830s the first ever road constructed by the British in the Ceylon became an instrument of socio-economic upliftment for other social classes in the low country. There were six bridges along the newly constructed Colombo-Kandy road. Toll rents and Tavern income at those locations became a source of prosperity for the rising class. In Conclusion, A1 road not only connected two geo-locations; but also confronted communities and provided opportunities for socio-economic upward mobility.

***Key Words:*** Road construction, Social mobility, Transportation

---

<sup>1</sup> Cargills Ceylon (PLC)

isuru.samaratunga@gmail.com

## Mobility and Migration of Indians to Sri Lanka

R.K.Dwivedi<sup>1</sup>

### Abstract

The paper presents the evolution of cultures from the footprints to highways through the ages between India and Sri Lanka. It focuses on the theoretical aspects of mobility of people, ideas and culture through the land, and covers movements of the Indians to Sri Lanka in the pre-modern period. It identifies four phases of Indo-Sri Lankan cultural exchanges. Sri Lanka appears in the full view of the history of India through the prism of the Ram Katha dating back to about 6<sup>th</sup>-5<sup>th</sup> century B.C. in The Ramayana but the nucleus of the story goes back to a hoary antiquity not computable in historical time frame. Later, the relations find firm and crystallised historical perspectives during the times of Ashoka (3<sup>rd</sup> century B.C.) when his children visited Sri Lanka to propagate Dhamma. This is the first recorded encounter between India and Sri Lanka. This legendary historical mission had accelerated the process of migration and mobilisation of people along with ideas and culture in all its aspects on a wider scale. This movement was further accentuated by the visits of the Chinese pilgrims in a wider frame (c 4<sup>th</sup>-7<sup>th</sup> centuries). The movement of ideas now became three directional from China, India and Sri Lanka. Cultural and missionary exchanges became vigorous, diversified and meaningful. Further encounters between India and Sri Lanka became more politically pronounced during the Pallava- Chola periods of history in addition to economic and cultural relations. A strong political formation took shape in India and Sri Lanka. The political adventures of the Cholas were multi- dimensional incorporating trade, goods, and naval expeditions through Sri Lanka to South- East Asia. The upshots of the Cholas military expeditions to Sri Lanka were of far reaching economic and commercial consequences. This movement culminated in vigorous cultural and political formation from India, Sri Lanka and South- East Asia. The proposed paper analyses interaction between India and Sri Lanka which led to deep and sustained assimilation of ideas, cultures and people at multifarious levels viz. art forms, literature, establishment of monasteries and monuments in a synthesised manner. The sea lanes of the Indian Ocean in and around Sri Lanka scripted altogether a new phase of exchange of ideas and routes which is present in Sri Lankan history. Evidences of theoretical models i.e. flag follows missionaries, flag follows trade and flag follows sword as envisaged by Colin Renfrew are noticeable in different periods of time.

**Key Words:** *Assimilation, Migration, Indo Sri Lanka, historical perspective*

---

<sup>1</sup> Professor, Department of Ancient History, Culture and Archaeology, University of Allahabad, Allahabad 211002 and Director, Institute of South East Asian and Cross Cultural Studies, Allahabad 211002

rkdwivedi393@gmail.com

## **Railway Expansion in Central Provinces (Middle India) during colonial Period**

Dr. Shamrao I. Koreti<sup>1</sup>

### **Abstract**

Transport is an important infrastructure indispensable for the development process of a country. Without proper means of transport and communications it may not be possible for any government to administer a vast country like India. Indian railways played a vital role in the economic development and integration of India. It has brought about remarkable changes in the economic, political, social and cultural life of the country. The introduction of Railways, which is one of the legacies of the British rule in India, has not only caused a remarkable increase in the quick communication between different parts of India but also resulted in profound changes in the habits and outlook of the people. Railways were the most important infrastructure development in India from 1850 to 1947. In terms of the economy, railways played a major role in integrating markets and increasing trade. Domestic and international economic trends shaped the pace of railways construction and the demand for the important traffic flows to the ports. The traditional way of trade and commerce has totally changed, and the volume of the trade increased manifold. The railway expansion in Central Provinces affected the local cotton trade tremendously and boosted up the volume of cotton export from Central Provinces to the international market. The railway has brought fortune for some traders and business people but at the same time affected the lives of the local societies dealing with the supply and transport of the cotton. In the nineteenth century, cotton was in great demand in the world market as a cash crop. The need for raw cotton during the industrial revolution motivated Great Britain to colonize the rich cotton growing lands in India. The Central Provinces of India (middle India) were geographically known for cotton growing. The cotton connection with Central Provinces played a major role in shaping and reshaping the economy and society. Thus, the researcher has tried to analyze the facts and tried to present the merits and demerits of railway expansion in the economy of the Central provinces and its people.

***Key Words:*** *Railway, Colonial Period*

---

<sup>1</sup> Associate Professor in History, Post Graduate Teaching Dept. of History, R.T. M. Nagpur University, Nagpur  
shyamkoreti@gmail.com

## **History and narratives of the chariot festival in the Serampore subdivision of West Bengal**

Sharmistha Chatterjee<sup>1</sup>

### **Abstract**

Serampore is an old tract or region of Hooghly between the dry bed of the river Saraswati and Hooghly. Serampore and its adjacent areas were under the administrative control of Saptagram Government and were under the jurisdiction of 'Chakla Bhursut' and 'Boro Paragana'. Later in 1753 A.D., Raja Manohar Chandra Roy, the Zaminder of Sheoraphuly, took possession of Sreepur, Mohanpur and Gopinathpur and uniting the three villages named the entire area 'Srirampore' after Shri Ramchandra, the Avataar of Vishnu, being worshipped by the landlords of Sheoraphuly. Mahesh, near Srerampore in Hooghly district, hosts a magnificent *Rathayatra* festival complete with a towering *Ratha* with Jagannath as one of the *avatars* of Vishnu. Ratha Yatra and Snan Yatra are celebrated at Mahesh every year. This worship of Vishnu in the form of Jagannath attracts teeming attention because it is one of the most vibrant ones in India, with countless passionate followers. It represents a rare instance of a tribal deity being directly and consciously elevated to the highest echelons of the Hindu pantheon, rather than enter it through the usual long stage-by-stage absorption. Jagannath's open procession strengthens mass participation, irrespective of caste and class right from the medieval period, making it an extremely popular ritual in Bengal, only after Puri. The present paper attempts to understand the history and discuss the narratives associated with the ritual. The discussion also aims to go beyond the historical narratives and draw a comparative analogy with the chariot festival in Puri. The presentation would also take into account the ethnographic documentations in order to have a more realistic view of the legends and rituals associated with the festival.

**Key Words:** *Narratives, Chariot festival, Bengal*

---

<sup>1</sup> Guest Faculty, Department of Archaeology, University of Calcutta and Guest Faculty, History Department, Presidency University

sharmistha.arc@gmail.com

## A Survey of Mughal Caravanserais in Eastern Punjab (India)

Shaifali Johar<sup>1</sup>, Kapil Chopra<sup>2</sup>

### Abstract

In the Mughal period, there was a large flow of people and goods along the Agra- Lahore Highway. To support the transit along the Mughal route, there were few infrastructure built up along the roadways like kos-minars, bridges, caravanserai, boali and tanks. These caravanserais served as places for short term accommodation, rest and security for the caravans including travelers, traders and pack animals. These walled, arcaded buildings played an important point of interaction, exchange and worship along networks of travel. We know from Jahangir's memoirs that on his accession to the throne, he ordered the caravanserai at regular intervals along the major roads of his reign. As the Agra- Lahore Highway was an important route and it passed through present Haryana and Punjab (East & West). It is not surprising to find some of the fine specimens of these caravanserais in this region of the Mughal period. Although these serais are not as splendid buildings as that of Fatehpur Sikri or Taj mahal, still its study is significant to understand the regional differences in the Mughal architecture. This research paper focuses on Mughal caravanserais from eastern Punjab (India) along the Badshahi Sadak from Agra to Lahore. Ruins of some interesting serais are still traceable in parts of ancient Mughal road of Eastern Punjab. The paper examines how these caravanserais were structured and will study some interesting aspects of Mughal caravanserais of the above mentioned part of the route.

**Key Words:** *Mughal, architecture, caravanserai, Punjab, Agra-Lahore Highway, Road transport*

---

<sup>1</sup> B.B.K.D.A.V.College for Women, Amritsar (Punjab)  
shaifali.johar@yahoo.com

<sup>2</sup> DAV College, Hoshiarpur (Punjab)-India

## **Development of Syncretic Mystical Christianity in China - A resultant of its spread by the Silk Road:-A brief comparative overview of the pattern of evangelization, the cross- influences and the result**

Jason Johns<sup>1</sup>

### **Abstract**

The Silk Road which passed through Central Asia to the East- linked the West with regions like India and China, facilitating the trade of silk and other commodities like horses and tea, but as a by-product, exchange of ideas and culture too was also facilitated. As a result of various factors, Nestorian Christianity began to spread to the East, one of the routes taken was the Silk Road- thus helping Christianity to reach China during the Tang Dynasty (618-907 AD). This Christianity had already been influenced by Greek culture and Syriac culture, and on its way to China got influenced by Zoroastrian culture- the influences were part of the syncretic culture of the caravan Silk Road. At its destination, China- Christianity was met with Indian Culture, Buddhist Culture (Mystical- Vajrayana Buddhism) and Chinese Culture- the result here again was an amalgamation of all of these cultures leading to the development of syncretic Christianity and literature which has a clear Buddhist and Mystical touch to it. Through this paper the researcher will examine the various art-archaeological evidences like the Nestorian Stele at Xian and literature called the Jesus Sutras like “the Sutra on the Origin of Origins”, “Da Qin Hymn to the Transfiguration of the Great Holy One” etc. Along with previous research done in this area. An attempt has also been made to study the pattern of evangelization on the Silk Road, segregation of the influences by the land route and other routes, the result and further cross -influences that this Syncretic Mystical Christianity had on other areas.

***Key Words:*** Christianity, China, Silk Road, Mystical, Syncretic, Culture

---

<sup>1</sup> Visiting Faculty for Post- Graduation & PhD Student, Dept. of Ancient Indian History Culture and Archaeology St. Xavier’s College (Autonomous), Mumbai, Maharashtra, India and Joint Honorary Secretary, Museum Society of Mumbai

Jason.johns@xaviers.edu, jasjohns16@gmail.com



## Transportation and the Socio-economic Development of Poona

Pramila Dasture <sup>1</sup>

### Abstract

Transportation has continually played an essential part in the vicissitudes and vagaries that occurred in the life of man since ages. Man, was the first means of conveyance, followed by the sledge and the wheel, which became turning points in the antiquity of transportation. Carts dominated land passage for centuries; the introduction of railways and motor vehicles altered land transportation as the carrying capacity increased and the travel time reduced, giving a stimulus to the communication between people extending the scope of human movement and facilitated the smooth mobility of individuals, goods and commodities. 18<sup>th</sup> century Poona was rather unusual as an urban centre, where on one side it didn't have the commercial reputation of Surat, Ahmedabad or Burhanpur; nor did it have the imperial heritage of Agra and Delhi. The city's transformation was due to the efforts of a single family that of the Peshwa, who meticulously altered it from an obscure Kasba or market town to the seat of their power and into a flourishing city, the subsequent British Raj era, saw Poona becoming a principal centre which experienced the positive impact of the new means of transportation. Poona's skyline saw the emergence of industries, it also witnessed better passage, which created a favourable environment for socio-reform and political movement, as people could organize quickly bringing them together to unite against an alien rule. This was so as in totality, 19<sup>th</sup> century India saw better road construction systems come into practice; the railroads and motor vehicles added to the shifting face of the land. This paper looks at the connection of modern conveyance viz. railways and road in renovating the socio-economic and political compass of Poona. As the upgraded, well-organized transportation structure provided a competent, efficient, effective movement of individuals and commodities, thus leading to the conversion and transformation of Poona through transportation.

**Key Words:** *Poona, transportation, socio-economic, development, transformation*

---

<sup>1</sup> Dept. of History, Nowrosjee Wadia College, University of Pune  
pramiladasture@gmail.com

## **Evolution of the Railway Transportation Devices in Sri Lanka: with refer to the Design Applicability and Usability for Appropriate Product Design**

K.C.M. Thilakarathna<sup>1</sup>, W.M.N.Dilshani Ranasinghe<sup>2</sup>

### **Abstract**

Sri Lanka's rail transportation was pioneered and developed by the Britishers after capturing the Kandyan kingdom in 1815. England was where the railway transportation emerged as a viable solution to all hindrances in travel and transport in several parts of the country, limitations of the road network, lack of transportation motilities for transporting different goods and commodities etc. Hence, this mode of transportation was hugely beneficial for Sri Lanka as well. Studying the evolution of railway transportation system and devices which exist in Sri Lanka is a much important fact in the current context due to lack of research done in this particular area of interest. As a product designer, it is vital to gain knowledge and awareness about the evolution and socio cultural context in order to create or develop product design plat forms in Sri Lanka. Automotive and locomotives are a part of product design for the development of any industry in Sri Lanka. There should be an emergence of knowledgeable people, sources of information and the inspirational expertise and studies to make important decisions. It is an interesting topic to look through for the development of transportation devices as well as product design innovation in Sri Lanka. The methodology of the research is based on grounded theory method, by analysing the primary and secondary data, as well as extracting information gathered from existing railway transportation devices by experiencing, observing and analysing aesthetics, function, materials, and ergonomics. The research data formulated main key factors to analyse and understand the transportation devices such as, product functionality, material culture, user friendliness, easy usage, practicality, and usability. The research will be beneficial to know and understand the key features to design new transportation devices and product design evolution of the railway transportation devices in Sri Lanka.

***Key Words:*** *Transportation Devices, Locomotives, Product Design, Design Elements*

---

<sup>1</sup> University of Moratuwa, Katubedda, Sri Lanka  
chalana.madhuwantha@gmail.com

<sup>2</sup> University of Moratuwa, Katubedda, Sri Lanka  
dilshaniranasinghe80@gmail.com

## **Transport systems in the ancient society revealed through the Sri Lankan paintings**

Menaka Nishanthi<sup>1</sup>

### **Abstract**

It is possible to understand how old society was, by studying paintings. The main purpose of this phenomenon is to study the transport methods used to travel in ancient society. Prehistoric paintings and paintings found in old Vihara Aramas are used for this purpose. Paintings can be used for the study of such places such as Kathaluwa, Thelwatte, Paramakanda, Hindagala, Dambawa, Dowa, Kottimulla, Walalgoda, Sooriyagoda, Hanguranketha, Dambulla and Kelaniya. From the prehistoric times man has used various means for his transportation. Often, ordinary people have traveled on foot and they had to face various hardships. Evidence of paintings shows depicts how prehistoric man had begun to travel on animals. In the later years, elite society had begun to travel on horses and elephants. In addition, people like kings, ministers, and elites had used "palanquins" to travel. Evidence also suggest that horse carriages and cattle were also used for transportation. Prehistoric paintings mark the beginning of transportation in Srilanka, and the paintings in the ancient Vihara Aramas depict the society at that time. The artist when portraying some of the scenes of Jathaka stories and Lord Buddha also revealed the transport systems used in the society at that time. Thus, from the beginning, ordinary people had used uncomfortable travel methods and elites had used a very comfortable transport system.

**Key Word:** *Prehistoric era, Vihara Arama, Paintings, Ancient society, Transport System*

---

<sup>1</sup> University of Sri Jayewardenepura  
nishanthi@sjp.ac.lk

## When have you shed tears for them?

Dr. Nachiketa Bandyopadhyay<sup>1</sup>

### Abstract

Freight and people movement have been important factors for economic systems from ancient times to the modern globalized world. Utilizing available technology and resources initially with land animals and wind for maritime transport network of transport emerged. Animal transport included the Horse, camel, donkey, yak, ox, mule etc. in different countries during different historical periods after their domestication. Such animals served in war and freight transport with the advancement of civilization. Culture, religion, science and knowledge also were disseminated by these pack animals through time immemorial. Pack animals have been reared, used, bred, trained and exploited to do unnatural services for mankind since transportation conceptualized. The vessel of the mountains or ship of the desert whatever designated always were subject to domination and exploitation by human. Their suffering and pain have been neglected and denied. How such subjects were treated in history and ought to be treated is the current discussion of this paper.

**Key Words:** *Pack-animals, Animal transport, Transportation History, Animal ethics*

---

<sup>1</sup> Registrar, Sidho Kanho Birsha University, Purulia  
nachiban@gmail.com

## The Historical Evolution of the Colombo: Galle (A2) Main Road

N.U. Gunarathna<sup>1</sup>

### Abstract

A course/ path that is used for transportation between two or more points is known as a “Road”. Since the Anuradhapura Period, Sri Lankan Civilization had a road network that connected major cities with the Capital city. Several literary sources as well as archaeological evidences suggest this fact. One such significant ancient road is the Maritime Road that runs along the beaches of this island. In the Present, part of this natural trail is known as (A2) main road alias Colombo – Galle Main Road. Although the importance of the Colombo – Galle Main Road increased during the Colonial era, the usage of this road began in the Anuradhapura Period. Several literature evidences prove this fact. The objective of this research is to identify the nature of evolution of this road and recognize the factors that triggered this evolution. The historical evolution of the Colombo – Galle Main Road can be divided into four stages. They are First Stage - The period before 15th Century A.D., Second Stage – The period between 15th & 16th Century A.D., Third Stage – The period between 17th and 18th Century A.D., Fourth Stage – The period between 19th and 20th Century A.D. Interestingly, in each of these stages, road construction technology associated with this road drastically changed according to that era’s Political and Socio – Economic interests. Climatic conditions as well as the geographical features of this region also played a crucial role in determining the evolution of Colombo – Galle Main road. The Methodology of this research is mainly a literature survey, followed by a field survey. Main literary sources are Sri Lankan Pali Chronicles, *Sandesha Kawya*, and Colonial Records on Maritime Provinces and Travelers’ records.

**Key Words:** *Colombo-Galle Main Road, Historical evolution*

---

<sup>1</sup> Project Officer, Information and Communication Technology Agency of Sri Lanka, 160/24, Kirimandala Mawatha, Colombo 05, Sri Lanka

navo.gunarathna@gmail.com

## **Tracing the Tracks: Road, Road Culture, and Romance in the Sangam Tamilnadu**

Usha R Vijailakshmi<sup>1</sup>

### **Abstract**

Microhistory in a sense, captures the life of ordinary people during extraordinary circumstances or during macro-historical events. The purpose of this paper is to bring out the life style of the Sangam Tamils through the study of road culture. Tracing the roads and alleyways of a period would tell us a different story, the story of commoners who travelled by it, the purpose of their travel, their experiences en route, their expectation on the people they met during the journey, their disappointments, happiness, and the social values of the contemporary period. Sangam period stretched from 3<sup>rd</sup> Century B.C to 3<sup>rd</sup> Century A.D. Contemporaneous to this period were the rule of the Mauryas and later the Satavahanas in Deccan. The mercenary soldiers of Tamilnadu traversed through these roads to participate in the wars happening in north. The merchant groups crisscrossed the Western Ghats to reach western seashore to participate in trade. Many Sangam literary works have captured the life of these travelers: Young men who passed through tribal communities invariably were attracted towards the girls they met on the way. Forgetting the purpose of their journey they would agonizingly wait near the alleyways to have a glimpse of the girl they had fallen in love with. If lucky, they got into a clandestine relationship and continued with the journey at the end of it. It was then the turn of the girl to wait for the man she had fallen for. Sometimes, in all naivety, the girls would elope with their lovers looking for a better life in faraway cities. It was then the turn of the mother to experience the searing pain at the loss of the daughter. Roads which connected the cities with tribal areas were a mute witness to these ecstasies and agonies.

**Key Words:** *Sangam, Road Culture, Travelers, Romance*

---

<sup>1</sup> Patkar-Varde College, Mumbai

ushavkr@hotmail.com

## **Kelani Valley (KV Line) Railway Line: Lost Railway lines in Sri Lanka**

Sanjeewani Widiyarthne<sup>1</sup>

### **Abstract**

The 19th Century was destined to be an era which evoked a profound socio-economic transformation in Sri Lanka. The expansion of plantation agriculture, development of road ways inside the island and later railway lines were the most important developments experienced by Sri Lanka following the establishment of the British colonial rule. Ceylon Government Railway, known as CGR has a remarkable history of 163 years. The historical moment was in 1858 by cutting of the first sod to start the railway lines by Sir Henry Ward, Governor of Sri Lanka. And the first train was operated from Colombo Terminus to Ambepussa on December 27, 1864. The train was driven by first Director General of railway Mr. G.L.Molesworth and H.R.M. and the duke of Brabant was the distinguished guest. After that, the railway system was established by connecting major cities covering all the provinces in Sri Lanka. This railway network contributed to the country's economic growth and met the social aspirations of the Sri Lankan people and further it provided an invaluable service to public transport. The Kelani Valley Railway, known as the KV Line, which was originally built as a 2 ft 6 in (762 mm) in narrow-gauge line Colombo to Yatiyantota via Avissawella. During the narrow-gauge era, the line had its own fleet of narrow-gauge locomotives, where steam locomotives of Class K were used. Narrow gauge railways were used in three sections of Sri Lanka where sharp curves were available due to geography of the region. The main difference of narrow gauge was the width of the track for narrow gauge the standard was 02 feet 06 inches while for broad gauge it was 05 feet 06 inches. The Kelani valley is very famous for rubber and local products like tea, coconut, cardamoms, paddy, betel leaf, kurakkan, cinnamon, rubber and areca nuts etc. The planters were seeking an efficient way to transport the goods to the sea port (Fort) without any delays for exports. Accordingly, they managed to bring authorities attention to construct railway lines to transport the goods to the capital. Finally the initial survey was carried to construct the kelani valley railway line in March 1896. The construction of Kelani valley railway line was started on 22<sup>nd</sup> March 1900. It was originally built from Colombo to Yatiyantota via Awissawella. After a series of deliberations and resolutions the sanction was given by secretary to the state on April 28<sup>th</sup> 1898. The railway service between Maradana to Avissawella was commenced for passenger traffic on September 15<sup>th</sup> 1902 and for good traffic on September 17<sup>th</sup> 1902. Avissawella to Yatiyantota track was opened to good traffic on September 14<sup>th</sup> and for passengers on 28<sup>th</sup> in the year of 1903. In later 1930's the railway service faced troubles. Some of railway lines were closed down because of financial losses caused by the First World War. In addition to that the railway service faced difficulties due to improper administration. Similarly, people switched to road transport from

---

<sup>1</sup> Education Promoting Officer, Colombo National Museum

sanjeewaniwu@yahoo.com

railway transport. The 11 miles route from Avissawella to Yatiyantota was removed from CGR route length table towards the end of 1941. The last passenger service was on December 31, 1941 and the line was closed from the next day, i.e. 01<sup>st</sup> January 1942. The ruins of KV line from Avissawella to Yatiyantota are still existing. Former stations at Dehiowita, Karawanella, Yatiyantota and huge iron bridges which supported the railway line, old telephone posts and stone arched-culverts remain as ruins. Those stand as unique symbols of KV line. These unique symbols depict the hard work of British Engineers and the contribution of local skillful personnel for construction of KV line.

***Key Words:*** *Kelani Valley Railway Line, Avissawella, Yatiyantota*



## **Identification of the Buddhist Temple Paintings Depicting the Features Conjoined to the Early Modern Transport System**

Kusumsiri Kodithuwakku<sup>1</sup>

### **Abstract**

Different kinds of carts and chariots have been added to the transport system in the course of history and they can be identified among the Buddhist temple paintings in Sri Lanka, particularly in the low-country. Among these, paintings some depict the features of early – modern transport system rarely found in murals in the Buddhist temples located in coastal regions belonging to the second half of the 19<sup>th</sup> century to the second half of 20<sup>th</sup> Century. The *Dvibhummikaramaya* at Galketiya in Galle and *Subodharamaya* at Karagampitiyaare belonging to the second half of 19<sup>th</sup> century carry examples on this subject. These paintings are based on religious themes however; the artists were not in a position to be devoid of modernity that they experienced in day-to-day life. As a result, a steam powered train and two road bridges have been included in their paintings. One of the paintings of *Dvibhummikaramaya* contains a railway station with a steamed engine and a station master carrying a tablet. There it is recorded a number “ N 20 ” ( N as a mirror image) in front of the locomotive engine to indicate that it is a “ N ” class locomotive which had been used only in the narrow-gauge railway line. Two paintings of *Dvibhummikaramaya* depict road bridges and two tunnels at both ends, built of bricks together with two protective fences in both sides which is only an imagination of the artist. Nevertheless, a painting in the *SathsathiViharayain Subodharamaya* built in 1897 reflects an arch-bridge more prominently. The arches of the bridges are shown in segments in four spans and paid an attention to the parapet walls that are on both sides. The bridge is represented as a masonry arch-bridge belonging to the period of 1850 and 1900AD. The objective of this paper is to identify the manner in which modern features were absorbed into temple paintings conjoining the early-modern transport system.

**Key Words:** *Buddhist temple paintings, Dvibhummikaramaya at Galketaya, Subodharamayaat Karagampitiya, Steam powered train, Road bridges*

---

<sup>1</sup> Visiting Lecturer, Rajarata University of Sri Lanka, Museum Keeper, Jetavana Museum, Central Cultural Fund, Anuradhapura  
kusumsiriko@gmail.com

## **Evaluations of Motor Transport law in Sri Lanka**

Kalani Chamodya Kottahachchi<sup>1</sup>

### **Abstract**

Transport was an important aspect of the day today life of the ancient Sri Lankans. Since ancient times different transport facilities were used and available for the king, higher officers and the general public too. The first car to enter Sri Lanka was an 811p single Cylinder Rover automobile brought by Edgar Money in 1902 but during that time the roads were barely built. The Sri Lankan government of the 1960s decided to impose a ban on all imports in an attempt to fix the deficit of foreign exchange, which meant the importation of vehicles into the country had to stop. This was the main aim of the Veteran Car Club of Ceylon, which began in 1958 and moved on to becoming the Veteran Car Owners Club in 1987. The appreciation for older vehicles became a part of the Sri Lankan culture at that time and the oldest car in the VCOC was the Morgan Super Sport A 25 date back in 1913. In late 1970s the Sri Lankan government reversed its trade policies and imports were allowed back into the country and this included vehicles. The main reason for that was the relationship between Sri Lanka and Japan and one of the key Japanese brands that was imported then still dominates the roads today, namely, the Toyota. After the reversal of Anti Trade Law, Sri Lanka reopened its automotive trade relationship with India and started importing from TATA motors. The production of the tuk tuk by David Peiris in the late 1970s was an important contributor of the Sri Lankan automotive industry. In 1951 Sri Lanka was introduced The Motor Traffic Act no 14 for the enforcement of traffic laws and preventing violations.

**Key Words:** *act, automobile, import, transport*

---

<sup>1</sup> Attorney-At-Law, Notary Public, Commissioner for Oaths and Company Secretary  
kalanichamodya@gmail.com

## Impact of Ancient Routes on the Society in Madhya Pradesh

Lallesh Kumar<sup>1</sup>, Davood Ahmad Khanday<sup>2</sup>

### Abstract

Madhya Pradesh in India is prominent due to its most significant Buddhist remains including monuments and sculptures. Since ancient times, the centers of Buddhism were approachable from all major directions. The present study tries to trace the ancient routes which were once connected to important Buddhist centers. It is a known fact that there were two main routes i.e. Uttarā –path and Dakshinā-path in ancient times. The Dakshina-path passed through Madhya Pradesh due to its geographical situation. Recent researches have shown the presence of sub-routes which have not been mentioned in the Buddhist texts. Archaeological explorations have also revealed the existence of sub-routes which have been discussed in the later paragraphs. In spite of carrying goods and people, these roads paved the way to transmit cultures, technologies, and various aspects of social life from one place to the other. The purpose of this paper is to discuss in detail, the impact of these routes on the social, cultural, economic, political and religious life of people in Madhya Pradesh. All the ways by which these routes changed the life of people and made them to accept and transmit things with different people and different cultures.

**Key Words:** *Antient Routes, Madhya Pradesh*

---

<sup>1</sup> Research Scholar, A.I.H.C. Archaeology, Jiwaji University, Gwalior, Madhya Pradesh, India.  
lalleshkumar8@gmail.com

<sup>2</sup> Research Scholar, Dept. of History, Jiwaji University, Gwalior, Madhya Pradesh, India.  
khandaydavood@gmail.com

## **Rickshaw Art as a means of Social Communication: Bangladesh Perspective**

Dr. Md. Habibur Rahman<sup>1</sup>, Dr. Md. Jahangir Hossain<sup>2</sup>

### **Abstract**

Rickshaw is a major vehicle for transportation in order to travel short distances in Bangladesh. It exhibits different artistic views and paintings that bear the messages of the famous history and culture of Bengal. Rickshaw arts can be seen in the streets, like fabulous tropical fish or gaudy birds of paradise. As a means of social communication this popular art works is very effective and thus constitutes as a forceful agent to bridge between the different sectors of the community. Poor men who are mechanically and artistically inclined, involve in jobs such as building, repairing and decorating rickshaws. Consequently, this article attempts to discuss the exhaustive substance of this art as well as to analyze the contemporary life status of the artisans. The study is exploratory and descriptive in nature. It has been observed that, in Bangladesh this genre of folk-art has given sufficient evidence that the human beings everywhere are the same, in spite of their religious and cultural differences. This non-communal approach is the fundamental basis of social communication. Thus it is the main reason for rickshaw arts to become a strong means of social communication.

**Key Word:** *Rickshaw Art, Social Communication, Artisan*

---

<sup>1</sup> Assistant Professor, Department of Folklore, University of Bangladesh  
habibur.rahmanfolk@ru.ac.bd

<sup>2</sup> Associate Professor, Department of Folklore, University of Bangladesh

## An Odyssey of Indian Railways through Cinematic Lens

Rashmi Condra<sup>1</sup>

### Abstract

Cinema is related to trains from the time of its inception. Both inventions brought world closer and introduced newer aspects of modern world to mankind. They are more than century old and have heritage status. Trains shown in films have many connotations including physical, commercial and philosophical. There had been something about trains that makes them irresistible to film-makers including in that of India. The concept of train and cinema in India could be categorised into different genres such as romance, thrillers, social drama and so on where many momentous twist of plot in films has taken place as a train winds its way passing fields and forests in India. The following paper will explore some aspects of Indian Railways in Indian cinema, especially made in Hindi as canvas of Indian cinema is very large. The trains have adorned movies ranging from romance to action, and entertained Indian audience. Indian Railways had different type of representations in pre-independence India then called GPR (Grand Peninsula Railways). In the Raj era railway companies often used the print and cine medium to attract passengers and to educate them in proper utilisation of their services. In post-independence period this became more subtle and sublime. The various aspects under consideration here includes Railways as a messenger of new beginning, Trains and Veerangana movies, Train and Partition, Trains and Swadesh, Railway professions and films, romance, commercial aspects and so on. A special reference will also be made on the train songs which are almost a genre unto itself, with the locomotive serving as a veritable orchestra with its piercing toots and the *chuk-chuk* of its wheels. Thus, the paper aims to see the dynamic history of cinema and railways shaping India through narratives of mobility.

**Ke Words:** *Commercial, Indian Cinema, Indian Railways, Genre, Train songs.*

---

<sup>1</sup> Assistant Professor in Department of History, R.T.M Nagpur University and Research Scholar at Tilak Maharashtra Vidyapeeth Pune. Maharashtra. India

rashmi.condra@gmail.com

## Usage of Stone in Road-Building: An Industrial Archaeological Perspective

Kusumsiri Kodithuwakku<sup>1</sup>, Chandana Rohana Withanachchi<sup>2</sup>

### Abstract

Stone is a prominent geo-material used for various necessities in the evolution of human culture for quite a long time. The usage of stone in the history of road-building has been in practice since *circa* 4<sup>th</sup> and 5<sup>th</sup> century A.C. It was practiced in Sri Lanka until the first half of the 20<sup>th</sup> century. The type of stone used was granite, commonly known among the locals as ‘Black Stone’, Gneiss or Charnokite with a high degree of hardness used for constructing roads, bridges, culverts and other superstructures. In the late 19<sup>th</sup> century the Telford and Macadam methods were introduced for paving at ascertained sizes and strata. At the inception, rollers made with granite driven by oxen or elephants were used to press the paving. One of such rollers is exhibited in the Highway Museum at Pilimathalawa. Thereafter, steam and diesel-powered rollers have been used respectively. In the municipal areas, setts were used for paving roads. Granite bars had been used for the construction of bridges called *Sila Setuin* in Anuradhapura period. These bridges are of two types namely, beam bridges and slab bridges. Stone beam bridges are largest bridge type and remains of several bridges have been identified in the Anuradhapura region. Masonry arch-bridges are the earliest example for the stone bridges used in British Colonial Period. Foundations, piers, abutments and wing walls of the arch-bridges have been made using granite. In the second half of 19<sup>th</sup> century, several segmental arch-bridges using stones emerged. The dressed stone blocks have been used to build parapet walls with coping of iron bridges. Apart from these, stones have been used to carve mile posts, guard stones of culverts and manhole plates. The objective of this paper is to examine and identify the usage of granite for road construction. A field survey *in situ* has been conducted to achieve the positive results.

**Key Words:** *Stone, Granite, Road construction, Paving roads, Stone bridges, Mile posts*

---

<sup>1</sup> Museum Keeper, Jethawana Museum, Central Cultural Fund and Visiting Lecturer, Rajarata University of Sri Lanka

kusumsiriko@gmail.com

<sup>2</sup> Senior Lecturer, Department of Archaeology and Heritage Management, Rajarata University of Sri Lanka

## **The Journey from the Tongas to Trains**

Indrani Radhakrishnan<sup>1</sup>

### **Abstract**

This paper proposes to celebrate the first and only steam engine of South Asia, the NMR – Nilgiri Mountain Railway. There is an immediate need for the preservation of this Heritage icon of the Nilgiris Hills. An introduction to the origin, history, and difficulties in laying the railway line. Its importance in the Nilgiri economy and tourism, and the growing demand it deems. The need to conserve it as a heritage train of India. Various suggestions and improvements for better performance, including other facilities relevant to it is the need of the day. UNESCO has recognized its heritage status, and must be maintained as it plays a leading role in the economy of this previous British hill station.

***Key Words:*** *The toy train, The Nilgiri Hills of South India, Tourism, Heritage, Conservation*

---

<sup>1</sup> 17/191c, Alports Road, Ramchand, Kotagiri, The Nilgiris, Tn, India 643217  
indradh2003@gmail.com

## Highway system in Ancient Sri Lanka

P. Vidanapathirana<sup>1</sup>

### Abstract

Historical information about the ancient road network of Sri Lanka is restricted to random records encountered in historical documents and information recorded as a result of research carried out during the British administration. This study is based on a recent research conducted with special attention towards the technical aspects of the ancient road system and its expansion over the island. An attempt is also made to reconstruct the road system that existed from the third century BC up to 13<sup>th</sup> century AD. Modern research techniques are applied in identifying technical aspects and the expansion of the road system that is in discussion. Political stability, strength of the ruling power, economic prosperity and the establishment, and the spared of religious institutions contributed to the sustainability and expansion of a developed road network during the period. Technical know-how and the expertise that had been applied and made use of in constructing road system in contemporary South Asian countries could be identified within the national road network in ancient Sri Lanka too. Geographically Sri Lanka being an island, it had maintained a close relationship with several international sea routes. Hence as an infrastructural facility, a road network connecting cities and urban areas to inward places had developed. Furthermore island had maintained a close relationship with long distance sea routes that facilitated an international trade. That helped the existence of a systematic road network expanding towards regional and peripheries from the main cities.

**Key Words:** *Roads, Infrastructure, Transport technology, Maintenance, Reconstruction*

---

<sup>1</sup> Postgraduate Institute of Archaeology, University Of Kaleniya  
vidanapathirana.p@gmail.com



## **Beginning and Expansion of Transport in the Human Society**

T.G.D.Udayakanthi<sup>1</sup>

### **Abstract**

Within human Social evolution, social development link with transport. Accordingly, transport means the mobilization of living and non-living goods from one place to another. The main service of a mode of transport is to carry a person, an animal or an item from one place to another. The transport expanding worldwide in line with the rapid development through modes and in various shapes is a vital achievement of human society. Accordingly, the problem of this research was to investigate how transport system has affected to the social development. The main objective of this Research was to identify the impact of the transport for social development. Other objectives of this study were to identify means of the transport and beginning and the expansion of transport. In addition this study was conducted to identify the connection between society and transport. This study was mainly based on secondary data. The data collection sources were books, newspapers, magazines and internet. The transport creates a magnificent change in human society. It influences every social institution directly. Transport is one of the main factors of the infrastructure in any country. As main means of transport, by air, water, rail, cable, pipeline and space can be identified. For that, standard routes and ways have been decided. The roads, railways, airways, waterways, canals and pipelines may be named as the established ways of transport in relation to transport infrastructure. The evolution of transport displays the biggest technological transformation of human civilization. Transportation became important to maintain personal relations and to transport the commodities needed by the people after the spreading of human settlements in various parts of the world. There is a strong link between transport and development. Transportation is an important entity in human social evolution. Every step of social development is linked with transport. Among the modes of transport, land transport can be identified as one the most important modes of transportation which affects social ,economic, political and environmental sectors. When social, economic and political influenced were being discussed, most of the time positive impacts could be noted rather than in environmental.

**Key Words:** *Transport, Modes of the Transport, Impact of Transport*

---

<sup>1</sup> Lecturer (Probationary), Department of Social Sciences, Faculty of Social Sciences and Humanities, Rajarata University of Sri Lanka.  
deepikagamage56@yahoo.com

## **Wheeled Vehicle Toys of the Indus Civilization with Special Reference to Gujarat, India**

Rajesh Sasidharan Vasantha<sup>1</sup>

### **Abstract**

Terracotta toy cart frames and wheels provide indirect evidence for the origin and development of wheeled carts based transportation in the alluvial plains of Pakistan and western India around 3500 BC. Evidences from various sites suggest that wheeled cart technology was an indigenous development in Greater Indus region. Excavations of various Harappan sites imply that numerous varieties of wheeled vehicles might have played a key role in the construction of cities and the transport of commodities that were necessary for the establishment and maintenance of large urban centres. The legacy of Harappan carts continued into later periods, and many regional styles of carts used today may have their origins in the ancient Indus cities, towns and villages. Present paper deals with the history and characteristic features of terracotta toy cart frames and wheels from Greater Indus region including Gujarat and issues such as nature of trade and communication networks.

**Key Words:** *Wheel, Indus civilization, Terracotta toy cart*

---

<sup>1</sup> Assistant Professor and Head, Department of Archaeology, University of Kerala, Kariavattom Campus, Thiruvananthapuram, Kerala, India – 695581  
rajeshkeralian@yahoo.co.in

## ***Chumadutangi* (Load Bearing Stone) and Pedestrian Transportation in Kerala, India**

Dr. Abhayan Girija Sasidharan<sup>1</sup>

### **Abstract**

*Chumadutangi* (Load Bearing Stone) is a bulky stone bench like structure used for supporting the weight of head loads while transporting from one place to another. They were constructed for the comfort of the pedestrian load bearers who carry heavy loads for longer distances. These are unique structures erected in Kerala where the landscape is undulated in most of the places and where vehicle transportation was difficult. These structures are widely seen in the hinterlands of Kerala. Many of the *chumadutangi* bear inscriptions mentioning the sponsor's name, place name and other details. *Chumadutangi* are often associated with other amenities like *vazhiyambalam* (wayside shelters), *tottikkal* (stone troughs) and *kinar* (well). These are significant evidences in tracing the trade routes and understanding the role of hinterlands in supplying various goods to the markets and other larger trade centres in Kerala and vice versa. This paper discusses about the distribution pattern and regional variations of *chumadutangi* in Kerala and their role in movement of goods during the medieval period.

**Key Words:** *Chumadutangi* , *Load Bearing Stone*, *Medival period*, *Transportation*, *Kerala*

---

<sup>1</sup> Assistant Professor, Department of Archaeology, University of Kerala, Kariavattom Campus, Thiruvananthapuram, Kerala, India  
abhayangs@gmail.com

## **Brick made arched bridges, culverts, tunnels along the Railways in 19<sup>th</sup> century Sri Lanka.**

S. B Manatunga<sup>1</sup>

### **Abstract**

In ancient times European Countries usually added arch shapes for their religious buildings palaces, and forts. In the first half of the 19<sup>th</sup> Century, Britain was using the arch to make roadways buildup bridges, tunnels, culverts, over toppings continuing the previous tradition. From them, one of a leading methodology to make such buildings was brick masonry. After introducing railway traffic in 1820s, they followed road way techniques in making their buildings such as tunnels, bridges, culverts etc. According to the motherland, the pioneer engineers and contractors who are from Britain made brick arch buildings to the railways in their crown colony of Ceylon. In Sri Lanka the earliest brick arched railway monuments have been built along the Colombo- Kandy Railway which is the first and thence in Kandy- Matale Line. These are belong to 1865-66, and 1879-80 years. Most of them are small culverts and short tunnels on the roadway over toppings. When transporting heavy loaded carriages, wagons and high power engines running along the tracks and long trains, some problems arose regarding the strength of brick related structures. As a result brick structures were replaced with concrete, iron and solid stone structures. The influence from widening as to two tracks some of them were either joined to new structures or demolished. In present, there are very small number of brick made railway monuments, but in still service at main heavy traffic roadways in the Country. These important historic events of 19<sup>th</sup> century are still not being discussed in archaeological studies. In this study will effectuate and insists on protection of architectural heritage which was fixed in 19<sup>th</sup> century to the main stream of brick monuments come from past.

**Key Words:** *Brick Arches bridges, Brick tunnels, Brick Culverts*

---

<sup>1</sup> Department of History and Archaeology, University of Ruhuna, Matara.

seevali.manatunge@yahoo.com

## **The land transportation depicted in *Mahāvamsa* and *Dīpavamsa* from 6<sup>th</sup> B.C.E to the 3<sup>rd</sup> C.E.**

Nadeesha Gunawardhana<sup>1</sup>

### **Abstract**

According to the written records like the *Mahāvamsa* and the *Dīpavamsa* history of Sri Lanka may have begun from the arrival of the prince Vijaya circa 6<sup>th</sup> B.C.E. Although the history begins from the 6<sup>th</sup> century B.C.E., the literary sources were not recorded till the 4<sup>th</sup> century C.E. The first Chronicle, the *Dīpavamsa* was written between the 4<sup>th</sup> and 5<sup>th</sup> C.E., while the *Mahāvamsa* was written a century later in the 5<sup>th</sup> or 6<sup>th</sup> C.E. The authors of these Chronicles belonging to the Mahā Vihāra of the orthodox tendency and they have exaggerate the works of some kings who have been sympathetic towards the Mahā Vihāra while those like Mahāsēna who were ardent supporter of the Mahāyāna were criticized. It is also necessary to bear in mind that most of the accounts of these authors are subjected to usual exaggerations. The authors of these Chronicles of the 4<sup>th</sup> and the 5<sup>th</sup> centuries impose their values and partial judgments over the events that have taken place in the 6<sup>th</sup> century B.C.E. The *Mahāvamsa* and the *Dīpavamsa* shed light on the land transportation in ancient Sri Lanka from the 6<sup>th</sup> B.C.E. The Immigration of Aryan, prove the fact that the land roads were connected with the ports like Mahātīttha, Gōkaṇṇa, Jambukōlapattana etc. All these land routes are connected with ancient capital city of Anurādhapura. This paper proposes to discuss the significance of all the transportation methods as well. These accumulated data are analyzed to evaluate the above mentioned topic.

**Key Words:** *Land transportation, Chronical, Literary sources, Roads*

---

<sup>1</sup> Senior Lecturer, Department of History, University of Kelaniya.  
nadee@kln.ac.lk

## Using neural networks for mobile applications: self-driving tourism

Aditya Abeysinghe<sup>1</sup>, Arundathie Abeysinghe<sup>2</sup>

### Abstract

At present, tourism and hospitality industries extensively makes use of Information Technology (IT) with the objective of reducing costs, improving operational competence as well as improving the quality of service provided to customers, in order to render a better service for the clients. Thus a new dimension was merged to tourism with the adoption of IT in tourism related services. From e-Marketing to virtual tours applications of IT in tourism are diverse. A recent trend in IT-based tourism can be identified as deploying mobile apps as a part of tourism and capturing user data, to update the services to cope with user demands continuously. Sri Lanka as a developing country has limited street view and tourism cornerstones are highlighted in the Internet. This makes potential users to visit a plethora of websites and related apps to fulfil their demands. Building a centralized app for all key tourism areas based on a variety of options ranging from landscapes to business organizations would allow users to easily navigate, while uploading their own information. This research was conducted as a survey to capture user data and to build an Android application based on the data. The system uses a neural network multi-level perceptron (MLP) with back propagation based on the Android platform as a mechanism of centralizing tourism related services in Sri Lanka.

**Key Words:** *Artificial Neural Network, Back propagation, Multi-level perceptron, eTourism, Android*

---

<sup>1</sup> University of Kelaniya

abeysingheaditya4@gmail.com

<sup>2</sup> Sri Lankan Airlines

arundathie81@yahoo.com

## **Bulls, Bullocks and Bullock-Carts: Masculinity, Transport and Trade in Protohistoric and Historic South Asia**

Kurush F. Dalal<sup>1</sup>, Raamesh Gowri Raghavan<sup>2</sup>

### **Abstract**

Ever since the domestication of *Bos indicus*, the prime means of transportation and traction, and therefore the bulwark of carriage, haulage and transshipment of goods during the Protohistoric and Historic Periods in South Asia has been the humble bullock-cart. This paper deals with its representations as seen from the Art and associated archaeological data of these periods. In addition, we look at the representations of the animals themselves, either as stud bulls (□□□□) or the humbler bullocks (□□□). We will also look at the portrayal of bulls as symbols of masculinity, as seen in cultural expressions such as *Jallikattu*, of bullocks as symbols of fallen status and bondage and of bullocks unhitched from their carts as the soul freed from its mortal corpse. Expressions of human masculinity, through bullock-cart racing in the Deccan will also be looked into. This paper attempts to trace the journey of this mode of transportation through the various different depictions of bulls, bullocks and bullock-carts from Protohistory and History making a case for its origins, evolution, adaptation and use, including approximations of freightage. At the same time, it looks at the various cultural connotations of bulls, bullocks and bullock-carts in literature ancient and modern. What is most surprising is that though this was the prime mode of transportation in these periods and that its use was spread over almost the entire landmass of South Asia, it is not very often seen represented in contemporary art and its very 'common' nature has almost made it invisible to students of South Asian Art History.

**Key Words:** *Art History, South Asia, Animals, Transportation*

---

<sup>1</sup> Centre for Archaeology, Centre for Extra-Mural Studies, University of Mumbai.

kurushdalal@gmail.com

<sup>2</sup> iambecomedead@gmail.com

## **A Historical Study of Palanquin Traveling in Ancient Kandy kingdom in Sri Lanka**

Hasitha Buddhini Yasarathna<sup>1</sup>

### **Abstract**

Human transport is the oldest mode of carrying loads from one place to another. Not only carrying goods but also humans are used to carry human beings from one place to another in Palanquins. Travelling on the shoulders of servants in a cushy palanquins were reserved for royalty and much of the nobility from Anuradhapura kingdom to Kandyan era .Palanquin is a popular travelling method among Kandyan royalties than other nobles in past kingdoms of Sri Lanka. So this research is mainly focused on Palanquin travelling system in Kandyan era. And it will be a path to make people aware about this historical method of travelling which takes a lot of values in ancient transportation sub culture in Sri Lanka. From intra-textual readings, discussions with resource persons and site visits to Kandy and Colombo national heritage museums, research has got a lot of data about the historical value of palanquin travelling in ancient Sri Lanka. Specially this research is based on some of the literarical facts from “Eda Hela Diwa” by Robert Knox, “Devi Dutu Sri Lankawa” by John David, “Journey of Spilbergen”, “Lori ge Gasert”, “Persiwel Dutu Sri Lankawa”, “Sinhala Samaja Sanvidhanaya” by Ralf Peres and some archaeological facts from Pilikuththuwa Rajamaha Viharaya, National museum Colombo and Dalada Maligawa museum in Kandy and some selected resource persons’ ideas which have closer attention with ancient transport culture in Sri Lanka. When analyzing all these facts, a large number of important incidents that are related to palanquin transport in ancient Sri Lankan kingdoms and up country area were discovered. In addition it was revealed that there was a unique traditional sub culture which was related to palanquin transportation in Kandyan kingdom. Furthermore it was perceived that there were some different types of palanquins mentioned in history books and folktales. Palanquins were a status symbol, and also the specific type of palanquin was a sign of people’s wealth and social standard in ancient Sri Lanka. Depending on the owner’s status, people used different names, materials and decorating methods for palanquins and they also added some new items and developed the palanquins time to time . When analyzing all these facts the it was evident that traveling on palanquins acts an important role in ancient transport system in Sri Lanka. So the research will make people, aware of this heritage value and it gives a huge image to the world about the unique traditional transportation in Kandy kingdom.

**Key Words:** *Palanquins, Kandy kingdom, Symbol of Social Status, Ancient Transport system in Sri Lanka, Traditional Folktales*

---

<sup>1</sup> MPhil Candidate - University of Sri Jayawardhanapura.

hasithayasarathna7@gmail.com



## **Images of road culture in paintings - Ethos of socio cultural space in colonial Calcutta**

Bratati Dey<sup>1</sup>

### **Abstract**

In the global context space, there is an abundant and increasing fascination for the painting as a tool for historical evidence of society. Presently metropolitan city of Kolkata in India has historical as well as colonial legacy. British East India Company had started their trade network from Calcutta (formerly named). Calcutta is a visual object which was constantly constructed and shaped by multiple and varied discourses and practices. The series of paintings in the early colonial time has been presented in this paper to capture the colonial politics of representations of road culture as well as urban society of Calcutta. This paper focused on the old road connection that was represented in paintings. Chitpur Road, esplanade road, circular road was Kolkata's oldest road. In early paintings these are represented in different manner. Chitpur road has existed for at least 400 years. It was known as Pilgrim Road and started from the North-end of the city stretched up to Kalighat Temple on Adi Ganga. Apart from the aristocracy, there have been common folks engaged in various trades. The distinctive Bengali panjika almanac and Battala books were brought out from this place. So many things on Chitpore Road have been an integral part of Bengal's life and culture being the centre of supplies for jatra, magic shows and musical instruments, including English brass bands. The Street exhibits a bewildering mix of Indian and decaying Palladian architecture, however it is obviously a bazaar. This paper tries to cortically analyse the visual representation of western eyes in the space of east.

**Key Words:** *Colonial eye, Critical theory, Space, Representation, Road culture*

---

<sup>1</sup> Assistant Professor, Department of Geography, D.C.H College, West Bengal, India.

bratati.dey@gmail.com

**Travel routes in the interior of the Island: based on Davy's An account of the Interior of Ceylon and of its Inhabitants with Travels in that Land (1821)**

R.M Nadeeka Rathnabahu<sup>1</sup>

**Abstract**

John Davy born on 24 May 1790 in Penzance, United Kingdom was not only a Physician of the armed forces of the British Ceylon during the 19<sup>th</sup> century but also an excellent scholar and traveler at the time. His excursions in the interior of Ceylon are well elaborated and interesting to read. It provides a vivid description related to the socio-cultural history as well as exclusive landscapes in the Island. Based on Davy's "An account of the Interior of Ceylon and of its Inhabitants with Travels in that Land (1821)", present study will trace the transportation modes at the time as well as create a cartographic image with GIS 102 software to indicate the travel routes in the interior of the Island at the respective time.

**Key Words:** *British Ceylon, John Davy, Travel, Socio-cultural history*

---

<sup>1</sup> Senior Assistant Librarian, Postgraduate Institute of Archaeology, University of Kelaniya, Sri Lanka.  
rathnabahu@kln.ac.lk

## **A study on the Sri Lankan locomotive history revealed from "Yakada Yaka"**

D.A.G. Ariyasinghe<sup>1</sup>

### **Abstract**

In 1864, rail was introduced to Sri Lanka by the British administration as a mode of transportation to distribute coffee from the hill country to the colonial capital, Colombo. Later, even when the tea plantation transcended the coffee plantation, railways were much needed to transport labour, machinery, food to Kandyan highlands. Moreover, even as a support for the development of the coconut and rubber, railways were expanded. Later, railways became an affordable mode of transportation for the general public to travel across the country. Back then during the British rule, Sri Lanka Railways today was known to be the "Ceylon Government Railway (CGR)". The higher officials were indeed Englishmen whereas the drivers were mainly the Burghers. However, Tamil, Malay and Sinhalese minorities were involved in the railway service as well. In this study, the fictional works of "*Yakada Yaka*": *The continuing Saga of Sonnaboy Von Bloss and the Burgher railwaymen* written by Carl Muller will be analyzed based on the historical and the chronological information the book presents. This information will be cross-checked alongside the secondary sources on locomotive and railway history to ensure the reliability of the study. As for the findings from the fiction, the railway engines that ran to distant destinations have had the names of English governors. i.e. Sir Andrew Mackenzie race upcountry. (Muller, 1994) In addition, the locomotive engines had been numbered according to the arrangement of wheels under the locomotive and tender. Apart from these facts, the lifestyle of Burgher railway men, their habits, problems they faced during work, court cases regarding the railways which are vividly portrayed in the book will be analyzed in this study.

**Key Words:** *Ceylon Government Railway, Locomotive History, Burgher railway men, British Period*

---

<sup>1</sup> Department of English Language Teaching, University of Kelaniya.  
dinaliariyasinghe@gmail.com

## **Laws, regulations and customs related to land transportation in Sri Lanka**

K.A Sithara Randilini<sup>1</sup>

### **Abstract**

The paper based on Land Transportation, Locomotive Heritage and Road Culture would be mainly focused on Railways, Tramway as well as vehicles during the last century of Sri Lanka. The legislative enactments of Ceylon indicate lots of paths in Land Transportation. When we are focusing on Railways the Governor used to appoint a person who should take care of duties and responsibilities pertaining to Railways monitoring. Hence, during the paper, the duties of this appointed officer, passenger duties and responsibilities, fare charges, the Government's role in this as well as penalty and Carrying Goods and parcels. Under Tramways, the promoters, from time to time for the purpose of making, forming, laying down, maintain and renewing, any tramway duly proclaimed and in part or parts thereof respectively, may open or break up a road, subject to lots of legislations. Tramways were used in a huge scale and it has a vast period of time in Sri Lankan Transportation history. The legal legislations pertaining to Tramways were also indicated in the early historical records. During the abstract, these scenarios would be evidently portrayed. The legislations enactments based on Vehicles have been focused on in this paper as well. Licensing of vehicles, Governor's role in Vehicles legislation, liabilities of owners of vehicles, delivery of Goods, Offences would be some of the key points in the subject of vehicles. Hence, we believe that this focus on Land Transportation would be highly pivotal in order to get a crystal clear idea. Hence, the heritage of Land Transportation is pivotal enough to get an idea about Sri Lankan land transportation techniques and legislations. Cultural perspectives pertaining to Laws, regulations and customs related to land transportation also would be focused during the research of Vehicles, Tramways and Railways.

***Key Words:*** *Transportation, legal legislations, Vehicles, Sri Lanka*

---

<sup>1</sup> Department of Archaeology, University of Kelaniya.

sithararandilini71@gmail.com

## **The Role of the Ox As a Local Mode of Traditional Transport (An Investigation through folksongs)**

A.L.N.P.Perera<sup>1</sup>

### **Abstract**

One of the milestones and landmarks of human evolution is the domestication of animals. The significant feature of this process which began some 1500 years ago was that the ox which was tamed and domesticated has been of much use and utility to man and it has been subjected to respect, honor and grace by him as well. At the beginning, the ox has been used for dairy purposes or for milk, and as the beast of the burden or as a hard working laborer for agricultural activities and agrarian purposes. With the beginning of the transport, following the invention of the wheel, the importance, use and the utility of the ox as a closest friend of man increased. Therefore a set of attitudes on the ox was formed in different societies and accordingly the ox enjoyed an important social status in different communities. Accordingly, in the Sri Lankan cultural context too, the ox commanded a social recognition, respect and status. Sinhala literature, folklore and other forms serve as good sources in this respect to understand the close relationship between man and the ox. Although there is evidence to prove that there has been oxen in Sri Lanka since the pre-historic age, scholars point out that the tribal people who lived a semi-shepherd type of life in the Iron or Mesolithic age would have reared the ox for dairy purposes. The ox which was domesticated and came into close contact with man purely for dairy purposes, became an important component for all agrarian purposes with the arrival of Aryans. Since the 4<sup>th</sup> century, there has been historical evidence to prove that animal husbandry was in existence in Sri Lanka. By the 16<sup>th</sup> century, although the ox has been a close friend of man and reared for dairy products, but after the 16<sup>th</sup> century with the arrival of the Europeans, the connection and relationship between man and the ox was lost due to the habit of flesh-eating and setting up of abattoirs and the place which the ox had as a mode of transport was also lost with the advent of new machinery. Folksongs which help to understand and identify cultural traits and heritage and to experience the depth of humanity are a carrier of the traditional and conventional wisdom of one generation to another. It is also a reflection of the social life of a community that belongs to a particular social group. The Sinhala folklore reflects the type of food, clothes, houses traditions, habits, values, beliefs, social norms and mores and other cultural features. The research problem here is the investigation of how in folklore, the ox as a local traditional transport mode is used and appreciated. To achieve this goal, the research methodology used here is the study of written and unwritten or oral folklore and books written on folklore by scholars. According to the investigation, the most popular mode of transport of the Sri Lankan tradesmen in the past was a fleet of carts with bullocks tied to its

---

<sup>1</sup> Department of Sinhala, Buddhist and Pali University of Sri Lanka.

pushpamaliperera@yahoo.com

york. Caravans were mostly and frequently used in the event of difficult journeys on the rough roads. Groups of bullocks were used in caravans. The popular method of carrying luggage was that they were hung on either side of the belts tied round the body of the bullocks and small bells to jingle were also hung round the bullock's neck in order to drive away the beasts and to relieve the bullocks. A cart with a single bullock and a cart with two bullocks as well were used which were named as *bara bagaya* and *bakki* cart (Buggy cart) respectively which became a very popular mode of transport. This research intends to find out and reflects the utility, variety and diversity of the use of the ox.

**Key Words:** *Animal domestication, Sinhala culture, folklore, ox, folksongs, traditional transport mode.*

## **Trans-cultural discourse on colonial transportation viewed through German Travel records on Sri Lanka**

Nirosha Paranavitana<sup>1</sup>

### **Abstract**

The involvement of cultural and political constructions embedded in the travel records has enabled critical awareness of the implication of travel and travel writings in colonial powers structures and it has given a new life for serious object of academic study. The expansion of colonialism fuelled by the improvements seen on transportation, travel writing had become a considerably popular and a successful genre. Increasing popularity and interest in scientific, geographical and anthropological research has also given a weight on travelogues serving as accounts of first-hand individual experience with potential instructions for travellers, administrators, religious expansion and scientific discoveries. As for Sri Lankan colonial heritage, until recent decades, colonial travel writings, especially that of the travel records of the authors of non-colonial powers writing on Sri Lanka had received relatively little or no attention. In post-colonial Germanic Studies, it has long been assumed that little need be said about colonialism and the Enlightenment, as Germany did not have colonies until the late nineteenth century, hence the German Enlightenment and colonialism appears derivative of and peripheral to what counts as the European tradition or any records founded in East-India Companies. This study hence focuses on the travel records of Germans in Dutch Sri Lanka, Herport (1669), von de Behr (1668), Schweitzer (1682), Fryke (1692) Wintergerst (1712) as recorded by R. Raven-Hart as well as the travel record of Wilhelm Geiger (1890) of the colonial Sri Lanka. Initially, until recently the personal records especially on the mobility of Sri Lankan then infrastructure as viewed by Germans is *terra incognita* or an unknown territory of information. This study will seek a new dimension for the heritage studies of Sri Lanka by revealing the transportation and road culture and the intercultural contacts positioning on the implications of the act of travel of an individual, national and spatial concept of identity prevailed along the crossroads and rivers throughout Sri Lanka revealing the stereotypes and the essence of an informative transcultural discourse written from the perspective of self-awareness and critique of the German perception of the colonial setup of Sri Lanka.

**Key Words:** *Colonial transportation, German perception, Sri Lanka*

---

<sup>1</sup> Senior Lecturer (German), Department of Languages, Sabaragamuwa University of Sri Lanka  
aayubowan@gmail.com

## **Restoring the Asian Silk Route: Its Transportation and Importance**

V. Varija<sup>1</sup>, V. Ramabrahmam

### **Abstract**

The Silk Roads were an interconnected web of routes linking the ancient societies of East, South, Central, and Western Asia, and the Mediterranean. It contributed to the development of many of the world's great civilizations and enabled the exchange of technologies and ideas that reshaped the known world. This combination of routes represents one of the world's preeminent long-distance communication networks. There were a number of major impacts from this extensive network of interactions:

1. The development of cities along these routes, which gained power and wealth from the trade, providing the infrastructure of production and redistribution, and policing its routes. Many became major cultural and artistic centers, where peoples of different ethnic and cultural backgrounds intermingled.
2. The development of religious centers, which benefitted from the patronage of political systems and wealthy individuals.
3. The movement of technologies, artistic styles, languages, social practices and religious beliefs, transmitted by people moving along the Silk Roads.

An exception to this is short sea routes, for example between Korea and Japan and mainland China, or across the Caspian Sea between Turkmenistan and Azerbaijan. These were not about linking into the long seaborne journeys of the 'Spice routes' that were to be so important in the later periods, but rather about short sea crossings that enabled these areas to connect to the main land-based networks of the Silk Roads. In addition, the exploitation of water-borne transport in places was inter-linked with the 'land routes', as in the movement of people and goods along the Syr Darya in Central Asia. "Sri Lanka too played an active role in the ancient Silk route of the ocean. Situated strategically in the middle of the ancient Silk route of the ocean between East and West, Sri Lanka functioned as an entrepôt port of trade for exchanging commodities. Archaeological excavations in many parts of Sri Lanka have unearthed large hoards of Roman and Chinese coins, which indicate that merchants from West and East met in Sri Lanka and exchanged wares".

**Key Words:** *Restoration-Asia-Silk Road-Transportation-ocean routes*

---

<sup>1</sup> Assistant Professor, Dept. of History & Archaeology, Yogi Vemana University, Kadapa-516003, Andhra Pradesh

varijarao2009@gmail.com



## Transport & the Shaping of Sri Lanka's History

Amal S. Kumarage<sup>1</sup>

### Abstract

History is shaped by diverse factors, among them the access to land, its occupation and use. Sri Lanka's own history underlines the impact that emerging transport technology had on government, settlement and trade. Being an island country, the influences of maritime transport have had the greatest impact spanning several centuries. Thus, the Chinese, the Indians, the Malays and later the Europeans all left their mark on shaping Sri Lanka's economy and culture. Much has been discovered on the ports and the maritime economy that made Sri Lanka and its geographical location important to the world over the years. Much less is documented on the land transportation that connected these ports and the capital cities that rose and fell with the different kingdoms and Chola invasions. The nature of the use of waterways and the horse tracks connecting the length and breadth of the land is also yet to be fully understood. The development of internal transport technology in ancient Sri Lanka and its global comparison is an area of immense research importance to determine its contribution to the formation of our history. Modern Sri Lanka is also intensely shaped by transport technology. The current economic concentration in the Western Province stems from the strategic use of Colombo as the gateway to Europe and its internal connectivity to a network of over 200 km of inland waterways including canals, lakes and rivers. The spice and coconut industries that supported this export economy continue even to-date as a significant economic contributor. The emergence of Colombo as the modern capital of Sri Lanka was further consolidated with the subsequent hubbing of land transport networks centered on Colombo and the port. The opening of new land to further develop the export economy of value to the Europeans was the primary basis for the development of the railway and subsequently the road transport networks. The attention on accessing the hill country and the neglect of areas of traditional economies such as paddy farming especially in the dry zone meant that transport technology was a key means that led to the shaping of the current economic and social profile within Sri Lanka including the inequities arising from same. The post-independence period in Sri Lanka saw rural road construction as a means of redressing these issues followed up with an extensive bus transport network that in many ways restored the quality of rural living. If indeed such measures contributed towards Sri Lanka not having experienced the global trend of heavy urban migrations in the latter part of the 20<sup>th</sup> century remains unexplored. At the same time, the political focus on rural access was not without negative issues, as both urban transport and inter-regional transport infrastructure stagnated for several decades. It is only in the last two decades that a new highway network is being built. However, if the planning of such a network is adequately visionary to exploit new economic opportunities including the promotion of

---

<sup>1</sup> Senior Professor, Department of Transport & Logistics Management, University of Moratuwa.

amalk@uom.lk

domestic trade is not well understood. The neglect of urban transport technologies including upgrading of rail and bus transport has resulted in the depletion of quality of urban life and economic competitiveness. The recent attention on public transport including the railways and bus transport augurs well for restoring a more sustainable development of transport in Sri Lanka.

***Key Words:*** *Transport, Transport technology, Sustainable development, Sri Lanka*

## **Religion on the Road in Secular India: Production of Liminality, Hostility and Hospitality in Public Places**

James Ponniah<sup>1</sup>

### **Abstract**

Though India is a secular country, Indian secularism, unlike its European version, is neither anti-religion nor religion-neutral. Rather it believes in the equal treatment of all religions and accommodates the religious interests of all faith traditions. While this policy of accommodation produces a public display of religion on the roads and the public places, it transforms the road into a site of contradictory and ambivalent behaviours. On the one hand, the religious festival of Vinayaka Chaturthi which culminates in the procession of Ganesh idols in cars with much decor and the immersion of them in different beaches in Chennai not only facilitates the enactment of Hindu religious matters in public places; such events sponsored by Sangh Parivar outfits also provide new occasions for Hindutva religious identity politics. Pro-Hindu slogans and anti-Muslim propaganda such as ‘Hindus Unite: Boycott the Shops of Terrorist Funders’ written on huge flex boards that adorn the procession cars turn Indian roads into a political arena in which majoritarian political forces mobilise the sentiments of Hindu nationalism through a hate campaign and the strategy of hostility toward the Muslim minority. On the other hand, the religious phenomena of walking pilgrimages that take place in the roads of Chennai turn Chennai roads into site of hospitality. The citizens of Chennai irrespective of religious affiliations provide water, food, butter milk, biscuits etc. to the pilgrims who go on foot to shrines such Vailankannie Church or Melmaruvathur Adi Parashakti temple. On important dates of the pilgrimages such as August 29<sup>th</sup>, the traffic on certain key roads is suspended and the vehicle-routes are diverted to felicitate the walking pilgrimage of hundreds and thousands of devotees. While both the events cited above indicate the state’s policy of religious accommodation, it equally helps to unravel the soft power of religion to turn public places into liminal spaces in which the normal activities of the traffic and other behaviours are suspended in deference to a religious event. The paper argues that production of such liminality on the road can result in the transformation roads into a site of both hostility and hospitality.

***Key Words:*** *Indian Secularism, Religious Processions, Pilgrimages, Hostility and Hospitality*

---

<sup>1</sup> Assistant Professor, Department of Christian Studies, School of Philosophy and Religious Thought, University of Madras, Chepauk, Chennai  
jamesponniah@gmail.com

## **Epic Bridges and Legendary Cities: Theorizing the Production of Public Space in the Peninsular South**

Amitha Santiago<sup>1</sup>

### **Abstract**

The building of cities and the construction of bridges is a response to an ontological challenge. The challenge emerges from Space being the inevitable habitus of the social. This social imperative brings with it the possibility of a radical contemporaneity of existence. This possibility is charged with the political when responded to with the desire for history. The desire for history we find is in fact symptomatic of an ontological anxiety. And thus it is that urban spaces are inscribed with a desire for history. This paper will examine the multiple implications and imperatives this desire enlists through the analysis of urban spaces from the south of the Indian peninsula. The paper employ the spatial text of Mahisuru, the city of Mysore in Karnataka and its birth in the legend of Mahisasura and Chamundeshwari; it shall further analyze the Ramsethu bridge debate brought into the public sphere by Indian right wing Hindus in recent years. These two texts have been produced by processes that are deployed in the production of spaces and debates in the public sphere. The possibility of a radical contemporaneity of existence presents challenges that are articulated in such urban projects as the building of bridges and the production of cities. Through the analysis of these texts the paper attempts to examine the processes by which the social possibility is ambushed through the political. This paper claims that the social potential to perform a radical contemporaneity of existence is diminished by the historical turn. It will demonstrate how such a strategic turn was employed by right wing Hinduism, which sought to create a public debate over the Ramsethu Bridge to be built between India and Sri Lanka. The analysis of these urban/modern projects of building bridges and constructing cities will reveal that the historicization of legends and epics invests in an ethical and political positioning as regards the strategic uses of the dimension of Time.

**Key Words:** *Production of Public Spaces, Radical Contemporaneity of Existence, Mahisura Legend, Ramsethu Debate, South Indian Peninsula*

---

<sup>1</sup> Bishop Cotton Women's Christian College, Bangalore.

amithasantiago@gmail.com

## **Transportation of Elephants & Tuskers**

Samadhi Nawodya Peiris<sup>1</sup>

### **Abstract**

Elephant is the largest creature living on the land of the planet earth. There is a very long history when considering the relationship between elephant and human being. This study is based on the methods used in transporting elephants from the past to present. There are three main methods as by ships, by foot, and by trucks. Since the time of Anuradhapura kingdom to the British era, elephants were transported to foreign countries by ships for selling purposes and as well as presents for the royals. However, since transporting elephants by ships is not applicable with regard to the transportation on land, this research paper is mainly focused on transporting elephants by foot and by trucks. Primary and secondary sources studying methods have been used as the study methods in preparing this research paper.

**Key Words:** *Elephants, Transportation, Tuskers*

---

<sup>1</sup> samadhiwap@gmail.com

## **The Road to Kandy: A bibliographical and historical study of Colonial and Post-Colonial accounts**

Kanchana Dehigama<sup>1</sup>

### **Abstract**

A considerable body of literature highlights that the survival of Kandyan Kingdom from western invasion was mainly caused by geographical barriers and ancient travel rules and procedures practiced. Thus, the construction of road to Kandy under the supervision of Dawson and Skinner established British administration in Kandyan provinces. The road to Kandy is known as the “Great Road” not only because the of route is taken by the higher officials of Kandyan court and embassies of different countries to reach the Kandyan kingdom but also it marked a milestone of British Occupation in Sri Lanka. Historical literature suggested that changes brought into effect the construction of Kandy road in to the lives of Kandyans in particular and Sri Lankans in general, stretched from social, political and economic liberty to facilitating communication through fast trade and passenger transportation while transportation facilities were at minimal stage. On the contrary, it is argued that building a new road to Kandy under the concept of D’oyley and policy of Barnes had interrupted the traditional life style of Kandyans. Nearly after two centuries of opening of the road to Kandy, building of a new expressway to Kandy is at its crossroads. One may argue that the construction of a new expressway will fade away the significance of the existing Kandy-Colombo highway. However, due to social, political economical as well as historical linkages associated with Kandy road with Sri Lankan way of life, significance of Kandy road is heightened continuously. Gradually the same route was popularly known as Colombo-Kandy highway with the increasing development of Colombo as a commercial and administrative capital and its significance is even so emphasized by designating it Sri Lanka’s A-1 motorway. Notwithstanding the significance of the Kandy road, exploring into literature reveals that there is no effort has been taken to record the history of Kandy road in a descriptive manner. Except for few brief attempts made by handful of authors, rest of the accounts on constructions of the road to Kandy is intermingled in the administrative reports, travel accounts and, personal diaries etc. Hence, this study attempts to contribute to historiography of road building in Sri Lanka by putting all aspects of construction of Kandy road together.

**Key Words:** *Road Culture, Kandy Road, British Administration, Kandy*

---

<sup>1</sup> Senior Assistant Librarian, University of Peradeniya.

kanchanad@pdn.ac.lk

## Relic Shrines Pilgrimage

Abhijeet Kumar<sup>1</sup>

### Abstract

In the South Asian world, the first and second centuries CE gives a new dimension to Buddhism and its pilgrimage with the rise of Buddha image in human form. Whether the image originated in Mathura school of Art or Gandhara school of Art had been a long time question for scholars. This paper does not dwell into the origination of Buddha image but inspite it offers some light on Gandharan regional sites, and relic shrines pilgrimage and routes. Chinese pilgrims' accounts this region mostly confined to Peshawar basin, but due to its unified artistic and stupa tradition which had an extent to South-Afghanistan, as well as on the east of it due to Graeco Roman influences on art, Kashmir is also taken in examples. Buddhist art, culture and traditions flourished in Gandhara which was an ancient region between north-western Pakistan and eastern Afghanistan. The spread of Semi-Mahayanic tradition and monastic art from India via Gandhara to Central Asia and China played a vital role in the propagation of Buddhism as a world religion. Rise of Buddhism is evident in the period of the 1st century CE to 4th century CE during the rule of Kusana Empire. A distinctive feature of this period was the sustained patronage of Buddhist monasteries, art and architecture. Buddhist chronicles give an idea of pilgrimage sites which venerated body relics of Buddha which later were enshrined in the stupa. It comprises several narrative strands that relate the life story of the Buddha and the manner in which Buddhist teachings and institutions were established on the Gandharan periphery in ancient times. The focus of this work traces the relics associated with the historical Buddha. This paper traces the art and religiosity of relic shrines via Buddhist and cultural context in selecting some specimens of the 4th century BCE until 5th Century CE. Thus the paper will address some broader parameters in the history of Gandharan pilgrimage and move to a focus on Gandharan sculptures and Indo-Greek antiquities, coins that have been subject to concerted collecting efforts in the nineteenth and early twentieth century.

**Key Words:** *Buddhism, Gandhara, Pilgrimage route, Relic shrines, Buddha, Bodhisattva, Art*

---

<sup>1</sup> Independent Researcher, India  
rx.food@gmail.com

## **Vintage cars a luxury in British Raj: a case study of different museum and private collections**

Azfar Ahmad<sup>1</sup>, Abhijeet Kumar

### **Abstract**

Transport is a part of our day to day lives, and in seeing cars, everyone feels a connection and pride in owning it. In India the first car ran on roads in 1897. Prior to independence in the 1940s India had no automobile industry to speak of. Cars were brought into the country in a knocked down condition from England. They were reassembled to serve the minuscule market provided by the British ruling class and some Indian elites. The presence of such vehicles led to the birth of an indigenous spare parts industry mostly concentrated in the south of the country. Road Transport in India grew rapidly after 1947 owing to rapid growth in urbanization and per capita income and to the vehicle production moving there. Museums and Private collections in India have different hues and designs of yesteryears car from British Raj period. 'Vintage cars' are the cars according to National Green Tribunal, any car manufactured between 1920 and 1939 is known as vintage car and those between 1940 and 1979 as classic cars. Collectors in India have pre- and post-world war cars, which were manufactured before and after World War 2. These collections mostly hail from "Rajasthan, Gujarat, and Madhya Pradesh. These were prosperous towns and many Zamindars and rich merchants owned such beautiful pieces. There are so many stories linked to these cars that are why people come to the museum. They can love art and yet not be able to relate personally, to a statue or a painting, but they can easily relate to their family car and the adventures you have had in it. They are part of the heritage of India, and should be displayed and learnt about. This paper is based on the case study of the luxury of cars used by rich people and local rajas, banyas during British Raj.

**Key Words:** *Vintage cars, Raja, Zamindar, Museum, Art, Collection, Wheels*

---

<sup>1</sup> Director, Heritage Associates, F-37,4<sup>th</sup> Floor, Shaheen Bagh, Okhla, New Delhi-25.

azfargroup@gmail.com

Independent Researcher, India.

rx.food@gmail.com



## **A content audit of Transport related government websites in Sri Lanka**

A.P.U. De Silva<sup>1</sup>

### **Abstract**

Today there is a new trend to develop websites for government institutes to distribute information to the general public. Besides, the concept of e-government and e-governance have become popular at present. But many cases, the websites have a lot of weaknesses. The aim of the content audit is to perform a qualitative analysis of the content of a website and to find out its relative strengths and weakness. The main objective of the study was to find out whether the government websites provide historical information to the public throughout their websites. On the other hand, weaknesses of the website were identified. In this study, both qualitative and quantitative methodologies were applied. Mainly this is a survey research. By using desk research and website evaluation tools, primary data were collected. WAVE, Google Page Speed and Hubspot Marketing Grader used as evaluation tools for the study. There are 72 ministries under Sri Lankan government and four transport related ministries were used for evaluation. After analyzing the data and evaluating websites, it was realized that most of the transport related government websites have given less priority to publish historical information regarding those institutes. As well as there is a high demand for online services on government websites. But a very few government websites provided online services for the users. Evaluation tools are given low marks for sampled websites. In order to overcome this situation, some major moves are suggested to upgrade the rank of government websites which are, introducing a basic format for a website, following WCAG and proprietary accessibility guidelines, establishing formal web accessibility laws and guidelines, upgrading online services, recruiting a centralized post called web manager for all government institutes.

**Key Words:** *Government Websites, Sri Lanka; Transport Related Government Websites; Websites Evaluation; Transport History; Sri Lanka*

---

<sup>1</sup> Senior Assistant Librarian, University of Kelaniya, Sri Lanka.

udayangani@kln.ac.lk

## **Railway to the Sacred City and Pilgrims from the South: This presentation envisages the connection between building railways and pilgrimage to Anuradhapura**

Asoka de Zoysa<sup>1</sup>

### **Abstract**

From a larger research on the “Rediscovery of Anuradhapura” by the British Orientalists and its elevation from a “Buried City” to a “Holy City”, I wish to present how modern transport enhanced pilgrims to visit Anuradhapura which triggered off events that finally led to the Anuradhapura Riots in 1903. I also argued in this study, that maybe the most affluent “new Buddhists” from the maritime mercantile sector of the coastal region from Chilaw to Colombo, supported this venture and not the Buddhists of the Upcountry Kandyan or Sabaragamuwa Region. During the times of the last Kandyan Kings only a few sites such as the *Sri Maha Bodhi* and *Ruvanveliseya* were visited by pilgrims. As there were no excavations of Anuradhapura prior to the British occupation of Ceylon, the city remains as recorded in the writings of colonial administrators as a “buried city” that had to be excavated? In 1890 the Archaeological Survey of Ceylon undertakes the clearing of the sites and in 1894 four years later, publishes its first to seventh progress reports with actual drawings of embellishments on pillars and ground plans of stupas by Hocart. This marks the earliest endeavors to re-discover Anuradhapura from a “Buried City” of the mid eighteenth century to a “Ruined City”. Walisinha Harischandra’s (1876-1913) advent to the Buddhist Nationalist Movement seems to mark lobbying for the liberation of Anuradhapura to reclaim the city for the Buddhists and rebuild it for the pilgrims in its past glory, challenging the British who wished to preserve it as an archeological park of ruins. In 1894 Anagarika Dharmapala proposes Harischandra to take the position of secretary of the Mahabodhi Society branch in Anuradhapura. Harischandra seems to be following the trials of the colonial administration using Western knowledge, not the vernacular handed down by the pilgrims to Anuradhapura, in his initial quest to discover the city unknown to the western educated Sinhalese of the coastal region. Harischandra visits Anuradhapura for the first time as late as in 1899. He, like all other westernized Buddhists living on the coastal belt, does not seem to have acknowledged the value of the first capital till then. Just as Dharmapala wished to institute a “Holy City” in Bodhgaya, Harischandra was to make Anuradhapura the “Holy City” in the island. In 1902 the ‘*Ruvanväliseya veli chaitya Samvardhana Samithiya*’ was inaugurated as the focal point for more organized activism independent from British intervention. The next year of the performance of ‘*Sirisanga Bō Charitaya*’ (1903) by John de Silva in Colombo gives the “Emotional fundament” for English speaking Buddhists in the quest of a National History of the Sinhalese. The Anuradhapura riots

---

<sup>1</sup> Director Samkathana Research Centre and Archive at the Faculty of Humanities, University of Kelaniya

asoka\_de\_zoysa@hotmail.com

irrupt the same year. In 1904 there seems to a train service to Anuradhapura - one in the morning from Colombo and the return in the evening. Accommodation for the pilgrims seem to have been built by Mrs. S. S Fernando of Colombo and Mr. Simon de Silva of Negambo by already in 1897. The train service transports supporters from Colombo to Anuradhapura. I have also pointed in my research of an emergence of nostalgia of the glorious past was supported by other historical plays at the Tower Hall by John de Silva and Charles Dias. One may add the fact that by 1909 the *Lankālōka* press was publishing ‘*Anuradhapura Puvat*’ informing the Buddhists of the latest activities of the liberation of the city – using the print media in Sinhala to mobilize Buddhists. Momentum seems to gather in the turn of the century when trains transport printed newspapers and pamphlets from Maradana. Harischandra makes use of archaeological evidences and translations of inscriptions to substantiate the claim for the “Sacred City of Anuradhapura”. Harischanda in his ‘*The Sacred City of Anuradhapura*’ (1908) gives instructions to pilgrims to proceed from one place of interest to another. Into this proposed itinerary he weaves in the history of the city as narrated in the *Mahāvamsā* and photographs from the Skeen Collection. This presentation will trace the “Round Pilgrimage” (*Vata Vandanava*) suggested by Harischandra comparing it with the itinerary suggested in unpublished *Vandanakavi* from the archives of the Library of the National Museum.

**Key Words:** *Anuradhapura, Pilgrims, Transport*

## **Transition of modes of transportation from pre-modern to modernized Ceylon; Representations in Murals of the Buddhist Image Houses of the Upcountry Kandyan and Low Country Maritime Regions**

Asoka de Zoysa<sup>1</sup>, Ganga Rajinee Dissanayake

### **Abstract**

Modernized Ceylon under Dutch and British occupation marks paradigm shifts of transportation in three phases: Elephant-Horse-Palanquin- Sailing Ships through Bullock Cart-Horse Drawn Carriage to Train-Automobile -Steam Ship revolutionizing communication and transport systems locally and internationally. This presentation will sketch the methodology to gather information from main scenes of Buddhist narratives: The speedy delivery of the new born Prince Sidhartha Gutama from Lumbini to Kapilavastu, the journey out of the palace to view the “Four precursors to Renunciation of Worldly Pleasures” (Satara Peta Nimithi) and King Vessanantara’s Departure to Vangagiriya. These three scenes will be compared in the Upcountry and Low Country traditions. With the help of photographs of the mid 19<sup>th</sup> century, we shall identify some of these modes of transport, which are also on display at the Martin Wickramasighe Museum in Koggala. The next section of the presentation will view development of Scenes from Srilankan History as seen in the paintings of Solias Mendis in the Kelaniya Rajamahaviharaya and the lithographs of the Buddha Caritaya by M. Sarlis and his school of painters demonstrating the historicizing modes of transport, questioning why the automobile did not enter to the repertoire of modes of transport in the temple murals.

**Key Words:** *Buddhist narratives, Modes of transport, Temple murals*

---

<sup>1</sup> Samkathana Research Centre and Archive at the Faculty of Humanities, University of Kelaniya.

asoka\_de\_zoysa@hotmail.com

## History of the Uva Railway from Peradeniya to Badulla

### The highest broad gauge line

Indrani Munasinghe<sup>1</sup>

#### Abstract

The scope of this study includes a presentation of the development of the construction of the Uva railway from Peradeniya to Badulla during the period from 1872 to 1924. The construction of the Uva railway of 111 miles took nearly 52 years witnessing the reigns of three British monarchs and the involvement of ten British governors from Sir William Gregory (1872-1877) to Sir William H. Manning (1918-1925). If the Colombo-Kandy railway has had the honour of introducing the first railway line in Sri Lanka, it was the Uva line which has the honour of registering the broad gauge line 5'6" to ever reach the altitude of 6226 feet at the summit of Pattipola. The railway line from Colombo to Badulla is about 150 miles in length. In terms of engineering marvel and scenery, this line especially the Uva railway from Peradeniya via Idalgashinna, Haputale, Diyatalawa, Bandarawela, Demodara and Hali-Ela to Badulla is considered to be one of the finest train journeys in the world. In England, during the 19th century, railway lines were constructed and operated by private enterprise. The complete absence of any state participation in this sphere was not only an indication of the ability and willingness of private capital to engage in economic activities of such magnitude, but was also a reflection of the prevailing economic concept of *laissez-faire*. In contrast, the role of the colonial governments in countries was different, in that railways fell within the category of public works and hence constituted a legitimate sphere of government activity. In actual fact, there was no deliberation on this point. It was always assumed that the state should be the main vehicle in colonies of railway expansion or take a large part in the decision for railway construction. To the colonial government in Sri Lanka, the construction of railways in the colony was a necessary requisite for the advancement of production, trade and commerce of the island. Any discussion of policy should therefore be based on analysing the degree of government support given to any particular line. Regarding the Uva railway, it is evident that the profitability of it was the main factor in determining its construction. The extensive surveys and the estimates carried out suggest that the colonial government as cautious in undertaking this railway line especially up to Haputale. There is no doubt whatsoever that the railways were initiated and rapidly expanded due to the continuous clamour by the planters. The policy of the Governor Arthur Havelock (1890-1896) regarding the rail extension to Nanu-oya and Uva was to give consideration to such railway projects only as can be shown to offer a fair degree of certainty of profit sufficient to cover all the charges incidental to the construction and to undertake such projects in the order of their relative importance in respect of the interest which they will serve. Hence it is clear that at no time the colonial government was willing to promote planting interests only without due regard to the effect on the general economy and revenue of the island. This does not however mean that the planting community were not the main beneficiaries of the Uva Railway. Since it was the planting industry which provided the bulk of the government revenue, it is natural that the railways should be stated to serve the planting regions. What is contested here is the thesis that the colonial government championed the planting interests with no regard to consequences on the traditional sectors of the economy.

**Key Words:** *Badulla, Highest broad gauge line, Peradeniya, Railway*

---

<sup>1</sup> Emeritus Professor of History, University of Colombo

## **Road network in Jaffna peninsula During the early 20<sup>th</sup> century**

Priya Vettivelautham<sup>1</sup>

### **Abstract**

Reaching to a place or migrating to place to place is very common feature in the human life. The passage for human needs had caused gradually to find the route system in the past. The culture and civilizations were developed and they had been brought from one place to another because of the well-organized route systems in both the sea and the land. The kings and merchants who emerged through the ages had used the well-designed main roads for their political and commercial activities. The Europeans in the first and the Asians in the next were discovered the sea routes to expand their colonial activities and naval power. The international silk route was the land route through which Europe and Asians countries were connected during the medieval period. Sri Lanka also had experienced for these activities in the past. European colonial activities over Sri Lanka were ultimately caused for the modern route network by which upcountry and the low lands were connected and the Jaffna peninsula also was brought under these route network systems during the colonial period. In this research an attempt has been made to expose the salient features of the route network in the Jaffna peninsula during the early 19<sup>th</sup> Century A.D.

***Key Words:*** Road Network, Jaffna Peninsula

---

<sup>1</sup> Jaffna project, Central Cultural Fund, Sri Lanka  
pvettivelautham@gmail.com

## Conservation and preservation of locomotive heritage in Sri Lanka

Arundathie Abeysinghe<sup>1</sup>

### Abstract

Travel and tourism is a large income generator in Sri Lanka. As such, train travel plays a significant role in promoting tourism, rendering tourists local and overseas an exceptional travelling experience as well as a multi-faceted cultural exchange. In Sri Lanka the railways network covers the scenic hill country with exceptional views of verdant hills, pristine beaches and secluded countryside. The railway network in Sri Lanka was constructed on the legendary route in the 19th century. The Viceroy Special which is a vintage steam train built to resemble trains of yesteryear is a locomotive heritage rendering travelers a unique experience of train travel, especially the hill country train ride which is considered as one of the best journeys in the world. But there are many challenges facing the conservation and preservation of locomotive heritage. As the constant movement of the railway engines and carriages will wear out original parts and will have to be replaced leading to destruction of valuable historical and technological nature of the locomotives, there should be better solutions to conserve them. Thus, there should be proper pragmatic solutions to conserve such locomotive heritages without altering the ancient outlook of the engines and carriages or else the ancient nature of such locomotives will be destroyed. In this paper, I will be looking at pragmatic solutions to conserve and preserve locomotive heritage in Sri Lanka considered a valuable heritage of the past.

**Key Words:** *Locomotive heritage, Ancient outlook, Conservation and Preservation*

---

<sup>1</sup> SriLankan Airlines

arundathie81@yahoo.com

## Traversing through the 18<sup>th</sup> Century Colombo-Kandy Trail

K. D. Paranavitana<sup>1</sup>

### Abstract

Colombo was linked with Kandy by a land route in the 18<sup>th</sup> century as the Kandyan and the Dutch authorities needed each other for mutual existence. The entire Colombo-Kandy route can be divided into two main sectors, firstly from Colombo to Sitavaka and secondly from Sitavaka to Kandy. The first sector ran through the Kelany Valley. Depending on the type of journey, the resting place was decided either at Hanwella or at Sitavaka. If the Governor leaves on an inspection tour, it was Hanwella and for an embassy with its retinue leaving for Kandy it was Sitavaka. The objective of the present paper is to examine this route through archival sources.

**Key Word:** *Archival sources, Colombo, Kandy, Route*

---

<sup>1</sup> Professor of Humanities at Rajarata University,

Consultant, National Archives of Sri Lanka and J. R. Jayewardene Centre in Colombo

kdparana@gmail.com



## **A glance at roadscape of principal roads from Colombo to provincial towns in the mid nineteenth century Sri Lanka**

Anura Manatunga<sup>1</sup>

### **Abstract**

The present study is a cursory survey on the roadscape of principal roads which have linked Colombo with provincial towns in the mid nineteenth century. There were seven principal roads from Colombo, the Capital City of Sri Lanka to provincial towns in and around the island. Some of these roads were passable by wheeled vehicles, but some of them were bridle paths which were used by horse riders and packed bull transporters. All these roads were leveled and remained as graveled roads and most of them developed as metaled roads used by mortar vehicles, at least partially, by the end of the century. Bridges were very rare over rivers and streams in these roads; hence, fords and ferries were used to cross water courses during this period. Toll stations were found usually in some of these places. Rest houses, postal stations, forts and garrisons were found in some places. Some roadside villages were transformed as bazars and townships and some places were newly developed as urban centers. Among these principal roads, the road which was known as ‘Round the island road’ linked all coastal towns with Colombo and were used by Portuguese and the Dutch who occupied the maritime provinces, prior to British. Starting from Colombo towards north, it goes to Jaffna in the North, Trincomalee and Baticaloa in the East and Hambantota, Matara and Galle in the South reaching Colombo, passing altogether 770 miles. Abandoning the traditional road from Colombo to Kandy via Hanwella and Attapitiya, a new road was constructed by British in 1821, via Mahara and Ambepussa to Kandy. This 72 miles road was the first road constructed in Sri Lanka during the British period and the present Colombo-Kandy road is a development of this road, with a few minor deviations. Apart from this road, three more roads were considered as alternative principal roads to Kandy from Colombo. One of them was the road, 84 miles via Kurunegala. Another road was 94 miles via Yatiyantota, Ginigathhena and Gampola to Kandy. The road which meets the main Kandy road at 45<sup>th</sup> mile stone, coming via Ruvanwella and Ballapana from Colombo which is 82 miles long was the third alternative road. Road to Badulla via Rathnapura and Balangoda which is 135 miles was a principal road of the mid nineteenth century. The road across the country to Trincomalee via Kurunegala and Dambulla which is 159 miles was considered only second to Colombo–Kandy main road in importance, by British during this period. A search on colonial records, photographs and remaining physical remnants will be the sources of this research which is asking for more advanced research on the subject.

**Key Words:** *Roadscape, Colombo, mid nineteenth century, provincial towns, Sri Lanka*

---

<sup>1</sup> Senior Profressor, Department of Archaeology, University of Kelaniya  
Director, Centre for Heritage Studies, University of Kelaniya  
am@kln.ac.lk

දහනවවන ශතවර්ෂයේ මධ්‍ය කාල වනවිට ශ්‍රී ලංකාවේ මධ්‍ය කඳුකරය ආශ්‍රිතව මාර්ග පද්ධතිය පිළිබඳ විමසුමක්

අනුර මනතුංග<sup>1</sup>

සංක්ෂේපය

ශ්‍රී ලංකාවේ නූතන මහාමාර්ග නිර්මාණය වීමේ ආරම්භය ලෙස 1821 කොළඹ-නුවර මාර්ගය ඉදිකිරීම සැලකිය හැකි ය. පහතරට ප්‍රදේශවල කරත්ත පාරවල් කීපයක් ඊට පෙර සිටම පැවතිය ද රෝද සහිත වාහනයකින් මධ්‍යම කඳුකරයට ප්‍රවිෂ්ට වීමට හැකි වූයේ ඉන් පසුව ය. ඉදිරි දශක කිහිපය තුළ මධ්‍යම කඳුකරයේ විවිධ ප්‍රදේශවලට ප්‍රවිෂ්ට වීමට හැකි මාර්ග පද්ධතියක් ඉංග්‍රීසින් විසින් නිර්මාණය කරනු ලැබීය. පුරාණ සිංහල ගම්මානවලට වඩා කෝපි සහ පසුව තේ වගා කරනු ලැබූ ප්‍රදේශ හරහා මෙම නූතන මාර්ග පද්ධතිය වැටී තිබුණේය. කොළඹ නගරයේ සිට මධ්‍යම කඳුකරයේ විවිධ ප්‍රදේශවලට ප්‍රවිෂ්ට වීමට තිබූ මාර්ග පද්ධතිය මෙහි දී සලකා බලනු ඇත. ඒ හැරුණු විට මහනුවර, මාතලේ, නුවරඑළිය සහ බදුල්ල යන නගර ඒ ආශ්‍රිත වතුකරයට සම්බන්ධ කරමින් නිර්මාණය කර තිබූ මාර්ග පද්ධතිය පිළිබඳව මෙහි දී අවධානය යොමු කරනු ඇත. මෙකී මාර්ග පද්ධතියට පරිබාහිරව උඩරට ගම්මාන අතර පැවති අඩිපාරවල් සහ තවලම් මාර්ග පිළිබඳව ද, එම මාර්ග රටාව නූතන මාර්ග නිසා වෙනස් වූ ආකාරය ද මේ අධ්‍යයනයට විෂය වී ඇත. මාර්ග ආශ්‍රිතව තිබුණු පාලම්, තොටුපළවල්, රේන්දපොළවල්, කඩමණ්ඩි, තානායම් ආදිය පිළිබඳ මෙම අධ්‍යයනය මගින් විශේෂ අවධානය යොමුකරනු ඇත.

**මුඛ්‍ය පද:** උඩරට, මහාමාර්ග, තවලම් මාර්ග, දහනවවන ශතවර්ෂයේ මධ්‍යභාගය, කොළඹ-මහනුවර

<sup>1</sup> ජ්‍යෙෂ්ඨ මහාචාර්ය, පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය.,

අධ්‍යක්ෂ/උරුම අධ්‍යයන කේන්ද්‍රය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය.

am@kln.ac.lk

## පැරණි කරත්ත සංස්කෘතිය හා බැඳි ජන කවි

ඉන්දු රාමනායක<sup>1</sup>

### සංක්ෂේපය

මානව පරිණාමයත් සමඟ මිනිසා තම කාර්යයන් පහසු කර ගැනීම සඳහා විවිධ ක්‍රමෝපායන් භාවිත කර ඇත. එහිදී පැරණි ජනයා සිය භාණ්ඩ ප්‍රවාහන හා ගමනාගමන කටයුතු සඳහා කරත්ත උපයෝගී කර ගැනීම පිළිබඳව තොරතුරු හඳුනාගත හැකි ය. ඒ බැව් සාහිත්‍ය මූලාශ්‍රය තුළින් පැහැදිලි වේ. ප්‍රවාහන සංස්කෘතිය යනු වර්තමානයේ පුළුල් ව විහිදී පවතින දියුණු සේවාවකි. විදේශ බලපෑමත් සමඟ දියුණු වූ ප්‍රවාහන ක්‍රමයට පෙර පැවති ප්‍රවාහන ක්‍රම හා බැඳි පවතින එක් අංගයක් ලෙස ජන කවි සම්ප්‍රදාය හඳුන්වා දිය හැකිය. ජන කවි මුඛ්‍ය පරම්පරානුගතව ඉදිරියට පැවතෙන්නකි. මෙම පර්යේෂණ පත්‍රිකාව තුළින් ප්‍රවාහන සංස්කෘතිය හා බැඳි පවතින කරත්ත කවි කෙරෙහි මූලික අවධානය යොමු කරන අතර ගැල් කර්මාන්තයේ ආරම්භය, උපයෝගීතාව, ගමනාගමන මාධ්‍යයක් ලෙස වැදගත් වීම, කරත්තය හා බැඳි ජන ජීවිතය පිළිබඳව ද කරුණු පැහැදිලි කෙරේ. කරත්ත කවි නිර්මාණය වීම හා ඒ ආශ්‍රිත වස්තු විෂය, භාෂා ලක්ෂණ මෙන්ම ආර්ථික හා සමාජීය පසුබිම හඳුනා ගැනීමට ද මිත් හැකි වේ. අතීතයේ වනපොත් කරමින් ඉදිරියට පැමිණි කරත්ත කවි වර්තමානය වනවිට පොතපතට පමණක් සීමා වී ඇත. මෙකී කවි සම්ප්‍රදාය පිළිබඳව වාර්තා කිරීම වැදගත් කරුණකි. සාම්ප්‍රදායික ගැල් කර්මාන්තය හා බැඳි පවතින කරත්ත කවි පිළිබඳ වාර්තාකරණය කාලෝචිත කරුණක් වී ඇති හෙයින් ඒ පිළිබඳව මූලික අවධානය යොමු කරමින් විධිමත් විශ්ලේෂණයක් සිදු කිරීම මෙහි මූලික අරමුණ වේ.

**මුඛ්‍ය පද:** කරත්තය, ජන කවි, ජන ජීවිතය, ප්‍රවාහන, සංස්කෘතිය

---

<sup>1</sup> පුරාවිද්‍යා නිලධාරී, මධ්‍යම සංස්කෘතික අරමුදල, කොළඹ 07.

**‘අම්බලම’ හා බැඳුණු ලාංකේය ජනජීවිතය පිළිබඳ විචාරාත්මක අධ්‍යයනයක්**

පූජ්‍ය. බෝදාගම සුමනපෝති හිමි<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

පුරාණ ලක්දිව සංස්කෘතිය පිළිබඳ විමසීමේ දී එහි එක් අනු සංස්කෘතිකාංගයක් ලෙස අම්බලම් සංස්කෘතිය හඳුනාගත හැකිය. බුදුදහමේ ආභාසය තුළින් ලද උදාර හර පද්ධතියකින් සමලංකෘත ලක්දිව ජනජීවිතය පරාර්ථය විෂයෙහි තත්පර වූවක් විය. එහි ලා එක් නිදසුනකි, අම්බලම. ඒ වනාහි පුරාණ මිනිසා සතු වූ මානව හිතවාදිත්වය පිළිබිඹු කරන කැඩපතකි. අම්බලම් සංස්කෘතිය ගොඩනැගී තිබෙන්නේ සංවරණය සහ ජනජීවිතය සමඟ බද්ධ වෙමිනි. අනුරාධපුර යුගයේ සිට පැවති බවට සාක්ෂ්‍ය ඇති අම්බලම, නුවර යුගය වන විට ඉතාමත් දියුණු ආකාරයෙන් ගොඩනැංවී තිබුණි. එයින් ප්‍රකට වනුයේ අම්බලම් සංස්කෘතිය මගී ජනජීවිතය හා කෙතරම් දුරට සමීප ව පැවතියේ ද යන්න යි. අම්බලම් ඉදි වී තිබෙන්නේ දුර බැහැර රාජකාරී සඳහා හෝ නෑ ගමන්, වන්දනා ගමන් හෝ වෙනත් අවශ්‍යතා මුල්කොට ගෙන ගමන්ගන්නා මගීන්ගේ ප්‍රයෝජනය පිණිස ය. අම්බලම ගමට පිටින් එන්නවුන්ගේ නැවතුම් පොළ ද විය. එනිසා අතීතයේ අම්බලම ජනජීවිතයේ මූලිකාංගයක් වී ඇත. එය මිනිස් ජීවිතයට කෙතරම් සමීප වූවක් දැයි ‘ඉසිඹුහල, මාවත් මඩු, ආගන්තුක ශාලා, අම්බර, මඩම්, අම්බිලි, අම්බෙ, ගිමන්හල, පැන්හල, හේ මැදුර (සේතු මන්දිර), මාවත් මඩු, විසුම්හල්’ යනාදී නම් රාශියක් ව්‍යවහාර වී තිබීමෙන් ප්‍රකට වේ. එසේ ම සන්දේශ සාහිත්‍යය තුළ අම්බලම පිළිබඳ විචිත්‍ර වණිතා රාශියක් හමු වෙයි. ඒ අතුරෙන් ගිරා සන්දේශයේ එන අම්බලමේ සංවාදය වඩාත් ප්‍රකට වූවකි. ගමන් බිමන්හි යෙදෙන මිනිසාගේ සරතැස නිවන ස්ථානයක් පමණක් නො ව රාත්‍රියෙහි නවාතැන්ගත් ආරක්ෂිත ස්ථානය වූයේ ද අම්බලම යි. එසේ ම හෙළ රජසමයේ රාජපුරුෂයන් සිය සන්නිවේදන කටයුතු පවත්වා ගෙන යෑම සඳහා සන්නිවේදන මධ්‍යස්ථානයක් වශයෙන් ද, වෙළඳ ජනයාගේ හා ග්‍රාමීය සමාජ සත්කාරයන්හි කේන්ද්‍රස්ථානයක් වශයෙන් ද අම්බලම භාවිත කොට ඇත. එනිසා ම මගී ජනයාට වඩාත් සුවපහසුව ගෙනෙන අයුරින් අම්බලම නිර්මාණය වී ඇත. පැන් පොකුණු, පානීය හා පරිභෝජනීය ළිං ඉදිකිරීම, පලතුරු ගස් ඇතුළු සෙවන දෙන වන රෝපණය ආදිය ද මේ හා සම්බන්ධ ව සිදු වූවකි. එනිසා පුරාණයේ පටන් මෑත යුගය දක්වා මගී ජනයාගේ සුවපහසුව අරමුණු කොටගෙන අම්බලම් ඉදි වී ඇති බවත්, එය විවිධාකාරයෙන් ජනජීවිතය හා බද්ධ වූවක් බවත් හඳුනාගත හැකිය. ඒ පිළිබඳ විචාරාත්මක අධ්‍යයනයක් සිදු කිරීම මෙම පර්යේෂණ පත්‍රිකාවේ අරමුණ යි.

*මුඛ්‍ය පද: අම්බලම, ජනජීවිතය, සංවරණය, සංස්කෘතිය*

<sup>1</sup> රාජකීය පණ්ඩිත, ගෞරව ශාස්ත්‍රවේදී (පාලි)  
ven.sumanajothi@gmail.com

### පුරාණ මහනුවර මාර්ගය දේශපාලන ගතිකතා ඔස්සේ නව සංස්කෘතියක ගමන්ගත

ගංගා දිසානායක

#### සංක්ෂේපය

වර්ෂ 1592දී පළමුවන විමලධර්මසූරිය රජු (ක්‍රි.ව 1591 -1604) බලය පිලිබඳ සිය අධිකාරිත්වය සනාථ කිරීමෙන් පසු ස්වාධීන, දේශපාලන ඒකකයක් ලෙස ශක්තිමත්ව උඩරට රාජධානිය බිහිවිය. ලක්දිව උතුරුමැද පළාතේ දකුණු භාගය හා වයඹ පළාතේ අග්නිදිග භාගයත් නැගෙනහිර පළාතේ ඊට අභ්‍යන්තර පටු තීරයකුත් මධ්‍යම උභව සබරගමු පළාතත් හැර සියල්ල උදෙසා, විදේශකයින් සිය අධිකාරිත්වය තහවුරු නොවිනි. මෙම පර්යේෂණ පත්‍රිකාව මගින් උඩරට හා පහතරටත් ලක්දිව සෙසු ප්‍රදේශත් යා කරවමින් තිබූ මාර්ග අතර පුරාණ මහනුවර මාර්ගය හරහා උඩරට රාජධානියේ දේශපාලනික ආගමික හා සංස්කෘතික හැඩතල ලක්දිව සිටි දෙසට ගලාගිය විදේශීය ආක්‍රමණිකයන් හා සංස්කෘතික ස්වරූපයන්ගේ හමුවීම සිදුවූ ගමන් මාර්ගය ලෙස සාකච්ඡාවට බඳුන් වේ. කැලණි ගඟේ වම් ඉවුර ඔස්සේ තල්දුව හා ඇපලපිටිය හරහා සීතාවක සිට රුවන්වැල්ලට විහිදුණු මෙම මාර්ගය එතැන් සිට අඟුරුවැල්ල මැදින් ඊටිගහ ඔය, කනන්තොට මත්මගොඩ හරහා දෙහිගම්පල් කෝරළයත් බෙලිගල් කෝරළයත්, කඳුවිට පත්තුවත් අතර වර්තමාන රුවන්වැල්ල - අරන්දර මාර්ගය අනුගමනය කර තිබේ. මුල් භාගය කැලණි ගඟ දිගේද ඉන්පසු ගුරුගොඩ ඔයේ වම් ඉවුර දිගේද විහිදී යන මේ මාර්ගයේ ඉදිමල්පාන ආශ්‍රිතව බ්‍රිතාන්‍ය ආරක්ෂිත මුරපොලක් පිහිට වූ අතර ස්වදේශික ගිරිඳුරු හා වන දුර්ග නිසි ලෙස අධ්‍යයනයට අපහසු වූ ඔවුහු එය පසු කලෙක අරන්දර දෙරළු නසබට හා සම්බන්ධ කරන ලදී. ගුරුගොඩ ඔයෙන් එතෙර වීමෙන් පසුව මාර්ගය බොහෝ අතු මාර්ග හා විකල්ප සඳහා ඉඩක් ලබාදී තිබුණි. අටුගොඩගින්න හා තලේවල හරහා ඉදිරියට යන මාර්ගය අවසන් වන්නේ කුඩා බලකොටුවකිනි. එයින් පසු මෙම මාර්ගය කැගල්ල - බුලත්කොහුපිටිය මාර්ගය හා එතැනින් වෙනත් විකල්ප මාර්ගයන්ටද ප්‍රධාන යැයි සම්මත මාර්ගයට ද විහිදෙයි. බුලත්කොහුපිටියෙන් අලවතුර - කොටියාකුඹුර - යටපන මාර්ගයේ කොටියාකුඹුරටත් ඉන්පසු ගලිගමුවටත් ලගාවීමට හැකියාව තිබුණි. ගලිගමුව සත් කෝරළයට (වයඹ පළාත) පිවිසීමට අවශ්‍ය මාර්ග කීපයක්ම විවර කරන ලදී. බුලත්කොහුපිටියෙන් පසු උඩරට මාර්ගය ඇටුනුගල්ල, දිවල , අත්තනගොඩ, ගලතර යන ගම්මාන හරහා වහරක්ගොඩට පැමිණිය. වහරක්ගොඩට සුප්‍රසිද්ධ තොටුපලකි. ඔය පෙනෙන ලෙස ඉවුරේ උස් තැනක 1817, 1818 දී පමණ එහි දෙරළු නසබට ඉදිකරන ලදී. මින්පසු මාර්ගය මාලියද්ද, ඒදඹුවාව, ගනේතැන්න, මාකඩවර ගම් පසුකරමින් කඩවත හරහා ගල්බොඩ කෝරළයට බලන කන්දේ පහල පිහිටි යටිනුවර හරහා රාජධානියට පිවිසෙයි. යටිනුවරින් දන්තුවේට පිවිසෙන මාර්ගය කොටස් දෙකකට බෙදෙයි. එක් මාර්ගයක් මුරුතලාව ගන්නොරුව හරහා නුවරටත් අනෙක් මාර්ගය කිරිබත්කුඹුර පේරාදෙණිය හරහා ගන්නොරුවටත් පිවිසුනි. මෙම මාර්ගය කරවනැල්ලෙන් රාජධානිය දෙසට හැරෙද්දී තවත් කොටසක් ඇහැලියගොඩ කුරුවිට හරහා ඇඹිලිපිටියටත් ඉන්පසු මිද්දෙනියටත් පිවිස දකුණ හා යාවුනි. දකුණු පළාත තුළ තිබූ සංස්කෘතික ගති ලක්ෂණ මේ පාර දිගේ ආර්ථික හා දේශපාලනික ස්වරූපයන්ගෙන් උඩරට හා සම්බන්ධ විය. උඩරට රාජධානිය කේන්ද්‍ර කරගනිමින් එය සතර කෝරළය හරහා සත් කෝරළයටත් පුත්තලම, වනාතවිල්ලුව හරහා බටහිර වෙරළ තීරයටත් ආගමන විගමනය විය.

**මුඛ්‍ය පද:** සංස්කෘතික ගතිලක්ෂණ, දේශපාලන ගතිකතා, අධිකාරිත්වය

### නව සංචරණ ආකර්ෂණ අංශයක් වශයෙන් පාපැදි සංචරණයේ වැදගත්කම

ඩබ්.ඩී.ඉෂාරා සදකුමරි<sup>1</sup>

#### සංක්ෂේපය

පාපැදිය ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් ලෙස අතීතයේ සිට ම භාවිත කොට ඇත. පාපැදිය, පැඩලය හා රෝද ආශ්‍රයෙන් ක්‍රියාත්මක වන්නකි. පැපැදි ධාවනය සඳහා මිනිසා යොමුවීමට හේතු වශයෙන් එහි සැහැල්ලු බව, පහසුවෙන් හැසිරවිය හැකිවීම සහ ඉතා ඉක්මණින් ගමනාන්තයට ළඟාවීමේ පහසුව ආදිය දැක්විය හැකි ය. ලංකාවේ ග්‍රාමීය ජනතාව පාපැදිය තම ඒදිනෙදා ගමන් බිමන් යාම සඳහා භාවිත කරති. ඇතැම් උත්සව සඳහා පාපැදි තරඟ දක්නට ඇත. වත්මන වන විට පාපැදි භාවිතය ලංකාවේ සංචාරක ක්ෂේත්‍රයේ නව සංචාරක ක්‍රියාකාරකමක් ලෙස භාවිත කරයි. පාපැදි සංචරණය සඳහා ලොව ප්‍රකට ගමනාන්ත ලෙස නවසීලන්තය, ඕස්ට්‍රේලියාව වැනි යුරෝපා රටවල් ප්‍රචලිත ය. පාපැදි සංචරණය, වෙරළාශ්‍රිත පෙදෙස්වල, කඳුකර පෙදෙස්වල, ලංකාවේ වියළි කලාපයේ පෙදෙස්වල, ග්‍රාමීය පෙදෙස්වල දැකිය හැක. ලංකාවට එය නව සංචාරක ක්‍රියාකාරකමක් වුව ද අද වන විට එය සංචාරකයන් අතර ප්‍රචලිත ක්‍රියාකාරකමක් බවට පත්ව ඇත. ලංකාව තුළ පාපැදි සංචරණය සඳහා විභවතා දක්නට ඇත. ලංකාවේ ගාල්ල, අනුරාධපුරය, නුවරඑළිය වැනි පෙදෙස්වල පාපැදි දින හෝ පැය ගණන් සඳහා තාවකාලික ව කුලියට මිලදී ගැනීමට ඇත. අද වන විට මෙම ක්‍රියාකාරකම හෝර්ටන්තැන්න ආශ්‍රිත ව ද දැකිය හැක. පරිසර සුන්දරත්වය විඳිමින් තත් පෙදෙස්හි සංචරණය කිරීමට සංචාරකයෝ රුචියක් දක්වති. පාපැදි පැදීම කායික සෞඛ්‍යයට ද හිතකරය. ඇතැම් වාරිකා නියෝජිතවරු එය තම වාරිකා කට්ටලයන්හි ඇතුළත් කර ඇත. ලංකාව පාපැදි සංචරණය සඳහා ප්‍රකට ගමනාන්තයක් බවට පත්කිරීම සඳහා සියලු විභවතා පැවතුණ ද එය භාවිත කිරීමේ අඩුවක් දක්නට ඇත. මෙය නව සංචාරක ආකර්ෂණ ක්‍රියාකාරකමක් ලෙසට ලංකාවේ සංචාරක කර්මාන්තයට හඳුන්වා දිය හැක.

**මූලාශ්‍ර:** පාපැදි සංචරණය, සංචරණ ආකර්ෂණ

<sup>1</sup> පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය

ishara.sandakumari@gmail.com

## රඹුක්කන දුම්රිය ස්ථානයේ වැදගත්කම සහ කාර්මික පුරාවිද්‍යා පසුබිම

යූ. එම්. ප්‍රබෝධා ලක්මණි<sup>1</sup>, එච්. එච්. ඩී. ලක්ෂාණි, ආර්. ජේ. දිල් රුක්ෂි

### සංක්ෂේපය

කොළඹ-නුවර දුම්රිය මාර්ගයේ පිහිටි රඹුක්කන දුම්රිය ස්ථානය රඹුක්කන බල ප්‍රදේශයට අයත් ය. මෙය 1887 දී ඉදි කරන ලදැයි සැලකේ. මෙම දුම්රිය ස්ථානයට මරදානේ සිට දුර සැතපුම් 56 කි. මුහුදු මට්ටමින් උස මීටර් 116.82 කි. මෙම අධ්‍යනයේ අරමුණ වනුයේ දුම්රිය ගමනාගමනය ආරම්භයේ පටන් රඹුක්කන දුම්රිය ස්ථානය සතු වැදගත්කම හෙළිදරව් කිරීමත් එහි කාර්මික හා පුරාවිද්‍යා වටිනාකම දැක්වීමත් ය. මෙම දුම්රිය ස්ථානයට සමගාමීව ඉදි වූ කොළඹ-නුවර දුම්රිය මාර්ගයේ අනෙකුත් දුම්රිය ස්ථාන බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ වාස්තු විද්‍යා ආභාසය ගත්ත ද රඹුක්කන පැරණි දුම්රිය ස්ථානය සාම්ප්‍රදායික දේශීය ගෘහ නිර්මාණ ශිල්ප ලක්ෂණ ගනී. වර්තමානයේදී මෙය දුම්රිය සේවකයන්ගේ නිල නිවසක් ලෙස භාවිතයට ගැනේ. වත්මන් දුම්රිය ස්ථානය බ්‍රිතාන්‍ය ගෘහ නිර්මාණ අලංකරණ වලින් යුක්ත ය. වාත්තු යකඩයෙන් කැටයම් කරන ලද බ්‍රැකට් (Bracket) දක්නට ඇත. මෙය “ආ නුවෝ” (Art Naveau) කලා සම්ප්‍රදායට අයත් ය. රඹුක්කන දුම්රිය ස්ථානය සතුව පැරණි ගොඩනැගිලි කිහිපයක සාධක වර්තමානය වන විට ශේෂ ව පවතී. මුල් කාලීන වාෂ්ප එන්ජින්වල බලශක්ති නිපදවන මූලය වූ ගල් අගුරු ගබඩා කළ අගුරු මඩුවේ පාදම හා යකඩ කම්බි 6ක පමණ සාධක දක්නට ලැබේ. මීට අමතරව වාෂ්ප බලධාවනාගාරයක් ද මෙම දුම්රිය ස්ථානය සතු වේ. නඩත්තු බලධාවනාගාරය මඟින් එක්වරකදී දුම්රිය එන්ජින් 4ක් අලුත්වැඩියා කිරීමේ හැකියාවක් පැවතී. වර්තමානයේ දී මෙය ද දුම්රිය සේවකයන්ගේ නිල නිවාස ලෙස යොදාගෙන ඇත. අතීතයේ භාවිත ජල ස්ථම්භ හා ජල පයිප්ප සංඛ්‍යාව තුනකි. මේවා භායනය වෙමින් පවතින අතර ඉන් එකක් ප්‍රදේශනය සඳහා ප්‍රතිසංස්කරණය කොට ඇත. පැරණි ගබඩා ගොඩනැගිල්ලක් ද, ප්‍රවාහනය සඳහා යොදා ගන්නා බඩුභාණ්ඩ තොග කිරුම් මිණුම් කරන ස්ථානයේ සාධක ද දක්නට ඇත. දුම්රිය සංඥා කුටි 3කි. වර්තමානයේ ද මෙම කුටි භාවිතයට ගැනේ. දුම්රිය හැරවුම් වේදිකාවක් (Turn Table) ද දක්නට ලැබේ. වර්තමානය වන විට පැරණි ගොඩනැගිලි බොහොමයක් අබලන් තත්ත්වයේ පවතී. මේවා නිසි පරිදි නඩත්තු කර අනාගතය වෙනුවෙන් ආරක්ෂා කිරීම ඉතා වැදගත් වේ.

*මුඛ්‍ය පද: ගෘහ නිර්මාණ, ගොඩනැගිලි, දුම්රිය, පුරාවිද්‍යාව, බ්‍රිතාන්‍ය*

---

<sup>1</sup> පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය  
lakminiudagedara@gmail.com

**මාතර රත්මලේ පිහිටි 'දෙමහල් අම්බලම' (වාස්තුවිද්‍යාත්මක ලක්‍ෂණ, සංස්කෘතික සන්දර්භය හා වර්තමාන භාවිතය පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්)**

පූජ්‍ය බැරගම සද්ධානන්ද හිමි<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

අම්බලම් යනුවෙන් හඳුන්වන ගෘහ විශේෂය දිවයිනේ නොයෙක් ප්‍රදේශවලින් වාර්තා වේ. ඉසුඹුහල්, මාවත්මඩු, යනුවෙන් පැරණි සමාජවල ව්‍යවහාර වූ මෙම ඉදිකිරීම දුරබැහැර ගමන් කරන මගීන්ගේ ගමන් විඩාව සංසිදීමේ අරමුණින් මාර්ග අසල ගොඩනංවන ලද්දකි. දැනට ශේෂ ව ඇති වාස්තුවිද්‍යාත්මක සාධකවලට අනුව මේ අම්බලම් මහනුවර හා ඉන් මෙපිට ආසන්න අවධිවලට අයත් වේ. මෙම අවධියට නැකම් කියන ක්‍රි. ව. 1908 දී ඉදිකරන ලද සුවිශේෂී වාස්තුවිද්‍යාත්මක ලක්‍ෂණ සහිත දෙමහල් ඉදිකිරීමක් මාතර රත්මලේ පිහිටා ඇත. කැකණදුර- දික්වැල්ල, හුන්නදෙණිය- දංදෙණියේ මාර්ග යා කරන සිව්මංසලට ආසන්න ව පිහිටි මෙම දෙමහල් අම්බලම මීට වසර 109කට පමණ පෙර සැරයන් මුත්තා හෙවත් සේතුංග නම් ගැමියකු විසින් ඉදිකරන ලද්දකි. මීට අමතරව ඒ ආසන්න ව කැකණදුර දික්වැල්ල මාර්ගයෙහි කුඩා අම්බලම් දෙකක් ද දැකගත හැකිය. ශ්‍රී ලංකාවේ දෙමහල් අම්බලම්වලට ආවේණික වාස්තුවිද්‍යාත්මක ලක්‍ෂණ දක්නට ලැබෙන රත්මලේ අම්බලම ඉපැරණි මාර්ග සංස්කෘතිය හා අත්‍යන්තයෙන් බද්ධ වූවකි. දික්වැල්ල-කැකණදුර මාර්ගය භාවිත කරමින් මාතර දිසාපති කාර්යාලයට යාමට හා පොල්අතු වෙළඳාමට ගැල්වලින් පැමිණෙන තත්කාලීන ගැමියන් රත්මලේ දෙමහල් අම්බලම නැවතුම්පොළක් ලෙස යොදා ගෙන ඇත. ඊට අමතරව විවිධ පළාත්වලින් පැමිණෙන ගැමියන්, ජාති හා ආගම් භේදයකින් තොරව මේ අම්බලමෙහි ලැගුම් ගෙන ඇත. ඔවුන්ගේ පිපාසය සංසිදීම පිණිස අම්බලමට ආසන්න පොල් ඉඩමක එක් කොටසක් වෙන් කර තිබූ බව ද ගැමියෝ සඳහන් කරති. තත්කාලීන සමාජයේ පැවති දන්සැල්, ගම්පිරිත් ආදී ආගමික කටයුතුවලට මෙන්ම පොදු කටයුතු සඳහා ද මෙම අම්බලම යෙදා ගෙන ඇති අතර වර්තමානයේ පොදු සමාජීය කටයුතු අම්බලම ආශ්‍රිතව සිදුවේ. ඒ අනුව රෝහණ ශිෂ්ටාචාරය ගොඩනැගීමේ දී රත්මලේ අම්බලම හා බැඳුණු සංස්කෘතික සන්දර්භය අධ්‍යයනය කිරීම වැදගත් ය. මෙහි දී දත්ත රැස්කිරීම, මූලාශ්‍රය පරිශීලනය, නිරීක්‍ෂණය, සම්මුඛ සාකච්ඡා, කේවල අධ්‍යයනය ආදි විධික්‍රම යොදා ගන්නා ලදී.

**මුඛ්‍ය පද:** මාතර දිසාපති කාර්යාලය, රත්මලේ දෙමහල් අම්බලම, රෝහණ ශිෂ්ටාචාරය වාස්තුවිද්‍යාත්මක ලක්‍ෂණ

<sup>1</sup> කථිකාචාර්ය, පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, ශ්‍රී ලංකා බෞද්ධ හා පාලි විශ්වවිද්‍යාලය  
baragamasaddhananda@gmail.com



### වාණිජ හෝග ප්‍රවාහනයට යොදාගත් බර කරත්ත පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්

යූ. එම්. ප්‍රබෝධා ලක්මාණි <sup>1</sup>, එච්. එච්. ඩී. ලක්ෂාණි, ආර්. ජේ. දිල්රූක්ෂි

#### සංක්ෂේපය

අතීත ශ්‍රී ලංකාවේ වාණිජ හෝග ප්‍රවාහනයට දායක වූ බර කරත්ත සහ ඒ හා බැඳි ජන ජීවිතය අධ්‍යයනය කිරීම මෙහි අරමුණයි. 19වන සියවසේ මුල් භාගයේදී භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා ගොනුකර බැඳි බර කරත්ත භාවිත කෙරිණි. වතුකරයේ සිට කොළඹ වරායටත්, කොළඹ සිට මහනුවරටත් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයට බර කරත්ත යොදාගැනිණි. 1845වන විට ලංකාවේ බලපත්‍ර ලැබූ කරත්ත 5000ක් තිබූ බවට වාර්තා වේ. 1847 දී කොළඹ-මහනුවර මාර්ගයේ ඒවා ගමන් කළ වාර ප්‍රමාණ 79000ක් විය. මෙම බර කරත්තයකට පැටවිය හැකි උපරිම බර හොණ්ඩර 15ත්-30ත් අතර විය. කුර රෝග හේතුවෙන් ගොනුන්ගේ සංඛ්‍යාව අඩු විය. අවශ්‍ය අවස්ථාවකදී ගැනීමට කරත්තයේ පිටුපස ගොනකු බැඳගෙන යාම තණ්ඩලේ ලෙස හැඳින්විය. ගොන්නුන්ගේත් කරත්තකරුවන්ගේත් ගිමන් නිවාගැනීමට මාර්ග දෙපස ගාල් නම් මඩු වූ අතර එහි කෝපි කඩ ද පිදුරු මඩු ද විය. 1865දී කොළඹ-මහනුවර මාර්ගයේ කරත්ත හා ගොනුන් සඳහා ගාල් 707ක් තිබූ බව තෝමස් ස්කිනර් මහතා දක්වයි. ලංකාව බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විජිතයක්ව පැවතියදී කරත්තකරුවන්ගේ ජීවිත දුක්ඛිත වූ බව ජනකවි කුලීන් ප්‍රකට වේ. (“දුප්පත්කමට ගොන් බැඳ ගෙන දක්කනවා-කන්ටත් නැතිව දිව රැ දෙක වෙහෙසෙනවා”) කරත්ත හෝ බෝන් ලීය මත හෝ වාඩි වී යාම නීති මගින් තහනම් වූ බැවින් බොහෝ දුර කරත්ත දක්කාගෙන පයින් ගමන් කිරීම ඔවුන්ට ගැහැටක් විය. නගර සභාව විසින් පනවන ලද නීති රෙගුලාසි වලට විරෝධය පළකිරීමට 1906 දී කරත්තකරුවන් 5000ක් පමණ වැඩවර්ජනයකට සහභාගි වූ බව වාර්තා වේ. 1901 දී මෙහි පැවති ගොන් කරත්ත සංඛ්‍යාව 1700ක් විය. එය 1910 වන විට 23000 දක්වා වර්ධනය විය. 19වන සියවසේදී මහා මාර්ග කළු ගල් යොදා සකස් කිරීම නිසා කරත්ත රැගෙන යාම පහසු වූවත් කළු ගල් පැඟි කුර ගෙවීම නිසා හරකුන්ගේ පාද වලට ලාඩම් ගැසීමට සිදු විය (“කළු ගල් තලාලයි පාරට දමන්නේ-එම ගල් පැඟිලයි ගොන් කුර ගෙවෙන්නේ”). වර්තමානයේ භාවිත වන නවීන ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් නිසා කරත්තය සම්පූර්ණයෙන් ම භාවිතයෙන් ගිලී ගොස් ඇත.

*මුඛ්‍ය පද: ගාල්, තණ්ඩලේ, තෝමස් ස්කිනර්, බර කරත්ත, වාණිජ හෝග*

<sup>1</sup> පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය

**පොදු ජනයාගේ දෘශ්‍ය කලා රස වින්දනයට මං පැදූ, මාවතේ කලාගාර අවකාශය ;**

**ඉසිඹුහල**

මනෝරංජන හේරත්<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

ඉසිඹුහල, අම්බලම, මාවත්මඩුව, මඩම, ශාලා අම්බර, උත්තරශාලා ආදී විවිධ නම් වලින් හඳුන්වන ශ්‍රී ලාංකේය ගිමන්හල් අපගේ පුරාණ සමාජයේ මගී අවශ්‍යතාවයන් උදෙසා වඩාත් වැදගත් කාර්යභාරයක් සිදුකළ ප්‍රධාන මාවත් අසල ඉදිකළ ගොඩනැගිලි විශේෂයකි. එම අංගය එකී ජන සමාජය අධ්‍යයනය කිරීමෙහි මෙන් ම පොදු ජනයාගේ දෘශ්‍යකලා දැනුම අවබෝධය හා රසවින්දනය විභාග කිරීමෙහි ද වැදගත් සාධක සපයනු ලබන ආයතනයකි. එය මාවත් සංස්කෘතිය හා සබැඳි සුවිශේෂ අංගයකි. දැනට ශේෂව පවත්නා ශ්‍රී ලාංකේය පුරාණ ගොඩනැගිලි අතරැති මාලිගා හා ආගමික ගොඩනැගිලි හැරෙන්නට ඉසිඹුහල් නැමැති ගොඩනැගිලි විශේෂය අපගේ විශේෂ අවධානයට ලක් වන ගෘහ නිර්මාණාංගයකි. එය සාමාන්‍ය ජනයාගේ ජන ජීවිතය හා සෘජුව සම්බන්ධතා පවත්වන බැවින් මෙකී පරිශ්‍ර ආශ්‍රිත ව නිර්මිත බොහෝ නිමැවුම් තත් සමාජයේ කලා රස වින්දනය හා ඥාන ගවේෂණය උදෙසා යම් මෙහෙයක් සිදු කළ බවට අපට තර්ක කළ හැකි ය. දැනට ශේෂව පවත්නා අම්බලම්වල ඇති මූර්ති කැටයම් නිර්මාණ හා වෙනත් සැරසිලි අංග විමසීමේදී අපට නිගමනය කළ හැකි වන්නේ මේවා ඉතා විශේෂ නිර්මාණ සංකල්ප ඇසුරින් ඉදිරිපත් වී ඇති බව ය. උසස් මූර්ති කලා සංරචනයන්ගෙන් යුක්ත දෘෂ්‍ය කලා ප්‍රකාශන බැව් ද පෙන්නවා දිය හැකි ය. ඉසිඹුහල් සඳහා විවිධ කලාත්මක නිර්මාණ අන්තර්ගත කිරීම යනු පොදු ජන කලා රූපය වර්ධනය කිරීමෙහිලා ගත් උත්සාහයකි. ඒවා හුදු සැරසිලිමය අංගයන්ට වඩා අර්ථ හා රස නිෂ්පාදනය කළ බැව් ඉසිඹුහල් නිර්මාණ පර්යේෂණයට ලක් කිරීමෙන් පැහැදිලි ය. අම්බලම් යනු පොදු ජනයාගේ කායික විඩාව සන්සිඳ වූ ගිමන් හලක් පමණක් නොව මානසික සුවය හා රසවින්දනය පොහොසත් කළ කලාගාර අවකාශයක් ලෙස අපට තහවුරු කළ හැකි ය. අභ්‍යන්තර දෘශ්‍ය රූපාක්ෂර ඇසුරින් විමර්ශනය කරමින් අපගේ මුඛ්‍ය අදහස තහවුරු කිරීම මෙම පර්යේෂණ පත්‍රිකාවේ අරමුණ වේ.

*මුඛ්‍ය පද: අවකාශය, ඉසිඹුහල, දෘශ්‍ය කලා, මාවත්*

<sup>1</sup> ජේෂ්ඨ කපීකාවාරිය, සෞන්දර්ය කලා විශ්වවිද්‍යාලය, කොළඹ - 07

**කරවනැල්ල දුම්රිය ස්ථානයේ කාර්මික පුරාවිද්‍යා උරුමය පිළිබඳ  
පර්යේෂණාත්මක අධ්‍යයනයක්**

එම්. ආර්. එන්. ජයසිංහ<sup>1</sup>, කේ. කේ. එච්. එම්. ගුණවර්ධන, එච්. ඒ. එස්. එන්. ජයරත්න

**සංක්ෂේපය**

බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විජිත පාලන සමය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන ක්‍ෂේත්‍රයේ එක් අංගයක් ලෙස දුම්රිය ස්ථාන ඉදිකරන ලදී. කරවනැල්ල දුම්රිය ස්ථානය ද බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ එනම් ක්‍රි.ව. 1901- 1902 අතර කාලයේ ඉදි වූවකි. මුහුදු මට්ටමේ සිට උස අඩි 102කි. මෙම දුම්රිය ස්ථානය සබරගමුව පළාතේ කැලණිලි දිස්ත්‍රික්කයේ රුවන්වැල්ල නගරයට ආසන්නයේ පිහිටා ඇත. මෙය අතීතයේ කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයට අයත්ව තිබේ ඇත. වර්තමානයේ කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය ලෙස හඳුන්වන්නේ මරදාන සිට අවිස්සාවේල්ල දක්වා ඇති කොටසයි. එසේ වුව ද බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ දී කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයට අවිස්සාවේල්ල සිට යටියන්තොට දක්වා කොටස ද අයත්ව තිබේ ඇත. 1942 දී පමණ මෙම කොටස කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයෙන් ඉවත් කොට ඇත. මෙම අධ්‍යයනයේ මූලික අරමුණු වන්නේ කරවනැල්ල දුම්රිය ස්ථානයේ පවතින කාර්මික පුරාවිද්‍යාත්මක වටිනාකම හඳුනා ගැනීමත් මෙවැනි කාර්මික උරුමයන් අනාගතය උදෙසා රැක ගැනීමේ අවශ්‍යතාව අදාළ ආයතන හා වගකිවයුතු නිලධාරීන් වෙත පෙන්වා දීමත් ය. පර්යේෂණ ක්‍රමවේද වශයෙන් මූලාශ්‍රය අධ්‍යයනය හා ක්‍ෂේත්‍රයට ගොස් නිරීක්ෂණය හරහා තොරතුරු රැස් කිරීම සිදුකරන ලදී. මෙම දුම්රිය ස්ථානයේ දක්නට ලැබෙන ගොඩනැගිලි අවශේෂ තුළින් බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ ගෘහනිර්මාණ ලක්ෂණ දැකිය හැක. මෙහි ඇති තවත් එක් විශේෂත්වයක් වන්නේ කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය අතීතයේ දී පටු දුම්රිය මාර්ගයක් වීමයි. අඩි 2 1/2ක පටු දුම්රිය මාර්ගයක් ව පැවති සමයේ මෙරටට ගෙන්වන ලද රාත්තල් 46.5ක් බරැති පිහිලිවලින් එංගලන්ත තාක්ෂණය ඉස්මතු කරයි. මෙම පටු දුම්රිය මාර්ගයේ ගමන් කිරීමට එකල ගෙන්වන ලද පුංචි කෝච්චි ලෙස හැඳින් වූ කුඩා දුම්රිය කිහිපයක අවශේෂ හා අතීතයේ දී භාවිත කළ සංඥා ක්‍රමය ඉස්මතු කෙරෙන සෙමපෝ සංඥා කුළුණක් ද දැකිය හැක. ප්‍රවේශ පත් නිකුත් කළ කවුළුව ලෙස හඳුනාගෙන ඇති ස්ථානයේ බිත්තියේ ඉහළ සිව් පද ආකෘතියෙන් රචිත ජන කවියක් දැකිය හැක. වසර 75කට පමණ පෙර අතහැර දැමූ මෙහි අද වන විට රජයේ පාසලක් දැකිය හැක. කිසිවකුගේ අවධානය නොමැතිකමින් ජරාවාස වෙමින් පවතින මෙම අතීත කාර්මික උරුමය කඩිනමින් සුරක්ෂිත කර අනාගතයට රැක දීම අප සතු යුතුකමකි.

**මුඛ්‍ය පද:** කරවනැල්ල දුම්රිය ස්ථානය, කාර්මික උරුමය, පුංචි කෝච්චි, බ්‍රිතාන්‍ය යුගය

<sup>1</sup> පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය , කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය  
ranginadeesha90@gmail.com

## සිංහල ගේය කාව්‍යයන්ගෙන් හෙළිවන ලාංකේය ප්‍රවාහන මාධ්‍ය භාවිතයේ විකාශනය පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්

ඩිල්ෂානි චතුරිකා දාබරේ<sup>1</sup>, හසිතා යසරත්න, සෙවිවන්දි මනෝරත්න

### සංක්ෂේපය

සිංහල සාහිත්‍යයේ එන කාව්‍ය ප්‍රභේද (පද්‍ය කාව්‍ය, ගද්‍ය කාව්‍ය, දෘශ්‍ය කාව්‍ය, වම්පු කාව්‍ය) අතරට නොඑන නමුත් භාවිතයේ පවතින රචනා විශේෂයකි, ගේය කාව්‍ය. ගේය යන්නෙහි අරුත 'ගැයිය යුතු' යනු යි. එසේ ගැයෙනුයේ ගීත යි. පොදු භාවිතයේ දී මෙවැනි දෙක ම එකක් ලෙස ගැනේ. ගීයට පදනම් වූ අනුභූතීන් විවිධ තල ඔස්සේ පැතිරී යයි. ලාංකේය ප්‍රවාහන මාධ්‍ය සම්බන්ධයෙන් ද ගීත බහුල ය. මේවා අතීතයේ පටන් මේ දක්වා ලංකාවේ බලපැවැත් වූ විවිධ දේශපාලනික, ආර්ථික සහ සමාජ පසුබිම් කරණකොට ගෙන පැන නැගුණේ වෙයි. පර්යේෂණයේ අරමුණ වූයේ ලාංකේය ප්‍රවාහන මාධ්‍යයේ විකාශනය හා ඊට තදනුබද්ධ සාමාජික වපසරිය ගීත සාහිත්‍යයෙන් පිළිඹිබු වන ආකාරය විමසීමයි. ප්‍රවාහනයේ ඉතිහාසය සම්බන්ධ ග්‍රන්ථ, බටහිරකරණය වීම සම්බන්ධව ග්‍රන්ථ, ගේය කාව්‍ය කෘතීන් මෙහිලා මූලාශ්‍රය වශයෙන් යොදාගැනිණි. පුස්තකාල සහ අන්තර්ජාල භාවිතය පර්යේෂණ ක්‍රමවේදය විය. ගේය කාව්‍යයන්ගෙන් තහවුරු වූණු පරිදි ආරම්භයේ දී පාගමනින් සහ දෝලාවෙන් ප්‍රවාහන කටයුතු සිදු කෙරිණි. භාණ්ඩ හා මගීන් ප්‍රවාහනය සඳහා ගවයන් ප්‍රමුඛ කරගනිමින් ටැංචු කරත්ත, බර බාගේ, බක්කි කරත්ත ආදිය භාවිත වූ බවත්, 18, 19වන සියවස්වල විශේෂයෙන් වැවිලි ආර්ථිකය සම්බන්ධ ව කරත්ත ජනප්‍රිය වූ බවත් පෙනිණි. විසි වන සියවස මුල්භාගය වනවිට තිරික්කලය හා රික්ෂෝව කොළඹ ප්‍රචලිත විණි. බටහිර ජාතීන්ගේ පැමිණීමෙන් අගනුවර තදාසන්න පෙදෙස්හි සිදු වූ වෙනස්වීම පාරු පාලම්, දුම්රිය මාර්ග, බස් රථ, මෝටර් රථ, බයිසිකල් ආදියෙන් පැහැදිලි ය. ඒ අවධිය වනවිට ඉහළ පැලැන්තියේ මෝස්තරයක් ව පැවති අශ්ව රේස් සහ අශ්ව කරත්ත ද වැදගත් වේ. මුහුදු ගමන් සඳහා ඔරු සහ පාරු බහුලව යොදාගන්නා ලදී. නෞතන නිෂ්පාදනයෙහි කොටස්කරුවෝ වරාය ප්‍රමුඛ ව කර්මාන්තශාලා පිහිටුවාගත්හ. ප්‍රදීපාගාර ඉදි කෙරිණි. මෙකී සියලු කරුණු සම්බන්ධ ප්‍රවාහන මාධ්‍ය පිළිබඳව ගීත සම්භාව්‍ය ගණයේ පටන් බයිලා කපිරිඤ්ඤා දක්වා වූ විවිධ ප්‍රභේද ඔස්සේ හමුවේ. එබැවින් ගීතය හුදු නිර්මාණාත්මක පක්ෂයෙන් ඔබ්බට අරුත් හඳුනා කරන අතර තත් දේශයේ ඓතිහාසික විකාශනයේ අවස්ථා ද පිළිඹිබු කරන බව අපගේ නිගමනය යි.

*මුඛ්‍ය පද: අනුභූතීන්, ගේය කාව්‍ය, ප්‍රවාහන මාධ්‍යය, වැවිලි ආර්ථිකය*

<sup>1</sup> සිංහල අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය

hasithayasarithna7@gmail.com

**ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය මාර්ග ඉදිකිරීමේ තාක්ෂණය හා භූ පරිසරයේ උපයෝගීතාව  
පිළිබඳ පර්යේෂණාත්මක අධ්‍යයනයක් (උඩරට දුම්රිය මාර්ගය ඇසුරෙන්)**

කේ. කේ. එච්. මල්ෂා ගුණවර්ධන<sup>1</sup>, එම්. ආර්. එන් ජයසිංහ, ජී.ඒ.වයි.ආර්. කුලතුංග

**සංක්ෂේපය**

15වන සියවසේදී ලෝකයේ දුම්රිය මාර්ග පද්ධතියේ ආරම්භය සිදු විය. ශ්‍රී ලංකාවේ ගමනාගමන ක්‍රම අතුරින් දුම්රිය ප්‍රවාහනය හඳුන්වා දුන්නේ බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමයේදී ය. ක්‍රි. ව 1858 අගෝස්තු 03වැනි දින ලංකාවේ ප්‍රථම දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය නිර්මාණ කිරීම සඳහා කටයුතු ඇරඹිණි. කෝපි ප්‍රවාහනය මුල් කරගත් වාණිජමය පදනමකින් ඇරඹුණු දුම්රිය මාර්ග පද්ධතිය ප්‍රථමයෙන් කොළඹ සිට අඹේපුස්සටත්, එතැනින් මහනුවර දක්වාත් පුළුල් කෙරිණි. අනතුරුව උඩරට දුම්රිය මාර්ගය සම්පූර්ණ කරමින් බදුල්ල තෙක් දුම්රිය මාර්ගය සාදා නිමකර ඇත. කොළඹ නුවර දුම්රිය මාර්ගයෙන් ඇරඹී දුම්රිය ප්‍රවාහන පද්ධතිය වෙරළබඩ ප්‍රදේශවල සහ අභ්‍යන්තර ප්‍රදේශවල ද ව්‍යාප්ත විය. උඩරට දුම්රිය මාර්ගයේ පවතින විශේෂත්වය වන්නේ එය කඳු, නිම්න, බෑවුම්, කපොලු, නෙරු ආදී සංකීර්ණ භූ ලක්ෂණවලට ඔරොත්තු දිය හැකි ලෙස සුවිශේෂී වූ තාක්ෂණික ක්‍රමවේද භාවිත කර තිබීම යි. මෙම අධ්‍යයනයේදී උඩරට දුම්රිය මාර්ගයට අදාළ භූ ලක්ෂණ සහ ඒ සඳහා භාවිත කර ඇති තාක්ෂණික ශිල්ප ක්‍රම ආදිය විමර්ශනය කරනු ලැබේ. මේ සඳහා පැරණි වාර්තා සටහන් සහ වර්තමාන තාක්ෂණ වාර්තා අධ්‍යයනය කිරීම සිදුකෙරිණි. ඒ අනුව දිවයිනේ සෙසු දුම්රිය මාර්ගවලට සාපේක්ෂව උඩරට දුම්රිය මාර්ග නිර්මාණයට යොදාගත් තාක්ෂණය සඳහා භූ ලක්ෂණ බලපා ඇති බව පැහැදිලි ය. එසේ ම මෙය දුම්රිය පාලම් 192ක් සහ බිංගෙවල් 43කින් සමන්විතය. කොළඹ සිට බදුල්ල තෙක් වූ උඩරට දුම්රිය මාර්ගයේ ඇති තාක්ෂණික නිර්මාණ සහ ස්වභාවික පරිසරය අතර මනා සම්බන්ධය මෙහි දී අධ්‍යයනය කිරීමට අපේක්ෂිත ය.

**මූලාශ්‍ර පද:** උඩරට දුම්රිය මාර්ගය, තාක්ෂණය, භූ විෂමතා කලාප, ස්වභාවික පිහිටීම

<sup>1</sup> පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය  
gayryasantharuwan14@gmail.com

## බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමයේ කරන ලද ඉදිකිරීම් හේතුවෙන් කොත්මලේ පැරණි ගමනාගමනයෙහි සිදු වූ වෙනස්වීම් පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්

ඩී.එම්.එන්.දිසානායක<sup>1</sup>

### සංක්ෂේපය

පුරාණ ලංකාවේ අනුරාධපුර සහ පොළොන්නරුව රාජධානි අවධීන්හි පැමිණි සතුරු ආක්‍රමණවලදී ස්වකීය රැකවරණය පහා මෙරට පාලකයන් පලා ගියේ කන්ද උඩරට හෙවත් මලය රටටයි. රාජධානි ක්‍රම ක්‍රමයෙන් නිරිතදිගට සංක්‍රමණයවීම හරහා මෙම ප්‍රදේශ ජනාවාසකරණයට ලක් විය. කන්ද උඩරට රාජධානි කාලයේදී එහි ඉහළ ම කඳුකර ප්‍රදේශ වනාන්තර ලෙසින් පවත්වාගෙන යාමට ඔවුහු කටයුතු කළෝ ය. පුරාණයේ දී මෙම ප්‍රදේශය ආශ්‍රිත ව ගමනාගමන කටයුතු සඳහා පැවති ප්‍රධාන මාර්ගයක් ව පැවතියේ පැරණි ශ්‍රීපාද මාර්ගය යි. අනෙකුත් සියලු මාර්ග වනදුර්ග අතරින් ඇති වූ පටු මාර්ගයි. පුරාණ ත්‍රි සිංහලය යටතේ මලය රටට අයත් වූ කොත්මලේ ප්‍රදේශය උතුරු දෙසින් මහවැලි නදියෙන් සීමා වේ. දකුණින්, නැගෙනහිරින් සහ බටහිරින් සීමා වී ඇත්තේ අතිවිශාල කඳුවැටි වලිනි. මෙහිසා මෙම ප්‍රදේශයට ළඟාවීමට පැවති පහසු ම මාර්ගය වී තිබෙන්නට ඇත්තේ මහවැලි නදිය තරණය කිරීම යි. මෙම පර්යේෂණයේ අරමුණ වන්නේ පුරාණයේ සිට මෙම ප්‍රදේශයෙහි පැවති ඉපැරණි මාර්ග පිළිබඳ ව ලේඛන මූලාශ්‍රය මගින් තහවුරු කරගැනීම, ඒවා බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමයේ දී වෙනස් වූ ආකාරය පිළිබඳව අධ්‍යයනය කිරීම සහ එම මාර්ග වෙනස් වූ ආකාරය සිතියමකට නැගීම යි. මෙම අරමුණු සාධනය කරගැනීම උදෙසා මහාවංසය, බෝධිවංසය වැනි ලාංකීය ඓතිහාසික සාහිත්‍ය මූලාශ්‍රයන් ද, ලංකාවේ පහස් වසක්, ඩේවි දුටු උඩරට රාජ්‍ය සහ එහි වැසියෝ, එදා හෙළදිව වැනි බ්‍රිතාන්‍ය නිලධාරීන්ගේ වාර්තා ඇසුරින් ලියැවුණු කෘති ද, ජනප්‍රවාද ද උපයෝගී කරගන්නා ලදී. පර්යේෂණ ක්‍රමවේදය වශයෙන් සාහිත්‍ය විමර්ශනයෙන් හඳුනාගන්නා තොරතුරු පසුව ක්ෂේත්‍ර අධ්‍යයනය මගින් තහවුරු කරගැනීම සිදුකරන ලදී. දුටුගැමුණු කුමරුගේ ළමා කාලය මෙම ප්‍රදේශය ආශ්‍රිත ව ගෙවුණු බව ලාංකේය ඓතිහාසික මූලාශ්‍රය රැසක ම සඳහන් වන අතර ඒ බව ජනප්‍රවාදයේ ද කියැවෙයි. එසේ ම මෙම ප්‍රදේශය කාලවකවානු තුනකදී දළදා වහන්සේට රැකවරණය ලබාදුන් බව ද, දෙතිස් ඵලරූහ බෝධි ශාඛාවක් මේ ප්‍රදේශයේ රෝපණය කළ බව ද සඳහන් වේ. බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමයේ මුල්කාලයෙහි මේ ප්‍රදේශය හරහා නුවරඑළිය දක්වා ගමන් කළ බව මෙරට සිටි බ්‍රිතාන්‍ය පාලකයන්ගේ විවිධ වාර්තාවල සඳහන් වේ. නමුත් ඉංග්‍රීසින් උඩරට යටත් කරගත් පසුව තවදුරටත් බලය තහවුරු කිරීම සහ වාණිජ වගා නිසා ආර්ථික ප්‍රතිලාභ ලබාගැනීම යන කාරණා මත මෙම ප්‍රදේශයේ මහාමාර්ග සහ පාලම් ඉදිකළ බව හඳුනාගත හැකි ය. ඒ අනුව පෙර පැවති හුදකලා බව හෝ ආරක්ෂිත බව කොත්මලේ ප්‍රදේශයෙන් ගිලිහී ගියේ මෙම මාර්ග පද්ධතියේ ඉදිකිරීම් නිසා බවත් එය පසුකාලීන ජන ජීවිතයට යහපත් මෙන් ම අයහපත් යන ආකාර ද්විත්වයෙන් ම බලපා ඇති බවත් මේ අනුව නිගමනය කළ හැකි ය.

*මුඛ්‍ය පද: කොත්මලේ, දෙතිස් ඵලරූහ බෝධි, බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමය, මහවැලි නදිය*

<sup>1</sup> පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය

nandani.disanayaka1@gmail.com

ගවයා ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් වශයෙන් යොදා ගැනීම: අතීතය හා වර්තමානය අතර  
සංසන්දනාත්මක අධ්‍යයනයක්

මල්ෂා මධුශානි රණසිංහ<sup>1</sup>

සංක්ෂේපය

ගවයා යනු අතීතයේ මෙන් ම වර්තමානයේ දී විවිධාකාර කාර්යය භාරයන් සඳහා යොදවා ගන්නා ලද සත්ව විශේෂයකි. එකී සත්වයා යොදවා ඉටුකර ගන්නා එක් කාර්යක් වශයෙන් භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය හඳුන්වාදිය හැකි ය. නමුත් මෙලෙස ගවයාගේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන උපයෝගීතාවයේ අතීතය හා වර්තමානය අතර වෙනස්කම් රාශියක් හඳුනාගත හැකි වේ. මෙම පර්යේෂණය ක්ෂේත්‍ර අධ්‍යයන මෙන් ම අන්තර්ජාලය ඇසුරෙන් ද සිදු කරනු ලැබිණි. ගවයා උපයෝගී කරගනිමින් භාවිත ප්‍රවාහන මාධ්‍ය වශයෙන් තවලම හා ගැල් හඳුන්වයි. අනුරාධපුර යුගයේ පටන් ගවයා ප්‍රවාහන මෙවලමක් වශයෙන් යොදවාගෙන තිබේ. භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ දී මිනිසුන්ට මුහුණ පෑමට සිදුවන අපහසුතාවයන් මගහරවා ගැනීම සඳහා පිළියමක් වශයෙන් ගවයා මත හෝ ගවයා බැඳී කරත්තය මත එම භාණ්ඩ පටවා ප්‍රවාහනය කරන ලදී. මාර්ග දුෂ්කරතාවය ද මෙයට හේතුවක් වී තිබේ. එකල ජනයාගේ ආදායම් මාර්ගයක් වශයෙන් ද තවලම හා ගැල් හඳුන්වා දිය හැකි ය. නමුත් ප්‍රවාහන ක්‍රමෝපායන්ගේ දියුණුවත් සමගම ගවයා එම කාර්යයෙන් ඉවත් කර ඇත. එසේ වුව ද ගවයා යොදා ගනිමින් ප්‍රවාහනය කිරීම සංචාරක ප්‍රවර්ධන උපායමාර්ගයක් වශයෙන් යොදා ගැනීමේ ප්‍රවණතාවයක් වර්තමානයේ නිර්මාණය වී ඇත. මෙය “Bullock Cart Tour” වශයෙන් හඳුන්වා දී තිබේ. සීගිරිය හා හබරණ ප්‍රදේශයන්හි මෙම කාර්යය ඉතාමත් සක්‍රීය මට්ටමෙන් පවත්වාගෙන යනු ලබයි. පැය දෙකක පමණ සංචාරයක් සඳහා එක් පුද්ගලයෙකුගෙන් රුපියල් තුන්දහසක් පමණ අයකරනු ලබයි. අතීතයේ ගැල් හා තවලම් සඳහා ගවයා යොදාගත්ත ද වර්තමානය වන විට එය සංචාරක ප්‍රවර්ධන උපායමාර්ගයක් ලෙසට පරිවර්තනය වී ඇති බව මේ අනුව පෙන්වා දිය හැකි ය.

*මුඛ්‍ය පද: ගවයා, ගැල්, තවලම්, ප්‍රවාහනය, සංචාරක ප්‍රවර්ධනය*

<sup>1</sup> rm.malsharanasinghe@gmail.com

**ත්‍රිරෝද රථ සංස්කෘතිය හා කරත්ත සංස්කෘතිය: ස්ටිකර් පාඨ සාහිත්‍යය, සරල ගී සහ මෙහෙ ගී ඇසුරෙන් කරන සංසන්දනාත්මක අධ්‍යයනයක්**

ලෝකේශ්වරී එස්. කරුණාරත්න<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

ත්‍රිරෝද රථය සහ කරත්තය යනු ගොඩබිම් ප්‍රවාහනය පිළිබඳ යුග දෙකකට අයත් ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් දෙකකි. රැකියාවෙහි නිරත වන අතරතුර ඇති වන වෙහෙස, පාඨව සහ කාන්තිය තුනී කර ගැනීම සඳහා මෙහෙ ගී ගැයීමේ ප්‍රවණතාවක් අතීත සිංහල සමාජය තුළ විය. ශබ්ද විකාශන පද්ධති භාවිතයෙන් රථවාහන තුළ ගීත විකාශය කිරීම පිළිබඳ ප්‍රවණතාව වර්තමානය වන විට ත්‍රිරෝද රථ සංස්කෘතිය විසින් ද අන්තර්ග්‍රහණය කර ගෙන ඇත. මෙයින් විශද වන්නේ, කාර්යයෙහි නිරතවන අතරතුර ගීයට සවන් දීමට හෝ ගී ගැයුමට හෝ ඇති ජන ලැදියාව නොවෙනස් ව පවතින නමුත් එය සිදු වන ආකාරය ක්‍රමික විකාශනයකට ලක් ව ඇති බවයි. මෙම අධ්‍යයනයේ ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ ගොඩබිම් ප්‍රවාහනය පිළිබඳ යුග දෙකකට අයත් මාධ්‍ය දෙකක් පිළිබඳ තෝරාගත් සාහිත්‍ය ශාන්ත තුනක් මගින් හෙළි වන කරුණු මොනවාදැයි ගවේෂණය කිරීම යි. එම ගවේෂණය උදෙසා ‘සරල ගී සහ ස්ටිකර් පාඨ මගින් ත්‍රිරෝද රථ සංස්කෘතියේත්, මෙහෙ ගී මගින් කරත්ත සංස්කෘතියේත් වෘත්තීමය ස්වභාව පිළිබඳ ව කරන අනාවරණ සංසන්දනාත්මක ව විශ්ලේෂණය කළ හැක්කේ කෙසේ ද?’ යන පර්යේෂණ ගැටලුව ස්ථාපනය කර ගන්නා ලදී. ත්‍රිරෝද රථවල ඇති ස්ටිකර් පාඨවලින් නිරූපණය වන බෞද්ධාකල්පීය ආභාසය පිළිබඳ කරුණාරත්න (2013) සිදුකළ පර්යේෂණයේ දී ත්‍රිරෝද රථ වෘත්තීය කේන්ද්‍ර වූ පාඨ බෞද්ධාගමික ආකල්පවලින් අවම ආභාසයක් ලබා ඇති එක් ප්‍රභේදයක් වශයෙන් හඳුනා ගෙන ඇත. ඒ ඒ වෘත්තීයෙහි ස්වභාවය හෙළි කෙරෙන මෙහෙ ගීයේ අන්තර්ගතය සමඟ මෙහෙ ගී නාද මාලා දක්වන සම්බන්ධය (කරුණාරත්න, 2004) පිළිබඳවත්, හෙළ ජන ගී ප්‍රභේද ගණනාවක ජන සම්මත නාදමාලා පිළිබඳවත් (මකුලොඵව, 1962) පර්යේෂණ සිදු වී ඇත. ත්‍රිරෝද රථ 831කින් රැස් කළ ස්ටිකර් පාඨ 2291ක එකතුවත්, ත්‍රිරෝද රථ සංස්කෘතිය විෂය වූ සරල ගී හතක් සහ මුද්‍රණය වී ඇති කරත්ත කවි හැටක් පමණක් මෙම අධ්‍යයනය සඳහා දත්ත දායකත්වය සපයන ලදී. අදාළ රථ දෙවර්ගයෙහි සුවිශේෂතා, වෘත්තීයමය අත්දැකීම් සහ දුෂ්කරතා, වෘත්තීකයන්ගේ ආකල්ප සහ වර්යා, ආගමික සංකල්ප, ආදරය, පවුල සහ මිතුරන් පිළිබඳ සංවේදීතාව මෙන් ම භාෂා භාවිතය, තනු හා රිද්මය භාවිතය යන නිර්ණායක ඔස්සේ විශ්ලේෂණය වූ දත්ත මගින් අනාවරණය වූයේ මෙම වෘත්තීන් අතර සමාන, විරුද්ධ සහ වෙනස් ලක්ෂණ පවතින බව යි.

**මූල්‍ය පද:** කරත්ත, ත්‍රිරෝද රථ, මෙහෙ ගී, ස්ටිකර් පාඨ

<sup>1</sup> ජ්‍යෙෂ්ඨ කපීකාවාරිය, සිංහල අධ්‍යයන අංශය, රුහුණ විශ්වවිද්‍යාලය  
lokeshsk28@gmail.com



**දහවන සියවසේ සෙල්ලිපිවලින් විද්‍යමාන වන මාර්ග ප්‍රවාහනය  
හා නීතිරීති පිළිබඳ විමසීමක්**

අනුශා සෙව්වන්දි මනෝරත්න<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

ලාංකේය ඉතිහාසය අධ්‍යයනයේ දී පුරාවිද්‍යාත්මක මූලාශ්‍රයන්ගෙන් විශාල කර්තව්‍යයක් ඉටු වන අතර එමගින් සමාජමය මෙන් ම සංස්කෘතිකමය තොරතුරු රැසක් අනාවරණය කරගත හැකි ය. එකී කරුණ මූලික කර ගනිමින්, සමාජමය වශයෙන් වැදගත් වන තොරතුරක් වූ මාර්ග ප්‍රවාහනය සම්බන්ධ ව පුරාවිද්‍යාත්මක මූලාශ්‍රයන්ගෙන් අනාවරණය වන්නේ කෙසේ ද යන්න පිළිබඳ විමසීම මෙම අධ්‍යයනයේ පරමාර්ථය වූ අතර මෙහි දී විශේෂ අවධානය පුරාවිද්‍යාත්මක සාධකයක් වූ සෙල්ලිපි සඳහා යොමු විය. මුල් කාලීන සියවසේ සෙල්ලිපි ඇසුරින් බහුලව අනාවරණය වූයේ, විහාරාරාම දන්දීම ආදී සමාජ තොරතුරු මෙන් ම තත්කාලීන සියවස්වල භාෂා ලක්ෂණ වැනි සංස්කෘතිකමය වශයෙන් වැදගත් වන කරුණු වේ. එබැවින් මෙම අධ්‍යයනයේ දී මූලික අවධානය යොමු වූයේ දහවන සියවස කෙරෙහි ය. සෙල්ලිපි අධ්‍යයනයේ දී දහවන සියවසට ප්‍රමුඛස්ථානයක් හිමිවන අතර ස්ථාවර රාජ්‍යයත්වය හා දියුණු ආර්ථික ලක්ෂණ එම සෙල්ලිපිවලින් අනාවරණය වීම එයට හේතුවයි. ඒ අනුව දහවන සියවසට අයත් බුද්ධන්තෙහැල, කිරිබත්කුඹුර, මොරගොඩ, බදුලු හා වේවැල්කැටිය යන සෙල්ලිපි මෙහි දී අධ්‍යයනයට පාත්‍ර විය. එහි දී තත්කාලීන යුගයෙහි ප්‍රවාහනය සිදු කළ ආකාරය පිළිබඳ පමණක් නොව ඒ සඳහා ප්‍රකට කළ නීතිරීති හා එම නීතිරීති උල්ලංඝනය කළහොත් ලබාදුන් දඬුවම් පිළිබඳව ද, ඊට අමතර ව ප්‍රවාහනය හා සම්බන්ධ අතිරේක කරුණු සඳහා ද ඥානාකෂිය යොමු විය. මෙම අධ්‍යයනය සඳහා පර්යේෂණ ක්‍රමවේදය සකස් කර ගැනීමේ දී ප්‍රස්තකාලය පරිහරණය කිරීම මූලික වූ අතර දහවන සියවසට අයත් සෙල්ලිපි මෙන් ම ඒ පිළිබඳ ව ලියැවුණු පොත්පත් සඳහා ද අවධානය යොමු විය. මීට අමතර ව අන්තර්ජාලය පරිහරණයෙන් ද ඓතිහාසික වටිනාකමකින් යුතු කරුණු කිහිපයක් අනාවරණය කර ගැනීමට හැකි විය. රටක සංවර්ධනය සඳහා එම රටේ ආර්ථිකය යම් සේ ඉවහල් වේ ද, එසේ ම එම ආර්ථිකයෙහි දියුණුව සඳහා යටිතල පහසුකම්හි දියුණුව ද ඉවහල් වේ. ප්‍රවාහනයේ දියුණුව යටිතල පහසුකම්හි ප්‍රධාන පුරුකකි. එකී කරුණු පරවශ ව යටෝක්ත සියවසෙහි ලංකාවේ සංවර්ධනය කෙරෙහි අර්ථ ක්‍රමය බෙහෙවින් ම ඉවහල් වී ඇති අතර ආර්ථික දියුණුව සඳහා මාර්ග ප්‍රවාහනය බල පෑ ආකාරය මෙම සෙල්ලිපි ඇසුරින් ගම්‍යමාන විය.

**මුඛ්‍ය පද:** ආර්ථිකය, දහවන සියවස, පුරාවිද්‍යාත්මක මූලාශ්‍ර, ප්‍රවාහනය, සෙල්ලිපි

<sup>1</sup> සිංහල අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාල  
Sewwandimanorathna@gmail.com

**ලක්දිව මාර්ග සංවර්ධනයෙහි ලා තෝමස් ස්කිනර්ගේ දායකත්වය**  
**“ලංකාවේ පනස්වසක්” (Fifty Years in Ceylon) ග්‍රන්ථය ඇසුරෙන් අධ්‍යයනයක්**

පූජ්‍ය බැරගම සද්ධානන්ද හිමි<sup>1</sup>, යමුනා හේරත්<sup>2</sup>

**සංක්ෂේපය**

ලක්දිව විධිමත් ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් ආරම්භ කිරීමේ ගෞරවය බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයන්ට හිමි වේ. මෙරට පස්වන බ්‍රිතාන්‍ය ආණ්ඩුකාරයා ලෙස කටයුතු කළ එඩ්වඩ් බාන්ස් (ක්‍රි.ව.1824 -1831) රට අභ්‍යන්තර මාර්ග පද්ධති සෑදීමට ප්‍රමුඛත්වය ගෙන කටයුතු කළ රාජ්‍ය නිලධාරියෙකි. ඔහු මහාමාර්ග සංවර්ධන කටයුතු හා සම්බන්ධ නිලධාරීන් පත් කිරීම මෙන් ම ශ්‍රී ලාංකික ශ්‍රමිකයන්ට අමතරව ඉන්දියානු දෙමළ හා කාපිරි ශ්‍රමිකයන් මාර්ග සංවර්ධන කටයුතු සඳහා යොදා ගන්නා ලදී. ක්‍රි. ව. 1819 දී රයිෆල් හමුදාවේ සේවය සඳහා ලක්දිවට පැමිණි තෝමස් ස්කිනර් (ක්‍රි.ව. 1804-1877) ලක්දිව ප්‍රථම මාර්ග කොමසාරිස්වරයා ලෙස බාන්ස් ආණ්ඩුකාරතුමා විසින් ක්‍රි.ව.1841 දී පත් කරන ලදී. ස්කිනර් සතු අවංක භාවය, කාර්යශූරත්වය, ලාංකිකයන් සමඟ පැවති සුභවාදී ඇසුර මෙන්ම ආණ්ඩුකාර බාන්ස් සමඟ පැවති සමීප ඇසුර මෙවැනි තනතුරකට පත් කිරීමෙහිලා හේතු වූ බව පෙනේ. තෝමස් ස්කිනර් බාන්ස් ආණ්ඩුකාරවරයාගේ සහය ඇතිව මාර්ග සංවර්ධනය සඳහා අවසර ලබා ගැනීම, ඇස්තමේන්තු සැකසීම, භූමිය මැනීම, මානව සම්පත් කළමනාකරණය ආදි කාර්යයන් සාර්ථක ව සිදු කර ඇත. ඒ අනුව මොහු සංවර්ධනය කරන ලද මාර්ග මහා මාර්ග, දුම්රිය මාර්ග හා කරත්ත මාර්ග වශයෙන් ත්‍රිවිධාකාර වේ. එම මාර්ග සඳහා පාලම් ඉදි කිරීම හා උමං මාර්ග සකස් කිරීම ද ඊට අයත් වීම විශේෂ වේ. ක්‍රි.ව. 1822 දී කොළඹ-මහනුවර මාර්ගය ඉදි කිරීමේ දී ජේරාදෙණිය මහවැලි ගඟ හරහා ඉදි කරන ලද පාලම ලක්දිව මහා මාර්ගයක් සඳහා යෙදූ ප්‍රථම ස්ථාවර පාලම ලෙස පිළිගනී. එය ඉදිකිරීමේ ගෞරවය අපගේ කථානායකයාට හිමි වීම ද විශේෂ වේ.

**මුඛ්‍ය පද:** තෝමස් ස්කිනර්, ලක්දිව මහාමාර්ග, ලංකාවේ පනස් වසක්

---

<sup>1</sup> කථිකාචාර්ය, ශ්‍රී ලංකා බෞද්ධ හා පාලි විශ්වවිද්‍යාලය, හෝමාගම  
baragamasaddhananda@gmail.com

<sup>2</sup> මහාචාර්ය, ශ්‍රී ලංකා බෞද්ධ හා පාලි විශ්වවිද්‍යාලය, හෝමාගම  
yamu.herath@gmail.com

## බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමය තුළ දී බිහි වූ ශ්‍රී ලංකාවේ මාර්ග පාලම්

කුසුම්සිරි කොඩිතුට්ටු<sup>1</sup>

### සංක්ෂේපය

ශ්‍රී ලංකාවේ පාලම් ඉතිහාසය අනුරාධපුර යුගය තරම් අතීතයට විහිද යන බවට පුරාවිද්‍යාත්මක මෙන් ම සාහිත්‍යමය මූලාශ්‍රගත සාධක ද පවතී. ඒ අතරින් ගල් පාලම් හා දැව පාලම් ප්‍රමුඛ වේ. දැනට ශේෂ ව ඇති එම පැරණි පාලම් කිහිපය වුව අතීත ශ්‍රී ලංකාවේ දියුණු පාලම් තාක්ෂණයට මනාව දෙස් දෙයි. 19වන සියවසේ දී බ්‍රිතාන්‍යන් විසින් මෙරට ස්ථාපනය කරන ලද වැවිලි කර්මාන්තය පාදක කොට ගත් ආර්ථිකයෙහි යටිතල පහසුකමක් ලෙස බිහි කරන ලද මහාමාර්ග ඇසුරෙහි පාලම් ඉදි කෙරිණි. මේවා පූර්වෝක්ත පැරණි පාලම් තාක්ෂණයට වඩා වෙනස් මුහුණුවරක් ගත් මුළුමනින් ම නූතන ඉංජිනේරු විද්‍යාත්මක ක්‍රමවේදයන් මත පදනම් වූවක් විය. ක්‍රි. ව. 1800 -1950 කාලපරිච්ඡේදයට අයත් මෙම පාලම් භාවිත ද්‍රව්‍ය හා තාක්ෂණය අනුව අවධි තුනකට බෙදා දැක්වේ. එනම්, ප්‍රාරම්භක අවධිය (ක්‍රි. ව. 1800-1950), පරිවර්තනාත්මක අවධිය (ක්‍රි. ව. 1850-1900) හා පශ්චාත් පරිවර්තනාත්මක අවධිය (ක්‍රි. ව. 1900-1950) වශයෙනි. ප්‍රාරම්භක අවධියේ දී උළුවම් ආරුක්කු පාලම් ද පරිවර්තනාත්මක අවධියේ දී යකඩ පාලම් ද පශ්චාත් පරිවර්තනාත්මක අවධියේ දී පෙර ඉදි කරන ලද යකඩ පාලම් නැවත ඉදි කිරීම හා පාලම් සඳහා කොන්ක්‍රීට් භාවිතයට එක් වීම කැපී පෙනේ. බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමය තුළ දී ඉදි වූ බොහෝ පාලම් බ්‍රිතාන්‍ය ජාතික ඉංජිනේරුවන් විසින් නිර්මාණය කර ඇති අතර මුල් කාලීන ව මේ සඳහා රාජකීය ඉංජිනේරු බලකායේ ඉංජිනේරුවන් ද දායක වී තිබේ. මෙම අවධියේ දී ඉදි වූ යකඩ පාලම් අතර බ්‍රිතාන්‍යයේ පාලම් ඉදිකිරීමේ සමාගම්වල නිපදවන ලදුව මෙරටට ගෙන්වා සවි කරන ලද පාලම් මෙන් ම මෙරට රජයේ කර්මාන්ත ශාලාවේ දී නිපදවන ලද පාලම් ද හඳුනා ගත හැකි ය. පූර්වෝක්ත පාලම්වල තාක්ෂණය පිළිබඳ විමර්ශනයට ලක් කිරීම හා කාලානුරූප වෙනස්කම් හඳුනා ගැනීම මෙම පත්‍රිකාවේ අරමුණ වේ. මේ සඳහා ශ්‍රී ලංකාවේ විවිධ ප්‍රදේශවල සිදුකරන ලද ක්ෂේත්‍ර අධ්‍යයන ප්‍රධාන වශයෙන් පාදක කර ගන්නා ලද අතර පාලම්වල ඉතිහාසය පිළිබඳව තොරතුරු සඳහා ලේඛනාගාර ලිපිගොනු සහ පුස්තකාල පරිභරණය ද සිදු කරන ලදී.

**මූලික පද:** පාලම්, පාලම් තාක්ෂණය, බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමය

---

<sup>1</sup> කෞතුකාගාර පාලක, ජේතවන කෞතුකාගාරය, මධ්‍යම සංස්කෘතික අරමුදල සහ බාහිර කටීකාචාර්ය, ශ්‍රී ලංකා රජරට විශ්වවිද්‍යාලය, මිහින්තලේ

## දහනව වන සියවසේ සිතුවම් කලාවෙන් හෙළිවන ප්‍රවාහන මාධ්‍යය පිළිබඳ ඓතිහාසික විමර්ශනයක්

එන්. අයි. නානායක්කාර<sup>1</sup>

### සංක්ෂේපය

ඓතිහාසික මූලාශ්‍රයෝ ශ්‍රී ලංකාවේ පූර්ව නූතන සහ නූතන යුගයේ භාවිතයට ගැනුණ විවිධ ප්‍රවාහන මාධ්‍ය පිළිබඳ සාක්ෂි සපයති. ඓතිහාසික මූලාශ්‍රය විමර්ශනයේ දී පූර්ව යටත් විජිත සමයේ දී භාවිතයට ගැනුණ ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් ලෙස පයින් ගමන් කිරීම, දෝලා, ඇත්තු, ගොන් කරත්ත යන විවිධාකාර ක්‍රමවේද අනුගමනය කර ඇති බවට තොරතුරු ලැබේ. මෙරට යටත් විජිත සමයේ අධිරාජ්‍යවාදී ප්‍රතිපත්තිය හමුවේ ඇතිවන කාර්මික ධනෝත්චර ක්‍රමයේ වර්ධනයේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් ප්‍රවාහන මාධ්‍ය ක්‍රම-ක්‍රමයෙන් සංකීර්ණ ස්වභාවයක් ගන්නට විය. පූර්ව යටත් විජිත සහ යටත් විජිත සමයේ කරත්ත භාවිතය සුලභව පැවති අතර ගැල්, අත් කරත්ත, බර කරත්ත යනාදී ස්වරූප යටතේ හඳුනාගත හැක. මෙම කරත්ත ස්වරූපයන්ට අවශේෂ වශයෙන් හබලක් ආධාරයෙන් කරත්තයක ස්වභාවය ගන්නා රථයක් පැදවීමේ දුර්ලභ අවස්ථාවක් දහනවවන සියවසෙහි බෞද්ධ පුනර්ජීවනයත් සමඟ ඇරඹී කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ පානදුර නගර මධ්‍යයේ පිහිටි රන්කොත් වෙහෙරේ සිතුවම් පෙන්වා දෙයි. පර්යේෂණ අරමුණ වන්නේ මෙම ප්‍රවාහන මාධ්‍යවල ඓතිහාසික වටිනාකම විමර්ශනය කිරීම යි. පර්යේෂණ ක්‍රමවේදය ලෙස පුස්තකාල පර්යේෂණ ඔස්සේ ප්‍රාථමික සහ ද්විතීයික මූලාශ්‍රය පරිශීලනය කර ඇත. වාචික ඉතිහාසය මෙන්ම සමකාලීන මූලාශ්‍රය තුළ පවා සත්ත්වයකුගේ හෝ මිනිස් ශ්‍රම ශක්තිය යොදා ගනිමින් ධාවනය කරන්නට යෙදුන රථ හැරුණු කොට ගාමක බලවේගයක් යොදමින් ධාවනය කරන්නට යෙදුන කරත්ත විශේෂ පිළිබඳ සඳහන් නොවන තරම් ය. පශ්චාත් මහනුවර යුගයේ පහතරට සිතුවම් කලාවට අයත් රන්කොත් වෙහෙරේ බිතුසිතුවම්හි කුස ජාතකය නිරූපිත අතර එහි කුස රජුගේ අනුදැනුම අනුව නිර්මිත රන් රුව ගෙන යාම සිතුවමට ලක්කර ඇත්තේ රිය පදවන්නා සිය රථය හබලක් ආධාරයෙන් ධාවනය කරන ස්වරූපයෙනි. හබලට කිසියම් තල්ලුවක් ලබා දී එහි වේගයෙන් කිසියම් දුරක් යන්නට ඇති බව සිතුවම විශ්ලේෂණයට ලක් කිරීමෙන් නිගමනය කළ හැක. අත් කරත්තයක් භාවිත කරමින් කිසියම් බරක් ප්‍රවාහනය කිරීමට වඩා පදවන්නාට මෙම ප්‍රවාහන මාධ්‍ය පහසු වන්නට ඇත. හබලක් ආධාරයෙන් කරත්ත පැදවීමේ කලාව ඉන්දියාවෙන් මෙරටට ආදේශ වන්නට ඇතැයි ජාතක පොතේ 'හබල ගසා රිය පදවා' යනුවෙන් එන සඳහනින් තවදුරටත් සාක්ෂාත් වේ. දහනවවන සියවසෙහි නිර්මාණකරුවා සමකාලීන සමාජ පද්ධතිය ආදර්ශ කරගැනීමට වඩා අතීත සිදුවීම් ඇති සැටියෙන් දැක්වීමට මහත් පරිශ්‍රමයක් දරන ලද බව සිතුවම් විශ්ලේෂණයෙන් ගම්‍යමාන වේ.

*මුඛ්‍ය පද්‍ය: කරත්ත විශේෂ, පූර්ව යටත් විජිත සමය, යටත් විජිත සමය, වාචික ඉතිහාසය*

<sup>1</sup> ඉතිහාසය අධ්‍යයන අංශය, ශාස්ත්‍ර පීඨය, කොළඹ විශ්වවිද්‍යාලය

### ජනකවියෙන් හෙළිවන දුම්රිය වර්ණනාව

සංජීවනී විද්‍යාරත්න<sup>1</sup>

#### සංක්ෂේපය

අව්‍යාජ ගැමියන්ගේ නිර්ව්‍යාජ අත්දැකීම් සමුදායන් නිහඬව කියාපාන සන්නිවේදන මාධ්‍යයක් ලෙස ජන කවිය සමාජගත වී ඇත. සමාජය සහ ගැමියා අතර සහ සම්බන්ධතාවය ඇති කර සමාජ ප්‍රගමනයට හේතු වූ සිදුවීම් පොදු අනුභූතීන් බවට පත් කළේ ජනකවිය යි. මිනිස් සංකානගත හැඟීම් සංජානනය කර සංකීර්ණ අත්දැකීම් සංක්ෂිප්ත ප්‍රකාශනයක් ලෙස සමාජ ගත කළේ ජනකවියා යි. මෙය අතිතයේ සිට ම ලිඛිත මාධ්‍යයකින් තොරව මුඛ පරම්පරාගත ව පැවැත ආ කර්තෘත්වයක් නොමැති සාමූහික නිර්මාණයකි. ගැමියාගේ දුක-සතුට-වේදනාව-උපහාසය-හත්තිය මුසුවුණු ජන කවි තුළින් සමාජීය අවශ්‍යතා ද ඉස්මතු කරවන අතර රස නිෂ්පත්තියටත් හේතු පාදක වේ. ජනකවිය සරල සහ සුගයනීය බසකින් සුසැදි කාව්‍යමය ආකෘතියකින් යුත් රසවත් ගේය පද සංකල්පනාවකි. ජනකවිය තම අත්දැකීම් මුසු කිරීමේ දී සම්භාව්‍ය කාව්‍ය නීතිවලට යට නොවී අදහස් ප්‍රකාශය කළ බව පෙනේ. විග්‍රහයේ පහසුව තකා ජනකවි වර්ගීකරණයකට ලක් කළ හැක. උදාහරණ ලෙස ජීවිකා පදනම් කරගෙන නිර්මාණය වූ ජනකවි, ගමනාගමන රටාවන් පදනම් කරගෙන නිර්මාණය වූ ජනකවි, ජන ක්‍රීඩා පදනම් කරගෙන නිර්මාණය වූ ජනකවි, සහ තේරවිලි කවි-උපදේශාත්මක කවි දැක්විය හැක. අනාදිමත් කාලයක සිට ගමනාගමනයට සහ භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයට භාවිත කළ ඔරු-පාරු-කරත්ත-තවලම් වෙනුවට බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විජිත සමයේ ඇති වූ ආර්ථික පෙරළියත් සමග ප්‍රවාහන මාධ්‍යයේ ශීඝ්‍ර වෙනසක් ඇති විය. 1858 අගෝස්තු 03 වැනි දින දුම්රිය ගමනාගමනය මෙරට ස්ථාපිත කරනු ලැබූ අතර එහි පරමාර්ථය වූයේ වැවිලිකරුවන්ගේ බෝග ඉක්මනින් හා පහසුවෙන් කොළඹ වරාය වෙත රැගෙන ඒමයි. විවිධ විරෝධතා මධ්‍යයේ 1864 දෙසැම්බර් 27 වැනිදා කොළඹ සිට අඹේපුස්ස දක්වා මංගල දුම්රිය ගමන සිදු විය. එතැන් පටන් නාගරික මෙන්ම ග්‍රාමීය ජන ජීවිතය හා බද්ධ වූ දුම්රිය සේවාව කේන්ද්‍ර කරගනිමින් මෙතෙක් අවධානයට ලක් නොවූ ජනකවි රැසක් නිර්මාණය වී ඇත. විශාල පරාසයක පැතිරුණු ජනකවි සාහිත්‍යයක් දුම්රිය සේවාව ආශ්‍රිත ව දක්නට නොලැබුණත් දුම්රියෙන් ලද අපූර්වත්වය හුවා දක්වන ජන සාහිත්‍යයක් අපට හිමි ව ඇත. ස්වකීය ප්‍රදේශ දක්වා දුම්රිය මාර්ග කැනීම සහ දුම්රිය ගමන පිළිබඳව ගැමියා අමන්දානන්දයටත් විශ්මයටත් පත් වූ බව දුම්රිය ආශ්‍රිත ජන සාහිත්‍යයෙන් පිළිඹිබු කෙරේ. උදාහරණ ලෙස ප්‍රථමවරට කොළඹ සිට මාතරට දුම්රිය මාර්ගය විවෘත කිරීම සම්බන්ධව අර්චන් ගුණවර්ධන රචිත සිතුවම් සඟරාවේ දැක්වෙන ජනකවි (1895), පෙනියාගොඩ එච්. ඒ. සයිමන් ප්‍රේරා - ලක්දිව දුම්රිය මාර්ග විස්තරය (1863), මාර්ග සංඛ්‍යාව - (1863) වේ. මීට අමතරව දුම්රිය ආශ්‍රිතව රචනා වී ඇති . තේරවිලි ද ප්‍රස්ථා පිරුළු ද 19 වැනි සියවසේ ප්‍රචලිත වූ කවි කොළ නැමැති ජන සාහිත්‍යය ද මෙහිදී අවධානයට ලක් කළ හැක. එයට උදාහරණ වශයෙන් දුම්රිය අනතුරු පිළිබඳව, දුම්රිය මාර්ගවලට ගංවතුරින් සිදු වූ ආපදාවන් පිළිබඳව දැක්විය හැකිය.

**මුඛ්‍ය පද:** ජනකවි, දුම්රිය ගමනාගමනය

---

1 අධ්‍යාපන ප්‍රවර්ධන නිලධාරී, කොළඹ ජාතික කෞතුකාගාරය  
sanjeevaniuw@yahoo.com

**ජනශ්‍රැතියෙන් ඉස්මතුකරන ශ්‍රී ලංකාවේ පුරාණ ප්‍රවාහනය හා බැඳුණු සමාජ සංස්කෘතිය පිළිබඳ ව සමාජ මානව විද්‍යාත්මක අධ්‍යයනයක්**

ටී. ජී. ඩී. උදයකාන්ති<sup>1</sup>, වන්දන රෝහණ විතානාවිචි

**සංක්ෂේපය**

මානව සමාජය තුළ ඥාන සම්පාදනය වූයේ ජනශ්‍රැතිය මඟිනි. එය සමාජයේ අන්‍යයතාවය යි. පොදු ජනයා අතර පවතින සම්ප්‍රදායික විශ්වාස, පුරාවෘත්ත හා සිරිත් විරිත් ජනශ්‍රැතියට අයත් වේ. පැරණි සමාජයේ පැතිකඩ ජනශ්‍රැතිය තුළින් හඳුනාගත හැකි අතර එය සමාජයේ සෑම අංශයක් කෙරෙහි ම බැඳී පවතින්නකි. ඒ අනුව පැරණි සමාජය තුළ ප්‍රවාහනය හා බැඳුණු ජනශ්‍රැතියක් හඳුනාගත හැකි ය. මෙම පර්යේෂණයේ අධ්‍යයන ගැටළුව වන්නේ ජනශ්‍රැතිය තුළින් පුරාණ ලංකාවේ ප්‍රවාහන විධි හා ඒ හා බැඳුණු සමාජ සංස්කෘතික පසුබිම පිළිබිඹු කරනවා ද යන්න අධ්‍යයනය කිරීම ය. අධ්‍යයනයේ ප්‍රධාන අරමුණ පුරාණ ලාංකේය ජනශ්‍රැතිය තුළින් මතු කෙරෙන ප්‍රවාහන විධි හා ඒ හා බැඳුණු සංස්කෘතිය හඳුනාගැනීම වන අතර ප්‍රවාහනය හා බැඳුණු ජනශ්‍රැතියක් නිර්මාණය වීමට බලපෑ හේතු හඳුනාගැනීම, පැරණි ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් හා එහි සමාජ ආර්ථික වැදගත්කම හඳුනාගැනීම අතුරු අරමුණු වේ. මෙම පර්යේෂණය ද්විතීක දත්ත මත පදනම් වූවක් විය. ජනශ්‍රැතිය තුළින් පැරණි ලංකාවේ ප්‍රවාහන විධි යළි ප්‍රතිනිර්මාණය කිරීමට සමත් වී ඇති බව පැහැදිලි ය. පැරණි ලාංකේය ගැමි සමාජය තුළ කරත්තය ප්‍රධාන ගමන් රථයක් වූ අතර එය භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයට, ගමන් බිමන් යාමට පමණක් නොව මඟුල් කුලා හා සෙසු සමාජීය සහ ආගමික උත්සව සඳහා ද උපයෝගී කර ගන්නා ලදී. කරත්ත භාවිතය පදනම් ව බිහි වූ කරත්ත කවි යනු පැරණි ප්‍රවාහනය පිළිබඳ සාක්ෂි සපයන ප්‍රධාන ජනශ්‍රැතියක් විය. ජල මාර්ග ආශ්‍රිත ප්‍රවාහනය තුළ පාරුව වැදගත් ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් වූ අතර ඒ හා බැඳුණු පාරු කවි ජනශ්‍රැතිය තුළ සුවිශේෂී වේ. ගමනාගමනයේ දී මගතොට ගිමන් හරින ලද අම්බලම ආශ්‍රිත ව ද අපූරු උපසංස්කෘතියක් ගොඩනැගී තිබුණු බවට ජනශ්‍රැතිය සාක්ෂි දරයි. ආරම්භයේ සිට ම දුම්රිය සමඟ බැඳුණු උපසංස්කෘතියක් බිහිවී තිබෙන අතර එය තත්කාලීන සාමාජීය මනෝභාවයන් හෙළි කරන්නකි. මගතොටේ දී පාළුව මකාගැනීමට ගැයූ සීපද, ජන කවි ලෙස සමාජගත වූ අතර ඒවා එකල සමාජ ආර්ථික ක්‍රියාවලියේ හරස්කඩ මතු කරන්නකි. ගමනාගමනය සමඟ බැඳුණු වාරිත විධි හා පෙරමග ලකුණු බැලීම ක්‍රියාකාරකම් පැරණි ග්‍රාමීය සමාජ තුළ තිබුණු බවට ඓතිහාසික මූලාශ්‍රයෝ සාක්ෂි දරයි. ඒ අනුව පැහැදිලි වන්නේ ජනශ්‍රැතිය තුළින් මතු කරන ප්‍රවාහනය පිළිබඳ තොරතුරු පැරණි ලාංකේය සමාජ සංස්කෘතියේ එක් පැතිකඩක් අනාවරණය කරන බව ය.

**මූලාශ්‍ර පද:** අම්බලම, උපසංස්කෘතිය, ජනශ්‍රැතිය, ප්‍රවාහනය

<sup>1</sup> සමාජීයවිද්‍යා සහ මානව ශාස්ත්‍ර පීඨය, ශ්‍රී ලංකා රජරට විශ්වවිද්‍යාලය මිහින්තලේ.

**ශ්‍රී ලංකාවේ ගොඩබිම් ප්‍රවාහන කටයුතුවලට විශේෂිත ප්‍රවාහන සේවා සහ නව මාධ්‍ය භාවිතය**

එන්. එම්. අමීල නුවන් මධුසංඛ<sup>1</sup>, අයේෂ් මධුසංඛ,  
කේ. ජී. ඩී. එම් මෙන්ෂිකා , ජේ. ආර්. එම්. ඩී. එන්. ජයවර්ධන

**සංක්ෂේපය**

ප්‍රවාහනය ලෙස හඳුන්වන්නේ මිනිසුන්, සතුන් හෝ යම් දෙයක් යම් ස්ථානයක සිට තවත් ස්ථානයක් වෙත ගෙන යාමයි. අතීතයේ දින ගණන් මිඩංගු කිරීමට සිදු වූ ගමන් වර්තමානයේ පැය කිහිපයක් තුළ යාමට හා ඒමට අවස්ථාව උදා වී ඇත. කාර්යක්ෂම ප්‍රවාහන සේවා පද්ධතියක් රට තුළ ක්‍රියාත්මකවීම ඊට හේතුවයි. බොහෝ විට මෙම ප්‍රවාහන සේවා ක්‍රියාත්මකවන්නේ නව මාධ්‍ය පාදක කරගනිමිනි. වර්තමාන ජනයා ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාව සපුරාගැනීම සඳහා නවමාධ්‍ය භාවිත කිරීමේ ප්‍රවණතාවක් පවතීද? එසේනම් ඒ කවරාකාරයෙන් ද යන පර්යේෂණ ගැටලුව මූලික කරගනිමින් මෙම අධ්‍යයනය සිදුකර තිබේ. මෙම අධ්‍යයනය ප්‍රමාණාත්මක පර්යේෂණ ක්‍රමවේදය යටතේ සිදුකරන ලදී. බස්නාහිර පළාතේ ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කය නියෝජනය වන පරිදි අහඹු ස්තරායන නියැදිය භාවිත කරමින් දත්ත දායකයින් 100 දෙනෙකු වෙත ප්‍රශ්නාවලි 100ක් යොමු කරන ලදී. දත්ත රැස්කිරීමේ දී ප්‍රාථමික දත්ත යටතේ ප්‍රශ්නාවලි ක්‍රමයට අමතරව ඉලක්කගත සම්මුඛ සාකච්ඡා 05ක් සිදුකරන ලදී. ප්‍රශ්නාවලි ඔස්සේ ලබාගත් දත්ත විශ්ලේෂණය කිරීම සඳහා SPSS මෘදුකාංගය යොදාගන්නා ලදී. සම්මුඛ සාකච්ඡා ඔස්සේ ලබාගත් තොරතුරුවල අන්තර්ගතය ස්වයං අධ්‍යයනය යටතේ විශ්ලේෂණය කරන ලදී. පර්යේෂණය අවසානයේ ලබාගත් ප්‍රමුඛ නිගමනය වූයේ වර්තමාන ජනයා සිය ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාව සපුරාගැනීම සඳහා නවමාධ්‍ය භාවිත කිරීමේ ප්‍රවණතාවක් පවතී යන්නයි. ඊට අමතරව ගමනාගමනයේ දී නව මාධ්‍ය වැඩි වශයෙන් භාවිත කරනුයේ මාර්ගස්ථ මගී ප්‍රවාහන කුලී රථ වෙන්කරවා ගැනීම සඳහා යි. එමෙන් ම ප්‍රවාහන සේවා සපුරා ගැනීම සඳහා වැඩිවශයෙන් යොමුවී සිටින්නේ අවුරුදු 18-35ක් අතර වයස් කාණ්ඩයේ පිරිස් බව තහවුරුකරගත හැකි විය. පර්යේෂණය යෝජනා වශයෙන් ප්‍රවාහන සේවා සපුරා ගැනීම සඳහා නවමාධ්‍ය භාවිත කළ හැකි බවත් මහජනතාව දැනුම්වත් කළ යුතු බවත් දැක්විය හැකිය.

**මුඛ්‍ය පද:** කුලී රථ, ගොඩබිම් ගමනාගමනය, ප්‍රවාහන සේවා

<sup>1</sup> ජනසන්නිවේදන අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය

nuwanamila7777@gmail.com

**ලක්දිව මහා මාර්ග භාවිතය පිළිබඳ වංසකථාගත තොරතුරු  
(අනුරාධපුර යුගය ඇසුරෙන්)**

ඩබ්ලිව්. ඒ. එල්. පී. දිල්හාරා<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

වංශකථාගත තොරතුරු අනුව ලක්දිව ජනාවාස පිහිටුවීමෙහිලා මුල් වූ ප්‍රථම ආර්ය ජන කණ්ඩායම වනුයේ ඉන්දියාවේ සිට පැමිණි විජය ඇතුළු හත්සියයක පිරිසයි. එසේ පිහිටු වූ ජනාවාසවල ව්‍යාප්තිය, පසු කාලීනව පැමිණි ආර්ය ජන කණ්ඩායම් රැසකගේ දායකත්වයෙන් සිදු විය. මෙම පිරිස් වරාය ආශ්‍රයෙන් ලක්දිවට ගොඩබට අතර රට අභ්‍යන්තරයට පිවිසීමේ දී එවකට භාවිතයේ පැවැති මාර්ග පද්ධතියක් භාවිත කරන්නට ඇත. ආර්ය ජනපද පිහිට වූ මුල් ම අවධියේ සරල ස්වයංපෝෂිත සමාජයක් පැවැති අතර ගමනාගමන පහසුකම් ද සීමා සහිත විය. නමුත් ජනාවාස ව්‍යාප්තියත් සමඟ සමාජ සංස්ථාවන් සංකීර්ණත්වයට පත්විය. ඒ අනුව ගමනාගමන පහසුකම් ද අත්‍යවශ්‍ය අංගයක් විය. මෙම අධ්‍යයනයේ අරමුණ වූයේ අනුරාධපුර රාජධානි සමයේ ලක්දිව ගමනාගමන කටයුතු සඳහා යොදා ගනු ලැබූ මහා මාර්ග පිළිබඳ ව වංසකථා ඇසුරින් විමර්ශනාත්මක අධ්‍යයනයක් සිදු කිරීමයි. ඒ සඳහා අධ්‍යයන ක්‍රමවේදය වශයෙන් ප්‍රාථමික මූලාශ්‍රය හා ද්විතීයික මූලාශ්‍රය භාවිත කරනු ලැබිණි. ලක්දිව ප්‍රථම නාගරීකරණය පණ්ඩුකාභය රජ දවස අනුරාධපුර නගරය කේන්ද්‍ර කොට ගෙන සිදු විය. එදවස අනුරාධපුරය කේන්ද්‍ර කොට ගෙන මහාතිත්ප, දඹකොළ පටුන හා ගෝකණ්ණ යන ප්‍රධාන වරායන් හා බද්ධ වූ මහාමාර්ග පද්ධතියක් පැවති බව වංසකථා ආශ්‍රයෙන් හඳුනාගත හැකි විය. දේවානම්පිය තිස්ස රාජ්‍ය සමය වන විට අනුරාධපුරය කේන්ද්‍ර කොට ගෙන රෝහණය දක්වා ම මාර්ග පද්ධතිය පුළුල් වී ඇත. දුටුගැමුණු රාජ්‍ය සමය වනවිට රජරට, මලය රට හා රෝහණය යා කෙරෙන මාර්ග පද්ධතියක් මහවැලි ගංගා නිම්නය ඔස්සේ වැටී තිබුණු බව වංසකථාගත තොරතුරු අනුව හඳුනාගත හැකි විය. අනුරාධපුර රාජධානියේ අවසාන භාගය වන විට ලංකාව පුරා ජනාවාස ව්‍යාප්ත ව තිබුණු බැවින් අනුරාධපුරය කේන්ද්‍ර කොට ඉදි වී තිබූ මහා මාර්ග පද්ධතියක් හඳුනාගත හැකිය. මේ අනුව ලක්දිව ජනාවාස බිහිවීමත් සමඟ ඇති වූ ගමනාගමනය හේතු කරගෙන අනුරාධපුර යුගයේ අවසානය වනවිට මහා මාර්ග පද්ධතියේ වර්ධනයක් සිදු වූ බව වංසකථාගත තොරතුරු ඇසුරෙන් පෙන්වා දිය හැකි ය.

*මූලික පද: අනුරාධපුර රාජධානිය, ගමනාගමනය, මහාමාර්ග, ලක්දිව, වංශකථා*

---

<sup>1</sup> සහකාර කථිකාචාර්ය, ඉතිහාස අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය  
leshapdilhara@gmail.com



## රජරට හා ප්‍රාදේශීය පාලන මධ්‍යස්ථානවල මාර්ග භාවිතය

යූ. ඩී. පී. ටී. කරුණාරත්න<sup>1</sup>

### සංක්ෂේපය

ආර්යාගමනයක් සමඟ මෙරට බිහි වූ ජනාවාස අතර අනුරාධපුරය සුවිශේෂ වේ. විජය එහි පළමු පාලකයා ලෙස බලයට පත් වූ අතර එය 10 වන සියවස අවසානය දක්වා තිබූ වැදගත් ම පාලන මධ්‍යස්ථානය විය. නැවත ප්‍රධාන පරිපාලන ඒකකය ලෙස පොළොන්නරුවට සංක්‍රමණය වූ අතර පසුව රාජධානි නිරිත දිගට සංක්‍රමණය වන තෙක් ප්‍රධාන පාලන ඒකකය වූයේ ද එය යි. ක්‍රි. පූ. 4 වන සියවස වන විට අනුරාධපුරය රජරට රාජධානියෙහි අගනුවර බවට පත් වූවා සේ ම දකුණු ප්‍රදේශයෙහි ප්‍රාදේශීය අගනුවර බවට මාගම ද, බටහිර ප්‍රදේශයෙහි ප්‍රාදේශීය අගනුවර ලෙස කැලණියත් බලය ලබා ගත්තේ ය. මේ හැර මධ්‍ය කඳුකරයෙහි මලය රටෙහි ද කුඩා ජනාවාස කිහිපයක් පැවතුණි. මේ නිසා රජරට ප්‍රධාන පරිපාලන ඒකකවලට අනෙක් ප්‍රාදේශීය ඒකකවලින් වෙන් වී හුදකලාව ස්වයංපෝෂිත වීමට නොහැකි විය. ක්‍රි. පූ. 2වන සියවස පමණ වන විට රෝහණ රාජධානියේ නැගීමත් සමඟ අනුරාධපුරය හා මාගම අතර සම්බන්ධතා වර්ධනය වන්නට වූ හෙයින් ඒ සඳහා මාර්ග ගමනාගමන පහසුකම් අත්‍යවශ්‍ය සාධකයක් විය. දේවානම්පියතිස්ස රාජ්‍ය කාලයේ දී (ක්‍රි. පූ. 250 -210) රජකම උරුමය සඳහා සිදු වූ කුමන්ත්‍රණයක් විය. රජුගේ සොයුරු උපරාජ මහානාග රෝහණයට පලායාම සමඟ රෝහණ රාජධානියේ බලය වර්ධනය වන්නට විය. මෙම පර්යේෂණයේ අරමුණ අනුරාධපුර, පොළොන්නරු රාජධානි සමයන්හි දී ප්‍රාදේශීය පාලන ඒකකවල මාර්ග භාවිතය පිළිබඳ පරීක්ෂා කිරීම යි. උපරාජ මහානාගගෙන් පසු බලයට පත් වූ පාලකයන් සම්බන්ධ තොරතුරුවලින් ද රජරට සමඟ සම්බන්ධතා පැවැත් වූ බවට සාධක හමු වේ. දුටුගැමුණු රාජ්‍ය කාලයේ දී (ක්‍රි. පූ. 161 - 137) හා පොළොන්නරු රාජධානි සමයේ දී පළමු විජයබාහු රජු ද වොලයිනට විරුද්ධව යුද සේනා මාර්ග කිහිපයකින් යැවූ බව සඳහන් වේ. දේශපාලන, ආර්ථික හා ආගමික සම්බන්ධතා රුහුණ හා රජරට අතර සිදු වූ බව දැක්වෙන විස්තරයන් හි රෝහණය හා රජරට පරිපාලන ඒකක සම්බන්ධ කෙරෙන මංමාවත්වල දියුණුවක් පැවති බව නිගමන කළ හැකි ය. ඒ වන විට පැවති භූ භෞතිකවල පිහිටීම, ජනාවාස ව්‍යාප්තියේ ස්වරූපය, තත්කාලීන දේශපාලන ස්වරූපය ඊට බලපෑ බව පැහැදිලි වේ.

*මූලික පද: ප්‍රාදේශීය පාලනය, මහාමාර්ග, රජරට රාජධානි, රෝහණය*

---

<sup>1</sup> සහකාර කලීකාචාර්ය, ඉතිහාස අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය  
sumuduprarthana92@gmail.com

**ආගමික ස්ථාන සමඟ සම්බන්ධ වූ මාර්ග සහ ඒවායේ ස්වරූපය පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්  
(රජරට රාජධානිය ඇසුරින්)**

පී.ජී.ආර්.ජේ.එන්. හර්ෂනි<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

ලංකා ඉතිහාසය පිළිබඳ අධ්‍යයනයේදී අවධානය යොමු කළ යුතු වැදගත් අංශයක් වශයෙන් මාර්ග පද්ධතිය සඳහන් කළ හැකිය. රජරට ශිෂ්ටාචාරය ගත්කල පුරාතනයේ පටන්ම එනම්, අනුරාධපුර යුගය ආරම්භයේ සිටම සමාජය තුළ පැවති ආර්ථික මෙන්ම පුද්ගල විඥානය අනුව යමින් භාවිත වූ මාර්ග පද්ධතියක් පැවති බව ගම්‍යමාන වේ. ඕනෑම සමාජයක ජනාවාස ආරම්භයත් සමඟ වර්ධනයට පත්වන ආර්ථික සංවර්ධනය මත මෙන්ම පාලකයාගේ ක්‍රියාකාරීත්වය ඔස්සේ මාර්ග පද්ධතියේ වර්ධනයත් සිදුවේ. මෙකී පසුබිම හේතුකොටගෙන ආගමික ස්ථාන කෙරෙහි අවශ්‍ය වන්නා වූ මාර්ග නිර්මාණය කිරීම කෙරෙහි රජරට යුගයේ පාලකයන් විසින් අවධානය යොමුකරන්නට ඇත. තවද මාර්ග ඉදිකිරීමේදී අමුද්‍රව්‍ය සහ සකස් කරන ලද ආකාරය පිළිබඳව කිසියම් අවබෝධයකින් කටයුතු කරන බව විද්‍යමාන වේ. මෙම පර්යේෂණයේ අරමුණු වන්නේ රජරට අවධිය තුළදී ආගමික ස්ථාන සම්බන්ධ කළ මාර්ග පිළිබඳව මෙන්ම මාර්ගවල ස්වරූපයන් පිළිබඳව කරුණු හෙළිකරගැනීමයි. මෙහිදී ක්‍රමවේදය වශයෙන් පර්යේෂණ මාතෘකාවට අදාළ ප්‍රාථමික සාහිත්‍ය මූලාශ්‍රය මෙන්ම පුරාවිද්‍යාත්මක මූලාශ්‍රය ඔස්සේ කරුණු ඒකරාශී කරනු ලැබිණි. අනුරාධපුර, පොළොන්නරු යුගවල දී මෙරටට එල්ල වූ ආක්‍රමණ මෙන්ම අභ්‍යන්තර වශයෙන් ද ගැටලුකාරී තත්ත්වයන් උද්ගත වී තිබේ. මෙබඳු පසුබිමක් පැවතිය ද පාලකයන් විසින් මාර්ග සංවර්ධනය කිරීම කෙරෙහි අවධානය යොමුකරන ලද බව ආගමික ස්ථාන හා බැඳී පවත්නා මාර්ග ඉදිකළ බව හෙළිවීමෙන් පෙනී යයි. රජරට අවධිය තුළ දී ආගමික ස්ථාන සම්බන්ධයෙන් එවක පාලකයන් විසින් නිරන්තරයෙන් අවධානය යොමුකරන්නට වූ බව ආගමික ස්ථානයන් මුල්කරගනිමින් ඉදිකරන ලද මාර්ග පිළිබඳව හෙළිවීමෙන් මෙන් ම මෙකී කාලවකවානුව තුළ දී නිර්මාණය කරන ලද මාර්ග ඉතා ක්‍රමවත් හා සාර්ථක අන්දමින් යුක්ත ව ඉදිකරන්නට වූ බව මූලාශ්‍රයගත කරුණු අනුව හෙළිකරගත හැකි විය.

*මුඛ්‍ය පද: අනුරාධපුරය, ආගමික ස්ථාන, පොළොන්නරුව, මාර්ග, ස්වරූපය*

---

<sup>1</sup> සහකාර කලීකාචාර්ය, ඉතිහාස අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය  
nisansalaharshani200@gmail.com

**අතීත ලංකාවේ ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් නිර්මාණය වී ඇති ජනකවි ඇතුළත් මූලාශ්‍ර පිළිබඳ ග්‍රන්ථමිථික අධ්‍යයනයක් : රුහුණු විශ්වවිද්‍යාල පුස්තකාලය ඇසුරින්**

ආර්. ඒ. පී. සකුන්තලා සෙනෙවිරත්න<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

ජනශ්‍රැතිය යනුවෙන් හැඳින්වෙන්නේ ප්‍රාථමික හෝ සංකීර්ණ බවට පත් නූතන හෝ ජන සමූහයක් අතර කාලයක් තිස්සේ මුඛ පරම්පරාගත සම්ප්‍රදායෙන් ව්‍යාප්ත වූ ඥාන සම්භාරය යි. (රත්නපාල, 1985) ජනකතා, ජනප්‍රවාද, ජන කලාව, ජන නැටුම් මෙන්ම ජන කවිය ද ජනශ්‍රැති අධ්‍යයනයේ දී සුවිශේෂී විෂය ක්ෂේත්‍රයකි. අතීතයේ විසූවත් සිය අදහස් අන්‍යයන් සමග හුවමාරු කර ගැනීම සඳහා ජන කවිය මාධ්‍යයක් කර ගෙන ඇති අතර විවිධ තේමා මුල් කර ගනිමින් මේවා නිර්මාණය වී ඇත. අතීත ජනයා ප්‍රවාහන කාර්යය සිදු කළ ආකාරය පිළිබඳ ව ජන කවියෙන් පෙන්වා දී ඇති අයුරු සොයා බැලීමත්, ඒවා ඇතුළත් මූලාශ්‍රය පිළිබඳ ග්‍රන්ථමිථික අධ්‍යයනයක් සිදු කිරීමත් මෙහි මූලික අරමුණ යි. රුහුණු විශ්වවිද්‍යාල පුස්තකාල එකතුව ඇසුරින් මෙම අධ්‍යයනය සිදු කරන ලද අතර මෙම එකතුවෙහි ජන කවිය සම්බන්ධයෙන් මූලාශ්‍රය සියයකට ආසන්න ප්‍රමාණයක් දැකිය හැකි ය. මෙම ජනකවි මූලාශ්‍රය බැහැර දෙන එකතුව, විමර්ශන එකතුව, නීතිමය තැන්පතු එකතුව හා ශ්‍රී ලංකා එකතුව යන අංශයන්හි තැන්පත් කර ඇති අතර ඉන් වැඩි ම මූලාශ්‍රය ප්‍රමාණයක් ඇත්තේ බැහැර දෙන එකතුව හා නීතිමය තැන්පතු එකතුව තුළ ය. මෙම ජනකවි මූලාශ්‍රය සියල්ලෙහි ම අතීත ලංකාවේ ප්‍රවාහනය සිදු කළ ආකාරය පිළිබඳ ජනකවි අන්තර්ගත වී නොමැති අතර මූලාශ්‍රය 45ක පමණ මේ සම්බන්ධ ජනකවි ලියැවී ඇත. නමුත් මෙම එකතුවෙහි ප්‍රවාහනය සම්බන්ධයෙන් පමණක් ලියැවී ඇති කෘති කිසිවක් නොමැති අතර ඇත්තේ වෙනත් ජනකවි වර්ග හා මිශ්‍රව තිබෙන ග්‍රන්ථ පමණකි. මෙම අධ්‍යයනය මඟින් පැහැදිලි වූයේ අතීත ජනතාව ප්‍රවාහනය සඳහා ගොඩබිම හා ජලය උපයෝගී කර ගත් බව යි. එහි දී ගොඩබිම සඳහා සතුන් සමඟ කරත්ත ද, ජලය හරහා ඔරු හා පාරු ද ප්‍රවාහනය සිදු කර ඇත. මේවා කරත්ත කවි, ගැල් කවි, තවලම් කවි මෙන්ම පාරු කවි, ඔරු කවි යනාදී වශයෙන් දැකිය හැකි ය. සමහර අවස්ථාවලදී එක් එක් ප්‍රදේශ පිළිබඳ සඳහන් ව ඇති අතර එකම කවිය ප්‍රදේශයෙන් ප්‍රදේශයට වෙනස් වී ඇති අයුරු ද පැහැදිලි ය. ඔවුන් නිරන්තරයෙන් දෙවියන්ගේ පිහිට පැතු ආකාරය ද සඳහන් වේ. ඒ අනුව විවිධාකාරයේ කරත්ත කවි, ඔරු හා පාරු කවි සියයක් පමණ ද මෙම අධ්‍යයනයෙන් සොයා ගත හැකි විය. රුහුණු විශ්වවිද්‍යාල මාර්ගගත සුවිස (OPAC)ට ප්‍රවේශ වීමෙන් මෙම ග්‍රන්ථ විමර්ශනයට හැකියාව ඇත.

*මුඛ්‍ය පද: කරත්ත කවි, පාරු කවි, පුස්තකාල එකතුව, ප්‍රවාහනය*

<sup>1</sup> රුහුණු විශ්වවිද්‍යාලය

### පුරාණ ශ්‍රී ලංකාවේ ශ්‍රී පාදස්ථානය තෙක් විහිදුණු ගමන් මාර්ග පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්

එම්. ජී. ප්‍රසාද් කුමාර<sup>1</sup>

#### සංක්ෂේපය

රජරට රාජධානියෙහි සිට ශ්‍රී පාදස්ථානය දක්වා විහිදී ගිය ගමන් මාර්ග පිළිබඳ ව සාහිත්‍ය හා අභිලේඛන මූලාශ්‍රය ඇසුරින් පුළුල්ව සාකච්ඡා කිරීම මෙම අධ්‍යයනයෙන් සිදු කෙරේ. ප්‍රස්තුතය සම්බන්ධයෙන් තොරතුරු ඇතුළත් සාහිත්‍ය හා පුරාවිද්‍යාත්මක මූලාශ්‍රය හඳුනාගැනීම, ඒවා සියුම්ව අධ්‍යයනය කිරීම, පුරාණ මාර්ග පද්ධතිය, එහි ස්වභාවය සහ වර්තමාන තත්ත්වය හඳුනාගැනීම මෙම පර්යේෂණයේ අරමුණු විය. මේ සඳහා අවශ්‍ය දත්ත ලබා ගැනීමේ දී ප්‍රාථමික හා ද්විතීයික මූලාශ්‍රය යොදාගත් අතර මාර්ග පද්ධතිය පිළිබඳ ව කෙණ්ත්‍ර අධ්‍යයන ඔස්සේ තොරතුරු ලබාගැනීම සිදුවිය. රජරට රාජධානියේ සිට සමනොළ ගිර දක්වා විහිදුණු මාර්ග 03ක් පුරාණයේ සිට පැවත තිබේ. රත්නපුරයේ සිට ගිලිමලේ හරහා මාර්ගය, කෙහෙල්ගමුවේ සිට විහිදී ගිය මාර්ගය, නැගෙනහිර සිට උභව හරහා විහිදී ගිය මාර්ගය එම මාර්ග 03යි. 1වන විජයබාහු රජු ශ්‍රී පාදයට යන මෙම මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කළ බවට එන මහාවංශ පුවත අඹගමුව ශිලා ලිපියෙන් හෙළිදරව් වී ඇත. නිශ්ශංකමල්ල රජු (ක්‍රි.ව. 1187-1196) ශ්‍රී පාදය වැදපුදාගැනීමට ගිය බව අභිලේඛනවල දැක්වේ. “සමනොළ යන මඟ ජල දුර්ග, වන දුර්ගයන් අති දුර්ගය පින් ලෝභයෙන් අවුරුදු පතා යන අශ්ඨාදේශවාසි සත්ත්වයෝ බොහෝ පීඩා විදිනාහ” යනුවෙන් කල්පනා කළ දෙවන පරක්‍රමබාහු රජු එම මාර්ගය පිළිසකර කිරීමට දේව ප්‍රතිරාජ ඇමතියා යැවූ බව මහාවංශය දක්වයි ක්‍රි.ව. 1340 දී ලංකාවට පැමිණි ඉබන් බතුතා ‘බබා පාර’ හා ‘මමා පාර’ යනුවෙන් ශ්‍රී පාදයට නැගිය හැකි මාර්ග දෙකක් දක්වා ඇත. ආදම්ගේ පාර සහ ඒවගේ පාර යන අරුත එහි ඇත. මේ අනුව පුරාණ ලංකාවේ ශ්‍රී පාදය තෙක් විහිදුණු මාර්ග රැසක තොරතුරු හෙළිදරව් වන බව පැහැදිලිය. එහෙත් වර්තමානය වන විට ප්‍රධාන මාර්ග දෙකක් හැර සෙසු මාර්ග උපයෝගීතාවයෙන් දුරස් ව ඇත.

*මූලික පද: අභිලේඛන, ඉබන් බතුතා, දුර්ග, බබා පාර, මමා පාර, සමනොළ*

<sup>1</sup> සහය කමිකාචාර්ය, මානවශාස්ත්‍ර අධ්‍යයන අංශය, ශ්‍රී ලංකා රජරට විශ්වවිද්‍යාලය

prasadmallaawaarachchi85@gmail.com

**දෙවන රාජසිංහ රජු සහ බලන - මහනුවර මාර්ගය පිළිබඳ ඓතිහාසික අධ්‍යයනයක්**

අජිත් තල්වත්ත<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

ශ්‍රී ලංකාවේ අවසන් රාජධානිය වූ කන්ද උඩරට ස්වාභාවික ආරක්ෂාවෙන් සමන්විත වූ භූමියකි. ක්‍රි. ව. 1815 වන තෙක් මෙරටට ස්වාධීන ව කටයුතු කිරීමට හැකි ප්‍රමුඛ සාධකයක් වූයේ එම ආරක්ෂක පසුබිම නිසා ය. ක්‍රි.ව. 1594 පළමුවන විමලධර්මසූරිය රජු බලයට පත්වීමත් සමඟ උඩරට තුළ නව රජ පෙළපතක් බිහි විය. ඒ වන විට වෙරළබඩ තීරයේ රාජධානිය පාලකයන් වූ පෘතුගීසීන්ට උඩරට ස්වාධීන ව පැවතීම මහත් අභියෝගයක් විය. පෘතුගීසීන් පරාජය කිරීමට ඔවුන් උත්සාහ ගත්ත ද දන්තවරු සහ බලන සටන තුළින් උඩරටට අත්වූයේ මහත් කීර්තියකි. දෙවන රාජසිංහ රජතුමා පෘතුගීසීන් මෙරටින් පලවා හැරීම සඳහා පුළුල් කාර්ය භාරයක් ඉටු කරන ලදී. මෙම පර්යේෂණයේ ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ දෙවන රාජසිංහ රජු සහ බලන සිට මහනුවර දක්වා මාර්ගය ගොඩනැගී ඇති ක්‍රමවේදයේ ඓතිහාසික පසුබිම අධ්‍යයනය කිරීම යි. අධ්‍යයනයේ ප්‍රධාන පර්යේෂණ ගැටලුව වන්නේ මෙම මාර්ගය තුළ දෙවන රාජසිංහ හා බද්ධවූ විශේෂ ඓතිහාසික පසුබිමක් නිර්මාණය වූයේ ඇයි ද යන්න සොයා බැලීම යි. ප්‍රාථමික හා ද්විතීක මූලාශ්‍රය භාවිතා කිරීමේ දී ප්‍රමුඛ ලෙස පුරාවිද්‍යාත්මක ස්මාරක යොදා ගත් අතර ජනශ්‍රැති සහ සම්මුඛ සාකච්ඡා කෙරෙහි ද විශේෂ අවධානය යොමු විය. උඩරට රාජ්‍යයට ප්‍රවේශ වීමට පැවති කපොලු අතර බලන දුර්ගයට හිමිවන්නේ විශේෂ ස්ථානයකි. එවකට මෙය කොළඹ - නුවර මාර්ගයේ ප්‍රධාන පිවිසුම බවට පත්ව තිබුණි. මෙම ස්ථානයේ ආරක්ෂක කොටුවක් ඉදිකර ඇත්තේ දෙවන රාජසිංහ රජතුමා විසිනි. එමගින් අපෙක්ෂා කළේ ආගන්තුකයින් මහනුවරට ඇතුළුවීම වැළැක්වීමයි. පුරාතනයේ දී මහනුවරට ප්‍රවේශ වන මාර්ගය බලන සිට අමුණුපුර, දන්තවරු, දෙඩම්වල, ගොඩමුදුන, මුරුතලාව, ගන්නොරුව හරහා නිර්මාණය වී තිබිණි. මෙම මාර්ගයේ පිහිටි අම්බලම් අදට ද ඊට අවැසි සාක්ෂ්‍ය සපයයි. දෙවන රාජසිංහ සමයේ පහතරටින් එල්ලවූ සතුරු ආක්‍රමණ පරාජය කිරීමට ගනු ලැබූ ක්‍රියා මාර්ග නිසා ඒ හා බැඳුණු සංස්කෘතික ඉතිහාසයක් ද තිබේ. එම මාර්ගයේ ඇතැම් ස්මාරක මෙතුමාගේ නාමය හා බද්ධවීම ඊට කදිම නිදසුන් වේ. ගොඩමුදුන මාර්ගය රාජසිංහපුර යනුවෙන් වර්තමානයේ ව්‍යවහාරවීම තුළින් පවා දෙවන රාජසිංහ රජතුමා හා මෙම මාර්ගයේ පැවති සම්ප බව අනාවරණය වේ.

**මූල්‍ය පද:** අම්බලම්, ආරක්ෂක, රාජධානිය, මාර්ගය, පිවිසුම

<sup>1</sup> ජ්‍යෙෂ්ඨ කටුකාවාරිය, මානව ශාස්ත්‍ර අධ්‍යයන අංශය, සාමාජීය විද්‍යා මානව ශාස්ත්‍ර පීඨය, ශ්‍රී ලංකා රජරට විශ්වවිද්‍යාලය

ajiththalwatte@gmail.com

## කැලණි වැලි දුම්රිය මාර්ගය හා සම්බන්ධ රත්නපුර පැරණි දුම්රිය මාර්ගය පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්

මධුකා රුවන්ති උපාලි <sup>1</sup>

### සංක්ෂේපය

රත්නපුර පැරණි දුම්රිය මාර්ගය කැලණි වැලි දුම්රිය මාර්ගය හා සම්බන්ධ ව අතීතයේ පැවති ප්‍රධාන දුම්රිය මධ්‍යස්ථානයක් වන අතර කැලණි වැලි දුම්රිය මාර්ගය තිබූ කාලයෙහි රත්නපුර දුම්රිය ස්ථානය මෙම මාර්ගයේ පැවති ප්‍රධාන දුම්රිය මධ්‍යස්ථානයක් විය. මෙහි ආරම්භය සර් වෙස්ට් රිජ්වේ ආණ්ඩුකාරතුමාගේ කාලය දක්වා දිව යයි. ආණ්ඩුකාරතුමා මෙම දුම්රිය මාර්ගය හඳුන්වා ඇත්තේ කැලණි වැලි සබරගමුව සැහැල්ලු දුම්රිය මාර්ගය යනුවෙනි. එංගලන්ත රාජ්‍ය ලේකම්වරයා විසින් 1898 අප්‍රේල් මස 27වන දින ලංකාවේ ආණ්ඩුකාරවරයාට විදුලි පුවතකින් දන්වා ඇත්තේ මෙම දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීමට අනුමැතිය දෙන බවයි. 1899 ජූලි 25වන දින එංගලන්තයේ යටත් විජිත භාර ලේකම්වරයා වෙත ලංකාවේ ප්‍රධාන නේවාසික ඉංජිනේරු ඩී. ආර්. මැකින්ටෝෂ් විසින් යවන ලද වාර්තාවක කැලණි වැලි දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කළ යුතු ආකාරය පිළිබඳව රජයේ ස්ථාවරය පැහැදිලි ව දක්වා ඇත. මෙහි ඉදිකිරීම් කටයුතු ආරම්භ කර ඇත්තේ 1990 මාර්තු මස 22 දිනය. රත්නපුරය දක්වා දුම්රිය මග ඉදිකිරීම් අවසන් කොට ඇත්තේ 1912 අප්‍රේල් මස 18 වන දිනය. එම උත්සවය ආණ්ඩුකාර සර්. හෙන්රි මැකලම්ගේ ප්‍රදානත්වයෙන් උත්සවාකාරයෙන් සිදු කොට ඇත. මෙහි එකල දුම්රිය ධාවනාගාරයක් ද තිබී ඇත. මෙම දුම්රිය ස්ථානය එකල ප්‍රමාණයෙන් විශාල දුම්රිය ස්ථානයක් බව පැරණි ඡායාරූප තුළින් තහවුරු කර ගත හැකිය. වර්තමානයේ මෙම දුම්රිය ස්ථානය රත්නපුර බස් නැවතුම්පොල වශයෙන් යොදා ගෙන ඇති නමුත් දුම්රිය ස්ථානයට ඇතැම් පැරණි ගොඩනැගිලිත් වර්තමානයේ දක්නට ලැබේ. ලෝකයේ ඇති අනෙකුත් දුම්රිය මාර්ගවලට සපුරා වෙනස් දුම්රිය මාර්ගයක් වශයෙන් මෙම කැලණි වැලි දුම්රිය මාර්ගය හඳුන්වා දිය හැකිය. එම නිසා ඒ හා සම්බන්ධව පවතින මෙම රත්නපුර දුම්රිය මාර්ගය ඓතිහාසික අතින් ඉතා වැදගත් වේ. මෙම දුම්රිය ගමන් මාර්ගය වර්තමානයේ භාවිතයට නොගැනුන ද මෙහි ඇති ඓතිහාසික වටිනාකම නිසා මෙම දුම්රිය මාර්ගය වර්තමානයේ භාවිතයට නොගන්නේ ඇයි ද යන්න සෙවීම ඉතා වැදගත් වේ. මේ පිළිබඳ අධ්‍යයනයේ දී මූලාශ්‍ර අධ්‍යයනය තුළින් ද්විතීක දත්ත හා කේෂ්ත්‍ර අධ්‍යයනය තුළින් ප්‍රාථමික තොරතුරු අත්පත් කර ගැනුණි. ප්‍රාථමික දත්ත මුළුමනින්ම සම්මුඛක සාකච්ඡා ආශ්‍රයෙන් සිදු කරන ලදී. අධ්‍යයන ක්‍රමවේදය යටතේ දත්ත රැස්කිරීම සඳහා ප්‍රාථමික ක්‍රමවේද ලෙස සහභාගිත්ව අධ්‍යයනය සහ සම්මුඛ සාකච්ඡා යොදාගත් අතර ද්විතීක දත්ත මූලාශ්‍ර ලෙස පූර්ව පර්යේෂණය සහ ලේඛනගත මූලාශ්‍රවලින් දත්ත ලබාගැනීම දැක්විය හැකිය. විශේෂයෙන් රත්නපුර ප්‍රදේශය තුළ පවතින්නා වූ භූගෝලීය විශමතාවය ඊට හේතු වූයේ යැයි ද නිගමනය කළ හැකි ය. රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කය පිහිටා ඇත්තේ පහත් භූමියක වීම හේතු කොට ගෙනත් දැඩි වංගු සහිත මාර්ගයක් වීමත් නිරන්තරයෙන් සිදු වන ගංවතුර නාය යෑම් වැනි තත්ත්වයන් මත මෙම කැලණි වැලි දුම්රිය මාර්ගයේ රත්නපුර දුම්රිය මාර්ග කොටස භාවිතයට නොගැනීමට පෙළඹෙන්නට ඇතැයි නිගමනය කළ හැකි ය.

**මුඛ්‍ය පද:** කැලණි වැලි දුම්රිය මාර්ගය, රත්නපුර දුම්රිය මාර්ගය, ඓතිහාසික වටිනාකම

---

<sup>1</sup> ශ්‍රී ලංකා රජරට විශ්වවිද්‍යාලය  
madukaruwanthi1991@gmail.com

## අධිපාරවල් මගින් හෙළිවන කඳුකර ප්‍රදේශයේ පුරාණ ගමන් මාර්ග

ඩී. ජේ. කේ. ඉහළගෙදර<sup>1</sup>

### සංක්ෂේපය

“අධිපාර” යනු පුරාණයේ පටන් මේ වන තෙක් ම ගමනාගමනය සඳහා අතිශයින් ප්‍රයෝජනවත් මාර්ග විශේෂයකි. ගැමියෝ වඩා කිට්ටු යැයි සැලකූ අධි පාරවල් ඔස්සේ පයින් ගමන් කරමින් තමන්ගේ අවශ්‍යතාවයන් ඉටුකර ගැනීමට පෙළඹී සිටියහ. තැනිතලා බිම්, ගල් තලාවන්, කඳු හෙල්, බෑවුම් අතරින් අධි පාරවල් සකස් විය. මගියන්ට පයින් ගමන් කිරීමට පමණක් ප්‍රමාණවත් වූ අධි පාරවල් ලෙසින් ව්‍යවහාර වන මාර්ග පුරාණයේ දී හඳුන්වා ඇත්තේ “ඒකපදික මග්ග” යනුවෙනි. පෙත් මග සහ පා මංකඩ යනුවෙන් ද අධිපාර ව්‍යවහාර වේ. මිනිසා පහසුවෙන් හා කෙටි මගින් අවශ්‍ය තැනට නිතර නිතර ගමන් කිරීම තුළ අධි පාරවල් නිර්මාණය වී තිබේ. එය කිසිවෙකු විසින් එළිපෙහෙළි කරන ලද හෝ ක්‍රමානුකූලව තනවන ලද මාර්ගයක් නොවීය. ශ්‍රී ලංකාවේ කඳුකර ප්‍රදේශය ආශ්‍රිත ව පුරාණයේ පැවති බවට සාක්ෂි හමුවන එවැනි අධි පාරවල් ද කඳුකරයේ විවිධ ප්‍රදේශවලට ගමන් කිරීමට සඳහා නිර්මාණය වූ ඒවා විය. මෙම ඉදිරිපත් කිරීම මගින් කඳුකර ප්‍රදේශය ආශ්‍රිත ව පැවති පුරාණ අධිපාරවල්හි උපයෝගිතාව හඳුනාගැනීමට උත්සහාගනු ලබයි. මහනුවර යුගයේ දී කොළඹ සිට සෙංකඩගල රාජධානියේ තෙක් දිවුණු මාර්ගය ද අධි පාරක ස්වරූපයෙන් පැවතුනක් විය. එය හංවැල්ල, සීතාවක, රුවන්වැල්ල, අරන්දර, අටුගොඩ, ඇවුණුගල්ල, දිවෙල, අට්ටාපිටිය, අලුත්තුවර, පහළ කඩුගන්නාව හරහා දිවුණු මාර්ගයක් විය. එම මාර්ගය ආශ්‍රිත ව ඉදිකර තිබුණු පුරාණ අම්බලම් කිහිපයක සාක්ෂි වර්තමානයේ ද දක්නට ලැබීමෙන් එම ගමන් මගතහවුරු වේ. එම අධි පාර පැවතියේ ස්වාභාවික ජල මාර්ගයකට ආසන්නයෙන් බව හඳුනාගැනීමට පුළුවන. බදුල්ල සිට මහනුවර බලා ගමන් ගත් මාර්ගය ද පුරාණයේ අධි පාරක් විය. පුස්කොළ ලේඛන සහ ජන කවි ඇසුරින් එම මාර්ගය පිළිබඳ ව වටහාගත හැකි ය. අලුත්වෙල, කොහොල්විලකඳුර, කහටගහරුප්ප, කන්දේගෙදර, බෝගොඩ, සිහිල්පැන්කඳුර, පරණගම හරහා මෙම මාර්ගය වැටී තිබිණ. ගමන් මගේ ඇතැම් ස්ථානවල දැව පාලම් ආදිය තනා තිබුණ අතර පුරාණ බෝගොඩ ලී පාලම එහි එක් සාධකයක් විය. මීට අමතරව මහනුවර රාජධානියේ සිට හඟුරන්කෙත හෙවත් දියතිලකනුවර තෙක් විහිදුණු තවත් අධිපාරක් තිබුණු බවට සාක්ෂි පවතී. හඟුරන්කෙත ප්‍රදේශය රජවරුන්ගේ ආරක්ෂිත ප්‍රදේශයක් වීම මෙම මාර්ගය නිර්මාණය වීමට හේතු වන්නට ඇත. දියතිලකනුවර සිට මතුරට දක්වා දිවුණු තවත් මාර්ගයක් වූ අතර එය ද අධිපාරක් විය.

*මුඛ්‍ය පද: අධිපාර, අම්බලම්, ගමනාගමනය, ජන කවි, මහනුවර*

<sup>1</sup> සමාජීයවිද්‍යා සහ මානව ශාස්ත්‍ර පීඨය, ශ්‍රී ලංකා රජරට විශ්වවිද්‍යාලය, මිහින්තලේ.

**දෙමෝදර ආරුක්කු නවයේ පාලම හා ඒ ආශ්‍රිත සංචාරක කර්මාන්තය**

එම්.ජී.ඒ.එම්.එන්.කරුණාරත්න<sup>1</sup>, ඩී.එස්.ඒ.මුණසිංහ, එච්.ඒ.එස්.එන්.හන්වාපොල,  
එස්.එස්.ජේ.බස්නායක, එච්.ඒ.ඩී.එම්.නිස්සංක, එච් .පී.එම්.අයි. ජයරත්න

**සංක්ෂේපය**

ශ්‍රී ලංකාවේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍ර ඉතිහාසය තුළ යටත් විජිත සමයේ නිර්මාණය වූ ස්මාරක අතර වාස්තු විද්‍යාත්මක අතින් උසස් වූ ද විශාල සංචාරක ආකර්ෂණයක් හිමි කරගත්තා වූ ද නිර්මාණ කිහිපයක් හඳුනා ගත හැකිය. එම නිර්මාණ අතරින් දෙමෝදර ආරුක්කු නවයේ පාලමට හිමි වනුයේ විශේෂ ස්ථානයකි. කොළඹ-බදුල්ල දුම්රිය පාරේ ඇල්ල හා දෙමෝදර දුම්රිය ස්ථාන අතර පිහිටා ඇති මෙම පාලම උඩරට දුම්රිය මාර්ගයේ සැතපුම් 169 දම්වැල් 40 ස්ථානයේ ගලා බස්නා දියපාරක් දෙපස පිහිටි කුඩා කඳුගැට දෙකක් යා කරමින් කොන්ක්‍රීට් හෝ යකඩ කුරු භාවිත නොකොට එක්තරා රටාවකට කැපු ගල් එකට අල්ලා ආරුක්කු 09 කින් යුක්ත වන ආකාරයට නිර්මාණය ඇත. එම පාලමේ කණුවල උස අඩි 97 ක් වන අතර එක් ආරුක්කුවක පළල අඩි 24 අඟල් 6 කි. මෙම නිර්මාණය හා සබැඳි ජනප්‍රවාද රාශියක් හඳුනා ගත හැකිය. උඩරට දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකරමින් පැමිණි බ්‍රිතාන්‍යන්ට ඇල්ල දුම්රිය ස්ථානයෙන් ඔබ්බෙහි තිබුණු මහා නිම්නයක් හරහා වංගුවක් සහිත ව පාලමක් දැමිය යුතු ස්ථානයක් හමු වූ බවත්, එතන තිබුණු සංකීර්ණතාවය නිසා සුදු ජාතික ඉංජිනේරුවාට දුම්රිය පාර එතනින් එහාට ඉදිකරගැනීමට නොහැකි ව සිටි බවත්, එම තත්වය දැක ඒ අසල පදිංචිව සිටි අප්පුහාමි නම් බාසුන්තැහේ කෙනෙක් ඔහු සතු තාක්ෂණ දැනුම යොදාගෙන ආරුක්කු පාලමක් තනිකර කැපූ කළුගල් කුට්ටි භාවිතයෙන් මෙතැන ඉදිකළ බවත් කියැවේ. මෙම ක්‍රියාදාමය භාරව සිටි ඉංජිනේරුවරයා හැරුණු කුන්බර්ට් මාවුඩ් නම් වන අතර මෙහි ඉදිකිරීම් අවසන් කර ඇත්තේ ක්‍රි.ව 1921 වර්ෂයේ දී ය. කාර්මික පුරාවිද්‍යාත්මක වශයෙන් සුවිශේෂී වටිනාකමක් සහිත මෙම ස්මාරකය ශ්‍රී ලංකාවේ කාර්මික උරුමය හා සබැඳි සංචාරක කර්මාන්තය තුළ විශාල ආකර්ෂණයක් ඇති කරවීමට සමත් ය. ඇල්ල ප්‍රදේශය ආශ්‍රිත ව ඇති ස්වභාවික හා සංස්කෘතිකමය ස්ථානයන් අතර අන්තර් සබඳතාවයන් සහිත විධිමත් සංචාරක සැලැස්මක් ක්‍රියාත්මක කරමින් විශාල විනිමය ප්‍රමාණයක් උපයාගත හැකි අතර උරුම ප්‍රචාරණය මගින් වැඩි වශයෙන් සංචාරකයන් ආකර්ෂණය කරගත හැකිය. එනිසා දෙමෝදර ආරුක්කු පාලම ආශ්‍රිත ව සංචාරක ප්‍රචාරණය දියුණු කරමින් තව දුරටත් සංචාරකයන් ආකර්ෂණය කරගත හැකි ආකාරයේ කළමනාකරණ සැලැස්මක් නිර්මාණය කළයුතු අතර එම කාර්මික පුරාවිද්‍යා උරුමය ආරක්ෂා කර ගැනීමටත් සැලැස්මක් ක්‍රියාත්මක කළ යුතුය.

**මුඛ්‍ය පද:** ආරුක්කු පාලම, කළමනාකරණ සැලැස්ම, දුම්රිය මාර්ග, වාස්තු විද්‍යාව, සංචාරක ප්‍රචාරණය

<sup>1</sup> පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය  
anuzone92@gmail.com



### සිංගිමලේ බිම්ගෙය හා සබැඳි කාර්මික පුරාවිද්‍යාත්මක වටිනාකම්

ඩී.එස්.ඒ.මුණසිංහ<sup>1</sup>, එම්.ඒ.ඒ.එම්.එන්.කරුණාරත්න, එච්.ඒ.එස්.එන්.හත්වාපොල,  
එස්.එස්.ජේ.බස්නායක, එච්.ඒ.ඩී.එම්.නිස්සංක , ආර්.එම්.එස්.දේවිනිද, එම්.පී.එස්.කුමාර

#### සංක්ෂේපය

දුම්රිය ප්‍රවාහනය හේතු කොට ගෙන නිර්මාණය වූ දුම්රිය මාර්ග ආශ්‍රිත ස්මාරක අතර බිම්ගෙවල් සඳහා හිමිවනුයේ සුවිශේෂී ස්ථානයකි. කඳුකර ප්‍රදේශ වල දුම්රිය ධාවනය කාර්යක්ෂම කරගනු වස් ශ්‍රී ලංකාව තුළද බ්‍රිතාන්‍ය පාලන කාලසීමාව තුළ දුම්රිය තාක්ෂණය හා බද්ධව බිම්ගෙවල් නිර්මාණය වූ අතර උඩරට දුම්රිය මාර්ගය වැඩිම බිම්ගෙවල් සංඛ්‍යාවක් සහිත මාර්ගය බවට පත් විය. 44 ක් පමණ වූ මෙම බිම්ගෙවල් සංඛ්‍යාව අතුරින් උඩරට දුම්රිය මාර්ගය පිහිටා ඇති සිංගිමලේ බිම්ගෙය ශ්‍රී ලංකාවේ දිගම දුම්රිය බිම්ගෙය වේ. උඩරට දුම්රිය මාර්ගයේ 14 වන බිම්ගෙය වන සිංගිමලේ බිම්ගෙය හැටන් හා කොටගල දුම්රිය ස්ථාන අතර පිහිටා ඇත. අඩි 1835.13 ක පමණ දිගකින් යුක්තවන මෙම බිම්ගෙය බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයන් විසින් හඳුන්වන ලද්දේ “පුල් බැන්ක්” යන නමිනි. විශාල වූත් පුළුල් වූත් ගම්මාන දෙකක් යාකරමින් මෙම බිම්ගෙය නිර්මාණය වී ඇති අතර දිනකට මිනිසුන් 1500ක් පමණ ඒ හරහා එහා මෙහා ගමන් කිරීමට කෙටි මගක් ලෙස භාවිත කරන බවද සඳහන් වේ. බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමයේ විශිෂ්ට නිර්මාණයක් වන මෙම බිම්ගෙය පුරාණ දුම්රිය මාර්ග අධ්‍යයනය තුළද කාර්මික පුරාවිද්‍යාව තුළද වැදගත් සන්ධිස්ථානයක් හිමිකර ගනී. පළලින් අඩි 14 ක් වන මෙම බිම්ගෙය මධ්‍යයේ වායු පීඩනය සමබර කර ගැනීමට උමග තුළට වායුව රැගෙන එන අමතර උමං ද්විත්වයක් පිහිටා ඇත. බිම්ගෙය නිර්මාණයේදී දිගින් වැඩි වූ නිසාම බිම්ගෙය දෙපසින්ම කැණීම් සිදු කොට ඇත. දෙපසින්ම කැණීම් කෙරෙන විට ඇතුළත තෙරපුම අධික වීම හේතුවෙන් මේ නිර්මාණයේදී කම්කරු මරණ රාශියක් සිදුවී ඇති බව සනිටුහන් කරන අනුවේදනීය වාර්තා කිහිපයක්ම ඇත. මෙහි කැණීම් කටයුතු වල නිරතව සිටි ඉන්දියානු කම්කරුවන් කිහිපදෙනෙකු විසින් බිත්තියේ තබා ඇති කුරුටු සටහන් දක්නට ලැබෙන අතරම ඒවායේ නම සහ දිනය ද යොදා තිබීම හේතුවෙන් පුරාවිද්‍යාත්මක වශයෙන් වැදගත් දත්ත සපයන මූලාශ්‍රයක් වශයෙන්ද වැදගත් වේ. තවද සිංගිමලේ බිම්ගෙය අශ්වලාභමක හැඩයට හෙවත් අර්ධ ඉලිප්සාකාරව නිර්මාණය කොට ඇත. මෙම සුවිශේෂී කාර්මික පුරාවිද්‍යා ස්මාරකය අධ්‍යයනයේදී ප්‍රථමයෙන් ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය ඉතිහාසය පිළිබඳ ලිඛිත මූලාශ්‍ර අධ්‍යයනය කළ අතර අනතුරුව බිම්ගෙය ප්‍රදේශයට ගොස් එය ගවේෂණය කරන ලදී. තවද දෙපස ඇති දුම්රිය ස්ථානයන් හි වාර්තා මෙන්ම අවිධිමත් සාකච්චා ක්‍රමයට ගම් වාසින්ගෙන්ද තොරතුරු සපයා ගන්නා ලදී.

**මූලාශ්‍ර පද:** දුම්රිය ප්‍රවාහනය, බිම්ගෙය, බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමය, කාර්මික පුරාවිද්‍යාව, කුරුටු

<sup>1</sup> පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය  
anuzone92@gmail.com

## මුල් ඓතිහාසික අවධියේ අනුරාධපුර මාර්ග පද්ධතිය හා භූ දර්ශනය

ඩී. කුසිත මැන්දිස්<sup>1</sup>

### සංක්ෂේපය

අනුරාධපුරය ශ්‍රී ලංකාවේ ආරම්භක නාගරික මධ්‍යස්ථානය වේ. අනුරාධපුරය නාගරික මධ්‍යස්ථානයක් වීම සඳහා දිගු කාලයක් තිස්සේ එම ප්‍රදේශය ඇසුරින් සිදු වූ සංස්කෘතික පරිවර්තන ක්‍රියාවලිය බලපා ඇත. විශේෂයෙන් පූර්ව ඓතිහාසික අවධියේ සිට සිව් දිගින් ම භාවිත වූ මාර්ග පද්ධතිය නිසා අනුරාධපුරයට සම්පත් ඇදී ඒම වඩා ප්‍රබල වීමක් සමඟ මාර්ග පද්ධතියේ සංවර්ධනයට එය බලපාන ලදී. ඒ අනුව අනුරාධපුරය ප්‍රධාන නාගරික මධ්‍යස්ථානය බවට පරිවර්තනය වීම සමඟ මාර්ග පද්ධතියේ දියුණුකම අවස්ථාව මුල් ඓතිහාසික අවධියේ දී අනුරාධපුරය ඇසුරින් කලඑළි බැසීම හඳුනාගත හැකිය. සාහිත්‍ය මූලාශ්‍රයවල සඳහන් වන ආකාරයට අනුරාධපුරයෙන් දකුණු දෙසට දිවයන මාර්ගය මහාමේඝවනයේ නැගෙනහිර දොරටුව ඉදිරිපසින් තිසා වැව, ඉසුරුමුණිය, වෙස්සගිරිය හරහා කඳුරටට දිව ගොස් තිබේ. මුල් ඓතිහාසික අවධියේ ආර්ථික හා දේශපාලන වශයෙන් සුවිශේෂ කාර්යභාරයක් මෙම මාර්ගය ඔස්සේ සිදු වී ඇත. විශේෂයෙන් ම බනිජ සම්පත් ප්‍රවාහනය කඳුකර කලාපයේ සිට අනුරාධපුරය දක්වා මෙම මාර්ගය ඔස්සේ සිදු වී ඇත. නගරය හා සම්බන්ධ වූ දකුණු ප්‍රධාන මාර්ගය, නන්දන උයන වටා වූ මල්වතුමය බටහිර ඉවුර දිගේ ගිය මාර්ගයට සම්බන්ධ ව තිබූ උප මාර්ග පද්ධතියකින් ද සමන්විත ව තිබූ බව මූලාශ්‍රය කරුණු අනුව පැහැදිලි වේ. අනුරාධපුර නගරයට නැගෙනහිර දෙසින් පැවති මාර්ගය භාතිකාභය රජු දවස මල්වතුමය සිට මිහින්තලය දක්වා අලංකාර ව සකසා තිබූ බව මහාවංසයේ සඳහන් වේ. අනුරාධපුරයේ සිට විහිදුණු නැගෙනහිර ගමන් මාර්ගය මූලාශ්‍රයවල 'මහාවාරිකා මග්ග' වශයෙන් හඳුන්වා ඇත. මෙම මාර්ගය පුරාණ සේරුවුවර දක්වා විහිදී තිබුණ බව පැරණි ගල් පාලම් අනුව පැහැදිලි වන අතර එය නගරයේ නැගෙනහිර පිහිටි මහා තඹක නිගමට සම්බන්ධ වන බව සෙල්ලිපිවලින් තහවුරු වේ. අනුරාධපුර නගරයේ සිට උතුරු ප්‍රදේශයට සම්බන්ධ වූ ප්‍රධාන ගමන් මාර්ගය නගරයේ උතුරුපස පිහිටි කළුහුමනක වෙළඳපොලට සම්බන්ධ වන්නට ඇති බව සෙල්ලිපි සාධක අනුව උපකල්පනය කළ හැකිය. පැරණි ගල්පාලම් අනුව මෙම මාර්ගය ඉතා පහසුවෙන් මාතොට වරායට හා ජම්බුකෝල පට්ටන වරායට සම්බන්ධ වීමට වැඩි ඉඩක් ඇත. ඒ අනුව අනුරාධපුරය ලංකාවේ ප්‍රධාන නගරය වීම සඳහා මෙම මාර්ග පද්ධතියේ සංවර්ධනය පුළුල් ව බලපා තිබෙන බව පෙන්වාදිය හැකිය.

*මූලාශ්‍ර පද:* අනුරාධපුරය, නාගරික මධ්‍යස්ථානය, මාර්ග පද්ධතිය

<sup>1</sup> ජ්‍යෙෂ්ඨ කටිකාවාරිය, පුරාවිද්‍යා හා උරුම කළමනාකරණ අධ්‍යයනාංශය, ශ්‍රී ලංකා රජරට විශ්වවිද්‍යාලය

thus.mendis@gmail.com

**අම්බලම හා බැඳි සංස්කෘතික උරුමය (පනාවිටිය දූව අම්බලම විශේෂිත ව)**

අසිත මල්ලවආරච්චි<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

මධ්‍යකාලීන යුගයේ ජනප්‍රිය වූ සුවිශේෂී වාස්තුවිද්‍යාත්මක කලා අංගයක් ලෙස අම්බලම සැලකිය හැකිය. අම්බලම එලෙස සුවිශේෂී වන්නේ, ඒ ආශ්‍රිත ව මූලික මෙන් ම ද්විතීයික නිර්මිත පරිසර තත්ත්වයන් පෙන්නුම් කරන බැවිනි. බොහෝවිට පැරණි මාර්ග හා සම්බන්ධවන අම්බලම ග්‍රාමීය ජනයාට ද සමීප ව ස්ථානගත වෙයි. දැනට ලංකාවේ පවතින පුරාණ අම්බලම් 31ක් වයඹ පලාතේ, කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික්කයේ, දඹදෙණි හත්පත්තුවේ, මයුරාවතී කෝරළයේ පනාවිටිය ගමේ පිහිටි දූව අම්බලමට විශේෂිත ව මෙම අධ්‍යයනය සිදු කොට ඇත. සෙසු අම්බලම්වලින් පනාවිටිය අම්බලම සුවිශේෂී වන්නේ මන්ද යන්න හා ඒ හා බැඳි සමාජීය ක්‍රියාකාරකම්, අභිචාරවිධි, ඓතිහාසික හා සංස්කෘතික වැදගත්කම අධ්‍යයනය කිරීම මෙම අධ්‍යයනයේ මූලික පරමාර්ථ විය. ගුණාත්මක පර්යේෂණ ක්‍රමවේදය යටතේ මානව වංශ ලේඛන ක්‍රමය ආශ්‍රිත ව මෙම අධ්‍යයනය සිදු කොට ඇත. ඒ අනුව ප්‍රථමික හා ද්විතීයික දත්ත ඇසුරින් ලබා ගන්නා තොරතුරු අන්තර්ගත විශ්ලේෂණයට ලක් කොට උක්ත නිගමනවලට එළඹ ඇත.

**මූලාසනය:** අම්බලම, පනාවිටිය, සංස්කෘතිය

---

<sup>1</sup> උපශාලාධිපති, වෛද්‍ය පීඨය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාල, කැලණිය  
asithaprabhath@gmail.com

**මහනුවර සම්ප්‍රදායට අයත් බිතුසිතුවම්වලින් නිරූපිත මාර්ග පද්ධති සහ ප්‍රවාහන ක්‍රම  
(තෝරාගත් විහාර කිහිපයක සිතුවම් ඇසුරින්)**

එන්. ටී. එස්. තිලකරත්න<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

ශ්‍රී ලාංකේය සංස්කෘතියෙහි අන්තර්ගතව පෙන්වනු ලබන කලා අංගයක් ලෙස සිතුවම් කලාව හැඳින්විය හැකි අතර මහනුවර සම්ප්‍රදායට අයත් සිතුවම් ඒ අතරින් ප්‍රමුඛ වේ. දේශීය සිතුවම් කලාව පිළිබඳ බොහෝ සාධක හඳුනාගත හැකිවන්නේ ද මහනුවර සම්ප්‍රදායට අයත් සිතුවම් මගින් වීම විශේෂත්වයකි. එම සිතුවම්හි භාවිත විවිධ තේමා හා වස්තුවිෂයන් අතරින් අතීතයේ පැවති ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් හා මාර්ග පද්ධති ප්‍රමුඛ භූමිකාවක් නිරූපණය කරයි. මහනුවර සම්ප්‍රදායේ සිතුවම් තුළ හඳුනාගත හැකි ප්‍රවාහන මාධ්‍යය කිහිපයකි. එනම් සාමාන්‍ය ජනයා හා ප්‍රභූන් භාවිත කළ අශ්ව කරත්ත, මිනිසුන් විසින් ඇදගෙන යන කරත්ත, ගවයන් යෙදූ කරත්ත, ඇතුපිට යාම, රුවල් නැව් සහ දෙව්වරුන් විසින් තම වාහනය ලෙස සැලකූ සතුන් ආදී වශයෙනි. සිතුවම් අතර විවිධ හැඩ සහ ලක්ෂණ සහිත කරත්ත වර්ග නිරූපිත අතර එහි දී විදේශීය ආභාසය ද සිතුවම් සඳහා ලැබී ඇති බව දක්නට ලැබේ. මුල්කිරිගල විහාරය, කසාගල විහාරය, උඩපික්වැල්ල ගංගාතිලක විහාරය, දොඩන්දූව ගෛලබිම්බාරාමය, මිරිස්ස සමුදුගිරි විහාරය, මැදවල විහාරය යන විහාර ආශ්‍රිත සිතුවම් ප්‍රස්තුත මාතෘකාවට අදාළ විමර්ශන සිදු කිරීමට තෝරාගත් අතර එහි දී ක්ෂේත්‍ර අධ්‍යයනය සහ පුස්තකාල අධ්‍යයනය යන ක්‍රමවේද භාවිත කරනු ලබයි. අතීතයේ පැවති ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් සහ මාර්ග මහනුවර සම්ප්‍රදායේ සිතුවම් තුළ නිරූපිත ආකාරය හා ඒ ඒ ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන්හි දක්නට ලැබෙන සුවිශේෂී ලක්ෂණ හඳුනාගැනීම සහ එහි දී එක් එක් පුද්ගලයන්ගේ සමාජ තත්ත්වය අනුව ඒ ඒ ප්‍රවාහන මාධ්‍යයන් වෙනස් වී තිබේ ද යන්න හඳුනාගැනීම මෙම අධ්‍යයනය මගින් අපේක්ෂා කෙරේ.

*මුඛ්‍ය පද: කරත්ත, ප්‍රවාහන ක්‍රම, මහනුවර සම්ප්‍රදාය, සිතුවම්*

---

<sup>1</sup> thusharisandya1990@gmail.com

**උඩපුස්සැල්ලාව පටු දුම්රිය මාර්ගයේ ධාවනය වූ දුම්රිය,  
දුම්රිය එංජින්, මැදිරි හා ගැල්**

ඒ. ඒ. බණ්ඩාරනායක<sup>1</sup>, ඩී.සී. චිත්‍රානන්ද<sup>2</sup>

**සංක්ෂේපය**

බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයෝ උඩරඬ ප්‍රදේශයේ වැවිලි අස්වැන්න කොළඹට ගෙන ඒමට උඩරට දුම්රිය මාර්ගයේ ශාඛා කොටසක් ලෙස නානුඹය - රාගල අතර පටු දුම්රිය මාර්ගය හෙවත් උඩපුස්සැල්ලාව පටු දුම්රිය මාර්ගය තැනූහ. 1903 වර්ෂයේ දී ඉදිකිරීම් ආරම්භ කරන ලද මෙම දුම්රිය මාර්ගයේ දුම්රිය ධාවනය 1904 වර්ෂයේ දී ආරම්භ කරන ලදී. වැවිලි අස්වැන්නේ දුර්වලතා මෙන් ම දෙවන ලෝක යුද්ධය හේතුවෙන් පැවති ආර්ථික අපහසුතා මෙම දුම්රිය මාර්ගයේ ප්‍රතිසංස්කරණය උදෙසා යෙදවීමට තිබූ මුදල් සීමා කළේ ය. මෙම දුම්රිය මාර්ගය ක්‍රමයෙන් කොටස් වශයෙන් ධාවනයෙන් ඉවත් කළ අතර 1948 වර්ෂයේ අගෝස්තු මස දී සම්පූර්ණයෙන් ම ධාවනයෙන් ඉවත් කරන ලදී. මෙම දුම්රිය මාර්ගයේ ධාවනය කරන ලද දුම්රිය එංජින්, මැදිරි හා ගැල් පිළිබඳ ව මෙතෙක් ප්‍රමාණවත් අධ්‍යයනයක් සිදු ව නොමැත. එහෙයින් මේවායේ වැදගත්කම පිළිබඳ ව වාර්තා කිරීම හා ආරක්ෂා කිරීමේ අරමුණින් මෙකී අධ්‍යයනය සිදු කළේ ය. දත්ත වාර්තාකරණයෙහිලා පුස්තකාල සමීක්ෂණ හා ක්ෂේත්‍ර අධ්‍යයනය යොදා ගැනිණි. හඳුනාගත් කාර්මික පුරාවිද්‍යා අවශේෂ අතර දුම්රිය එංජින්, මැදිරි, ගැල්, දුම්රිය පිලි කොටස් ආදිය ද වේ. ඒවායින් බොහෝමයක් මානව ක්‍රියා හා ස්වභාවික ක්‍රියා හේතුවෙන් මේ වන විටත් විනාශ ව ගොස් ඇත. එනමුත් පොල්තෙල් ප්‍රවාහනය කරන ලද ටැංකියක් පමණක් දැකගත හැකි ය. කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයේ ධාවනය කරන ලද ආපදා රථය ද, මෙම දුම්රිය මාර්ගයේ ආපදා තත්ත්වයන්හි දී භාවිතයට ගන්නට ඇත. අනෙක් කාර්මික පුරාවිද්‍යා අවශේෂ පිළිබඳ ව අධ්‍යයනය කරන ලද්දේ ලිඛිත මූලාශ්‍රය උපයුක්තව ය. මෙම කාර්මික පුරාවිද්‍යා අවශේෂ සංරක්ෂණ කාර්යෙහිලා යෙදවීම කාලීන අවශ්‍යතාවයකි. විශේෂතා බොහෝමයක් කැටි වූ උඩපුස්සැල්ලාව පටු දුම්රිය මාර්ගය නානුඹය සිට නුවරඑළිය දක්වා හෝ ඉදි කළ හැකි නම් එය සංචාරක ව්‍යාපාරය උදෙසා වඩාත් වාසි ලබාගත හැකි ක්‍රමෝපායක් වේ.

*මුඛ්‍ය පද: ආපදා රථය, කාර්මික පුරාවිද්‍යාව, පටු දුම්රිය මාර්ගය, පොල්තෙල් ප්‍රවාහන ටැංකිය*

<sup>1</sup> නිබන්ධන උපදේශක, ඉතිහාසය හා පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයනාංශය, රුහුණ විශ්වවිද්‍යාලය.  
anurandy09@mail.com

<sup>2</sup> ජ්‍යෙෂ්ඨ කථිකාචාර්ය, ඉතිහාසය හා පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයනාංශය, රුහුණ විශ්වවිද්‍යාලය.  
chithranandac@yahoo.com

## කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයේ අවධානයට ලක්නොවුණු නැවතුම්පොළවල් දෙකක්

එන්. එල්.ඩී පද්මලාල්<sup>1</sup>, පී.ඒ.ඉසුරු උමේෂිකා

### සංක්ෂේපය

කාර්මික විප්ලවය සමග බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ දී ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය ස්ථාන ඉදි කරන ලදී. පුවක්පිටිය සහ වග දුම්රිය ස්ථාන බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ එනම් ක්‍රි.ව 1901 කාලයේ ඉදි වූවකි. මෙය බස්නාහිර පළාතේ කොළඹ දිස්ත්‍රික්කයේ අවිස්සාවේල්ල නගරයට ආසන්නයේ ඉදි වී ඇත. කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගයේ පිහිටි මෙම දුම්රිය ස්ථාන සීතාවක බල ප්‍රදේශයට අයත් වෙයි. අතීතයේ කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය අඩි 2 1/2ක පටු මාර්ගයකින් සමන්විත විය. 1994.11.01 දින ඇරඹූ මාර්ගය පළල් කිරීමේ වැඩපිළිවෙළ හරහා වත්මන් තත්වයට පත් විය. මෙම අධ්‍යයනයේ ප්‍රධාන අරමුණ වන්නේ වග දුම්රිය සහ පුවක්පිටිය දුම්රිය ස්ථාන සතුව පවතින කාර්මික ඉතිහාසය දැක්වීම යි. වග දුම්රිය ස්ථානයේ ගඩොලින් නිර්මාණය කරන ලද ගබඩා ගොඩනැගිල්ලක් හා ලී සොල්දරයක් සහිත දුම්රිය ස්ථාන ගොඩනැගිල්ල බ්‍රිතාන්‍ය වාස්තු විද්‍යා ලක්ෂණ පෙන්වුම් කරයි. මෙම ස්ථානය සතුව යකඩින් නිර්මාණය කළ පැරණි ජල ස්ථම්භයක් සහ ජල පයිප්පයක් දැක ගත හැක. ශ්‍රී ලංකාවේ පාලම් තාක්ෂණයේ මුල් කාලීන යකඩ පාලමක් මෙම ස්ථානය අසලින් ගලා බසින වක් ඔය හරහා ඉදි ව ඇත. මෙය බ්‍රිතාන්‍ය කර්මාන්ත ශාලාවක ඉදි කරන ලද්දකි. අතීතයේ භාවිතා වූ දුරකථන, සංඥා පුවරු, ටැබ්ලට් උපකරණ, මගී දැන්වීම් පුවරු මෙහි දී දැක ගත හැක. දුම්රිය එන්ජින්වලට ජලය සපයන නැවතුම් පොළක් ලෙස ද අතීතයේ භාවිත කර ඇත. පුවක්පිටිය දුම්රිය ස්ථානයේ සම්පූර්ණ කළුගලින් නිර්මාණය කරන ලද මුළුතැන්ගෙයි කොටසක් සහිත ගබඩා ගොඩනැගිල්ලක් ඇත. අතීතයේ තොටුපොළවල් හරහා භාණ්ඩ රැගෙනවිත් ගබඩා කර තබා නගර වෙත දුම්රියෙන් රැගෙන යාමටත් බ්‍රිතාන්‍ය සමයේ පැවති වැවිලි ආර්ථිකය සඳහා බොහෝ කාලයක් පොහොර ගබඩාවක් ලෙස භාවිත කිරීමටත් මෙම ගොඩනැගිල්ල යොදා ගෙන ඇත. අතීතයේ භාවිත කළ සංඥා ක්‍රමය ඉස්මතු කරන සෙමපෝ සංඥා කුලුනක් සහ ටැබ්ලට් උපකරණ මෙහි ඇත. අඩි 2 1/2ක පටු දුම්රිය මාර්ගයක් පැවති සමයේ මෙරටට ගෙන්වන ලද රාත්තල් 46.5 බැඳි BRITISH STEEL ලෙස දක්වා ඇති පිහිලි තැන් තැන්වල දමා ඇත. අද වන විට ගරා වැටෙමින් පවතින සීමිත දුම්රිය වාර ගණනක් සහිත මෙම දුම්රිය ස්ථාන සුරක්ෂිත කර අනාගතයට රැකගැනීම අපගේ යුතුකමකි.

**මුඛ්‍ය පද:** කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය, පුවක්පිටිය, වග, දුම්රිය ස්ථාන

<sup>1</sup> bestofdanuska@gmail.com

### උඩපුස්සැල්ලාව පටු දුම්රිය මාර්ගය හා ඒ ආශ්‍රිත ඉදිකිරීම්වල වර්තමාන තත්ත්වය

එන්. එච්. ටී. අනුරාද්ධා<sup>1</sup>, පියුම් පෙරේරා<sup>2</sup>, ඒ. ඒ. බණ්ඩාරනායක<sup>3</sup>

#### සංක්ෂේපය

බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයන් විසින් හඳුන්වා දුන් වැවිලි කර්මාන්තය ව්‍යාප්ත වූයේ උඩරට ප්‍රදේශ මූලික කරගෙන ය. වැවිලි අස්වැන්න උඩරට ප්‍රදේශවල සිට කොළඹ වරාය දක්වා ප්‍රවාහනය කිරීම බොහෝ දුෂ්කර වූ හෙයින් මෙරටට ද දුම්රියක උරුමය හිමිකර දීමට බ්‍රිතාන්‍යයෝ කටයුතු කළහ. එහි මූලික අදියර වූයේ උඩරට ප්‍රදේශ ආවරණය වන පරිදි දුම්රිය මාර්ගයක් ඉදිකිරීම ය. උඩරට දුම්රිය මාර්ගයට අයත් තවත් එක් උප දුම්රිය මාර්ගයක් වූයේ නානුමය - රාගල අතර ඉදි වූ පටු දුම්රිය මාර්ගය හෙවත් උඩපුස්සැල්ලාව පටු දුම්රිය මාර්ගය යි. 1903 වර්ෂයේ දී ඉදිකිරීම් ආරම්භ කරන ලද මෙම දුම්රිය මාර්ගයේ දුම්රිය ධාවනය 1904 වර්ෂයේ දී ආරම්භ කරන ලදී. දුම්රිය මාර්ගයේ ප්‍රතිසංස්කරණ කටයුතු සඳහා යෙදවීමට මුදල් නොමැති වූ හෙයින් මෙම දුම්රිය මාර්ගය 1948 වර්ෂයේ අගෝස්තු මස දී සම්පූර්ණයෙන් ම වසා දමන ලදී. එතැන් පටන් දුම්රිය මාර්ගය හා ඒ ආශ්‍රිත ගොඩනැගිලි පිළිබඳ ව ප්‍රමාණාත්මක මෙන් ම ගුණාත්මක ව නිසි අධ්‍යයනයක් සිදු ව නොමැති බව හඳුනාගන්නා ලදී. එකී අවශේෂ සංරක්ෂණය කිරීමේ වැදගත්කම අවධාරණය කිරීම ද මෙතුළින් අපේක්ෂිත විය. ක්ෂේත්‍ර සමීක්ෂණ මූලික කර ගනිමින් සිදුකරන ලද මෙම පර්යේෂණය සඳහා අවශ්‍ය අනෙකුත් දත්ත ලිඛිත මූලාශ්‍රය පදනම්කර ගනිමින් සපයාගනු ලැබිණ. අධ්‍යයනය වන විට පටු දුම්රිය මාර්ගයේ බොහෝ ස්ථාන ආශ්‍රිත ව මහා මාර්ග තැනීම, නිවාස හා ගොඩනැගිලි ඉදි කිරීම, වගා කටයුතු සඳහා යොදා ගැනීම සිදුව ඇත. බොහෝ දුම්රිය ස්ථාන, දුම්රිය නිවාස හා බඩු ගබඩා මේ වන විට භාවිතයට ගැනීම හේතුවෙන් ආරක්ෂා වී ඇති නමුත්, අතහැර දමන ලද ඒවා විනාශ වෙමින් පවතී. පැවැති තත්ත්වය වෙනස් කරමින් ගොඩනැගිලි සැකසීම හේතුවෙන් දුම්රිය උරුමය හා බැඳි වාස්තු විද්‍යාත්මක උරුමය විනාශ වී ගොසින් ය. උඩපුස්සැල්ලාව පටු දුම්රිය මාර්ගයේ තවමත් දක්නට ලැබෙන කාර්මික පුරාවිද්‍යා හා වාස්තු විද්‍යා උරුමය අනාගත ප්‍රජාව කෙරෙහි සංරක්ෂණය කිරීම අත්‍යවශ්‍ය වේ.

**මුඛ්‍ය පද:** උඩපුස්සැල්ලාව පටු දුම්රිය, නානුමය - රාගල, බ්‍රිතාන්‍ය ජාතිකයන්, වැවිලි කර්මාන්තය

<sup>1</sup> ඉතිහාසය හා පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, රුහුණ විශ්වවිද්‍යාලය  
tharanga.slu@gmail.com

<sup>2</sup> පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය  
piumistpiumiperera@gmail.com

<sup>3</sup> ඉතිහාසය හා පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, රුහුණ විශ්වවිද්‍යාලය  
anurandy09@mail.com

**ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා භාවිතා කළ පාරු පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්  
(අත්තනගල්ල පාරුව සහ ලක්පඳුර පාරුව)**

ආර්.කේ.නානායකකාර<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

ගමනාගමන මාධ්‍යකින් අප අපේක්ෂා කරන මූලික කරුණ වනුයේ පුද්ගලයෙකු සන්ත්වයකු, භාණ්ඩයක් හෝ භාණ්ඩ සමූහයක් එක් තැනක සිට තවත් තැනකට රැගෙන යාම යි. මේ සඳහා ගොඩබිම් මාර්ග මෙන් ම ජල මාර්ග ද ඇත අතීතයේ සිට භාවිතයට ගැනුණ බවට ඓතිහාසික මූලාශ්‍රයෝ සාක්ෂි සපයති. ජල මාර්ග හරහා ප්‍රවාහන කටයුතු කිරීමේ දී ප්‍රධාන වශයෙන් ඔරු සහ පාරු භාවිත කළ බව ප්‍රාථමික මූලාශ්‍රය අධ්‍යයනය කිරීමෙන් තහවුරු වේ. අත්තනගල්ල ඔයෙන් හමු වූ පාරුව සහ ලක්පඳුරින් හමු වූ පාරුවල අවශේෂ ඓතිහාසික යුගයේ පාරු භාවිත කළ බවට ප්‍රබල සාධක වේ. 1998 වර්ෂයේ ගම්පහ දිස්ත්‍රික්කයේ අත්තනගල්ල ඔයෙන් විශාල පාරුවක් සොයා ගැනීමට පුරාවිද්‍යා දෙපාර්තමේන්තුව සමත් වූ අතර එය දිගින් අඩි 59 අඟල් 9ක් ද උපරිම පළල අඩි 4ක් ද විය. මෙම පාරුව නිර්මාණය කිරීම සඳහා භොර ශාකය (*Dipterocarpus Zeylanicus*) භාවිත කර ඇති බව ශ්‍රී ලංකා රාජ්‍ය දැව සංස්ථාවේ පර්යේෂණ මගින් හෙළිදරව් වී ඇත. මෙම පාරුවෙන් ලබාගත් කුඩා දැව නියැදියක් පරීක්ෂා කිරීමෙන් එය ක්‍රි. ව. 770 තරම් පුරාණ අවධියකට අයත් බව ඇමරිකාවේ බීටා ඇනලටික් ආයතනය මගින් කරනු ලැබූ කාලනිර්ණ ගණනය කිරීමෙන් තහවුරු වී ඇත. මීට අමතරව කළුතර දිස්ත්‍රික්කයේ ලක් පඳුර ප්‍රදේශයෙන් ද පුරාණයේ භාවිත කළ පාරුවක් හමු විය. එය දිගින් අඩි 50 අඟල් 11ක් ද උපරිම පළල අඩි 2 අඟල් 8ක් ද විය. මෙම පාරුව ද ක්‍රි. ව. 960 කාලසීමාවට අයත් බව බීටා ඇනලටික් ආයතනයේ නිගමනය යි. මෙම පැරණි පාරු ද්විත්වය ක්‍රි. ව. 8 වන සියවස වන විටත් විධිමත් ප්‍රවාහන ක්‍රමවේදයකට මෙරට ජනතාව හැඩගැසී සිටි බවටත්, භාණ්ඩ සහ මගී ප්‍රවාහනය කිරීම පාරු සඳහා යොදාගන්නට ඇති බවටත් සාක්ෂ්‍ය වේ. පර්යේෂණ අරමුණ වන්නේ ප්‍රාථමික සහ ද්විතීයික මූලාශ්‍රවල මගහැරී ඇති මෙම ප්‍රවාහන මාධ්‍යයේ ඓතිහාසික වටිනාකම පුස්තකාල පර්යේෂණ ඔස්සේ විමර්ශනය කිරීම යි.

*මුඛ්‍ය පද: කාලනිර්ණ, පාරුව, ප්‍රවාහන, බීටා ආයතනය*

<sup>1</sup> කැණීම් නිලධාරී, පුරාවිද්‍යා දෙපාර්තමේන්තුව  
rusirikasun@gmail.com



**පැරණි ශ්‍රී ලංකාවේ දියුණු පාලම් තාක්ෂණය පිළිබඳ විමර්ශනයක්  
(ප්‍රාථමික මූලාශ්‍රය ඇසුරෙන්)**

හිරමඩගම පඤ්ඤාසාර හිමි<sup>1</sup>, නාවලකන්දේ ඤාණප්‍රිය හිමි

**සංක්ෂේපය**

වාහන හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය කිරීම සහ ගමනාගමන පහසුව සඳහා ජල මාර්ග හරහා තනන ලද ඉදිකිරීම් පාලම් යනුවෙන් හැඳින්වේ. නූතන විද්‍යාත්මක තාක්ෂණ ක්‍රමවේදයට අනුව දැවැන්ත පාලම් හඳුන්වාදීම නව්‍ය වුව ද ලක්දිව ඉපැරණි ඉදිකිරීමට අනුව මෙය ආගන්තුක වූවක් ලෙස හැඳින්වීමට නොහැක. අතීත අතීතයේ සිට කෝට්ටේ යුගය දක්වා දියුණු පාලම් තාක්ෂණයක් තිබූ බව විමර්ශනය කිරීම මෙහි මූලික අරමුණ වේ. ඒ සඳහා මූලාශ්‍රය වශයෙන් සාහිත්‍යමය හා පුරාවිද්‍යාත්මක සාධක උපයෝගී කරගන්නා ලදී. තාක්ෂණය අනුව ගත් කල පාලම් වර්ග තුනකි. ඒ ප්‍රාදේශීය පාලම්, ලී පාලම් සහ ගල් පාලම් වශයෙනි. ඓතිහාසික වශයෙන් ප්‍රාදේශීය පාලම් ක්‍රමය පැරණි ම ක්‍රමය ලෙස දැක්විය හැක. දිය පාරක් හරහා ගමන් කිරීමේ දී මුල් කාලීන ව ඒදණ්ඩ වැනි යම් ක්‍රමයකට සමානත්වයක් පෙන්වුම් කරනුයේ ප්‍රාදේශීය පාලම්වල ය. මේවා කෝට්ටේ යුගයේ රචිත පරවි, කොවුල් සන්දේශයන්හි “ඒය” වශයෙන් සඳහන් වේ. විසුද්ධි මාර්ග සන්‍යාය තුළ “දණ්ඩ සේකුක” ලෙස සඳහන් වේ. සමස්ත පාලම් ක්‍රමය අතර ඇති පරිසර හිතකාමී පාලම් ක්‍රමය ලෙස තත් ක්‍රමය හැඳින්වේ. උක්ත ක්‍රමයේ ඇති දුෂ්කරතා මගහරවා ගැනීම පිණිස ග්‍රාමීය පාලම් ක්‍රමය දියුණු කොට ලී පාලම් තාක්ෂණය නිර්මාණය කර ඇත. හත්තවනගල්ල විහාර වංශයේ තිසා වැව අසල ලී පාලම ගැන සටහන ලී පාලම් පිළිබඳ මුල් සඳහන වේ. සීගිරියේ ඇතුල් දියඅගල හරහා ද අවශ්‍ය විට ඉවත් කළ හැකි ලී පාලමක් (draw bridge) තිබූ බව පුරාවිද්‍යාඥයෝ පවසති. විසුද්ධිමග්ග සන්නයේ මිනිසුන් කිහිපදෙනෙකුට එකවර ගමන් කළ හැකි ලැලි වලින් තැනූ ඇණ ගැසූ “ජංස සේකු” හා කරත්ත ගමන් කළ හැකි “සකට සේකු” නම් ලී පාලම් ප්‍රභේද දෙකක් පිළිබඳ ව සඳහන් වේ. ක්‍රි.ව. 12 - 13 සියවස්වල දී පැවති පාලම් රැසක් පිළිබඳ මහාවංසයේ සඳහන් වේ. මහා පරාක්‍රමබාහු රජ සමයේ දේව සෙනෙවියා රියන් 20ක් දිග බාල්ක, ලී කඳන්, යකඩ පටි හා යකඩ ඇණ යොදාගෙන කරන ලද රියන් 200ක පාලම පැරණි තාක්ෂණය මනාව ප්‍රකට කරයි. පාලම් තාක්ෂණයේ දියුණුව ගල් පාලම් වලින් දක්නට හැක. වර්තමානයේ දක්නට හැකි පැරණි පාලම් ගල් පාලම් වේ. ගල් බාල්ක ( stone beam bridge) හා ගල් පුවරු (stone slab bridge) යන වර්ග දක්නට හැක. එක පෙළට දෙකක් හෝ තුනක් බැගින් වන සේ ගල් කණු පෙළක් සිටුවා ඒ මත හරස් අතට ගල් බාල්ක යොදා දිගු අතට ගල් පුවරු යොදා තනා ඇත. කලා ඔය හරහා ඇති යකා බැදි පාලමේ උක්ත ලක්ෂණ දක්නට ඇත. ශ්‍රී ලාංකිකයෝ අතීතයේ සිට ම ඔවුන් මුහුණදුන් ගැටලු සඳහා විසඳුම් සොයා ගැනීමට සමත් වූ අතර දිය පාරවල් නිසා මුහුණදුන් දුෂ්කරතාවන් මගහරවා ගැනීමට පාලම් ඉදිකළහ. දිය පාරේ ස්වභාවය හා අවශ්‍යතාව මත විවිධ ද්‍රව්‍ය උපකාරී කරගෙන පාලම් ඉදිකරගෙන තිබේ. යම් යම් හේතු නිසා විනාශ වූව ද යටත් විජිතයට පෙර ලාංකිකයන්ට අනන්‍ය වූ පාලම් තාක්ෂණයක් පිළිබඳ සාක්ෂි පුරාවිද්‍යාත්මක හා සාහිත්‍යමය විස්තර තුළින් හෙළිදරව් වේ.

**මූලාශ්‍ර පද: පාලම් තාක්ෂණය, ප්‍රාදේශීය පාලම්, ගල් පාලම්, ලී පාලම්**

<sup>1</sup> මානව ශාස්ත්‍ර පීඨය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය

## අනුරාධපුර අගනගරය හා පුරාණ වරායන් සම්බන්ධ කරනු ලබන මාර්ග පද්ධතිය පිළිබඳ විමර්ශනයක්

ඩබ්ලිව්.ඒ.ඒ.වී.නන්දදාස<sup>1</sup>, සී.සී .බී.ආර්.එන්.ජයතුංග, ටී.එම්.ජේ.වන්දසිර

### සංක්ෂේපය

ලංකාව ඇත අතීතයේ සිට ම පෙර'අපර දෙදිග වෙළඳ මාවතේ කේන්ද්‍රස්ථානයක් විය. ලංකාවේ පවතින සුවිශේෂී පිහිටීම මේ සඳහා හේතු වූ අතර ස්වභාවික වරායන් ඒ අතර විය. එම වරායන් ප්‍රධාන මාර්ග පද්ධතියට සම්බන්ධ වී අනුරාධපුර අගනගරයට ප්‍රවේශ වීමට පැවතුන අතර එමගින් දේශපාලන, ආර්ථික, සාමාජීය හා සංස්කෘතික ක්ෂේත්‍රයන්හි පරිවර්තනයට හේතු සැලසිණි. සාහිත්‍යයමය පුරාවිද්‍යාත්මක මූලාශ්‍රයවල සඳහන්වන පරිදි ඉපැරණි මංමාවත් කිහිපයක් වේ. ඒ අතර අනුරාධපුර මහානිකේට, ගෝකණේණ, උරුවෙල හා පල්ලවංක ආදී මාර්ග ප්‍රධාන වශයෙන් පෙන්වාදිය හැකි ය. මෙම මාර්ග අනුරාධපුර අවධියේ කෙබඳු ආකාරයෙන් භාවිතා කළේ ද යන්න විමසා බැලීම ප්‍රධාන අරමුණ වේ. අනුරාධපුර නගරයේ මූලික පදනම ජලාශ්‍රිත ශිෂ්ටාචාරය ඔස්සේ ගොඩනැගුණි. එහිදී ප්‍රධාන ප්‍රවාහන මාධ්‍යක් ලෙස ගංගා හා ගොඩබිම් මාර්ග යොදා ගැනුණ අතර මෙම පර්යේෂණයේ දී ගොඩබිම් මාර්ග මූලික කරගනිමින් භාවිත කරනු ලැබූ මාර්ග පද්ධතිය පිළිබඳ විමසීම අපේක්ෂිත ය. මුල්කාලීන ව ලංකාවේ ප්‍රධාන වරාය මහානිකේටය වූ අතර ක්‍රි. පූ. 6වන සියවසට එහා ගිය ඉතිහාසයක් එහි අන්තර්ගත ව ඇත. මල්වතු ඔයේ දකුණු කෙළවර නදී නිම්නයේ පිහිටා තිබූ තම්බපණේ නගරය මුල් ම රාජධානිය වශයෙන් කේන්ද්‍රගත වීමත් සමඟ මෙම වරායේ වැදගත්කම තීව්‍ර වූ අතර ඊට සමාගාමීව දඹකොළ, ඌරාතොට, ත්‍රිකුණාමල වරාය ප්‍රධාන නැව් තොටවල් විය. දිවයිනේ පිහිටීම හේතුකොටගෙන වරායන් හා සම්බන්ධ කරගනිමින් ප්‍රධාන මාර්ග පද්ධතියක් ගොඩනැගුණි. ලංකාවට පැමිණි ආක්‍රමණ, සංක්‍රමණ හා සංස්කෘතික සම්බන්ධතාවන් අධ්‍යයනයේ දී මෙම මාර්ග වැදගත් වූ අයුරු පැහැදිලි වේ. විජයගේ සිට අනුරාධපුර අවසානය දක්වා පැමිණි සංක්‍රමණිකයන් ද සේන ගුත්තිකගේ සිට 1වන රාජරාජ දක්වා වූ ආක්‍රමණිකයන් ද බෞද්ධ, හින්දු, බ්‍රාහ්මණ හා ජෛන ආදී විවිධ ආගමික දර්ශනයන් ද වෙළඳ කටයුතු සශ්‍රීක අයුරින් පවත්වාගෙන යාමට ද මෙම මාර්ග විශාල පිටිවහලක් විය. ඒ අනුව ඉහත තොරතුරු අධ්‍යයනයේ දී සියලු ම වරායන් සඳහා පමණක් නොව රට අභ්‍යන්තරය දක්වා විහිද ගිය ගමන් මාර්ග භාවිත කර ඇත. දේශපාලන, ආර්ථික, සංස්කෘතික ආදී ක්ෂේත්‍රයන්හි විපර්යාසයන්ට හේතු සාධක වූ දියුණු මාර්ග පද්ධතියක් එකල ලංකාවේ පැවති බව හෙළිදරව් කරගත හැකි විය.

**මූලාශ්‍ර පද:** අනුරාධපුර, ජලාශ්‍රිත ශිෂ්ටාචාරය, තම්බපණේණි

<sup>1</sup> පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය  
amila.human@gmail.com

### කෝකිල සන්දේශයෙන් හෙළිවන මාර්ග පද්ධතිය පිළිබඳ විමර්ශනයක්

එම්.ඩබ්.එන්.ටී.සුමනසේන<sup>1</sup>, එච්.එල්.ජයශාන්ති, ආර්.කේ.අයි.එච්.රණවීර

#### සංක්ෂේපය

ඉතිහාසය හැදෑරීමේ දී සන්දේශ කාව්‍යයන් මගින් ලැබෙන පිටිවහල අතිමහත් ය. සන්දේශය හසුන, හස්ත, අසුන, අස්ත, පණිවිඩය, මෙහෙවර හා පහින ආදී නම්වලින් හැඳින්වේ. විවිධ අභිමතාර්ථ අනුව සන්දේශ රචනා වී ඇත. දූතයා දෙවියන් වෙත යන ගමන් මඟ විස්තර කිරීමක් මින් සිදුවේ. මේ ආකාරයට සන්දේශ කාව්‍යය කිහිපයක් රචනා විය. එනම් මයුර, තිසර, පරෙවි, සැලලිහිණි, හංස, ගිරා හා කෝකිල ආදී වශයෙනි. මෙම පර්යේෂණයේ දී කෝකිල සන්දේශයෙහි සඳහන් වන මාර්ග පද්ධතිය කුමන ආකාරයෙන් පැවතියේද යන්න විමසා බැලීම ප්‍රධාන අරමුණ වේ. මෙහි දී ප්‍රධාන වශයෙන් කෝට්ටේ යුගයේ අනෙකුත් මූලාශ්‍රයගත තොරතුරු හා වර්තමාන ග්‍රාම නාමකරණයන් සංසන්දනාත්මක ව අධ්‍යයනය කිරීම සිදුකරන ලදී. පක්ෂීන් දූත මෙහෙවරේ යොදවා පණිවිඩ හුවමාරු කරගැනීම අතීතයේ පැවති ප්‍රචලිත ක්‍රමයකි. නමුත් ගම්පොළ හා කෝට්ටේ යුගයන්හි එය සුවිශේෂී අරමුණක් වටා ගොනුවීමක් දැකගත හැකිය. දූතයා සිය කර්තව්‍යය සඳහා පිටත්වීමේ සිට එම දූත ගමන අවසානය දක්වා විවිධ වැණුම් මගින් හසුන අලංකාර කර ඇත. කෝකිල සන්දේශයේ සඳහන් වන පරිදි ආර්ය වක්‍රවර්තීන් පලවා හැර යාපා පටුන ජයගත් සපුමල් කුමරු රැකදෙන ලෙසත්, පැරකුම් රජුට හා සිව්ඟ සෙනඟ හා සන්නස් ලියන යතිවරයාට ආශිර්වාද ලබාදෙන ලෙසත් දෙවිනුවර උපුල්වන් දෙවියන්ගෙන් කරන ලද අයැදීමකි මෙය. කෝකිල සන්දේශයේ දී සුවිශාල මාර්ග පද්ධති හා නගර පිළිබඳ තොරතුරු අනාවරණය වේ. ජයවර්ධනපුර සිට යාපා පටුන දක්වා වූ මාර්ගය, පස්යාල සිට මග්ගොන, බේරුවල, බෙන්තොට, වැලිතොට(වැලිතර), මාදම්පාමෝදර සහ තොටගමුව හරහා තෙක් විහිද ගිය මාර්ගය ද විස්තර වේ. වැලිගම (වාලුකාගාම) හා බෙන්තොට (හීමතිත්ථ) මුහුදු තොටවල් වශයෙන් වැදගත් වේ. වැලිගම ඉතා දියුණු නගරයක් වූ අතර එහි විදී රාශියක් ද, එම විදී දෙපස වෙළඳසල් ද දක්නට ලැබිණ. මහාවංසයේ මහා පරාක්‍රමබාහු රජ දවස වැලිගම ඉතා වැදගත් ප්‍රදේශයක් විය. සපුමල් කුමරු යටතේ යුද්ධ සේනාව යාපා පටුනට ගිය ගමන් මාර්ගය පිළිබඳ රාජවලියේ එන තොරතුරු අවිනිශ්චිත ය. එහෙත් කෝකිල සන්දේශයේ දූතයා වර්ණනා කරන ගමන් මාර්ගය ඔස්සේ මෙම හමුදා ගමන් කරන්නට ඇති බව උපකල්පනය කළ හැකිය. මේ අනුව ලාංකේය මූලාශ්‍රයගත තොරතුරුවල සඳහන් නොවන ඇතැම් ගමන් මාර්ග පිළිබඳ වැදගත් විශ්වාසනීය තොරතුරු කෝකිල සන්දේශය මගින් අනාවරණය කරගත හැකි විය.

**මුඛ්‍ය පද:** කෝකිල සන්දේශය, දූතයා, මාර්ග පද්ධතිය, වැණුම්

<sup>1</sup> ඉතිහාස අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය.

**හටන් කාව්‍ය තුළින් හෙළිවන සමකාලීන සමාජයේ ගමනාගමන මාර්ගයන්හි පසුබිම  
පිළිබඳ අධ්‍යයනයක් (සීතාවක හටන ඇසුරින්)**

ඩී.ජී.එන්.කුලසේකර<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

ක්‍රි.ව. 1530-1592 දක්වා කාලය කෝට්ටේ යුගයේ උපයුගයක් සේ සැලකෙන සීතාවක යුගයට අයත් මේ සීතාවක රාජසිංහ රජු බෞද්ධ ආගම විනාශ කරමින් ශිව ආගම නගා සිටුවීමට කටයුතු කර ඇත. මෙවන් යුගයක රචනා වූ සීතාවක හටන ග්‍රන්ථය මගින් සමකාලීන දේශපාලන සමාජ තොරතුරු රාශියක් අනාවරණය කරගත හැකි වේ. මේ අනුව සමකාලීන සමාජයේ ගමනාගමන පසුබිම පිළිබඳ තොරතුරු අධ්‍යයනය කිරීමේදී සීතාවක හටන මගින් විශාල වශයෙන් තොරතුරු රුසක් අනාවරණය කරගත හැකි වේ. මෙම පර්යේෂණයේ අරමුණ වූයේ සීතාවක හටන කාව්‍ය මගින් තහවුරු වන ගමනාගමන මාර්ග පිළිබඳ තොරතුරු විශද කර ගැනීමට හැකිවේද යන්න විමසා බැලීමයි. මේ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් සීතාවක හටන ග්‍රන්ථය මූලාශ්‍රය හා ද්විතීක මූලාශ්‍රයන් ද මෙම පර්යේෂණයේ ක්‍රමවේදය ලෙස යොදාගන්නා ලදී. මයාදුන්නේ විසින් සීතාවක රාජසිංහ රජුට කුඩාකාලයේ සිටම ඇත් අශ්වරෝහණය පිළිබඳ පුහුණුවක් ලබාදී තිබේ. රජු සටන්වලදී මෙම ගමනාගමන ක්‍රම භාවිතා කළ බව පෘතුගීසීන් පරාජයට මුල්ලේරියා වෙලේ සටන සඳහා රජු ගියේ තුරගයෙකු පිටින් ගමන් කළ බව සීතාවක හටන තුළින් තහවුරු වේ. එපමණක් නොව ඇත්- අස්- රිය- පාබල වතුරංගනි සේනාවෙන් රජුගේ සේනාව සමන්විත වීම තුළින් මෙකල ගමනාගමන පද්ධතිය පිළිබඳ මෙසේ අවබෝධයක් සීතාවක හටන තුළින් ලබාගත හැකිය. සිංහල ජනතාව යුද්ධය සඳහා පයින්ම ගමන් කළහ. අතරමගදී ගමනියම්ගම් පසුකරමින් නෙයෙක් ප්‍රදේශවල මාර්ගයන්හි නතරවී ඉදිරියට ගියහ. ඉදිරියට යාමේදී හමුවූ ගංගාවලින් එතෙරවීමට ඔරු පාරු අගුළු වැනි ගමනාගමන ක්‍රම යොදාගත් බව “පෙළ ඔරු පාරු අගුළු ද යනි නිනොරේ”. යන සීතාවක හටන කාව්‍ය තුළින් පැහැදිලි වේ. පෘතුගීසී සේනාව සීතාවක රජුත් මර්ධනය සඳහා අවශ්‍ය යුද්ධ උපකරණ නැවෙන් එවූ බව සීතාවක හටනේ “ගෙන්නවමින් නැව් නොට” කවියෙන් විශද වේ. මේ ආකාරයට සමකාලීන සමාජයේ පැවති ප්‍රවාහන ක්‍රම සීතාවක හටන තුළින් තහවුරු කරගැනීමට හැකිවේ. මීට අමතරව කෝට්ටේ යුගයේ පැවති ගමනාගමන මාර්ග පද්ධතියක් විවරණය කර ගැනීමට හැකිබව සීතාවක හටන මගින් පැහැදිලි කරගත හැකි වේ. මයාදුන්නේ රජු මැදදේගම නුවර වාසය කළ අතර සීතාවක බලා ගමන් ආරම්භ කළහ. අලුත් නුවරින් ගමන ආරම්භ කර ගුරු කදුර, කඩවත, බදුල්ල, බුත්තල, කතරගම බලා ගිය බවත් තංගල්ල, කටුවන, කහවත්ත යන ස්ථාන පසුකරමින් ගමන් කළ බව සඳහන් වේ. රජුගේ සේනාව ප්‍රදේශ ගණනාවක පැතිරී සිටීම නිසා කෝට්ටේ යුගයේ සමකාලීන සමාජය තුළ පැවති ශ්‍රී ලංකාව පුරාම පැතිරුණු ගමන් මාර්ග පද්ධතියක් වූ බව සීතාවක හටන තුළින් පැහැදිලි වේ. මේ අනුව සීතාවක හටන තුළින් සමකාලීන ගමනාගමන ක්‍රම හා ගමන් මාර්ග පද්ධති පිළිබඳ තොරතුරු රාශියක් විවරණය කරගත හැකි බව පසක් විය.

**මූල්‍ය පද:** සීතාවක හටන, ගමනාගමනය, සීතාවක යුගය, සීතාවක රාජසිංහ රජු, ගමන් මාර්ග

<sup>1</sup> nalinikulasekara@gmail.com

යටත් විජිත යුගයට පෙර ශ්‍රී ලංකාවේ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ක්‍රමෝපායන් සහ ඒ ආශ්‍රිත සංස්කෘතිය

ඒ.පී. කුමාරසිංහ<sup>1</sup>

සංක්ෂේපය

සමාජ සංස්ථාව තුළ රාශිභූත වී ඇති අනෙක වූ සංවරණ ක්‍රමෝපායන් සාධනය කර ගනු වස් මානවයා විසින් විවිධ ප්‍රයෝගය උපයුක්ත කරගනු ලැබීණි. ශ්‍රී ලංකාවේ දේශීය සංවරණයන් හුදු මානවයාගේ ආර්ථික, ආගමික හා සමාජීය අභිමතාර්ථයන් උගත පූර්ණය කරගැනීම අරභයා උපයුක්ත කරගැනීමේ දී පෞරාණික ශ්‍රී ලංකාවේ පැවති භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ක්‍රමෝපායන් හා ඒ ආශ්‍රිත ව බිහිවන ජන සංස්කෘතියේ සුවිශේෂීත්වය ගවේෂණය කිරීම අධ්‍යයන කාර්යයේ අරමුණ විය. සාමාන්‍ය මිනිස් ක්‍රියාකාරකම් ආශ්‍රිත ව ඇති වන අනිවාර්ය අවශ්‍යතාවක් වන ප්‍රවාහනය අතීත ශ්‍රී ලංකාව තුළ නන්විධ අයුරින් දක්නට ලැබුණි. අතීත ප්‍රවාහන පද්ධතීන් ගොඩබිම් හා ජලජ ප්‍රවාහනය වශයෙන් කොටස් දෙකකි. ජනප්‍රවාද වලට අනුව ප්‍රාග් ඓතිහාසික යුගයේ මෙරට රජ කල රාවණ අධිරාජ්‍යයා “ දඬුමොණරය ” නම් අහස් යානාවකින් භාරත දේශයේ සිට සීතා නම් කුමරිය පැහැරගෙන ආ බවත් එකල දියුණු ගුවන් ප්‍රවාහන පද්ධතියක් මෙරට තිබූ බවත් හෙළිකරනු ලැබූව ද මෙය සනාථ කිරීමට තරම් ප්‍රමාණවත් සාක්ෂි නොමැත. අධ්‍යයන කාර්යයේ ශක්‍යතා සාධනය අරභයා පර්යේෂණ දත්ත රැස්කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය හා ජාතික කෞතුකාගාරය ආශ්‍රය කරගනු ලැබීය. එහි දී ප්‍රාග් බෞද්ධ යුගයේ පවා මෙරට තරමක් දියුණු ප්‍රවාහන පද්ධතියක් පැවති බව තහවුරු විය. අලි ඇතුන් මත භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය අශ්ව කරත්ත උපයෝගී කරගැනීම ඒ අතරින් ප්‍රමුඛ වේ. දෝලාව එකල ප්‍රභූතයේ නිල ප්‍රවාහන ක්‍රමෝපායක් වුව ද භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය උදෙසා එය යොදා නොගැනුණි. එමෙන් ම ඉතා ඇත අතීතයේ සිට පැමිණි ප්‍රධාන භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ක්‍රමය ලෙස ගැල් හෙවත් කරත්ත මෙන් ම තවලම් පෙන්වා දිය හැක. මෙම ප්‍රවාහන ක්‍රම දෙකෙහි දී ම සතුන් උපයෝගී කරගත් අතර ඒ ආශ්‍රිත ජන කවි සංස්කෘතියක් බිහිවූයේ නිරායාසයෙනි. ජලජ ප්‍රවාහන ක්‍රම ලෙසින් ඔරු පාරු නැව් ආදිය උපයෝගී කරගැනීමත් පාරු කවි වැනි ජනශ්‍රැතීන්හි ප්‍රභවයත් සිදු වී තිබේ. පර්යේෂණය අවසන් එළැඹී නිගමනය පෞරාණික ශ්‍රී ලංකාව තුළ එකිනෙකට වෙනස් විවිධ භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ක්‍රම පැවති බවත්, ඒ ආශ්‍රිත ජන සංස්කෘතියක් බිහි වූ බවත් ය. මෙම උරුමයන් සංරක්ෂණය කර අනාගත පරපුර උදෙසා දායක කරලීම වැදගත් ය.

**මුඛ්‍ය පද:** අශ්ව කරත්ත, ගැල්, ජන සංස්කෘතිය, භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය, සංවරණය

<sup>1</sup> පර්යේෂණ සහකාර, පුස්තකාල පොත් අධ්‍යයන හා පර්යේෂණ පුස්තකාලය, සමාජීය විද්‍යා පීඨය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය

kumarasingha500@gmail.com

### බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ හඳුන්වා දුන් නව ප්‍රවාහන ක්‍රම

කේ. එල්. එස්. කුමාර<sup>1</sup>

#### සංක්ෂේපය

එදිනෙදා ජීවිතයේ මිනිස් අවශ්‍යතා වර්ධනය වීම සහ තාක්ෂණයේ සිදු වූ නව්‍යකරණයන් සමඟ ප්‍රවාහනය මිනිසාට අත්‍යවශ්‍ය සේවාවක් බවට පත් විය. භාණ්ඩ රැගෙන යාම ඇතුළු සේවාවන් මූලික කරගෙන ආරම්භ වූ ප්‍රවාහනයේ ඉතිහාසය ඇත අතීතයට දිව යයි. ප්‍රවාහනයේ විශාල දියුණුවක් සිදුවන්නේ බ්‍රිතාන්‍ය යුගය තුළ දී ය. බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ ශ්‍රී ලංකාවට හඳුන්වා දුන් නව ප්‍රවාහන ක්‍රම කවරේ ද යන්න පිළිබඳ ව මෙම පර්යේෂණය තුළින් විමර්ශනය කිරීමට බලාපොරොත්තු වේ. බ්‍රිතාන්‍ය අවධියට පෙර අවධියේ ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය වැඩි දියුණුවක් නොපෙන්වා ඇත්තේ ඒ වන විට ස්වයංපෝෂිත ආර්ථික රටාවක් රට තුළ තිබීම නිසා විය හැකි ය. එදිනෙදා අවශ්‍ය දේ තමා විසින් ම, තම ගම් ප්‍රදේශවලින් සොයා ගැනීමට ජනතාව හුරු වී සිටියහ. නමුත් බ්‍රිතාන්‍ය යුගයේ දී ඇතිවූ වැවිලි කර්මාන්තයේ විශාල දියුණුවත්, නව්‍යකරණයත් නිසා ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රයේ නව හඳුන්වාදීම් කීපයක් ම සිදු විය. 1820වන තෙක් ම මෙරට මුහුදුබඩ ප්‍රදේශ මුල් කර ගනිමින් ප්‍රවාහනය සිදුවූ අතර, 1820 දී එඩ්වඩ් බාන්ස් ආණ්ඩුකාරයාගේ මූලිකත්වයෙන් කොළඹ නුවර ප්‍රධාන මාර්ගයේ වැඩ කටයුතු ආරම්භ කරන ලදී. කෙසේ නමුත් උඩරට ප්‍රදේශ මූලික කර ගනිමින් වර්ධනය වූ වැවිලි ආර්ථිකය ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය දියුණු වීම කෙරෙහි දැඩි ලෙස බලපෑම් කරන ලදී. උඩරට වැවිලි ක්ෂේත්‍රයේ වර්ධනයත් සමඟ එම භාණ්ඩ සහ වැවිලි බෝග කොළඹට ගෙන ඒම පහසු කරවීම සඳහා නව ප්‍රවාහන ක්‍රමවලට යොමු වීමට බ්‍රිතාන්‍යයින්ට සිදුවිය. තම ආර්ථික වාසි මුදුන්පත් කර ගැනීම සඳහා බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් මෙරටට හඳුන්වා දුන් නව ප්‍රවාහන ක්‍රම මොනවාද යන්න පිළිබඳ ව මෙහි දී සාකච්ඡා කිරීමට අපේක්ෂා කෙරේ. මෙහි දී 1815 සිට 1948 දක්වා බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමය තුළ මෙරටට හඳුන්වා දුන් නව ප්‍රවාහන ක්‍රම පිළිබඳ ව මූලික අවධානය යොමු කිරීමට බලාපොරොත්තු වේ. ප්‍රවාහන ක්ෂේත්‍රය තුළ සිදු වූ ක්‍රමානුකූල වර්ධනය පිළිබඳවද අවධානය යොමු කිරීමට බලාපොරොත්තු වේ.

**මූලික පද:** බ්‍රිතාන්‍ය යුගය, නව ප්‍රවාහන ක්‍රම, ක්‍රමානුකූල වර්ධනය

---

<sup>1</sup> පුස්තකාල පොත් අධ්‍යයන සහ පර්යේෂණ පුස්තකාලය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය.  
laksirihot@gmail.com

**කොළඹ නගරයේ විදිවල ඉතිහාසය හා සුවිශේෂිතා පිළිබඳ අධ්‍යයනයක්**

ඩබ්ලිව්. එම්. හිරාන් මධුසංක<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

ශ්‍රී ලංකාව පූර්ණ වශයෙන් යටත් විජිතයක් කර ගත් ඉංග්‍රීසිහු මෙරට විවිධ ක්ෂේත්‍ර අරබයා නව නිර්මාණ බිහි කළහ. ඒ අතර ඒදිනෙදා අවශ්‍ය වෙනුවෙන් සේවා ඇති කිරීමට ද ඔවුහු පියවර ගත්හ. භාණ්ඩ ප්‍රවාහනයේ පහසුව සඳහා ඇති කල සේවා ප්‍රධාන තැනක් ගන්නා සේ ම සෙසු අවශ්‍යතා වෙනුවෙන් ඇති කරන ලද සේවා ද බොහෝ ය. එහෙත් මෙම ප්‍රවාහන සේවා ඇරඹීමේ පරමාර්ථය දේශීයයන්ට පහසුකම් සැලසීම නොව බ්‍රිතාන්‍ය වැවිලිකරුවන්ට අවශ්‍ය පහසුකම් සැලසීම ය. ලංකාවේ බොහෝ ප්‍රදේශ ආවරණය වන පරිදි ප්‍රවාහන සේවා ඇරඹිය ද මූලික සේවා ස්ථානය වූ කොළඹ නගරය වෙනුවෙන් නව සේවා රැසක් අරඹන ලදී. ඒ අනුව බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විජිත යුගයේ දී කොළඹ නගරය තුළ ප්‍රවාහන කටයුතු වෙනුවෙන් ඇති කරන ලද නගරාශ්‍රිත විදි රාශියකි. ඒ විදි ම ඒ ආශ්‍රිත ව පැවැති භාණ්ඩ සඳහා වෙළඳපල වූවා සේ ම ඇතැම් විදිවල ඉතිහාසය බ්‍රිතාන්‍ය යුගයට පෙර යුගවලට පවා දිව යයි. කෙසේ වුව ද වර්තමානයේ පවතින ආදිරිප්පු විදිය, හෙට්ටි විදිය, ආමර් විදිය, නාගලගම් විදිය, පළමුවෙනි හරස් විදිය යනාදිය මේ විදි සඳහා නිදසුන් කිහිපයකි. සුවිශේෂී කරුණ වන්නේ මේ විදි සඳහා යම් ඉතිහාසයක් ද ගැබ්ව තිබීම යි. වර්තමානයේ දී මේ විදි විවිධ කාර්යයන් සඳහා වෙන් වී ඇති අතර ඒවා යම් භාණ්ඩ හෝ සේවාවක් සම්බන්ධයෙන් සුවිශේෂිතාවක් ද උසුලයි. ඕනෑම භාණ්ඩයක් මිලට ගැනීම සඳහා කොළඹ එක් විදියක් හෝ ඇත්තේය, යන තත්ත්වයට ම ඒවා විශේෂ වී ඇත. වර්තමාන කොළඹ නගරයේ ප්‍රධාන මාර්ග හැරුණු කොට භාවිත වන විදි පිළිබඳත් විවිධ භාණ්ඩ සඳහා ප්‍රසිද්ධ වී ඇති විදි හඳුනා ගැනීම හා ඒවායේ ඉතිහාසය පිළිබඳ අධ්‍යයනයක් සිදු කිරීමත් මෙම පර්යේෂණයේ අරමුණ විය. ඒ සඳහා යටත් විජිත සමයේ වාර්තාකරුවන්ගේ සහ ලේඛකයින්ගේ වාර්තා අධ්‍යයනය කෙරේ. එසේම මේ පිළිබඳ ව විශේෂ වූ අධ්‍යයනයක් සිදු නොවී තිබීම පර්යේෂණ ගැටලුව විය. පර්යේෂණ ක්‍රමවේදය ලෙස ප්‍රාථමික, ද්විතියික මූලාශ්‍රය අධ්‍යයනය භාවිත වන අතර ක්ෂේත්‍ර ගවේෂණය හා මානව සම්පත් ද ඊට අදාළ කර ගනු ලැබේ.

**මුඛ්‍ය පද:** කොළඹ නගරය, ප්‍රවාහනය, භාණ්ඩ, විශේෂතා, විදි

1 පර්යේෂණ නිලධාරී, පුස්තකාල පොත් අධ්‍යයන සහ පර්යේෂණ පුස්තකාලය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය.  
hiran6361@gmail.com

## 19 වන සියවස අවසාන භාගයේ රත්නපුර නගරය හරහා විහිදුණු ප්‍රධාන මාර්ග හා අතුරු මාර්ග

චිරාත් ඉන්දුම දිගෝආරච්චි<sup>1</sup>

### සංක්ෂේපය

රත්නපුර සිට වැටී තිබුණු පැරණි ම මාර්ගය ලෙස තොරතුරු සඳහන් වන්නේ ශ්‍රී පාදය දක්වා වැටී තිබුණු මාර්ගය යි. මීට අමතර ව කෝට්ටේ යුගයේ රත්නපුර හරහා ගමන්කලා යැයි සිතිය හැකි මාර්ග කිහිපයක් සඳහන් වේ. මේ පිළිබඳ මූලාශ්‍රගත තොරතුරු කිහිපයක් ද පෙන්වාදිය හැකිය. කෙසේ නමුත් ලංකාවේ මාර්ග පද්ධතියේ සුවිසල් දියුණුව ඇති වන්නේ යටත් විජිත යුගයෙන් පසු බවට සාධක පවතී. 1823 දී ජෝර්ජ් බර්ඩ් විසින් කෝපි වගාව හඳුන්වා දීමත් 1880 දශකයෙන් පසු අනෙකුත් වැවිලි බෝගයන්හි ව්‍යාප්තියත් මහා මාර්ග ඉදි කිරීමේ මූලික අරමුණ සඳහා බලපෑවේ ය. 1854 කෝපි වගාවේ සීඝ්‍ර දියුණුවත් සමග ලංකාවේ ඉදි වූ මාර්ග අතර රත්නපුර හරහා රක්වාන මාර්ගයත්, පැල්මඩුල්ල සිට බලංගොඩ හරහා බදුල්ල දක්වා වූ මාර්ගයත් වැදගත් වේ. 1915 වන විට රත්නපුරය හරහා වැටී තිබුණු ප්‍රධාන මාර්ගය හා ඒ හා සම්බන්ධ අනෙකුත් මාර්ග පිළිබඳ *Intinerary Roads in Ceylon* ග්‍රන්ථයේ වාර්තා කොට තිබේ. රත්නපුර හරහා ඕපනයක දක්වා ඉදි වූ දුම්රිය මාර්ගය ද මෙම කලාපයේ ගමනාගමනයේ මූලික පදනමක් වූ අතර වැවිලි හෝග ප්‍රවාහනය බ්‍රිතාන්‍යයන්ගේ මූලික අරමුණ විය. ඒ අනුව 1915 වන විට වර්තමානයේ භාවිත වන සියලු ම මාර්ග පාහේ ඉදි වී තිබූ බව පෙන්වා දිය හැකි ය. ඓතිහාසික යුගය වන විට එතරම් වැදගත් කමක් හිමි නොවූ රත්නපුර කලාපය ආශ්‍රිත මාර්ග බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විජිත සමයේ සීඝ්‍ර ලෙස වර්ධනය විය. ගමනාගමන ක්‍රමයක ස්වරූපය හා ව්‍යාප්ති ප්‍රමාණය තීරණය කරන්නේ එහි ආර්ථිකයේ පවතින තත්වය හා ආර්ථික වර්ධනය යි. වතු වගාව සමඟ රත්නපුරය පදනම් කරගත් මහා මාර්ගවල දියුණුවක් ඇති වූ බව පෙන්වා දිය හැකි ය.

*මුඛ්‍ය පද: රත්නපුර, මාර්ග, ඓතිහාසික යුගය, යටත් විජිතය*

---

<sup>1</sup> පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය  
chirath.digo@gmail.com



### 1848 මහා මාර්ග පනත පැනවීමේ පසුබිම පිළිබඳ විමර්ශනයක්

නදීරා හේවාචසන්<sup>1</sup>

#### සංක්ෂේපය

සිංහල රජ දවස පටන් ම අනිවාර්ය සේවා රාජකාරි ක්‍රමය උපයෝගී කරගනු ලැබුවේ වාරි මාර්ග හා ඇළවේලි මෙන් ම ග්‍රාමීය මාර්ග පිළිසකර කිරීම වැනි පොදු කාර්යයන් සඳහා ය. එහෙත් 16වන සියවසෙන් පසු යුරෝපීයන් යටතේ රාජකාරි ක්‍රමය විකෘති වීමක් සිදු විය. විශේෂයෙන් ඔවුන්ගේ වාණිජ පරමාර්ථ ඉටුකර ගැනීම සඳහා ලංකාවේ සාම්ප්‍රදායික සමාජ සංස්ථා උපයෝගී කොට ගනු ලැබිණි. මෙම පර්යේෂණයේ අරමුණ වන්නේ බ්‍රිතාන්‍ය පාලකයන් විසින් මෙරට මහාමාර්ග ඉදිකිරීම සඳහා රාජකාරි ක්‍රමය උපයෝගී කර ගැනීම සහ ඒ තුළින් උද්ගත වූ විවිධ ආර්ථික හා සමාජීය ගැටලු හේතු කරගනිමින් මහාමාර්ග ආඥා පනත පැනවීම පිළිබඳව සාකච්ඡා කිරීම යි. මෙහි දී ක්‍රමවේදය වශයෙන් ප්‍රාථමික හා ද්විතීයික මූලාශ්‍රය අධ්‍යයනය කරනු ලැබීය. බ්‍රිතාන්‍යයන් විසින් මහාමාර්ග ඉදිකිරීමේ දී රාජකාරි ක්‍රමය යොදා ගැනීම නිසා සම්ප්‍රදායික සමාජ රටාව තුළ ව්‍යාකූලත්වයක් ඇති විය. ගැමියන්ට දිගුකලක් තමන්ගේ නිවෙස්වලින් හා වෘත්තීය කටයුතුවලින් බැහැරව සිටීමට සිදු වූ බවත් ගොවිතැන් පාඨ වූ බවත් කෝල්බෲක් කොමිසමට වාර්තා විය. 1832 දී කෝල්බෲක් කොමිසමේ නිර්දේශ මත රාජකාරිය ක්‍රමය අහෝසි කිරීම මහා මාර්ග ඉදිකිරීමේ වේගය සීමා වීමට හේතු විය. ඉන්පසු ජනතාව පාරවල්වල සේවය කිරීමට අකැමැති වූයෙන් එම සේවය අනිවාර්ය කිරීම සඳහා 1848 මහා මාර්ග ආඥා පනත පනවන ලදී. මේ යටතේ බ්‍රිතාන්‍යය නිලධාරීන් හා ඉන්දීය කම්කරුවන් හැර ලංකාවේ වෙසෙන අවුරුදු 18 - 55 අතර සියලු පුරුෂයන්ට වසරකට දින 6ක් පාරවල්වල සේවය කිරීම අනිවාර්ය විය. නමුත් ජනතාව මෙම පනතට එරෙහි වූයේ එය යළිත් රාජකාරි ක්‍රමය ස්ථාපිත කිරීමක් ලෙස සැලකූ බැවිනි. එමෙන් ම හික්ෂුන් වහන්සේලාට පවා මෙම පනත යටතේ සේවය කිරීමට සිදු විය. 1848 ඇති වූ ජනතා නැගී සිටීමට බලපෑ එක් සාධකයක් වූයේ ද මහාමාර්ග ආඥා පනත ය.

*මූලික පද: අනිවාර්ය සේවා රාජකාරි ක්‍රමය, ඉන්දීය කම්කරුවන්, කෝල්බෲක් කොමිසම, මහාමාර්ග ආඥා පනත, වාරිමාර්ග*

---

<sup>1</sup> ජ්‍යෙෂ්ඨ කථිකාවාර්ය, ඉතිහාසය අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය

### පොළොන්නරු රාජධානි සමයේ ලක්දිව භාවිත වූ මහා මාර්ග

ඩබ්ලිව්. ඒ. එල්. පී. දිල්හාරා<sup>1</sup>

#### සංක්ෂේපය

අනුරාධපුර යුගයේ සිට ම වැදගත් මධ්‍යස්ථානයක් ව පැවති පොළොන්නරුව, රාජධානියක් ලෙස වර්ධනය වීම සිදු වූයේ අනුරාධපුර රාජධානියේ බිඳවැටීමෙන් අනතුරු ව ය. පස්වන මිහිදු රජ දවස පැමිණි චෝළයන් සිය පාලන මධ්‍යස්ථානය ලෙස එය තෝරා ගනු ලැබීය. වසර පනස් කුනක චෝළ ග්‍රහණයෙන් රජරට මුදවා ගනු ලැබූ පළමු වන විජයබාහු රජු ද සිය පාලන මධ්‍යස්ථානය ලෙස පොළොන්නරුව තෝරාගනු ලැබූ අතර ක්‍රි.ව. 1215 කාලීංග මාස ආක්‍රමණය දක්වාම එය පාලන මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස වැදගත් විය. පොළොන්නරු රාජධානි සමයේ සිදු වූ ජනගහන වර්ධනයත්, ජනාවාස ව්‍යාප්තියත් සමඟ මහා මාර්ග භාවිතයේ ද වර්ධනය සිදු විය. මෙම අධ්‍යයනයේ අරමුණ වූයේ පොළොන්නරු රාජධානි සමයේ ලක්දිව ගමනාගමන කටයුතු සඳහා යොදා ගනු ලැබූ මහා මාර්ග පිළිබඳ ව විමර්ශනාත්මක අධ්‍යයනයක් සිදු කිරීම යි. ඒ සඳහා අධ්‍යයන ක්‍රමවේදය වශයෙන් ප්‍රථමික මූලාශ්‍රය හා ද්විතීයික මූලාශ්‍රය භාවිත විය. පොළොන්නරු යුගය වන විට රජරට, රෝහණය හා දක්ෂිණ දේශය කේන්ද්‍ර කොට ගත් නව මහා මාර්ග පද්ධතියක බිහිවීම සිදු වූ බව හඳුනාගත හැකි විය. ශ්‍රී පාදය හා සම්බන්ධ වූ මහාමාර්ග පිළිබඳව ද ප්‍රථම වරට සාධක හමුවිය. පළමු වන විජයබාහු රාජ්‍යය සමයේ රෝහණයේ සිට රජරට දක්වා විහිදී යන මහා මාර්ග කුනක් පැවැති බව ද හඳුනාගත හැකි විය. අනුරාධපුර යුගයේ භාවිත කළ මහවැලි නිම්නය ඔස්සේ වැටී තිබූ මාර්ගය පොළොන්නරු යුගයේ භාවිතයේ පැවති බවට ද පරාක්‍රමබාහු රාජ්‍යය සමයේ දක්ෂිණ දේශය හා රජරට යා කෙරුණු නව මහාමාර්ග පද්ධතියක බිහිවීම සිදු වූ බවට ද සාධක හමු විය. මේ අනුව පොළොන්නරු රාජධානි සමයේ ලංකාව පුරා විහිදී ගිය මාර්ග පද්ධතියක් පැවැති බවත් අනුරාධපුර යුගයේ භාවිතයේ නොපැවැති නව මහාමාර්ග බිහි වූ බවත් හඳුනාගත හැකි විය.

*මූලාශ්‍ර පද: දක්ෂිණ දේශය, පොළොන්නරු රාජධානිය, මහාමාර්ග, ලක්දිව*

<sup>1</sup> තාවකාලික සහකාර කථිකාචාර්ය, ඉතිහාසය අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය

leshapdilhara@gmail.com

### ‘මග සලකුණ’ සහ බදුල්ල මහනුවර පැරණි මාර්ගය

ධම්මිකා කුමාරි මනතුංග<sup>1</sup>

#### සංක්ෂේපය

‘මග සලකුණ’ 17 වන සියවසේ දී ලියවුණු බව සැලකෙන කාව්‍ය සංග්‍රහයකි. මෙහි කතුවරයා අවිනිශ්චිත ය. තල් කොළවලින් සකස් වූ අත්පිටපතක් ලෙසින් මෙය මුලින්ම දක්නට ලැබී ඇත්තේ බ්‍රිතාන්‍ය කෞතුකාගාරයේ පෙරදිග අංශයේ හියු නෙවිල් එකතුවෙහි ය. පිටු දාහතකින් හා පද්‍ය දෙසිය තුනකින් සමන්විත වූ මෙම අත්පිටපතෙහි එක් පිටුවකට කවි පහේ සිට හත දක්වා ප්‍රමාණයක් ඇතුළත් වී තිබේ ඇත. 1936 දී මෙම අත්පිටපතෙහි ඡායා පිටපතක් ගෙන ඒ සම්බන්ධව දැනට කෙරී ඇති එක ම සංස්කරණය ආචාර්ය එඩ්මන්ඩ් පීරිස් අගරදකුමා සහ එම්. ඊ. ප්‍රනාන්දු මහතා විසින් සිදු කර තිබේ. මෙම කාව්‍ය සංග්‍රහය ‘මග සලකුණ’ යනුවෙන්ම හඳුන්වා ඇති අතර මාර්ගය පෙන්වීම හෝ ගමන් විස්තරය යන අදහස එයින් ගම්‍ය වේ. සාමාන්‍යයෙන් ගමන් මාර්ගයක් පිළිබඳව විස්තර දක්වන කාව්‍ය පිළිබඳව සංදේශ හා දූත කාව්‍ය මගින් කිසියම් අවබෝධයක් ලබාගත හැකි ය. ඒවායේ පණිවිඩය ගෙන යන දූතයා වන්නේ පක්ෂියෙකි. උභ්‍ය පියාඹන ගමන් මාර්ගය පිළිබඳ විස්තර ඒවායේ අන්තර්ගත වේ. එහෙත් ‘මග සලකුණ’ එම දූත නාම කරණයන් මග හැර බදුල්ලේ සිට මහනුවර දළඳා මාලිගාවට වන්දනාවක යන මිතුරෙකුට අතර මග ගමන් විස්තරය දක්වන ආකාරයෙන් ඉදිරිපත් කර තිබේ. මෙමගින් දක්වා ඇති ගමන් මාර්ගය දැනට දක්නට ඇති කිසිදු සන්දේශ කාව්‍යක ගමන් විස්තරයට ඇතුළත් වී නොමැත. මෙහි අධ්‍යයන අරමුණ වූයේ මග සලකුණ පදනම් කොට ගෙන බදුල්ලේ සිට මහනුවර දක්වා වූ පැරණි මාර්ගය හඳුනා ගැනීම යි. එහි දී ආචාර්ය එඩ්මන්ඩ් පීරිස් පියතුමා සහ එම්. ඊ. ප්‍රනාන්දු මහතාගේ සංස්කරණයෙන් යුත් මග සලකුණ කෘතිය ප්‍රධාන මූලාශ්‍රය ලෙස උපයෝගී කරගනු ලැබීණි. මග සලකුණ නිශ්චිත ගමන් මාර්ගයක් පෙන්වුම් කරන්නකි. එහෙත් දැනට මෙම ස්ථාන නාමවලින් ඇතැම් ඒවා සිතියම් ගත වී නැත. ඇතැම් ඒවා සම්පූර්ණයෙන් ම අතුරුදහන් ව ඇත. නමුත් සමහර ස්ථාන නාම පැරණි ලේඛන හා සංසන්දනය කිරීමෙන් හඳුනාගත හැකිවේ.

**මුඛ්‍ය පද:** මග සලකුණ, මහනුවර, පැරණි මාර්ග, බදුල්ල

<sup>1</sup> ජ්‍යෙෂ්ඨ කථිකාචාර්ය, ඉතිහාසය අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය

### දඹදෙණි රාජධානි සමයේ ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග භාවිතය

ජේ. ඇම්. සුධර්මාවතී<sup>1</sup>

#### සංක්ෂේපය

ක්‍රි. පූ. 6වන සියවසේ සිට ක්‍රි. ව. 13වන සියවස තෙක් වූ සියවස් 18ක් පමණ දිගු කාලයක් වියළි කලාපයේ අනුරාධපුරය, පොළොන්නරුව මුල් කරගෙන පාලන මධ්‍යස්ථාන පිහිටුවා තිබිණි. ක්‍රි.ව. 1215දී ඉන්දියාවේ කාලිංග දේශයේ (වර්තමාන ඔරිස්සාව) සිට පැමිණි මාස නම් ආක්‍රමණිකයා විසින් එවක පාලකයා වූ පරාක්‍රම පාණ්ඩ්‍ය මරා දමා පොළොන්නරු රාජ්‍ය අල්ලා ගන්නා ලදී. මෙලෙස පොළොන්නරු රාජධානිය අහිමි වීම නිසා නායකත්වය ගොඩනගාගත් පාලකයන් වියළි කලාපයෙන් බැහැර වී පාලන මධ්‍යස්ථාන නිරිත දිග නැතහොත් තෙත් කලාපය මුල් කරගෙන පිහිටුවා ගැනීමට පියවර ගෙන ඇත. මාසගේ වියවුල හේතු කරගෙන බොහෝ පිරිස් වියළි කලාපය අතහැර තෙත් කලාපයට සංක්‍රමණය වූහ. නිරිතදිග ප්‍රදේශය පෙරට වඩා ජනගහනයෙන් යුක්ත වීමත් සමඟ මේ ප්‍රදේශය තුළ ගමනාගමන කටයුතුවල ද වර්ධනයක් සිදු විය. එහෙයින් මෙම පර්යේෂණයේ දී දඹදෙණි සමයේ ශ්‍රී ලංකාවේ මහාමාර්ග භාවිතය පිළිබඳව පරීක්ෂා කිරීම අරමුණ වේ. ප්‍රාථමික හා ද්විතීක මූලාශ්‍රය භාවිත කරමින් තොරතුරු එක් රැස් කර ගන්නා ලදී. මෙරට රාජධානි නිරිත දිගට සංක්‍රමණය වීමේ දී පළමු පාලන මධ්‍යස්ථානය ලෙස තෝරා ගෙන ඇත්තේ දඹදෙණිය යි. දඹදෙණිය වසර 47ක පමණ කාලයක් රාජධානිය ලෙස පවත්වා ගෙන ගොස් තිබේ. දඹදෙණියේ සිටිමින් පාලනය මෙහෙය වූ පළමුවන පාලකයා වන්නේ තුන්වැනි විජයබාහු රජතුමා යි. මේ රජුගේ අනුප්‍රාප්තිකයන් ලෙස දෙවැනි පරාක්‍රමබාහු රජතුමා, හතරවැනි විජයබාහු රජතුමා මෙහි සිහසුන් දරා ඇති අතර පළමුවැනි භුවනෙකබාහු රජතුමා කෙටි කාලයක් වාසය කර ඇත. රජරට රාජධානි සමයේ දී වරාය සිට අගනුවර දක්වාත් රජරට සිට රුහුණු රට දක්වාත් විහිදුණු මහාමාර්ග ජාලයක් සකස් වී තිබිණි. දඹදෙණි පාලකයෝ දිවයිනේ බොහෝ ප්‍රදේශ මුල් කර ගෙන යුද්ධමය කටයුතු, ආර්ථික කටයුතු, ආගමික හා සංස්කෘතික කටයුතු සිදු කළහ. මේ කාර්යයන්හි දී මෙතෙක් පැවැති මාර්ග භාවිත කිරීම, එම මාර්ග ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම හා නව මාර්ග ඉදි කිරීමට පියවර ගෙන ඇත. මාර්ග සකස් කිරීමේ දී ඊට බාධක ලෙස පැවැති ජලාශ මාර්ගවලට ඉහළින් පාලම් ඉදිකිරීමට ද මෙම මාර්ග භාවිත කරනුයේ පහසුව උදෙසා අම්බලම් ඉදිකිරීමට ද රාජානුග්‍රහය දක්වා තිබේ. අගනුවර සිට නගර සම්බන්ධ කරමින් ද, අගනුවරින් දුර බැහැර ආගමික සිද්ධස්ථාන දක්වා ද අගනුවර සිට පැරණි අගනගරය වූ පොළොන්නරුව දක්වා ද විහිදුණු මහාමාර්ග පද්ධතියක් ගොඩනැගුණ හෙයින් දඹදෙණි රාජ්‍ය සමයේ මහාමාර්ග භාවිතයේ වර්ධනයක් සිදු වී ඇති බව පෙනෙන්නට තිබේ.

**මූලික පද:** ගමනාගමනය, තෙත් කලාපය, දඹදෙණි අවධිය, මහාමාර්ග, රජරට සහනයත්වය

<sup>1</sup> ජ්‍යෙෂ්ඨ කපීකාවාර්ය, ඉතිහාසය අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය

### තිසර හා මයුර සන්දේශවලින් හෙළිවන තත්කාලීන මාර්ග පද්ධතිය

එම්. ටී. ඩී. පෙරේරා<sup>1</sup>, කේ. ඒ. එස්. සඳමණි

#### සංක්ෂේපය

රටක මාර්ග පද්ධතිය එම රටේ ජීවනාලිය බඳු ය. එයට හේතුව වන්නේ දේශපාලන, ආර්ථික, සමාජීය, ආගමික හා සංස්කෘතික යන සෑම අංශයකම අභිවෘද්ධිය එය ගුරුකොට ගන්නා බැවිනි. ඇත අතීතයේ පටන් ශ්‍රී ලංකාව තුළ සෑම අංශයකින් ම වැදගත් වූ මාර්ග පද්ධතියක් පැවති බවට සාහිත්‍ය මූලාශ්‍රය මෙන් ම පුරාවිද්‍යාත්මක මූලාශ්‍රය ද සාක්ෂි දරයි. මෙම අධ්‍යයනයේ අරමුණ වූයේ ගම්පොළ යුගයේ රචිත තිසර හා මයුර සන්දේශවලින් හෙළිවන මාර්ග පද්ධතියත්, ඒ ආශ්‍රිත ව පැවති ගම් හා නගර පිළිබඳවත්, එම මාර්ග උපයෝගී කොටගනිමින් සමකාලීන සමාජය හා ආර්ථික කටයුතු කෙසේ සිදු වූවාද යන්නත් පරීක්ෂා කිරීම යි. මෙහි දී පර්යේෂණ ක්‍රමවේදය ලෙස ප්‍රාථමික හා ද්විතීය මූලාශ්‍රය අධ්‍යයනය කරනු ලැබීය. මධ්‍යකාලීන ශ්‍රී ලංකාවේ සාහිත්‍යාංග අතර ඉතා ජනප්‍රිය අංගයක් වූ සන්දේශ කෘති අතරින් දැනට ඉතිරි ව ඇති පැරණි ම සන්දේශ ලෙස තිසර හා මයුර සන්දේශ හඳුනා ගත හැකිය. සන්දේශ කාව්‍යයක දක්නට ලැබෙන දූතයාගේ ගමන් මඟ වර්ණනා කිරීම තිසර හා මයුර සන්දේශයන්හි පුර වැනුම්, වන වැනුම්, මඟ වැනුම්හි දක්නට ලැබේ. තිසර සන්දේශයේ දෙවිනුවර සිට දැදිගම දක්වාත්, මයුර සන්දේශයේ ගම්පොළ සිට දෙවිනුවර දක්වාත් විහිදුණු මාර්ග පද්ධති රැසක් විස්තර වේ. මෙම සන්දේශ දෙකෙහි එන මඟ වැනුම් අනුව ගම්පොළ රාජධානියේ ගඟසිරිපුර හා ඒ අවට ප්‍රදේශ යා කළ සමකාලීන මාර්ග පද්ධතිය, උග්ගල්බැවුලේ වනරොද, දොරවක-අල්ගම අතර වනය ආදී ගම් නියමිත යා කළ මංමාවත්, අභ්‍යන්තර ප්‍රදේශවල සිට නැව් නොටවල් දක්වා විහිදුණු බේරුවල, වැලිගම වැනි මාර්ග, ආගමික සිද්ධස්ථාන හා අධ්‍යාපනික මධ්‍යස්ථාන යා කළ මාර්ග, අභ්‍යන්තර විදි පද්ධතිය, ප්‍රවාහන ක්‍රම සහ මංමාවත් අංග, ඒදඬු, බෝක්කු, පාලම්, විශ්‍රාමශාලා, කඩවත්, හා සුංගම්පොළවල් හඳුනා ගත හැකිය. තවද, අනෙකුත් සන්දේශ කතුවරයන්ට හමු නොවූ 'වේලාපුර' නමින් යුත් එගොඩ කළුතොට මයුර දූතයා දැකීම වැදගත් කරුණකි. රාජධානි නිරිතදිගට සංක්‍රමණය වීමත් සමඟ රාජධානි තෙත් කලාපයේ ස්ථාපිත වීම හරහා එතෙක් පැවති ආර්ථික කටයුතුවල හා වෙළඳ සබඳතාවල වෙනසක් සිදුවිය. තෙත් කලාපීය හෝග හේතුවෙන් අභ්‍යන්තර මාර්ග පද්ධතිය ගම්, නියමිත යා කරමින් වරායන් තෙක් දිවෙන පරිදි සකස් වී තිබුණි. එමගින් විදේශ වෙළඳාමට ද මග පෑදිණි. මේ අනුවතිසර හා මයුර සන්දේශවලින් සමකාලීන මාර්ග පද්ධතියත්, ඒ හා බැඳී පැවති අංගත් හඳුනා ගත හැකි අතර, ඒ ආශ්‍රිතව සමාජ, ආගමික හා ආර්ථික වර්ධනයක් ද සිදු වූ බව පෙනී යයි.

**මූලික පද:** ගම්පොළ, තිසර සන්දේශය, මයුර සන්දේශය, මාර්ග

<sup>1</sup> ඉතිහාසය අධ්‍යයන අංශය, කැලණිය විශ්වවිද්‍යාලය

**ශ්‍රී ලංකාවේ දුම්රිය කුලීකරුවන් සහ වතු කුලීකරුවන් ප්‍රවාහනය  
පිළිබඳ ඓතිහාසික අධ්‍යයනයක්**

සීවලී බණ්ඩාර මනකුංග<sup>1</sup>

**සංක්ෂේපය**

ශ්‍රී ලංකාව යුරෝපීය ජාතීන්ට යටත්වීමෙන් පසුව එතෙක් සීමා සහිතව පැවති කාර්මික අංශවල කුමානුකූල වර්ධනයක් ඇති විය. බ්‍රිතාන්‍ය පාලනය යටතේ දී වැවිලි, මහාමාර්ග, හා දුම්රිය මාර්ග යන අංශ දිවයිනේ ප්‍රධාන වැඩ සංස්කෘතිය බවට පත්වෙද්දී ඊට සමාන්තරව කාර්මික ක්ෂේත්‍රයන් ද වඩාත් පුළුල් විය. මේවායේ සේවය කිරීමට දේශීය ශ්‍රමිකයන් ප්‍රමාණවත් නොවූ විට ඒ සඳහා පහසු විසඳුම් ලෙස බ්‍රිතාන්‍ය පාලකයන් සැලකුවේ දකුණු ඉන්දියාවෙන් ශ්‍රමිකයන් ගෙන්වා ගැනීම ය. 19 වන සියවස මැද භාගය වන විට ත් ඔවුන් කුමානුකූලව ප්‍රවාහනය කර ගැනීමට නිසි වැඩපිළිවලක් නොවීය. කුලීකරුවන් රට තුළට ස්ථානගත වූයේ සැතපුම් සිය ගණන් පයින් ඇවිද යාමෙනි. 1964 වර්ෂයේ දී කොළඹ-මහනුවර දුම්රිය මාර්ගයේ වැඩ ආරම්භ කිරීමෙන් ඔවුන්ගේ ප්‍රවාහන ගැටලුව යම්කාක් දුරකට විසඳුනි. පසුව තල්මන්තාරම දුම්රිය මාර්ගය ඉදි වී එමඟින් කඳුකරයේ වැවිලි ප්‍රදේශ වෙතත් මහාමාර්ග, වාරිමාර්ග හා දුම්රිය අංශවලට ත් කුලීකරුවන් යොමුකරවීමට හැකි විය. මෙම අධ්‍යයනයේ දී ඉන්දියානු අර්ධද්වීපයෙන් කුලීකරුවන් ශ්‍රී ලංකාවට දුම්රිය ඔස්සේ ගෙන ඒමේ මුල් කාලීන මාර්ග, දුම්රිය මාර්ග ආරම්භ කිරීම ත් එමඟින් ප්‍රවාහනය විධිමත් කරගැනීමත් විමර්ශනය කරන ලදී. එහිදී බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමයට අයත් ලිඛිත මූලාශ්‍ර මඟින් තොරතුරු රැස් කරන ලදී. ඒ අනුව සබරගමුවේ ත්, බස්නාහිර ත්, මධ්‍යම කඳුකරයේ ත් සංක්‍රමණික කුලීකරුවන් පිරිසක් ස්ථාපනය වීමට දුම්රිය සේවය දායක වූ අයුරුත් ප්‍රවාහන කාර්යය සිදුවූ අයුරුත් අනාවරණය කරගැනීමට හැකි විය.

**මූලික පද:** බ්‍රිතාන්‍ය පාලන සමය, දුම්රිය කුලීකරුවන්, වතු කුලීකරුවන්, ප්‍රවාහනය

---

<sup>1</sup> ජ්‍යෙෂ්ඨ කමිකාලාර්ය, ඉතිහාස සහ පුරාවිද්‍යා අධ්‍යයන අංශය, රුහුණ විශ්වවිද්‍යාලය

seevali.manathunge@yahoo.com

### අලි ඇතුන් සහ ප්‍රවාහනය.

තාරක උමයංග දිල්ශාන්<sup>1</sup>

#### සංක්ෂේපය

අලි ඇතුන් යනු අතීතයේ සිට මිනිස් සමාජය සමග ඉතා සමීපව ගනුදෙනු කළ සත්ත්ව කොට්ඨාසයකි. මානව ශිෂ්ටාචාරයේ මුල් අවධියේ පටන් මානව සමාජයේ දෛනික කටයුතුවලට අලි ඇතුන් සහසම්බන්ධ වූ බව ඓතිහාසික හා පුරාවිද්‍යාත්මක මූලාශ්‍රවලින් පැහැදිලි වේ. අලි ඇතුන්ගේ ශරීරයේ ස්වභාවය අනුව ඔවුන්ගේ ප්‍රයෝජනවත්භාවය හඳුනාගත් මිනිසා විසින්; වනගතව සිටි අලි ස්වකීය බුද්ධි මනිමය යොදාගෙන විවිධ ක්‍රම මගින් අල්ලා හීලෑ කරගෙන ඇත. ලාංකේය පැරණි රජ දවස; රජුගේ ගමන් බිමන් සඳහා යොදාගනු ලැබුවේ සිය මංගල හස්තියා ය. යුද ගැටුම්වලට සේනාව ගමන්කර ඇත්තේ ද අලි ඇතුන් මතය. පැරණි දාගැබ, වැව් අමුණු ආදිය ඉදිකිරීමේදී ගල්කණු සහ බර ඇදීම සඳහා ද හස්තීන් යොදාගත් බව ඓතිහාසික මූලාශ්‍ර අනුව තහවුරු වේ. පසුකාලීන ලක්දිව යටත් විජිත සමයේ මෙරට පාලනය කළ පෘතුගීසි, ලන්දේසි, ඉංග්‍රීසි ජාතිකයෝ ද මෙරට වැවිලි කර්මාන්ත ආරම්භ කර දියුණු කිරීමේ දී තේ කර්මාන්තශාලා සඳහා අවශ්‍ය ආම්පන්න ප්‍රවාහන කරදීමට ශක්තිමත් අලි ඇතුන් යොදාගෙන ඇත. එමෙන්ම දුම්රිය හා මහාමාර්ග පද්ධති ඉදිකිරීමට අවශ්‍ය ආම්පන්න ප්‍රවාහනය සඳහාද අලි ඇතුන්ගේ සහාය ලබාගෙන ඇත. ඉංග්‍රීසි ජාතිකයෝ මෙරටින් අලි ඇතුන් අල්ලා හීලෑ කොට විදෙස් රටවලට ද අලෙවි කර ඇති අතර එම රටවල සර්කස් කණ්ඩායම්වල ප්‍රවාහන කටයුතු සඳහා අලි ඇතුන්ට දැඩි ඉල්ලුමක් පැවතී ඇත. මෙරට ගුවන් ප්‍රවාහනය ආරම්භ කළ මුල්කාලයේ දී භාවිතයට ගන්නා ලද සැහැල්ලු ගුවන්යානා ගුවන් තොටුපළ තුළ ප්‍රවාහනය කිරීමට ද අලි ඇතුන් යොදාගෙන ඇත. හස්තීන් යොදාගත් වැදගත්ම කර්මාන්තය වනුයේ දැව කර්මාන්තයයි. රජයේ කැලෑවල මාර්ග පද්ධති නොමැති ස්ථානයන්හිදී දැව කඳන් ප්‍රවාහනයට යොදාගනු ලැබුවේ ද අලි ඇතුන් ය. අලි ඇතුන් යොදවාගැනීමෙන් අවම වියදමක් යටතේ කාර්යයන් රැසක් සිදුකරගත හැකිවීම ව්‍යාපාරිකයින්හටද ලාභදායී විය. අතීතයේදී බොහෝ ආසියාතික රටවල රඳළ පුද්ගලයින් සිය ගමන්බිමන් සඳහා යොදාගත්තේ ද අලි ඇතුන් ය. වර්තමානයේදී යන්ත්‍රසූත්‍ර සහ රථවාහන බිහි වී තිබුණ ද සංස්කෘතික කටයුතු සඳහාත් සංචාරක කර්මාන්තය සඳහාත් අලි ඇතුන් ප්‍රවාහන මාධ්‍යයක් වශයෙන් යොදාගැනීම සිදුකරනු ලබයි.

**මූලාශ්‍ර පද:** අලි ඇතුන්, ප්‍රවාහනය, මිනිස් සමාජය

<sup>1</sup> tarakaumayanga@gmail.com

## Author Index

A. Wanninayake .....	2	Mr.Kapil.....	35
A.L.N.P.Perera .....	65	Mumtaz Ahmed .....	26
Abhayan Girija Sasidharan .....	55	N.U. Gunarathna.....	41
Abhijeet Kumar.....	75, 76	Nachiketa Bandyopadhyay .....	40
Aditya Abeysinghe.....	58	Nadeesha Gunawardhana.....	57
Amal S. Kumarage.....	69	Nighat Aslam .....	22
Amitha Santiago.....	72	Nirosha Paranavitana .....	67
Anil Kumar .....	4	Osantha Nayanapriya. Thalpapwila.....	14
Anita Rane- Kothare .....	25	Oshadhi Vindya Herath.....	29
Anura Manatunga.....	85	P. Vidanapathirana .....	52
Arundathie Abeysinghe.....	58, 83	Poorna Yahampath .....	18
Asoka de Zoysa.....	78, 80	Pramila Dasture .....	37
Azfar Ahmad.....	76	Priya Vettivelautham.....	82
Bratati Dey.....	61	Puspa Das.....	13
Chamalka Kothalawala .....	15	R. Fernando.....	2
Chandana Rohana Withanachchi .....	50	R. Somadeva .....	2
D. Devage .....	2	R.K.Dwivedi .....	32
D.A.G. Ariyasinghe.....	63	R.M Nadeeka Rathnabahu .....	62
Davood Ahmad Khanday .....	47	Raamesh Gowri Raghavan .....	59
Daya dissanayake.....	1	Ragini Bhat .....	10
Dhriti Ray.....	11	Rajesh Sasidharan Vasantha.....	54
Dilshani Chathurika Dabare.....	24	Rashmi Condra .....	49
Dinithi Wijesuriya .....	30	S. B Manatung .....	56
Ganga Rajinee Dissanayake.....	80	Samadhi Nawodya Peiris.....	73
Gitanjali Goswami .....	20	Samina Batool.....	28
Githa U Badikillaya .....	27	Sanjeevani Widyarathne .....	43
Hasitha Buddhini Yasarathna .....	60	Shaifali Johar .....	35
Hiranmayee Das Gogoi.....	20	Shamrao I. Koreti.....	33
Indrachapa Gunasekara.....	17	Sharmistha Chatterjee.....	34
Indrani Munasinghe .....	81	Sheraz Manzoor Haider .....	28
Indrani Radhakrishnan .....	51	Shraddha Bhatawadekar .....	16
Isuru Samaratunga .....	31	Sirilal Perera .....	9
J. Ambalampitiya .....	2	Suvimali Rathnayake .....	3
James Ponniah.....	71	T.G.D.Udayakanthi .....	53
Jason Johns.....	36	Usha R Vijailakshmi .....	42
Jayalakshmi Yegnaswamy.....	7	V. Ramabrahmam.....	68
K. D. Paranavitana.....	84	V. Varija .....	68
K.A Sithara Randilini.....	64	Ven. S. Nanda .....	12
K.C.M. Thilakarathna .....	38	Vibhavari Kumar .....	21
Kalani Chamodya Kottahachchi .....	46	Vijitha Kumara.....	12
Kanchana Dehigama .....	74	W.D.I.Sandakumari.....	19
Kurush F Dalal.....	59	W.M.N.Dilshani Ranasinghe .....	38
Kusumsiri Kodithuwakku .....	45, 50		
Lallesh Kumar.....	47		
Mahua Chakrabarti.....	8		
Md. Habibur Rahman.....	48		
Md. Jahangir Hossain.....	48		
Menaka Nishanthi .....	39		



අයෙෂ් මධුසංඛ.....107  
 අසිත මල්ලවආරච්චි .....119  
 අනුර මනතුංග.....86  
 අනුශා සෙව්වන්දි මනෝරත්න.....101  
 අජිත් තල්වත්ත.....113  
 ආර්. ජේ. දිල්ලුකි.....91, 93  
 ආර්. ඒ. පී. සකුන්තලා සෙනෙවිරත්න..... 111  
 ආර්.කේ.නානායකකාර.....124  
 ආර්.කේ.අයි.එච්.රණවීර.....127  
 ආර්.එම්.එස්.දේවිනද.....117  
 ඉන්දු රාමනායක.....87  
 ඒ. ඒ. බණ්ඩාරනායක.....121, 123  
 ඒ.පී. කුමාරසිංහ.....129  
 එච්. එච්. ඩී. ලක්ෂාණි.....91,93  
 එච්. ඒ. එස්. එන්. ජයරත්න .....95  
 එච්.එල්.ජයශානි.....127  
 එච්.ඒ.ඩී.එම්.නිස්සංක ..... 116, 117  
 එච්.ඒ.එස්.එන්.හත්වාපොල..... 116, 117  
 එම්. ටී. ඩී. පෙරේරා.....137  
 එම්. ඒ. ප්‍රසාද් කුමාර.....112  
 එම්. ආර්. එන් ජයසිංහ .....97  
 එම්. ආර්. එන්. ජයසිංහ.....95  
 එස්.එස්.ජේ.බස්නායක ..... 116, 117  
 එම්.පී.එස්.කුමාර.....117  
 එම්.ජී.ඒ.එම්.එන්.කරුණාරත්න ..... 116, 117  
 එම්.ඩබ්.එන්.ටී.සුමනසේන .....127  
 එන්. ටී. එස්. තිලකරත්න.....120  
 එන්. එල්.ඩී පද්මලාල්.....122  
 එන්. එච්. ටී. අනුරුද්ධ .....123  
 එන්. එම්. අමිල නුවන් මධුසංඛ .....107  
 එන්. අයි. නානායකකාර.....104  
 සෙව්වන්දි මනෝරත්න .....96  
 කේ. කේ. එච්. මල්ෂා ගුණවර්ධන.....97  
 කේ. ජී. ඩී. එම් මෙන්මිකා .....107  
 කේ. එල්. එස්. කුමාර .....130  
 කේ. ඒ. එස්. සඳමිණි .....137  
 කේ. කේ. එච්. එම්. ගුණවර්ධන .....95  
 කුසුම්සිරි කොඩිතුවක්ක .....103  
 ගංගා දිසානායක .....89

වන්දන රෝහණ විතානාච්චි ..... 106  
 විරාත් ඉන්දුම දිගෝආරච්චි .....132  
 ජී.ඒ.වයි.ආර්. කුලතුංග.....97  
 ජේ. ඇම්. සුධර්මාවත ..... 136  
 ජේ. ආර්. එම්. ඩී. එන්. ජයවර්ධන.....107  
 ටී. ජී. ඩී. උදයකාන්ත..... 106  
 ටී.එම්.ජේ.වන්දුසිරි ..... 126  
 ඩබ්ලිව්. ඒ. එල්. පී. දිල්හාරා ..... 108, 134  
 ඩබ්ලිව්. එම්. හිරාන් මධුසංක..... 131  
 ඩබ්ලිව්.ඒ.ඒ.වී.නන්දදාස..... 126  
 ඩබ්.ඩී.ඉෂාරා සඳකුමරි.....90  
 ඩී. කුසිත මැන්දිස්..... 118  
 ඩී. ජේ. කේ. ඉහලගෙදර ..... 115  
 ඩිල්ෂානි වතුරිකා දාබරේ .....96  
 ඩී.පී.එන්.කුලසේකර .....128  
 ඩී. සී .බී.ආර්.එන්.ජයතුංග ..... 126  
 ඩී.සී. වික්‍රානන්ද.....121  
 ඩී.එස්.ඒ.මුණසිංහ..... 116, 117  
 ඩී.එම්.එන්.දිසානායක.....98  
 ධම්මිකා කුමාරි මනතුංග.....135  
 තාරක උමයංග දිල්ශාන්.....139  
 නදීරා හේවාචසන් .....133  
 නාවලකන්දේ ඤාණප්‍රිය හිමි.....125  
 පූජ්‍ය. බෝදාගම සුමනපෝති හිමි .....88  
 පූජ්‍ය බැරගම සද්ධානන්ද හිමි .....92, 102  
 පියුම් පෙරේරා .....123  
 පී.ජී.ආර්.ජේ.එන්. හර්ෂණි..... 110  
 පී.ඒ.ඉසුරි උමේ.....122  
 මධුකා රුවන්ති උපාලි..... 114  
 මනෝරංජන හේරත් .....94  
 මල්ෂා මධුශානි රණසිංහ.....99  
 යූ. ඩී. පී. ටී. කරුණාරත්න ..... 109  
 යූ. එම්. ප්‍රබෝධා ලක්මිණි .....91, 93  
 යමුනා හේරත්.....102  
 ලෝකේශ්වරී එස්. කරුණාරත්න..... 100  
 සීවලී බණ්ඩාර මනතුං. .... 138  
 සංජීවනී විද්‍යාරත්න.....105  
 හසිතා යසරත්න .....96  
 හිරමඩගම පඤ්ඤාසාර හිමි .....125