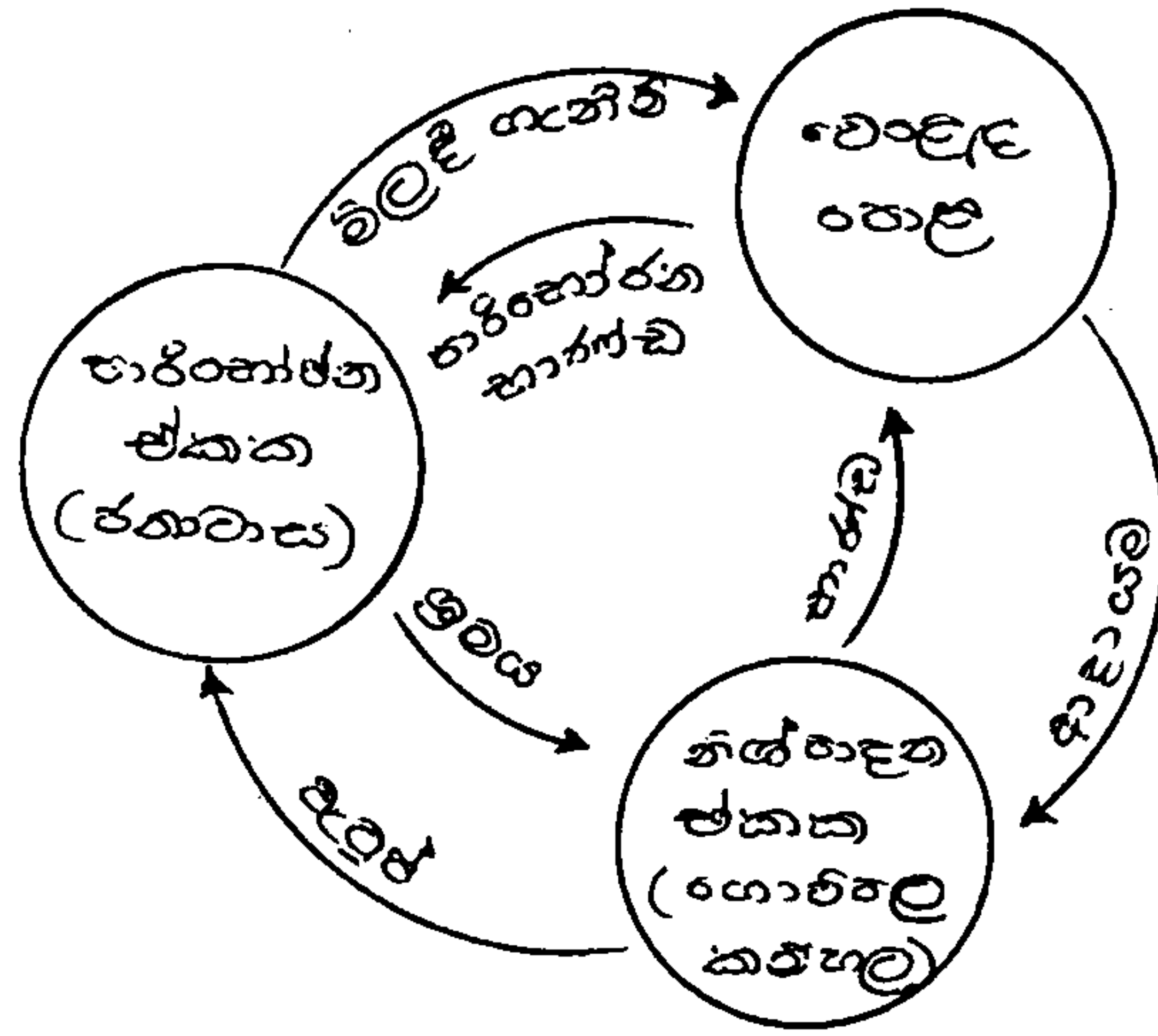


පැරණි ලක්දිව මාගීවල ස්වරූපය සහ එහි ව්‍යාප්තිය

ඉන්ද්‍රාණි මුණසිංහ

ගමනාගමන ක්‍රමයකින් ඉටුවන ප්‍රධානතම සේවය වන්නේ එක් ස්ථානයක සිට තවත් ස්ථානයකට පුද්ගලයෙකු හෝ භාණ්ඩයක් වඩා පහසුවෙන්, ඉක්මණින් සහ අඩු වියදමින් ගෙන යෑමට උපකාර වීමයි. යම් පුද්ගලයෙකුට අවශ්‍ය පාරිභෝගික අවශ්‍යතාවන් ඔහු විසින්ම නිපදවා ගනු ලබන සරල ස්වයංපෝෂිත සමාජයක, එවැනි ගමනාගමන සේවාවක අවශ්‍යතාව ඉතා සීමිත විය. එසේ වීමට අවශ්‍යතාවන් සීමාසහිත වීම, එම අවශ්‍යතාවන් ඒ ඒ ගම ඇතුළත ම නිපදවා ගැනීම සහ සරල නිෂ්පාදන ක්‍රම සඳහා අවශ්‍ය මෙවලම් ගම තුළම නිපදවා ගැනීම යන කරුණු මූලික වශයෙන් හේතු විය. එවැනි සමාජයක භාණ්ඩ හුවමාරු ක්‍රමයක් පැවතුනද එය පැවතුනේ ගම තුළම කුටුම්භ (නිවාස) අතරය. බොහෝ විට නිෂ්පාදන ඒකකය සහ පාරිභෝජන ඒකකය එකක් විය.

ආර්ථිකය දියුණුවීම සමඟ එහි වෙනස්වීම් කිහිපයක් ඇතිවේ. පාරිභෝජනය සඳහා නිෂ්පාදනය කිරීම වෙනුවට වෙළෙඳ පොළ සඳහා නිෂ්පාදනය කිරීම ආරම්භ වේ. නිෂ්පාදන ඒකකය ගෘහස්ථ මට්ටමෙන් කම්බාන්තශාලා මට්ටමටත්, නිෂ්පාදනය කිරීම කුඩා පරිමාණ මට්ටමේ සිට මහා පරිමාණ මට්ටමටත් පුළුල් වේ. එක් එක් ප්‍රදේශයේ සම්පත්වලට අනුව ප්‍රාදේශීය නිෂ්පාදන වර්ග බිහි වේ. ක්‍රමයෙන් නිෂ්පාදන ශිල්පිකුම වඩා සංකීර්ණ වේ. මෙසේ ආර්ථිකය සංකීර්ණ වීම සමඟ ගමනාගමනයෙහි ඇති අවශ්‍යතා ද වැඩි වේ. සරල ස්වයංපෝෂිත සමාජයක මෙන් නොව සංකීර්ණ ආර්ථික සමාජයක නිෂ්පාදන ඒකකයට ශ්‍රමිකයින් ප්‍රවාහනය කළ යුතුය. නිමි භාණ්ඩ වෙළෙඳ පොළට ප්‍රවාහනය කළ යුතුය. පාරිභෝජන ඒකකයක් හා වෙළෙඳ පොළ එකිනෙකට සම්බන්ධ කළ යුතුය. අපි වාරි කෘෂිකාර්මික ආර්ථිකයක් ගැන සිතුවහොත් නගරය, ගබඩා වැව, කුඹුරු යාය, ගම් ගොඩ, ගම් වැව යන ස්ථාන අතර සම්බන්ධතාවක් ඇති කළ යුතුය. (පහත රූප සටහන බලන්න.)



යම් කිසි අවස්ථාවක රටක පවතින ගමනාගමන ක්‍රමයක ස්වරූපය හා ව්‍යාප්ති ප්‍රමාණය තීරණය කරන්නේ එහි ආර්ථිකයේ පවතින තත්වයම පමණක් නොවේ. රටේ භෞතික ස්වරූපය, මුල්ම ජනාවාස පිහිටුවූ ස්වරූපය සහ තත්කාලීන ආර්ථික වර්ධනයේ ස්වරූපය ද එහි ලා වැදගත් වූ බව ලක්දිව ගමනාගමන ක්‍රමයක් බිහිවීමට බලපෑ මූලික කරුණු විශ්ලේෂණය කිරීමේදී පැහැදිලි වේ.

ශ්‍රී ලංකාව ඉන්දියන් සාගරයේ ඉන්දියාවට නුදුරින් පිහිටා ඇති දිවයිනකි. එහි භූ විෂමතා ලක්ෂණ අනුව මධ්‍යම කඳුකරයේ සිට මුහුදට ගලා බසින ගංගා සමූහයක් ද ඇත. මේ අතුරින් මහවැලි, කැලණි, කළු, වලවේ, මැණික් වැනි ගංගා ප්‍රධාන වේ.

උතුරු ඉන්දියාවෙන් සංක්‍රමණය වූ ආයතීයන් විසින් ලක්දිව ප්‍රධාන ජනාවාස බිහි කරන ලදී. වාරිපෝෂිත කෘෂිකර්මය ඔවුන්ගේ ප්‍රධාන ජීවනෝපාය විය. එබැවින් ඔවුහු ලක්දිව මුල්ම ජනාවාස පිහිටු වූයේ සිය ජීවන ක්‍රමයට උපකාරක පරිසරයක වූ ගංගා ආශ්‍රිතවය. මූලික ජීවනෝපාක‍්‍රමය වූ වී ගොවිතැනට ගංගා ආශ්‍රිතව ජනාවාස පිහිටු වීම අත්‍යවශ්‍ය විය. එසේම ගංගාවල් ඔස්සේ ගමන් කිරීමෙන් රට අභ්‍යන්තරයට ඇතුලු වීමට ද පහසු විය.

උදාහරණ වශයෙන් අනුරාධගාමය (පසුව අනුරාධපුර) මල්වතු ඔය (කොළොම්හෝ) මිටියාවතේත්,¹ උතුරු වෙල ගම, කලා ඔය (ගෝන නදී) අසලත්, මාගම කිරින්ද ඔය අසලත් පිහිටා ඇත. මේ නිසා මුල්ම ගමනාගමන මාර්ග හා ගමනාගමන ක්‍රම පිළිබඳ ව පැහැදිලි වන කරුණු කිහිපයකි.

මුල්ම ගමනාගමන මාර්ග ඇතිවූයේ ඉන්දීය ආයතී සංක්‍රමණිකයින් ගොඩ බට ගංමෝය වල් (වරායවල්) සහ ඔවුන් විසින් ඇති කරන ලද ජනාවාස අතර වීම එක් කරුණකි. උදාහරණ වශයෙන් මල්වතු ඔය ගං මෝය අසල පිහිටා ඇති මහානික්ථ වරාය හා අනුරාධගාම සම්බන්ධ කෙරෙන ඉතා පැරණි මාගීයක් පැවති බව මහාවංශය සඳහන් කරයි. දෙවනුව මුල්ම ජනාවාස පිහිටුවන ලද්දේ ගංගා ඇළ දොළ මාර්ග ආශ්‍රිතවය.² නිදසුන් ලෙස මල්වතු ඔය ආශ්‍රිතව අනුරාධපුරයේ ජනාවාස ද, වලවේ, කිරිඳි සහ මැණික් ගංගා ආශ්‍රිතව රුහුණු ජනාවාස ද, කැළණි ගඟ ආශ්‍රිතව කැළණි ජනාවාසද බිහි විය. මෙම ගංගා ඔස්සේ රට අභ්‍යන්තරයට සංක්‍රමණය වීමෙන් පැහැදිලි වන්නේ මුල්ම මාර්ග බිහිවන්නට ඇත්තේ ගංගාවන් ඔස්සේ බවයි. තෙවනුව ප්‍රධාන ප්‍රවාහන ක්‍රමය වූයේ ජල මාර්ග ඔස්සේ ගමන් කිරීම නිසා ඒ සඳහා ජල යාත්‍රා ක්‍රමයක් උපකාරී වන්නට ඇත.

මෙලෙස පළමුවෙන් ඉදිකරනු ලැබූ මං මාවත් මගින් ජනාවාස හා වරායවල් අතර සම්බන්ධතා ව ඇති කරනු ලැබුවද ,පසුව ආර්ථිකය සහ සමාජය සංකීර්ණවීමත් සමඟ එක් එක් එක් ප්‍රාදේශීය ගම්මාන අතර සමාජීය හා වෙළෙඳ සබඳතා සඳහා ප්‍රවාහන අවශ්‍යතා ඇති වූ බව පෙනේ. උතුරු ලක්දිව ජනපද ප්‍රධානීන් අතර ප්‍රමුඛත්වය පිණිස ඇති වූ අරගලයෙන් ජයගත් පණ්ඩුකාභය විසින් සෙසු ජනාවාසද සිය ආධිපත්‍යය යටතට පත් කර ගනු ලැබීම සමඟ ලක්දිව එක්සත් රාජ්‍යයක් බිහි විණි.³

එබැවින් ක්‍රිස්තු පූර්ව හතර වැනි සියවස වන විට රජරට රාජධානියේ අගනුවර ලෙස අනුරාධපුරය තෝරා ගන්නා ලදී. පසුව රුහුණු ප්‍රදේශයේ පිහිටි මාගම සහ බටහිර කැළණි නදී බඩ ප්‍රදේශයේ පිහිටි කැළණිය ප්‍රාදේශීය අගනුවරවල් වශයෙන් දියුණු විය.

මේ අනුව සරල ස්වයංපෝෂිත ස්වාධීන ජනාවාස ක්‍රමයෙන් එකම පාලන පද්ධතියක් යටතට පත්වීමත්, කුඩා ගම් වැව් වලට අමතරව සංකීර්ණ මහා ගබඩා වැව් ඇති කිරීමත්, පරිපාලන ක්‍රමයක් ඇතිවීමත්, වෙළෙඳාම දියුණු වීමත් ආදිය සමඟ ප්‍රවාහන අවශ්‍යතාව ද වර්ධනය විය.

ලක්දිව පැවති මාගීවල ස්වරූපය සහ එහි ව්‍යාප්තිය පිළිබඳ ව විමර්ශනයක් කිරීම මෙම අධ්‍යනයෙහි අරමුණු විය. දේශපාලන ඉතිහාසය ඉගෙනීමේ දී වැදගත් වන අනුරාධපුරය, පොළොන්නරුව ආදී වශයෙන් ඇති සම්ප්‍රදායික බෙදීම් ඔස්සේ, ඒ ඒ යුගයන්හි පැවති මාගීවල ස්වරූපය පිළිබඳ ව අවබෝධ කර ගැනීම අපහසුය. එබැවින් පොදුවේ අනුරාධපුර සහ පොළොන්නරු යුග දෙකම සම්බන්ධ වන ආකාරයට පැරණි ලක්දිව පැවති මාර්ගයන් පිළිබඳ ව පමණක් කෙරෙන පර්යේෂණයකට මෙම අධ්‍යනය සීමා කෙරිණ.

මෙම අධ්‍යනයේ දී ප්‍රධාන වශයෙන් ම උපයෝගී කර ගනු ලැබුවේ මහාවංශයයි. මහාවංශයේ පළමුවන කොටස (පළමුවන පරිච්ඡේදයේ සිට 37 පරිච්ඡේදයේ 50 ගාථාව දක්වා) ක්‍රි. ව. පස්වැනි සියවසේදී මහානාම නමැති ස්ථවිර කෙනෙකු විසින් ද, එහි දෙවන කොටස (37 පරිච්ඡේදයේ 51 ගාථාවේ සිට 79 වන පරිච්ඡේදය දක්වා) ක්‍රි.ව. දහතුන් වැනි සියවසේ දී ධම්මීර්ති හිමි විසින් ද රචනා කරන ලදී. විල්හෙල්ම් ගයිගර් විසින් මෙහි දෙවන කොටස වූලවංශය වශයෙන් හඳුන්වා තිබුණ ද⁴ ඉහත සඳහන් කළ කතුවරු මහාවංශය සහ වූලවංශය යනුවෙන් විශේෂයක් නොකරන බැවින්, මෙම අධ්‍යනයේ පහසුවට එම මූලාශ්‍ර දෙකම මහාවංශය වශයෙන් සඳහන් කර ඇත.

සංක්‍රමණයක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් ජනාවාස පිහිටු වූ ශිෂ්ඨාචාර බෙහෙවින් ම ආකිට්‍රයේ ජලාශ්‍රිත ප්‍රවාහන ක්‍රමයකි. ලක්දිව පළමුවෙන් ම පදිංචි වූ ආයතීයෝ ද ගමනාගමනය සඳහා ගංගා, ඇළ දොළවල් ආදිය යොදා ගත්හ. සෙල්ලිපි වලින් සනාථ වන පරිදි ක්‍රි. පූච්ඡ පළමුවන ශතවර්ෂය වන විට රජරට සහ රුහුණු රට මුළුල්ලේම ජනාවාස ව්‍යාප්ත වී තිබුණි.⁵ මුලින්ම තම්බපණ්ණි නගරයද ,ඊළඟට උපතිස්ස ගමද, ඊටත් පසුව අනුරාධපුරය ද පැරණි ශ්‍රී ලංකාවේ මුල් රාජධානිවල අග නගර බවට පිළිවෙලින් පත් වූ බව මහාවංශයේ සඳහන් වේ.⁶ මේ අනුව වයඹ දිග ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි ආර්යයන් රට අභ්‍යන්තරයට ගමන් කළේ මල්වතු ඔය සහ කලා ඔය ඔස්සේය. නැගෙනහිර ඉන්දියාවෙන් නැගෙනහිර ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි ආයතීයන් ගෝකණ්ණයෙන් (ත්‍රිකුණාමලය) ගොඩ බැස මහවැලි ගඟ ඔස්සේ යාත්‍රා කොට රට ඇතුළට විහිදී යන්නට ඇත.⁷

(අ) ජනාවාස සහ වරායවල් සම්බන්ධ කර තිබූ මාර්ග

වංශ කථා සහ අටුවා වලට අනුව ඇත අතීතයේ සිටම ලක්දිව සෑම දිශාවක් හරහා මහා මාර්ග කිහිපයක් වැටී තිබිණි.⁸ ප්‍රධාන වරායවල් සහ ජනාවාස සම්බන්ධ කළ මාර්ග ඉන් වැදගත් විය. විජය සහ පිරිස සමඟ විවාහවීමට ඉන්දියාවේ මදුරාපුරයේ සිට පැමිණි කාන්තාවන් ශ්‍රී ලංකාවේ මහා තිත්‍ය වරායෙන් ගොඩ බැස තම්බපණ්ණි නගරයට පිවිසියේ එලෙස වරාය හා සම්බන්ධ වූ එක් මාගීයකිනි.⁹ මහා තිත්‍යයේ සිට මල්වතු ඔයේ දකුණු නිම්නයේ පිහිටි තම්බපණ්ණි නගරයට තිබුණේ සැතපුම් කිහිපයක කෙටි දුර ප්‍රමාණයකි. පණ්ඩු රජු විසින් එවන ලද ඇතුන්, අශ්වයින් සහ ගැල් ගෙන යාමට තරම් පුළුල්ව එම මාර්ගය පැවතිණි. මහාතිත්‍යයේ කරන කැණීම් වලදී මතු කරන ලද ප්‍රධාන මාර්ගයක් අඩි 40 ක් පමණ පළල්ව තිබූ බව 1907 ලංකා පුරා විද්‍යා සමීක්ෂණ වාර්තාවේ සඳහන් වේ.

අනුරාධපුරය, රජරට රාජධානියේ අගනුවර වීම සමඟ මහාතිත්‍ය වරායේ සිට අනුරාධපුරය දක්වා වැටී තිබුණු මහා මාර්ගය වැඩි වැඩියෙන් භාවිත වන්නට විය. ක්‍රි. වර්ෂ දහතුන් වැනි ශත වර්ෂය දක්වා ඉන්දියාවෙන් පැමිණි සියලුම ආක්‍රමණිකයන් මහාතිත්‍ය වරායෙන් ගොඩ බැස

අගනුවරට ගමන් කළේ මෙම මාර්ගයෙනි. එබැවින් මෙම මාගීය වැදගත් වෙළෙඳ මාර්ගයක් මෙන්ම මුහුදු තොටුපළේ සිට අගනුවර කරා එන ආක්‍රමණිකයන් ගේ ප්‍රධාන මාගීය ද වීම මෙහි දී සැලකිය යුතු කරුණකි.

අනුරාධපුරයේ සිට උතුරු ශ්‍රී ලංකාවේ දඹකොළ පටුන නමැති වරාය දක්වා පැවති මාර්ගයද ක්‍රිස්තු පූර්ව යුගයේ සිටම ගමනාගමනය සඳහා පාවිච්චි කළ බවට සාධක මහාවංශයෙන් සහ සිංහල බෝධි වංශයෙන් ලැබේ.¹⁰ දඹකොළ පටුන විශේෂයෙන්ම උතුරු ඉන්දියාවේ තාමුලිප්ත වරාය සමඟ මුහුදු ගමනාගමනයෙන් සම්බන්ධ වී තිබුණු බැවින් ඉහත සඳහන් කළ එම මාගීය බෙහෙවින් ප්‍රයෝජනයට ගනු ලැබුවක් විය. ක්‍රි.පූ.ව.246 දී සංඝමිත්තා තෙරණිය ඇතුළු භික්ෂුණින් ලක්දිවට ගොඩ බට අවස්ථාවේදී දේවානම්පියතිස්ස රජු අනුරාධපුරයේ උතුරු වාසල් දොරටුවෙහි සිට දඹකොළ පටුන දක්වා වූ මාගීය 'කසල හරවා එහි නිමිල වූ බොහෝ වැලි තනවා ... පස් වණක් පැහැ ඇති මලින් විසුරුවා....'සැරසූ බව සිංහල බෝධි වංශයෙන් මහවංශයේත් සඳහන් වේ.¹¹ කිත්සිරිමෙවන් රාජ්‍ය සමයේදී දඹකොළ පටුනේ සිට අනුරාධපුරයට දත්ත ධාතුන් වහන්සේ වැඩමවන ලද්දේද මෙම මාර්ගයෙනි. මෙම මාර්ගය රම්බාව, පවත්කුලම්, ඔමන්තායි, සහ චිතිකුලම් හරහා යාපනය දක්වා විහිදී පැවති බව සඳහන් වේ.¹²

මෙයට අමතරව අනුරාධපුරයේ සහ පොළොන්නරුවේ සිට ගෝණගම් පටුන (ත්‍රිකුණාමලය) සම්බන්ධ කළ මාගී දෙකක්ද වූ බව රත්මලේ යාන් ඔය අසල සහ මහකණදරා වැව අසල තිබී පැරණි ගල් පාලම් දෙකක නටබුන් ලැබීමෙන් සොයා ගෙන ඇත.¹³ පඬුවස් දෙව් කුමාරයා ඇතුළු පිරිස සහ හද්දකත්‍යානා කුමරිය ඇතුළු පිරිස පිළිවෙලින් මහාකඳුරු ඔය හෝ මා ඔය මෝයෙහි කම්මල් තොටින් සහ ගෝණගම් පටුනින් ගොඩ බැස උපතිස්ස ග්‍රාමයට ගිය බව සඳහන් වෙතත් මාර්ගයක් පිළිබඳ ව විස්තරයක් මහාවංශයේ නොදැක් වේ. සමහර විට ඔවුන් ගමන් කරන්නට ඇත්තේ ගෝකණ්ණයේ සිට පන්කුලම්, මහකන්දරා වැව සහ මිහින්තලේ හරහා අනුරාධපුරයට වැටී තිබුණු මෙම මාගීයෙන් විය හැක. අනික් මාර්ගය පොළොන්නරුවේ සිට ගිරිතලේ, මින්නේරිය, හා කන්තලේ හරහා ගෝණගම් පටුන දක්වා විහිදිනි.¹⁴ මෙලෙස වරායන් හා සම්බන්ධව පැවති මෙවැනි මහා මාර්ග සහ මංමාවත් නිසා ශ්‍රී ලංකාව සහ ඉන්දියාව අතර පැවති වෙළඳ සහ සංස්කෘතික සම්බන්ධතා බෙහෙවින් වර්ධනය විය.

(ආ) රාජධානි අතර සබඳතා සඳහා මාගී

ලක්දිවට පලමුවෙන් ම පැමිණි ආයතීයන් විසින් පදිංචියට ගන්නා ලද මුහුදු බඩ ප්‍රදේශ පිළිබඳ ව නිශ්චිත වශයෙන් කිව නොහැකි වුවද, දිවයනේ වයඹ දිග වෙරළෙහි මුතුපර නිසා ඔවුන් ඒ ප්‍රදේශවල මුලින් පදිංචි වූ බවත්, පසුව රට මැදට සහ ගිණිකොණ දෙසට ක්‍රමයෙන් ව්‍යාප්ත වූ බවත් සිතිය හැකිය. ඒ අනුව මල්වතු ඔයෙන් සාරවත් වූ ප්‍රදේශයේ ප්‍රධාන ජනාවාස බිහි විය. මෙයට අමතරව මහවැලි නිම්නය ඔස්සේත් වලවේ ගඟ

කිරිදි මය, මැණික් ගහ සහ කුමුක්කන් මය යන ගංගාවන්ගෙන් ජලපෝෂිත ප්‍රදේශයේත් ජනාවාස ව්‍යාප්ත විය. කල්යෑමෙන් මහවැලි සහ වලවේ ගංගා ඔස්සේ ගමන් කළ ආර්යයෝ ශ්‍රී ලංකාව මැද පිහිටි මලය රට නමින් හැඳින්වුණු කඳුකර පළාතේ ජනාවාස පිහිටුවා ගත්හ. මේ ජනාවාස අතුරින් වඩාත්ම ජනාකීර්ණ වන්නට ඇත්තේ මල්වතු මය නිම්නය ආසන්නයේ පිහිටි අනුරාධපුරය අවට ප්‍රදේශය විය හැක.¹⁵

මෙම විවිධ ජනාවාස අතර සම්බන්ධතා සඳහා මාර්ග පද්ධතියක් අවශ්‍ය විය. එයින් ප්‍රධාන ස්ථානයක් ගනු ලැබුවේ අනුරාධපුරයේ සිට මාගම සම්බන්ධ කර පැවති මාගීයයි. අනුරාධපුරය සහ රුහුණු රට අතර ගමන් බිමන් යෑමට මංමාවත් තිබූ බවට මහාවංශයේ සඳහන් ප්‍රථම නිදසුන වූයේ මහානාග යුවරජ ආරක්‍ෂාව සොයා රුහුණට පලා ගිය ගමනයි. කඩඉම් පොත්වල සාක්‍ෂි ත් අරාබි සහ ඉන්දියානු ලේඛකයින් ගේ තොරතුරුත් අනුව රුහුණු රට සහ රජරට අතර දේශ සීමාව කළුතර සිට කළු ගඟ ඔස්සේ ශ්‍රී පාද කන්ද දක්වාද, එතැන් සිට කටුගස්තොට තුළින් මහියංගනය දක්වාද, මහියංගනයේ සිට මහවැලි ගඟ ඔස්සේ මුහුදු මායිම තෙක් ද විහිදී තිබුණි. රජරට සහ රුහුණු රට අතර ගමනාගමන මාර්ගය වේනියගිරි (මිහින්තලේ), කච්ඡකතිත්ථ, මහියංගනය, දීඝවාපී හා ගුත්තභාලක (බුත්තල) යන ස්ථාන ඔස්සේ වැටී තිබුණි. මහාවංශයේ සහ රසවාහිනියේ සඳහන් ආකාරයට එකල යුද හමුදා ගමන් කර ඇත්තේද මෙම මාර්ගයෙනි. ධාතු වංශයේ සවිස්තරව දැක්වෙන පරිදි රෝහණය පාලනය කළ කාවන්තිස්ස රජු (ක්‍රි.පූවී දෙවන ශත වර්ෂය) විශාල යුද හමුදාවක් සමඟ හික්‍ෂුන් පිරිසක් ද පෙරටු කරගෙන දාගැබක් ඉදිකිරීම සඳහා මහවැලි ගංතෙර අසබඩ පිහිටි සේරු නුවරට ගමන් කළේත් මෙම මාගීය ඔස්සේ විය හැක. මෙම මාර්ගයේ තිබුණු බලකොටු පිළිබඳ ව ක්‍රි.පූවී දෙවන ශත වර්ෂයේ දී ඇති වූ දුටු ගැමුණු එළාර යුද්ධයේදී ද, නැවත මහා පැරකුම්බා රජුගේ රාජ පද ප්‍රාප්තියට පළමුව දොළොස් වැනි ශත වර්ෂයේ දී ඇති වූ දේශීය සටන්වලදී ද විස්තර වශයෙන් මහාවංශය සඳහන් කරයි.

පූජ වංශයේ සඳහන් වන පරිදි දුටු ගැමුණු රජුගේ සේනාව මාගමින් පිටත්ව කලුවල, ඒහළ, ගී කිත්ත, ගුත්තල, ගිරිගම, නියමුල්ල, මැදගම් උයන්තොට සහ තුන්ගම් කසට්ටිය යන ස්ථාන වල වාඩිලමීන් මහියංගනයට ලගාවූයේ රුහුණු රට සහ රජරට සම්බන්ධ කර පැවති එම මාර්ගයෙනි.¹⁶ මාගම සිට මහියංගනයට පිවිසෙන මාගීයේ තිබුණු මෙම ස්ථාන අනුරාධපුර යුගයේ වූ වැදගත් ගම් හෝ කුඩා නගර විය හැකිය. මෙම ස්ථානවලින් සුළු වෙනසක් ඇති ව වුවද ඉතිරි වී ඇත්තේ ගුත්තල (බුත්තල) යන්න පමණෙකි.¹⁷ මහියංගනයේ සිට අනුරාධපුරය දක්වා වූ එම මාර්ගයේ ඉතිරි කොටස වැටී තිබුණේ අන්තර් සොබිහ, දෝණ, හාලකෝල, නාලි සොබිහ, දීඝා හයගල්ල, කසාතොට, කෝට නගර කුම්භගාම, නන්දිගාම, බානුගාම, උන්නම සහ ජම්බු නමැති ප්‍රදේශයන්

හරනාය.¹⁸ මෙම ස්ථානවලින් වකීමානායේ හඳුනාගත හැකිව ඇත්තේ කසාතොට පමණි. මෙය අඹන් ගඟ සහ මහවැලි ගඟ සන්ධියට මදක් දකුණෙන් පිහිටා ඇති වර්තමාන මහගන්තොට බව විල්හෙල්ම් ගයිගර් පෙන්වා දී ඇත.¹⁹ එදා දුටු ගැමුණු රජු ගමන් ගත් මාර්ගයේ මෙම කොටස අද සඹ වනාන්තරවලින් වැසී තිබේ.

ලක්දිව නිරිත දිග ප්‍රදේශය ක්‍රමයෙන් ජනාකීර්ණ වූ විට රුහුණු රට සහ රජරට තවත් මාභී ඇති විය. මහාවංශයේ දැක්වෙන පරිදි 1 සේන රජු (833-853) සහස්සතිත්ථ සහ කච්ඡකතිත්ථ යන කොටවල් දෙක අතර මහවැලි ගඟ හා අඹන් ගඟ දෙමෝදර ස්ථානයක් අල්වා ගැනීම නිසා රුහුණු ප්‍රදේශයට වැටී තිබුණු මහාමාභී දෙකම ආරක්ෂා කර ගැනීමට සමත් විය.²⁰ රුහුණු ප්‍රදේශයේ සිට පොළොන්නරුව දක්වා වැටී තිබූ වේල මහාපථ හෙවත් වෙරළ මහා මාභීය නමින් වූ මාභීයක් පිළිබඳව ද වංශ කථාවේ සඳහන් වේ. පොළොන්නරුව අයත් කර ගෙන සිටි චෝලයින්ට විරුද්ධව විජයබාහු කුමාරයා විසින් සේනාවක් යවන ලද්දේ මෙම මාභීය ඔස්සේය.

මහා පරාක්‍රමබාහු රජු (1153-1186) කාලයේදී ද රුහුණු සහ රජරට සම්බන්ධ කරමින් පැවති මෙම මාභී ඉතා දියුණු ව පැවතිණි. රජුගේ හට හමුදාවන් දෙකක් රුහුණු රටට ඇතුළුවීම සඳහා මාර්ග දෙකකින් ගමන් කර ඇත. ඉන් එක සේනාවක් දකුණු වෙරළ දිගේ ගමන් කල අතර, එම සේනාව පසු කළ නගර වහයෙන් ගිම්හ තිකථ (ගිං තොට), මහා වාලුකාගම (වැලිගම), කම්මරාගාමය (කඹුරුගමුව), නිල්වලා තිත්ථය, (මාතර) සහ දේව නගර (දෙවිනුවර) යන ප්‍රදේශ මහාවංශයේ දැක්වේ. මෙම ස්ථාන අනුව පැහැදිලි වන්නේ මෙම මාභීය වර්තමාන ගිංතොට සිට දෙවුන්දර දක්වා වෙරළබඩ ප්‍රදේශයට නුදුරුව වැටී තිබුණු බවයි. මහා පැරකුම්බා රජුගේ දෙවන සේනාව ගමන් කළේ දණ්ඩුව, තම්බගාමය, ඌරුබොක්ක, බෙරලපනාතර ඔස්සේ බුලුතොටටය. මෙම මාභීය නිශ්චිත වශයෙන්හඳුනා ගැනීමට නොහැකි වුවද, වකීමාන අම්බලන්තොට මාභීය ඒ ආශ්‍රිතව ඉදිකර ඇතැයි ඉතිහාසඥයෝ අනුමාන කරති.²¹

වංශකථාවේ තැනින් තැන දැක්වෙන මෙවැනි විස්තරයන්ගෙන් පැහැදිලි වන්නේ රජරට සහ රුහුණු රට සම්බන්ධ කළ මාභී කීපයක් පැවති බවත්, එයින් මහාතිත්ථයේ සිට මහාගාමය දක්වා වැටී තිබුණු වෙරළබඩ මාභීය ප්‍රධාන මහා මාභීයක් වශයෙන් රජුන් විසින් යොදා ගන්නා ලද බවත්ය. නිශ්ශංකමල්ල රජු ද (1187-1196) මෙම ප්‍රධාන මාභීය ප්‍රතිසංස්කරණය කරවා, ගව්වෙන් ගව්වට සෙල්ලිපි කෙටු 'ගවු කණු' පිහිටුවීය.²²

කැළණි ගඟ අවට ප්‍රදේශයේත් ජනාවාස පැවතිය ද, රජරට සහ රුහුණු රට සම්බන්ධව කලාක් මෙන් මාර්ග පද්ධතියකින් කැළණිය හා එම ප්‍රදේශ සම්බන්ධව තිබූ බවට පැහැදිලි සාධක වංශකථා හෝ සෙල්ලිපි

වලින් නොලැබේ. එසේ වුවද ක්‍රිස්තු පුච්ච යුගයේ දී පවා මාගම රජුන් සහ කැලණියේ රජුන් අතර මිත්‍ර සම්බන්ධතා පැවතිණ. මාගම කාවන්තිස්ස රජුගේ නැගනියක් වූ සෝමා දේවිය කැලණියේ සිට රජුගේ බෑණා වූ අභය කුමාරයාට සරණ පාවා දීමේදී මාගම සිට මහ පෙරහැරින් කැලණියට ගෙනා බව ධාතු වංශයේ සඳහන් වේ.²³ ඒ අනුව කැලණියත් - මාගමත් සම්බන්ධ කළ මාර්ගයක් තිබෙන්නට ඇතැයි නිගමනය කළ හැකිය.

ශ්‍රී ලංකාවේ මැද පිහිටි කඳුකර ප්‍රදේශය අනුරාධපුර යුගයේදී හැඳින්වූයේ මලය රට නමිනි. මලය රටේ ආයතී ජනාවාස දුර්ලභ වූයේ එහි තිබූ වනාන්තර එළිපෙහෙළි කිරීමට තිබූ අපහසුතාව නිසා විය හැක එම ප්‍රදේශයේ පැවැති ගිරිදුරු, වන දුරු සහ ජල දුරු ස්වරූපය නිසා බොහෝ විට මලය රට සතුරු ආක්‍රමණ ඇති වූ අවස්ථාවල දීත්, අභ්‍යන්තර අරගලවලදීත් අභය භූමියක් ලෙස සැලකිණි.²⁴ සද්ධම්මාලංකාරයේ දැක්වෙන පරිදි මලයා ප්‍රදේශයේ සිට ඉස්සරසමනාරාමය හරහා අනුරාධපුරයට මාතෘකා වැටී තිබුණි. එම මාර්ගය හා සම්බන්ධ කොට කනිට්ඨතිස්ස රජු (ක්‍රි.ව.167-186) විසින් 'දකුණු වෙහෙර බලා යන මාතෘකා' කරවන ලදී.²⁵ රජරට සිට සමන්ත කුට හෙවත් ශ්‍රී පාද කන්ද දක්වා මාතෘකා වැටී තිබුණ ද එය මඩ වගුරින් සහ කැලෑ රොදින් බාධක වූ, හුදෙක් ආගමික වන්දනා ගමන් සඳහා ඇති වූ එකක් විය. ශ්‍රී පාද කන්ද හා සම්බන්ධ කළ මාර්ග තුනක් පළමුවන විජයබාහු (1070 -1110) රාජ සමයේ පැවැති බව මහාවංශයේ සඳහන් වේ.²⁶ මෙයින් ප්‍රථම මාතෘකා වැටී තිබුණේ වතීමාන රත්නපුර දිස්ත්‍රික්කයේ කුරුවිට කෝරළයේ, ගිලිමලේ නැමැති ග්‍රාමය හරහාය. දෙවැනි මාතෘකා රජරට සිට කදිලිග්‍රාමය හරහාද, තුන්වැනි මාර්ගය රුහුණේ සිට ඌව ප්‍රදේශය හරහාද සමන්ත කුටය දක්වා වැටී තිබුණි. පළමුවන විජයබාහු විසින් රජරට සිට ශ්‍රී පාද කන්ද දක්වා පැවැති මාර්ගය ගව් පහෙන් පහට දාන ශාලාවල් පවා ඉදි කොට ප්‍රතිසංස්කරණය කරන ලද බව අමගමුව සෙල්ලිපියේ සඳහන් වේ.²⁷

(ඉ). ඒ ඒ රාජධානීන් තුළ පැවැති මාර්ග

ඒ ඒ රාජධානිය එකිනෙකට සම්බන්ධ කළ ප්‍රධාන මාර්ග හැරුණු විට, රාජධානීන් තුළ සෑම අතටම විහිදුණු මාතෘකා රාශියක් ද තිබුණි. 'මංමාවත්, සන්ධි, දෙමං සන්ධි' ආදිය ගැන සඳහන් වී තිබීමෙන් මෙය තව දුරටත් පැහැදිලි වේ. නිදසුනක් වශයෙන් සිතුල් පව්වට යන ගමනේදී දෙමං සන්ධියකට පැමිණ මාතෘකා සොයා ගත නොහැකි වූ මගියෙක් පිළිබඳ ව විසුද්ධි මාර්ග සන්නසෙහි දැක්වේ.²⁸ රජරට රාජධානියේ සහ රුහුණු රට පැවැති මෙවැනි මහාමාතී,මාතී සහ වීදී පිළිබඳ ව තොරතුරු වංසකථා වැනි සාහිත්‍ය මූලාශ්‍ර වලින් මෙන්ම පුරාවිද්‍යාත්මක කැණීම් වලින්ද අනාවරණය වී ඇත. 1960 දී ලංකාවේ පුරා විද්‍යාත්මක සංගමය විසින් කරන ලද කැණීම් අනුව අනුරාධපුරයේ දකුණු දිග වාසල් දොරටුව හරහා

වැටී තිබූ අඩි 57 ක් පළල ඇති මාගීයක නටබුන් ලැබී ඇත.²⁹ සංඝමිත්තා තෙරණිය විසින් ගෙන එන ලද බෝධි ශාඛාව මහා මේඝවනයට පෙරහැරින් රැගෙන යනු ලැබුවේ මෙම මාගීයේ දකුණු දිග දොරටුව තුළින් බව මහාවංශයෙන් කියැවේ.³⁰ මිහිඳු හිමි පිරිනිවන් පෑමෙන් පසු උන් වහන්සේ ගේ මෘත දේහය මහා විහාරයට ගෙන එන ලද්දේ ද රාජ විදිය නමින් හැඳින්වූ ඉහත සඳහන් කළ එම මාගීයෙනි.³¹ මෙලෙස අනුරාධපුරයේ දකුණු වාසල් දොරටුවේ සිට මහා විහාරයේ නැගෙනහිර දොරටුව, තිසා වැව සහ වෙස්සගිරිය පසු කොට දකුණු දිගින් කඳු රට දක්වා ම රාජ විදිය විහිදී තිබුණි.³² සද්ධර්මාලංකාරයේ සංඝදත්තා කථාවෙන් විස්තර වන පිළිවෙලට තිසා වැවේ සිට දක්ඛිණ ස්ථූපය සහ රුවන්වැලි සෑය දක්වා යාන වාහන වලින් ගමන් කළ හැකි තත්වයක මෙම රාජ විදිය පළල්ව පැවතිණි.³³ රජරට වාසය කරන කාලයේ දී පැරකුම්බා කුමාරයා වාහනයක නැගී තම පිරිස සමග මෙම රාජ විදියෙහි ගමන් කළ බව මහාවංශය ද සඳහන් කරයි.³⁴ රාජ විදියට අමතරව තවත් නොයෙක් නම් වලින් හැඳින්වුණු විදි රාශියක් දිවයිනේ ඒ ඒ ප්‍රදේශවල පැවති බවට සාධක ඇත. තුන් ගව්වක් පමණ දිග ඇති මහවැලි නම් විදියක් පිළිබඳ ව සද්ධර්මාලංකාරයේ ද,³⁵ මහල් මහ විදියක් පිළිබඳව දහවැනි සිය වසට අයත් සෙල් ලිපියක ද³⁶ සඳහන් වේ. දඹදෙනි අස්තේ දක්වා ඇති අන්දමට දෙවැනි පැරකුම්බා රජු (1236 -1270) විසින් දඹදෙනි නගරයේ අගමිපඬි විදිය, පරිවාර විදිය සහ සෙට්ටි විදිය කරවන ලදී.³⁷ දිඹුලාගල මාරා විදිය සෙල්ලිපිය අනුව පුන්දර මහා දේවීන් විසින් සඳමග ලෙණ සිට හිරි මහ ලෙණ දක්වා විදියක් ඉදි කරවා ඇත. පොළොන්නරු නගරයේ උතුරේ සිට දකුණටත්, නැගෙනහිර සිට බස්නාහිරටත් දිවෙන මහා මාර්ගයකින් නගරය කොටස් හතරකට බෙදා තිබුණි. මහාවංශයේ දැක්වෙන පරිදි දිනපතාම ඇත් - අස් වාහන ආදීන් ගේ ගමනාගමනයෙන් තොර නොවූ මාර්ග සිය දහසක් වී යැයි යන කියමන අතිශයෝක්තියක් විය හැකි වුව ද, පොළොන්නරු නගරයේ සෑහෙන පමණ විදි තිබෙන්නට ඇතැයි සිතිය හැකිය.

අනුරාධපුර යුගයේ ආරම්භයේ සිට දඹදෙනි යුගයේ අවසානය දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදය තුළ ඉදිකරවන ලද මාගී කිහිපයක් පිළිබඳ තොරතුරු වංශකථා ඇතුළු සාහිත්‍ය මූලාශ්‍ර සහ සෙල්ලිපි අනුසාරයෙන් ලබාගත හැකි වේ. මහා මග්ග, මග්ගානු මග්ග, ඒක පදික මග්ග 'ආදී වශයෙන් එම මාගී හඳුන්වා ඇත. විශුද්ධි මාගී සන්නයෙහි නොයෙකුත් වර්ගයේ මාගී පිළිබඳ ව විස්තර කර ඇත්තේ මෙලෙසිනි.

'මහත් වූ ජංඝසාත්ථීයන් යා හැකි මාර්ගය ජංඝමාගී නම්.විස්සක් හෝ තිහක් සකටයන් එක් කොට ගෙන යා හැකි මහා මග මහා සකට මාර්ග නම්.'³⁸

මෙලෙස විස්තර වන මාගී අතර නම් වශයෙන් දැක්විය හැකි පහත සඳහන් මාගී වැදගත් ඒවා විය.

- 1. අනුරාධපුරයේ සිට කලා ඔය මුව දොර අසල පිහිටි උරුවෙලාව දක්වා පැවැති මාගීය.
- 11. රුහුණු රටේ නව යෝජනයේ සිට දැනට දෙනවක නමින් හැඳින්වෙන දෝණි වග්ග ප්‍රදේශයට කිඬු මාගීය.
- 111. පොළොන්නරුවේ සිට අනුරාධපුරයට වැටී කිඬුණු මාගීය. මෙම මාර්ගය නිසා පුලන්දී නගරයේ මහාකිත්ඵ ද්වාරයට එම නම ලැබුණු බව මහාවංශයේ දැක්වේ.
- 1v දඹදෙණියේ සිට පොළොන්නරුව දක්වා පැවති මාර්ගය. ගයිගර් දක්වන පරිදි ගජබාහු රජුගේ රාජධානියට පිවිසීමට පරාක්‍රමබාහු කුමාරයා යොදා ගෙන ඇත්තේ මෙම මාර්ගයයි. මෙම මාගීයේ යම්කිසි ස්ථානයකින් අනුරාධපුර මාගීය බෙදී යන්නට ඇත.
- v ජග්ගාමය හරහා නැගෙනහිර වෙරළ දිගේ වැටී කිඬුණු මාගීය. විජයබාහු රජු පොළොන්නරුවට පහර දුන් අවස්ථාවේදී එක් සේනාවක් මහනාග කුලයෙන් පිටත්ව ජග්ගාමය කොල්ල කෑ බව මහාවංශයේ දැක්වේ.⁴⁰
- vi. පොළොන්නරු නගරයේ උතුරේ සිට දකුණු දිශාවටත්, නැගෙනහිර සිට බස්නාහිර දිශාවටත් වැටී කිඬු මහා මාර්ගය. මෙම මාර්ගයෙන් නගරය කොටස් හතරකට බෙදා තිබුණි.

මෙම මාගීවලට අමතරව කෘෂිකාර්මික කටයුතු, වෙළෙඳාම, පරිපාලනය සහ වෘත්තීය කටයුතු සඳහා ඒ ඒ අගනුවරවල් තුළ තවත් මාගී රාශියක් පැවති බවට සාධක සෙල්ලිපි වලින් ද ලැබේ. නිදසුනක් වශයෙන් iv කාශ්‍යප රාජ්‍ය (898-914) සමයට අයත් කිරිබත් වෙහෙර ටැම් ලිපියේ ආරෝග්‍ය ශාලාවකට ප්‍රදානය කරන ලද ඉඩමක් ගැන සඳහන් වේ.⁴¹ එම ඉඩමේ බස්නාහිර වුයේ කරත්ත පාරක් බව පහත සඳහන් සෙල්ලිපි පාඨයෙන් පැහැදිලිය.

‘පැළෑ දෙසෙන් ගැල් මග හිමි කොට්ඨ ඉසා’ මෙම රජුගේම කාලයට අයත් මොරගොඩ ටැම් ලිපියේ ද කරත්ත මාගීයක් ගැන කියැවේ.⁴² බොහෝ විට මෙවැනි මාගී වැටී කිඬුණේ නැවතොට, නකර (බලකොටු හෝ වෙළෙඳ පොළවල්) නියමතන (වෙළෙඳ නියමිගම්) යන ස්ථාන ප්‍රධාන කොට ඇති වෙළෙඳ ස්ථානයක් සහ ජනයා ගැවසෙන ස්ථානයක් සම්බන්ධ කරමිනි.

පැරණි ලක්දිව ආර්ථිකයේ පදනම වූයේ වාරිකෘෂිකර්මයයි. කුඩා ගම් වැව් ගම් මැද්දෙහි ම පිහිටා තිබුණු නිසා නඩත්තු කිරීම පහසු විය. එබැවින් ඒ සඳහා විශේෂ ගමනාගමන ක්‍රමයක් අවශ්‍ය වූයේ නැත. එහෙත් ජලය රැස්කර තබා ගැනීම සඳහා මහා වැව්, ගබඩා වැව් අවශ්‍ය විය. ඒවා පිහිටා තිබුණේ ජනාවාසවලට තරමක් ඇතිත් පිහිටි ගංගා, ඇළ, දොළවල් ආදිය හරස් කර නිසා නගරයේ සිට එවැනි ස්ථානවලට යෑමේ දී යම් කිසි ගමනාගමන ක්‍රමයක් අවශ්‍ය විය. විශාල වැව් සහ ඇළ දොළවල් වල කණ්ඩි අද මෙන් එදාත් ගමන් කළ හැකි යහපත් තත්වයක පවතින්නට ඇත. වතීමානයේ දී පවා නුවර වැව, ගත්තලා වැව, පරාක්‍රම සමුද්‍රය, තිසා වැව, යෝධ වැව වැනි ඇතැම් විශාල වැව් වල කණ්ඩි මංමාවත් ලෙස යොදා ගනු ලැබේ.

ශිෂ්ටාචාරයේ ජීවනාලිය වැව වුවා නම්, සිංහල සංස්කෘතියේ මුදුන් මල්කඩ වූයේ බුදු දහමයි. එබැවින් පැරණි ලක්දිව රාජ්‍යයන්, බුද්ධාගමක් අතර අඛණ්ඩ සම්බන්ධතාවක් පැවතිණි. රජවරු මෙන්ම සාමාන්‍ය ජනතාවද භික්ෂූන්ගේ ප්‍රයෝජනය උදෙසා වෙහෙර විහාර දිවයින පුරාම පාහේ ඉදි කළහ. මෙම ආගමික ස්ථාන ගම් සහ නගර සමග සම්බන්ධ කරමින් මාගී රාශියක් පැවති බවටද නිදසුන් සාහිත්‍යයේ දැක්වේ.

මෙලෙස වංශ කථා සහ සෙල්ලිපි සාධක අනුව අපට පැහැදිලි වන්නේ පැරණි ලක්දිව ඉතා දියුණු මාගී පද්ධතියක් පැවැති බවයි. රජරට සහ රුහුණු රට සම්බන්ධ කොට කෙතරම් මාගී පැවතියේද යත්, එම ප්‍රදේශ අතර යුද්ධ ඇති වූ අවස්ථාවලදී සියලු දුගීයන්හි ආවරණයන් සමග සියලුම ප්‍රසිද්ධ මාගී දුර්ගම කිරීමට මහා පරාක්‍රමබාහු රජුට සිදුවිය.⁴³ එසේම රුහුණේ වැසියෝ ද රජරට සේනාවට තම ප්‍රදේශය ආක්‍රමණය කිරීමට නොහැකි වන ලෙසට ගස් කොළං කපා දමා මංමාවත් අවහිර කළහ. ඇතැම් අඩි පාරවල් පාවිච්චි කළ නොහැකි සේ උල්කටු දමා වියලි කොළ වලින් වසා දැමූහ.

මාගීවල ස්වරූපය පිළිබඳව පැහැදිලිවම දැක්වීම අපහසුවුවත්, හැම රජෙක්ම පාහේ ඉතාම සැලකිල්ලෙන් මංමාවත් ඉදිකළ බවට සාධක ඇත. නිදසුනක් ලෙස ඉළනාග රජු මහාචූපය දක්වා මාගීයක් ඉදිකළේ 'වැව අයිනේ වැටුණු කොටස් ශක්තිමත් අන්දමින්' බැන්ද වීමෙනි.⁴⁴ මාගීය ඉතා හොඳින් සමකලා කිරීමත්, මාගී තැනීමේ දී අනුගමනය කළ තවත් ක්‍රියා මාගීයක් විය. බෝසත් විජයබාහු රජු (1270 -1272) දඹදෙණියේ සිට පොළොන්නරුව දක්වා මාගීය ඉදිකිරීමේ දී එය මැනවින් සමකලා කොට යොදුන් භාගයෙන් භාගයට ගිමන්හල් තැන වූ බව ද වංශකථාවේ දැක්වේ.⁴⁵ 'කැබෙලි ගල් හස්වා මහ වත් කොට' යන සෙල්ලිපි පාඨයෙන් ගම්‍යවන්නේත් ගල් කැබෙලි යොදා මාගීය හොඳින් සමකලා කළ ආකාරයයි. පැරණි ලක්දිව පැවති මිනුම් ක්‍රම අනුව මාගීයන්හි දිග පළල

පිළිබඳව යම්කිසි අවබෝධයක් ලබා ගත හැකිය. දඹදෙණියේ සිට සිරිවඩින දක්වා වූ මාගීය යොදුන් භාගයක් පමණ දුර උසනක් පළලට සමතලා කළ බව මහාවංශය සඳහන් කරයි.⁴⁶ මෙම උසන යන මිනුම අඩි 200 කට වඩා අඩු විය නොහැකි බව ගයියර් ගේ නිගමනයයි.⁴⁷ එසේ නම් ඉතා පළල්ව පාරවල් එදා ඉදිකළ බව පැහැදිලියි. නිශ්ශංකමල්ල රජු දවස සැගිරියේ සිට පොළොන්නරුවට ගෙන්වන ලද අඩි 24 1/2 ක් දිග සහ අඩි 4 1/2 ක් පළල පාෂාණයක ගල්පොත සෙල්ලිපිය කරවා ඇත. එවැනි විශාල අධික බර ඇති පාෂාණ පරිවහනය කිරීම සඳහා ඉතා ශක්තිමත් වූ මෙන්ම පළල්වූ මාගී ද තිබිය යුතු බව මෙයින් පැහැදිලි වේ.

ගමනාගමනය බොහෝ විට කරන ලද්දේ පයින් හෝ සෙමින් ගමන් කරන ගැල් වලින් නිසා, යොදුන්⁴⁸ ගණන් දුර ගමන් කරන්නෙකුට දින කිහිපයක් මග ගත කිරීමට සිදුවිය. එබැවින් ඇතැම් විට මාගී ඉදිකරන අවස්ථාවේදීම නවාතැන් අවශ්‍යතා සපුරා ලීම සඳහා ගිමන් හල් ඉදිකරන ලදී. බුද්ධදාස රජු (ක්‍රි.ව. 362- 409) මෙවැනි විශ්‍රාමශාලා කිහිපයක් ම මාගී අසලම තනවා ඇත. මහා විජයබාහු, මහා පැරකුම්බා මෙන්ම දෙවැනි පැරකුම්බා රජුගේ පුත් විජයබාහු යුවරජු ආදීන් විසින්ද ගිමන් හල් සිය ගණන් තම රාජධානියේ නොයෙකුත් පළාත්වල මාගීයන්හි ඉදි කළ බව මහාවංශයේ දැක්වේ.

ගංගා ඇළ දොළවල් ගොඩනැගීමේ තරණය කිරීම සඳහා පාලම් ඉදිකිරීම ද මාගීයක් තනවන අවස්ථාවේදීම බොහෝ විට සිදු කරන ලදී. විසුද්ධි මග්ග සන්නයට අනුව පැරණි ලක්දිව පාලම් තුන් වර්ගයක් තිබුණි.⁴⁹ මෙයින් දණ්ඩක සේතු නමින් හඳුන්වනු ලැබූ ඒ දණ්ඩ හෙවත් පා දණ්ඩ කුඩා ඇළ, දොළ, ගංගා තරණය කිරීම සඳහා එක දණ්ඩක් යොදා තනවන ලද්දකි. ජඩග සේතු නමින් හැඳින්වුණු පාලම් සිව් දෙනෙකුට හෝ පස්දෙනෙකුට එක පෙළට ගමන් කළ හැකි ලෙසට පළල්ව ඉදිකෙරිණි. සකට සේතු නමින් හැඳින්වූයේ කරත්තවලට ගමන් කළ හැකි පාලමිය. කුඩා මාගීවල පාලම් තනන ලද්දේ ලියෙනි. යුද්ධ උපායාත්මක හේතූන් නිසා පළමුවැනි පරාක්‍රමබාහු රජුගේ සෙන්පතියෙකු විසින් කලාමය හරහා ලී පාලමක් ඉදි කරන ලදී. ලී කඳන් යකඩපටි සහ ඇණ යොදා එකට සවි කොට තැනූ එම පාලමට රියන් 29 ක් පළල බාල්ක ද යොදා ඇත. ඇතැම් ගංගාවන් හරහා යෑමට සීලාසේතු නමින් හැඳින්වෙන ගල් පාලම් විශේෂයක් ද විය. මල්වතු ඔය හරහා ඉදිකරන ලද එවැනි ගල් පාලම් දෙකක නටබුන් වර්තමානයේ පවා යහපත් තත්වයක පවතී. (ජයාරූපය බලන්න) මල්වතුඔය පතුලෙහි හිටවන ලද විශාල ගල්කටු වලින් ද, හරහට දමන ලද විශාල ගල් බාල්ක වලින්ද, වැසීම සඳහා තබන ලද ගල්ලැලි වලින්ද මෙම පාලම් තනා ඇත.⁵⁰ ඇතැම් පාලම් වල දිග ප්‍රමාණය අඩි 1000ක් පමණ වූ බව පෙනේ. යටි 100 ක් දිග පාලමක් පිළිබඳ ව මහාවංශය සඳහන් කරයි. මෙම 'යටි' නමින් හැඳින්වෙන මිණුම සාමාන්‍යයෙන් අඩි 10 කට වඩා වැඩි ලෙස සැලකේ.⁵¹ මෙම මිණුම් ක්‍රමය අනුව කදිලිගාම අසල ගංගාවක් හරහා ඉදිකරන ලද පාලමේ දිග ප්‍රමාණය

අඩි 4000 කි.⁵² මහා පරාක්‍රමබාහු රජුගේ ඇමතියකු වූ දේවපතිරාජ විසින් කදෝහොය මුවදොර රියන් තිස් පහක් දිග පාලමක් ද උලපන නම් ග්‍රාමයෙහි රියන් තිස් හයක් දිග පාලමක් ද ඉදිකරවා ඇත. මෙම පාලම් ඇත් අස් ගෙරීම් මුත් ආදීන්ටත් ගමන් කළ හැකි වන සේ ඉදි කරවූ බව මහාවංශය දක්වයි.⁵³

මාගී සහ පාලම් ඉදිකිරීම පරික්ෂක කණ්ඩායමක් යටතේ සාමාන්‍ය ජනතාව විසින් ඉටු කරන ලදී. නිදසුනක් වශයෙන් ඉළනාග රජු ලම්බකර්ණ ගෝත්‍රිකයින් ලවා මාගීයක් ඉදි කරවූ අවස්ථාවේදී ඔවුන්ගේ වැඩ පරික්ෂා කිරීම සඳහා තවත් පිරිසක් යෙද වූ බව දැක්වෙන මහාවංශ සුවත මෙහිදී වැදගත් වේ. මාගී ඉදිකිරීම සඳහා රාජකාරී ක්‍රමය යටතේ ශ්‍රමය ලබා ගත් බවටද සාධක 9 වැනි සියවසට අයත් මිහින්තලේ ටැම් ලිපිය අනුව මහාවායභී සෙනරත් පරණවිතාන, ඉදිරිපත් කර ඇත. ගොන්නාව දේවාල ටැම් ලිපියේ 'මහාවාර' යනුවෙන් සඳහන් වන්නේ වාරයෙන් වාරයට සේවය කිරීම බවත් මිහින්තලේ ටැම් ලිපියේ සඳහන් මහ'මහවාර' යනු වාරයෙන් වාරයට මාගීවල සේවය කිරීම බවත් පරණවිතාන මහතා සඳහන් කරයි.⁵⁴

ආර්යයන් ගොඩ බට වරායවල් සහ ගංගා ඇළ දොළ ආශ්‍රීතව ඔවුන් ඇතිකළ විවිධ ජනාවාස හා සම්බන්ධ කරමින් ජල යාත්‍රා සහ ගොඩබිම් ප්‍රවාහන ක්‍රමයක් මුලදී ලක්දිව ඇති විය. පසුව මෙම සරල ස්වයංපෝෂිත ජනාවාස ක්‍රම ක්‍රමයෙන් එකම පාලන ක්‍රමයක් යටතට පත්වී ලක්දිව එක්සත් රාජ්‍යයක් බිහිවීමත් සමඟම ඇතිවූ පරිපාලන ක්‍රම සහ ආර්ථික වර්ධනය නිසා මුලින් පැවැති සරල ප්‍රවාහන ක්‍රමය වෙනුවට දියුණු මාර්ග පද්ධතියකින් රාජධානි අතර සම්බන්ධතා පැවැත්විණි.

පොළොන්නරු රාජ්‍යය අවසාන වන විට, ඒ ඒ රාජධානීන් එකතෙකට සම්බන්ධ කළ ප්‍රවාහන මාර්ග වලට අමතරව රාජධානී ඇතුළතත් කෘෂි කාර්මික කටයුතු,වෙළඳාම,පරිපාලනය සහ වෘත්තීය කටයුතු සඳහා දියුණු මාර්ග පද්ධතියක් පැරණි රජ දරුවන් විසින් ඉදි කරන ලද ආකාරය ඉහත දැක්වූ කරුණු වලින් තරමක් දුරට හෝ පැහැදිලි වනු ඇත.

අධ්‍යයනය සහ සටහන්

1. ශ්‍රී සුමංගල ස්ථවිර සහ බ්‍රහ්මචරිණියාවේ සංස්කරණය, සිංහල මහාචාර්ය,
(රත්නාකාර මුද්‍රණාලය, කොළඹ. 1957)
2. තිලක් හෙට්ටිආරච්චි, 'ජනපද ඇතිවීම', මහවැලි වංශය, 1 කාණ්ඩය, (මහවැලිසංවිධාන
අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රකාශනය, 1984), ප්‍රථම මුද්‍රණය, 66 පිටුව.
3. සිංහල මහාචාර්ය, ඉ: ස: පිටු 54 - 58 දක්වා තිලක් හෙට්ටිආරච්චි, ඉ: ස: 67
පිටුව.
4. විල්හෙල්ම් ගයිගර් (1856-1943) ප්‍රාචීන භාෂා ශාස්ත්‍ර පිළිබඳ ව
පර්යේෂණයන්හි පුරෝගාමී ව ක්‍රියා කළ විද්වතෙකි. මහාචාර්ය සහ මුලාවංශය ඔහු
විසින් සංස්කරණය කොට පරිවර්තනය කරන ලදී.
5. S. Paranavitana", Inscriptions of Ceylon, Early Brahmi Inscriptions, (ceylon,
1970), vol.1, Introduction.
6. සිංහල මහා චංශය, පිටු 47 - 48 සහ 52
7. සිරිමල් රණවැල්ල, 'ලංකාවේ ආයතී ජනපද පිහිටුවීම' ලියනගමගේ ගුණවර්ධන
'අනුරාධපුර යුගය,' (විද්‍යාලංකාර විශ්ව විද්‍යාල මුද්‍රණාලය, 1965) 59 පිටුව.
8. විල්හෙල්ම් ගයිගර්, මධ්‍යකාලීන ලංකා සංස්කෘතිය (ඇම්.බී.ආරියපාල පරිවර්තනය,
සීමාසහිත ඇම්.ඩී. ගුණසේන සහ සමාගම, කොළඹ, 1969). 153 පිටුව.
9. සිංහල මහා චංශය, 8 පරි: 58
10. - එම - , 19:22
11. සිංහල බෝධි වංශය, ඉ:ස: 187 පිටුව.
සිංහල මහා චංශය, 19: 24 -25
12. W.I. Siriweera, A study of the Economic History of pre - modern Sri Lanka,
(New Delhi, 1994) p. 151
13. Ibid. p.153
14. Ibid p. 153
15. ඉන්ද්‍රකීර්ති සිරිවීර, ශ්‍රී ලංකාවේ කෘෂි ඉතිහාසය,
(ඇස්.ගොඩගේ සහ සහෝදරයෝ, 1993) 54 පිටුව.
16. සිංහල පුස්තකාලය, (ඩබ්ලිව්.ඒ.සමරසේකර සංශෝධනය, කොළඹ, 1914) 128 පිටුව
සද්ධම්මාලංකාරය, (බෙන්තොට සද්ධාතිස්ස හිමි සංස්කරණය, 1939), කාක වණි
වර්ගය, දුෂ්ට ගාමිණී වස්තුව, 472 -475 පිටුව.

17. සෙනරත් පරණවිතාන, 'දුටුගැමුණු රජුගේ ජයග්‍රහණය' ලංකා විශ්ව විද්‍යාලය, ලංකා ඉතිහාසය, 1 කාණ්ඩය, 1 හාගය, විශ්ව විද්‍යාල මුද්‍රාණාලය, 1964) 153 පිටුව.
18. -එම-, 153 පිටුව.
19. විල්හෙල්ම් ගයිගර්, ඉ:ස: , 153 වන පිටුව.
20. සිංහල මහා වංශය, 50: 37
21. විල්හෙල්ම් ගයිගර් , ඉ: ස., පිටු 153 - 154 දක්වා
22. දිග- දුර මැනීමේ ඒකකයක් වූයේ යොදුන සහ ගව්වයි. යොදුනකින් හතරෙන් පංගුවක් ගව්වක් විය. මෙයින් දිග ගව්වක් ඉංග්‍රීසි සැතපුම් 2 1/2 කටද, කෙටි ගව්ව සැතපුම්කට වඩා මදක් වැඩි ලෙසටද සැලකේ.
විල්හෙල්ම් ගයිගර්, ඉ:ස. 119 පිටුව.
23. ධාතු වංශය, (මකුළුදූවේ පියරතන හිමි සංස්කරණය 1941, ඇම්.ඩී. ගුණසේන සහ සමාගම) 30 පිටුව.
24. අබයසිංහ, දේවරාජ, සෝමරත්න, උඩරට රාජධානිය, 1470 -1818 (සීමාසහිත ලේක්හවුස් ඉන්වෙස්ටිමන්ට්ස් සමාගම 1977), පිටු 2 - 4
25. සිංහල මහා වංශය, 36: 13
26. -එම - 60: 65
27. -එම - 86: 21-30
28. ඇම්.බී. ආරියපාල, මධ්‍යකාලීන ලංකා සමාජය, දක්වා ඇති පරිදි විශුද්ධි මාර්ග සන්නය, 57 පිටුව.
- 29 HemaRatnayaka,Jetavanaramaya Project Anuradhapura,(first Archaeological Excavation and Research Report, Jan- June 1982) (Colombo, 1984) P.6
- 30 සිංහල මහා වංශය, 19: 39-40
31. -එම- 20: 38 -39
- 32 Hema Ratnayakae, op.cit.,p.7
- 33 සද්ධම්මාලංකාරය, ඉ: ස. සංසදත්තාවන්ගේ පිළිවෙල කථාව, 667 පිටුව
34. සිංහල මහා වංශය, 67: 1 - 2
35. සද්ධම්මාලංකාරය, 667 පිටුව.
36. ඇම්.බී. ආරියපාල, මධ්‍යකාලීන ලංකා සමාජය, 333 පිටුවේ දක්වා ඇති පරිදි Epigraphia Zelanica, 2.1

- 37 දඹදෙණි අස්න, (ඩී.ඩී.රණසිංහ විසින් සංශෝධිතයි. කොළඹ ග්‍රන්ථ ප්‍රකාශන යන්ත්‍රණාලය, 1928) 2 පිටුව
38. මධ්‍යකාලීන ලංකා සමාජය, ඉ: ස. 333 වන පිටුවේ දක්වා ඇති පරිදි විසුද්ධි මාර්ග සන්නය, 57 පිටුව
- 39.
40. සිංහල මහා වංශය 58 : 42 - 48
- 41' Epigraphia Zelanica, Vol. 1, p.153
42. Ibid. Vol. 1 p. 153
43. සිංහල මහා වංශය, 75: 31 -33
44. -එම - 74: 31 - 35
45. -එම - 89: 13 -14
46. -එම - 85: 4
47. ගයිගර්, ඉ: ස. 118 -119 පිටුව
- මෙම මිණුම පිළිබඳව පුජාවලියේ සඳහන් වන්නේ මෙසේය. අභලෙක වියනෙක රියනෙක යටෙක ඉසබෙක ගව්වක යොදුනක සියක් යොදුනක වශයෙනි.
- ඒ අනුව අධ්‍යනයක් කළ ඇම්.බී.ආරියපාල මහතා බඹ 35 ක් උසහ 1ක් වශයෙනුත්, උසහ 40 ක් ගව්වක් වශයෙනුත්, ගව් 4ක් යොදුනක් වශයෙනුත් නව නාමාවලිය සහ සද්ධමාරත්තාවලිය ආශ්‍රයෙන් පෙන්නවා දී ඇත.
- ඇම්.බී. ආරියපාල, මධ්‍යකාලීන ලංකා සමාජය ඉ:ස:
48. යොදුනක් ඉංග්‍රීසි සැතපුම් 9 කට සමානවේ. ගයිගර්, ඉ:ස. 119 පිටුව
- 49 k.A. Dharm ratama (ed.) Visuddhimarga Sannya (1942) Vol. iv. , p. 302
50. ගයිගර්, ඉ: ස. 154 පිටුව
51. එම 118 පිටුව
52. එම 118 පිටුව
53. සිංහල මහා වංශය 86: 22- 25
- 54' Epigraphia zelanica, Vol iv , p.191, Note 2
Epigraphia zelanica, Vol v, No .29