



என். சரவணன்

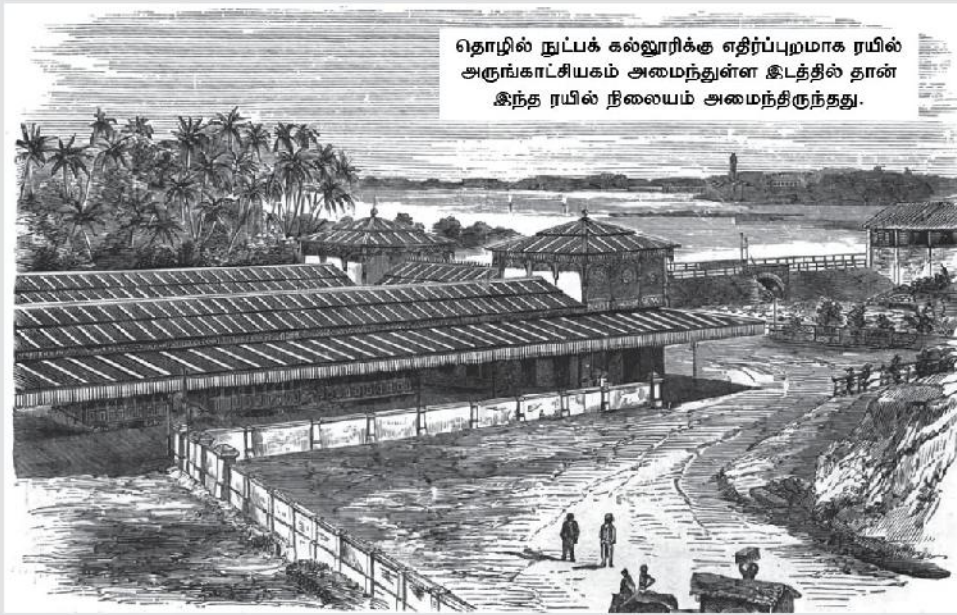
கொழும்பு கோட்டையிலிருந்து அம்மே வரையிலான 54 கிலோமீட்டர் நீளத்தைக் முதலாவது ரயில் பயணம்; ரயில்வேயின் இயக்குனரான ஜி.எஸ்.மோல்ஸ்வத் தலை தொடங்கியது. இந்த முதல் பயி பெல்ஜியத்தின் பட்டத்து இளவரசரும் பங்கு கொழும்பில் இருந்து கண்டி வரை ரயில் பாதை ஏப்ரல் 25, 1861 நிறைவடைந்தது. இதை நிறைவு செய்ய வருடங்களுக்கும் மேலாக எடுத்தது. இலங்கை பொருளாதாரத்தின் முதுகெலும்பாக தேயிலை உற்பத்தி ஆனபோது இந்த போக்குவரத்து தான் பெரும் பொ வளர்ச்சிக்கு வித்திட்டது. ஏப்ரல் 26 முதல் 6 கண்டி புகையிரத சேவை பொதுமக்க திறக்கப்பட்டது.

களனி ரயில் பாதை தொடர்பாக பொறியாளர் எப்.பி.வேர்னன் தலைமையிலான குழுவின் அறிக்கை 1895 பெப்ரவரி 15ஆம் திகதி ஆளுநரிடம் சமர்ப்பிக்கப்பட்டது. அதற்கு ஆளுநர் "களனி பள்ளத்தாக்கு புகையிரதப் பாதை" எனப்

அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டும் என்ற கருத்தை முன்வைத்தார். அதன்படி பல பொதுச் சொத்துக்க ளுக்கு நடமாடு வழங்கி அதனை மேற்கொள்வது பெரும் செலவு ஆகும் என்பதால்; காலிமுகத்தி டலின் குறுக்காக கொள்ளப்பிடி கடலை அண் மித்து தண்டவாளப் பாதைகளை நிர்மாணிக்கும் யோசனை முன்வைக்கப்பட்டது. காலி முகத்தி டலுக்கு குறுக்கே புகையிரத பாதையை அமைக்க அரசாங்கம் தீர்மானித்தது. ஆனால் காலி முகத்தி டலைப் பாதுகாக்க வேண்டுமென்ற அரசாங்கத்தின் பிரேரணைக்கு எதிராக பொதுமக்களிடையே கண்ட னங்கள் எழுந்தன. ஆர். வி. டன்ஸ்ப், டி.ஹென்ஸ்டர், எச்.குரோஸ் போன்றோர்; "கொழும்பின் பெண்கள், சிறுவர்கள் பேரால்" என்கிற பெயரில் உருவாக்கிய அமைப்பின் சார்பில் பெப்ரவரி 1875ஆம் ஆண்டு 24ஆம் திகதி அன்று ஆளுநரைச் சந்தித்து தமது எதிர்ப்பைத் தெரிவித்தார்கள். பெண்கள், குழந்தை களுக்காக நிர்மாணிக்கப்பட்ட பொழுது போக்கி டமான காலிமுகத்திடை அழித்து விட வேண்டாம் என்று அவர்கள் சுட்டிக்காட்டினார்கள். இறுதியில் ஆளுநர் ஹென்றி வார்ட் அத்திட்டத்தைக் கைவிட் டார்.

1874 நாவெப்பிட்டி பாதை, 1877 கொழும்பில் இருந்து மொரட்டுவ பாதை, 1879 கருத்துறை பாதை, 1884 ஹட்டன் மற்றும் தண்டவாக்கலை பாதை, 1893 பௌங்கொடை மற்றும் ஹட்டித் தளை பாதை, 1894 காலி பாதை, 1902 அவி சாவளை முதல் களனிபாதை, 1903 இல் அனு ராதபுர, நுவரெலிய ஆகிய பாதைகள், 1905இல் பளை வரையிலான வடக்குக்கான பாதை, 1908 இல் ஜா என வரையிலுமான பாதைகள் திறக்கப் பட்டன. 1912 இல் ஆளுநர் சேர் ஹென்றி மெக் கலத்தினால் இரத்தினபுரி வரையிலான பாதை திறக்கப்பட்டது. 1914 இல் இந்தோலோங்கை ரயில்சேவையும், 1916 இல் சிளம்பம் வரையும் 1924 இல் ஆளுநர் சேர் விஸ்வியம் மனிங்கினால் பதுளை வரையிலும், 1927 இல் திருகோணமலை வரையிலும் ரயில் பாதைகள் திறக்கப்பட்டன.

தற்போதைய கொழும்பு கோட்டை புகையிர நிலையம் 1917 ஆம் ஆண்டு தான் திறக்கப்பட் டது. நாளாந்தம் மூன்று லட்சத்துக்கும் அதிகமான பயணிகள் பயன்படுத்தும் முக்கியமான போக் குவரத்து சாதனமே ரயில் சேவை. இலங்கைத் தீவின் ரயில் பாதை வலைப்பின்னல் கொழும்பில் இருந்தே விரிந்து செல்கிறது. (தொடரும்)



தொழில் நுட்பக் கல்லூரிக்கு எதிர்ப்புறமாக ரயில் அருங்காட்சியகம் அமைந்துள்ள இடத்தில் தான் இந்த ரயில் நிலையம் அமைந்திருந்தது.

இலங்கைக்கு 1858இல் ரயில் சேவை அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. மன்வெட்டியான் வெட்டி அதற்கான பாதையை ஆரம்பித்து வைத்தவர் அன்றைய ஆளுநர்சேர் ஹென்றி வார்ட்-முதல் ரயில் பயணம் 1864ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் 27ஆம் திகதி நடைபெற்றது. அதிகாரபூர்வமாக 1865, அக்டோபர் 12 அன்று ரயில் சேவை ஆரம்பித்து வைக்கப்பட்டது.

அன்றைய இலங்கையின் "சாலைகளின் ஸ்தா பகர்" என்று அழைக்கப்பட்ட ஆளுநர் சேர் எட்வர்ட் பார்ன்ஸ் பதவி விஸ்கியபோது, நாட்டின் ஒவ்வொரு நகரத்திற்கும் நெடுஞ்சாலைகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருந்தன. 1822 முதல் 1825 வரை கொழும்பு, கண்டி நெடுஞ்சாலை கிட்டத்தட்ட முழுமையடைந் தது. 1832 இல் முதல் 'மெயில் கோச்' அல்லது குதிரை வண்டி தபால் போக்குவரத்துக்காகப் பயன் பாட்டுக்கு வந்தது. இரயில் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட டும் வரை அது தொடர்ந்தது.

கொழும்பில் இருந்து மலையகப் பகுதிகளுக்கான இரயில் பாதைகளை அமைப்பதற்கு இந்திய வம்சாவளி மக்கள் கொடுத்த விளை தனியான

# கொழும்பின் பிரதான ரயில் நிலையம் எங்கே அமைந்திருந்தது?

கதை. இயந்திர வசதிகள் இல்லாத காலத்தில் மலைகளைக் குடைந்தும், தோண்டியும், வெட்டியும் தமது கடின உழைப்பை பாதைகளாக உருவாக்கியவர்கள் அவர்கள்.

இலங்கையின் இரயில் சேவையை ஆரம்பிப் பதற்கான பிரதான காரணியாக அமைந்தது; அன்றைய கோப்பி, தேயிலை தோட்ட உரிமையாளர்கள் தமது உற்பத்தியை கொழும்புக்கு கொண் டுபோவதற்கான போக்குவரத்துக்கான தேவை குறித்து அரசுக்கு கொடுத்த அழுத்தம் தான். அரசின் பிரதான வருமானமீட்டும் துறையாக அது மாறியிருந்த காலமாதலாம். இரயில் சேவை தமது மூலதனத்தை பாதுகாத்து, பன்மடங்கு பெருக்க முக்கிய காரணியாக அமையும் என்று உறுதியாக நம்பினார்கள். அந்த நம்பிக்கையும் வீண் போக வில்லை.

கொழும்பு கண்டி புகையிரத சேவையை 1842 ஆம் ஆண்டு வெவியறுத்தியது அன்றைய கோப்பித் தோட்ட முதலாளிகள் தான். அதன் பிரகாரம் 1845 ஆம் ஆண்டு இலங்கை இரயில்வே கம்பனி ஆரம் பிக்கப்பட்டது.

ஐரோப்பாவில் இரயில் சேவை தொடங்கப்பட்ட தன் பின்பு கண்டி அதிவேக வளர்ச்சியையும், மாற் றங்களையும் குறிப்பிட்டு இலங்கையில் அதன் அவசியத்தையும், அதனால் காணக்கூடிய நலன் களைப் பற்றியும் ஒரு சிறப்பறிக்கையை 1856 ஆம் ஆண்டு அரசாங்க செயலரிடம் அன்றைய ஆளுநர் ஹென்றி வார்ட் (Honry Ward) சமர்ப்பித் தார். அது எழுதிக்கொள்ளப்பட்டதன் விளைவாக அதே ஆண்டு ஜூலை மாதம், இலங்கையில் ரயில் சேவையை தொடங்க "சிலோன் ரயில்வே நிறுவ னம்" (Ceylon Railway Company) என்ற தனியார் நிறுவனத்திற்கு 800,000 பவுண்டுகள் செலவில் நிர்மாணிப்பதற்கான தீர்மானம் அரசாங்க சபையில் நிறைவேற்றப்பட்டது.

1858ஆம் ஆண்டு ஓகஸ்ட் மாதம் 3 ஆம் திகதி செல்வாங்கிமுமை மாலை 5.30 மணியளவில் இலங்கையில் இரயில்வே போக்குவரத்தை ஆரம்பிப்பதற்காக இலங்கையின் ஆளுநர் ஹென்றி வார்ட் மன்வெட்டியான் பாதை வெட்டி ஆரம்பித்து வைத்தார். மருதானை தொழிநுட்பக் கல்லூரிக்கு முன்னால் தற்போதைய புகையிரத

களஞ்சிய திணைக்களத்திற்கும் சரக்கு களஞ்சியசாலைக்கும் இடையில் அமைந்துள்ள இடமே அன்று அவ்வாறு ஆரம்பிக்கப்பட்ட புகையிரத பாதையின் தொடக்கம். அதுமட்டுமல்ல அங்கே தான் இலங்கையின் முதலாவது இரயில் நிலையமும், கொழும்புமத்திய இரயில் நிலையமும் ஆரம்பிக்கப்பட்டது.அன்று பெர்மினஸ் புகையிரத நிலையம் (Terminus Railway Station)என்று அழைத்தார்கள். இங்கிலாந்தில் மான்செஸ்டர் இரயில் நிலையத்தை (Manchester Railway Station) நிர்மாணித்த விஸ்வியம் பிரெடெரிக் (William Frederick Faviell 18221902) தான் 18581865க்கு இடையில் கொழும்பின் முதல் இரயில் நிலையத்தையும் வடிவமைத்தவர்.

இலங்கையின் முதல் ரயில் சேவைக்கு பாதை வெட்டப்பட்ட நாள் கொழும்பு மாநகருக்கு ஒரு திருவிழா போல் இருந்தது. நகரம் அழகாக அலங்கரிக்கப்பட்டிருந்தது. இந்த நிகழ்விற்கான அழைப் பிதழை சிலோன் ரயில்வேயின் தலைமைப் பொறியியலாளர் டபிள்யூ.டி. டோய்ன் (W.T.Doyno) அனுப்பிருந்தார். 560 அழைப்பிதழ்கள் அனுப் பப்பட்டதாக அறிய முடிகிறது. நிகழ்வில் இலங்கை யின் மிக முக்கிய பிரமுகர்கள் பலர் கலந்துகொண் டிருந்தார்கள்.

1858 ஆகஸ்ட் 5, அன்று ஓப்சர்வர் நாளிதழ் இந்த வரலாற்று நிகழ்வைப் பற்றி இப்படி எழுதி யது:

"அனைத்து விருந்தினர்களும் மாலை 4.30 மணிக்கு வந்திருந்தனர், ஆளுநர் மாலை 5.00 மணிக்கு வருகை தந்தார், அவரை தலைமைப் பொறியாளர் வரவேற்றார். 5.30 க்கு மண் வெட் டுதல் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அந்த மண்ணை ஒரு தள்ளுவண்டியில் எடுத்துச் சென்று அப்பால் கொட் டினார் தலைமைப் பொறியாளர் பெயரின். இந்த வரலாற்று தருணத்தின் நிலைவுகளைப் படம்பி டிக்க புகைப்படக் கலைஞர்கள் வந்திருந்தனர். மேலும் அதிகாரபூர்வ புகைப்படக்காரர் பார்டின் (Partin), (இலங்கைக்கு புகைப்படக் கலையை அறி முகப்படுத்தியவர் அவர் தான்) தொடக்க விழாவில் ஆயிரக்கணக்கான மக்கள் கலந்து கொண்டனர், அவர்களில் பலர் ஐரோப்பியர்கள் என்று ஓப்சர்வர் தெரிவித்தது.

உணவு விருந்துக்கான இடமும் பிரேத்தியமாக ஏற்பாடாகியிருந்தது. அதற்கான பிரமாண்டமான கூடம் தெமட்கொடையில் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தது. மன்வெட்டியில் வண்ண

மலர்களால் அலங்கரிக்கப்பட்ட 16 மேஜைகள் இருந்தன. ஒரு மேசையில் சுமார் 40 பேர் அமரும் வகையில் ஏற்பாடாகியிருந்தது. A முதல் P வரை எழுதப்பட்ட மேசை வரிசை அமைக்கப்பட்டிருந்தன. விருந்தினர்கள் அவர்களுக்கு என்று ஒதுக்கப்பட்டிருந்த இருக்கையில் அமர்ந்தனர். இந்த விருந்தில் பங்கேற்பவர்களின் முழுமையான பட்டியல் சிலோன் ரயில்வே (The Ceylon Government Railway) என்கிற நூலில் வெளியிடப்பட்டிருக்கிறது.

இந்த உணவு விருந்தில் இராணி சார்பின் காளையச் செயலர் சி. ஜே. மெக்கார்த்தியும், அரச குடும் பத்தைப் பிரதிநிதித்துவப்படுத்த மேல்மகாணத்தின் அரசாங்க அதிபர் சீ.பி.டோயர்டன் ஆகியோர் கலந்து கொண்டனர்.

ரயில் பாதை அமைக்கும் பணி துவங்கிய பின், அதற்கான பாதை வழித் திட்டங்கள் பற்றி வேறுபட்ட பல கருத்துகள் எழுந்ததால், அசல் திட்டங்களை மறு ஆய்வு செய்ய வேண்டியதாயிற்று. இதன் கார ணமாக ரயில் பாதை அமைக்கும் செலவு, ஏற்க னவே மதிப்பிடப்பட்டதை விட இரண்டு மடங்கு அதி கமாக ஆகிவிட்டிருந்தது. இது பெரும் சர்ச்சையை ஏற்படுத்தியிருந்தது.

இதன் விளைவாக, 1860 இல் சட்டமன்றம், மீண்டும் ஒரு தீர்மானத்தை நிறைவேற்றி, புதிய உத்தேச செலவீனத்தை வெளியிட்டது. ஆளுநர் சார்லஸ் ஜன்டின மக்கார்த்தியின் (Charles Justin Maccarthy) தலையீட்டின் பேரில், ரயில் பாதையின் கட்டுமானப் பணி; குறைந்த ஏலத்தில் விண்ணப்பித்த ஜெபியேல் என்ற தனியார் ஒப்பந் ததாரரிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. அந்த ஏலத்தின் மதிப்பு 873,039 ரூபாய். 1863 ஏப்ரல் மாதத் தின் தொடக்கத்தில் அவர் ரயில்வே பணிகளைத் தொடங்கினார்.

1864 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் 27 ஆம் திகதி



கோட்டை ரயில் நிலையம்