

81 වන කාණ්ඩය
6 වන කලාපය
(II වන කොටස)

12

අභ්‍යන්තර විවාද
1968 සැප්තැම්බර් 3



පාර්ලිමේන්තු විවාද

(හැන්සාඩ්)

නියෝජිත මන්ත්‍රී මණ්ඩලයේ

නිල වාර්තාව

(අශෝකිත පිටපත)

අන්තර්ගත ප්‍රධාන කරුණු

විසර්ජන පනත් කෙළවර, (1968-69) [දහ හතර වන මෙන් කළ දිනය]

85 වන ශීඝ්‍ර කාරක සභාව විසින් සලකා බලන ලදී.

பாராளுமன்ற விவாதங்கள்

(ஹன்சாட்)

பிரதிநிதிகள் சபை

அதிகார அறிக்கை

(பிழை திருத்தப்படாதது)

பிரதான உள்ளடக்கம்

ஒதுக்கீட்டு மசோதா, 1968-69 [ஒதுக்கப்பட்ட பதினான்காம் நாள்]

குழுவில் ஆராயப்பட்ட தலைப்பு 85

Volume 81
No. 6
(Part II)

Tuesday
3rd September 1968

PARLIAMENTARY DEBATES

(HANSARD)

HOUSE OF REPRESENTATIVES

OFFICIAL REPORT

(Uncorrected)

PRINCIPAL CONTENTS

APPROPRIATION BILL, 1968-69 [Fourteenth Allotted Day]
Considered in Committee Head 85

நிலைநீர் மன்றி மன்றி

பிரதிநிதிகள் சபை

House of Representatives

1968 ஈப்நூலிடு 3 வன அகலர்வாடி

செவ்வாய்க்கிழமை, 3, செப்ரெம்பர் 1968

Tuesday, 3rd September 1968

[1968 ஈப்நூலிடு 3 வன அகலர்வாடி திடு வர்வாவே I வன ஓகாவே 1452 வன திரவே ஐடு ஓநிடு வுடி கடுய்யு.]

[1968 செப்ரெம்பர் 3, செவ்வாய்க்கிழமைய அநிகரா அநிக்கை (பகுதி I) 1452 ஆம் பத்தியிலிருந்து நிகழ்ச்சித் தொடர்.]

[Continuation of Proceedings from Col. 1452 of OFFICIAL REPORT (Part I) for Tuesday, 3rd September 1968.]

விசர்வன பவாந் கெடுவியன 1968-69

ஓதுக்கீட்டு மசோதா, 1968-69

APPROPRIATION BILL, 1968-69

85 வந் ஓர்வன.—சனசபு சேவ், அமாதா வர்வா

1 வன சமீமனய:—காரீய மனவல பசுடீலெக பவ் நவ் சன அநிகுந் ஓவன, ரு. 9,98,530

85 ஆம் தலைப்பு.—தேசியமய சேவைகள் அமைச்சர்

வாக்குப்பணம் இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுக்கூரிய வேதனமும் பிறபடிகளும், ரூ. 9,98,530

HEAD 85.—MINISTER OF NATIONALIZED SERVICES

Vote No. 1.—Personal emoluments and other allowances of staff, Rs. 998,530

එම. පී. ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා. (මිනුවන්ගොඩ)

(திரு. எம். பி. டி சொய்சா சிறிவார்தன—மினுவாங்கொட)

(Mr. M. P. de Zoysa Siriwardena—Minuwangoda)

ஓர்வாசநித்யுமநி, 'சமீமனய ரூபியல் 10 கிந் அடி கலய்யுய' ம் ஓய்சனா கர்வவா.

சனசபு சேவ் அமாதாண்டய பிலிடுடி சாகவியவ அரமீக கிரீமடு மடு அலசீலாவ லூலிடு ஓந சபுடு வெநவா. சனசபு சேவ் அமாதாண்டய ஓடுநே ம் விசேசயேந்ம லூகா ஓமநாஓமந மனவலய பிலிடுடிவ கலா கர்ந்நடு ஓலூபேரேந்நு வெநவா. தே அனவூடு ஓலயடு பந் வ ஓந் அலுரூடி துநஓ மூர்ந் ஓநவீ திடுவவா. நலுந் தே காலய துல லூகா ஓமநாஓமந மனவலயே லகம வூரீகை வூரீநாவக் திகுந் கர்ந்நடு நலுந்நாந்சேலாடு துபூலவந் வீ திடுல ஓந ம் கனவாடு வெநவா. 1965 வூரீநாவ தவம திகுந் கர்வவா. ம் மூலிந்ம தே ஓர்வ சகாவடு பூலே லூ அமநிவர்வகூ வல யேந் சேவய கல காலய மநகடி. லூகா ஓமநாஓமந மனவலயே வூரீகை வூரீநா திகுந் கிரீமே பூமூடி பிலிடுடிவ மடு மூச தவயக் திசீசே விசேசயேந்ம ஓடுயந் நோடு ஓர்வ மந்நித்யுமனே (அவூரீய ல். එම. පෙරේරා) விவேவநவலடு சாசந வந் தடு சிடிவலுணா. நலுந் ம் ல் விவேவந வலிந் பவமக ஓடுவனஓந்நா. ஓமீ அலு ரூடிடக வூரீநாவக் லீலஓ அலுரூடிடே மூலீ ஓய மூசய துலடி திகுந் கர்ந்நடுய கிஸா ம் தடிந்ம கிஸா சிடுயா. ல்லூலேம லூகா ஓமநாஓமந மனவலய ஓந விரூடிட பூரீச வயே ஓர்வ மந்நித்யுமகூ விசீந் விவேவநயக் கர்ந்நடு யேடுகேந் ம் வகாம அமூகீச மனவலய கூடிவா ஓமீ வர்டக் திடுணா தமீ ல்லூ ஓடுஓசீசந் தடு திநர்ம வீரீய கல ஓடு நலுந்நாந்சேலாடு மநக அநி. அசே பூலந கலாய துலடி திகுந் கல வூரீநா ஓடி ஓலந்ந. 1961 வூரீநாவ 1962 நோலூலிடு 24 வூநிடி திகுந் கலா. மூச 11 ஓ ஓந வுணே. ஓய மூசயக் துலடி ஓகந் வூரீநா லூடுகந் தேவா மூடுகனய கிரீமடு தவந் மூச துந ஓநர்ந் ஓந வெநவா. மூடுகனயே திடுவன ஓடுவலடு வலந் கை தே வூரீநா, மூகடி தே தர்ம, பூமூடி கிஸ ஓடுயந் நோடு ஓர்வ மந்நித்யும திநர்ம பூலந கலா. 1962 வூரீசயே வூரீநாவ அப 1964 சநவூரீ 21 வூநிடி ஓடிடுபந் கலா. அலுரூடிடகந் மூசயகி ஓநவுணே. 1964 வூரீநாவ 1966 மூரீது 29 வூநிடி திகுந் கலா. அலுரூடிடகந் மூச ஓநர்நி ஓநவுணே. ஓந் நலுந்நாந்சேலா ஓலயடு பந் வலாடு பஓ தே ஓக்வா லகம வூரீநாவக்வந் திகுந் கர்வவா. அபடு கலா கர்ந்நடு ஓடுகி திடுவந்நே, லூலந அரூவி லூகி.

[ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.]

බස් ජනසතු කළ 1958 ජනවාරි මාසයේ සිට මේ දක්වා වැඩ සිදු වී තිබෙන්නේ කොයි ආකාරයටදැයි මා මුලින් මතක් කරන්නට ඕනෑ. ලංගමයේ වැඩ කෙරී තිබෙන්නේ කොයි ආකාරයටදැයි, එවිට කාන් වැටහේවි.

අ. හා. 3.45

ලංගමය ආරම්භයේදී බස් මුදලාලිලා 76 දෙනකුගේ බස් ජනසතු කළත්, බස්වලට වඩා ලැබුණේ හුඹස්. කොම්පෑණි එකකින් දෙකකින් පමණයි, හොඳ බස් ලැබුණේ. එම නිසා, මුල් අවුරුදු දෙක තුනේදී ලංගමය බස් සේවා පවත්වාගෙන ගියේ බොහොම අමාරුවෙන්. මුල් කාලයේදී ලංගමයට පාඩු වුණා. පිළිවෙලින්, 1958 දී රුපියල් 36,51,000 කුත්, 1959 දී රුපියල් 1,27,46,000 කුත්, 1960 දී රුපියල් 96,95,000 කුත්, 1961 දී රුපියල් 31,45,000 කුත් වශයෙන් 1961 අවසාන වන විට රුපියල් 2,92,37,000 ක පාඩුවක් දරන්නට ලංගමයට සිදු වුණා.

ලංගමය භාර ඇමතිතුමාගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම් වශයෙන් මා මාස 11 ක් කටයුතු කර තිබෙනවා. වැඩබලන ඇමති වශයෙන් මා පත් වූයේ, 1961 අප්‍රේල් 8 වැනි දායි. සන භාගයකින්වත් ගමන් ගාස්තු වැඩි නොකර ලංගමයේ පාඩුව වළක්වා ගන්නට බැරිය යන අදහසක්, එවකට ලංගමය භාරව සිටි ඇමතිතුමා තුළ තිබුණා. මා ඒ අදහසට විරුද්ධ වුණා. එම නිසා, ඒ කාලයේ ප්‍රවෘත්ති පත්‍රවල පළ වුණා, ඇමතිතුමා හා පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා අදහස් දෙකක් දරනවාය කියා. ලංගමයේ කටයුතු සාර්ථක කර ගැනීම සඳහා ප්‍රයෝජනවත් අදහස් ඉදිරිපත් කිරීම ගැන, මා මේ අවස්ථාවේදී යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමාට (ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා) ස්තූතිවන්ත වෙනවා. එතුමාගේ වැදගත් අදහස් පිළිගෙන, ඒ කාලයේදී අප වැඩ කළ නිසා, ලංගමයේ දියුණුවක් දකින්නට පුළුවන්කම ලැබුණා. එහෙත් දැන් ඉන්න ඇමතිතුමාට අප කොපමණ වැදගත් අදහස් දුන්නත්, ඒවා බිරි අලින්ට විණා වැසීමක් වාගෙයි. එතුමා අපේ අදහස් පිළිගන්නේ නැහැ.

ඒ කොහොම වුණත්, 1961 අප්‍රේල් 8 වැනි දා ලංගමය භාර වැඩබලන ඇමති වශයෙන් මා පත් වුණා. අප්‍රේල් 10 වැනි දා, මා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය කැඳවුවා. මා

ඔවුන්ගෙන් ඇහුවා, ලංගමයේ පාඩුව නැති කර ගන්නේ කොහොමද කියා. වර්ෂයකට දුම්රියෙන් රුපියල් කෝටි 3 ක් පාඩු වන බවත්, මා ඔවුන්ට පෙන්වා දුන්නා. ඔවුන්ගෙන් ලැබුණු උත්තරය මොකක්ද? “ලෝකයේ මෙවැනි සේවා අතුරින් ඉතාම අඩු පාඩුවක් ලබන්නේ ලංගමයයි, ගමන් ගාස්තු සත්‍යකින්වත් වැඩි නොකර ඒ පාඩුව වළක්වන්නට බැරිය” යි ඔවුන් පිළිතුරු දුන්නා. ඇමතිතුමාගේ මතයමයි, ඔවුහුත් දැරුවේ. මා ඊට එකඟ වුණේ නැහැ. ව්‍යාපාරිකයකු වශයෙන් මට සැහෙන දැනීමක් තිබෙන නිසා, ලංගමයේ පාලනය ප්‍රතිසංවිධානය කළ යුතු බවට මා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට උපදෙස් දුන්නා. බස් මුදලාලිලා 76 දෙනකුගේ මොළ වලින් කළ වැඩය, එක මොළයකින් කරන්නට බැරි බව මා ඔවුන්ට පෙන්වා දුන්නා. එවිට, සහාපතිතුමා හිතා වුණා.

ගරු සේ. ආර්. ජයවර්ධන
(කොළඹ ශ්‍රේ. ජ්‍ය. ඉ. ජ්‍ය. ඉ. ජ්‍ය.)
(The Hon. J. R. Jayewardene)
කවුද, සහාපති?

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.
(කී. උ. ජ්‍ය. ජ්‍ය. ජ්‍ය. ජ්‍ය.)
(Mr. de Zoysa Siriwardena)

ආර්. ටී. ද සිල්වා. තමුත්තාන් සේලාටත් පාඩම් ඉගෙන ගැනීම සඳහායි, මා මේවා කියන්නේ.

එම නිසා, ලංගමයේ පාලනය පහසු කිරීම සඳහා, එය කොටස් 20 කට පමණ කඩන ලෙස මා කීවා. එහෙත් ඒ අදහසට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය සතුටු වුණේ නැහැ. එම නිසා 7 වැනි වගන්තියෙන් ඇමති තුමාට පැවරී තිබෙන විශේෂ බලතල පාවිච්චි කරන්නට මා ලැස්ති වුණු අවස්ථාවේදී, “ඇමතිතුමාගේ අදහසට සහයෝගය දී වැඩ කරමු” යයි දයාරත්ත මහතා කීවා. මගේ ඒ අදහස අනුව, 1961 දී ලංගමය කොටස් 17 කට කැඩුවා. තමුත්තාන්සේලා නම් කම්කරුවන්ගේ සහයෝගය ලබා ගැනීම සඳහා කම්කරු වකු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට පත් කළාය කියනවා. කවුද, ඒ කම්කරුවා? ඔහුගේ සුදුසුකම් මොනවාද? අපේ රජය පැරදුණාම, විවංගත බණ්ඩාරන්‍යයක අගමැති

තුමාගේ පිංතූරය පොළොවේ ගැසීමයි, ඔහුගේ එකම සුදුසුකම. [බාධා කිරීම්] පිළිතුරු කථාවේදී, ඒවා ගැන කියන්න. යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමා මට කීවා, වෘත්තීය සමිති සමග සාකච්ඡා කර වැඩ කරන්නාය කියා. කියන්නට පවා සන්තොෂයි, මාස දෙකක් යන්නට මත්තෙන් කොටස් 17කට කැඩුණා. ඒ බව මෙම වාර්තාවෙන් පෙනෙනවා. කම්කරු ජනතාවට මම මේ අවස්ථාවේදී ප්‍රශංසා කරන්නට කැමතියි. ඒවා විශාල පාඩු සිදු නොවී මෙම කටයුතු කරන්නට අපට පුළුවන් වුණේ ඒ උදවියගේ බලවත් සහයෝගය නිසායි. 1961 නිකුත් කර තිබෙන වාර්තාවේ 41 වන පිටුවේ මෙසේ සඳහන් වෙනවා:

“With the creation of 17 regions on July 1st”—

මා නියෝගය දුන්නේ අප්‍රේල් 10 වෙනුවෙනි. මාස 2 ක් යාමට මත්තෙන් ඇති වූයේ කුමන තත්ත්වයක්ද?

—“a further step, was taken to bring the workers and the management together at Regional Joint Councils. Joint consultations are now in existence from the lowest levels right up to the top.”

එවැනි අදහස් ඇතුව වැඩ කරගෙන යද්දී කම්කරු ජනතාව අපට සහයෝගය දුන්නා. ඔවුන්ගේ වෘත්තීය සමිති අපට සහයෝගය දුන්නා.

ගරු ඇමතිතුමාට මා කියන්නට කැමති, මා කටයුතු කරන කාලයේදී දේශපාලනය සම්බන්ධ කර ගත්තේ තැනි බව. මා යටතේ සිටින නිලධාරීන් කුමන දේශපාලන පක්ෂයක වුවත් මට කමක් නැහැ. එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ වුවත් පක්ෂයේ වුවත් මට කමක් නැහැ, හොඳට වැඩ කරන්නට පුළුවන් උදවිය පමණයි මට වුවමනා කළේ. නිලධාරීන් තෝරන විට ඒ උදවියගේ නම් ස්ථිර කිරීම සඳහා මට ඉදිරිපත් කරනවා. ඒ කටයුත්තේදී ඇතැම් මන්ත්‍රීන් මා සමග තරඟ වෙලත් තිබෙනවා. ඇයි. මේ යු. එන්. පී. කාරයන්ට ඔවුනි තැන දෙන්නේ කියා ඇතැමුන් මගෙන් අසා තිබෙනවා. දේශපාලන මතය කුමක් වුවත් හොඳට වැඩ කරන උදවිය මට වුවමනා කරන බව මා ඒ උදවියට කීවිමි.

කාරී සේරම් මහතා ඒ අවස්ථාවේදී සිටියේ ධාවන අංශයේ ප්‍රධාන නිලධාරියා වශයෙනුයි. ඇතැමුන් ඔහුට පවා විරුද්ධ වුණා. ඔහු දේශපාලන වශයෙන් බලන විට අපේ පක්ෂයේ නෙවන බව ඇතැමුන් කීවිමි. මම ඒ කියමන් බාර ගත්තේ නැහැ. හොඳට වැඩ කරන එක පමණයි මා බැලුවේ. දැන් තමුන්තාත්සේලා කටයුතු කරන්නේ එහෙමද? ඔය අකාරයට වැඩ කරගෙන යන විට ඇති වූ තත්ත්වය කුමක්ද? 1962 දී රුපියල් 39,94,000 ක් ලාබ වුණා. 1963 දී ඒ ගණන රුපියල් 48,44,000 ට නැංගා. 1964 දී තමුන්තාත්සේලාට භාර දෙන විට රුපියල් 1,35,21,000 ක විශාල ලාබයක් තිබුණා. 1965 දී තමුන්තාත්සේලාගේ කාලයේදී වුවත් මෙම ලාබය තිබෙන්නට ඕනෑ. එක පාරටම පාඩු වන්නට විධියක් ඇත්තේ නැහැ. එහෙත් අපට කියන්නට පුළුවනි, 1968 වන විට පඩි සිදු වන තත්ත්වයකට පැමිණ තිබෙන බව. (බාධා කිරීමක්).

මුත්තත්සේ උත්තර දෙන විට ඒවා කියන්න. කොටස්වලට බෙදීම පිළිබඳ මගේ අදහස් ක්‍රියාවේ යෙදෙන විට මට යම් යම් වෝදනා එල්ල වේයයි කල්පනා වුණා. මා ලන්ඩන් නුවරට ගිය අවස්ථාවේ ලන්ඩන් විරාන්ස්පෝට් එකේ වැඩ පිළිවෙල ගැන සොයා බැලුවා. එම ස්ථානයේ පහළ මට්ටමේ සිට උසස් මට්ටමට ගිය එක්තරා නිලධාරී මහතකු හමු වී මා කථා කළා. මේ වැඩ පිළිවෙල දියුණු කළයුතු අන්දම විසඳා ගැනීම පිණිස මා කොමිෂන් සභාවක්ද පත් කළා. හර්මන් පිරිස්, ග්‍රිෆිට් සහ සී. එස්. ද සිල්වා යනාදී මහත්වරුන් ඒ පිළිබඳ වාර්තා ඉදිරිපත් කළා. කොටස් වලට බෙදීමේ ක්‍රියා මාර්ගයෙන් ප්‍රතිඵලයක් තිබෙනවාද, ඒ නිසා පාඩුවක් සිදු වෙනවාද තැනිතම් ලාබයක් සිදු වෙනවාද යනාදී දේ පිළිබඳව ඒවායේ කරුණු සඳහන් වෙනවා. හර්මන් පිරිස් මහතාගේ වාර්තාව කියවා බලා ඒ ආකාරයට වැඩ කළොත් කුමන තත්ත්වයක් ඇති වෙනවාද යන තත්ත්වය අවබෝධ කරගෙනයි අපි කථා කරන්නේ. දැන් අවුරුදු 3කින් වාර්තාවක් නැතිලු. එවැනි තත්ත්වයක් පවතිද්දී කිසිවක් කරන්නේ කෙසේද? ආරංචිය නම් විශාල ලෙස පාඩු සිදු වී තිබෙනවාය කියන එකයි. එසේ වන්නට හේතු

[ද සොයිසා සිව්වැනි වසර.]

නිබන්ධන. ලන්ඩන් විරාන්ස්පෝට් එකේ බස් 8,000ක් පමණ වැඩ කරනවා. ඒවායේ කම්කරුවන්ගේ පටන් උසස් නිලධාරීන් දක්වා 56,000ක පමණ සේවක පිරිසක් වැඩ කරනවා. එක බස් රථයකට 7 දෙනා ගන්නේ වෙන් කරන්නට මේ අනුව ප්‍රථම වනි. එහෙත් ලංකාවේ වැනි රටක ඒ අයුරින් වැඩ කරන්නට බැහැ. ලංකාවේ බස් රථ 4,000ක් තිබෙනවා නම් ඒවායින් බස් 3,000ක් ද්‍රවනවා නම් ඒ බස් සංඛ්‍යාව 8න් වැඩිකර බලාපොරොත්තු වීම 24,000යි එන්නේ. එම නිසා සේවකයන් 24,000ට වැඩිය බඳවා ගන්නට එපායැයි මා නියෝගයක් දී තිබුණා. ඒ මතය පිළිගෙන වැඩ කරගෙන ගියා. අන්න ඒ නිසයි එදා ඒ අන්දමට ප්‍රයෝජන ලැබුවේ. එමෙන්ම පෞද්ගලික වශයෙන් මට වුවමනා කරන එක් කෙනෙක්වත් එහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට මා විසින් පත් නොකළ බව කියන්නට මා ආඩම්බර වෙනවා. මට හිතාගියා, බලය පාවිච්චි කර මා විසින් එක රියදුරෙක් පත් කළාය කියා “ටයිම්ස්” පත්‍රයේ තිබුණා. එයින්ම පෙනෙනවා නේද, එහි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට මගේ පෞද්ගලික ඕනෑම එපා කම් අනුව අධ්‍යක්ෂවරුන් පත් කළේවත් එහි වැඩ කටයුතු කරගෙන යන ඒ මණ්ඩලයේ කටයුතුවලට මා ඇඟිලි ගැසීම් කළේ වත් නැති බව?

මා ගරු ඇමතිතුමාට අවවාදයක් දෙන්නට කැමතියි. ලංගමයට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයක් පත් කර තිබෙනවා. ඒ අය ගෙ කටයුතුවලට ඇමතිතුමා ඇඟිලි ගහන්නට එපා. ඒවාට ඇඟිලි ගහන්නට ගියොත් හරියාකාර වැඩ කරගෙන යන්නට ඒ අයට බැරි වෙනවා. කලින් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ සිටි ඔස්කා ද ලිවේරා මහතා ගෙන් මම, එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරයෙක් තුන්ඩු කැල්ලක් ගැනු විට අපේක්ෂකයාට රක්ෂාව ලැබෙනවා. 24,000ක් පමණ වූ සේවක පිරිස 39,000ක් පමණ වුණේ එහෙමයි. අපි මේ විස්තර දක්වන්නේ ආරංචියේ හැටියටයි. අවුරුදු 3 කින් වාර්තා නැති නිසා එසේ කපා කරන්නට සිදු වී තිබෙනවා. ඒ තරම් වූ සේවක පිරිසකට පඩිනඩි, අර්ථසාධක අර මුදල්, ආදිය දෙන විට කොයි විධියේ තත්ත්වයක් ඇති වෙනවාද කියා මා කියන්නේ

නව වුවමනා නැහැ. අවුරුදු 3කින් වාර්තාව කුත් නැතිව ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය තමුත්තාත්සේ ලාගේ මව්පියන්ගේ දෙයක් වගේ හිතාගෙන මහජන මුදල් තාක්ෂි කරන බවයි මා මේ අවස්ථාවේදී කියන්නේ. 1964 රුපියල් ලක්ෂ 190 ක පමණ ලාභයකුත් සමග තමුත්තාත්සේ ලාට දුන් ලංගමයේ අද තත්ත්වය කුමක් ද?

මේ සංස්ථාවලට මේ රජය විරුද්ධයි. ඒ බව රාජ්‍ය ඇමතිතුමාත් කියා තිබෙනවා; පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාත් කියා තිබෙනවා. ජනසතු සේවා ක්‍රමය හොඳ නැත; රුපියල බැගින් වූ කොටස් මහජනයාට විකුණා එය මහජනයා සතු කළොත් හොඳයි; මෙයින් දැනට පාඩු ලැබෙනවා; ඒ නිසා මෙය ජනසතු ව්‍යාපාරයක් හැටියට නොව මහජන සේවාවක් හැටියට ගෙන යෑමට වැඩ කරන්නට ඕනෑ කියන බලාපොරොත්තුවෙනුයි තමුත්තාත්සේ ලා වැඩ කරගෙන යන්නේ. ඒ තත්ත්වය බොහොම භයානකයි. [බාධා කිරීමක්]

දිවංගත ගරු බණ්ඩාරනායක මැතිතුමා ජනසතු ව්‍යාපාර ඇති කළේ කුමන අදහස කින්ද කියා මා කියන්නට ඕනෑ. දිවංගත බණ්ඩාරනායක මැතිතුමාගේ අදහස අනුව අපි සමාජවාදය කරා ගමන් කරන්නට ක්‍රමානුකූලව ජනසතු ව්‍යාපාර ඇති කළා. බස් ව්‍යාපාරය ජනසතු කළා. වරාය ජනසතු කළා. ඒ අන්දමේ දේවල් ඇති කිරීමෙන් බලාපොරොත්තු වුණේ කුමක්ද? මහජනයාට ගමනාගමන පහසුව ඇති කිරීමත්, ඒවායේ සේවයේ යෙදී සිටින අයගේ පඩිනඩි, අර්ථසාධක අරමුදල්, ආදී අයිතිවාසිකම් ආරක්ෂා කර දීමත්, ආදී දේවල් ඇති කිරීමයි මේ ජනසතු ව්‍යාපාර මගින් අපි බලාපොරොත්තු වුණේ. ඒ කාලයේ බස් මුදලාලිලා වැඩ කළේ කොහොමද කියා අපි දන්නවා. රුපියලක් දෙකක් අඩු වුණොත් කිසිම විභාගයක් නැතිව කම්මුලට පහරක් ගසා රක්ෂාවෙන් දොටට දැමීම. ඒ නිසා මේ ජනසතු ව්‍යාපාරවලට යම් හානියක් කළොත් වැඩ කරන ජනතාව මේ රජයටත් ගරු ඇමති තුමාටත් සාප කරනවාට කිසිම සැකයක් නැති බව මගේ මිත්‍ර ඇමතිතුමාට මා මතක් කරනවා.

අ. භා. 4

ගරු ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා කොළඹ නගරාධිපති වශයෙන් සිටියදී ට්‍රොලි බස් 61 ක් පාලනය කර ගන්නට බැරි වුණා නම්, ඇමතිවරයා වශයෙන් බස් තුන් හාර දහසක් පාලනය කරන්නේ කොහොමද කියා සමහර අය අසනවා. ගරු ඇමතිතුමා විසින් අලුත් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයක් පත් කර සිටිනවා. එහි සහාපති මහතා හොඳ කෙනෙක් බව මා දන්නවා. එමෙන්ම සාමාන්‍යාධිකාරී මහතාත් හොඳ කෙනෙක්. ඒ නිසා ඔවුන්ගේ කටයුතුවලට ඇඟිලි ගහන්නේ නැතිව වැඩ කරගෙන යන්න ඔවුන්ට ඉඩ දෙන්න. යම් වරදක් නිසා සේවකයකුට අවිච්ඡි කළොත් තමන්ගේ පක්ෂයේ කෙනෙක් ය කියා එයට ඇඟිලි ගහන්නට යන්න එපා.

ගරු සහාපතිතුමනි, ජර්මන් අභ්‍යාස විද්‍යාලය ගැනත් වචන දෙක තුනක් කියන්නට ඕනෑ. පුහුණු කම්කරුවන් බිහි කිරීම සඳහා විශාල ආධාර මුදලක් දී එවැනි ආයතනයක් ඇති කිරීම ගැන අපි බටහිර ජර්මනියට ස්තූතිවන්ත වන්නට ඕනෑ. අපේ කාලයේ ජර්මන් අභ්‍යාස මධ්‍යස්ථානයට ශිෂ්‍යයන් තෝරා ගැනීමේදී කිසිම ඇඟිලි ගැසීමක් කළේ නැහැ. අවුරුදු දහ සයේ දහඅටේ තරුණයන්ගෙන් ඉල්ලුම් පත්‍ර කැඳවා පසුව ඔවුන් සම්මුඛ පරීක්ෂණයකට ගෙන්වා හොඳට ඇගයන තිබෙන බැටරියක් එහෙම උස්සගන්න පුළුවන් සුදුසුකම් ඇති තරුණයන් අපි පත් කර ගත්තෙ. අද වෙලා තිබෙන්නේ මොකක්ද? ගරු ඇමතිතුමා මෙම අභ්‍යාස විද්‍යාලයට ගිය අවස්ථාවේ එහි පුහුණුව ලබන ශිෂ්‍යයන් විසින් ඇමතිතුමාට ලස්සණට පිළිගත්ත. අපේ ගරු අධ්‍යාපන ඇමතිතුමා සමහර ඉස්කෝලවලට ගිය විට පිළිගන්නට වගේ ජනසතු සේවා ඇමති තුමාවන් හොඳට පිළිගත්ත. ඒකට එතුමාට තරහ ගිහින් ඒ කට්ටිය ඔක්කොම අයිත් කර තිබෙනව. පසුව ටිකින් ටික නැවත ගත්තලු. එහෙත් ඊළඟ අවුරුද්දේ බැටරියක් තියා හරියට කෙළින් ඉන්නවත් බැරි උදවිය මේ පුහුණුව සඳහා තෝරා ගෙන තිබෙනව. කෙළින් ඉන්න බැරි කකුලකට යකඩ සපත්තුවක් දමන කෙනෙකුත් මේ අතර සිටින බව මට ආරංචියි. ඇත්තෙන්ම එහෙම හිතවත්

කම් අනුව මේ පුහුණුව සඳහා ශිෂ්‍යයන් තෝරා ගැනීම වැරදියි. මා සඳහන් කළ ඒ ශිෂ්‍යයා තමුන්තාත්සේ ලාගේ ආධාරකාර යකුගේ පුතෙක් හෝ වෙනත් කෙනෙක් වෙන්ට ඇති. ඒ අන්දමට පත්වීම් දීම පුද්ගලයක් නොවෙයි. දවසක් රාජ්‍ය ඇමති තුමා කීවිව, “අපට ආධාර කළ ඇත්තන්ට අපි ආධාර කරනවා” කියා. ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගේ ප්‍රතිපත්තියත් ඒකද?

ලෙස්ලි ගුණවර්ධන මයා. (පානදුර)
 (ති. ශ්‍රී. බෙහෙවි ඉරිදා තන—පානදුර)
 (Mr. Leslie Goonewardene—Panadura)
 ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය කියන්නේ ඒකනෙ.

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.
 (ති. ශ්‍රී. ඩී. සොයිසා සිරිවර්ධන)
 (Mr. de Zoysa Siriwardena)

අපට ආධාර කළ අයට අප ආධාර කිරීමේ වරද මොකක්දැයි ගරු රාජ්‍ය ඇමතිතුමා ප්‍රසිද්ධියේ ඇසුව. ජනසතු සේවා ඇමති තුමාත් ඒ ප්‍රතිපත්තිය උඩ කටයුතු කර ගෙන ගියොත්, මේ ජනසතු ව්‍යාපාරය අඩපණ වන බව මතක් කරන්නට කැම තිබේ. කරුණාකර ඒ විධියට කටයුතු නොකරන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා

අපේ කාලයේ ලංගමයේ සේවයට සේවකයන් බඳවා ගන්නේ නියම අන්දමට පත්‍රවල දැන්වීම් ප්‍රසිද්ධ කර ඉල්ලුම් පත්‍ර කැඳවා සම්මුඛ පරීක්ෂණ පැවැත්වීමෙන් පසුවයි. මට පසුව ජනසතු සේවා අංශයේ කටයුතු කළ අනිල් මුණසිංහ මහත්මයා සේවකයන් බඳවා ගැනීම සඳහා අනුගමනය කළ ප්‍රතිපත්තිය ගැන මා එතුමාට ප්‍රශංසා කරන්නට කැමතියි. කොන්දොස්තරවරුන්, රියදුරන්, වැනි උදවිය තෝරා ගැනීමේදී එක් එක් ජන්ද කොට්ඨාශයෙන් සම ප්‍රමාණයක් තෝරා ගත යුතු යයි ඔහු නියෝග කර තිබුණා. එක් අවස්ථාවක සෑම ජන්ද කොට්ඨාශයකින්ම කොන්දොස්තරවරුන් 25 දෙනා බැගින් බඳවා ගැනීමට එතුමා නියෝග කළා. මගේ ආසනයෙන් ඒ අවස්ථාවේදී ඉල්ලුම්කරුවන් අසූ ගණනක් ඉදිරිපත් වුණා. ඒ අය අතරින් 25 දෙනකු තෝරා ගත්තේ ලොකරැසි කමයෙකයි. ඒ අවස්ථාවේ ඒ පුද්ගලයන් එක්සත් ජාතික පක්ෂයේදී ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේදී,

[ද සොයිසා සිව්වැනි මස.]

සමසමාජ පක්‍ෂයේද කියා සොයා බැලුවේ නැහැ. ඒ අසු ගණනටම මා ලියා යැවුව, තමන් නාන්සේලාගේ වාසනාව අනුව සුදුස්සන් තෝරෙනවා ඇති කියා. ලොකරැසි ඇදීමෙන් තෝරා ගත් 25 දෙනා ගෙන් 24 දෙනෙකුම අපේ පක්‍ෂයේ උදවිය බව මා ප්‍රිතියෙන් මතක් කරන්නට කැමතියි. [බාබා කීරීමක්]

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා පමණක් නොව කම්කරු ඇමතිතුමාත් ඉතා කැන අන්දමට තමන්ගේ හිතවතුන්ට පත්වීම් ලබා දෙනවා. ලංගමයේ වැඩ කටයුතුවලට ඇඟිලි නොගසා එහි නිලධාරීන්ට නියම විධියට රාජකාරි කරන්නට ඉඩ හැරියොත් මේ ජනසතු ව්‍යාපාරයෙන් නියම ප්‍රයෝජනයක් ලැබෙනවා ඇති. මිනුවන්ගොඩ ඩිපෝටේ සේවය කරන එක්තරා රියදුරෙක්—මම ඔහුගේ නම කියන්නේ නැහැ—ඩිපෝ මැනෝජර් මහත්මයාගේවත් රීජනල් මැනෝජර් මහත්මයාගේවත් අවසරය නැතිව ඔහුට ඕනෑ හැටියට තමන්ගේ දෙයක් වගේ ඔහු පදවන බස් රථය ගෙදර ලග ගොස් නවත්වා ගන්නවා. ඒ පුද්ගලයා ඉදල හිටල පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාගේ කාර් එක එළවන කෙනෙක්. කවුද කියා සොයා බලන්න. ඔහු එක්සත් ජාතික පක්‍ෂයේ මැරවරයෙක්. ඔහු මගේ ගෙදර ඉදිරියෙන් බසය පදවාගෙන යන විට මහා ලොකු වැඩක් කරනවා වගේ හෝත් එක ශබ්ද කරගෙන යනවා. මම අහිංසක ඇමතිවරයෙක් හැටියට ඉදල අසින් වුණා. මේ අන්දමට කැන විධියට තමන් නාන්සේලාගේ හිතවතුන්ට වැඩ කරන්නට ඉඩ දුන්නාම රීජනල් මැනෝජර්වරුන්ට හරි හැටි වැඩක් කර ගන්නට පුළුවන්ද කියා මා අහනවා. තමුත් නාන්සේ යටතේ සේවය කරන්නේ ඉතා හොද නිලධාරීන් බව මම දන්නවා. ඒ උදවිය මා යටතේ සේවය කර තිබෙන නිසා ඒ උදවිය ගැන මා දන්නවා. එම නිසා ඒ උදවියගේ වැඩට ඇඟිලි ගසන්න එපා. කිසිම වැඩක් බැරි තමුත් නාන්සේලාගේ හිතවතුන්ට රක්‍ෂා දෙන ලෙස ඒ නිලධාරීන්ට බල කරන්න එපා. ලංගමය ඇති කළේ ඒකට නොවෙයි.

ජනසතු බස් සේවාව ඉතා වැදගත් සේ වාවක්. මෙය පිහිටුවන්නට යෙදුනේ, මහ ජනයාට ගමනාගමන පහසුකම් සලසා සේවය කරන්නටයි. ගරු ඇමතිතුමා විසින් ජර්මන් අභ්‍යාස විද්‍යාලයේ පුහුණුව ලබමින් සිටි ශිෂ්‍යයන් අසින් කර දැමුව වගේ කිසිම පුහුණුවක් නොලැබූ උදවිය පුහුණු කම්කරුවන් වශයෙන් අද ලංගමයට බදව ගන්න බව මට ආරංචියි. එය ලංගමය අඩපණ වීමට හේතුවක් බව මතක් කරන්නට කැමතියි.

ගරු සභාපතිතුමනි, ලංගමයට රථවාහන අමතර කොටස් නැහැ කියනවා. ඒක ඇත්ත වෙන්න පුළුවනි. ලක්ෂ පන්සිය ගණනක රථවාහන අමතර කොටස් ගෙන්වා ලංගමයේ ගොඩගැසී තිබෙනවා. ඒ ගැන අපි දොස් කියන්නේ නැහැ. මන්ද, ඒ කාලයේ බස් වර්ග 76 කට අමතර කොටස් ගෙන්වන්නට සිදු වුණා. එහෙත් දැන් බෙන්ස්, ලේලන්ඩ්, ආදී බස්වලට අවශ්‍ය අමතර කොටස් නැතිකමින් බස් අසින් කර තිබෙනවා. වාර්තා නැති නිසා මේ සම්බන්ධව කථා කරන්නට පුළුවන් කමක් නැහැ. අප මේ කටයුතු කරන කාලයේදී යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා) ඇති උදවිය නිතර නිතර මේ වාර්තා ගැන අපෙන් විමසන හැටි මට මතකයි. මා ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම් වශයෙන් සිටි කාලයේදී විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රීවරුන්ගේ විවේචන වලට හොදින් ඇහුම්කන් දී වැඩ කළ නිසායි, එදා සිදු වෙමින් තිබුණු පාඩු නැති කොට ලාභ ලබා ගන්නට පුළුවන් වුණේ. එය මගේ හපන්කමකට වඩා මා යටතේ වැඩ කළ නිලධාරීන්ගේ හපන්කමක් බව කියන්නට ඕනෑ.

“අසුවල් තැනැත්තා මුදලාලි කෙනකුගේ පුතෙක්; අසුවලා කඩාකප්පල් කාරයෙක්; අසුවල් පුද්ගලයා එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ කෙනෙක්” ආදී වශයෙන් සභාපති මහත්මයා හෝ වෙනත් නිලධාරියකු හෝ මා සමග කී විට මා සිතාසි ඒවාට පිළිතුරු වශයෙන් කීවිවේ, අප ඒ අයටත් වැඩ කරන්නට ඉඩ දෙන්න ඕනෑ, වැඩ නොකරන කෙනකු සිටිනවා නම් ඉවත් කරමු යනුවෙනුයි. ලන්ඩන් ගොස් විහාගයක් පවා සමත් වී පැමිණ එක් මුදලාලි

කෙනෙකුගේ පුතකු හිටියා. මා ඔහුගේ නම කියන්නේ නැහැ. ඔහුට නම් තැනක් ලැබුණේ නැහැ. නාවලපිටියේ ඩිපෝ එකෙන්, එදා තිබුණු තත්ත්වය අනුව ලාභ ලබන්නට නම්, රු. 1.06 ක ආදායමක් ලබන්නට ඕනෑ. එහෙත් ලැබුණේ ගත 93 යි. එහි වැඩ කළ මැනෝජර් මහත්මයා මාස 3ක් යන්නට පෙර රු. 1.17 ක ආදායමක් ලබා ගන්නට කටයුතු කළා. බස් මුදලාලිලා වැඩ කළ විධියට, රියදුරන් හා කොන් දොස්තරවරුන් සමග කතාබස් කොට අඩු පාඩු මොනවාදැයි හරිහැටි දැනගෙන සේ වශේ දියුණුවට වැඩ කරන්නට ඒ නිලධාරී මහත්මයා උත්සාහ ගත් නිසායි එවැනි තත්ත්වයක් ඇති කර ගන්නට පුළුවන් වුණේ. එක් එක් වර්ෂයේ වාර්තා පවා නැතිව ඒ විධියට වැඩ කරන්නට තමුත් නාත්සේලාට පුළුවන්ද? මේ සේවය මේ විධියට කඩාකප්පල් වන්නට ඉඩ දෙන්නට එපා. අප කරන ඉල්ලීම එයයි. නිලධාරීන්ගේ කටයුතුවලට ඇමතිතුමා ඇඟිලි ගහන්නට එපා. තමන්ගේ උදවියට පමණක් රක්ෂා දීමට මේ සේවය අනිසි විධියට යොදා ගන්නට එපා.

වාර්තා නැතත් මේ පිළිබඳ සාමාන්‍ය තත්ත්වයන් තමුත්නාත්සේලා දැනගෙන තිබෙන්නට ඕනෑ. ඔබ්ව පරීක්ෂණ පවත්වා නැතත්, එක් එක් අවුරුදු වල ලාභද පාඩුද යන වග සාමාන්‍ය වශයෙන් වත් තමුත්නාත්සේලා දැනගන්නට ඕනෑ. වාර්තා නැතිව, විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රීවරුන් ඉදිරිපත් කරන කරුණුවලට තමුත්නාත්සේලා පිළිතුරු දෙන්නේ කොහොමද? වාර්තා නැතිව අප මේ ගැන මොනවා කළා කරන්නද? එක්සත් ජාතික පක්ෂ රජයේ ඇමතිවරුන්ට මේ ගැන කළා කිරීම බිරි අලින්ට විණා ගැසීම වාගෙයි. කන්පට ගසා අනෙක් පැත්තට හැරී යන්න යනවා. විරුද්ධ පාර්ශ්වයෙන් කළා කරන අනෙක් මන්ත්‍රීවරුන්ගෙන් මේ පිළිබඳ තත්ත්වය තමුත්නාත්සේලාට තවත් හොඳට අවබෝධ වෙනවා ඇති. ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා මගේ මිත්‍රයෙක්. එහෙත්, අද මේ අංශයේ කෙරෙන වැඩ නම් බොහෝම කැනයි, ඇමතිතුමනි, ලංගම සේවය කොටස් 17 කට බෙදා වැඩ කළ කාලයේදී, මාස 3ක් ඇතුළත ඒ ඒ කොටස්වල ලාභ අලාභ පෙන්නුම් කරන ලෙස මා ප්‍රධාන ගණකාධිකාරීතුමාට දැනුම්

දුන්නා. රත්නපුරයෙන් ලාභ තිබුණා. මහරගමින් පාඩු සිදු වී තිබුණා. රත්නපුරයේ ගාස්තු හැතැප්මට ගත 5 යි. මහරගම ගත දෙකහමාරයි. එක් එක් පළාත්වල අය කෙරුණු ගාස්තු අනුව සමහර පළාත් වලින් ලාභ ලැබුණා; තවත් සමහර පළාත්වලින් පාඩු වුණා. මා කවදාවත් මහජන සේවකයකු වශයෙන් මිස ඇමති වශයෙන් කිසිම ඩිපෝවකට ගියේ නැහැ. මා ගොස් නිලධාරීන් සමග කළාබස්කරන විට ඔවුන් මා අදහන්නේ නැහැ. එක් තැනක ගොස් කළ සැරසිලි කොට බෙර ගසා සහාපතිතුමා පිළිගැනීමට කටයුතු සලස්වා තිබුණා. සහාපතිතුමාටවත් මට වත් එවැනි සැලකිලි වුවමනා නැතැයි මා නියෝගයක් යැව්වා. මා සහාපතිතුමාට වරදක් කියනවා නොවෙයි. අප එදා නිලධාරීන් සමගත් සේවකයන් සමගත් සහයෝගයෙන් හොඳින් වැඩ කරගෙන ගියා. එසේ වැඩ කර ගෙන ගිය නිසායි, අපට මේ සේවය ඉතා හොඳ තත්ත්වයෙන් ලාභ ඇතිව පවත්වාගෙන යන්නට පුළුවන් වුණේ. අනෙක් මන්ත්‍රීවරුන් කළා කරන්නට ප්‍රථමයෙන් 1965-66 ලාභ පාඩු කොපමණද, 1966-67 ලාභ පාඩු කොපමණද, කම්කරුවන් කොපමණ බඳවාගෙන සිටිනවාද, කොපමණ බඳවා ගන්නට අදහස් කර සිටිනවාද ඒ මගින් රැකීරක්ෂා ප්‍රශ්නය විසඳීමට තමුත්නාත්සේලා මොන වැඩපිළිවෙළක් යොදා තිබෙනවාද ආදී විස්තර ඉදිරිපත් කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. අප පටන් ගත් ව්‍යාපාරයි තමුත්නාත්සේලා පවත්වාගෙන යන්නේ. තමුත්නාත්සේලා පස්සෙන් යන උදවියට ඒවායේ රක්ෂා දෙනවා. ඉතින් නිලධාරීන් වැඩ කරන්නේ කොහොමද? අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ කටයුතුවලට වුණත් අත ගසන්නට යන්නට එපා. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ අදහස් උඩ නිලධාරීන් වැඩ කර පුවාවේ. එසේ කළහොත් මේ කැඩී බිඳී යන ව්‍යාපාරය නැවත යළි තත්ත්වයට පත් කර ගන්නට පුළුවන් වේවි. මේ ව්‍යාපාරය කඩා බිඳ දමා නැවත කොටස් වශයෙන් මේ වැඩේ මුදලාලිලාට හාර දෙනවාට අප විරුද්ධයි. මෙම ව්‍යාපාරය සාර්ථක කර ගන්නට වැඩ කරන. කාලයේදී අප බොහෝම බැණුම් ඇහුවා. මා ඇමතිවරයා වශයෙන් සිටියදීත් එක් වාර්තාවක් සම්බන්ධයෙන් රු. එලි වනතුරු මා බැණුම්

[ද සොයිසා සිරවර්ධන මයා.]

අසා ගෙන සිට පසුවදා උදේ 7 ටයි ආස නයෙන් නැගිට ගියේ. එක අවුරුද්දකදී ඒ විධියට බැණුම් ඇහුවා. ඊළඟ අවුරුද් දේදී බැණුම් අහන්නට ලැබුණේ නැහැ. මා අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ වැඩවලට ඇඟිලි ගැසුවේ නැහැ. එක් කෙනකුවත් රක්ෂා වලට පත් කෙළේ නැහැ. මේ සම්බන්ධ යෙන් සමහර විට අපේ සමහර ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ගෙන් චෝදනා පවා මට ලැබුණා. “ඇයි අපේ කොට්ඨාශවලින් එක්කෙනා බැගින්වත් පත් නොකරන්නේ?” යනුවෙන් මගෙන් ප්‍රශ්න කළා. කොතරම් ඉල්ලීම් කළත්, කොතරම් චෝදනා කළත්, එක බස් රථයකට 8 දෙනකුට වඩා වැඩි වන්නට සේවකයන් ගත්තේ නැහැ.

මෙම සාකච්ඡාවේදී 20 දෙනකු පමණ කපා කරන්නට ඉන්නවා. ඒ අයගෙන් තමුන් තාන්සේට බැණුම් අසන්නට ලැබේවි. දැන් ඒ අය තේ පානය සඳහා ගොස් ඇති. තමුන් තාන්සේ බැණුම් අසන්නට හය වන්නට එපා. බැණුම් අසන්න. බැණපු තරමට ලංගමයේ වැඩ හොඳ වේවි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ හා නිලධාරීන්ගේ වැඩවලට ඇඟිලි නොගසා ඒ අයට හොඳ විධියට වැඩ කරගෙන යන්නට ඉඩ දෙන්න. ඒ වාගේම වැරදි අන්දමට ක්‍රියා කරන පුද්ගලයන් කනිත් අල්ලා එළියට දමන්න පුළුවන් වුණොත්, එබඳු අවස්ථාවක් සැලසුණොත් මෙම මණ්ඩලයේ වැඩ කටයුතු හරියාකාර ගෙන යාමට හැකි වෙනවාය කියන කාරණය අවවාදයක් වශයෙන් මතක් කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය මෙයින් අවසන් කරනවා.

ලෙස්ලි ගුණවර්ධන මයා.

(ශ්‍රී ලං. බෙහෙවිලි ඉරිතරු)

(Mr. Leslie Goonewardene)

ගරු සභාපතිතුමනි, රජය විසින් පවත්වා ගෙන යනු ලබන ව්‍යාපාර සියල්ලක් අතරෙන් දූෂණය පිළිබඳව, අදාක්ෂ තාව පිළිබඳව මහජනතාවගෙන් වැඩි වශයෙන් දොස් අසා තිබෙන්නේ ලංගමය බව පළමුවෙන්ම කියන්න ඕන. එම සභානයේ වැඩ කටයුතු දෙස බලන විට මහජනතාවගේ දොස් නැගීම යුක්ති සහගත බව පෙනී යනවා. ලංගමය භාර ගරු ඇමතිතුමාට හෝ මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයාට ඕනෑ කරන මිනි

සුන්—ඔවුන්ට සුදුසුකම් ඇතත් නැතත් ප්‍රශ්නයක් නැහැ—නොයෙක් නොයෙක් තනතුරුවලට පත් කරනවා. ඒ වාගේම ජනවාරි 8 වනදා වැඩ වර්ජනයකට සම්බන්ධ වුණාය කියා සේවකයන් භාර දහසක් හිතුවක්කාර අන්දමට රැකියාවෙන් තොරව දැමුවා. වේරහැර වැඩ පොළ ගැන කපා කරන විට එහි අදාක්ෂ අය තබා ගෙන දාක්ෂ අය එළියට දමා ඇති බව පෙනී යනවා. කලින්, දිනකට බස් රථ තුනක් ප්‍රතිසංස්කරණය කොට වැඩ පොළෙන් පිට කළ නමුත් දැන් දිනකට පිට කරන්නේ එක් බසයක් පමණයි. එපමණක් නොවෙයි, එංගලන්තයෙන් ගෙන්වන ලේලන්ඩ් බස් රථ සංඛ්‍යාව වැඩි කර තිබෙනවා. එමගින් ඒ අයගේ කොමිස් මුදල්ද වැඩි කර ගෙන තිබෙනවා. මේ අන්දමේ චෝදනා රාශියක් මෙම ගරු සභාවේදීත්, ගරු සභාවෙන් පිටස්තරවත් ලංගමයට විරුද්ධව ඉදිරිපත් වී තිබෙනවා.

මෙහිදී කිව යුතු වැදගත් කාරණයක් තිබෙනවා. දැනට පත් කර ඇති ලංගම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ එක් අධ්‍යක්ෂවරයකුට එම පත්වීම ලැබීමට ඇති එකම සුදුසුකම නම්, හිටපු ගරු අගමැතිණියගේ පින් තුරය ගලවා පොලවේ ගැසීමයි. මට ඒ කාරණය ඔප්පු කිරීමට සාක්ෂි තිබෙනවා, හැබැයි ඒවා උසාවියකදී ඔප්පු කරන්න පුළුවන් සාක්ෂි නොවෙයි.

ඩී. බී. වෙලගෙදර මයා. (ජනසතු සේවා ඇමතිගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්)

(ශ්‍රී ලං. ම. පි. බෙහෙවිලි—දේශීය මයා සේවාවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් පාරාලාමන්තරු කාර්යාලය)

(Mr. D. B. Welagedara—Parliamentary Secretary to the Minister of Nationalized Services)

කට කපා.

අ. හා. 4.15

ලෙස්ලි ගුණවර්ධන මයා.

(ශ්‍රී ලං. බෙහෙවිලි ඉරිතරු)

(Mr. Leslie Goonewardene)

ඊට වඩා වැදගත්. එසේ වුණත් ඉදිරිපත් වන සාක්ෂි උසාවියකදී ඔප්පු කිරීමට තරමක් අමාරුයි. මා ලඟ ලියකියවිලි නැහැ. නමුත් ඔවුනි සිදුවීම් ගැන කරුණු ඕනෑ

තරම් ඉදිරිපත් කරන්න පුළුවනි. සමහර විට එබඳු දේවල් සිදු වෙන්නේ නැතැයි ආණ්ඩුව කියන්න පුළුවනි. සමහර විට ඒ පිළිබඳව ඇති සාක්ෂි යටපත් කරන්න මහත්සි ගන්න පුළුවනි. බොහොම කලා තුරකිනුයි ඔප්පු කිරීමට අවස්ථාවක් සැලසෙන්නේ. උසාවියක විනිශ්චයකාරවරයකු බලාපොරොත්තු වන තරමේ සාක්ෂි ඉදිරිපත් කරන්න නොහැකි වුණත් ලංගමයට විරුද්ධව ඵල්ලවන චෝදනා පිළිබඳව සාක්ෂි ඉදිරිපත් කරන්න පුළුවනි. ගරු සභාපතිතුමනි, එබඳු එක් චෝදනාවක් ගැන සාක්ෂි ඇතුව, ලියකියවිලි සහිතව කරුණු ඉදිරිපත් කිරීමට මට අවස්ථාවක් සැලසුණා. මා නැගූ එම ප්‍රශ්නයට තවමත් පිළිතුරක් ලැබුණේ නැහැ. ලංගමයේ මේ අන්දමට සිදු වන දුෂණයන් ගැන, අකට යුතුකම් ගැන මහජනතාවගෙන් චෝදනා නිතර එල්ල වෙනවා. ඒවා ගැන දැන් මා දිගින් දිගට කථා කරන්න යන්නේ නැහැ. මෙන්න මේ කාරණය ගැන පමණක් සඳහන් කරන්න මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.

මා ඉදිරිපත් කරන්න යන්නේ මෙම ආණ්ඩුවේ ඇමතිවරයකුගේ පරිපාලනය යටතේ තිබෙන ලංගම අභ්‍යාස විද්‍යාලයේ සිදු වුණු ලොකු හපන්කමක් ගැනයි. ඒ හපන්කම නම්, ප්‍රසිද්ධ විභාගයකින් සමත් වුණු ශිෂ්‍යයකු අසමත් කර දැමූ ආකාරයයි. මේ ගැන මා මීට පෙර තුන් වරක්ම මේ ගරු සභාවේදී කතා කර තිබෙනවා. දැන් මේ කතා කරන්නේ 4 වෙනි වරටයි. 1965 ඔක්තෝබර් මාසයේදී චේරුර පිහිටි ලංගම අභ්‍යාස විද්‍යාලයට ළමයින් ඇතුළත් කර ගැනීම සඳහා විභාගයක් පැවැත් වුණා. එම විභාගයට පානදුරයට නුදුරින් පිහිටි හිරන නමැති ගමේ එල්. එම්. ඒ. පීරිස් නමැති තරුණයාත් ඉදිරිපත් වුණා. ඔහු එම විභාගයෙන් සමත් වුණා.

ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක්
(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)
(An hon. Member)

සාක්ෂි තැනිව කොහෙමද දන්නේ?

ලෙස්ලි ගුනවර්ධන මයා.
(திரு. லெஸ்லி குணவர்தன)
(Mr. Leslie Goonewardene)

ගරු උප ඇමතිතුමා මේ ගරු සභාවේදී ඒ කරුණ පිළිගන්නා. ඒ නිසා තමුන් නාන් සේ දන්නේ නැති ඒවාට කට දන්න එන්න එපා. නොදන්නා දේවලට කට දමන්න ගොස් අමාරුවේ වැටෙන්න එපා. ගරු උප ඇමතිතුමා මේ ගරු සභාවේදී මේ කරුණ පිළිගෙන තිබෙනවා. වුවමනා නම් එතුමාගේ පිළිතුරු කථාව කියවා බලන්න. 1967 ජූනි 3 මාසයේ හැන්සඩ් වාර්තාවේ 3852-59 දක්වා තීරුවල එතුමාගේ කථාව පල වී තිබෙනවා. එය අරගෙන කියවා බලන්න. ගරු උප ඇමතිතුමා මේ කරුණ එදා පිළිගන්නා. ඒ නිසා තමුන් නාන් සේ දන්නේ නැති දේවලට කට දමන්න ගොස් අමාරුවේ වැටෙන්න එපා. මා යමක් කියන්නේ හොඳට දැන ගෙනයි.

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ ළමයා විභාගයෙන් සමත් වුණා. ඊටපසු වෛද්‍ය පරීක්ෂණයටත් කැඳවුවා. අභ්‍යස විද්‍යාලයට ඇතුළත් කර ගැනීමට කලින් වෛද්‍ය පරීක්ෂණයක් පවත්වනවා. ඔහු වෛද්‍ය පරීක්ෂණයෙන් සමත් වූ බවට ලියුමක් ලැබුණා. තමුන් ඔහුට අභ්‍යස විද්‍යාලයට ඇතුළත් කර ගැනීමේ ලිපිය ලැබුණේ නැහැ. ඔහු එසේ ඇතුළත් කර නොගැනීමට එක් හේතුවක් තිබුණා. ඔහුට එක් නුසුදුසුකමක් තිබුණා. ඒ නුසුදුසුකම කුමක්ද කියා මේ ගරු සභාවට මා මීට කලින් කියා ඇති. අදත් කියන්නම්. ගරු සභාපතිතුමනි, අවාසනාවකට මෙන් මේ ළමයාගේ බාප්පා බණ්ඩාරගම ආසනයට තරඟ කර ජය ගත් ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ අපේක්ෂක ~~කේ. ඩී. ඩී.~~ පෙරේරා මහතාට මල් මාලාවක් දමා තිබෙනවා. අන්න ඒ නුසුදුසුකම නිසයි, මේ ළමයා අභ්‍යස විද්‍යාලයට ඇතුළත් කර නොගත්තේ. විභාගයෙන් සමත් වුණ ළමයාත් අසමත් කෙරෙව්වා. මෙය හොඳට කල්පනා කර බලා සොයා බලා කරන ලද දෙයක් නොවෙයි. 1965 මාර්තු මහ මැතිවරණයේදී එම ආසනයට තරඟ කර පැරදුණ එක්සත් ජනිත පක්ෂයේ අපේක්ෂකයා වන එක්සත් ජනිත පක්ෂයේ බලකතුවක් වන—

[ලේඛි ගුණවර්ධන මය.]

කන්නන්ගර මහතා කියා තිබෙනවා, මේ ලමයාට අභ්‍යාස විද්‍යාලයට ඇතුල් කර ගත හොත් ඔහු එක්සත් ජාතික පක්ෂයෙන් අස් වෙනවාය කියා ඒ මහතා එක්සත් ජාතික පක්ෂයෙන් අස් වුණොත්, ඒ ප්‍රදේශයේ එක්සත් ජාතික පක්ෂ සංවිධානය සම්පූර්ණයෙන්ම කඩා වැටෙනවා. ඒ නිසා එයට ඉඩ දෙන ප්‍රචන්දන කමක් නැහැ. ඔන්න ඔය හේතුව නිසා මේ ලමයාට විභාගයෙන් අසමත් වුණ විධියට සලකා අභ්‍යාස විද්‍යාලයට ඇතුළත් කර ගන්නේ නැහැ.

මේ සිද්ධිය සිදු වී වික කලකට පසුව මේ ලමයාගේ නැදෑයෙක් පානදුරේ එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ නායකයන් සමග ඇමතිතුමා ලගට පැමිණ කරුණු ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. නමුත් කිසිම සහනයක් නොලැබුණ නිසා, ඒ ලියකියවිලිත් රැගෙන අරලියගහ මන්දිරයට ගොස් අගමැතිතුමා හමු වුණා. අගමැතිතුමාට ඒ ලියකියවිලි සියල්ල භාර දී තිබෙනවා. එතුමා ඒ ගැන යමක් කරන්න පොරොන්දු වී තිබෙනවා. මා සිතන හැටියට නම් මේ අභ්‍යාස විද්‍යාලය භාරව තිබෙන්නේ ගරු ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගේ අංශයටයි. මේ අභ්‍යාස විද්‍යාලයේ කෙරෙන කටයුතු ගැන සමහර විට එතුමා දන්නේ නැතුවද කියා මා දන්නේ නැහැ. කෙහොම වුණත් නමුත් නාන්සේටත් මේ ගැන දැන්වුවා. ලියුම් යැව්වා. ඒ ලියුම් ගරු අගමැතිතුමාටත් ඉදිරිපත් කළා. අගමැතිතුමා පොරොන්දු වුණා, මේ ගැන සොයා බලා යමක් කරන්නම් කියා. නමුත් මේ වන තෙක් කිසිම දෙයක් කෙරුණේ නැහැ. ඒ ලමයාගේ ලියුම්වත් ආපසු ලැබී නැහැ. ඒ නිසා ඒ අයත් මේ ගැන අමතක කර දමා තිකම් සිටියා. ඔහොම ඉන්න අතරේදී බණ්ඩාරගම අතුරු මැතිවරණයක් පැවැත්වීමේ දිනය ලඟ වුණා. එවිට පානදුරේ එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ ලොක්කන් තැවතත් අවදි වුණා. ඒ අය මේ ලමයාගේ පියා ලගට පැමිණ “තවමත් අර වැඩේ හරි ගියේ නැහැ නේද, ලොකු අසාධාරණයක් නේද සිදු වී තිබෙන්නේ,” ආදී වශයෙන් කියන්න පටන් ගත්තා. එවිට ඒ ලමයාගේ පියා කිව්වා, “කමක් නැහැ, ඒ ගැන කරදර වෙන්න එපා, අපි අරලිය ගහ මන්දිරයට ගොස් අගමැතිතුමාත් හමු වුණා,

නමුත් කිසිම වැඩක් වුණේ නැහැ, සමහර විට මේ නමුත් නාන්සේලා ඇවිත් තිබෙන්නේ අතුරු මැතිවරණය ලගම එන නිසා වෙන්න ඇති. කොහොම වුණත් ඒ ගැන නමුත් නාන්සේලා කරදර වෙන්න එපා, අපි මේ ගැන ලේඛි ගුණවර්ධන මහත් මයා හමුවී කියන්නම්” කියා. ඊට පසුව තමයි මේ සිද්ධිය ගැන මට දැන්වුයේ. ඒ කාරණය කලින් මා මෙහිදී ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. ඊට පස්සේ ඒ කාරණය බණ්ඩාරගම අතුරු මැතිවරණයේදී ගිය ගිය සෑම රැස්වීමකදීම මා ඉදිරිපත් කළා. ඊ ලගට මේ ගරු සභාවේදී මා ඉදිරිපත් කෙළේ කවදද? 1967 සැප්තැම්බර් මාසෙ 7 වෙනිදායි. ඒ අවස්ථාවේදී අවසානව කට මෙන් ගරු ඇමතිතුමා පිට රට සංචාරයක යෙදිලයි සිටියේ. උප ඇමතිතුමා වැඩ බලන ඇමති හැටියට මෙහි සිටියා. ඒ ප්‍රශ්නය මා ඉදිරිපත් කළ අවස්ථාවේ උප ඇමතිතුමා ඊට පිළිතුරු දුන්නා. ඒ පිළිතුර 1967 සැප්තැම්බර් මාසෙ 7 වෙනිදා හැන්සාඩ් වාර්තාවේ 3852 සිට 59 දක්වා ඇති තීරුවල සඳහන් වෙනවා. උප ඇමතිතුමා මොනවාද කිව්වේ?

“In the case of I. M. A. Peiris he was found to be qualified and was sent for the medical test too. Unfortunately —

How unfortunately? •

—“it was subsequently found, according to confidential reports received, that his being offered admission to the German Training School would aggravate the problem of indiscipline among the boys there. In the circumstances, the question of the boy being admitted to the school had to be carefully considered and it was decided that he should not be given entrance for that reason.”

මා අහනවා නමුත් නාන්සේගෙන් විභාගයෙන් සමර්ථවුණ ලමයා වෛද්‍ය විභාගෙන් සමර්ථවුණා ලමයා ගන්නේ නැත්තේ මොකද කියා. රහස් වාර්තා ලැබී තිබෙනවාලු. ඒ රහස් වාර්තාවලින් කොහොමද මනින්නේ ඒ ලමයා දඟකාර ලමයෙක් වෙන්න යනවාය කියා. ඒ අවස්ථාවේ යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා) ප්‍රශ්න කළා, නිලධාරීන්ගෙන් ලැබෙන එවැනි වාර්තා නමුත් නාන්සේලා පිළිගන්නවාද කියා. එතකොට උප ඇමතිතුමා පිළිතුරු දෙමින් මෙසේ කිව්වා:

“I will certainly look into the case of this boy.”

තව දවස් 4 ක් ගත වූ විට සහාපති තුමනි, මේ ප්‍රශ්නය අසා අවුරුද්දක් සම්පූර්ණවී අවසානයයි. තවමත් looking into the case of this boy. ඔන්න තත්ත්වය. "ලුකින්" කර බලන්න දෙයක් මෙතැන නැහැ. මෙය විශාල අයුක්තියක් පමණයි. ඒ නිසා තමයි මෙය අපි ඔප්පු කර පෙන්වුවේ. මේ වාගේ නොවෙයි, තවත් දහස් ගණනක් ඔතන සිදු වෙනවා ඇති. අපට ඔප්පු කරන්න පුළුවන් වුණ එකක් පමණයි මේ. අනික් ඒවාත් ඔප්පු කරන්න පුළුවන්. දවසක් උදා වේවිය කියා අපි විශ්වාස කරනවා. ඒ අවස්ථාව වන තුරු දැන් අපි එකක් ඉදිරිපත් කර ඔප්පු කර තිබෙනවා, තමුන් නාත්සේ පිළිතුරු දෙන විට කරුණාකර ඒ එකට පමණක් පිළිතුරක් දෙන්න. ඇයි මේ ලමයා ඇතුළු කෙළේ නැත්තේ? ඇයි තමුන් නාත්සේ ලා මේ පාස් වුණ ලමයා රේපල් කෙළේ?

ගරු සී. පී. ද සිල්වා (ඉඩම්, වාරිමාර්ග හා විදුලිබල ඇමති හා සහානායක)
 (කෙළරාව ජී. ඒ. ජී. සිල්වා—කාණි, තීර්ථ පාසන, මිණ්ඩිසෘ අමාත්‍යවරයා සමඟ මුහුණ දීම)
 (The Hon. C. P. de Silva—Minister of Land, Irrigation and Power and Leader of the House)

කවුද?

ලෙස්ලි ගුණවර්ධන මයා.
 (තිලු. බෙල්ලි ජානවාර්තන)
 (Mr. Leslie Goonewardene)

තමුන් නාත්සේ කියා මා කියන්නේ එක පුද්ගලයකුට නොවෙයි. තමුන් නාත්සේත් බැඳී සිටින ආණ්ඩුවේ හපන්කමක් මා කියන්නේ. වාරිමාර්ග ඇමතිතුමා හොඳින් ඇහුම්කන් දෙන්න. පාස් වුණ ලමයි රේපල් කරන ආණ්ඩුවක් මේක. අගමැතිතුමාගෙන් මේ ප්‍රශ්නය අසන විට ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගේ වැය ශීඝ්‍රයේදී ඉදිරිපත් කරන ලෙස මගෙන් ඉල්ලා සිටි තිසයි මා දැන් එය ඉදිරිපත් කෙළේ. වෙන කිසිවක් විවේචන කිරීමට මා අදහස් කරන්නේ නැහැ. මෙම විවේචනයම ප්‍රමාණවත් ඇති. එම නිසා තමුන් නාත්සේ උත්තර දෙන අවස්ථාවේදී

මෙයට උත්තර දෙන්න පුළුවන් නම් කරුණාකර උත්තර දෙන ලෙස මා ඇමති තුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. එපමණයි.

තුඩාවේ මයා.
 (තිලු. තුඩාව)
 (Mr. Tudawe)

ගරු සහාපතිතුමනි, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය, ධාවනය සඳහා දවසින් දවස බස් රථ සැහෙන තරම් යෙදුවත් අද රටේ ඇති වී තිබෙන ගමනා ගමන තත්ත්වය ගැන බලන විට, මහජනයාගේ සේවය සඳහා සැහෙන තරම් බස් රථ සංඛ්‍යාවක් යොදා නැති බව කියන්නට සිදු වී තිබෙනවා.

එන්. ඩෙන්සිල් ප්‍රනාන්දු මයා.
 (මීගමුව)
 (තිලු. ආණ. ධේන්සිල් පෙරේරා—

තිලු. ආණ. ධේන්සිල් පෙරේරා—
 (Mr. N. Denzil Fernando—Negombo)
 රුසියාව ගැන කථා කරන්නේ කැඳ්ද?

තුඩාවේ මයා.
 (තිලු. තුඩාව)
 (Mr. Tudawe)

මේ සභාවේ හැසිරෙන්නට දන්නේ නැතිව තමුන් නාත්සේ අධිනීතිඥ විභාග යෙන් පාස් වීම ගැන මට පුදුමයි.

ගරු සහාපතිතුමනි, කොයි පැත්තෙන් බැලුවත් බස් නතරයක් ලෙස මගින්ට සැහෙන වෙලාවක් නතර වී සිටීමට සිදු වී තිබෙන බව පෙනෙනවා. මා කොළඹ වැඩි වශයෙන්ම ගමන් කරන්නේ බස් රථ යෙනුයි. දවසක් මා ශ්‍රාවස්තියට යන්නට පාර්ලිමේන්තුව ඉදිරිපිට තිබෙන බස් නතරය ලඟට ගියා. පැය බාගයක් ගත වන තුරු මට බස් රථයක් ලැබුණේ නැහැ. [බාධා කිරීමක්] මුහුද අසින් හුළං වදින එක නම් ඇත්ත තමයි. තමුන් මට ඉක්මනින් යන්නට වුවමනාව තිබුණි. තමුන් බස් රථයක් ලැබුණේ නැහැ. කොළඹ නගරයේ තත්ත්වය මේක නම් ලංකාවේ අනික් නගරවල තත්ත්වයත්. ගම්බද ප්‍රදේශවල තත්ත්වයත් කෙබඳුද කියා කෙනකුට හිතා ගන්නට පුළුවන්. ඒ නිසා වැඩි වැඩියෙන් බස් රථ ගෙන්වා මහජන

[තුඩුවේ මස.]

යාගේ වුවමනාකම් පිරිමැසෙන අන්දමට හොඳ බස් රථ සේවයක් ඇති කරන ලෙස මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ඇති කළේ, පසුගිය කාලයේ බස් මුදලාලිලාගෙන් සිදු වූ සේවය සතුටුදායක නැති නිසා මහජන යාට හොඳ සේවයක් සලසා දෙන අතරම රටට ආදායමක් ද ලබා ගැනීමටයි.

අ. හා. 4.30

පසුගිය කාලයේ දෙවනුවර ඇසල උත්සවය පැවති දිනවල මහජනයාගේ පහසුව සඳහා සැහෙන තරම් සතුටුදායක බස් සේවයක් ඇති කිරීමට තමුත්තාන්සේලාගේ ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ මාතර මධ්‍යස්ථානයට පුළුවන්කම තිබුණේ නැහැ. හොඳ වැන් රථ සේවයක් තම තිබුණා. විශාල පිරිසක් එකතු වන ඒ ඇසල උත්සවය සඳහා තමුත්තාන්සේලා යොදවා තිබුණේ බස් රථ 4 ක් පමණයි. තමුත් වැන් රථ වැඩි සංඛ්‍යාවක් යොදවා තිබුණු නිසා මහජනයාට ඒ වැන් රථ වලින් තමන්ගේ ගමන් යාමට පුළුවන් වුණා. [බාධා කිරීමක්] සමාජවාදය ගැන නොවෙයි, මා කියන්නේ. ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය ඇති කළේ මහජනයාට පහසුකම් ඇති කිරීමටයි. ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයට ලබා ගන්නට තිබෙන ආදායම ලබා ගන්නේ නැත්තේ ඇයි? තමුත්තාන්සේලා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පවත්වාගෙන යන්නේ වැන් රථ සේවයට ආධාර කරන්නට නොවෙයි, මහජනයාට හොඳ ගමනාගමන සේවයක් සැලසීමටයි. එහෙත් අප වැන් රථ අයිති කරුවන්ට ස්තුති වන්නට ඕනෑ. ඒ අය සිටියේ නැත්තම් ඒ ඇසල උත්සවයට යන දහස් ගණන් මහජනයාට එහි යන්තට බැහැ. ~~පළා~~ ඇත්තක්ද නැත්තක්ද කියා සොයා බලන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. ඉදිරි කාලයේදීවත් එවැනි උත්සව වලට යන උදවියට සැහෙන තරම් හොඳ බස් සේවයක් ඇති කිරීමට කටයුතු කරන ලෙසත් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මාතර බස් රථ සේවය ක්‍රමානුකූල නැහැ. විශේෂයෙන්ම පාසල් බස් රථ සේවය දුර්වලයි. ඒ සම්බන්ධව එම පළාතේ මහජනයාගෙන් මට පැමිණිලි රාශියක්ම ලැබී තිබෙනවා. උදය

කාලයේ තගරයේ තිබෙන උසස් පාසල් වලට යන ළමයින්ගේ සංඛ්‍යාව ඉතාමත්ම විශාලයි. කැකුනදුර සිට මාතරට යන බස් රථය දිනා බලන්නට ලජ්ජාය කියා දෙමා පියන් මට කියා තිබෙනවා. ඒ බස් රථය නරක නිසා නොවෙයි; බස් රථය ඇතුළේ තියෙන නරක දැනිය නිසයි. ගැහැණු ළමයින් පිරිමි ළමයින්ත් එකට එක පොදි යට තමයි මේ බස්වල යන්නේ. මෙය ඉතාමත් අසතුටුදායක තත්ත්වයක් බව ප්‍රකාශ කරන්නට ඕනෑ. මේ පිළිබඳව මට බොහෝ දෙනකුගෙන් ලියුම් මගින් මෙන් ම කට වචනයෙනුත් පැමිණිලි ලැබී තිබෙනවා. මා ළඟ දැන් ඒ ලියුම් නැහැ. ලියුම් කීපයක්ම මා ළඟ තිබුණා. ඒ නිසා කරුණා කර මේ තත්ත්වය වෙනස් කරන්නට වැඩ පිළිවෙලක් යොදන්න. මා කියන දේ තමුත්තාන්සේ පිළිගන්නේ නැතැයි මා කල්පනා කරන්නේ නැහැ. ඒ නිසා මේ කාරණය සම්බන්ධයෙන් සතුටුදායක වැඩ පිළිවෙලක් ඇති කරනු ඇතැයි බලා පොරොන්තු වෙනවා. පාසල් යන ලොකු ගැහැණු ළමයින්, ලොකු පිරිමි ළමයින් එකට තද වෙලා එකම බස් රථයේ යනවා දකින්නට ඔවුන්ගේ දෙමව්පියන් කැමති වන්නේ නැහැ. තියම මගින් සංඛ්‍යාවටත් වැඩියෙන් ඒ විධියට ගෙන යනවා තම විශේෂයෙන්ම එය අශෝභන දර්ශනයක්. ඒ නිසා මම ඉතා ඕනෑකමින් ඉල්ලා සිටින්නේ පාසල් බස් සේවය, ශිෂ්‍යයන් වෙනුවෙන් සහ ශිෂ්‍යාවන් වෙනුවෙන් වෙන් වෙන් වශයෙන් ඇති කර ඒ බස් සේවය දියුණු කරන ලෙසයි. හක්මන-මාතර බස් සේවය සම්බන්ධයෙනුත් පවතින්නේ ඒ තත්ත්වයමයි. ඒ නිසා ඒ සම්බන්ධයෙනුත් සැලකිල්ල යොමු කරන ලෙස ඉල්ලා සිටිනවා.

දෙවැනි කාරණය හැටියට මතක් කරන්නට තිබෙන්නේ මාතර බස් නැවතුම් පොළ ගැනයි. මාතර බස් නැවතුම්පොළ කාටවත් අයිති නැති එකක් හැටියටයි දැන් අපට නම් පෙනෙන්නට තිබෙන්නේ. මා එසේ කියන්නේ මොන හේතු නිසාදැයි තමුත්තාන්සේ කල්පනා කරන්නට පුළුවනි. මම එය විස්තර කර දෙන්නම්. පසුගිය දවස්වල එතැන වලවල් හැරී ගොස් තිබුණා. වර්ෂාව ආවාම

එවැනි ජලය පිරුණා. බස් නැවතුම්පොළ තුළ තිබෙන වළවල් වතුරින් පිරුණා. බස් ගමනාගමනය කිරීමේදී මෙයින් විශාල හිරිහැරයක් මගින්ට ඇති වුණු බව අමුතු වෙන් විස්තර කරන්නට වුවමනාවක් නැහැ. බස්. රථවල රෝද ඔය වතුර වළ වලින් එහාට යන විට බස් නැවතුම් පොළේ මොන විධියේ හිරිහැරදායි තත්ත්වයක් ඇති වුණද යන්න ප්‍රදේශවාසීන් මෙන්ම ඒ වෙලාවල එහි සිටි උදවියන් දන්නවා. එය ඉතාම කණගාටුදායක තත්ත්වයක් බව ගරු ඇමතිතුමා පිළි ගන්නවා ඇති. ඒ ගැන දන්නවා ගරු ඇමති තුමා වෙත විදුලි පණිවුඩයක් එව්වා. වහාම සුදුස්සක් කරන්නැයි ඒ මගින් ඉල්ලා සිටියා. මට දැනගන්නට ලැබී තිබෙන හැටියට නම් සතුටුදායක ලෙස යමක් මේ සම්බන්ධයෙන් කෙරී නැහැ. මාතර ලංගම ඩෙපෝව වෙතත් තැනකට ගෙන යන්නට අදහස් කර තිබෙනවා. ඒ නිසා එය අපට අයිති දෙයක් නොවේයයි කල්පනා කරන ලංගමය එය අලුත්වැඩියා කිරීම අවශ්‍ය නැතැයි කියනවා. ඒ අය දැන් කියන්නේ එය ඒ අයට අයිති නැති බවයි. අලුතින් ඩෙපෝවක් හදන්නට යන නිසා මෙය ඒ අයට අයිති නැතැයි කීම තේරුමක් නැති කතාවක් නොවෙයිද? නගර සභාවට කීවම ඒ අය කියන්නේ එය නගර සභාවට අයිති දෙයක් නොවන බවයි. ලංගම ඩෙපෝවට අයිති දෙයක් හැටියටයි නගර සභාව පිළිගන්නේ. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට මේ කාරණය ඉදිරිපත් කළාම ඒ අය කියන්නේ මෙය ඒ අයට අයිති දෙයක් නොවන බවයි. අපට අයිති දෙයක් නොවෙයි යන වචනමාලාව මේ හැම අංශයකින්ම අහන්නට ලැබෙනවා. එතකොට මෙය කාටවත් අයිති තැනක් නොවෙයි. මාතර බස් නැවතුම්පොළ කවුරුන්ටවත් අයිති නැති දෙයක් හැටියට කවුරු කීව්වත් මහජනයාට එයින් ප්‍රයෝජන ගන්නට පුළුවන් වන හැටියට සකස් කරන්නට ඕනැ. විදුලි පණිවුඩයකින් බස් නැවතුම්පොළේ කනගාටුදායක තත්ත්වය ගැන දැනුම් දීමෙන් පසු ගල් ටිකක් දමා තිබෙන බව දකින්නට ලැබුණා. එහෙත් ශක්තිමත් ලෙස තාර දමා සකස් කර නැහැ. ගල් ටිකවත් තලා නිසි අනුමත දමා නැහැ. දැන් වෙලා තියෙන්නේ ඒ ගල් ටිකත් එහා මෙහා විමෙන් තත්ත්වය

තවත් අතකට හැරීමයි. දැන් බස් නැවතුම්පොළ ඇතුළේ පයින් ගමන් කරන්නට බැරි තත්ත්වයක් තිබෙනවා. සපත්තු වැනි පා වහන් නැති මහජනයාත් එතනට එනවා. දුප්පත් මහජනයා කොහොමද සපත්තු අදින්නේ. සපත්තු නැතිව ඒ ගල් උඩින් එහා මෙහා යාම අනතුරු සහිතයි. මේ තත්ත්වය ඉක්මනින් වෙනස් කර දෙන මෙන් ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

මිගමුවේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ඩෙන්සිල් ප්‍රනාන්දු මයා.) මට ලියමනක් එවා තිබෙනවා. රුසියාවේ පැය ගණන් පෝලිම්වල ඉන්නට වෙනවාය කියනවා. මොකටද ඒ කතාව මොනට ගෙනාවේ? උන් නැහේගේ ඔළුව ටිකක් නරක් වෙලා වෙන්නට ඇති. ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා ඉල්ලා සිටින්නේ මේ පවතින තත්ත්වය වෙනස් කරන ලෙසයි. මාතරට කුඩම්මාගේ සැලකිල්ල දක්වන්නේ මන්දැයි ගරු ඇමතිතුමාගෙන් අහන්නට කැමතියි. විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රීවරයකු විසින් මාතර නියෝජනය කරනු ලබන නිසා එසේ කරනවාදැයි මට නම් තේරෙන්නේ නැහැ. එය මට නම් තේරුම් ගන්නට අමාරුයි.

බස් නැවතුම්පොළේ ආවරණයක් නැහැ. වැස්සට තෙමෙනවා වාගේම අවිච්ච වේලෙනවා. ඊට වඩා කුඩා බස් නැවතුම් පොළවල හොඳ ආවරණ තිබෙන බව මා දැක තිබෙනවා. කුඩා බස් නැවතුම්පොළවල් සමහරක සියලුම පහසුකම් තිබෙන නමුත් මාතරට නැහැ. මේ තත්ත්වය වෙනස් කරන හැටියට ඉල්ලා සිටින අතරම මේ බස් නැවතුම් පොළ විශාල කර මගින්ට මීට වඩා හොඳ තත්ත්වයක් ලබා දෙනු පිණිස ආවරණයක්, මඩුවක් වැනි දේ සාදා දෙන ලෙසත් ඉල්ලා සිටිනවා. මෙය මුළු මාතර දිස්ත්‍රික්කයටම තිබෙන ප්‍රධාන බස් නැවතුම්පොළයි. මේ බස් නැවතුම් පොළ යථා තත්ත්වයට පත් කරන්නැයි විශේෂයෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

බස් නතරයන් “හොච්පොලුවල්” හෙවත් බස් හෝල්ටින් ජ්ලේස් ගැනත් වචනයක් කියන්නට ඕනැ. බස් නතරයන් සවි කිරීමට පෙර පළාත් පාලන ආයතන සමග සාකච්ඡා කරනවා නම් බොහොම හොඳයි. එසේ නොකිරීම කනගාටුදායකයි.

[තුඩාවේ මයා.]

ගම්කාරිය සහා ප්‍රදේශයක බස් නතරයන් සවි කරනවා නම් එම ගම්කාරිය සහාවේ සහාපතිතුමා සමග ඒ ගැන සාකච්ඡා කර සුදුසු තැන් නියම කර ගැනීම ඉතා වැදගත් ප්‍රතිපත්තියකැයි මා හිතනවා. එහෙත් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පළාත් පාලන ආයතන සමග සාකච්ඡා නොකර නමයි ඒ ඒ පළාත්වල බස් නතරයන් සවි කිරීමට තැන් තෝරන්නේ. ඒ ඒ පළාත්වල ඉන්න එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ උදවිය සමග සාකච්ඡා කර මේ විධියට කරනවා විය හැකියි. මාතර-අකුරුස්ස පාරේ තිබුණු බස් නතරයන් වෙනස් කර, වෙනත් තැනක සවි කළ බව මා දන්නවා. එය වෙනස් කළේ, පළාතේ ගම් සහාවෙන් විමසා නොවෙයි. බස් නතරය වෙනස් කළේ පළාතේ ගම් සහාවෙන් විමසාදැයි, මා ලංගම මධ්‍යස්ථානයෙන් විමසුවා. “ගම් සහාවන් සමග සාකච්ඡා කළේ නැහැ; කොළඹින් මහත්වරුන් පැමිණ බස් නතරය වෙනත් තැනක සවි කර ගිහින් තිබෙනවා; මේවා සිදු වන්නේ දේශපාලන බලපෑම් උඩ බව දන්නේ නැද්දැයි” ඒ අය මගෙන් ඇහුවා. ගොඩගම, ජස්ටින් විජේවර්ධන මහත්මයාගේ ගෙදරට හැරෙන තැනයි, ඒ බස් නතරය සවි කර තිබෙන්නේ. කලින් තිබුණු තැන දැන් බස් නතරයන් නැහැ.

එල්. සී. ද සිල්වා මයා. (බලපිටිය)
 (කීරු. எஸ். சி. டி. சிவ்வா—பலப்பிட்டிய)
 (Mr. L. C. de Silva—Balapitiya)

ශ්‍රී. එන්. පී. හෝටල් ඉදිරිපිටත් බස් නවත්වන තැන් දමනවා.

තුඩාවේ මයා.

(කීරු. துடாவ)
 (Mr. Tudawe)

එක්සත් ජාතික පාක්ෂිකයන් කියන විධියටයි, බස් නතරයන් සවි කරන්නේ. ඇමතිතුමා මේවා දන්නේ නැතිවා වන්නට ඇති. මේවා දන්නවා නම්, ඒ විධියට කට යුතු කරන්නට එතුමා ඉඩ දේ යයි මා හිතන්නේ නැහැ. මේවාට ලංගමය වග කියන්නට ඕනෑ. ලංගමය, පළාත් පාලන ආයතනවලට වඩා ඉහළින්, ගම් සහාපති වරුන්ගේ අදහස්වලට වඩා ඉහළින්, ගම් සහකයන්ගේ ඉල්ලීම්වලට වඩා ඉහළින්

සලකනවා, එක්සත් ජාතික පාක්ෂිකයන්ගේ ඉල්ලීම්. බස් නතරයන් සවි කිරීම පිළිබඳව අනන්තවත් චෝදනා තිබෙනවා.

අපට නියම විධියට බස් කාල සටහන් ලැබෙන්නේත් නැහැ. වෙනත් තැන්වල නම්, මන්ත්‍රීවරුන්ට ඒ ඒ සටහන්, පත්‍රිකා, සපයන සිරිතක් තිබෙනවා. එහෙත් ලංගමයෙන් නම් මන්ත්‍රීවරුන්ට බස් කාල සටහන් ලැබෙන්නේ නැහැ. අප ගමන් කරන්නේ බස්වලින්. කාර් ඉල්ලුවාට ලැබෙන්නේත් නැහැ. එහෙත් “වූවරිස්ට් කාර්” නම් ගෙන්වනවා. ඒ වාගේම, වෙනත් දේවලටත් කාර් ගෙන්වනවා. ලොතරැයි තැගි සදහාත් කාර් ගෙන්වනවා. පාර්ලිමේන්තු ලේකම්වරුන්ටත් කාර් ලැබෙනවා. එහෙත් අපට නම් ලැබෙන්නේ නැහැ. එම නිසා, අපට ගමන් කරන්නට සිදු වී තිබෙන්නේ බස්වලින්. බස්වලින් ගමන් කරන්නට සිදු වී තිබෙන නිසා අඩු තරම්ත් කාල සටහන්වත් සපයන්නට එපාය. බස්වලින් ගමන් කරන මන්ත්‍රී වරුන් වශයෙන් අප ඉල්ලා සිටිනවා, අපට බස් කාල සටහන් සපයන හැටියට. අපේ ප්‍රයෝජනය සදහාම නොවෙයි, අප ඒවා ඉල්ලා සිටින්නේ. බස්වලින් ගමන් කරන මහජනයාට වඩාත් ප්‍රයෝජනවත් ~~කාර්~~ ද මට බස් දුටුවනවාද නැද්දැයි දැනගැනීම සදහාත්, අපට කාල සටහන් වුවමනා කරනවා. එහෙත් ඇත්ත වශයෙන්, කාල සටහන් වල දැක්වෙන විධියට බස් දුටු වන්නේ නැහැ. එම නිසා ඒ තත්ත්වය වෙනස් කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

පසුගිය දවස්වලදී, ලංගමයේ ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර ගිණුම් පරීක්ෂක ධුරය සදහා ඉල්ලුම් පත්‍ර කැඳවුවා. ඒ ඉල්ලුම් පත්‍ර භාර ගන්න අවසාන දිනය වූයේ, 1968 ජූලි 20 වැනි දායි. මේ තනතුර සදහා ඉල්ලුම් කරුවන් 3 දෙනෙක් ඉදිරිපත් වී තිබුණා. එක් කෙනෙක් ලන්ඩන් උපාධිධාරී ගණ කාධිකාරිවරයෙක්. එහෙත් ඒ තැනැත්තා තෝරා නොගෙන, ගණන් තැබීම පිළිබඳ මධ්‍යම පරීක්ෂණයෙන් සමත් වුණු කෙනෙකු ඒ තනතුර සදහා තෝරාගෙන තිබෙන බව අපට දැනගන්නට ලැබී තිබෙනවා. තෝරා ගත් ඒ තැනැත්තා, ගණන් තැබීම පිළිබඳ අවසාන පරීක්ෂණයට හත් වාරයක්ම වාඩි වී අසමත් වුණු කෙනෙක්. ඔහු ඒ තරම් දුර්වලයි.

එස්. දී එස්. ජයසිංහ මයා. (කම්කරු, රැකියා හා නිවාස ඇමතිගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්)

(ක්‍රි. ආ. 1968. ආ. 1968. ඉයාසිංහ—තොළුව, තොළුව වසන, වීදිමයටු අමාත්‍යාංශයේ පාරාලෝමනර්ෂි කාරියතරිසි)

(Mr. S. de S. Jayasingha—Parliamentary Secretary to the Minister of Labour, Employment and Housing)

හොඳ පළපුරුද්දක් ඇති.

තුඩාවේ මයා.

(ක්‍රි. ආ. 1968. ආ. 1968. ඉයාසිංහ—තොළුව, තොළුව වසන, වීදිමයටු අමාත්‍යාංශයේ පාරාලෝමනර්ෂි කාරියතරිසි)

(Mr. Tudawe)

විභාගයට වැඩි වීමේ පළපුරුද්ද ඇති. එහෙත් විභාගයෙන් අසමත්. ඔහුගේ වැඩ අසතුටුදායක බව ප්‍රධාන ගණකාධිකාරී තුමා—ඔබ්බර් ජනරාල් තුමා—විසිනුත් වාර්තා කර තිබෙනවා. එසේ ප්‍රධාන ගණකාධිකාරී තුමාගේ විවේචනයට භාජන වුණු තැනැත්තකු මේ තනතුර සඳහා තෝරා ගත්තේ මන්දැයි ගැන ඇමතිතුමාගෙන් ප්‍රශ්න කරන්න කැමතියි. මෙවැනි අසාධාරණ පත්වීම් සම්බන්ධයෙන් වගකියන්නට තමුත්තාත්සේට ප්‍රච්චන්කමක් නැහැ. කෙසේ හෝ වේවා, අසාධාරණයක් සිදු වී තිබෙනවා. ලන්ඩන් උපාධිධාරී ගණකාධිකාරීවරයකු පැත්තකට දමා, ඒ තරම් සුදුසුකම් නැති කෙනකු ප්‍රධාන අභ්‍යන්තර ගිණුම් පරීක්ෂක තනතුර සඳහා තෝරා ගෙන තිබෙනවා. ජාතිවාදය හෝ වෙන හේදයක් උඩ අර ලන්ඩන් උපාධිධාරියාට අසාධාරණයක් කර තිබෙනවා නම් එය ඉතාමත් වැරදියි. වෙනත් බේදයක් උඩද මා දන්නේ නැහැ. සිංහලද දෙමළද කියන්නත් මා දන්නේ නැහැ. ඒ කෙසේ වෙතත් ජාති බේදයෙන් තොරව සුදුසු උදව්‍යට සුදුසු තැන දෙන්න ඕනෑ. ඒකයි අපේ ප්‍රතිපත්තිය වූයේ. මේ පිළිබඳව විභාගයක් පවත්වා යම්කිසි අසාධාරණයක් සිදු වී තිබෙනවා නම් එය වෙනස් කර යුක්තිය ඉටු කර දෙන හැටියට ඉල්ලමින් මගේ කථාව අවසාන කරනවා.

එච්. එම්. නවරත්න මයා.

(ක්‍රි. ආ. 1968. ආ. 1968. ඉයාසිංහ—තොළුව, තොළුව වසන, වීදිමයටු අමාත්‍යාංශයේ පාරාලෝමනර්ෂි කාරියතරිසි)

(Mr. H. M. Nawaratna)

ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගේ වැය ශීඝ්‍රය යටතේ වචන ස්වල්පයක් කථා කරන්නට අවස්ථාව ලැබීම ගැන මා සන්තෝෂ

වෙනවා. බොහෝ දෙනා ගැන ඇමතිතුමාට දොස් කියන නමුත් විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රීවරයකු වශයෙන් මා බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ එතුමාට දොස් කියන්නට. කුමන අවස්ථාවකදී වුවත් අප ගොස් යමක් කියා සිටියහොත් ඊට හොඳින් ඇහුම්කන් දීම එතුමාගේ සිරිත බව මා ප්‍රකාශ කරන්නට කැමතියි. එහෙත් එතුමාගේ නිලධාරී මණ්ඩලයට නම් විකක් දොස් කිව යුතුයි.

අ. හා. 4.45

මා නියෝජනය කරන ආසනයේ මාඩු ගොඩ-කලුගල පාර ගැන කියන්නට කැමතියි. එම පාර උඩරට ගැමි පුනරුත්ථාපන කොමිෂන් සභාව මගින් සඳහා ලද එකක්. ගැන පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා එම පාර ගැන ඉතා හොඳින් දන්නවා ඇති. එම පාරේ පළමුවන සැතපුම් එකහමාර හොඳ නැත කියා එම කොටස සාදන තුරු බස් රථයක් දමන්නට බැරි බව කලින් කීවා. එම නිසා උඩරට ගැමි පුනරුත්ථාපන කොමිෂන් සභාවෙන් ලක්ෂ එකහමාරක් පමණ වැය කර එම පාර ගාලු පාර තරම් හොඳට හැදුවා. ගැන ඇමතිතුමා ටෙලිපෝන් කර පවා කීවා එම පාරට බස් රථයක් දමන්නටය කියා. මාස 8ක් පමණ ගත වී තිබෙනත් එම ඉල්ලීම ඉටු වී නැහැ. මේ පිළිබඳව මා මෙන්ම ඒ පළාතේ මහජනතාවන් සිය ගණනින් ලංගමයට විදුලි පුවත් යවා තිබෙනවා. ඒවාට උත්තරවත් නැහැ. ඔය ආකාරයටයි නිලධාරීන් කටයුතු කර ගෙන යන්නේ. උඩරට ගැමි පුනරුත්ථාපන කොමිෂන් සභාවෙන් එක්ලක්ෂ පණස් දහසක් පමණ මේ සඳහා වැය කළේ බස් සේවාවක් දමා විශ කියන බලාපොරොත්තුවෙනුයි. මහනුවර දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ කොමිටියත් මේ පිළිබඳව යෝජනාවක් සම්මත කර ~~එම~~ තිබෙනවා. මගේ ආසනයේ තිබෙන්නේ එවැනි තත්ත්වයක් බව කියන්නට සිදු වී තිබෙනවා. එම පාරේ බස් රථ නොදිව්වාට දිනකට වැන් රථ 10 ක් 15 ක් දුවනවා. සැතපුම් 8ක දුර ප්‍රමාණයක් යන්නට එක තැනැත්තකුගෙන් රු. 1.50, රු. 2 යනාදී වශයෙන් ඒ උදව්‍ය අය කරනවා. එම වැන් අයිතිකාරයන්ට හම්බ කර දෙන්නටද මෙතරම් මුදලක් වැය කර ඒ පාර සකස් කළේ කියා මා අහනවා.

[එච්. එම්. නවරත්න මයා.]

මා මිත්‍ර ලන්ගල ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ (පී. ජී. මුතුබණ්ඩා මයා.) හරියේ පල්ලේ වත්ත-හිංගග-මාර්ග පාරේ බස් සේවාවක් යෙදිය යුතුයයි නිගමනය කර ඒ බව ලංගමයට දැනුම් දුන් නමුත් අද වන තුරුම ඒ ගැන කිසිවක් කෙරී නැහැ. කලින් ඒ ගැන විමසූ විට කිව්වේ එම පාර වාරිමාර්ග දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අනුමත කර තැනී බවයි. එහෙත් සොයාගෙන යන විට වාරි මාගී දෙපාර්තමේන්තුව අනුමත කර කලක් ගත වී තිබෙන බවත් පෙනී ගියා. එහෙත් අද වන තුරු එම පාරට බස් සේවාවක් නැහැ. යාබද ආසන දෙකේ ජනගහනය 35,000 ක් 40,000 ක් පමණ වන හෙයින් එම පාරට බස් සේවාවක් දැමීමෙන් විශාල සේවයක් සැලසෙනවා ඇති. හෙටයි අනිද්දයි මහියංගනය උත්සවය නිසා එම පාරට විශේෂ බස් රථ යොදවනවා. ඒ බව ගරු පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා දන්නවා ඇති. දවස් දෙක තුනකට පමණක් මේ අන්දමට බස් රථ යොදවා නැවත ආපසු ගෙන යනවා. අද මහනුවර උතුරු සිපෝවෙන් කෙරෙන්නේ ඔවුනි සේවයක් බව කිව යුතුව තිබෙනවා. මේ හේතුකොටගෙන ලංගමයට විශාල ආදායමක් ලබා ගත හැකි මගක්ද ඇහිලී තිබෙන බව පෙනෙනවා. වැන් රථවලින් මහජනයා ගමන් බිමන් කරන විට එකට දෙකක් වියදම් දරන්නට සිදු වෙනවා. මේ පාරවලට ලංගම බස් රථ යොදවන්නට බැරි නම් පුද්ගලික කොමි ජානිවලට ඒවායේ බස් රථ දිවවීමේ අයිතිය දුන්නොත් ඒ උදවිය ලංගමය අය කරන ගණනටම එම පාරවල බස් දුවවනවා ඇති.

ප්‍රවාහණ පහසුව නොමැතිකමින් නො දියුණු පළාත්වල වෙසෙන ජනතාව විදින දුක බොහොමයි. මහියංගන රෝහලට එන්නට සැතපුම් 20ක් 30ක් පමණ මග ගෙවන්නට ඕනෑ. මෙතරම් දුර ප්‍රමාණයක් ලෙඩෙක් ගෙන එන විට ඒ ලෙඩා ම ජීලා. මේ අතින් අද මහනුවර පළාතට සිදු වී තිබෙන දෙය ගරු ඇමතිතුමා දන්නවා ඇති. විශේෂයෙන් ඇසල උත්සව සමයේදී මහනුවර ලංගමයට—විශේෂයෙන් මහ නුවර උතුරු සහ දකුණු ශාඛාවලට—මහ නුවර නගර සභාව පවා බැනමැදී තිබෙන බව පත්‍ර මාර්ගයෙන් දකින්නට ලැබෙනවා ඇති. ඒවාගේම මේ ඊයේ පෙරේදා තවත්

දෙයක් කර තිබෙනවා. මහනුවර නගරයේ, කොළඹ බස් නැවතුම් පොළ දැන් රජ විදි යට ගෙන ගොස් තිබෙනවා. අනෙක් බස් නැවතුම් පොළවල් පරණ කොළඹ බස් නැවතුම් පොළට ගෙනවිත් තිබෙනවා. මහ නුවර නගරයේ බස් නැවතුම් පොළ දැන් අව්වාරු හැලියක් වාගෙයි. මේ නිසා මහ ජනතාව රස්තියාදු වෙනවා. අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ, අප දන්නා කාලයේ සිටම කොළඹ බස් නැවතුම් පොළ තිබුණේ මාර් කටි එකට එහා පැත්තෙයි. නමුත් දැන් කොළඹ බස් නැවතුම් පොළ රජ විදියට ගෙන ගොස් තිබෙනවා. අනික් ප්‍රදේශ වලට යන බස් නැවතුම් පොළවල් පරණ කොළඹ බස් නැවතුම් පොළට ගෙනවිත් තිබෙනවා. මෙවැනි දේවලින් දුප්පත් ගම් බද මහජනතාව මහනුවරට ආවාම නියමිත බස් රථය සොයා ගන්නට බැරිව රස්තියාදු වෙනවා; විශාල කරදරවලට මුහුණපානවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මා මීට වඩා කපා කරන්නට අදහස් කරන්නේ නැහැ. මගේ කොට්ඨාශයේ අවශ්‍යතාවයන්, තැත්නම් මගේ දුක, ගරු ඇමතිතුමාට ඉදිරිපත් කළා. මාගී දෙකකට බස් රථ යොදවන මෙන් මා ඉල්ලා සිටියා. ඒ එක් මාගීයකින් මගේ කොට්ඨාශයේ පමණක් නොවෙයි ලන්ගල ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ කොට්ඨාශයේත් කෙළමරටම යන්නට අප බලා පොරොත්තු වෙනවා. නුදුරු අනාගතයේදී මේ මාගී දෙකට බස් රථ යෙදවීමට ගරු ඇමතිතුමා ක්‍රියා කරනවා ඇතැයි බලා පොරොත්තු වෙමින් මගේ වචන ස්වල්පය මෙයින් අවසාන කරනවා.

ඩෙන්සිල් ප්‍රනාන්දු මයා.
(තිල. ධෙන්සිල් පෙරේරා)
(Mr. Denzil Fernando)

The hon. Member for Matara tabled a letter and is supported to have read it. I never wrote that letter, it is not written by me.

මම ඒක ලිව්වෙන් නැහැ. මම ඒ ගැන දන්නෙත් නැහැ. [බාධා කිරීමක්] ඔවු රුසියාවේ “ටැක්ටික්ස්” වෙන්න ඇති.

තුඩාවේ මයා.
(තිල. තුඩාව)
(Mr. Tudawe)

ගරු සභාපතිතුමනි, කාරණය මේකයි. මගේ කපාව කරගෙන යන අවස්ථාවේදී මේ ගරු සභාවේ වැඩ කරන සේවක මහත්

මගේ මට කඩදාසියක් ගෙනවිත් දුන්නා. ඒකේ “රුසියාවේ බිත්තර ගන්නන් පෝලිමේ යනවා:” කියා සඳහන් කර තිබෙනවා. ඉතින් මොකද වරද? පෝලිමේ යන එක තරකද? ඊළඟට “ඩෙන්සිල්” කියා යටින් සඳහන් කර තිබෙනවා.

ඩෙන්සිල් ප්‍රනාන්දු මයා.
(*திரு. டென்சில் பெர்னாண்டோ*)
(Mr. Denzil Fernando)

මගේ නම ඡේකට ඇඳුවේ මොකද?

සභාපතිතුමා
(*அக்கிராசனார்*)
(The Chairman)
Order please !

ආර්. බී. රත්නමලල මයා. (කලාවැව)
(*திரு. ஆர். பி. ரத்னமலல—கலாவெவ*)
(Mr. R. B. Ratnamalala—Kalawewa)

ගරු සභාපතිතුමනි, ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ මමත් වචන ස්වල්පයක් කථා කරන්නට බලාපොරොත්තු වෙනවා. වර්ෂයක් පාසා සෑම අමාත්‍යාංශයක් ගැන අප මේ විධියට සාකච්ඡා කරනවා. ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය ගැන සාකච්ඡා කරමින් බස් ධාවනය කරන පිළිවෙළ ගැනත් බස් සේවයේ අඩුපාඩුකම් ගැනත් සාකච්ඡා කරනවා. දැන් අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ මගේ කොට්ඨාශයේ මාර්ග කීපයකට බස් රථ යොදවන මෙන් මා ගරු ඇමතිතුමාටත් ඒවාගේම පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාටත් කරුණු ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. ගිය වර්ෂයේ මේ අමාත්‍යාංශය යටතේ මා කථා කර ගෙන යන විට ඒ බස් රථ යෙදිය යුතු මාගේ මොනවාද කියා ගරු ඇමතිතුමා මගෙන් ප්‍රශ්න කළා. එතුමාට හොඳට මතක ඇති. ඒ පාරවල්වල නම් කඩදාසියක ලියා දෙන්නය කියා ගරු ඇමතිතුමාත් පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාත් යන දෙදෙනාම මට කීව්වා. ඒ අවස්ථාවේදී මා මගේ කථාව ඉක්මණින් අවසාන කර පාරවල් දෙකක නම් කඩදාසියක ලියා කාර්යාල කාර්ය සහයක කෙනෙකු අත ගරු ඇමතිතුමාට යැව්වා.

නමුත් මට බස් රථ තබා සතුටුදායක ලිපියක්වත් නොලැබුණු බව බලවත් කණගාටුවෙන් ප්‍රකාශ කළයුතුව තිබෙනවා.

කොමිෂනි කාලයේ සිට කැකිරුව, එස් පාවල හරහා අනුරාධපුරය දක්වා තිබුණු බස් රථ ධාවනය කරන මහා මාගීය හැර ඒ ප්‍රදේශයේ තවත් අතුරු පාරවල් කීපයක බස් රථ ධාවනය කළයුතුය කියා මා 1963 සිටම නොයෙකුත් ඉල්ලීම් කරනවා. නමුත් මේ දක්වා ඒ ඉල්ලීම් එකක්වත් ඉෂ්ට කර නැහැ. මා කියන ඒ පාරවල් වලට එකම බස් රථයක්වත් දමා නැහැ. සාමාන්‍යයෙන් මගේ කොට්ඨාශය දෙස බලන විට මහජනතාවගෙන් වැඩි සංඛ්‍යාවක් ගමන් කරන්නේ අතුරු මාගීවල බව පෙනී යනවා. ප්‍රධාන මාගීයට පිවිසෙන්නට නම් සැතපුම් හතරක්, පහක්, හතක්, අටක පසින් ගමන් කරන්නට සිද්ධ වී තිබෙනවා.

1965 ට කලින් කඩියාව ජනපදවාසීන්ට අනුරාධපුරයට යාම සඳහා එස් පාවලට බස් රථයක් දමා තිබුණා. වෙන බස් මාගීයක් දෙනවාය කියා 1965 ට පසු ඒ බස් රථය ධාවනය කිරීම නවතා දැමුවා. දැන් අවුරුදු තුනහමාරක් ගතවී තිබෙනවා. නමුත් මේ වන තෙක් ඒ බස් රථයක් ධාවනය කරනවාය කී මාගීයට බස් රථයක් දමා නැහැ. රාත්‍රි කාලයේ එස් පාවල නවත්වා උදේ සවස එස් පාවල අනුරාධපුර අතර එහා මෙහා ධාවනය කළ ඒ බස් රථය වෙනුවට වෙන බස් රථයක් මේ දක්වා දී නැහැ. ඒ අතර කාලය තුළ එස් පාවලට දී තිබුණු බස් රථය වෙනුවට එස් පාවල සිට හැතැප්මක් පමණ එහාසින් වූ අදහල හන්දිය කියන ප්‍රදේශයට කඩියාව ජනපද වාසීන්ගේ ප්‍රයෝජනය සඳහා යම් යම් බලවතුන්ගේ ඉල්ලීම් උඩ බස් රථයක් ලබා දී එය අදහල හන්දිය කියන ස්ථානයේ නැවත විමට කටයුතු යෙදුවා. ඒ බස් රථය අදහල එස් පාවල හරහා අනුරාධපුරය දක්වා ධාවනය වෙනවා. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට කරදර කර අදහල-කලාමය පාර බස් රථයක් ධාවනය කරවීම සඳහා සුදුසු පරිදි සාදවා ගෙන තිබෙනවා. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ අනුරාධපුර කාර්යාලයට ගොස් බස් රථයක් ඉල්ලූ නමුත් තවම මට එය ලබා ගන්නට බැරි වුණා. ඒ ගැන නිලධාරී මහත්වරුන්ට දොස් කියන්නට හේතු

[ආර්. ඩී. රත්නමල මහ.]

වක් නැහැ. ගරු ඇමතිවරුන් දෙපොළ සැලකිල්ලක් දැක්වූවා නම් අපේ ඒ අතුරු පාරවලටත් පොඩි බස්වත් එකක් දෙකක් යොදවා ගන්නට තිබුණා. දැන් විශේෂ යෙන්ම අපට බස් රථ ඉල්ලන්නට සිදු වී තිබෙන්නේ මේ පාසල් ප්‍රතිසංවිධානය නිසයි. අතුරු පාරවල බස් රථ නැතිකම නිසා හැතැප්ම 5 ක් 6 ක් පයින් යන්නට නොහැකිව වැඩිදුර අධිකාරය ලබා ගැනීමට නොහැකි වී ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් ගෙවල්වලට වී සිටිනවා.

තලාව—අන්දරුවාට පාර ගල් තාර දමා දැන් සාදා තිබෙනවා. ඒ පාරෙහි හෙට වුණත් බස් රථයක් ධාවනය කරවන්නට පුළුවන් තත්ත්වයක් තිබෙනවා. නියෝජිත පිරිසකුත් සමග ගමනාගමන මණ්ඩලයේ කාර්යාලයට ගොස් ඒ ගැන කරුණු ඉදිරිපත් කළ විට නිලධාරී මහත්වරුන් කීවේ ගරු ඇමති දෙපොළට කියා බස් එකක් ඉල්ලා දෙන ලෙසයි. අපි බස් දහයක් දොළහක් ඉල්ලන්නේ නැහැ. එමෙන්ම තවටු බස් හෝ බර වැඩි බස් ඉල්ලන්නේ නැහැ. අපි ඉල්ලන්නේ පාර වල් දෙක තුනකට පොඩි බස් දෙක තුනක් පමණයි. මේ අවස්ථාවේ හැටියට රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් සාදා ඇති තලාව-අන්දරුවාට පාරත්, අදගල-සියඹ ලත්ගමුව පාරත් යන දෙකට බස් රථ දෙකක් ලැබෙනවා නම් එය ඇති.

ගරු සභාපතිතුමනි, අර එප්පාවල බස් රථයෙන් කඩියාව ජනපද වාසීන්ට විශාල ප්‍රයෝජනයක් තිබුණා. එහෙත් ඒ බස් එක වෙනුවට තවමත් බස් එකක් නොදීම ගැන මගේ බලවත් අප්‍රසාදය මා මේ අවස්ථාවේදී පළ කරනවා. කවුරු කොහොම කීවත් අපි බලාපොරොත්තු වන්නේ ප්‍රධාන මාර්ගයට අමතරව අපේ අතුරු පාරවලටත් බස් රථයක් හෝ දෙකක් ලබා ගැනීමටයි. ඒ නිසා මා නැවතත් විශේෂයෙන්ම මේ කරුණ ගරු පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාට මතක් කරන්නට ඕනෑ. එප්පාවල බස් රථය කොහොම හෝ නැවත ලබා දෙනවාය කියා එතුමා දෙනුත් වරක්ම මට පොරොන්දු වී තිබෙනවා. අතුරු පාරවල් එකකට හෝ දෙකකටත් කෙසේ හෝ බස් රථ ලබා දෙනවා යයි එතුමා කියා තිබෙනවා. ජන

සතු සේවා ඇමතිතුමාට කරදර කරන්නට අකමැති නිසා මා පාර්ලිමේන්තු ලේකම් තුමාගෙන් මේ ඉල්ලීම කරනවා. ඒ නිසා එතුමා මගේ ඉල්ලීම ගැන කටයුතු කරනවා ඇත කියා බලාපොරොත්තු වෙනවා. ගියවර මා කපා කරද්දී ලියා යන් කොළ කැල්ලට මොනවා වුණාද දන්නේ නැහැ. මණ්ඩලයේ නිලධාරීන්ට යැව්වා නම් මට පිළිතුරක්වත් ලැබෙනවා. එහෙත් අද වන තුරුත් එවැන්නක් නැහැ. මේ විධියට කටයුතු කිරීම ගැන මා කණගාටු වෙනවා. හැම මන්ත්‍රී කෙනෙක්ම එක වගේ හිතන්නට එපා. හැම අමතරාංශයක්ම අපට වැඩ කර දෙන්නේ නැහැ. එකම සත්‍යයක්වත් අපේ කොට්ඨාශවලට වියදම් නොකළ අමතරාංශයක් තිබෙනවා. නම් වශයෙන් සදහන් කරන්නට මට කාලය නැහැ.

එක ජන්ද කොට්ඨාශයකින් ගමනා ගමන මණ්ඩලයට සියය දෙසියය නැත් නම් පනහ හැට යනාදී වශයෙන් සේවක යන් බදවා ගෙන තිබෙන බව අපට ආරංචියි. මා හිතන හැටියට මා දැනුවත්ව නම් මගේ කොට්ඨාශයෙන් එකම කොල්ලෙක් හෝ කෙල්ලක් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ රක්ෂාව සදහා බදවා ගෙන නැහැ. සමහරවිට අප්‍රසිද්ධියේ පරාජිත අපේක්ෂකයා ඉදිරිපත් කළ නම්වලින් එක්කෙනෙකුට දෙන්නකුටවත් ලැබුණාද කියා මා දන්නේ නැහැ. එවැනි කිසිම ආරංචියක් නැති නිසා එයත් කියන්නට අමාරුයි.

මීට වඩා කපා කරන්නට මා බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ. තමුත්තාත් සේලා ගම්බද මන්ත්‍රීවරුන් කෙරෙහි අනුකම්පා කර අපේ ඉල්ලීම් ගැනත් සාවධානව කටයුතු කරනවා ඇතැයි බලාපොරොත්තු වෙමින් මගේ වචන ස්වල්පය මෙයින් අවසාන කරනවා.

පී. ජී. මුතුබණ්ඩා මහා. (ලේගල)
(திரு. பி. ஜி. முத்துபண்டா—லக்கல)
(Mr. P. G. Muthubanda—Laggala)

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ අවස්ථාවේදී වචන සවලසයක් කපා කරන්නට මට අවස්ථාව ලබාදීම ගැන මා තමුත්තාත් සේව ස්තූතිවන්න වෙනවා. අපේ ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා ඇත්ත වශයෙන්ම මේ ජනසතු සේවාවන් සම්බන්ධයෙන් කට

සුභ කාරණයන් තමන්ගේ පෞද්ගලික දේකටත් වඩා වැඩි ආදරයකින් හා ඕනෑකමින් බව අපට පෙනී යනවා.

සමහර අවස්ථාවල සමහර මන්ත්‍රීතුමන් ලා නොයෙක් විධියට ගරු ඇමතිතුමන් විවේචනයට ලක් කර තිබෙනවා. එහෙත් ඇත්තෙන්ම මම නම් එතුමාගේත් දැනට ඉන්න අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේත් වැඩ ගැන ඉතා සන්තෝෂ වෙනවා.

මම නිතරම වාගේ බස්වලින් යන මන්ත්‍රී වරයෙක්. මට කාර් එකක් නැහැ. මගේ මැතිවරණ කොට්ඨාශයට යන විට මාතලේ දක්වා පමණයි මට ජේල් උවෙත් යන්නට පුළුවන්කම තිබෙන්නේ. ඉතිරි හරිය මා යන්නේ බස්වලිනුයි. නිතරම වාගේ බස්වලින් එහා මෙහා යන එන නිසා මට බස් සේවය ගැන හොඳ අවබෝධයක් ලැබී තිබෙනවා. බස් රථවල සේවයේ යෙදී සිටින සේවකයන්ගේ අඩුපාඩුකම් ගැනත් මට හොඳ අවබෝධයක් තිබෙනවා. මට මේ හැම අංශයක් ගැනම තොරතුරු සොයා ගන්නට පුළුවන්කම ලැබී තිබෙනවා.

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයෙන් ඇහුවොත් දැන ගන්නට පුළුවන් වේවි, මුළු මාතලේ දිස්ත්‍රික්කයෙන්ම ආදායම අතින් මුල් තැන ගන්නේ ලන්ගල-පල්ලේගම බස් සේවය බව. තත්ත්වය එසේ තිබියදී එතැන වැඩ කරන නිලධාරීන් කරන දේ කනගාටු දායකයයි. උදේ දහයට පිටත් වීමට නියමිත බස් රථය දහයට යවන්නේ නැහැ. එකොළහට නැත්නම් එකොළහමාරට තමයි පිටත් කරන්නේ. සවස් භාගයේ දෙකටත් බස් රථයක් පිටත් කරන්නට නියමයි. එකත් දෙන්නේ හතරට නැත්නම් පහටයි. පහට යන්නට තිබෙන බස් රථය දෙන්නේ හතටයි. නැත්නම් අටටයි. පල්ලේගමට හැතප්ම 52ක් ගිහිල්ලා ආපසු එන ගමනට ඒ බස් රියේ බල්ලෙක් වත් නැහැ. නියම වේලාවට දුවන්නේ නැති බස්වලින් ජනයාට ප්‍රයෝජනයකුත් නැහැ. මණ්ඩලයට ප්‍රයෝජනයකුත් නැහැ. නියම වේලාවට ධාවනය කරනවා නම් ඒ බස් වලින් යැමට ඕනෑ තරම් ජනයා ඉන්නවා. එක ගමනකින්ම ලන්ගල සිට

ගිහිල්ලා ආපසු පල්ලේගම සිට ලන්ගලට එන විට එක “විලිප්” එකකින්ම රුපියල් පන්සියයක් තරම් ආදායමක් ලැබෙන්නට ඉඩ තිබෙන බව මට කියන්නට පුළුවනි. ඉතින් ඒ ආදායම ලැබෙන්නේ නැහැ, කලට වේලාවට බස් ධාවනය නොකරන නිසා. මණ්ඩලයට ලැබිය යුතු ආදායම නැති කරන්නට හිතාමතා යෙදූ උපක්‍රමයක්දැයි සමහර විට අපට හිතෙනවා. මේ අංශයේ වැඩ කරන නිලධාරීන්ගේ නම් මෙතැනදී සඳහන් කරන්නට මන්ත්‍රීවරයකු හැටියට මා කැමති නැහැ. කෙසේ වෙතත් මෙය කනගාටුදායක තත්ත්වයක් බව පමණක් මේ අවස්ථාවේදී සඳහන් කරන්නට කැමතියි.

අ. භා. 5

“විලිප්” එකකින් රුපියල් දහයක ආදායමක් නොලැබෙන බස් මාර්ගත් මාතලේ දිස්ත්‍රික්කයේ තිබෙනවා. සමහර විට ඒවායේ පැයෙන් පැයට බස් රථ ධාවනය කරනවා දකින්නට ලැබෙනවා. ඉතින්, ඔය විධියේ වැඩ කරන ඇතැම් උදවියගෙන් මේ ව්‍යාපාරයට ලොකු පහරක් වදිනවා. මේවා ගැන මට දැනගන්නට ලැබී තිබෙනවා. ඒවාට ගරු ඇමතිතුමාවත්, අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයවත් පලි නොවෙයි.

මිණිපේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (නවරත්න මයා.) පල්ලේවත්ත, හීන්ගහ, විල්ගොමුව වැනි ව්‍යාපාර ගැන සඳහන් කළා. මගේ කොට්ඨාශයේනුත් අවුරුද්දකට පවුල් අවසියයක් බැගින් අවුරුදු තුනකදී පවුල් 2,400 ක් පදිංචි කර තිබෙනවා. ඊට පෙර පවුල් 1,600ක් පදිංචි කර තිබෙනවා. මන්ත්‍රීතුමාගේ මිණිපේ කොට්ඨාශයට අයත් වන හරියේ හීන්ගහ හරියේ පවුල් 1,500 ක් පදිංචි කර තිබෙනවා. මේවායේ ඇති සම්පූර්ණ ජනගහණය 45,000 කටත් 50,000 කටත් අතර ඇතැයි සිතන්නට පුළුවනි. සමහර විට ඊටත් අධික විය හැකියි. මේ ව්‍යාපාර ප්‍රදේශයට යන පාර සකස් කිරීම සහ බස් සේවයක් ඇති කිරීම අවශ්‍ය දෙයක් බව දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ කාරක සභාවේදී සාකච්ඡා කර තිබෙනවා. දිසාපතිතුමාත් ඒ ගැන බොහොම මහත්සි ගත්තා. බස් සේවයක් ඇති කළ යුතු යයි තීරණය කළා. මේ පාර ඉරිගේෂන් එක විලිප් එකකින්ම පල්ලේගමට පිටත් වීමට ඉඩ ඇති බව දැනගත්තා. ඒ නිසා හසලක වාරිමාර්ග කාර්

[3. ජ. මුතුබණ්ඩා මයා.]
 යාලයට ලියුමක් යවා මේ පාර බස් රථ
 ධාවනය කරන්නට පුළුවන් අන්දමට හදා
 දෙන්නැයි ඉල්ලීමක් කළා. යවා කාලයේ
 ලැබුණු පිළිතුරේ සදහන් කර තිබුණා, ඒ
 පාර බස් රථයක් ධාවනය කරන්නට පුළු
 වන් තත්ත්වයකට ලැස්ති කර තිබෙන
 වාය යන්න. බස් යෙදීමට පාර සුදුසු යයි
 එතුමා කීවා. දැන් අවුරුද්දකට නොවෙයි
 එකහමාරකටත් වැඩියි, එහාට බස් සේව
 යක් ඉල්ලා. ග්‍රාවල් කළ සමහර පාරවල්
 තිබෙනවා. ඒවායේ බස් ධාවනය කරනවා.
 ගිරි හෙල් සහිත ලන්ගල-පල්ලේගම පාරේ
 දැනට බස් දුවනව. මිනිසේ ගරු මන්ත්‍රී
 තුමා සදහන් කළා වගේ මහියංගනයේ
 පෙරහාර කාලයට දවස් දෙක තුනකට පම
 ණක් ඔය පාරේ බස් ධාවනය කරවනව.
 ඒ ව්‍යාපාරයේ අද වාරිමාර්ග දෙපාර්ත
 මේන්තුවට අයත් සේවකයන් 2,000 ක්
 පමණ වැඩ කරනව. ඉඩම් සංවර්ධන
 දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවකයන් 1,200 ක්
 පමණ වැඩ කරනව. ඒ උදවියටත් ප්‍රදේශ
 යේ ජනතාවටත් ඉතා ප්‍රයෝජනවත්
 වෙනව, මාරක, බෝගහ වැව, හෙට්ටිපොල,
 හීන්ගහ, කොලොංගොඩ, පල්ලේවත්ත
 හරහා මහියංගනය දක්වා බස් රථයක්
 ධාවනය කරවනවා නම්. දැනට මේ හා. 23
 ගමන් කිරීමේදී පෞද්ගලික වැන් හිමි
 යන් මගින්ගෙන් රු. 3 ක් අය කරනවා.
 ඒ නිසා කරුණාකර මේ මාර්ගයට බස්
 සේවාවක් ලබා දෙන මෙන් ඉල්ලමින්
 මගේ වචන සවලපය මෙයින් අවසාන කර
 නව.

විජේරත්න බණ්ඩා මයා.
 (ශ්‍රී ලංක. බිඤ්ජාත්ත පණ්ඩා)
 (Mr. Wijeratne Banda)

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ වාය ශීර්ෂ
 යටතේ ලංගමයේ තිබෙන දුර්වලතාවන
 පිළිබඳව කරුණු ස්වල්පයක් ගරු ඇමති
 තුමා හමුවේ තබන්න මා අදහස් කරනව.
 ලන්ගල ගරු මන්ත්‍රීතුමා (මුතුබණ්ඩා
 මයා.) කීව්ව වගේ මගින්ට අද විශාල හිරි
 හාරයකට මුහුණපාන්ට සිදු වී තිබෙන්නේ
 ලංගම සේවක මහතුන්ගේ වරද නිසා නො
 වෙයි; බස් අඩුකම නිසයි. අද කලට වේලා
 වට බස් ධාවනය කිරීමට බැරි වී තිබෙන්නේ
 බස් නිතර නිතර අබලන් වන නිසයි.

අද ඩිපෝවක තිබෙන බස් සංඛ්‍යාව ගමනා
 ගමනය සදහා යොදවන්න පුළුවන්කමක්
 නැහැ.

ගරු සභාපතිතුමනි, තීදර්ශනයක්
 වශයෙන් මම එක කාරණයක් කියන්නම්.
 දැන් මාස 2 කට විතර උඩදී මම උවමනා
 වකට මහනුවරට ගියා. එහි සිට දවල් 11.15
 ට බදුල්ල බලා යන ශික්‍රගාමී බස් රථයකට
 ට නැඟුණා, බදුල්ලට යන්න හිතාගෙන. ඒ
 අවස්ථාවේ මගින් බොහෝ දෙනකු සිටි
 නිසා 25 දෙනෙකුට තරම බස් රථයේ හිට
 ගෙන ගමන් කරන්ට සිදු වුණා. මම බස්
 රථයට ගොඩ වී වට පිට බැඳු විට පෙනී
 ගියා, රියැදුරු මහත්මයාගේ වම්පසින්
 තිබෙන ආසනයත්, රියැදුරු මහත්මයාගේ
 ආසනයට පිටුපසින් තිබෙන දෙවෙනි
 ආසනයත් කැඩී සම්පූර්ණයෙන්ම ඉවත්
 කර දමා තිබෙනව බව.

ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක්
 (கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)
 (An Hon. Member)
 හිටගෙන—[බාධාකීර්මක්]

විජේරත්න බණ්ඩා මයා.
 (ශ්‍රී ලං. බිඤ්ජාත්ත පණ්ඩා)
 (Mr. Wijeratne Banda)

හිටගෙන යන්ට තමයි, සුදුනම් වුණේ.
 හිටගෙන යන්ට සුදුනම් වී බලන විට හැම
 බස් එකකම තිබෙන අල්ලාගෙන යන
 පොල්ලත් කැඩීල තිබුණ. යටලියන් නැති
 මේ බස් රථයෙන් බොහොම අමාරුවෙන්
 මම ගම්පොළට එන තුරු ඇවිත් එතැනින්
 බැස උඩරට මැණිකේ දුම්පියෙන් බදුල්ලට
 ආව. ඒ බස් රථයෙන් මා බදුල්ල තෙක්
 ගමන් කළා නම් මගේ තත්ත්වයේ හැටි
 යට මා සැහෙන අමාරුවක වැටෙනව. බස්
 වල තත්ත්වය මේකයි. බස් හොදටම
 අබලන් තත්ත්වයකයි තිබෙන්නේ.

බදුල්ල ලංගම ඩිපෝවේ ගමනා ගමනය
 ට සුදුසු නැති බස් විශාල සංඛ්‍යාවක්
 තිබෙනව. කුඩා පාරවල ධාවනය කරන
 පියවි වර්ගයේ බස් රථ 12 ක් බදුළු ඩිපෝ
 වේ තිබුණ. එයින් 2 ක් පමණයි, දැන්
 ධාවනය කරවන්ට පුළුවන්කම තිබෙන්නේ.
 අනික් 10 ම කැඩීල පැත්තකට දමා
 තිබෙනව.

ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක්

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

ඒ ව වෙන්දේසියේ දමනව.

විජේරත්න බණ්ඩා මයා.

(கிரு. விஜேரத்ன பண்டா)

(Mr. Wijeratne Banda)

ඒ කවන කරන්න. ඔය වෙන්දේසි කිරීම් වලට නමුත්තාත්සේලා නම් දරාපු උදවිය බව අපි දන්නව. පසුගිය කාලයේ සේවයට නුසුදුසු කියල “කොන්ඩෙම්” කරපු බස් දැන් සමහර මුදලාලිලා බඩු ඇදීම සඳහා හොඳ ලොරි බවට පරිවර්තනය කර ගෙන තිබෙනව. මේවත් ඒ විධියටවත් විකුනල අළුත් බස් දමන්න. සාමාන්‍යයෙන් බස් රථවලින් නිතර දෙවේලේ ගමන් කරන පුද්ගලයෙකු වශයෙන් මම මේ තත්ත්වය ගැන හොඳහැටි දන්නව.

ගරු සභාපතිතුමනි, මම කීප වරක් පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාට කන්නලව් කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් මා ඉල්ලා සිටි බස් සේවාවක් එතුමා මට ලබා දුන්න. ඒ ගැන මා එතුමාට ප්‍රශංසා කරනව. එහෙත් දැන් ඒ සේවය තරමක් දුරට අඩුපණව තිබෙන බව මතක් කරන්නට ඕනෑ. ඒ මාර්ගයේ විශාල ජනගහනයක් සිටින නමුත් එක බස් රථයයි ධාවනය කර වන්නේ. ඒකත් කලට වේලාවට ධාවනය කරවන්නේ නැහැ. එකවරක් ඒ බස් රථය ඩිපෝවේ සිට නියම ස්ථානය දක්වා ධාවනය කිරීමෙන් පසු නැවත වරක් එය අළුත් වැඩියා කිරීම සඳහා ඩිපෝවට යවන්නට සිද්ධ වෙනව. ඒ අළුත්වැඩියා කිරීම කර ගෙන නැවත එන විට පැයක් හමාරක් ගත වෙනව. මේ නිසා මහජනතාවට විශාල හිරිහැරවලට මුහුණපාන්නට සිදු වෙනව. ඒ නිසා ලංගම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය කොයි තරම් පරිවර්තනය කළත් බස් නැතිව හොඳ සේවයක් ලබා දෙන්න බැහැ. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය උඩයා, මිනිසුන් යන්නේ? බස් තියෙන්න එපායා, දුව වන්න. ඒ නිසා බස් රිකක් වැඩි කළ යුතුයි. අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට කම්කරු නියෝජිතයන් පත් කළාය, අරය දැමීමය, මෙයා දැමීමය කිව්වට මේ කටයුත්ත සාර්ථක වෙන්නේ නැහැ. ගම්බද ජනතාවගේ ගමනාගමනය සඳහා බස්වලට වඩා වෙනත් පහසු පිළිවෙළක් ඉන්නේ නැහැ.

අපේ ප්‍රදේශවල දුම්රිය පාරවල් නැහැ. බදුල්ලෙන් එහා දුම්රියෙන් යන්නට තැනක් නැහැ. එම නිසා ඒ ප්‍රදේශවලට බස් හැකිතරම් වැඩිපුර යොදවන ලෙස මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු ඇමතිතුමාගෙන් තවත් ඉල්ලීමක් කරන්නට තිබෙනවා. ගිය අවුරුද්දේ මා කළ ඉල්ලීම ඉෂ්ට කළාක් මෙන්ම මෙයද ඉටු කර දෙනවා ඇතැයි මා විශ්වාස කරනවා. බදුල්ලේ සිට සැන් ජේම්ස් වත්ත හරහා බණ්ඩාරවෙලට යන පාරක් තිබෙනවා. පසුගිය දවසක ලංගම නිලධාරී මහත් වැරදි ගොස් මේ පාර පරීක්ෂා කළා. තේ පෙට්ටි ආදිය ගෙන යන, වොන් තුනහමාර් හතරේ ලොරි මේ පාරේ ධාවනය කෙරෙනවා. මෙය ඉතා හොඳට තාර දමා සකස් කර තිබෙන පාරක්. මෙහි බස් සේවයක් යෙදවෙන්නේ, නෙළුව, අඹේවෙල, කීරිත්ද ආදී ගම්වල ජනතාවට ඉතා ලේසියෙන් බදුල්ලට එමට පුළුවන් වෙනවා. දැනට ඒ මිනිසුන් එක්කෝ ඇටම්පිටියට පැමිණ නැත්නම් බණ්ඩාරවෙලට ගොස් බදුල්ලට පැමිණිය යුතුයි. උඟ පළාතේ දිසාපති කාර්යාලය, මහාරෝග්‍යශාලාව, පොලීසිය, ආදී වූ ආයතන සියල්ලම තිබෙන්නේ බදුල්ලේ නිසා ඉහත කී ගම්වල වැසියන්ට නිතර බදුල්ලට එන්න සිදු වෙනවා. එම නිසා, මෙකී පාරේ බස් සේවයක් යෙදීම ඒ ජනතාවට විශාල පහසුවක් වෙනවා. ලංගමටත් එයින් විශාල ආදායමක් ලැබෙනවා. එම නිසා මේ ගැන ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරන ලෙස මා ඉතා ඕනෑකමින් ඉල්ලා සිටිනවා.

ඊළඟට, කන්දේගෙදර නගරයේ බස් නැවතුම් පොළවල් පිළිබඳව වචන කීපයක් කිව යුතුව තිබෙනවා. පළාතේ ගම්සභාව මේ ගැන කීවේ නැතැයි චෝදනාවක් කරන්නට ඉඩක් නැහැ. ගම්සභාපති වශයෙන් මාත් මේ පිළිබඳ සාකච්ඡාවට සහභාගි වුණා. තම ගෙදර උළුවස්ස ලඟට ම බස් රථය පැමිණෙන තෙක් බලා සිටි මේ සිරිතක් අපේ මිනිසුන් අතර තිබෙන බවක් ඇත්තක් වග අප පිළිගත යුතුයි. මේ නිසා බඩයෙන් බඩයට බස් නතර කරන්නට සිදු වීමෙන්, බස් රථවල වැඩ කරන සේවකයන්ට විශාල කරදරයක් සිදු වෙනවා. එම නිසා ලංගමය විසින් බස් නැවතුම් පොළවල් ඉදි කිරීම සේවකයන්ට විශාල පහසුකම් ඉදිරිපත් වෙනවා. කන්දේගෙදර නගර

[විපේරත්ත බණ්ඩා මහ.]

යේ බස් නැවතුම් පොලවල් ඇති කළ යුතු තැන් කීපයක් අප යෝජනා කළා. ගම්පහාපති වශයෙන් මාත් ඊට සහභාගි වුණා. මාස ගණනකට පසු ලංගමය මොක ද කෙළේ? රතු තීන්ත බෝතලයක් ගෙන ගොස්, නියම කරන ලද තැන් වල බිම බස් රථයක රූප සටහනක් බැගින් ඇද ගෙන ගියා. අපේ ප්‍රදේශයට වර්ෂාවක් ඇති වුණු විට මහවැලි ගඟ දක්වා දිය පාර වල ගලන බව තමුන් නාත්සේ දන්නවා ඇති. මෙකී පාර දිගේ අදින ලද බස් රූ සටහන් දැන් එකක්වත් දකින්නට නැහැ. එම නිසා, ඒ තැන්වලට කිසියම් ලාංඡණයක් බැගින් සවි කිරීමට කටයුතු යෙද වෙත් හොදයි.

තවත් මන්ත්‍රීවරුන් බොහෝදෙනෙකු කලා කරන්නට සිටින නිසා මා මීට වඩා දීර්ඝ වශයෙන් කලා කරන්නේ නැහැ. යම් මාර්ගයකට බස් රථයක් යොදන ලෙස ලංගමයෙන් ඉල්ලා සිටි විට, එවැනි පාර වලට "ඊ" ටයිප් බස් මිස "ඩී" ටයිප් බස් යොදන්නට බැරියයි නිලධාරීන් කියන සිරිතක් තිබෙනවා. එසේ නම්, "ජී" ටයිප් බස් රථයක් වත් යොදන ලෙස ඉල්ලා සිටි විට, එවැනි බස් රථ දැන් මේ රටට ගෙන්වන්නේ නැතැයි එම නිලධාරීන් කියනවා. බස් සේවය මහජන තාවට අත්‍යවශ්‍ය එකක්. ඒ පිළිබඳ ඉල්ලීමක් කළ විට, තර්කවලින්, ප්‍රශ්න වලට පිළිතුරු දීමෙන්, උසාවි භාෂාවෙන් වැඩ නොකර මහජනතාවගේ යහපත සඳහා ඒ ඉල්ලීම් ඉටු කරන ලෙස මා මතක් කරනවා. උඩරට ප්‍රදේශවලට විශාල බස් අවශ්‍ය නෑ. මගේ මේ ඉල්ලීම් ගැන ගරු ඇමතිතුමාගේ සැලකිල්ල යොමු කරන ලෙස මතක් කරමින් මගේ වචන සවලපය මෙයින් අවසාන කරනවා.

නට කැමැතියි. බස් ජනසතු කිරීම අවුරුදු 10 කට පෙර කළ මුල්ම ජනසතු ව්‍යාපාරයයි. ඒ කටයුත්තේ ප්‍රමුඛස්ථානය ගත්තේ බණ්ඩාරනායක අගමැතිතුමා බව කවුරුන් දන්නවා. ඒ කාරණය සම්බන්ධයෙන් සේවකයන් තුළත්, මහජනයා තුළත් එතුමාට විශාල ගෞරවයක් හා කෘතඥතාවක් තිබෙන බව කවුරුන් දන්නවා. සේවකයන් එකතු වී අවුරුදු පතා බණ්ඩාරනායක ගුණාසූත්‍රස්මරණ උත්සව පවත්වාගෙන යනවා. මේ වර වරාය සංයුක්ත මණ්ඩලයේ සේවකයන් වරාය සංයුක්ත මණ්ඩලයේ සහාපතිතුමා ගෙන් ඉල්ලා ඇත්තේ 25 වැනිදා සර්ව රාත්‍රික පිරිත් සජ්ඣායනාවක් හා 26 වැනිදා සාංගික දානයක් දීමට අවසර දෙන ලෙසයි. එහෙත් ඒ ඉල්ලීමට ලැබුණු පිළිතුර පුදුමයි.

"බබගේ 1968. 8. 12 දින දරණ ලිපිය සම්බන්ධ වයි.

වරාය ජනසතු කර දස වසරක් ගෙවීම නිමිති කොට ගෙන පවත්වන ලද සංවත්සරික උත්සවයට සම්බන්ධ ජූලි මස 31 වන දින සර්ව රාත්‍රික පිරිත් දේශනයන්හිදී සහ පසු දින සාංගික දානවලදී නැසී ගිය ගරු අග්‍රාමාත්‍ය ඇස්. ඩබ්ලිව්. ආර්. ඩී. බණ්ඩාරනායක මහතාණන් අනුස්මරණය කර පින් අනුමෝදන් කරන ලදී. තවද සෑම උචිත අවස්ථාවන්හිදීම මෙම කටයුත්ත සම්බන්ධව බණ්ඩාරනායක මහතා සිහිපත් කරන ලදී.

1968. 9. 25 වැනි දින සහ 26 වැනි දින වැඩ දිනයන් නිසා බබ කොමිටිය විසින් සංවිධානය කර ඇති 25 වැනි දිනට ඉයාදෙන සර්ව රාත්‍රික පිරිත් දේශනය සහ පසු දින සාංගික දානය පැවැත්වීමට ඉඩ දිය නොහැකි බව කණගාටුවෙන් දැනුම් දෙනු ලබන්නේ මෙයින් වැඩට අවහිරකම් ඇති විය හැකි බැවිනි.

බබ සංගමය විසින් මෙය අවධාරණයෙන් පිළි ගන්නවා ඇතැයි අපේක්ෂා කරමි."

අ. භා. 5.15

සේවකයන් අදහස් කරන්නේ වැඩ පාඨ කරගෙන මේ උත්සවය කරන්නට නොවෙයි. වැඩට බාධා නොවන විටියට පිරිත් සජ්ඣායනාවක් කරවීම සහ සාංගික දානයක් දීම ඒ අයගේ බලාපොරොත්තු වයි. ඒ වාගේම මෙම ජනසතුවට අවුරුදු 10 ක් සම්පූර්ණ වීමේ උත්සවය පැවැත් වුණේ වෙනත් මුහුණුවරකිනුයි. ඒ උත්සවයේදී බණ්ඩාරනායක අගමැතිතුමාගේ නමවත් මතු වුණේ නැහැ. පිං දෙන කොට වත් නම මතක් වුණාදැයි දන්නේ නැහැ.

ඉලංගරත්ත මහා.
(ශ්‍රී. ඉලංගරත්ත)
(Mr. Ilangaratne)

මා ද මේ ශීර්ෂය යටතේ වචන ස්වල්ප්වල්පයක් කලා කරන්නට බලා පොරොත්තු වෙනවා. පළමුවෙන්ම මා වරාය සංයුක්ත මණ්ඩලය බණ්ඩාරනායක ගුණාසූත්‍රස්මරණ දිනය • සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරන අන්දම පිළිබඳව වචන කීපයක් ගරු ඇමතිතුමාට කියන්

මේ ජනසතු සේවය ඇති කළ අගමැති තුමාගේ නමවත් සදහන් නොකිරීම ගැනයි, සේවකයන් තදබල අන්දමින් චෝදනා කරන්නේ. ඒක මේ ආණ්ඩුවේ ප්‍රතිපත්තියයි. ඒ කෙසේ වෙතත් මේ සාංවත්සරික ගුණානුස්මරණ උත්සවය මේ අන්දමට පවත්වන්නට ඉඩ නොදීම ගැන කතාගාටු වෙනවා. අවුරුද්දක් පාසාම මේ උත්සවය පැවැත්වෙනවා. වරාය සංයුක්ත මණ්ඩලයේ සේවකයන් පමණක් නොව පොදු මහජනතාව බණ්ඩාරනායක අගමැතිතුමා වෙනුවෙන් නොයෙකුත් පිං දහම් කොට එතුමාට ඒ පිං පමුණුවනවා. එය වැඩි වැඩියෙන් කලාට කමක් නැහැ. එහෙත් ප්‍රශ්නය නම් අවුරුදු 10 ක් ගිය තැනදී පිං පැමිණෙව් නිසා 26 වැනිදා උත්සවය අවශ්‍ය නැතැයි කීමයි. තවත් කුඩා සමිති රාශියක් මෙවැනිම ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. එවිට, කැම වේලාවේදී ඒ කටයුතු කලාට කමක් නැතැයි දන්වා තිබෙනවා. ඒ වේලාවේදී නම් කොහොම ටත් නිවාඩු තිබෙනවා නොවැ. කෙසේ වෙතත් දැන් මෙය ජාතික ප්‍රශ්නයක් බවට පත් වී තිබෙනවා. බණ්ඩාරනායක, ඩී. එස්. සේනානායක, ඒෆ්. ආර්. සේනානායක, ඩී. බී. ජයතිලක, යන මේ ජන නායකයන්ගේ උත්සව අද උච්ච ස්ථානයක් ගන්නවා. මේ සියලු දෙනාම සුමරු මට එක දවසක් වෙන් කර තිබෙන බව අප දන්නවා. කෙසේ වුවත් ජනතාවට සේවයක් කරන්නට ගිය අගමැතිවරයකු අනියම් මරණයකට පත් වීම විශේෂ කාරණයක්. විශේෂයෙන්ම ජනතාවගේ පැත්ත ගෙන විශාල සේවයක් කළ කෙනකු වීම නිසාම සේවක පිරිස්වල සහ ජනතාවගේ විශේෂ ගෞරවයක් බණ්ඩාරනායක මැතිතුමාට තිබෙනවා. ඒ සියලුම මහජන කොටස්වලට බණ්ඩාරනායක මහතාට කෘතඥතාව දක්වන්නට පුළුවන් වී තිබෙන්නේ පිං දහම් කොට ඒ පිං අනුමෝදන් කරවීමෙනුයි. එසේ හෙයින් හැම විටම පක්ෂපාතීව වැඩ කරන අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට හිතුවක්කාරකම් කරන්නට ඉඩ නොදී මේ සේවකයන්ට මේ උත්සවය කරන්නට ඉඩ දෙන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. ලංගමයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට සේවකයකුත් පත් කරගෙන තිබීම ගැන අප සන්තෝෂ වෙනවා. කලින් සිටි අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයට වඩා දැන් සිටින

අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය හොඳ බව අපට දැන ගන්න ලැබී තිබෙනවා. ඒ ගැනත් සතුටු වෙනවා. කලින් මෙන් පක්ෂග්‍රාහීව කටයුතු කිරීමේ පුරුද්ද විකක් වෙනස් කර, මධ්‍යස්ථව ක්‍රියා කරන බවට ආරංචි ලැබී තිබෙනවා. දේශපාලන ඇඟිලි ගැසීම් නොකරනවා නම් ඒ අයගේ වැඩ කටයුතු ඉදිරියට හොඳට කරගෙන යාමට හැකි වෙනවාට කිසිම අනුමානයක් නැහැ.

ඊළඟට ගරු සහාපතිතුමනි, ශ්‍රී ලංකා ජාතික ප්‍රවාහන සේවක සමිතිය මගින් ඉදිරිපත් කරන ලද කරුණු කීපයක් ගැන ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කර වන්න කැමතියි. ඒ අය ඉදිරිපත් කර ඇති සන්දේශය කියවන්න මා අදහස් කරනවා. මෙන්න ඒ සන්දේශය :

" ශ්‍රී ලංකා ජාතික ප්‍රවාහන සේවක සමිතිය,
අංක 301, ඩැරිලි පාර,
කොළඹ 10.
1968. 8. 20 දින.

ගරු සහාපති මහතා,
ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය,
200, කිරුල පාර,
කොළඹ 5.

ප්‍රිය මහත්මයාණනි,

ලංගම වෘත්තීය සමිති ඒකාබද්ධ මණ්ඩලය වහාම කැඳවන මෙන් ඉල්ලීමයි

1968. 7. 20 වෙනි දින පවත්වන ලද වෘත්තීය සමිති ඒකාබද්ධ මණ්ඩලීය රැස්වීමේ නායක පත්‍රයට කරුණු 38 ක් ඇතුළත් කර තිබුණත් ඉන් එක් කරුණක් පවා සාකච්ඡාවට ගෙන නියමාකාර විසඳුමක් ලබා ගැනීමට නුපුළුවන් විය. ඇත්ත වශයෙන්ම එය ඇස් බැන්දුමක් පමණක් විය.

දැනට මණ්ඩලය තුළ සේවය කරන දහස් සංඛ්‍යාත සේවක පිරිස අතර, දැවෙමින් පවත්නා මෙහි පහත දක්වන ප්‍රශ්නයක් නිසියාකාර විසඳුමකට මග පාදෙන පරිදි වෘත්තීය සමිති ඒකාබද්ධ මණ්ඩලය වහාම කැඳවන මෙන් මෙයින් ඉල්ලා සිටිමු.

1. 1966. 1. 8 වෙනි දින ~~සදායෙන්~~ සේවය නවත්වා සිටි තැවත සේවයට පත් කරන ලද සේවකයන්ගේ තීරණානුකූල අයිතිවාසිකම් බොහෝමයක් මෙතෙක් ඔවුන්ට ලැබී නැත.

2. හාල් සලකය කපා හැරීමෙන්ද, රුපියලේ අගය අඩු කිරීමෙන්ද ආර්ථික පීඩනයෙන් මිලිකී සිටින මණ්ඩලීය සේවකයාගේ වේතනය වැඩි කරන ලෙස කොතෙකුත් කරුණු ඉදිරිපත් කර ඇති මුත් ඒ ගැන කන්දීමක් කර නැති අතර, 1968 අංක 37 දරන සේ/ම/ක චක්‍රලේඛනයෙන් ඉංජිනේරු අංශයේ අතලේස්සකට පමණක් වේතනය වැඩි කර දී ඇත. මෙසේ වේතන ප්‍රතිශෝධනය කිරීමේදී මණ්ඩලය එක් කොටසක් කෙරෙහි

[ඉලංගරත්න මයා.]

පමණක් අති සුක්ෂම අන්දමින් ක්‍රියා කර ඇති බැවින් මණ්ඩලීය සේවකයින් බලවත් තොසන් සුත්තාවයකට පත්ව ඇත.

3. හාකිතාක් දුරට පහසු—කිට්ටු—සේවාස්ථාන යන් කරා සේවකයින් මරු කිරීම සඳහා ඇති කර තිබෙන මරු මණ්ඩලය කෙරෙහි ඇති විශ්වාසය බිඳී ඇත. මරුවීමක් ලබාගැනීමට දීර්ඝ කාලයක් ගත වන අතර, මරුවීම ලැබෙන්නේද තමන් දැනට සේවය කරන ස්ථානයට වඩා දුර බැහැර දුෂ්කර පෙදෙසකට බැවින් මරුවක් ඉල්ලීමට පවා සේවකයින් බියක් දක්වයි.

4. මණ්ඩලීය උසස්වීම් දෙන අංශයේ පවතින අක්‍රමිකතාවන් හා දූෂණයන් ගැන කොතෙකුත් කරුණු ඉදිරිපත් කළ ද දිගින් දිගටම එසේ ක්‍රියා කරයි. පාලක පක්ෂයෙන් පිටස්තර වෘත්තීය සමිති ශබ්ද නිලධාරීන්ට උසස්වීම් නොදෙන බව එකී අංශයේ උසස් නිලධාරීන් ප්‍රසිද්ධියේම පවසන බැවින් ඒ ගැන කිසියම් විශ්වාසයක් තැබීමට පුළුවන් කමක් නැත.

5. වෘත්තීය සමිති ශබ්ද නිලධාරීන්ට සාමාජික කටයුතු කරගෙන යාමට බැරි තත්ත්වයක් උදාව ඇත. සාමාජිකයන්ගේ ප්‍රශ්නයන් ඉදිරිපත් කිරීමට වෘත්තීය සමිති ශබ්ද නිලධාරීන්ට මණ්ඩලීය නිලධාරීන් ඇති කරන අවහිරයන් නිසා මුදල ලී යුගයටත් අත්ත නිලධාරී යුගයකට වෘත්තීය සමිති ශබ්ද නිලධාරීන්ට මුහුණ දීමට සිදුව ඇත.

6. පිරිසිදු බස් සේවයක් ඇති කිරීම විනා සේවකයාගේ අඩුපාඩුකම්—දුක් ගැනවිලි ගැන තොතකත බැවින් ඔවුන් සාධාරණත්වයක් සඳහා ඉදිරිපත් වන අවස්ථාවන් තර්ජන බලයෙන් හා මර්දන බලයෙන් යටපත් කිරීමට උත්සාහ දැරීම ප්‍රශ්න විසඳීමක් නොවේ.

කරුණු මෙසේ හෙයින් බුර බුර නැගෙමින් එන මෙවැනි ප්‍රශ්නයන් විසඳාලීම සඳහා වෘත්තීය සමිති ඒකාබද්ධ මණ්ඩලය වහාම කැඳවන මෙන් උදක්ම ඉල්ලා සිටිමු.

මෙයට, හිතෙහි, සම ලේකම් නැත."

ගරු සභාපතිතුමනි, මෙය එක් සමිතියක් මගින් පමණක් කරන ඉලලීමක් නොවෙයි, සමිති ගණනාවක් ඒකාබද්ධ වී කරන ඉලලීමක් බව දන්වන්න කැමතියි. එම නිසා මේ කාරණා ගැන සොයා බලන ලෙස ඉල්ලනවා.

තවත් මේ අන්දමේ පැමිණිලි රාශියක් ම ලැබී තිබෙනවා. කලින් සේවයට බැඳුණු අය අස්පිර සේවා තත්ත්වයේ සිටියදී පසුව බඳවා ගත් අය අස්පිර සේවයට ඇතුලත් කර ගැනීම පිළිබඳව පැමිණිලි ලැබී තිබෙනවා. ආම්භා පිළිබඳව හරියාකාර සම්පූර්ණ

තොරතුරු මට ලැබී නැහැ. ගරු සභාපතිතුමනි, 1968 ජූලි මාස 1 වනදා, ශ්‍රී ලංකා ජාතික ප්‍රවාහන සේවක සමිතියේ ගරු ලේකම් මහතා ලිපියක් එවා තිබෙනවා. එයට පිළිතුරක් ලැබෙන්න තව කල් තිබෙනවා. ඒ ගැනත් ගමනාගමන මණ්ඩලයේ අවධානය යොමු කරවන මෙන් ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. මේ ගැන වැඩි විස්තර කිව යුතුය කියා මා සිතන්නේ නැහැ. මෙය ඇමතිතුමාටත් ඉදිරිපත් කරන්න ඇතැයි මා සිතනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මහනුවර බස් නැවතුම්පොළ ගැනත් වචනයක් කිව යුතුව තිබෙනවා. ත්‍රිකුණාමල විදියත් රජ විදියත් අතරේ තිබෙන මෙම බස් නැවතුම්පොළ කොටුගොඩාලේල විදියට ගෙන යාමට විරුද්ධව මහනුවර නගර සභාව විසින් යෝජනාවක් සම්මත කර තිබෙනවා. සමහර විට ගරු ඇමතිතුමා මේ ගැන දන්නේ නැතුව ඇති. ඒ වගේම තමුන් නාත්සේගේ අමාත්‍යාංශයෙන් පත් කර සිටින විශේෂ කොමිටිය විසින් මෙයට විරුද්ධත්වය ප්‍රකාශ කර තිබෙනවා. මහනුවර නගර සභාව විසින් ඔබතුමා විසින් පත් කරන ලද නිලධාරීන් සහිත විශේෂ කොමිටිය මගින් කියා තිබෙනවා, නුවරත් මේ බස් නැවතුම්පොළ කලින් තිබුණ තැනට ම ගෙන යන්න කියා. තමුන් මේ ඉල්ලීම මේ වන තෙක්ම ඉටු වී නැහැ. මට ආරංචි හැටියට මෙයට බලවත් ප්‍රාදේශීය නිලධාරී යෙකුගේ දේශපාලන ඇඟිලිගැසීමක් සිදු වී තිබෙනවා. ඔහු ඔබතුමාගේ මණ්ඩලයට පවා අවනත නොවන බවක් පෙනෙන්න තිබෙනවා. මීට හේතුව නම් ඒ නිලධාරියා මේ බස් ජනසතු කිරීමට කලින් පැවති විශාල ආයතනයක නිලධාරියෙක් වශයෙන් කටයුතු කර තිබීමයි. ඒ නිසා ගරු සභාපතිතුමනි, මහනුවර නගර සභාව විසින් වැඩි ජන්දයෙන් නැත්නම් ඒක මතිකව සම්මත කර ගන්නා ලද ඒ යෝජනාවට අවහිර නොකර එය ක්‍රියාත්මක කිරීමට ගරු ඇමතිතුමා විසින් නියෝග කරනවා නම් ඇත්ත වශයෙන්ම එය ඉතාමත් වටිනා දෙයක්. මේ රජය ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී රජයක්; ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී අමාත්‍යාංශයක්; ඒ වගේම ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී ක්‍රීඩා ඇමති කෙනෙක්. ඒ නිසා මේ අයගේ ඉල්ලීම ඉටු කරන්න.

ඊළඟට ගරු සභාපතිතුමනි, මිනිසුන්ට මුල් ලේ බස් නැවතුම්පොළ ගැනත් වචනයක් කිව යුතුව තිබෙනවා. ඒ බස් නැවතුම් පොළ ඉතාමත් අශෝභනයි. සමහර විට ගරු ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා නොයෙක් විට ඒ ස්ථානයට යනවා ඇති. එම ස්ථානය ඉතාමත් අවලක්ෂණ තත්ත්වයකට පත්ව තිබෙනවා. සෞඛ්‍යය අතින් බැලූවත් ඉතාමත් අසතුටුදායක තත්ත්වයක් පවතිනවා. යන එන අයට ඇහැට කනට පෙනෙන විධියට ඒ පාරවල්වලට තාර ටිකක්වත් දමන්න කියා මා තමුත්තාත් සේව මතක් කරන්න කැමතියි. ඒ වගේ ම කැඩුණු බස් රාශියක් එහි ගොඩ කර තිබෙනවා. මොන ක්‍රමයක් හෝ යොදා ඒ බස් අයිත් කරවා දමන්න. පාවිච්චි කරන්න බැරි බඩු විදියට වෙන්දේසියේ දමා හෝ කුමක් හෝ කර මේ කැඩුණු බස් ටික අයිත් කර දමා එහි තිබෙන අශෝභන තත්ත්වය නැති කර දමන්න. එසේ කළොත් එහි තිබෙන අශෝභන තත්ත්වය ටිකක් හෝ නැති වී යනවා ඇතැයි මා සිතනවා.

ඊළඟට මට තවත් සුළු ප්‍රශ්නයක් අසන්න තිබෙනවා. කොළොන්නාවේ අයි.ඩී. එච්. හන්දිය අසල තිබෙන බස් නැවතුම් පොළ ගැනත් මතක් කළ යුතුව තිබෙනවා. මේ සම්බන්ධයෙන් ලංගමයන් සමග ලියුම් කිහිපයක්ම හුවමාරු කර තිබෙනවා. ඒ අය අපට කියා එව්වේ, මේ ගැන බැලිය යුත්තේ කොළොන්නාවේ නගර සභාව විසින් කියායි. ඊළඟට මා නගර සභාවට මේ ගැන දැන්වුවා. නමුත් නගර සභාව ඒ ගැන උදාසීනවී ඇති බවක් පෙනෙනවා. වෙනත් ස්ථානවල නම් මේ වගේ බස් නැවතුම්පොළවල් ප්‍රතිසංස්කරණය කිරීම ලංගමය මගින් කර තිබෙන බව මා දන්නවා. ඒ නිසා මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, මෙවැනි කටයුතු සඳහා නගර සභාවට යම් දීමනාවක් දෙනවා නම් ඒ දීමනාව තතර කර දමා ඇමතිතුමා අතට මේ කටයුත්ත භාර ගෙන අපේ ඉල්ලීම ඉටු කර දෙන්න කියා. මේ බස් නැවතුම් පොළට එන මගීන් අවු වැසි ආදියෙන් බොහොම කරදර විඳිනවා. ආවරණ නොමැතිකම නිසාත් නොයෙකුත් කරදරවලට මුහුණ දෙනවා. කොළොන්නාව නගර සභාව

වෙන් මේ කටයුත්ත ඉටු කරන්නේ නැති නිසා එම නගර සභාවට දෙන තඩත්තු මුදල නැවත ආපසු ගෙන ඔබතුමා විසින් එම කාර්යයන් ඉටු කරන්න.

ගරු වි. ඒ. සුගතදාස (ජනසතු සේවා ඇමති)

(கௌரவ வீ. ஏ. சுகததாச—தேசியமய சேவை அமைச்சர்)

(The Hon. V. A. Sugathadasa—Minister of National Services)

ආවරණ ගැනද ඔය කියන්නේ ?

ඉලංගරත්න මයා

(திரு. இலங்கரத்ன)

(Mr. Ilangaratne)

ඔව්. ලංගමය ගැන කියන්න තිබෙන්නේ එපමණයි.

ඊළඟට පෙට්ටර්ල් සංස්ථාව ගැනත් වචනයක් කිව යුතුව තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමා මීට කලින් අවස්ථාවක කියන්න යෙදුණා, අර ලක්ෂ පන් දාහෙ අමු තෙල් කොන්ත්‍රාත්තුව අත්සන් කෙළේ නැත කියා. මීට කලින් මා මතක් කළා, මේ ඔයිල් රිපයින්ට් එක නොහොත් තෙල් පිරිසිදු කරන කම්හල විශේෂයෙන්ම ඇති කෙළේ අපේ විදේශ විනිමය පුළුවන් තරම් ඉතුරු කරගන්න කියා. විශේෂයෙන් ඉරාකය පර්සියාව ආදී රටවල අපට ගන්න බඩුවක් නැහැ. අපේ තේ එහාට විකුණන නමුත් එහෙත් මෙහාට ගෙන්න භාණ්ඩයක් නැහැ. ඒ අයට පැට්ටර්ල් එවන්න බැහැ. විශේෂයෙන්ම ඉරාකය පිරිසිදු කරගන්නේ ඒ අයට වුවමනා ප්‍රමාණය පමණයි. ඒ නිසා අපි කල්පනා කළා, අපට හුවමාරු කරගැනීම පිණිස අමුතෙල් හොඳ වෙළඳ භාණ්ඩයක් කියා. මෙම තෙල් පිරිසිදු කරන කම්හල ඇති කරන විටත් ඒ රටවල අමු තෙල්ද මේකෙන් පිරිසිදු කර ගන්න පුළුවන් විධියටයි මෙය ආරම්භ කරන ලද්දේ. එහෙත් අපට ආර්ථි වි තිබෙන හැටියට ලක්ෂ පන් දාහේ කොන්ත්‍රාත්තුවක් එසේ කොම්පැනියන් සමග අත්සන් කර තිබෙනවාලු.

මේ ගැන විශාල ආන්දෝලනයක් තිබුණත් දැන් වෘත්තීය සමිති එහෙම ඇවිත් තමුත්තාත් සේව පැමිණිලි කරන්නේ ඒ මක් නිසාද? ඒ අය තමුත්තාත්

[ඉලංගරත්න මය.]

සේලාගේ මණ්ඩලයට බය තිසයි. මණ්ඩලයට ගිහිත් යම් කිසි පැමිණිල්ලක් කළා නම් ඒවායින් කිසිම ප්‍රතිඵලයක් සිදු වී නැහැ. එම නිසා එය ඔබතුමා ලගට ඇවිත් දන්වන්නත් ඒ උදවිය බයයි. අපි දන් නවා, ගරු අගමැතිතුමා වෙතටත් ගොස් නොයෙකුත් කරුණු ඉදිරිපත් කර ඇති බව. විශේෂයෙන්ම අධ්‍යක්ෂවරුන් කීප දෙනකු විසින් කරන අයුතු වැඩ ගැන. හැම කෙනකුටම මා දොස් කියන්නේ නැහැ. සියලු දෙනා ගනම විවේචනය කරන්න මා ලග කරුණු නැහැ. එක්කෙනෙක් විශේෂයෙන්ම නොයෙක් විධියේ අයුතු වැඩ කරනවාය කියා අපට පැමිණිලි ලැබී තිබේ නවා. ඒ සම්බන්ධව මතක් කළ අවස්ථාවේදී මේ ගරු සභාවේදී ඔබතුමා කීවේ මොකක්ද? යම් යම් චෝදනා කෙළින්ම ඉදිරිපත් කරන්න තිබෙනවා නම් ඒවා ඉදිරිපත් කළ විට විභාග කර බලන්නම් කියයි. එහෙත් ඒ විධියට චෝදනා ඉදිරිපත් කිරීමට අවස්ථාවක් වත් යන්ත්‍රයක් වත් මට නැහැ. ගරු ඇමතිතුමාගේ යුතු කමක් තිබෙනවා, යම් කිසි හෝඩුවාවක් වත් දුන්නාම ඒක හරිද වැරදිද කියා සොයා බලන්න. වෘත්තීය සංගම් ගිහිත් විස්තර සහිතව පැමිණිලි කළා මෙන්න මේ කොන්ත්‍රාත්තුව, මෙන්න මේ අන්දමට තමන්ගේ නැඳූ හිතවතුන්ගේ මාර්ගයෙන් කරගෙන යනවාය, එයින් ප්‍රයෝජන ලබනවාය කියා. මට ලැබී තිබෙන ආරංචියේ හැටියට එක්තරා අධ්‍යක්ෂවරයකුගේ සහෝදරයකුගේ දුවක් ඔය සංස්ථාවේ වැඩ කරනවා. ඒ දුව සිටින්නේ අර කොන්ත්‍රාත්කාරයා සිටින ලිපිනයේමයි. එතකොට එයින්ම පේනවා. ඒ අධ්‍යක්ෂවරයාගේ සහෝදරයාත් ඒ කොන්ත්‍රාත්කාරයාත් අතර එක්තරා සම්බන්ධයක් තිබෙන බව. ගරු අගමැතිතුමාට ඒ ගැන පැමිණිලි කළ වෙලාවේ එතුමා ඒ කරුණුව කල්පනාවට අරගත් නමුත් මේ වන තුරු ඒ ගැන විභාගයක් කෙරී නැහැ. ඔන්න ඔය විධියේ නොයෙකුත් දේවල් ගැන ආන්දෝලන පවතිනවා.

තමුත්තාත්සේ දන්නවා ඇති, සභා පතිතුමනි, අපි මෙම වෘත්තීය සමිති පාවිච්චි කෙළේ හුදෙක් වෘත්තීය අයිති වාසිකම් ගැන පමණක් කටයුතු කිරීමට

නොවන බව. යම් යම් ජාතික ප්‍රශ්නවල දීත් නොයෙක් නොයෙක් කරුණු ගැන සොයා බලා වාර්තා කිරීමට අපි ඒ උදවියට නිදහස දුන්නා. ඒ පුරුද්ද අවුරුදු 10ක් 12ක් තිස්සේ පැවතුණා. ඒ නිසා රටේ පුරවැසි කොටසක් වශයෙන් ඒ උදවිය බොහෝම විමසිල්ලෙනුයි ඉන්නේ. තමන්ගේ පඩිය පමණක් අරගෙන සාක්කුවේ දාගෙන ගෙදර යාමට පමණක් තම සේවා ව සීමා නොකර ජාතික ප්‍රශ්න ගැනත් විමසිල්ලෙන් ඉන්න ඕනැය කියන හැඟීම ඔවුන් තුළ තිබෙනවා. එවැනි අවස්ථාවක දී යම් කිසි ජාති විරෝධී, නීති විරෝධී වැඩක් කෙරෙනවා නම් ඒ පිළිබඳව පැමිණිලි කිරීම ඔවුන්ගේ සිරිතක්. එහෙත් දැන් ඒවායින් කිසිම ප්‍රතිඵලයක් නොලැබීම ගැන අපි කනගාටු වෙනවා. එයින් දැන් සිදු වන ප්‍රතිඵලය නම් සමහර විට එවැනි පැමිණිලි කරන උදවිය මාරු කර දැමීමයි. වෘත්තීය සමිති නිලධාරියකුගේ එවැනි මාරුවක් ගැන ඔබතුමාගෙනුත් ඉල්ලීමක් කරන්න සිදු වුණ බව ගරු ඇමතිතුමාට මතක ඇති. ඇමතිතුමා එයට මැදිහත් වී ඒක ටිකක් එකලසක් කර දැමීමා.

අ. භා. 5.30

මේ විධියට කටයුතු සිදු වන්න ගියොත් සංස්ථාවෙන් ගන්නට බලාපොරොත්තු වූ ප්‍රයෝජනය ගන්න බැරි වෙනවා. ඒ නිසා මේ කාරණා ගැන ඉතාමත් සැලකිල්ලෙන් කල්පනා කර බලා කටයුතු කරන ලෙස මා ඉල්ලනවා. මේ අවස්ථාවේදී මා විශේෂයෙන්ම ඉල්ලා සිටිනවා එසේ සමාගමත් සමග අත්සන් කරන ලද ලක්ෂ පත් දාගෙන කොන්ත්‍රාත්තුව පිළිබඳ කොන්දේසි පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන්නාය කියා. එතකොට අපට පුළුවන්, ජාතික ප්‍රශ්නයක් වශයෙන් සලකා මේ ජාවාරම කෙරෙනවාද, එසේ නැත්නම් ජාති විරෝධී නොහොත් ජාතියට කිසිත් ප්‍රයෝජනයක් නැති විධියට මේ කටයුත්ත කෙරෙනවාද කියා සොයා බලන්න. ඒ නිසා මා ඉතා ඕනැකමින් ඉල්ලනවා, ඒ කොන්දේසි පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන්නාය කියා. පැමිණිල්ලක් ලැබී තිබේ නවා. ඒකත් ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානයට යොමු කරන්නට කැමතියි. ඒ. පී. එම්. හුහු කොම්පැනිය ගැනයි ඒ පැමිණිල්ල

ලැබී තිබෙන්නේ. යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමාත් (ආවායඪී එන්. එම්. පෙරේරා) ඒ ගැන සොයා බලා තිබෙනවාය කියනවා. ඒ පැමිණිල්ල මා දැන් කිය වනවා :

“A. P. M. Noohu & Co. Ltd., a former Port company, owed the Port (Cargo) Corporation Rs. 65,000 as gratuities for ex-workers taken over from this firm at nationalization. These workers are still not paid gratuities.

Other export companies have been prosecuted but not this firm. Why? Because Mr. A. W. A. Abeygoonesekera was a Director of this company.”

ආවායඪී එන්. එම්. පෙරේරා
(කලාඪිති ආණ්. ආණ්. ධෙරොරා)
(Dr. N. M. Perera)
He is now the owner !

ඉලංගරත්න මයා.
(තිල. ඉලංගරත්න)
(Mr. Ilangaratne)

“Mr. Abeygoonesekera is disqualified as a Director of this company under Section 7 of the Port (Cargo) Corporation Act.”

එතුමා ඒ කොමිෂනරියට සම්බන්ධ නිසා අධ්‍යක්ෂ කෙනකු වීමටත් සුදුසු නැතිලු. මේ සම්බන්ධව යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රී තුමාත් මාත් නිතර මතක් කර තිබේ නවා. මේක හෝටලයයි බේකරියයි වගෙයි. තමුන්තාන්සේලා ජනීදයෙන් පැරදුණු උදවිය සංස්ථාවලට පත් කරනවා. මීට කලින්—සී. ඩබ්ලිව්. ඊ. එකට ඒ වගේ අධ්‍යක්ෂවරයකු පත් කර තිබුණු කාලයේ—ඒක විශේෂ සුදුසුකමක් හැටියටයි සැල කුවේ. තමුන් අද එය සාමාන්‍ය සුදුසුකම වී තිබෙනවා. අද සංස්ථාවක අධ්‍යක්ෂවරයකු වීමට නොමිමර එකේ සුදුසුකම ජන් දයෙන් පරාජය වීමයි. ඒක සුදුසුකම විධි යට සැලකුවාට කමක් නැහැ. වැරද්ද මේ අධ්‍යක්ෂවරයාම එයාගේ ලොරිවලට කොන්ත්‍රාත් ගැනීමයි. මේකත් හරියට හෝටලයයි බේකරියයි වගෙයි. ආණ්ඩුවෙන් වැටුප් ගන්නට අධ්‍යක්ෂකම අරගෙන කොන්ත්‍රාත් එකත් තමන්ටම පාස් කර ගන්නවා. මීට වඩා දුෂණයක් තවත් තියෙනවාද?

“හෝප්” නැවට වැන්ඩ්ලිං කරන එක් තරා කොමිෂනරියකත් හවුලක් තියෙන වලු, කැබිනට් මණ්ඩලයේ සිටින එක ඇමතිවරයකුට. අපේ මිමීමෙන් තම මේවා දුෂණ වැඩ. තමුන්තාන්සේලාගේ මිමීමෙන් කොහොමද දන්නේ නැහැ. මේවා දුෂණ වැඩ නොවෙයිද?

වෙලගෙදර මයා.
(තිල. වෙලගෙදර)
(Mr. Welagedara)

ඒ ඇමතිතුමාගේ නම කියන්නට පුළු වන්ද?

ආවායඪී එන්. එම්. පෙරේරා
(කලාඪිති ආණ්. ආණ්. ධෙරොරා)
(Dr. N. M. Perera)
Mr. M. H. Mohamed.

ගරු සුගතදාස
(කෙළරාච ජනප්‍රධාන)
(The Hon. Sugathadasa)

He is not. He resigned long ago.

ඉලංගරත්න මයා.
(තිල. ඉලංගරත්න)
(Mr. Ilangaratne)

නීතියෙන් බේරෙන්නට තම වෙනස් කර තැදැයකුට පවරන්නට ඇති.

ගරු සුගතදාස
(කෙළරාච ජනප්‍රධාන)
(The Hon. Sugathadasa)

නැහැ, මම ඒක හොඳට දන්න කාරණයක්.

ඉලංගරත්න මයා.
(තිල. ඉලංගරත්න)
(Mr. Ilangaratne)

කොපමණ දැනගත්තත් හුඟ දෙනෙක් මේ ගැන කියනවා. මේකත් හරියට හෝටලයයි බේකරියයි වගෙයි. සමහරවිට නීතියෙන් ආවරණය ලබා ගන්නට ඇති. තමුන් නීතියෙන් ආවරණය ලබා ගන්නට මදි. හෘදය සාක්ෂිය අනුවත් වැඩ කරන්නට මිනි. ඒක තමුන්තාන්සේලාගේ ප්‍රතිපත්තිය නම් අප් ඒ ගැන රණ්ඩු කරන්නේ නැහැ. ඇමතිවරුන්ට

[ඉලංගරත්න මයා.]

නොයෙක් කර්මාන්ත පාස් කරනවා. පත්‍ර වලින් මා එය දැක තිබෙනවා. සමහර කර්මාන්ත කරගෙන යන්නට ඇමතිවරුන්ට බලපත්‍ර දෙනවා.

වෙලගෙදර මයා.

(කි.රු. වෙලගෙදර)
(Mr. Welagedera)

මොනවද ඒ කර්මාන්ත?

ඉලංගරත්න මයා.

(කි.රු. ඉලංගරත්න)
(Mr. Ilangaratne)

කර්මාන්තයේ නම මට මතක නැහැ. ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගේ නමයි, ඒ සම්බන්ධයෙන් සඳහන් වෙලා තිබුණේ.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාත්‍රිති ආචාර්ය. ආර්. ආර්. පෙරේරා)
(Dr. N. M. Perera)

He manufactured matches. Has he given it up now?

වෙලගෙදර මයා.

(කි.රු. වෙලගෙදර)
(Mr. Welagedera)

I do not know that.

ඉලංගරත්න මයා.

(කි.රු. ඉලංගරත්න)
(Mr. Ilangaratne)

අළුතෙන් එකකුත් තිබුණා. මෙසේ කිරීම තමුත්තාන්සේලාගේ ප්‍රතිපත්තිය නම් අපට ඒ ගැන කරන්නට දෙයක් නැහැ. තමුත්තාන්සේලා සී. ඩබ්ලිව්. ඊ. එක ජොයින්ට් ස්ටෝක් කොමිෂනරියක් කර සියයට 49 ක් කොටස් පෞද්ගලික අංශයට දුන්නා. ඇමතිවරුන්ට කමින්න ඇති කිරීමට මේ ආණ්ඩුවෙන් බලපත්‍ර දෙනවා. අධ්‍යක්ෂවරුන්ට කොන්ත්‍රාත් කරගෙන යන්නට පුළුවන්. තෙල් සංස්ථාවේ කොන්ත්‍රාත් අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ නැඟයන්ට කරගෙන යන්නට ඉඩ දී තිබෙනවා. මෙසේ කිරීම මේ ආණ්ඩුවේ ප්‍රතිපත්තිය නම් මේ ආණ්ඩුව පෙරළෙන තෙක් කට පියාගෙන සිටින්නටයි අපට තිගෙනේ නෙ. අප මේවා නීති විරෝධී වැඩ

හැටියට සැලකුවා. එම නිසායි, අපේ ආණ්ඩුවෙන් සර් අල්ලස් කොමසාරිස් වරයකු පත් කළේ, අල්ලස් ගැනීම සම්බන්ධයෙන් ලැබෙන පෙන්සම් ගැන කට යුතු කිරීම සඳහා. ස. තො. ස. කොමිසමත්, බැංකු කොමිසමත් පත් කරන්නට තමුත්තාන්සේලා සිදු වුණේත්, මා කලින් සඳහන් කළ දේවල් නීති විරෝධී වැඩ ලෙස අප සැලකූ නිසායි. එහෙත් තමුත්තාන්සේලා ඒවා නීත්‍යානුකූල තත්ත්වයට පත් කර තිබෙනවා. අධ්‍යක්ෂවරුන්ට කොන්ත්‍රාත් ගන්නට පුළුවනි. අළුත් කර්මාන්ත ඇරඹීම සඳහා බලපත්‍ර ලබා ගන්නට, ඇමතිවරුන්ට පුළුවනි. එහෙත් අළුත් කර්මාන්ත ආරම්භ කිරීම සඳහා බලපත්‍ර ලබා ගැනීමට, මිනිසුන් පෝලිමේ, ඉන්නවා. තමුත්තාන්සේලාගේ ප්‍රතිපත්තිය මොකක් ද? මැති ඇමතිවරුන්ට රජයේ ඉඩම් බෙදා දීම සම්බන්ධයෙන් විශාල කලබලාගැනියක් තිබුණා. එහෙත් තමන්ගේ බලය පාවිච්චි කරමින් අළුත් කර්මාන්ත සඳහා බලපත්‍ර ලබා ගන්නට ඇමතිවරුන්ටත්, කොන්ත්‍රාත් ලබා ගන්නට අධ්‍යක්ෂවරුන්ටත් පුළුවන්කමක් තිබෙනවා නම්, ඒ සම්බන්ධයෙන් තමුත්තාන්සේලාගේ ප්‍රතිපත්තිය කුමක් දැයි අප දැන ගන්නට කැමැතියි. මේ රජය, දූෂණ ක්‍රියා නීත්‍යානුකූල කළ රජයක් හැටියට හඳුන්වන්නට පුළුවනි. එක්කෝ, අධ්‍යක්ෂවරුන් තමන්ගේ නමින්ම හා නිර්නාමිකවත් කොන්ත්‍රාත් ලබා ගැනීම තමුත්තාන්සේලාගේ ප්‍රතිපත්තියට අනුකූල යයි කියන්න. එසේ නැතිව එවැනි ක්‍රියාවලට තමුත්තාන්සේලා විරුද්ධ නම්, අප කියන දේවලට ඇහුම්කන් දී කටයුතු කරන්න. මේ දෙකෙන් එකක් කරන හැටියට, මා මේ රජයෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

මිනිසේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (එච්. එම්. නවරත්න මයා.) සමඟ මා එකඟ වෙනවා. ලංගමය සමඟ තරඟයට මෙන් දැන් පෞද්ගලික බස් රථ ධාවනය කරනවා. කොළොන්නාව ජන්දදායක කොට්ඨාශය මැදිහත් පෞද්ගලික බස් රථ දුවනවා. සචාරක විශේෂ බස් රථ කීපයක් හැරෙන්නට, අනෙකුත් සියලුම බස් රථ අප විසින් ජනසතු කරන්නට යෙදුණා. අපේ කාලයේත් මගීන් ගෙන යන වැන් විකක්

තිබුණා. එහෙත් දැන් මගින් ගෙන යන වැන් රථ සංඛ්‍යාව බොහොම වැඩියි. අපේ කාලයේදී, ඒ වැන් රථ සම්බන්ධයෙන් යම්කිසි සීමා කිරීම් වගයක් කළා. එහෙත් දැන් තමුන්තාන්සේලා, වැන් රථවලින් මගින් ගෙන් යාමත් වලංගු කර තිබෙනවා. ඒ හැරෙන්නට, දිනපතාම ලංගමය සමඟ තරඟයට ද්‍රවන පෞද්ගලික බස් රථ ප්‍රමාණයත් බොහොම අධිකයි. එම නිසා, තමුන්තාන්සේලාගේ ප්‍රතිපත්තිය මොකක් දැයි දැන ගන්නට කැමැතියි.

ලංගමයත් කොම්පෑණියක් බවට පරිවර්තනය කරන්නට යනවා යයි කථාවක් තිබෙනවා. ලංගමයේ කොටස් විකුණන්නට යනවාලු. රාජ්‍ය ආමතිතුමාගෙන් බේර්වෙලාද කියන්න, මා දන්නේ නැහැ.

ගරු සු. බී. වන්නිනායක (මුදල් ඇමති)
 (கௌரவ யூ. பி. வன்னிநாயக்க—நிதி அமைச்சர்)
 (The Hon. U. B. Wanninayake—Minister of Finance)
 කථාවක් පමණයි.

ඉලංගරත්න මයා.
 (திரு. இலங்கரத்ன)
 (Mr. Ilangaratne)
 බොහෝවිට එවැනි කථා, පසුව ඇත්ත වෙනවා.

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.
 (திரு. டி. சாய்ஸா சிறிவர்தன)
 (Mr. de Zoysa Siriwardena)
 පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා ප්‍රසිද්ධියේම කියා තිබෙනවා.

ඉලංගරත්න මයා.
 (திரு. இலங்கரத்ன)
 (Mr. Ilangaratne)
 ඒ ගැන ප්‍රකාශයක් කරන ලෙසත් ජනසතු සේවා ආමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ජී. ජී. පොන්නම්බලම් මයා. (ශාප්තය)
 (திரு. ஜி. ஜி. பொன்னம்பலம்—யாழ்ப்பாணம்)
 (Mr. G. G. Ponnambalam—Jaffna)

Mr. Chairman, I should like to have some information on two or three matters. We heard from time

to time that some kind of exploration or an assay was being carried out to see whether there was a possibility of locating petroleum or crude oil on the Northern or North-Western coast of this country. The whole matter seems to be shrouded in a thick cloak of mystery. Nobody seems to know what has happened. I should very much like the Hon. Minister to make a full statement not merely in the course of this discussion but from time to time if, needed, any progress is being made or recorded, what results have so far been available, what their future plans are, etc. We would like to know something definite in regard to the locating of oil.

The other matter is about the Kankesanturai Harbour. I believe—I may be corrected if I am wrong—there is financial provision made for the starting of this harbour but it seems to remain in the book of words. Nothing seems to have been done as far as I can see.

අ. හා. 5.45

There is certainly no visible sign of any work being done. There is much unemployment among unskilled manual labour in the North who await with a great deal of anticipation the odd food ship or two that are diverted to the North to afford employment to these people. I believe it has been recorded that the turnover of unloading of these ships shows very promising figures both at Kankesanturai and in Jaffna. We should very much like to know from the Hon. Minister what progress has been made and whether they seriously propose to start work on the Kankesanturai harbour.

I happen to be aware that there is at least one other Ministry that was doing its best to try and delay the starting of the work on the Kankesanturai harbour. I am referring to the Ministry in charge of railways. We have been in the past subsidizing the railway by conveying oil for the Cement Factory in very large quan-

[සෙන් කම්බලම් මස.]

tities by bowsers or wagons from Kolonnawa to Kankesanturai. The result has been that in the unit cost of production of cement, oil which plays a very important part has actually been found to contribute a very considerable proportion which has sometimes made it difficult for cement produced at Kankesanturai to compete with the imported product. Indeed—I do not know whether the Hon. Minister is aware of it—would like him to read the papers in this connection. One of the earliest recommendations, quite apart from the development of the Kankesanturai harbour, was to bring in at least twice a year two tankers with oil, have them moored somewhere close to Kankesanturai and through submarine pipe-lines pump the oil from these tankers into whatever receptacles there are to contain this oil. The cost was worked out—I do not know whether the mathematics of it still remains sound—but the expenditure in the laying of submarine pipe-lines and the installation of tanks for keeping this oil could be amortized in a matter of two years on the one hand, and on the other, the cost of oil to the Cement Factory could be considerably reduced. I believe today there is a movement of unground clinker from Kankesanturai to Galle. I should imagine that port facilities ought to make it easier to convey clinker from Kankesanturai to Galle instead of having it transported by railway.

There is one other matter—all these three matters really centre round the Cement Factory—namely, import of gypsum which is necessary for the Cement Factory. Here again adequate port facilities would make it easier to obtain gypsum at considerably lower prices than at present.

One other matter before I finish. I beg your pardon for being parochial. Might I say that for once I am thankful to the Minister for diverting a number of new or nearly new buses to the North. Whilst one is thankful one has also to say that the number of buses so diverted is

totally inadequate. I think the people of Jaffna are now quite reconciled to travelling in Sri buses and that can no longer be an excuse or otherwise for the Minister or his Ministry to fail to divert more buses to the North buses.—[Interruption]. This can no longer be an excuse for withholding an adequate number of buses to the North. That apart, it has been brought to my personal notice that the shelters for bus travellers are in a shocking state. I do not know whether the Hon. Minister has recently been to the North. It will do him well or his deputy to go there. May I say that the people in the North also are affected by sun and rain and that shelters are hardly a luxury and that the shelters certainly in the Jaffna Town and Grand Bazaar are something outrageous and utterly shocking.

I must also take this opportunity to say that the amenities for workers in the depot how far it has progressed recently I do not know—had been sadly lacking. They have complained to me that there is no room for them even to have a meal. They work at all odd hours and, I think, the least you can do is to provide a place to enable them to rest and have a meal and also to leave their bicycles. These very elementary creature comforts necessary for workers, surely the Hon. Minister will agree, should not be denied to these workers in the C.T.B.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I have a few matters to raise under this Vote. I think I will start with buses because everybody has been talking about buses, do not think that the Hon. Minister can feel happy about the present situation of bus transport in the country. I have no doubt that you did well in the appointment of a new board. You have got a fairly good man as Chairman of the Board. It took you quite a long time to find some people worth appointing to the board. After nearly two and a half years you have

jettisoned your old friends in order to put in new men, but what can they do at this tail end?

I shall tell you what the position is in Avissawella where you are supposed to have 87 buses to keep to the time tables in the Kelani Valley area. This is what transpired at the meeting of the District Co-ordinating Committee. The depot manager admitted that there are only 66 buses. Of these 66 buses which are available on any particular day, a further number of buses go out commission during the day. Therefore, the actual running strength is 40 buses a day.

ஸ்ரீ சுகாதாச

(கௌரவ சுகாதாச)

(The Hon. Sugathadasa)

When did you have the meeting?

டாக்டர் என். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Not very long ago; about two or three weeks ago.

That is the experience we have daily. We do not need a depot manager to tell us that. We see that every day. Day in and day out we see people standing on the road. Sometimes they faint also.

In sheer desperation a delegation from area went and met the C.T.B. authorities either yesterday or the day before. I think they went about two or three days back. In point of fact, your authorities have very little information as to what is happening. When this delegation went there the authorities said, "Look here, all these lines are functioning effectively." Then the delegation said, "All right, then let us get up and go; what is there to talk?" Then they said, "No, no! Please sit down, and let us hear what you have to say." They said, "This is all nonsense. If these lines are working we do not have to come here. Your whole service is in a mess. Time tables have not been set. Buses are not running to schedule. Buses

turn off at certain places at the whims and fancy of the workers who operate them."

I do not want to give you all the details but I shall tell you one case. I have now written a number of letters asking that a particular driver be transferred out. I shall tell you why.

ஸ்ரீ சுகாதாச

(கௌரவ சுகாதாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Whom did you write to?

டாக்டர் என். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I wrote to your C.T.B. authorities. I wrote to the Kelani Valley Depot Manager. I raised this question in the co-ordinating committee also. They promised to take action but nothing has happened. There is a village called Amanawela. That is about eight miles from Yatiyantota. I think my good Friend, the Hon. Parliamentary Secretary to the Minister of Local Government knows the area. This gentleman I am referring to is one Cyril. He was a Communist. When this Government came into power he became U.N.P. He is the head of the U.N.P. union.

ஸ்ரீ வன்னினாயக்க

(கௌரவ வன்னினாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

He is converted.

டாக்டர் என். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Maybe. Anyhow it is a very successful conversion because nobody dare touch him as a result. He is a very sensible sort of person. No doubt, when the Government changes he will revert again to the Communist Party. I do not know.

செ. மன்றம்

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

A time server.

அலர்சு சி. சி. பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

No. We would not have time servers of that type. All that I am saying is the whole village is against him. He abuses people. He refuses to carry certain people in the buses. School children are unable to get transport. He stops the buses half way, turns round and goes off on his own. No questions are asked.

செ. சூதாடாசு

(கௌரவ சுகததாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

Are there no passengers?

அலர்சு சி. சி. பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

No. He stops the buses and turns round and goes off. It is a distant village, eight miles from Yatiyantota Town. That is a dead end. He stops at Amanawela, he does not go to Malalpola, he goes somewhere else turns round and comes off. This is all he does. Nobody can question him. He is a law unto himself. This is what is happening in your C. T. B. You do not know, Mr. Minister, the funny things that are happening in the C. T. B.

செ. சி. சி. ஜயவர்தன

(கௌரவ ஜி. ஆர். ஜயவர்தன)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

Make him a director.

அலர்சு சி. சி. பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

That is right; the best thing you can do is to put him on the board as director. Then he will run the board.

That is the kind of thing that is happening. I do not know whether you will succeed in transferring him out, after I raised all these questions. I do hope you will do something about it.

Are you surprised that your buses are not running properly? I have with me the report of a conference which was called to consider the audit report for the year ended 30th September 1966, held in the Board Room on the 16th of February 1968 at 9.30 a.m. Now, do not get surprised how I got this report.

செ. வன்னினாயக்க

(கௌரவ வன்னினாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

How did you get that?

அலர்சு சி. சி. பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Do not ask questions as to how I got it, but I have got it.

வெலகேடேரா மி.

(திரு. வெலகேடேரா)

(Mr. Welagedera)

Read on please.

அலர்சு சி. சி. பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. M. N. Perera)

It would be a revelation when I read. What can we do? We do not have annual reports of the C.T.B. The last report we had was for the year 1964. There is no report for the year 1965, 1966, 1967 and now this is 1968 and we still have no reports. We do not know what is happening there. If there are no reports, then we have to get our information from inside. Here is the information I have. I do not want to read the whole thing. They have considered 38 items. I shall read some of the interesting items. You would like to know the people who were present at the conference. I shall tell you who were present. Those present were

Mr. R. T. de Silva, as Chairman, the Superintendent of Audit, the Chief Operations Manager, the Chief Accounting Officer and Internal Auditor—all your big bugs were there and this is their report. Let me take plant and machinery first.

“Plant & Machinery :

The Superintendent of Audit pointed out that the inventory of plant and machinery has not been brought up to date.”

This is 1968. After how many years of operation, Mr. Minister? After 12 years. This is what your conference reports.

சுரு. வி. ஏ. சூரநாதன்

(கொளவ வீ. ஏ. சுகததாச)

(The Hon. V. A. Sugathadasa)

10 years.

டி. ஐ. 6.15

டாக்டர் என். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

All right. He says that in the past no follow-up action had been taken on the reports of the boards of survey, and as a result the Auditor General finds that the position with regard to plant and machinery is not at all satisfactory.

The Superintendent of Audit stated that his investigations had shown a shortage of Rs. 7 lakhs worth of plant and machinery at the last verification. He said that this shortage did not mean that the items had been lost; it was perhaps due more to the fact that the inventories had not been properly maintained.

The Supplies Officer pointed out that one reason for this shortage was that inventories were not properly balanced before the verification commenced.

What is the truth? Whether there was actual shortage or not, everything is wrong. You cannot run a big institution like this for 10 years without being able to maintain your stocks

books. How can you get your C. T. B. to function in this way? That is one point.

Then :

“Verification of buses :

The Superintendent of Audit stated that 35 buses of the Board could not be located in the last verification.”

அதுவுக்குப் பின்னர்? மூன்று மூன்று?

It was felt that these buses had already been converted into lorries. But the books carried them as buses. The Chief Administrative Officer was directed to give the registration numbers of these 35 buses to the C. M. E. who was directed to trace these buses and report to the Chairman within one week. I do not know what has happened. But what is very significant is that these things have not been done for such a long time. That is my complaint.

Again :

“Irregular Conversion of buses :

The Superintendent of Audit stated that a double decker bus had been converted into a caravan at a cost of Rs. 1,316 although the engine, gear box and other major units had been removed. This bus was carried in the books in the final station as a runner.”

No gear box, but still running as a bus. Wonderful! The C. M. E. stated that this vehicle belonged to a model which was condemned by the Board. It was decided that this bus would be struck off the books. After how many years?

Next :

“8 buses destroyed by fire :

The Superintendent of Audit stated that 8 buses had been destroyed by fire, but the Board has not been able to claim the insurance still. The claim had been repudiated by the Insurance Corporation as it had not been submitted in time.”

How do you like that? You do not submit your claim in time to the Insurance Corporation so that you could recover the money for the buses. Who set them on fire? They had gone up in a bonfire! The C. M. E. was required to submit an immediate report to the Chairman. This is a terrible business.

[ආවර්ජය එන්. එම්. පෙරේරා]

“Stores :

It was found that nearly 90 per cent of the stores of the Central Stores could not be verified for the period 1965-66. The stocks card reflected incorrect balances and incorrect values.”

How do you like this ?

“The Superintendent of Audit pointed out that the 1962/1963 prices were still being applied by the Supplies Division for recent purchases. They buy recently and apply the 1962/63 prices. He further stated that a sum of Rs. 873,000 had been over-estimated and Rs. 55,000 had been under-estimated.”

“Almost all the entries in the stock control cards were wrong. The C.S.O.”—

That is the chief supplies officer.

—“said he would look into this matter.”—

Fine people we have !

—“The C. A. O. stated that the test check of 1965 stocks had shown that a large number of items had not been included in the stock cards. The Superintendent of Audit stated that as many as 9,000 items had not been priced since 1966.”—

What are your Chief Supplies Officer and the various other officers doing ?

නිකම් පඩි අරගෙන ගෙදර යනවා. එපමණයි.

ද. ජොයිසා සිරිවර්ධන මහ.

(திரு. டி. சொய்ஸா சிறிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

That is why they have not submitted their reports.

ආවර්ජය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

—“The C. A. O. stated that the extraction of balances as at 30th September, on the stock cards was incorrect.

It was decided that attempts should be made at mechanization to ensure that arithmetical accuracy was maintained in the records.”—

Attempts are to be made now. How do you like it ?

—“Spares for Isuzu vehicles. It was pointed out that there were 21 Isuzu vehicles in the Board, but the stock of spares carried was far in excess of the quantity required, particularly in view of the fact that the consumption was almost negligible.”—

Isuzu lorries last about ten or twelve years without much trouble. Anyhow, there have been over-imports of spares.

—“The Chairman pointed out that there was one instance brought to his notice of an Isuzu bus being held up in the garage for over 800 days.”

That is nearly three years. On the one hand you have any amount of spares, you are overstocked with spares, and on the other, a bus takes nearly three years to be repaired.

—“Unopened cases—It was pointed out that large sums of money had to be written off as the C. S. O. had not been able to establish receipt of goods.”—

There has been no record of receipt of goods, and therefore you write off the articles concerned.

—“Purchases amounting to Rs. 70,000 in 1965 and Rs. 115,000 in 1965-66 had yet to be cleared.

With regard to the shortage of 24 tyres, Mr. Donald Perera, Deputy C. A. O., R. N. P., was directed to report the present position to the Superintendent of Audit.

Claims on insurance—The Superintendent of Audit pointed out that during the period 1965-66, a large number of claims of insurance regarding damage in transit and losses amounting to over 5 per cent. of the value in all cases had not been made on the insurance corporation, with the result that the Board had to bear the loss.”—

They are not even interested in collecting the money. What is the difficulty in collecting money that is due to them ?

—“Loan of materials to private parties—It was pointed out that from 1959 onwards a large number of items were shown as due to the Ceylon Transport Board. These are mostly items loaned to other Corporations and Government departments. The Superintendent of Audit stated that at least the items loaned during the period 1959-65 should be recovered and settled.”—

They have been loaned. Nobody has been able to follow up. Nobody has bothered to follow up. They are just loaned and forgotten.

—“The C. S. O. directed the officer to provide the Chairman with a list of such items.

It was pointed out that Rs. 17,000 was due from City Carriers since 1963, while a sum of Rs. 5,250 was due from a foreign firm for 72 chassis in 1962.

String hopper moulds valued at Rs. 778 had been manufactured for the Army. The cost has still not been recovered.”

You are an independent commercial unit. You have made things for other people, but you do not care to recover the money. For how many years has this been outstanding? They would have finished eating the string hoppers and eaten the moulds as well.

சு. சுகாதாசு

(கௌரவ சுகாதாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

You must accuse him also. •

டாக்டர் என். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Do not start putting the blame on other people. You better put your own house in order. If the other people were bad, well, you were sent there to correct things. So do not put the blame on other people and try to escape from the situation. You are running the place now.

“Goods returned to foreign suppliers

It was pointed out that from 1959 to 1965-66 a total sum of Rs. 124,000, being the value of goods returned to foreign suppliers, had not been accounted for. C.A.O. and C.S.O. were directed to go into this matter and report to the Chairman.”

Rs. 124,000, being the value of goods returned to foreign supplies, has not been accounted for. What happened? Nobody is worried. Nobody knows what has happened. Only, the money has gone.

“Staff Welfare and Fines”

This is very interesting—

“The Superintendent of Audit had stated that the control on the imposition and recovery of fines was very poor. There has been an instance where the Regional Manager, Jaffna, had taken a sum of Rs. 1,000 from revenue for welfare purposes when he was not authorized to do so.”

So these fines are being recovered and each person does what he likes with the fines?

I do not intend to go into all the details, Sir. I want to refer only to interesting items—

“Non-issue of available spares:

It was found that in a number of instances spares were not issued on the ground that stocks were not available.”

We read in the papers that you have something like Rs. 40 million worth of stocks. Who was responsible for getting them down?

சு. சுகாதாசு

(கௌரவ சுகாதாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

I will answer.

டாக்டர் வெரே டி. மெல்

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

Mr. Vere de Mel.

டாக்டர் என். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Why only Mr. Vere de Mel. Did not Mr. Rampala go and bring spares? We travelled in the same plane. So I know that he went to get spares.

சு. சுகாதாசு

(கௌரவ சுகாதாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

The precise date is very important.

டாக்டர் என். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

That is not all. I read further:

“However, an audit test check showed that those very spares were available in the Central Stores. A test audit also showed that there was a delay of three months in passing papers from one department to another.”

How do you like that? Wonderful C.T.B.! We are surprised that it is functioning at all; that the buses are

[ஊதாக்கிசு சிங். சி. சேதேர்]

still running. I think it is due to the good work of the workers that these buses are still on the road.

ஊதாக்கிசு

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

It is a miracle that in spite of the sabotage we are running still.

ஊதாக்கிசு சிங். சி. சேதேர்

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I know. It is one of the miracles that buses are still running after all this terrible situation. What about this?

“Incorrect indents :

The Superintendent of Audit stated that he had come across instances where spring assemblies and spring blades imported by the Board were found to be too large and had to be cut down to size. He said that this was due to wrong indents.”

They cannot even order the correct size in spring blades !

“Damaged gaskets :

It was pointed out that the regional stores had sent out to the depots a number of damaged gaskets. An inspection at the Central Stores showed a large number of damaged gaskets still lying in packing cases. No attempt had been made to ascertain the extent of damage and claim from insurance or the manufacturers.”

Damaged gaskets came and were just lying there.

“Costing of vehicles :

The C. M. E. undertook to look into the costing of vehicles on which full overhauls had been carried out at depots.”

No costing had been done up to that time. You carry out full overhauls but there had been no re-costing of vehicles. What are you going to enter in your books ?

“Batteries and tyres :

It was pointed out that on certain occasions at the time of verification certain batteries and tyres

to be not available in the depots in question and they were subsequently produced for verification. The Superintendent of Audit said that it was quite possible that these batteries and tyres could have been lent to outside persons and brought into the depots at the time they were required for verification.”

How do you like that ! So private parties are having a tamasha on their own with your batteries and tyres ?

“Log-Books for Cars : The Superintendent of Audit had stated that these logs had not been correctly maintained from 1963 to 1968.”

Naturally. We have seen these cars all over the place. We have seen them at election meetings and at private parties. We have seen these C. T. B. cars with the C. T. B. emblem. If they maintain log-books correctly they cannot run about like that. They do not maintain log-books because they can run about where they want.

“Conductors’ shortages : The Superintendent of Audit pointed out that he was aware of cases where individual conductors had total shortages amounting to over Rs. 2,000. The C. A. pointed out that he had come across a case where one conductor had a total shortage of over Rs. 4,900. C. M. was directed to take suitable action to arrest this trend.”

These are some of the interesting ones. I have not given you everything.

ஊதாக்கிசு

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

You have left out the most important part of the discussions.

டி. ஐ. 6.15

ஊதாக்கிசு சிங். சி. சேதேர்

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

These things come to us. Nothing is safe so far as you are concerned, Mr. Minister. We get all the information from the parties concerned.

Listen to this :

“Very Urgent.

Sale of Albion EN 268 FG Engine

No. 3021 CW No. 3614 :

C.A.O.

The Chairman, Tender Board, by his letter BP/137/Vol. 111, dated 25.4.68 addressed to C. M. E. with copy to me has informed me that the Chairman has approved the sale of the above engine to Mr. D. Tillekeratne, M.P. at 10 per cent. of the cost of the new engine. The price of the new engine is Rs. 6,432.”

My No. S|B|67|4 dated 27th April, 1968. C.A.O.

Please accept on behalf of Mr. D. Tillekeratne the sum of Rs. 643.25 being proceeds for the sale of engine No. 3021 CW No. 3614, Cheque No. X 199698 for the sum of Rs. 643.25 is forwarded herewith.”

රු මන්ත්‍රීවරු

(කෙළරව අහිකත්තවරුන්)

(Hon. Members)

Shame !

රු මන්ත්‍රීනායක

(කෙළරව මන්ත්‍රීනායක)

(The Hon. Wanninayake)

Payment had been made.

එස් ආර්. ඩයස් බන්ධාරනායක මය.

(දොම්පෙ)

(තිරු. ආර්. ඩයස් බන්ධාරනායක—
දොම්පෙ)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike—
Dompe)

Yes. 10 per cent. Tell the Bribery
Commissioner.

රු අයි. එම්. ආර්. ඒ. ඊරියගොල්ල
(අධ්‍යාපන හා සංස්කෘතික කටයුතු පිළිබඳ
අමත්‍ය)

(කෙළරව ආර්. ඩයස් බන්ධාරනායක—
කල්ලි, කලාස්ථාන විවකාර අමාත්‍ය)

(The Hon. I. M. R. A. Iriyagolle—Min-
ister of Education and Cultural Affairs)

An old engine.

පරණ එන්ජින්ස් වෙන්වන අතර.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාභිති ආර්. ඩයස් බන්ධාරනායක)

(Dr. N. M. Perera)

පරණ එන්ජින්ස් මුණින් මෙහෙම විකුණන්නට තමුන්තාත්සේලාට අයිතියක් තිබෙනවාද? ටෙන්ඩර් කැඳවන්නට ඕනෑ දැන්වීම් ප්‍රසිද්ධ කරන්නට ඕනෑ. තමුන්තාත්සේලා රෙගුලාසි ගැන දන්නේ කුමක්ද?

“So (S) AC (S) is requested to raise the accessory delivery order to enable Mr. Tillekeratne or his authorized representative to collect engine No. 3024 BW 3614 today. The relevant receipt issued in acknowledgment of the payment of the sum Rs. 643.25 is annexed.”

It is a complete transaction. How do you like that ?

මා ලිය තවත් නොමිමර තිබෙනවා. වුවමනා නම් කියන්නම්. මාතර, මේජර් ඩී. ඒ. ඩබ්ලිව් මහත්මයාට රු. 2,229.26 කට තවත් එන්ජින්ස් දෙකක් විකුණ තිබෙනවා. බදුල්ලේ, එස්. ඒ. පීටීස් මහත්මයාට තවත් එන්ජින්ස් දෙකක් විකුණ තිබෙනවා.

වෙලගෙදර මය.

(තිරු. වෙලගෙදර)

(Mr. Welagedera)

පරණ එන්ජින්ස්.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාභිති ආර්. ඩයස් බන්ධාරනායක)

(Dr. N. M. Perera)

මා එකක් කියන්නම්. තමුන්තාත්සේලා පරණ බස් රාශියක් විකුණ තිබෙනවා. ඒ බස් විකුණුවාට පසුවදා සිටම පාරේ බාවනය කරනවා.

මේ විධියට එන්ජින්ස් පහක් විකුණ තිබෙනවා. මේ එන්ජින්ස් සමග බඩින මෝ ආදී වුවමනා කරන අනෙකුත් සියලුම කොටසින් දී තිබෙනවා.

එස්. ආර්. ඩයස් බන්ධාරනායක මය.

(තිරු. ආර්. ඩයස් බන්ධාරනායක)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

ඇයි මේවට ඉඩ දෙන්නේ?

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාநிති என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

තවත් ඕනෑ තරම් කරුණු තිබෙනවා. ආත්ත වලයෙන්ම ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පිළිබඳව අද මෙවැනි තත්ත්වයක් පැවතීම පුද්ගලයක් නොවෙයි. ඔස්පේවය අද ඉතාම අසතුටුදායක තත්ත්වයක තිබීම ගැන මා පුද්ගල වන්නේ නැහැ. මේකයි තත්ත්වය.

ඔස් නැතිකම නිසා අද රවේ සෑම තැනම ජනතාව තමුත්තාත්සේ ලාචදිගට හරහට බණිනවා. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ක්‍රියා කාරීත්වය දෙස බලන විට අද මෙවැනි තත්ත්වයක් තිබීම ගැන මා පුද්ගල වන්නේ නැහැ. අවුරුදු තුන හමාරක් තිස්සේ තමුත්තාත්සේ ලා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය කුමන තත්ත්වයකට දමා තිබෙනවාද කියා මේවායින් පෙනෙනවා නේද?

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.

(திரு. டி. சாய்ஸா சிறிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

ගණන් වාර්තාවන් නැහැ.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

They cannot give a report. When their own internal audit officers report like this, how can they provide reports?

There is another matter connected with this. An employee of the C.T.B. one Mr. Amarasinghe of Lelwela, Wanduramba, was charged in the courts for an alleged stabbing, and he was found guilty. The C.T.B. placed

him on probation, and now he is a conductor! I do not know whether you were justified in doing that. I am sorry the hon. Member for Baddegama is not here: he drew attention to this matter. I think it is an undesirable thing that a man who has been found guilty by a court should be allowed to continue in service. As a matter of fact, they interdicted him, but after investigations reappointed him.

With regard to the Port, the Hon. Minister started well in a sense, and eliminated the queue of ships outside the harbour, but the queues are forming once again now.

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதர)

(Mr. Welagedara)

The queue is dwindling now.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

But I see the queue still there. I am not blaming the Hon. Minister. This is a matter that ought to be looked into, and I think there is a possibility of avoiding the drain on our foreign exchange by way of demurrage. There is a certain amount of lack of co-ordination. I mentioned it in my Second Reading speech, and I do want the Minister to take some action in this matter.

In this connection, I wish to read from a report in the "Ceylon Daily News" of 5th August 1968:

"PCC BLAMED FOR PORT CONGESTION
Reacting strongly to Port Cargo Corporation charges that they were one of the chief causes of congestion in the Port of Colombo, government departments

have conducted an unofficial on-the-spot survey, the findings of which they claim, shift the blame irrefutably back on their accuser.

The survey has established that employees of the PCC, among other faults, give preference to private consignees over government consignees.

These are some of the findings :

There is insufficient crane power for uninterrupted delivery to consignees ;

The manner in which cargo is unloaded by PCC employees is entirely haphazard. Consignments are often mixed up. This is specially true of yard cargo ;

In the process of unloading, marks and numbers are disfigured resulting in delays in sorting out cargo ;

Cargo is often shifted from point to point making it difficult to locate ;

In the case of cargo with its identification marks obliterated, the Principal Collector of Customs does not permit clearance without information pertaining to the name of the steamer, the dates on which the cargo was unloaded and other details although the red band markings are visible and are sufficient to establish identity, and

documentation procedures of the PCC and Customs cause undue delay."

There is not the slightest doubt that there is a lot of personal favouritism in the Port. People who have influence, people who are good friends of Mr. Jansen, for instance, can get their cargo unloaded quicker than the others, even though we have to incur demurrage as a result. There seems to be no proper system of priorities. Generally, before a steamer starts from the port of embarkation, they inform you. So, why does somebody here not take the trouble if the port is crowded, to inform them to

send the ship a few days later, so that you do not get a number of ships arriving here all together and congesting the port? You can space the shipping a little more by a proper arrangement, and it is possible to do that with a little reorganization.

We have had occasion to refer to A.P.M. Noor in this House before. This is nothing new. Mr. Abeyagoonasekera was a director of Messrs. A.P. M. Noor and Company before Mr. Noor died and before he became the head of the Port (Cargo) Corporation. He was a partner or director of A.P.M. Noor & Co. When Mr. Noor died he took over all that. In point of fact there was a case in the Labour Tribunal. I have got that judgement with me. In that judgement the Labour Tribunal Judge definitely says that Mr. Abeygoonasekera is the owner of the lorries. The Tribunal Judge says, "I do not accept the statement made by Mr. Abeygoonasekera's son that he is the owner." He states so specifically. If you want I can bring that judgement tomorrow morning. I have a file about it with me.

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මය.

(திரு. டி. சொய்ஸா சிறிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

Have they denied that?

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

No. That is their normal habit. There is nothing to deny.

There are one or two other matters. I want to refer to before I discuss sports. I want to discuss sports a little before I finish.

[ஊலாடீய லன். லி. லேடீர்]

At page J6 of the Draft Estimates, Sub-head 12 refers to salaries and expenses of the Fares Board under Section 66 of the Motor Transport Act. The provision made for cadre and salaries is for Rs. 10,000. Do I understand that this Fares Board is sitting and that is why you provide this Rs. 10,000? The total under this sub-head is Rs. 86,200 while for the previous year it was only Rs. 600.

ஊலாடீய லன். லி. லேடீர்

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

No.

ஊலாடீய லன். லி. லேடீர்

(கலாநிதி ஂன். ஂம். ஡ெரீரா)

(Dr. N. M. Perera)

Why do you say, "No"? Look at your estimates.

ஊலாடீய லன். லி. லேடீர்

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

We got a Supplementary Estimate.

ஊலாடீய லன். லி. லேடீர்

(கலாநிதி ஂன். ஂம். ஡ெரீரா)

(Dr. N. M. Perera)

If there was a Supplementary Estimate it must be recorded here. How can you have a Supplementary Estimate? According to your estimates for 1967-68 the amount provided was Rs. 600 while this year you have asked for a provision of Rs. 86,200. We would like to have an explanation of this.

Then at page J10 of the Draft Estimates, under Vote No. 2—Administration Charges, Recurrent Expenditure—the provision asked for is Laffir

almost double. You are asking for almost Rs. 16 million as against Rs. 8 million for 1967-68. May we know why you have asked for double the expenses?

Then I come to Sports. Mr. Laffir is going to Australia to take part in the World Billiards Tournament. It is worth sending that gentleman. I think he is world class. But please give him the facilities he wants to go there. Do not stint on things like this. He is world class and he would enhance the reputation of this country. He will bring us credit.

ஊலாடீய லன். லி. லேடீர்

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

What is your complaint?

ஊலாடீய லன். லி. லேடீர்

(கலாநிதி ஂன். ஂம். ஡ெரீரா)

(Dr. N. M. Perera)

You are sending him alone. You are refusing to let him take another person to look after his cues.

ஊலாடீய லன். லி. லேடீர்

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Who gave you that information?

ஊலாடீய லன். லி. லேடீர்

(கலாநிதி ஂன். ஂம். ஡ெரீரா)

(Dr. N. M. Perera)

Ask the President of the Billiards Association, the hon. First Member for Colombo Central, Mr. Falil Abdul Caffoor. I am sorry he is not here now. He is the president of the Billiards Association.

ஊலாடீய லன். லி. லேடீர்

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

One person is accompanying Mr.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

If the Hon. Minister gives me that assurance then I withdraw my objection.

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.

(திரு. டி. சொய்ஸா சிறிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

Who is that person?

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I do not mind who it is. I think the Hon. Minister will agree that when you are sending a person of world class for a tournament there should be someone accompanying him to mind his cues and to look after his other affairs so that the contestant can concentrate on his play.

I am very glad to hear from the Hon. Minister that someone is accompanying Mr. Laffir. He is not asking for money. He is only asking for permission to take someone. I met Mr. Laffir at an exhibition and when I discussed this with him he said that this was his difficulty. When I verified this with Mr. Falil Abdul Caffoor he said there was some difficulty about it. Well, I am very glad that the Hon. Minister has responded.

With regard to sports activities, may I also say that certainly something has been done and I am quite prepared to give the credit to the Hon. Minister for what he has done with regard to sports. He is a good sportsman himself.

ශ්‍රී වන්නිනායක

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

He was.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

He is still a sportsman. Once a sportsman, always a sportsman!

I would like you to devote a little time also to swimming. You ought to get some good coaches from abroad if you can. Sometime back we had Mr. Nightingale who was coaching some of our boys. He is an Australian gentleman, I think, and he did some private coaching at the Otters Aquatic Club and so on. Now there are one or two local young men; one person has gone to Eastern Germany and qualified himself. I think you ought to encourage these people.

There are certain types of sports where we can seriously get up to world class. In regard to hockey, for instance, we ought to give a certain amount of encouragement. I do not think that in regard to cricket and so on we can get up to that same standard. Our standard is not bad, but we never play serious cricket.

එෆ්. ආර්. ඩයස් බන්ධාරනායක මයා.

(திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்க)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

Our selectors are excellent!

ශ්‍රී ජේ. ආර්. ජයවර්ධන

(கௌரவ ஜே. ஆர். ஜயவர்தன)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

Our selectors are world class!

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

But there are sports like hockey and swimming that need encouragement. After all, we are an island. There must be plenty of athletics too. We have got some good men. I do not know why Mr. Rosa is not being allowed to go to Mexico. I have not inquired into it. But I should certainly like to see special attention being paid to those aspects where, I think, we can compete successfully on a world level. There are also other fields of sport but however much we may try I do not think we can reach a high standard. We do not play cricket seriously enough. We have not got the professionals. We have not got the capacity.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

They have no time.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Yes, that is a problem that the Hon. Minister has to solve. Most of our able young men have to take to this after spending about eight or ten hours in some wretched office doing all the routine work. Their mind is dull and they are unfit to get on to the field. You must provide some machinery by which these people will be given an opportunity of developing their talents. That is what we have to do and what, I think, the Hon. Minister must concentrate on doing. I would go further and suggest that we provide reasonable assistance to some of these people out of State funds because that is what every country does.

That is all I have to say. I am sorry I have taken a long time and I must apologize to hon. Members.

අ. හා. 6.36

සභාපති

(அக்கிராசனர்)

(The Chairman)

Order, please! The Hon. Deputy Chairman of Committees will now take the Chair.

අනතුරුව නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා මූලාසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, කාරක සභා නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා [ජී. ජේ. පාරිස් පෙරේරා මහ.] මූලාසනා රැස් විය.

அதன்பிறகு, உப சபாநாயகர் அவர்கள் அக்கிராசனத்தினின்று நீங்கவே, குழுக்களின் உப அக்கிராசனர் அவர்கள் [திரு. ஜி. ஜே. பாரிஸ் பெரேரா] தலைமை தாங்கினார்கள்.

Whereupon Mr. Deputy Speaker left the Chair, and Mr. Deputy Chairman of Committees [Mr. G. J. Paris Perera] took the Chair.

වෛද්‍යාචාර්ය එම්. එච්. ධර්මසේන (අම්බලංගොඩ)

(வைத்திய கலாநிதி எம். எச். சத்தாசேன — அம்பலாங்கொடை)

(Dr. M. H. Daddhasena—Ambalangoda)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, ජාතික රජයේ ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාටත් එතුමාගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාටත් ඉතාම අමාරු කාර්යයන් රාශියක් ඉටු කිරීමට සිදු වී තිබෙනවා. ඒ භාරදුර කාර්යය ඉටු කරන ඒ දෙපොළට අපේ අවංක ආදරයන් ස්තූතියන් ප්‍රථම කොටම පුද කළ යුතුව තිබෙනවා. වරාය සංයුක්ත මණ්ඩලය, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය, ලංකා බනිජතෙල් (නීතිගත) සංස්ථාව, ත්‍රිකුණාමලය ආදිය සම්බන්ධව ක්‍රියා කිරීමත් ඒවා නඩත්තු කිරීමත් ඒ තරම් පහසු කාර්යයන් නොවෙයි. එම ආයතන තනිතන කරන අතරම විශාල සේවක පිරිසක් පාලනය කිරීමද මේ අමාත්‍යාංශයට කරන්නට සිදු වී තිබෙනවා. අපේ රටට අවශ්‍ය ආහාර ද්‍රව්‍ය ආදී ආනයන ද්‍රව්‍යන් අපනයන ද්‍රව්‍යන් ගෙන්වීමේදී හා පිරිවරට පැටවීමේදී නොයෙකුත් දුෂ්කරතාවයන්ට මුහුණ පාන්නට සිදු වෙනවා. එවැනි භාරදුර කටයුතු රාශියක් කිරීමේදී දොස් අහන්නේ නැතිව එය කරන්නට කිසි කෙනකුට පුළුවන්කමක් නැහැ. එසේ වුවත් බස් කොන්දොස්තරවරුන්, රියදුරන් වශයෙන් හා වරායේ සේවකයන් වශයෙන් ලංකාවේ සෑම ප්‍රදේශයකින්ම තරුණයින් විශාල සංඛ්‍යාවක් බඳවාගෙන එවැනි විශාල පිරිසකට රක්‍ෂාවන් සපයා දීම ගැන මුළු මහත් ජනතාවම ස්තූතිවන්ත විය යුතුයි.

මීළඟට මගේ ආසනයේ තිබෙන අඩු පාඩු ගැන සඳහන් කළ යුතුයි. තමුන්නාන් සේලා සියලුදෙනාම තිස්ස-කතරගම යන අවස්ථාවලදී මා නියෝජ්‍යතය කරන අම්බලන්ගොඩ කොට්ඨාශය මැදින් රථ වාහනවලින් ගමන් කරන අවස්ථා එමටයි. අම්බලන්ගොඩ බස් නැවතුම් පොළ විශාල මදි බව ගරු ඇමතිතුමාටත් පෙනෙන්නට ඇති. එතනින් එහා මෙහා යන්නෙන් බොහොම අමාරුවෙන්. එය විශාල කිරීම සඳහා දැනටම ක්‍රියාමාර්ගයක් අරගෙන තිබෙනවා. ඒ බව ස්ථිර ලේකම්

තුමාගෙන් මට දැනගන්නට ලැබුණා. එම බස් නැවතුම් පොළ අවශ්‍ය අන්දමට පුළුල් කිරීමට කටයුතු කරගෙන යෑම ගැන මා ස්තූතිවන්න වෙනවා. එහෙත් මා තවත් කරුණක් මතක් කර දෙන්නට ඕනෑ. ඒ සම්බන්ධ ලියවිලි ඉඩම් අමාත්‍යාංශයට ඉදිරිපත් කිරීමට අපේ ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාට සිදු වෙනවා. ඒ අවස්ථාවේදී ගරු ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා ගන්නා තරම් උනන්දුවක් ඉඩම් අමාත්‍යාංශයෙන් නොගත්තොත් මේ කටයුත්ත ඉක්මණින් කර ගන්නට පුළුවන් වේද කියා සැක සහිත නිසා ස්ථිර ලේකම්තුමා මගින් හෝ ඒ ගැන ඉඩම් අමාත්‍යාංශයේ අවධානය නිතර නිතර යොමු කර ඉක්මණින් ඒ කටයුත්ත ඉටු කර දෙන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. මෙය ඉක්මණින්ම කළ යුතුව ඇත්තේ ඒ ස්ථානයෙන් එහා මෙහා යන්නට නොහැකි අන්දමට එහි තත්ත්වය ඉතාම භයානක ලෙස තිබෙන නිසයි. •

එමෙන්ම මගේ කොට්ඨාශයේ ගම්බද ප්‍රදේශ තිබෙනවා. එක ප්‍රදේශයක් ගැන මට ඉතා ආඩම්බරයෙන් සඳහන් කරන්නට පුළුවන්. බස් රථයක් ධාවනය කරවා ගැනීමට ඒ ප්‍රදේශයේ ජනතාව කොතරම් ආසාවක්, උනන්දුවක්, ඕනෑකමක්, අවශ්‍යතාවයක් දක්වනවාද කියනවා නම් ඒ මැටි වල ගම් ප්‍රදේශයේත් කීර්ලියවල හා තෙල්වත්ත ගම් ප්‍රදේශවලත් ජනතාව පාරට අවශ්‍ය ඉඩම් නොමිලයේ දුන්නා පමණක් නොවෙයි ශ්‍රමදානයක් මගින් පාර පළල් කිරීමට වැඩ කර එය පළල් කර තිබෙනවා. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව මගින් දැන් එම පාරේ බෝක්කු බැඳ තිබෙනවා. ඒ ප්‍රදේශයේ අයට ගමනා ගමන පහසුකම් කිසිවක් තවම නැහැ. ඒ නිසා කීර්ලියවල-තෙල්වත්ත-මැටිවල හරහා වූ එම මාර්ගයේ බස් රථ සේවයක් ආරම්භ කරන ලෙස ඉල්ලනවා. එමෙන්ම අම්පෙගම සිට මීටියාගොඩ දක්වා දිවෙන පාරත් බෝක්කු ආදිය බැඳ දැන් හරියාකාර සකස් කර තිබෙනවා. දැනට තිබෙන ගමනාගමන අපහසුව, නිවාස අපහසුව, ලෙඩෙකු ගෙන ඒමේ අපහසුව ආදිය නිසා ඒ ප්‍රදේශයේ පාසලකට ගරුවරයකුවත් යන්නේ නැහැ. එවැනි තත්ත්වයක් පවතින එම ප්‍රදේශවාසීන්ගේ යහපත සඳහා අම්පෙගම-මීටියාගොඩ පාරටත් එමෙන්ම

කරන්දෙණිය-තල්ගහවත්ත මාර්ගයටත් බස් සේවා ලබාදෙන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

මේ බස් ධාවනය සම්බන්ධයෙන් ගරු ඇමතිතුමාට මගේ අදහසක් කියන්නට කැමතියි. මහා මාර්ගයේ දිවෙන බස් රථ වගේ විශාල බස් රථ වෙනුවට ගම්බද ප්‍රදේශවලින් මහා මාර්ගයට පැමිණීම සඳහා කුඩා බස් නැත්නම් වැන් රථ සේවාවක් ඇති කරන්න. විශාල බස් රථ මහා මාර්ගයන්හි යෙදවිය යුතු අතර කුඩා මාගී යන්හි කුඩා වැන් රථ සේවාවක් යෙදවෙනවා නම්—සමහරවිට ඒ සඳහා විකක් වැඩියෙන් වැය කරන්නට සිදු විය හැකියි— ඒ හේතූකොටගෙන ගම්බද මහජනතාවට විශාල සෙනක් සැලසෙනවා ඇති. ඒ නිසා මා ඉතා ආදරයෙන් ඉල්ලා සිටිනවා සුළු මාර්ගවල ධාවනය සඳහා වැන් රථ හෝ කුඩා බස් රථ හෝ යොදවන ලෙස. කුඩා මාර්ගවලට ලොකු බස් රථ යෙදවීමේ ඒ බස් රථවලට මෙන්ම මාර්ගවලටත් අලාභ හානි සිදු වන නිසා කුඩා මාර්ගවලට කුඩා බස් රථ යෙදිය යුතුයි. එසේ කළවිට කාලය පිරිමැසෙනවාත් සමගම වියදම්ද අඩු කර ගතහැකි වෙනවා ඇති. ඒ සියල්ලටම වඩා ගම්බද ජනතාවට විශේෂ පහසුවක්ද සැලසෙනවා. [බාධා කිරීමක්] පොඩි බස් පොඩි පාරවලට දමන ලෙසයි මා කියන්නේ.

නිතරම වාගේ බස් රථ විශාල සංඛ්‍යාවක් කැඩී බිඳී යාම නිසා ඒවා අළුත්වැඩියා කරන්නට සිදු වන බව පුවත්පත්වලින් දකින්නට ලැබෙනවා. නිතර නිතර බස් අළුත්වැඩියා කරන්නට ගියාම විශාල අන්දමින් කාලය අපතේ යන බව පෙනෙනවා. එම නිසා බස් හිඟකමට මුහුණ පෑමට සිදු වන මහජනතාවට නොයෙකුත් අපහසුකම් ඇති වෙනවා. එබැවින් මෝටර් රථ කාර්මිකයන් තවතවත් පුහුණු කර ඒ උදවියගේ සේවය ලබා දීම පිණිස තවතවත් ගරාජ ඇති කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා. එය රැකී රක්ෂා ප්‍රශ්නය විසඳීමටද මහක් වෙනවා ඇති. මේ අන්දමට ක්‍රියා කළ විට බස් රථ නරක් වන තරක් වන පළියට ඒවා අහක දමන්නට සිදු වන්නේ නැහැ. අබලන් වූ බස් රථ හතරක් පහක්

[වෛද්‍යාචාර්ය සඳ්ඩාසේන]

ප්‍රයෝජනයට ගෙන බස් රථ දෙක තුනක් වත් හදා ගන්නට ලැබුණොත් විශාල ප්‍රයෝජනයක් සැලසෙන බව කිවයුතුයි.

බස් මගින් සඳහා තනා තිබෙන ආවරණ පිළිබඳ වත් යමක් කිවයුතුයි. මුහුදුකර ප්‍රදේශවල මෙම ආවරණ යකඩෙන් වානෙන් සහ ගැල්වනයිස් තහඩුවලින් තැනුවාම මාස හයෙන් හතෙන් ඒවා දිරා පත් වන බව පෙනෙනවා. එසේ වූ විට ඉන් එකක් සඳහා රුපියල් 1,200 ක් පමණ මුදලක් නිරපරාදේ වැය කළා පමණක් වෙනවා. ඒ නිසා ගල් බාගේ බිත්ති බැඳ කොන්ක්‍රීට් කණු දමා එම ආවරණ ස්ථාන හරිගස්සා ඒවාට ඇස්බැස්ටස් තහඩු හෝ ගමේ උළුවත් සෙවිලි කර දෙනවා නම් අළුත්වැඩියා කිරීමට ලිපි තොරව ඒවා සදහටම ප්‍රයෝජනයට ගතහැකි වෙනවා. ඒවා දිරාපත් වන්නේ නැහැ. දුර බැහැර සිට එන මගීන්ට වැඩි වී සිටින්නට මෙම ආවරණ තුළ සුදුසු තැන් සකස් කර ඇත්තේ නැහැ. ඒ සඳහා කොන්ක්‍රීට් ලැලි හෝ සවි කර දුන්නොත් එය ඉතා ප්‍රයෝජනවත් දෙයක් වෙනවා ඇති. ඒ සඳහා වැඩි වියදමක් දරන්නට සිදු වන්නේ නැහැ. යකඩ වෙනුවට ගඩොල් හෝ ලී වර්ග හෝ යොදා මෙම ආවරණ සකස් කළ යුතු අන්දම සැලැස්මවලින් පවා විස්තර කරමින් ගරු ඇමතිතුමාටත් හිටපු සභාපති තුමාටත් අප විසින් කරුණු ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. දැන් නම් ඒවා ටිකින් ටික කෙරී ගෙන යන බව පෙනෙනවා. යකඩෙන් වානෙන් තැනීමේ ගැල්වනයිස්වලින් සකස් කරන ආවරණ අවුරුදු දෙක තුනක දීම දිරාපත් වෙනවා. ඒ නිසා ජාතික ධනය අපතේ යනවා.

අ. හා. 6.45

බස් අනතුරු දිනෙන් දින වැඩි වන බව පුවත්පත් කියවන අපට පෙනෙනවා. බොහෝවිට රියදුරන්ගේ වරදින් ඒවා සිදු වන බව කියනවා. රියදුරන් මනුෂ්‍යයන් කොටසක් බව අමතක කළයුතු නැහැ. දැන් ඒ උදවියට කර තිබෙන නියමයන් මොන වාද කියන්නට මා දන්නේ නැහැ. එහෙත් ඒ උදවියගේ සේවාව වෙනුවෙන් කළයුතු කිසිමයක් මට යෝජනා කරන්නට පුළු

වනි. විශේෂයෙන් රාත්‍රී කාලයේ වැඩ කරන රියදුරකුට පැය 6කට වැඩියෙන් වැඩ කරන්නට දෙන්නට එපා. දිවා කාලයේදී නම් පැය 8කට වැඩියෙන් වැඩ කරන්නට දිය යුතු නැහැ. දුර මාර්ග සඳහා රියදුරන් දෙදෙනකුවත් යවා බස් රථවල ගමන් කරන මගීන්ට ආරක්ෂාව සලසා දීමට විධි විධාන සැලැස්විය යුතුයි. අතිකාල දීමනා ලබා ගැනීම කෙසේ වෙතත් රියදුරු මහන් වරු මෙම පැය ගණන පමණක් වැඩ කරන්නට කල්පනා කළොත් ඒ උදවියට නිදිමත හැදෙන්නේවත් අනතුරු ගණන වැඩි වන්නේවත් නැහැ.

ඊළඟට ක්‍රීඩා අමාත්‍යාංශය ගැන වචන යක් කිවයුතුයි. ඒ පිළිබඳව යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා) ඉදිරිපත් කරන ලද අදහස් මා අනුමත කරනවා. ලංකාව මුහුදු මැද පිහිටි කුඩා දිවයිනක්. ලංකාව වටේටම මුහුදු තිබෙනවා. ලංකාව ඇතුළේ ගංගා තිබෙනවා ක්‍රිකට්, පූට් බෝල්, ටැනිස් වැනි ක්‍රීඩා සඳහා ජනතාවට වැඩි වියදමක් දරන්නට සිදු වෙනවා. මුහුදුකරයේ තරුණයන්ට විශේෂයෙන් පිහිනීම පුරුදු පුහුණු කරනවා නම් එය ක්‍රීඩාවක් වශයෙන් ඉතා හොඳයි. පිහිනීම පුහුණු කරවීම සඳහා ශිෂ්‍යත්ව වුවත් දෙමින් කටයුතු කරන්නට යම් යම් රටවල් කැමැත්ත පවා පළකර තිබෙනවා. එසේ කැමැත්ත පළ කළත් තැනත් ඒ රටවලින් ශිෂ්‍යත්ව ලබාගෙන හෝ අපේ මුදල් වැය කිරීමෙන් හෝ පිහිනීම කෙරෙහි දක්ෂතාවයක් දක්වන තරුණයන් කීප දෙනකු පිටරට යවා පිහිනීම සම්බන්ධයෙන් විශේෂ පුහුණුවක් ලබා දී ආපසු කැඳවා ගෙන ලංකාවේ අතිකුත් තරුණයන්ටද පිහිනීමේ ක්‍රීඩාව උගන්වන්නේ නම් එය ඉතා විශාල ප්‍රයෝජනයක් සැලසෙන දෙයක් වෙනවා ඇති. කිමිදුමත් පුළුවන් වෙනවා. ඒ නිසා ඒ ගැනත් ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්නැයි මා කියනවා.

මා නියෝජනය කරන අම්බලන්ගොඩ මැතිවරණ කොට්ඨාශය ගැනත් යමක් කියන්නට ඕනෑ. අම්බලන්ගොඩ ප්‍රසිද්ධ නගරයක්. එහි මහා විද්‍යාල ගණනාවක් තිබෙනවා. ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් විශාල සංඛ්‍යාවක් විශ්ව විද්‍යාල ප්‍රවේශ පරීක්ෂණයෙහිත්

සමර්ථ වී සිටින බව තමුන් නාන්සේ රියේ පෙරේදා පුවත්පත් මගින් දැනගත් නව ඇති. අවුරුදු පහ අම්බලන්ගොඩින් විශාල ශිෂ්‍ය සංඛ්‍යාවක් විශ්ව විද්‍යාලයවලට ඇතුළත් වෙතවා. පාඨශාලාවට යන ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන්ගේ ක්‍රීඩා පහසුකම් සඳහා ක්‍රීඩා භූමියක් නොමැතිකම විශාල අඩුපාඩුවක්. කොළඹ නගරයේ තිබුණු මඩ වගුරක් ගොඩ කර තමුන් නාන්සේ සුගතදාස ක්‍රීඩා භූමිය හෙවත් සුගතදාස ස්ටේඩියම් නමින් ඇති කළ. එවැනි ක්‍රීඩා කරන්නට සමර්ථ වූ ඔබතුමාට අම්බලන්ගොඩ ජනතාව වෙනුවෙන් එවැනි ක්‍රීඩා කර දෙන්නැයි මා ආරාධනය කරනවා. අම්බලන්ගොඩ නගරයේ මඩ වගුරක් තිබෙනවා. එය පුරන් වූ කුඹුරක්, නැත්නම් පුරන් වූ ඉඩමක්. ගරු අධ්‍යාපන ඇමතිතුමාත් මෙතැන දැන් සිටින නිසා ඒ ගැන මතක් කරන්නට මෙය හොඳ වෙලාවයයි මා කල්පනා කරනවා. ක්‍රීඩා කටයුතු සඳහා අධ්‍යාපන අමාත්‍යාංශය පාසැල්වලට වැය කරන මුදලත් ජනසතු සේවා හා ක්‍රීඩා අමාත්‍යාංශය ක්‍රීඩා, භූමි සඳහා වැය කරන මුදලත් ඇත්ත වශයෙන්ම යෙදවෙන්නේ මහජනයාගේ ප්‍රයෝජනයටමයි. මේ අමාත්‍යාංශ දෙකෙන්ම කෙරෙන්නේ මහජන යහපත සඳහා ක්‍රීඩා පහසුකම් ලබා දීම නිසා ගරු ඇමතිතුමන්ලා දෙදෙනාම එකතු වී මා කියන කාරණය ගැන සිත් යොමු කළොත් හොඳයි. අක්කර හයක් තරම් වූ පුරන් වුණු වෙලක් මගේ කොට්ඨාශය වන අම්බලන්ගොඩ තිබෙනව. යම්කිසි මුදලක් දීලා හෝ එය අරන් දුන්නොත් තමුන් නාන්සේලා දෙදෙනාගෙන් මුළු පළාතටම විශාල සේවයක් සිදු වෙනව. එක් එක් පාසලට වෙන වෙන ක්‍රීඩාංගන ඇති කරනවාට වඩා මේ වැඩ පිළිවෙල සාර්ථක කර දුන්නොත් මධ්‍යම මහා විද්‍යාල හතර පහකට විශාල ප්‍රයෝජනයක් ලැබෙනවා. ඒ නිසා මම ඒ ඉල්ලීම ඉතා ඕනෑකමින් තමුන් නාන්සේලා දෙපලට ඉදිරිපත් කරනවා.

නැව් තදබදය ගැන යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමා කරුණු ඉදිරිපත් කළා. මේ ගැන වැඩි යමක් කපා කරන්නට මම දන්නේ නැහැ. එහෙත් ගරු ඇමතිතුමනි, නැව් පෝලීම් ගැහෙන්නට එක් හේතුවක් නම් කලට වේලාවට බඩු ගෙනයන්නේ නැතිව ගුදම්වල ගොඩගැසී තිබෙන්නට

ඉඩ ගැරීමයි. ආහාර දෙපාර්තමේන්තුව මගින් හෝ වේවා පෞද්ගලික වෙළෙන් දන් මගින් හෝ වේවා ගෙන්වනු ලබන වෙළෙඳ ද්‍රව්‍ය ආදිය වරායේ ගුදම්වල ගොඩ ගැහෙන්නට ඉඩ නොදී වහාම පිට කිරීමට ක්‍රමයක් ඇති කරනවා නම් බඩු බෙදා හැරීමත්, තෝරා ගැනීමත්, ප්‍රවාහණය කිරීමත් පහසු වෙනවා. එතකොට නැව් පෝලී මුත් නැති වෙනවා. ඒ නිසා මේ කාරණයත් තමුන් නාන්සේගේ අවධානය යොමු කරනු ලැබිය යුතු දෙයක් හැටියට මතක් කරන්නට කැමතියි.

නැව් පෝලීම් ඇති වුණාම නැව්වලට වන්දි වශයෙනුත් විශාල මුදලක් ගෙවන්නට රජයට සිදු වෙනවා. ආහාර දෙපාර්තමේන්තුව හෝ වෙන යම්කිසි රජයේ දෙපාර්තමේන්තුවක් හෝ බඩු ගෙන්වනවා නම්, ගෙන්වනු ලබන බඩු ප්‍රමාද නොකර ගෙන යන්නට ඕනෑ. ඒ ඒ දෙපාර්තමේන්තුවලට තිබෙන රථවාහන, ලොරි ආදිය පිළිබඳ සංඛ්‍යාලේඛන දෙස පරීක්ෂාවෙන් බැලුවොත් එය කරන්නට බැරි දෙයක් නොවන බව පැහැදිලි වෙනවා ඇති. ඒ වාහන යොදා බඩු ගෙන ගියත් පාඩුවක් වන්නේ නැහැ. සීමෙන්ති වැනි බඩු ගෙන්වුවාම ඒවා වරායේදීම කෙලින්ම වෙළෙන්දන්ට භාර දෙන්නට වැඩ පිළිවෙලක් ඇති කරන්නට පුළුවනි. එතකොට ගුදම්වල තදබදය නිකම්ම නැති වී යනවා ඇති.

මීට වඩා කාලය ගත කරන්නට යන්නේ නැහැ. මා සඳහන් කළ ඔය කාරණා ගැන—විශේෂයෙන්ම අම්බලන්ගොඩ නගරයේ තිබෙන බස් ස්ටැන්ඩ් එක ගැන—වහාම ක්‍රියාකරන්නැයි ඉල්ලමින් මගේ කපාව සමාප්ත කරනවා.

ගරු එම්. එම්. මොහමඩ් (කම්කරු හා රැකියා රක්ෂා ඇමති)

(கௌரவ எம். எச். முகம்மது—தொழில், தொழில் காண் அமைச்சர்)

(The Hon. M. H. Mohamed—Minister of Labour and Employment)

Sir, I wish to make a personal explanation. During my absence the hon. Member for Kolonnawa (Mr. Ilangaratne) had made a statement to the effect that I, or a firm in which I have interests is supplying

[ශ්‍රී ජී. එම්. මොහමඩ්]
 stores to the "Hope" ship. I want to bring to the notice of the hon. Member for Kolonnawa that his statement is absolutely untrue. I can assure him and this honourable House that I have no connection whatsoever with any firm that makes supplies to the "Hope" ship. I want to make that point very clear.

ඉලංගරත්න මයා.
 (ශ්‍රී ජී. ඉලංගරත්න)
 (Mr. Ilangaratne)
 Ship chandlers.

ශ්‍රී ජී. එම්. මොහමඩ්
 (කෙළරව ආර්. ආර්. ජයරත්න)
 (The Hon. M. H. Mohamed)

All right. It is true that I was head of a firm which was established in 1886. Now the fourth generation is running that business. that firm makes no direct or indirect supplies to the "Hope" ship. Even if it does make supplies as chandlers I do not know what is wrong or whether that is immoral. I do not want my children to be penalized because I am a Minister. Nor do I want my children to enjoy any unfair privilege because I am a Minister. I do not want anybody to give any help to a firm that was established in 1886, a firm which has been in existence for nearly 82 years. Therefore, I only want hon. Members not to get this type of third rate information and use it here on the Floor of this House. I challenge the hon. Member for Kolonnawa to prove his statement that I have interests in a firm that makes supplies to the "Hope" ship.

ඉලංගරත්න මයා.
 (ශ්‍රී ජී. ඉලංගරත්න)
 (Mr. Ilangaratne)

I merely said that there are rumours. I am glad that the hon. Minister has got the opportunity of contradicting my statement.

ශ්‍රී ජී. එම්. මොහමඩ්
 (කෙළරව ආර්. ආර්. ජයරත්න)
 (The Hon. M. H. Mohamed)

Even if that firm was making supplies to the "Hope" ship there is nothing wrong in that, there is nothing immoral in that.

කේ. ඩී. ඩී. පෙරේරා මයා. (බණ්ඩාර හමි)
 (ශ්‍රී ජී. කේ. ඩී. ඩී. පෙරේරා—බණ්ඩාරගම)
 (Mr. K. D. D. Perera—Bandaragama)

ශ්‍රී නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, මේ ජන සතු සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ යටතේ මාත් වචනයක් දෙකක් කියන්නට බලාපොරොත්තු වෙත. විශේෂ කාරණයක් හැටියට මට මතක් කරන්නට තිබෙන්නේ, ගම්සභාපතිවරුන්ගෙන් කිසිම අවසරයක් නොලබා ලංගමය මගින් ඇතැම් පාරවල බස් රථ ධාවනය කරවීමෙන් පැන නැගී තිබෙන ප්‍රශ්නයක් පිළිබඳවයි. විශේෂයෙන්ම අතුරු මැතිවරණ පැවැත්වුණු කොට්ඨාශවල මැතිවරණයට වික දිනකට පෙර බර කරන්න පවා යන්න බැරි තරම් අබලන් පාරවල ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය මගින් බස් සේවා ඇති කළ. ඉන් මාසයකට දෙකකට පසුව නැවතත් ඒ බස් කොළඹට හෝ වෙනත් ජන්ද කොට්ඨාශවලට ගියා. මමත් ගම්කාර්ය සභාවක සභාපතිවරයෙක්. අපෙන් කිසිම අවසරයක් නැතුව අමාත්‍යාංශයේ හිතාමතාපයටයි, අපේ ගම්කාර්ය සභාවලට අයත් මේ ඇතැම් පාරවල බස් සේවා ආරම්භ කළේ. මෙසේ බස් ධාවනය කිරීම නිසා දැන් ඒ පාරවල පාලම්, බෝක්කු ආදිය කැඩී ගොස් තිබෙන අතර අපට ඒවා සාදා ගන්න මුදල් නැහැ. පළාත් පාලන දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ඉල්ලුම මුදල් නැහැ කියනවා. අපට පළාත් පාලන දෙපාර්තමේන්තුවෙන් පාරවල් හදා ගන්න ලැබෙන්නේ අවුරුද්දකට එක ග්‍රාන්ථ එකක් පමණයි. ලංගමයෙන් ආධාරයක් ඉල්ලුම අපට ඒ ගැන වග කියන්න බැහැ යයි කියනවා.

මෙතැන තවත් වරදක් තිබෙනවා. මැති වරණ කාලයේදී බරකරන්න පවා යන්න බැරි පාරවල යෙදූ බස් රථ වික ආපසු

ගෙන්වා ගත්ත අතර විකක් හොඳ පාර වල ධාවනය කළ බස් සේවා කීපයක් එහෙම නිබන්තට ගැරිය. තවමත් දුවන ඒ බස් නිසා අපේ ගම්සහා පාරවලට විශාල හානි. පැමිණෙනව. මාස දෙක තුනක් බස් රථ ධාවනය කරවන විට එහෙම පිරිත්ම ඒ පාරවල් අබලන් වෙනව. ඊට පසුව දුණු කැබෙනවාය, නැත්නම් ඩුසිවර්ලා නැත, එසේත් නැත් නම් මේ පාර බස් ධාවනය කරවන්න සුදුසු නැහැ කියා ඉන්ජිනේරු මහත් මයා කීව්වය, අදී වශයෙන් නොයෙක් හේතු දක්වා බස් ධාවනය කිරීම නවත් වනව. බස් නවත්වා දැමූ පසු මහජනයා ගෙන් බැණුම් අහන්න සිදු වෙන්නෙ අපටයි. සහාපතිතුමා අපේ පාර හදා දෙන්නෙ නැති නිසා අපට බස් එකෙන් යන්න විධියක් නැහැ කියා මහජනයා බණිනව. තමුත්තාත්සේ පාර නොහදන නිසා අපට බස් දුවවන්න බැහැ කියා ලංගමය වෝදනා කරනව.

ගරු නියෝජ්‍ය සහාපතිතුමනි, මැති වරුණ කාලයේ මගේ ආසනයේ පාර වල් බොහොමයක බස් ධාවනය කරවල දැන් ජාරවල් දෙකක හැර අනික් සියලුම සේවා නවත්වා දමා තිබෙනව. ඒ පාරවලත් බස් ධාවනය හිරිහැටියේ නවත්වනව. ඒ අවස්ථාවලදීත් මන්ත්‍රී වරයා වශයෙනුත් ගම්කාර්ය සභාවේ සහා පති වශයෙනුත් බැණුම් අහන්න සිදු වෙන්නෙ මටයි. “තමුත්තාත්සේ අපට මේ පාර හදා දෙන්නෙ නැහැ. අපට ඒ නිසා බස් රථයකින් ගමනක් බිමනක් යන්න ලැබෙන්නෙ නැහැ” කියා මහ ජනයා දොස් කියනව. ලංගමයන් බණින්නෙ අපටයි. ඒ නිසා මේ පිළිබඳව ප්‍රතිපත්තියක් වශයෙන් යම්කිසි වැඩ පිළිවෙලක් සකස් කළ යුතුයි. ගම්කාර්ය සභාවකට අයත් යම්කිසි පාරක ලංගමය බස් ධාවනය කරනවා නම් අඩු වශයෙන් ඒ පාර ප්‍රතිසංස්කරණය සදහා ඒ ගම් කාර්ය සභාවට යම්කිසි මුදලක් ගෙවන්න ඕනැ. එසේ නැත්නම් ලංගමය බස් ධාවනය කරවන පාරවල් ප්‍රමාණය සහ ඒවායේ ධාවනය කරන බස් ප්‍රමාණය අනුව ඒ එක් එක් ගම්කාර්ය සභාවට

මේ මුදල බෙදා දෙන්න කියා යම්කිසි මුදලක් අවුරුදුපතා පළාත් පාලන දෙපාර්තමේන්තුවට භාර දෙන්න.

ගරු නියෝජ්‍ය සහාපතිතුමනි, මට කලින් කලා කළ ඇතැම් ගරු මන්ත්‍රී වරුන් පෙන්වා දුන්න වගේ කුඩා පාර වල විශාල බස් ධාවනය කරවනව. ඒවා බස් ධාවනයට සුදුසු යයි ලංගමයේ ඉන්ජිනේරු මහත්වරුන් නිර්දේශ කර නැහැ. අතුරු මැතිවරණ කාලයේදී මහ ජනයාගේ හිත් දිනා ගැනීම සදහායි මේ විධියේ බස් සේවා ඇති කළේ. මෙය ලොකු වැරදි වැඩක් විතරක් නොවෙයි. මේ නිසා ගම්කාර්ය සභාවල තත්ත්වයන් පහළ වැටෙනව. මේ අන්දමට තව අවුරුදු දෙක තුනක් ගම්සහා පාරවල බස් ධාවනය කළොත් අපට තිබෙන පාරවල් වික හදා ගත්ට බැරි වෙනව. බස් ධාවනය කරවන විට මාසයෙන් දෙකෙන් මේ පාරවල් අබලන් වෙනව. අපේ ප්‍රදේශවල තිබෙන්නෙ බොහෝවිට ගරු පාරවල් නිසා ඒවා ඉක්මනින් අබලන් වෙනව. විශේෂයෙන්ම වැසි කාලයේදී අබලන්වීම ඉක්මනින් සිදු වෙනව. ඒ පාරවල බෝක්කු පාලම් ආදිය බස් ධාවනය කරවනට තරම් සවි ශක්තිය ඇති ඒවා නොවන නිසා ඉක්මනින් අබලන් වෙනව. දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කාරක සභාවේදීත් අපි මේ ප්‍රශ්නය ගැන සාකච්ඡා කළා. මේක ඉතා බරපතල ප්‍රශ්නයක්. ගම්සහා පාරවල බස් ධාවනය කරවනවාට අපි විරුද්ධ නැහැ. ඕනෑම ගම්සහා පාරක බස් ධාවනය කරවන්න බලපත්‍ර දෙන්න ඕනෑම වෙලාවක අපි සුදනම්. ඒ වගේම මුදල් තිබෙනව නම් පාරවල් පවා අපි හදා දෙනව. මුදල් නැති නිසා එහෙම කරන්න ශක්තියක් නැහැ. මුදල් නොමැතිකීම නිසා ගම් කාර්ය සභාවේ සේවකයන්ටත් පඩි දී ගන්න බැරි තත්ත්වයක් පවතිද්දී බස් ධාවනය කරවන්න පාරවල් හදා දෙන්නෙ කොහොමද? ගරු ඇමතිතුමා පිළිතුරු දෙන විට සමහරවිට කියයි, ගම්සහා පාරවල බස් ධාවනය කරවන්නෙ ඒ ඒ ගම්කාර්ය සභාවල කැමැත්ත ලැබී තිබෙන නිසාය කියා. සමහරු ගම්කාර්ය සභා කැමති වෙන්න ඇත්තෙ මුදල් තිබෙන නිසයි. එහෙත් ගම්සහාවේ කැමැත්ත

[කේ. සී. ඩී. පෙරේරා මයා.]

නොවිමසා බලහත්කාරයෙන් බස් ධාවනය කරවන ගම්සභා පාරවල් තිබෙනවා. ඒ පාරවල බස් ධාවනය කරවීමෙන් හොඳ ආදායම් ලැබෙනවා. එයින් මහජනයාට සේවයක් සිදු වන නිසා ඒ පාරවල බස් ධාවනය කරවන්න එපා යයි අපි කියන්නේ නැහැ. අපි කියන්නේ මේ පාරවල් නඩත්තු කරන්න යම්කිසි වැඩ පිළිවෙලක් සකස් කරන්න කියයි.

ඊළඟට කොළඹ නගරයේ බස් ගමනා ගමනය ගැන වචනයක් කියන්නට ඕනෑ. ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා හෝ ලංගමයේ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ මහත් වරුන් හෝ බස්වල ගමනාගමනය කරන්නේ නැති නිසා බස් සේවයේ නියම තත්ත්වය එතුමන්ලා දන්නේ නැහැ. බස් සේවයේ අඩුපාඩු හරිහැටි දන්නේ නිතර බස්වලින් ගමන් බිමන් යන අපියි. එමනිසා, පොත්වල තිබෙන සංඛ්‍යා ලේඛනවලට වඩා වැදගත් කරුණු පළ පුරුද්දෙන් අපට කියන්නට පුළුවනි. මේ පාර්ලිමේන්තුව ඉදිරියේ පාර අයිතේ බස් නැවතුම් පොළවල් දෙකක් තිබෙනවා. ඒවායෙහි තිබෙන දැන්වීම් පුවරු බලා, ඒ තැන්වලට එන බස් කොහේ යන ඒවාදැයි කියන්නට ඇමතිතුමාට හෝ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ කෙනකුට හෝ පුළුවන්ද? ගම්බද මිනිහකු ඒ ස්ථානයට ආවොත්, එහි ලියා තිබෙන නොමිලර වලින් පමණක්, යම්කිසි ස්ථානයකට යන බස් රථයක් දැන ගන්න ඔහුට පුළුවන්ද? බස් නැවතුම් පොළවල් තුන හතර තිබෙන තැන්වලත් මේ තත්ත්වයමයි. එක් නැවතුම්පොළක 118, 111, 116 ලියා තිබෙනවා. තවත් එකක 103, 102, 143 ලියා තිබෙනවා. අනෙක් එකේ 25, 83, 91 ලියා තිබෙනවා. තමන් යා යුතු බස් රථය මේවායින් දැනගන්නට ගම්බද මිනිහකුට පුළුවන්ද? ඔහු එක තැනක ටික වේලාවක් සිටිනවා. තමන්ට වුවමනා බස් රථය එතැන නතර කරන්නේ නැහැ. ඊළඟට අනෙක් නැවතුම් පොළට යනවා. එතැන ටිකක් වේලා ඉඳලා අනෙකට යනවා. ඔය විධියට, තමන් යා යුතු බස් රථය හොයා ගන්නට බැරිව තැනින් තැනට දුවනවා. පිරිසර පළාත්වලින් නගරයට එන

ජෝන් අඟියලාට ඔය නොමිලරවලින් පමණක් බස් රථ අඳුනා ගන්නට බැහැ. බස් රථයක් යන්නේ කොහොටද යන වග කුසා අකුරෙන්වත් ඔය දැන්වීම් පුවරුවෙහි යොදන ලෙස නියෝග කරන්නට ගරු ඇමතිතුමාට බැරි ඇයි? දැන් තිබෙන තත්ත්වය අනුව, අසුවල් පළාතට යන බස් රිය තවත්වන්නේ අසුවල් තැනැයි හරිහැටි දැනගන්නට, මේ නොමිලර නොදන්නා කෙනකුට පුළුවන් කමක් නැහැ. ගල්කිස්සට යන බස් එක එක තැනක, මහරගම බස් රිය තවත් තැනක, දෙහිවල සන්චෝදානයට යන බස් එක වෙනත් තැනක, පානදුරේ බස් එක වෙනත් කොහේවත්. තමන්ට වුවමනා බස් රථය ගන්නට කොතැනට යා යුතු දැයි මගියා දන්නේ නැහැ. උදේ සිට රූ වන තෙක් බස් නැවතුම් පොළවල් ගානේ ඇවිදින්නයි ඔහුට සිදු වී තිබෙන්නේ. ඇමතිතුමා බස්වල ගමන් බිමන් නොයන නිසා මේවා ගැන දන්නේ නැහැ. මාසයකට එක දවසක්වත් බස්වල ගමන් කරන ලෙස මා එතුමා ගෙන් ඉල්ලා සිටින්නේ ඒ නිසායි. අද මගින් කොයිතරම් කරදරයක් දුකක් විදිනවාද යන වග එවිට දැනගන්නට පුළුවන් වෙයි. [බාධා කිරීමේ] හිරියාල ගරු මන්ත්‍රීතුමා (එස්. ඩී. හේරත් මයා.) කවදාවත් බස් රියක ගමන් කර නැහැ. ඒ නිසායි ඔය විධියට කපා කරන්නේ. හිරියාල පැත්තේ නම් බස් රථ එකකට දෙකකට වඩා නොදුවන නිසා මේවැනි තත්ත්වයක් නැතිව ඇති. වැඩිදුර යන්නට වුවමනාවක් නැහැ. මේ පාර්ලිමේන්තුව ඉදිරියේ පාර අයිතේ තිබෙන බස් නැවතුම් පොළට ගියොත් තමුත්තාත් සේට මා කියන දේ අවබෝධ වෙයි. මරදානට ගිහින් බලන්න. ඒත් තත්ත්වය මේකමයි. එම නිසා, බස් නැවතුම් පොළවල මාර්ග අංකය පමණක් නොව බස් රථය යන ස්ථානයත් සඳහන් කරන්න.

අ. හා. 7

සීග්‍රයාමී බස් රථයක් පානදුරේ සිට කොළඹට විනාඩි 45 කදී එනවා. එහෙත් ඝාමාන්‍ය බස් රථයක් ඒ ගමනට පැයකුත්

විනාඩි 50 ක් ගත කරනවා. මේ නිසා, මගින්ගේ වටිනා කාලය කොයි තරම් අපතේ යනවාදැයි ගරු ඇමතිතුමා විකක් කල්පනා කර බලන්න. එපමණක් නොවෙයි. පිට පළාත්වල බස් සේවාවන් යොදා තිබෙන්නේ නගරය ඔස්සේ ඒ ඒ පළාත්වලට යා යුතු අන් දමටයි. මේ නිසා ගමනට ලොකු වෙලාවක් ගත කරන්නට මගින්ට සිදු වෙනවා. ඉස්සර නම් නගරය තුළ ගමනාගමනය සඳහා ට්‍රොලි බස් සේවය තිබුණා. එය නැති වුණාට පසු, නගරය තුළ ගමනාගමනය කිරීමටත් සිදු වී තිබෙන්නේ පිට පළාත්වල සිට නගරයට එන බස් රථවලින්මයි. මේ නිසා මගින්ට විශාල කරදරයකට මුහුණ පාන්නට සිදු වී තිබෙනවා. බොරැල්ලේ සිට කොටුවට හා පිටකොටුවට බස් සේවා කීපයක් නගරය තුළ තිබෙනවා. ඒ හැරුණු විට අනෙක් සෑම තැනකටම පාහේ පිටින් එන බස්වලින් ගමනාගමනය කරන්නයි සිදු වී තිබෙන්නේ.

අනෙක් කරුණ බස් රථවල අපිරිසිදු කමයි. ලංකාවට ගෙනාවාට පසු මේ බස් කවදාවත් හෝදලා නැහැ. වැසි දවසක ඇඳුමක් ඇඳගෙන බසයක ගමන් කළොත් පසුව ඒක ගලවා දමා මොන එකක් ඇඳ ගන්නට සිදු වෙනවා.

පානදුරේ බස් ඩිපෝ එකේ ටයිම් කීපර් ආතර් පෙරේරා නැමැත්තා මත්පැන් පානය කර තිබුණා යයි බී. සී. පෙරේරා නැමැති ඊයැදුරා පැමිණිල්ලක් කළ විට “fප්ලයින් ස්කොඩ්” එක අවුත් ඒ ආතර් පෙරේරා අර ගෙන ගියා. පරීක්ෂණයක් පැවැත්තුවා. මොකක්ද ප්‍රතිඵලය? පසුවදා අර බී. සී. පෙරේරා රත්නපුරයට මාරු කර යැවීමයි. පැමිණිල්ල කළ තැනැත්තා රත්නපුර ඩිපෝ එකට මාරු කර යැවුවා. මේක පුදුම වැඩක් නේද?

ලංකාවේ වැඩිම බස් ගාස්තු අය කරන මාර්ගය තිබෙන්නේ මා නියෝජනය කරන කොට්ඨාශයේයි. හොරණ-මොරොන් තුඩුව මාර්ගයේ ගමන් කරන බස් රථ හැතැප්මකට ගත 15 බැගින් අය කරනවා. ඊට කලින් තිබුණු “කැබ් සර්විස්” එක අය කළ ගණන් අනුවයි. මෙම ගණන් නියම කර තිබෙන්නේ. දැන් ඒ පාරේ ගමන් කරවන්නෙ ලොකු බස් රථයි. දැන් ප්‍රසිද්ධ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ඒ පාරේ පාලමක්ද සාදනු ලබනවා. ඒ නිසා මේ බස් ගාස්තු සංශෝධනය කිරීම අවශ්‍යයි. හැබැයි, බස් ගාස්තු සංශෝධනය එක පාරටම කළ නොහැකි බව මා දන්නවා. ඒකට ගැසට් නිවේදන පවා නිකුත් කරන්නට ඕනෑ. කෙසේ වෙතත් යම්කිසි අවස්ථාවකදී මේ ගැන විශේෂ සැලකිල්ලක් යොමු කරන්නැයි මා ඉල්ලා සිටිනවා.

බණ්ඩාරගම බස් නැවතුම්පොළ සඳහා ගන්නට බලාපොරොත්තු වන ඉඩමක් ගැන දන්වා තමුන්නාත්සේ මට ලිය මතක් එවා තිබුණා. ඒ ඉඩම බැවුම් සහිතයි. එය සමතලා කරන්නට විශාල මුදලක් වියදම් කරන්නට ඕනෑ. ඒ නිසා දැනට බස් රථ නවත්වන ස්ථානයම බස් රථ නැවැත්වීමට පිළියළු කරන්න. ඒකට කිසිම වියදමක් යන්නේ නැහැ. පොළොවට සමතලා කරන්නට වුවමනාවක් නැහැ.

පසුගිය අතුරු මැතිවරණ කාලයේදී මා නියෝජනය කරන කොට්ඨාශයට විශේෂ වරප්‍රසාදයක් ලැබුණා. රාත්‍රියේ නිදාගෙන උදේ අවදී වී බලන විට, බස් නැවතුම් පොළවල් සවි කරලා. එහෙත් ඒ සමහර ඒවා ගෙන ගොස් තිබෙනවා. ඒ ගැන කනගාටුයි. බාගදා තවත් ඡන්ද කොට්ඨාශයකට ගෙන යන්නට ඇති. කෙසේ වුණත්

ගරු සුගතදාස
 (கௌரவ சுகததாச)
 (The Hon. Sugathadasa)
 ඔබ පරණ කථාවක්.

කේ. සී. ඩී. පෙරේරා මයා.
 (திரு. கே. டி. டி. பெரேரா)
 (Mr. K. D. D. Perera)
 පරණ කථාවක් නොවෙයි. කුණු වැදුණ විදුරුවල සමහරුන් මේව ලියා තිබෙනවා. විදුරුවකින් බැලුවොත් පෙනෙන්නේ පිට පැත්ත නොවෙයි. තමන්ගේ මුහුණයි. දවසක්දා මා ඇඳගෙන ආ වේට්ටිය ඉරුණා. ඉදහිට හදිසියේ ගමන් කරන මගේ ඇඳුම් වලට ඒ විධියට සිදු වුණා නම් නිතරම ගමන් කරන අයගේ ඇඳුම්වලට කොහොම වෙයිද?

[කේ. ඩී. ඩී. පෙරේරා මයා.]
 සමහර ඒවා නම් තවම තිබෙනවා. අතුරු
 මැතිවරණයක් පැවැත්වුණු නිසා ඒ බස්
 තැවතුම් පොළවල් ලැබුණා.

පානදුර ඩිපෝ එකෙන් ගමන් කරවන
 බස් රථ වාමාංශික රැස්වීමක් තිබෙන දව
 සක ඒ රැස්වීම තිබෙන පැත්තෙන් ගමන්
 කරවන්නේ නැහැ. එදාට හුඟක්ම බස්
 අඩුයි.

ගරු සුගතදාස

(කෙළරාව සුගතදාස)
 (The Hon. Sugathadasa)
 ඒක වැරදියි.

කේ. ඩී. ඩී. පෙරේරා මයා.

(ක්‍රි. ශ්‍රී. කේ. ඩී. ඩී. පෙරේරා)
 (Mr. K. D. D. Perera)

මා මේ ගැන පැමිණිලි කර තිබෙනවා.
 ප්‍රසිද්ධ රැස්වීමක් තිබෙන සෑමදාම විශේෂ
 යෙන්ම ගම්බද පාරවල දුවවන බස් රථ
 නවත්වනවා.

ගරු සුගතදාස

(කෙළරාව සුගතදාස)
 (The Hon. Sugathadasa)

ඒක වැරදියි, මා ඒ ගැන නියෝග දී
 තිබෙනවා.

කේ. ඩී. ඩී. පෙරේරා මයා.

(ක්‍රි. ශ්‍රී. කේ. ඩී. ඩී. පෙරේරා)
 (Mr. K. D. D. Perera)

ඒ නියෝග ක්‍රියාවේ යොදවන්නේ
 නැ.

ගරු සුගතදාස

(කෙළරාව සුගතදාස)
 (The Hon. Sugathadasa)

කොළොන්නාවේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා
 (ඉලංගරත්න මයා.) සාක්ෂි දරනවා ඇති.

කේ. ඩී. ඩී. පෙරේරා මයා.

(ක්‍රි. ශ්‍රී. කේ. ඩී. ඩී. පෙරේරා)
 (Mr. K. D. D. Perera)

හැම හැතම එහෙම නැ. දේශපාලන බල
 පැමි උඩ සමහර අය ඒ විධියට ක්‍රියා කර
 නවා. මා දන්න නිසයි, කියන්නේ. පාන

දුරේ බස් තැවතුම් පොළවල් දෙකක්
 තිබෙනවා. කලින් පානදුර-කොළඹ මාර්ග
 යේ බාවනය කරන බස් එක් ස්ථානය
 කත්, රත්නපුර මාර්ගයෙහි බාවනය කරන
 බස් වෙනත් ස්ථානයකත් තිබුණා. නමුත්
 මෑතක සිට—සමහර විට ලංගමය නො
 දන්නවාත් ඇති; එක් එක් අයගේ වුව
 මනාකම් පිට සකස් කර ගන්නා විට හැකියි
 —රත්නපුර මාර්ගයේ බාවනය කරන,
 හොරණ දක්වා ගමන් කරන බස් ස්ථාන
 දෙකකින්ම පිටත් කර හරිනවා. මේ නිසා
 ප්‍රදේශයේ මහජනතාවට විශාල දුෂ්කරතා
 වකට මුහුණ දෙන්න සිදු වී තිබෙනවා. මා
 කීප වරක්ම ඉල්ලා සිටියා, ස්ථාන දෙකක
 පවත්වා ගෙන යන්නේ නැතුව මෙම බස්
 එකම ස්ථානයකින් බාවනය කරන්න
 කටයුතු යොදන්නටය කියා. එක මාර්ගයේ
 එකම ස්ථානයකට බාවනය කරන බස්
 ස්ථාන දෙකකින් පිටත් කර හරිනවා නම්
 කොපමණ කරදරයකටද, මහජනතාවට
 මුහුණ දෙන්න වෙන්නේ? එක් බස් තැව
 තුම්පොලක සිට අනික් බස් තැවතුම්පලට
 ඇති දුර ඍනප්‍රමි අරික්කාලක්වත් නැහැ.
 එම නිසා මේ වරද හරිගස්සන්න, එකම
 ස්ථානයකට ගමන් කරන බස් එකම
 ස්ථානයකින් පිටත් කර හරින්න, කටයුතු
 යොදන ලෙස ඉල්ලා සිටිනවා.

ලංගමය, අයථා අන්දමින් කරන ලද පත්
 වීම් සම්බන්ධයෙන්, දූෂණ සම්බන්ධයෙන්
 ගරු මන්ත්‍රීවරුන්. බොහොම දෙනෙක්
 කපා කලා. මා ඒවා ගැන සඳහන් කරන්න
 යන්නේ නැහැ. මගේ කොට්ඨාශයේ පම
 ණක් දෙසියකට පමණ රක්ෂා ලබා දී
 තිබෙනවා. එසේ පත්වීම් දුන් අයගෙන්
 වැඩි දෙනෙක් ඡන්ද පෙත්සම්වලදී බොරු
 සාක්ෂි දුන් අයයි. බොරු සාක්ෂි දුන්
 නොත් රක්ෂා ලබා දෙනවා. සාක්ෂි දීම
 පිණිස උසාවිවලට පැමිණි බොහෝ දෙනෙකු
 ගෙන් ප්‍රශ්න කළ විට ඒ අය ලංගමයේ
 සේවය කරන බව පෙනී ගියා. මේ අන්දමට
 නොයෙකුත් ඡන්ද පෙත්සම්වලට බොරු
 සාක්ෂි දුන් විශාල සංඛ්‍යාවකට ලංගමයේ
 රක්ෂා ලබා දී ඇති බව පෙනී යනවා.

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, පිටිසර
 බද ප්‍රදේශවල බොහෝ විට බාවනය කරන්නේ
 නේ බස් එකයි නැත්නම් දෙකයි. මෙසේ
 බාවනය කරන බස් එකත් දෙකත් වගා
 ව්‍යාපාරවලට, බැංකුවට සල්ලි දන්න ඔය

ආදී කටයුතු සඳහා යෙදුවාම ඒ ප්‍රදේශවල ජනතාව කොහොමද තමන්ගේ ගමන් බිමන් කර ගන්නේ? උසාවියට යන්න හෝ රාජකාරිය සඳහා යන්න හෝ වෙනත් වැඩ කටයුතු සඳහා යන්න කොපමණ සංඛ්‍යාවක් පිටිසරබද ප්‍රදේශවල සිටිනවාද? ඒ උදවියට කොඹි තරම් කරදරයක්ද මෙයින් වන්නේ. අපට බොහෝ පැමිණිලි ලැබී තිබෙනවා, බැංකුවට සල්ලි දමන්නට යන්නටත් මෙසේ බාවිතය කරන බස් රථයක් යොදා ගන්නවාය කියා. බැංකුවේ සල්ලි ගෙන යන්න මහජනතාව ගමන් කරන බස් රථයක් යොදා ගන්නේ නැතුව, එයින් අප්‍රමාණ කරදරයකට ගම්බද අහිංසක ජනතාව පත් කරන්නේ නැතුව, වෙනත් වාහනයක් ඒ වෙනුවට යොදා ගන්න බැරි ඇයි? මට බැංකුවේ කළමනාකාර තැන සමග ඒ පිළිබදව කීප වරක්ම සාකච්ඡා කරන්න සිද්ධ වුණා. කෙසේ හෝ වේවා, මහජනයාගේ ගමනා ගමනිය සඳහා තිබෙන බස් රථය හෝ දෙක එවැනි කටයුතුවලට යොදා නොගැනීමට ගරු ඇමතිතුමා ඉදිරියටවත් ක්‍රියා කරනවා ඇතැයි මා බලාපොරොත්තු වෙනවා. මා කලින් සඳහන් කළ අන්දමට වගා ව්‍යාපාරය සඳහාය කියමින් පාසැල් සිසුන් ගෙන යාම පිණිස බස් රථ යොදා ගන්නවා. බස් රථ යෙදීම ගැන මගේ බිරුද්ධත්වයක් නැහැ. නමුත් මහජනතාවට කරදරයක් වන පරිද්දෙන් එම බස් රථ මෙබඳු කටයුතුවලට යොදා ගැනීමට වරද. එම නිසා මහජනතාවගේ ගමනා ගමන කටයුතු වලට අවහිරයක් නොවන පරිදි ක්‍රියා කිරීමට වග බලා ගන්නා ලෙස මතක් කරන්න කැමතියි.

ගරු ඇමතිතුමා ක්‍රීඩා සම්බන්ධයෙන් උනන්දුවක් ගන්නා බව අප දන්නවා. සෑම කොට්ඨාශයකටම පාහේ ක්‍රීඩා උපදේශකයින් පත් කර තිබෙනවා. නමුත් ක්‍රීඩා පිට්ටනි නොමැතිකම විශාල අඩුපාඩු වක්. මගේ ප්‍රදේශයේ ක්‍රීඩා පිටියක් තැනීම සඳහා පළාත් පාලන අංශය මගින් මුදල් වෙන් කළා; ඉඩම ලබාගැනීම පිණිස කඩ වේරියේ මුදල් බැන්ද; නගර නිර්මාණ ශිල්පියා පැමිණ පරීක්ෂා කළා; මැනුම් කරුවන් විසින් ඉඩම මැන්නා; නමුත් නාන්සේගේ නිලධාරීන් ගොස් පරීක්ෂා

කර අනුමත කළා; සියලු දෙනාම එම ඉඩම ගැනීම සුදුසු බවට නිර්දේශ කළා. නමුත් අවසානයේදී ඇමතිතුමා එම ඉඩම ගැනීම නතර කරන ලෙස නියෝග කළා. (බොබා කිරීමක්) ඒ ඉඩම එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ පුද්ගලයෙකුටයි අයිති. නගර නිර්මාණ ශිල්පියා, වෙනත් අමාත්‍යාංශයේ නිලධාරීන් පැමිණ පරීක්ෂා කර බලා සුදුසු යයි අනුමත කළා නම් ලබාගන්න බැරි මන්ද?

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)
(The Hon. Sugathadasa)

නමුත් නාන්සේ මගේ අමාත්‍යාංශයට දැනුම් දුන්නාද?

කේ. ඩී. ඩී. පෙරේරා මයා.
(திரு. கே. டி. டி. பெரேரா)
(Mr. K. D. D. Perera)

නමුත් නාන්සේට දැනුම් දුන්නා; නමුත් පිළිතුරක් අද වනතුරු ලැබුණේ නැහැ.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)
(The Hon. Sugathadasa)

පුදුමයි.

කේ. ඩී. ඩී. පෙරේරා මයා.
(திரு. கே. டி. டி. பெரேரா)
(Mr. K. D. D. Perera)

නමුත් නාන්සේලාගේ උපදේශක මහත් මයා ගම්කාර්ය සහා කාර්යාලයට ගෙන්වා ගෙන ඒ පිළිබදව පැහැදිලි කර දුන්නා. ලිපිගොනු ආදිය පෙන්වා කීවා, ක්‍රීඩා පිටිය දියුණු කිරීම සඳහා ගම් කාර්ය සහාවෙන් අවශ්‍ය මුදල් අනුමත කර දෙන්නම්, වෙනත් අවශ්‍ය සියලු දෙයක් කරන්නම්, මෙම ඉඩම ලබා දීමට ක්‍රියා කරන්නටය කියා, නමුත් අද වනතුරුත් ඊට පිළිතුරක් ලැබුණේ නැහැ. සමහර විට මේ ඉඩම ලබා නොගන්නේ යම් යම් දේශපාලන බල පැමිණි නිසාත් වන්නට ඇති. කෙසේ වෙතත් ගරු නියෝජ්‍ය සහාපතිතුමනි, රුපියල් හත් දහසක මුදලක් දැනට වෙන් කර තිබෙනවා, මෙම ක්‍රීඩා පිටිය සකස් කරන්න. ඉඩම ලබාගැනීමට රුපියල් තුන් දහසක් කඩවේරියේ බැද තිබෙනවා. දැන් අවුරුදු තුනක පමණ කාලයක සිට එම

[කේ. ඩී. ඩී. පෙරේරා මයා.]

මුදල කවිචේරියේ තැන්පත් කර තිබෙනවා. වෙනත් කිසිවකට එය පාවිච්චි කරන්න විධියක් නැහැ. එම නිසා මේ කාරණය ගැන තමුන් නාන්සේගේ විශේෂ අවධානය යොමු කරන ලෙස ඉල්ලා සිටිනවා.

ඊ ළඟට සදහන් කළ යුතු තවත් වැදගත් කරුණක් තිබෙනවා. සමහර විට තමුන් නාන්සේගේ දැනුම ඇතුළු හෝ නැතුව, අහිංසක රියදුරන්, කොන්දොස් තරවරුන් ඉතාමත්ම ඈත පළාත්වලට, අනුරාධපුරය, ත්‍රිකුණාමලය ආදී පළාත්වලට මාරු කර යවා තිබෙනවා. රුපියල් එක සිය පණහක් හෝ දෙසියක වේතනයක් ලබන මේඛදු පුද්ගලයකු තමන්ගේ ගම් පළාත්වලින් එතරම් දුර බැහැරක ගොස් ජීවත්වන්නේ කොහොමද? ඇතැමෙක් රක්ෂාවෙන් ඉවත්ව ආපසු ගෙදර ඇවිත් සිටිනවා. සමහර විට සුළු සුළු වැරදි නිසා හෝ ඉතාමත්ම දුර බැහැර ප්‍රදේශවලට මාරු කර යවා ඇති එඛදු පුද්ගලයන්ට අවවාද කර නැවතත් තමන්ගේ ගම් පළාත්වලම සේවය කිරීමට සලසා දෙන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිමින් මගේ කථාව හමාර කරනවා.

එච්. ජී. ඒ. කාරියවසම් මයා. (බෙන්තර-ඇල්පිටිය)

(திரு. எச். ஜி. ஏ. காரியவாசம்—பெந்தா-எல்பிதிய)

(Mr. H. G. A. Kariyawasam—Bentara-Elpitiya)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, මෙම අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය යටතේ වචන සවලපයක් කථා කිරීමට අදහස් කරනවා. ඇත්ත වශයෙන්ම ගරු ඇමතිතුමාට මා දෙස් පවරනවා නොවෙයි. අපේ ගරු ඇමතිතුමාත්, පාර්ලිමේන්තු ලේකම් තුමාත් බොහෝම කාරුණික අය. අප ඉදිරිපත් කරන ඕනෑම කරුණක් ගැන සොයා බැලීමට බොහෝම කැමැත්තක් දක්වන බව පෙනී යනවා. ඒ වගේම මා හුඟක් කරුණු ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. ඒවායින් සමහරක් ඉටු වී තිබෙන අතර සමහරක් ඉටු වී නැහැ. ඉටු නොවුන දේවල් ඉටු වන තෙක්ම අපි නැවත නැවත මතක් කර සිටිනවා. කෙසේ හෝ වේවා මම ඇමතිතුමාට ඒ තරම් දෙස් කියන්නේ නැහැ. එතුමාගේ අමාත්‍යාංශයේ කොටස්

ගැන පමණක් කරුණු කිහිපයක් කිව යුතුව තිබෙනවා. ඒ ඒ අංශ තව තවත් වැඩි දියුණු වෙන අන්දමට කටයුතු කර වීම සදහායි, මා මේ කරුණු ඉදිරිපත් කරන්නේ.

විශේෂයෙන්ම ක්‍රීඩා අංශය ගැන මා මූලික කරුණු ඉදිරිපත් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. ක්‍රීඩා අංශය මේ විධියට පටන් ගැනීම නිසා ඒ මගින් දරුවන්ගේ සෞඛ්‍යයටත් ඒ වගේම මානුෂික වර්ධනයටත් ලොකු සේවයක් වනු ඇතැයි අපේ ලොකු බලාපොරොත්තු වක් තිබෙනවා. අධ්‍යාපන අංශයේ ක්‍රීඩා උපදේශකවරුන් මේ අංශයට ලබා ගැනීම ගැන එදා නම් අපි විරුද්ධ වුණා. තමුන් ඇල්පිටිය ආදායම් පාලක නිලධාරී කොට්ඨාශයේ සිටි ක්‍රීඩා උපදේශක මහතා පසුගිය කාලය ඇතුළත ගෙන ගිය ක්‍රීඩා කලාපය නිසා මා ඒ අදහස වෙනස් කර ගත්තා. ඒ නිසා මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, දැනට පත් කර සිටින ක්‍රීඩා උපදේශකවරුන් සංඛ්‍යාව ප්‍රමාණ වත් නොවන බැවින් වැඩිපුර මුදල් ටිකක් වෙන් කරවා ගෙන තවත් කිහිපදෙනෙක් පත් කරන්න යකිය. ගඟබඩපත්තුව වැනි ආදායම් පාලක නිලධාරී කොට්ඨාශවලට ක්‍රීඩා උපදේශකවරුන් දෙතුන් දෙනෙක් සිටිය යුතුයි. දැන් ඇල්පිටිය වගේ ප්‍රදේශයක ක්‍රීඩා උපදේශක මහත්මයෙකුට තනියම කටයුතු කිරීම බොහෝම අමාරුයි. මා දන්නවා, ඒ ප්‍රදේශයේ සිටින ක්‍රීඩා උපදේශක මහත්මයා ක්‍රීඩා පංක්ති ආදිය පවත්වමින් නොයෙක් නොයෙක් අන්දමේ කටයුතු කර ගෙන යනවා. එතුමා බොහෝම මහත්සියෙන් කටයුතු කර ගෙන යනවා. මේ ළඟදී දවසක මා ඒ මහතා හමුවී කතා කළා. එවිට මට හැඟී ගියා ඒ මහතාට තනියම ඒ ප්‍රදේශයේ කටයුතු කර ගෙන යාම හුඟක් අමාරු බව. ඒ මහත්මයා බොහෝම මහත්සියෙන් කටයුතු කර ගෙන යන බව පෙනී ගියා. අපේ ප්‍රදේශවල මිනිසුන් ජීවත් වන්නේ, මේ නගරබද මිනිසුන්, මුහුදු අයිතේ වසන මිනිසුන් ජීවත් වෙන ආකාරයට නොවෙයි. අපේ මේ හද්දා පිටිසර පළාත්වල වසන මිනිසුන් ජීවත් වන්නේ කුඹුරු ගොවිතැන් ආදිය කිරීමෙනුයි. ඒ අය

කුඹුරා ගොවිතැන් කරන මිනිසුන්ට ක්‍රිකට් ගැසීම්, fප්‍රට් බෝල් ගැසීම් වැනි ක්‍රීඩාවලින් වැඩක් නැහැ.

අ. භා. 7.15

අපේ සමාජයේ ඉතා ඈත කාලයේ සිට ම මල්ලව ක්‍රීඩා, ජාතික ක්‍රීඩා වශයෙන් හැඳින්වෙන ක්‍රීඩා කොටසක් තිබුණා. පොර පොල් ගැසීම්, කඩ ආදිලි වගේ ක්‍රීඩා වනුත් තිබුණා. ඒ කාලයේ පැවති ජාතික ක්‍රීඩාවන්ගෙන් අපේ ජාතිය සංවර්ධනය වුණා. ජාතික සංවර්ධනයක් ඇති වුණා. මහ සිංහල යෝධයන් ඇති වුණා. ඒ වගේ ම උසස් මොලවලින් යුත් ඉංජිනේරුවන්, වෛද්‍යවරුන් මේ රටේ ඇති වුණේ මෙහි තිබුණ ඒ ක්‍රීඩා මගින් ජාතිය ශාරීරික මෙන්ම මානසික වශයෙන් දියුණු විම නිසයි. ඒ වගේම රණ ශූරයින්, දස මහ යෝධයින් මේ රටේ ඇති වුණේ කොහො මද කියා කල්පනා කර බලන්න. ඒ අන් දමට ජාතික සංවර්ධනය ඇති කිරීම සඳහා ඉවහල් වුණ ජාතික ක්‍රීඩා ගැන අමතක කරන්න හොද නැහැ. එපමණක් නො වෙයි, මේ රටේ ජනතාවගේ ශාරීරික සංවර්ධනය සඳහා කඩු හරඹ, පොලු හරඹ ආදිය ඉගැන්වීමෙන් ජාතික වශයෙන් නිර්මිත තත්ත්වයක් අපේ ජනතාවට ඇති වෙනවා. අපේ තරුණ පිරිසට එහි න රව ඉදිරියට යාමට හොද ශරීර ඇති වෙන්නා වාගේම හොද ශක්තියක් ඇති කර ගන්න පුළුවන් වෙනවා. අන්ත එවැනි පැරණි ක්‍රීඩාවල් ගැන සොයාබලා ඒවා තගා සිටුවීමට කටයුතු කරන්න. එසේ නැතිව අපේ මේ ගංගා අයිනේ සිටින දරු වන්ට පිනන්ට උගන්වන්න වුවමනාවක් නැහැ. අපේ අවුරුදු 6 ක 7 ක පමණ දරු වෙකුට වුණත් පිනන්න දැනුමක් තිබෙනවා. පිරවට සිට පැමිණෙන පිහිනීම පිලිබඳ විශේෂඥයින් සමග වුණත් අපේ දරුවන්ට තරඟයට පිහිනන්න පුළුවනි. ඕනෑම අනතුරකට භාජනය වුණ පුද්ගල යෙකු බේරා ගැනීම සඳහා ඕනෑම ගැඹුර ජලයකට, සැඩ පහරකට පතින්න අපේ ලුමයින් කිසිම බියක් දක්වන්නෙ නැහැ. ගිං ගහ, බෙන්තර ගහ ආදී ගංගා අයිනේ වසන දරුවන්ට පිහිනීම ගැන විශේෂ පුහුණුවක් දීමට අවශ්‍ය වන්නේ නැහැ.

ගරු සභාපතිතුමනි, පිරිසර ප්‍රදේශවල වෙසෙන අපට අවශ්‍ය වන්නේ අපේ ජාතියේ ඉදිරි ගමන සඳහා අවශ්‍ය වන, ජාතික හැඟීම් දියුණු වන අන්දමේ ක්‍රීඩාවන් නිසා එවැනි ක්‍රීඩා ගැන ඉගැන්වීම් කිරීමට කටයුතු යොදන්න ඕනෑ. ඒ නිසා එවැනි ක්‍රීඩා දියුණු කිරීමට කටයුතු යොදන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා. ඒ වගේම මා තවත් කරුණක් කියන්න ඕනෑ. ක්‍රීඩා කිරීම පිණිස අපට ලැබී තිබෙන ක්‍රීඩා පිට්ටනි කිසිසේත් ප්‍රමාණවත් වන්නේ නැහැ. ඇත්ත වශයෙන්ම බෙන්තර-ඇල්පිටිය කොට්ඨාශය විශාල කොට්ඨාශයක්. ගරු සභාපතිතුමනි, මා සිටින තැන සිට මගේ කොට්ඨාශයේ කෙලවර වන තැනට හැතැප්ම 42 ක පමණ දුරප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. ඒ වගේම විශාල ජනගහණයක් සිටිනවා. ඒ කොට්ඨාශයේ යම් කිසි ක්‍රීඩා පිට්ටනියක් තිබෙනවා නම් තිබෙන්නේ තමුන්තාන්සේලා පසු ගිය කාලයේ වෙන් කළ මුදලින් දැනට හදාගෙන යන ක්‍රීඩා පිට්ටනිය පමණයි. ඒ ක්‍රීඩා පිට්ටනිය සඳහා ලැබී තිබෙන මුදල ඒ පිට්ටනියේ වැඩ අවසන් කර ගැනීමට ප්‍රමාණවත් නැති බව මා විශේෂයෙන් සඳහන් කළ යුතුව තිබෙනවා. ඒ නිසා තව මුදල් ටිකක් වෙන් කර එම පිට්ටනිය අවසන් කර ගැනීමට සහාය වන ලෙස ගරු ඇමතිතුමා ගෙන් ඉල්ලනවා. එම පිට්ටනියේ වැඩ කොයි තරම් හොදට කෙරෙනවාද කියා ප්‍රදේශයේ අධ්‍යාපන අධ්‍යක්ෂතුමා දන් නවා. ඒ නිසා ඒ අධ්‍යක්ෂතුමා ගෙනුත් විමසා බලා ඇල්පිටියේ ආනන්ද මහා විද්‍යාලය අසල ඇති ක්‍රීඩා පිට්ටනිය වැඩ දියුණු කර දෙන්නය කියා එතුමාගෙන් නැවතත් ඉල්ලා සිටිනවා.

මීට කලින් අපි යෝජනා කළා, එක එක ගමකායී සභා ප්‍රදේශවලට සීමා වන පරිදි එක එක පිට්ටනිය බැගින්වත් සපයා දෙන්නය කියා. එසේ කළොත් තමුන් තාන්සේලා රටටත් ජාතියටත් විශාල සේවයක් කළා වෙනවා.

ගරු සුගතදාස
(கௌரவ சுகததாச)
(The Hon. Sugathadasa)
කෝට්ටි 5 ක් පමණ ඕනෑ.

කාරියවසම් මයා.

(திரு. காரியவசம்)

(Mr. Kariyawasam)

ඕනෑ තරම් මුදල් දේවි. ඊ ළඟට මහක් කළ යුතු වැදගත් කාරණය නම් ගාල්ලේ වරාය සෑදීමේ වැඩ කටයුතු සිදු වීම අතිශයින්ම ප්‍රමාණවත් නැති බවයි. අපට ලැබී තිබෙන ආරංචියේ හැටියට ගාල්ලේ වරාය හැරීමේදී එය භාරත්ත භාරත්ත රළ වේගයට නැවත නැවතත් වැලි ගසාගෙන විත් ඒ හැරූ කොටස් ගොඩවෙනවාලු. එය ඇත්තක්ද බොරුවක්ද කියා මා දන්නේ නැහැ. එය ඇත්තක් නම් ඇත්ත වශයෙන්ම බොහෝම බරපතල දෙයක්. මීට හේතුව වී ඇත්තේ මා හිතන විධියට මේ කාර්යය කලින් පටන් ගත් අයත්, දන් එය කරගෙන යන තමුත්තාත්සේලාත් මේ පිළිබඳව නියම විශේෂඥ පරීක්ෂණයක් නොකර කටයුතු කරගෙන යෑමයි. ඒ නිසා මේ පිළිබඳව විශේෂඥ පරීක්ෂණයක් කරවා ඒ සම්බන්ධයෙන් ගත යුතු පියවර ගන්නා ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ගාලු ප්‍රදේශය රැකී රක්ෂා නැති තරුණ තරුණියන් දහස් ගණනක් සිටින ප්‍රදේශයක් බව තමුත්තාත්සේ දන්නවා ඇති. විශාල ජනසංඛ්‍යාවක් සිටින මේ ප්‍රදේශය ඉස්සර ගාල්ලේ අගනුවර වශයෙන් තිබුණ නගරය බව අපට ප්‍රච්ඡි කාලෙ අහන්නට ලැබී තිබෙනවා. අපේ කාලයේ දී තමයි කොළඹ අගනුවර වශයෙන් සකස් වී තිබෙන්නේ. ඉස්සර ලංකාවේ අගනුවරක් වශයෙන් තිබුණ ගාලු නගරය අදත් දස දහස් ගණන් ජනී ජනයාගෙන් ගැවසීගත් නගරයක්, ප්‍රදේශයක්. ඒ නිසා ගාලු නගරයේ වරායේ වැඩ සඳහා ඕනෑ තරම් ජනයා එහි සිටිනවා. එහෙත් වරායේ සේවකයන්ට කරන්න වැඩ මදි තත්ත්වයක් ඇති වී තිබෙන්නේ කොළඹින් ඒ පැත්තට නැව් හරවා යවන්නේ නැති නිසාය කියා චෝදනාවක් තිබෙනවා. බඩු බාන්නවත් පටවන්නවත් නැව් හරවා යවන්නේ නැතිලු.

ගරු ඇමතිතුමා දන්නවා ඇති ගාල්ලේ මිනිස්සු බොහෝම දක්ෂ උදවිය බව; ගාල්ලේ මිනිස්සු හරි හසුන්නු බව. කොහේ ගියත් ගම ගාල්ලේය කියන කථාව තමුත්තාත්සේ අසා ඇති. එපමණක් නොවෙයි, ඇමතිතුමා

නාත්සේගේ ගමත් ගාල්ල නොවැ. ඒ නිසා ගාල්ලේ උපන් තමුත්තාත්සේත් දන්නව ඇති ගාලු අය හපනුත් බව. ඒ අනුව කල්පනා කර බලා මෙම ගාලු වරායේ කටයුතු තව තවත් වැඩි දියුණු කර දෙන ලෙස මා තමුත්තාත්සේගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. වරායට එසේ වැඩ පවරනවා නම් ඒ සඳහා තව තවත් කම්කරුවන් යොදවන්න පුළුවනි. කොළඹ බඩු බාන්න බැරුව නැව් පිටත තවතා තිබෙනවාය කියා අපට නොයෙක් විට අසන්න ලැබෙනවා. මට කලින් කථා කළ ගරු මන්ත්‍රී වරුනුත් ඒ ගැන සඳහන් කළා. ඒ නිසා තවත් නැව් කීපයක් හරවා යවනවා නම් එයින් ප්‍රශ්න දෙකක්ම විසඳෙන මාගීයක් සැලසෙන බව මා තමුත්තාත්සේට මතක් කරනවා. අපට නොයෙකුත් ප්‍රශ්න වලදී හුඟක් දුරට වැඩ වරදින්නේ, අවශ්‍යතාව තිබුණත් ඒ අවශ්‍යතාව අනුව කටයුතු නොකිරීම නිසායි. ඒ නිසා අවශ්‍යතාව අනුව මා විසින් කර ඇති ඉල්ලීම ඉටු කරන ලෙස මා නැවතත් ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කරනවා.

ලංගම ගැන කථා කරන විට, ලංගම ඉස්සරට වඩා තරකය කියා මා කවදාවත් කියන්නේ නැහැ. දීප ව්‍යාප්ත වූයෙන් ලංගම ගැන මා කරුණු කියන්න යන්නේ නැහැ. මගේ ප්‍රදේශයට බල පාන කරුණු පමණයි මා සඳහන් කරන්න බලා පොරොත්තු වන්නේ. බස් නැවතුම්පොළ වල් පිළිබඳව මට කලින් කථා කළ බණ්ඩාරගම මන්ත්‍රීතුමාත් (කේ. ඩී. ඩී. පෙරේරා මයා.) සඳහන් කළා. ඒ වාගේම ඇල්පිටිය බස් නැවතුම්පොළද බොහෝසෙයින් ජනාකීර්ණ තැනක් නිසා අනතුරු කීපයක් දැනටමත් සිද්ධ වී තිබෙනවා. මරණ කීපයක් සිද්ධ වී තිබෙනවා. මා හිතන හැටියට ඒ බස් නැවතුම්පොළ හැදීමේ කොන්ත්‍රාත් එක අරගෙන තිබෙන්නේත් ඒ ඩීපෝ අධිකාරී මහත්මයායි. ඒ නිසා එය බොහොම ලොකු පශ්චාත්යක් වෙලා තියෙනවා. බොහොම හෙමින් වැඩ කටයුතු කරගෙන යන්නේ. පසුගිය දිනවල වැස්ස තිබුණු වෙලාවේ එය එකම මඩ වගුරක් බවට පත් වී තිබුණා. කිසිම කෙනකුට හොඳ පිරිසිදු ඇඳුම් කවිටලයක් ඇඳගෙන යහතින් යන්නට බැහැ. එක මනුෂ්‍යයෙක් දවසක් වී සේරුවක් ගෙනවිත් එතැන

තැවැත්වුවා. බස් 50 ක් 60 ක් එහා මෙහා යන තැනක් එතැන. බස් ගරාජය සඳහා තමුන් නාන්සේ මුල් ගල තබා ආවට තවම වැඩ පටන්ගෙන නැහැ. මෙතැන ඉන්න ඩිපෝ අධිකාරී මහත්මයා බස් අරගෙන රාත්‍රියේ කාඩ් සෙල්ලම් කරන්නට සමහර ගෙවලට යනවා. එක දවසක් ගංවතුර කාලයේදී රාත්‍රියේ කාඩ් සෙල්ලම් කරන්නට ගියා ගෙදරකට. ඊ ගංවතුර නිසා එන්නට විධියක් නැති වුණා. බස් එකක් මෙහොඩහ තිබුණා. බස් එක අරන් වරෙන් කියා බස් ඩ්‍රයිවර්ට කිව්වා. මේ ඊ ගංවතුරේ මට යන්නට බැරිය කියා ඒ මනුෂ්‍යයා කිව්වා. වෙලාව ඊ 11 ට පමණ ඇති. ඩිපෝ අධිකාරී වරයා ටිකක් සැරෙන් කිව්වම බස් ටියාදුරා බස් එක අරගෙන ගංවතුරේ ගියා. එසේ යන විට බස් එක පාර අසිනෙන් ගිහිල්ලා පෙරළුණා. ප්‍රවාහනී පත්‍රවලත් ඒ පෙරළුණු බස් රථයේ ඡායාරූපය පළ කර තිබුණා. වැඩි ශබ්දයක් නොකර දවස් දෙකකට පස්සේ මේ බස් රථය අරගෙන ගියා. අවුරුදු එකහමාරකට පසු—මැනදී—ඒ ටියාදුරාට විරුද්ධව චෝදනාවක් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා, ඔහුගේ ඇස් පෙනෙන්නේ නැත, ඔහුට වැඩ කරන්නට බැරිය කියා. මේ විධියේ දේ සිදු වෙනවා.

මේ සාමාන්‍යාධිකාරීවරයා එක්තරා කොටසකට පමණලු ඔව්ටයිම් වැඩ දෙන්නේ. එපමණක් නොවෙයි, මේ ඩිපෝ අධිකාරී වරයා අද ඉතාම අත්තනෝමතික විධියට වැඩ කරනවා. මොහු කලින් බොහොම හොඳට වැඩ කළ ඩිපෝ අධිකාරීවරයෙක්. මෑතක සිට බොහොම තරක විධියට පාලනය කරගෙන යන බව දැනගන්නට ලැබී තිබෙනවා. ඒ නිසා මේ පිලිබඳව විශේෂ පරීක්ෂණයක් කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. කලින් හොඳ දියුණු ඩිපෝවක් වශයෙන් තිබුණු ඇල්පිටිය ඩිපෝව අද ඉතාමත් පහත් තත්ත්වයට ඇද වැටී තිබෙනවා. සමහර බස්, මේ ඩිපෝ අධිකාරී වරයා හිටි ගමන්ම නවත්වා තිබෙනවා.

උඩුගම සිට කොළඹට බස් එකක් එනවා. ඒ බස් එක හැම ගමකම නවත්වනවා. මට මතක හැටියට මේ බස් රථය ධාවනය කරන්නට පටන් ගත්තේ 1966 සිටයි. මේ බස් රථය නවත්වන්නේ නැත්තෙ නියාගම පමණයි. නියාගම උදවියත් කොළඹට එන නිසා මේ බස් රථය නියාගමත් මිනිත්

තුවකට නවත්වන ලෙස අප ඉල්ලා සිටියා. ඒ විධියේ ගමකින් කොළඹට එන්නට එක් කෙනකුට දෙන්නකුට වඩා නැහැ. ඒ නිසා නියාගමත් මිනිත්තුවකට නවත්වන ලෙස අප ඉල්ලා සිටියා. පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාටත් මේ කාරණය ගැන ලිය විල්ලකින් දැනුම් දුන්නා. ඇත්ත වශයෙන්ම මේ ඉල්ලීම ඉටු කරන්නය කියා එතුමා රෙකමදාරා කළා. එහෙත් අපට එවා තිබෙන ලිපියේ තිබෙන්නේ මෙහෙම නවත්වන්නට ගියොත් බස් එක පරක්කු වන බවයි. මේ බස් රථය ඇල්පිටියේ මිනිත්තු 15 ක් නවත්වනවා. අළුත්ගමදී විවේකය සඳහා මිනිත්තු 15 කට වඩා නවත්වනවා. උඩුගම සිට එන ඒ බස් රථය නියාගම මිනිත්තුවක් නවත්වන්නට බැරිය කීමේ තේරුම කුමක්ද කියා මා දන්නේ නැහැ. මේ ලිපිය එවා තිබෙන්නේ, ධාවන කළමනාකාර මහත්මයායි. එතුමාගේ ප්‍රකාශය කොයිතරම්දුරට හේතුසහගතදැයි මා දන්නේ නැහැ. ඒ බස් රථය නියාගම නැවැත්තුවොත් ලංගමයට පාඩුවක් වෙනවාදැයි මා දන්නේ නැහැ. නියාගම කියන ගමේ තත් හාර දාහක ජනකායක් වාසය කරනවා. මාත් නියාගම වැසියෙක්. මාත් හැම ගමනක්ම පාහේ යන්නේ බස් රථයෙන්. අර බස් රථය නියාගමත් නවත්වනවා නම්, එයින් මටත් ලොකු පහසුවක් ලැබෙනවා. අපට නොමිලයේ බස් රථවල ගමන් කිරීම සහා බලපත්‍ර ලැබී තිබෙනවා. ඒ ගැන අප ස්තූතිවන්න වෙනවා.

අපේ ප්‍රදේශයේ බස් නැවතුම්පොළවලට ආවරණ සපයා තිබීම ගැන අප බොහොම කෘතඥ වෙනවා. එහෙත් ඒ ආවරණ අවශ්‍ය නවත් නැත් තිබෙනවා. විශේෂයෙන් බද්දේගම ජන්දදායක කොට්ඨාශයටත් හිනිදුම ජන්දදායක කොට්ඨාශයටත් අතර තිබෙන උනන්විටියට—වඩුවැලිවිටිය හැරෙන හන්දියේ—ඒ ආවරණයක් සපයන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. බස් රථවලින් ගමන් කිරීම සඳහා එතැන නිතරම පාහේ දහ පහළොස් දෙනෙක් ඉන්නවා.

නියාගම බස් නැවතුම්පොළක් තැනීම සඳහා පසුගිය රජය විසින් ඉඩමක් ගත්තා. බස්නැවතුම් පොළක් සඳහා තෝරා ගත් ඒ ප්‍රදේශය හැරෙන්නට අනෙක් ප්‍රදේශයට වෙනවා. තලගස්වෙල කඩ

[කාර්යවසම් මයා.]

මණ්ඩියන් සම්පූර්ණයෙන්ම ගංවතුරින් යන වෙනවා. ඇතුමලේ හා නාගොඩන් ගංවතුරට යට වෙනවා. ඒ ප්‍රදේශ හරහායි, ඇල්පිටිය—ගාල්ල බස් රථ දිවෙන්නේ. මා කලින්ම සහන් කළ ඉඩම හැරෙන්නට, අනෙක් හැම ප්‍රදේශයක්ම පාහේ ගංවතුරින් යට වෙනවා. එම නිසයි, පසුගිය රජය විසින් ඒ ඉඩම තෝරා ගත්තේ. එහෙත් මේ රජය බලයට පත් වුණාට පස්සේ බස් නැවතුම්පොළක් සඳහා තෝරාගෙන තිබෙන්නේ, ඇතුමලේ ප්‍රදේශයේ ගඟ අයිතෝ ඉඩමකයි. දැන් එහි බස් නැවතුම්පොළක් හදා තිබෙනවා. එය බොහොම හොඳ වැඩක්. එහෙත් පොඩි ගංවතුරකට පවා ඒ බස් නැවතුම්පොළ යට වෙනවා. ලොකු ගංවතුරක් ගැලුවොත්, සමහර විට බස් රථ සියල්ලක්ම ගිං ගඟට ගසාගෙන යන්නට ඉඩ තිබෙනවා. එහෙත් පසුගිය රජය විසින් නියාගම තෝරාගෙන තිබූ ඉඩමේ බස් නැවතුම්පොළ හදවා නම්, ඕනෑම ගංවතුරකදී කරදරයක් නැතිව එහි බස් නවත්වන්නට පුළුවන්කම ලැබෙනවා. එහෙත් දැන් හදා තිබෙන බස් නැවතුම්පොළ හතර වටේම පමණක් නොව, ඒ නැවතුම්පොළේම කොටසක් පවා ගංවතුරට යට වෙනවා.

අනෙක් කාරණය, ඒ බස් නැවතුම් පොළ සඳහා අක්කර ¼ ක ඉඩමක් මිල දී ගෙන තිබෙනවා. ඒ ප්‍රදේශයේ අක්කර යක් රූපියල් දෙතුන් දාහකට විකුණන්නට පුළුවන්කම ලැබෙන්නේ බොහොම අමාරුවෙනුයි. පාර අයිතෝ ඉඩමක් නම්, අක්කරයක් රූපියල් තුන් හාර දාහකට දෙන්නට පුළුවන් වේවි. පසුගිය කාලයේ දී හෝටල් සංඝථාව බෙන්තර ඉඩම් ගත්තේ, අක්කරය රූපියල් තුන් හාර දාහ ගණනේයි. අර බස් නැවතුම්පොළ සඳහා අක්කර ¼ ක් අරගෙන තිබෙන්නේ රු. 7,500 කටයි. ඒ අනුව අක්කරයක් රු. 30,000 ක් වෙනවා. එසේ අධික මුදලක් ගෙවා ඒ ඉඩම ලබාගෙන තිබෙන්නේ, අනාගතයේදී එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ මන්ත්‍රීධුරුපේක්ෂකයා වන්නට බලාපොරොත්තුවෙන් සිටින මහත්මයා ගෙනුයි. එම නිසා, මේ ගැන පරීක්ෂණයක් පවත්වන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. ඒවා ගේම, නියාගමින් අරගෙන තිබෙන ඉඩම බස් නැවතුම් පොළක් බවට පත් කරනු

නැයි මා විශේෂයෙන් ඉල්ලනවා. ගාලු දිස්ත්‍රික්කයේ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරන කොමිටියෙන්ද ඒකමතිකව තීරණය කළා එහි බස් නැවතුම් පොළක්—බස් ගාලක්—දැමිය යුතු බවට. එම තීරණය ලියා එවලත් තිබෙනවා. එහෙත් නිලධාරීන් ඒ සිලිබදව සැලකිල්ලක් දක්වන්නේ නැහැ. මේ අන්දමට අප නොයෙකුත් දේ තමුන් නාන්සේට කියන්නේ මෙම ව්‍යාපාරය කඩාකප්පල් කිරීමේ අදහසින් නොවෙයි; නුදුරු අනාගතයේදී මෙම සේවය සාර්ථක අන්දමින් පවත්වා ගෙන යාමට වුවමනා තිසයි.

අවසාන වශයෙන් බණ්ඩාරගම ගරු මන්ත්‍රීතුමා (කේ. සී. සී. පෙරේරා මයා.) කළ ඉල්ලීම වැනි ඉල්ලීමක් කරන්නට මා කැමතියි. අතුරු මැතිවරණය අවසාන වුණු හැටියේම මඩකලපුව, අනුරාධපුරය වැනි පළාත්වලට මාරු කර යැවූ උදවිය කරුණා කර නැවත ආපසු මාරු කරන්නය කියන ඉල්ලීමයි, එය. ඒ උදවිය මෙතෙක් බොහොම දුක් වින්දා. යම් යම් දේශපාලන අදහස් දැරුවාය කියා එම උදවියට මෙවැනි විශාල දුකක් විදින්නට සිදු වී තිබෙනවා. එය මට මෙන්ම තමුන්නාන්සේටත් ලොකු සිත් වේදනාවක් විය හැකි කාරණයක් බව කිවයුතුයි. තමුන්නාන්සේට බලය තිබෙන වෙලාවේ අපේ පක්ෂයට කැමති උදවියට වද වේදනා දෙනවා වාගේ අප බලයට පත් වූ දිනෙක තමුන්නාන්සේ ගේ පක්ෂයට කැමති උදවියට වද වේදනා දෙන්නට ගියොත් ඉදිරි අනාගතයේදී අපේ ජාතිය ජාතියක් වශයෙන් දියුණු කරන්නේ කෙසේද යන ප්‍රශ්නය ගැන මානුෂිකත්වයෙන් සලකා බලා කටයුතු කරන හැටියට මා ඉල්ලා සිටිනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, අපි මේවා කියන්නේ අවංක වමයි. තමුන්නාන්සේත් තමුන්නාන්සේ ගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාත් අප කියන කරුණුවලට හොඳින් ඇහුම්කන් දී කටයුතු කිරීම ගැන නැවත වරක් ස්තූති වන්න වෙමින් මගේ කතාව අවසාන කරනවා.

පර්සි සමරවීර මයා. (වැලිමඩ)

(*திரு. பெரி சமரவீர—வெலிமடா*)

(Mr. Percy Samaraweera—Welimada)

ජනසතු සේවා ආමතිතුමාගේ වැය ශීඝ්‍රය යටතේ වචන ස්වල්පයක් කතා කරන්නට අවස්ථාව ලැබීම ගැන මා සන්තෝෂ වෙතවා. මා අද දින කතා කරන්නට බලාපොරොත්තුවෙන් සිටියේ නැතත් මේ පිළිබඳව පවත්වන ලද යම් යම් කථාවලට ආශ්‍රිතව දී සිටීමෙන් පසු වචන ස්වල්පයක් ප්‍රකාශ කළයුතුය කියා කල්පනාවට ආවා. අප ප්‍රදේශවල ලංගම සේවා දියුණු කර ගන්නේ කෙසේද යන හැඟීම තමන් තාත්සේලාට ඇති කිරීමට මා මෙම කතාවෙන් අදහස් කරනවා. යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ (ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා) කථාව නිසා යම්කිසි කලබලකරී තත්ත්වයක් ඇති වුණු බව පෙනී ගිය නිසා ම මට මේ අවස්ථාවේදී ඒ ගැන වචන කීපයක් ප්‍රකාශ නොකර බැහැ. එතුමාගේ කථාව නැතිනම් වාර්තාව අසාගෙන සිටි අපට ඒ හේතුකොටගෙන සමහරවිට තමන් තාත්සේ කෙරෙහි අප තුළ තිබුණු ලැදියාව නැතිනම් භක්තිය අඩු වීමක් වේද යන සැකයක් ඇති වුණා. එහෙත් ගරු ආමතිතුමනි, මට ප්‍රථම විරුද්ධ පාර්ශ්වයෙන් කථා කළ ගරු මන්ත්‍රීවරුන් දෙපොළක් විසින්ම ප්‍රකාශ කළාක්. මෙන් තමුන් තාත්සේගේ සාධාරණ භාවය ගැන සහ අවංක භාවය ගැන අපට හොඳ අවබෝධයක් ඇති නිසායි, අපි තමන් තාත්සේට ආමතිවරයකු හැටියට සලකන්නේ. ඒ වාර්තාවෙන් පැහැදිලි වුණේ ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය තුළ අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ පැවති තත්ත්වයයි. ඒ වාර්තාවේ සදහන් දුර්වලකම් අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේම පවතිනවා. එම නිසා 1962 සිට ගමනාගමන මණ්ඩලය සැදු ඉදිආප්ප වංගෙඩිවලට තමන් තාත්සේ වගකිවයුතු බැහැ. යම් වැරදි තිබෙනවා නම් ඒවා හරි ගැස්වීමට නිලධාරීන්ට උපදෙස් දීම තමුන් තාත්සේගේ යුතුකමයි. තමුන් අමාත්‍යාංශය භාර ගරු ආමතිතුමා හැටියට තමුන් තාත්සේට මේ සියලුම කරුණු ගැන වගකීම භාරවී තිබෙනවා. එමනිසා තමයි අර විධියට මේ ප්‍රශ්න මතු වුණේ.

අද ඊයේ සිට නොව අවුරුදු දෙක තුනක කාලයක සිටම ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය තුළ එක්තරා කලබලකාරී තත්ත්වයක් තිබුණු බව අප දන්නවා. එමනිසා මේ දුර්වලකම් ඇතිවූ බව අප පිළිගන්නට ඕනෑ. යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමා කියවූ වාර්තාවේ සදහන් දේවල්වලට වර්තමාන ආමතිතුමාගේ අනුමැතිය ලැබුණාය කියා මේ ගරු සභාවේ එකම ගරු මන්ත්‍රීවරයකුටත් ප්‍රකාශ කළේ නැහැ. එවැනි ප්‍රකාශයක් කවදාවත් කරන්නෙත් නැහැ. පසුගිය කාලයේ ගමනාගමන මණ්ඩලය තුළ තිබුණු මේ කලබලකාරී තත්ත්වය පිළිබඳවත් එමනිසා මතුවූ ප්‍රශ්න පිළිබඳවත් සියලුම විස්තර වාර්තා ගත වී තිබෙනවා. ජන්දදායක කොට්ඨාශයක් නියෝජනය කරන මන්ත්‍රීවරයකු හැටියට මමත් ඒ තත්ත්වය සම්බන්ධයෙන් යම් යම් අවස්ථාවලදී ප්‍රශ්න මතු කර තිබෙනවා. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය තුළ අද පවතින මේ තත්ත්වය පිළිබඳව තමුන් තාත්සේ අවධානය යොමු කරවා එය යථා තත්ත්වයට පමුණුවනවා ඇතැයි මා බලාපොරොත්තු වෙතවා.

බණ්ඩාරගම ගරු මන්ත්‍රීතුමා (කේ. සී. ඩී. පෙරේරා මයා.) බස් මගියකු හැටියට යම් යම් අදහස් වගයක් ප්‍රකාශ කළා. එතුමා වාගේම මමත් බස් මගියකු නිසා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සේවය පිළිබඳව වචන ස්වල්පයක් ප්‍රකාශ කරන්නට ඕනෑ. පසුගිය කාලයේ සේවාවන් දැන් සේවයන් අතර වෙනසක් නැත කියා බෙන්තර-ඇල්පිටිය ගරු මන්ත්‍රීතුමා (කාරියවසම් මයා.) කියන්නට යෙදුණා. ඒ හැඟීම ඉතාම සාධාරණය කියා මා සිතනවා. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය බිහිවූ අවස්ථාවේදී මීට වඩා හොඳ සේවයක් ලබා දීමට ඉඩ ප්‍රස්ථාව තිබුණා. තමුන් ගමනාගමන මණ්ඩලය බිහි කළදා පටන් ක්‍රම ක්‍රමයෙන් රටේ මතුවූ බාහිර ප්‍රශ්න නිසත්, රටේ උද්ගත වූ භයානක තත්ත්වය නිසාත් අද ගමනාගමන මණ්ඩලය මෙවැනි අඩියක පැවතීම පුදුමයට කාරණයක් නොවෙයි. ක්‍රම ක්‍රමයෙන් රටේ ඇතිවූ ඒ තත්ත්වය ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට පමණක් නොවෙයි. පොදුවේ සියලුම දෙපාර්තමේන්තු වලටත් රජයේ සංස්ථාවලටත්, මණ්ඩල වලටත් බලපා තිබෙනවා. බෙන්තර-ඇල්

[පරීක්ෂක මණ්ඩලය.]

පිටිය ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ හැඟීම සාධාරණය කියා මා කිව්වේ එ නිසයි. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය මේ තත්ත්වයෙන් ගොඩගැනීමට වර්තමාන ගරු ඇමතිතුමාට දැන් හොඳ අවස්ථාවක් පැදී තිබෙනවා. ගමනාගමන මණ්ඩලයට අහිතවයෙන් පත් වූ මණ්ඩලයන් එහි සහාපතිතුමාත් ගමනා ගමන මණ්ඩලය දියුණු කිරීම එකම පර මාර්ගය කොට ගෙන වැඩ කරගෙන යනවාය කියා මා කල්පනා කරනවා. ඒවාගේම ගමනාගමන මණ්ඩලයේ කලින් සිටි නිල ධාරීන් උසස්වීම් ලැබීමෙන් හෝ මාර වීම් ලැබීමෙන් අන් ආයතනවලට යාම ගමනා ගමන මණ්ඩලයේ යහපතට හේතු වුණාය කියා මා කල්පනා කරනවා. ගමනා ගමන මණ්ඩලය පිරිසිදු කර හොඳ බස් සේවයක් මේ රටේ මහජනතාවට ලබා දෙන්නට තමුන් නාන්සේට බැරි නම් එය කරන්නට පුළුවන් ජගතෙක් තවත් නැති බව මා කියන්නට සතුටුයි. මා එසේ කියන්නේ හේතු ඇතිවයි. ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සේවකයන් පිළිබඳවත්, නිල ධාරීන් පිළිබඳවත් ඒවාගේම ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ක්‍රියාකාරීත්වය පිළිබඳවත්, දැනට පැන නැගී තිබෙන කලබලකාරී තත්ත්වය පිළිබඳවත් අන් කවරකුටත් වඩා තමුන් නාන්සේ තුළ හොඳ අවබෝධයක් තිබෙනවා. එමනිසා තමුන් නාන්සේට මේක කරන්නට පුළුවනි. තමුන් නාන්සේ ගේ මග පෙන්වීම යටතේ ගමනාගමන මණ්ඩලය නුදුරු අනාගතයේදීම යථා තත්ත්වයට පත් වේවායි අප ප්‍රාර්ථනා කරනවා.

අප කවුරුත් කපා කරන්නේ ගමනා ගමන මණ්ඩලයේ සුළු සුළු අඩුපාඩුකම් ගැනයි. ගරු ඇමතිතුමනි, අර කවුදෝ, කිව්වා වාගේ ක්‍රාගේත් කිල්ලෝටවල හුණු ටික ටික තිබෙනවා. ඒ කාලයේදීත් මේ විධියේ සිද්ධීන් ඇතිවුණා. මේ කාලයේදීත් ඇති වෙනවා. පරාජිත අපේක්ෂකයින් ඒ කාලයේදීත් සංස්ථාවලටත් මණ්ඩලවලටත් රිංගුවා. දැනුත් එක් කෙනෙක් දෙන්නෙක් රිංගනවා. මේවා කවදත් කෙරෙන දේවල්. නමුත් අප දෙගොල්ලේම ඒ පැත්තේ සිටින විට එක විධියකටත් මේ පැත්තේ සිටින විට තවත් විධියකටත් කපා කරන්නට ගිහින් හැප්

පුණොත් රටේ දියුණුවක් ඇති වන්නේ නැහැ. සමහර විට මේ යම් යම් කරුණු වලින් ප්‍රයෝජනයක් ලැබෙනවා නමයි. නමුත් අප බලාපොරොත්තු වන සේවය කරන්නට, දියුණුව ඇති කරන්නට මේවා එතරම් ඉවහල් වන්නේ නැහැ. එහෙත් අපේ ඉදිරිගමන පිණිස මේ ගැනත් අපි යම්කිසි අවබෝධයක් ඇති කර ගත යුතු යි කියා හිතා ගන්නට ඕනැ. [බාධා කිරී මක්] ඒ පත්වීමෙන් අපට කිසි පාඩුවක් වුණේ නැත කියා මා හිතනවා. ඒ කෙසේ වුණත් මේ මණ්ඩලවල දියුණුව සඳහා— විශාල ප්‍රයත්නයක් දරන නිසා ඒ සම්බන්ධව අදහසක් ප්‍රකාශ කිරීමටයි මා සූදානම් වුණේ.

අ. හා. 7.45

ගරු නියෝජ්‍ය සහාපතිතුමනි, මේ ජන සතු ව්‍යාපාර සම්බන්ධව අපි යම් යම් තීරණ ගත් බව ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කරන්නට කැමතියි. මා වරක් ගරු ඇමති තුමාට මතක් කළ අන්දමට මේ ජනසතු සේවාවන් නියම ජනසතු සේවාවන් බවට පත් කිරීමට හිතා ගත්තොත් තර කද කියා මා අහනවා. ඒ ගැන මා නැව තත් ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කුරන්න කැමතියි. විශේෂයෙන්ම මේ ගමන ගමන මණ්ඩලය වැනි ජනසතු සේවාවන්හි කොටස් එය ක්‍රියාත්මක කරන සේවක මහතුන්ටත් ලබා දී මේ සේවාවේ තිබෙන බරපතලකමත් වගකීමත් ඔවුන්ට වැට හෙන අන්දමට ඔවුන් යම්කිසි තත්ත්වයකට ගෙනැවිත් මේ සේවය දියුණු කිරීමට ගරු ඇමතිතුමා අධිෂ්ඨාන කර ගන්නවා නම් එය ඉතාමත්ම කාලචිතයි කියා මා කියනවා.

ඒ අතරම ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සේවක මහතුන් ගැන සඳහන් කරන විට මට එක්තරා සිද්ධියක් මතක් වුණා. එම සිද්ධිය නම් මේ රටේ විශාල ආන්දෝලන යක් ඇති කළ දෝවේ මාරක බස් රිය අත තුරයි. ඒ සම්බන්ධව පත් කළ කොමිස මේ තීරණය නැත්නම් වාර්තාව අනුව මට වැටහී ගියේ මණ්ඩලයේ ලොකු දෝෂ යක් නිසා මෙය සිදු වුණාය කියලයි. මට පුදුමය නම් වර්තමාන ඇමතිතුමාට පෙර ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය භාරව සිටි

අගලවත්තේ හිටපු මන්ත්‍රීවරයා (අතිල් මුණසිංහ මයා.) වැලිමඩ රැස්වීමකදී මහ ජනතාව ඉදිරිපිට කළ ප්‍රකාශයක් සම්බන්ධවයි. ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය උඩ රට කුඩා පාරවල ලොකු බස් ධාවනය කර වන නිසා එම අනතුර සිදු වුණය කියා එතුමා කීවිවා. මගේ සහෝදරයාගෙන් ඒ බස් රිය අනතුරින් මියගිය නිසා ඒ සම්බන්ධව මා විසින් පෞද්ගලිකව—පොලීසියත් සමග නොවෙයි—හොඳ පරීක්ෂණයක් පැවැත් වූවා. මේ ගරු සභාවේදී ඇත්ත ප්‍රකාශ කරනවා නම් ඒ පරීක්ෂණය අනුව ස්වාධීනව මා ලබාගත් තොරතුරු අනුව මට සාක්ෂි ඇතිව ඔප්පු කරන්නට පුළුවන් රියදුරා මියගියත් එම බස් රිය අනතුර සිදු වුණේ රියදුරාගේ වරදින් බව. ඒ රියදුරා මහතාගේ වරද නිසාම එම අනතුර සිදු වුණය කියා මා කියනවා. කොමිසම මොන හැඟීමක් ඇති කර ගත්තත් රියදුරාගේම වරදින් එම අනතුර සිදු වූ බව සාක්ෂි ඇතිව ඔප්පු කරන්නට පුළුවන්කම තිබෙනවා. ඒ සිග්‍ර ගාමි බස් රථය බෙහිහල්ඔයෙන් එහා 4 පොළොවක නවත්වනවා. රියදුරා ඒ 4 පොළොවදීම මත්පැන් පාවිච්චි කළ බවට සාක්ෂි තිබෙනවා; මත්පැන් අරගෙන දුන් අයත් මා දන්නවා; මත්පැන් බිච් තැනුත් මා දන්නවා. හපුතලේදීත් මත් පැන් බී සිංහාදරවෙලදීත් මත්පැන් බිච්ට පසුව තමයි, ඒ රියදුරා මහතාට බස් රථය හසුරුවා ගන්නට බැරි වුණේ. ඒ නිසා ඒ අනතුර සිදු වුණා මිස බස් ලොකු නිසාවත් පාරවල කුඩා නිසාවත් එය සිදු වුණය යන්න මා නම් පිළිගන්නේ නැහැ. දැනත් ලොකු බෙන්ස් රථ හා ලොකු ලේලන්ඩ් රථ ඒ මාර්ගයේ ධාවනය කරනවා. ගිය අවුරුද්දට කලින් අවුරුද්දේ ගමනාගමන මණ්ඩලය මගින්ම පුහුණුව ලැබූ රියදුරා මහත්වරුන් අදත් එම බස් ධාවනය කරනවා. බොහොම ප්‍රවේශමින් ධාවනය කරන ඒ බස්වලට අනතුරක් සිද්ධ වන්නේ නැහැ. එහෙත් යම් සේවක මහත්මයෙක් තමන් පිට පැවරී තිබෙන වගකීම ගැන කිසිම අවබෝධයක් නැතිව අර මා මුලින් සඳහන් කළ ආකාරයට හසුරුණෙත් තමයි අනතුරු සිද්ධ වන්නේ.

ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සම්බන්ධයෙන් අවසාන වශයෙන් සඳහන් කරන්නට මා බලාපොරොත්තු වන්නේ මීට පෙර ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලා දෙදෙනකුත් විසින් සඳහන් කරන ලද ජනවාරි අව වැනිදා සිද්ධිය ගැනයි. එදා වැඩිම දෙනා වැඩ වර්ජනය කළේ මා නියෝජනය කරන වැලිමඩ කොට්ඨාශයේ තිබෙන වැලිමඩ ඩිපෝට්ට අයත් සේවක මහතුව අතරිනුයි. 123 දෙනක් නැත්නම් 136 දෙනෙක් එදා වැලිමඩින් වැඩ වර්ජනයේ යෙදුණු බව මට දැනගන්නට ලැබී තිබෙනවා. ඒ උදවිය කොහොම හරි තමුත්තාත් සේගේ කාරුණික භාවය නිසාම සමහර උසස් නිලධාරීන් සමග සාකච්ඡා කිරීමෙන් පසු නැවත වැඩ ලබාගෙන සිටිනවා. අද ඒ සියලු දෙනාම නැවත සේවයට ගොස් සිටින බව ඉතමත් ප්‍රීතියෙන් ප්‍රකාශ කරන්නට ඕනෑ. ඒ අය අතර සමහර සේවක මහතුව ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ තිබෙන යම් යම් නීති රීති උඩ විකක් ඇත ප්‍රදේශවලත් සේවය කරමින් සිටියා. ඒ හැම දෙනාම වාගේ දැන් වැලිමඩට කිට්ටු නැත්ලට ඇවිත් කිසිම කරදරයක් නැතිව ඒ ප්‍රදේශවල සේවය කරන බවත් මා සඳහන් කරන්නේ ප්‍රීතියෙන්. කෙසේ වෙතත්, ජනවාරි අවවැනිදා වැඩ වර්ජනයට සහභාගි වූ සේවක මහතුව සියලු දෙනාම වැරදිකාරයන් යයි මා නම් හිතන්නේ නැහැ. වැලිමඩ ඩිපෝට්ටේ නම් සේවක මහතුවගෙන් හුඟ දෙනෙක්ම වැඩ වර්ජනයේ යෙදුණේ තමන්ගේ නායකයන්ගේ බලපෑම් නිසා බව මට කියන්නට පුළුවනි. විශේෂයෙන්ම වැලිමඩ ඩිපෝට්ටේ හිටපු පරීක්ෂක මහත්මයාගේ අයුතු ක්‍රියා මාර්ගයන් නිසාත් ඇතැම් සේවක මහතුව වැඩ වර්ජනයට එක් වූබව මට කියන්නට පුළුවනි. මේ තත්ත්වය පැහැදිලි කර දීමෙන් පසු හුඟ දෙනෙකුටම කිසිම දඬුවමක් නොලබාම සේවයට යලිත් එන්න හැකි වුණා. දඬුවම් ලැබූ අයත් නැවත සේවය කරන බව ප්‍රීතියෙන් මතක් කරන්නට ඕනෑ.

මගේ ඡන්දදායක කොට්ඨාශයේ මැතිවරණයෙන් පසු නිල ගමනක යෙදුණු අවස්ථාවේ තමුත්තාත්සේ වෙත ඉදිරිපත් කරන ලද කරුණු ගැන මතක ඇතැයි මා කල්පනා කරනවා. මහජනයාගේ, විශේෂයෙන්ම පාසල් සිසුන්ගේ

[පරීක්ෂක මණ්ඩලය.]

ප්‍රයෝජනය සඳහා කැපවීමෙන් පොදු ප්‍රයෝජනයේ හොඳ අංගසම්පූර්ණ ක්‍රියා භූමියක් ඇති කරන්නට එදා තමුන් නාන්සේ තීරණය කර ගත්තා. එම ක්‍රියා පිටිටතිය සඳහා ඉඩම් අක්කර පහක් කැපවීමට පොදු ගම්කාරිය සභාව වෙන් කරගෙන දැන් එහි ක්‍රියා භූමිය සකස් කර ගන්නටත් සූදුනම් වී සිටිනවා. වැඩ ආරම්භ කිරීමට ඒ අය දැන් සූදුනමින් සිටිනවා. ඒ සම්බන්ධයෙන් ගරු ඇමතිතුමා ගන්නා පියවර උඩරට ප්‍රදේශවාසීන් වෙනුවෙන් ගන්නා වැදගත් පියවරක් බව මතක් කරන්නට ඕනෑ.

ඇත ප්‍රදේශයක් වුවත් අපේ පළාත් වලත් දක්ෂකම් සහජයෙන්ම ලබා උපන් අය සිටිනවා. නියම විධියේ පුහුණුවක් සහ අවස්ථාවක් ලබා දුන්නොත් ඒ අය තමන්ගේ හැකියාව නිසි ආකාරයට පෙන්වීමේ කරනවාට කිසිම සැකයක් නැහැ. හොඳ ක්‍රියා පිටිටති මෙන්ම ක්‍රියා පුහුණු කරවන්නට තරම් දක්ෂකම් ලත් උදවියත් ඒ සඳහා අවශ්‍යයි. පුහුණුවක් හරි හැටියට ලබා ගන්නට අවස්ථාවක් තැනීම නිසයි ඒ අයට තමන්ගේ සහජ දක්ෂකම් පිළිබිඹු කරන්නට නොහැකි වී තිබෙන්නේ. සහජ දක්ෂකම්වලින් ඊටට නියම ප්‍රයෝජනය ලබා දීමට මේ වැඩ පිළිවෙල සාර්ථක කර දෙන මෙන් මතක් කරන්නට කැමතියි. ඉඩම් ලැස්ති නිසාත්, වැඩ කරන්නට මිනිසුන් ලැස්තියෙන් සිටින නිසාත්, තමුන් නාන්සේම නිල ගමනක යෙදුණු අවස්ථාවේ ඒ ගැන තීරණයක් ගෙන තිබෙන නිසාත් ඒ සැලැස්ම සාර්ථක වේවායි මා ප්‍රාර්ථනා කරනවා.

මේ වචන ස්වල්පය කලා කරන්නට අවස්ථාව ලබා දීම ගැන තමුන් නාන්සේ ටත්, ජනතාවගේ අභිවෘද්ධිය තකා වෙහෙස මහන්සි වී වැඩ කරන්නට නිතර සූදුනමින් සිටින ගරු ඇමතිතුමාටත් එතුමාගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාටත් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සභාපති තුමා ප්‍රමුඛ මණ්ඩලයටත් එතුමන් ලා ගෙන යන මහජන සේවාව සාර්ථක අන්දමින් වැඩි වැඩියෙන් කරගෙන යෑමට අවශ්‍ය ශක්තිය සහ අවස්ථාව ලැබේවායි ප්‍රාර්ථනා කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා.

එල්. සී. ද සිල්වා මයා. (බලපිටිය)
 (කීරු. ගබ්. ජී. 4. ශිල්පා—පලවැඩිපු)
 (Mr. L. C. de Silva—Balapitiya)

ගරු නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමනි, ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය යටතේ කලා කළ සෑම ගරු මන්ත්‍රීවරයකුම පාහේ ලංගමය ගැන විශේෂයෙන් සඳහන් කළා. මා ද ලංගමය ගැන කරුණු කීපයක් හෙළි දරවී කිරීමට අදහස් කරනවා. ලංගමයේ හිටපු සභාපතිතුමා මගේ ප්‍රදේශයේ කෙනෙකු නිසා ලංගමයේ නාමයෙන් එම ප්‍රදේශයේ සිදු වුණු නොයෙකුත් විධියේ අයුතු වැඩ ගැන මා හොඳාකාරව දන්නවා. ඒවා පිළිබඳව මේ අවස්ථාවේදී සඳහන් නොකරම බැහැ. මගේ ප්‍රදේශයේ රක්ෂා ප්‍රශ්නය ඒ මහතා නිසා බොහෝ දුරට සිසඳුනු බව නම් සන්නෝෂයෙන් සඳහන් කරන්න ඕනෑ. තමුන් එම පත් විම් දුන් ආකාරය ගැන කලපනා කරන විට, රටේ සුභසිඬිය ප්‍රාර්ථනා කරන කවර පුද්ගලයකුට වුණත් අනුගමනය කර ඇති ක්‍රියා මාර්ගය ගැන කිසිසේත් සතුටු වෙන් න බැහැ. විශේෂයෙන් ප්‍රදේශයේ මන්ත්‍රී වරයා හැටියට මට නම් කොයි අන්දමකින් වත් එය අනුමත කරන්න බැහැ. සමහර විට ගරු ඇමතිතුමාට මතක ඇති, මෙයට පෙර අවස්ථා දෙකකදී පුද්ගලයන් දෙන්නකු ලංගමයේ තනතුරුවලට පත් කිරීමේ සම්බන්ධයෙන් මා ප්‍රශ්න නැගූ බව. එයින් එක් පුද්ගලයකු වන සේනා නායක කියන තැනැත්තා, මා දන්නා හැටියට දැන් එහි “ඇසිස්ටන්ට් පරීක්ෂක මෑනෝජර්” කෙනෙක්. ඒ තනතුරට පත් වීමට තරම් සුදුසුකම් ඒ මහතාට තිබුණේ නැහැ. මා ප්‍රශ්නය ගැන නැගූ ඒ අවස්ථාවේදී ගරු ඇමතිතුමා එය පිළිගත්තා. කෙසේ වුණත් ගැසට් නිවේදනයේ පළ කර තිබුණු පඩි ක්‍රමයට අඩු පඩි ක්‍රමයක් සකස් කර එම ඉල්ලුම්කරු ඉහතකි තනතුරට පත් කර ගත්තා. මා ගරු ඇමති තුමාට ඒ අවස්ථාවේදී පෙන්නා දුන්නා, මේ පුද්ගලයා මහජන මුදල් වංචාවක් සම්බන්ධයෙන් රජයේ සේවයෙන් පහ කළ පුද්ගලයකු බව. මා කතාහැටු වෙනවා, මෙතෙක් ඔහුට ආරක්ෂාව සලසා දුන් ලංගම සභාපතිවරයා එම තනතුරෙන් ඉවත් කළාට පසුවත් මෙම නිලධාරියා එම ස්ථානයෙන් ඉවත් කිරීමට ක්‍රියා නො කිරීම ගැන.

මා ඉදිරිපත් කළ අතික් ප්‍රශ්නය නම්, මගේ කොට්ඨාශයේ එක් උප තැපැල් කාර්යාලයක, ස්ථානාධිපති වශයෙන් සේවය කරමින් සිටියදී අහිංසක මුදල් තැන්පත් කරුවන්ගේ ඉතිරි කිරීම්වලින් මුදල් වංචා කිරීම් හේතුවෙන් රාජකාරී යෙන් පහ කළ පුද්ගලයකු, ලංගමයේ කොන්දොස්තරවරයකු වශයෙන් පත් කර තිබීමක් ගැන. එබඳු වංචනික පුද්ගලයන් ලංගමයට බඳවා ගැනීමෙන් මහජන මුදල් ගසා කැමට අවස්ථා සලසා දී ඇති බව තමුන් තාන්සේ පිළිගන්නවාද? හොරුන් ආරක්ෂා කිරීමත්, මහජන මුදල් ගසා කැමට ඉඩ සලසා දීමත් වරදක් බව තමුන් තාන්සේ පිළිගන්නවාද? එම නිසා හොරකම්කර, වංචා කර අසුවුණු මේ වැනි පුද්ගලයන් නිසා ලංගමයේ අක්‍රමිකතාවත්, හොරකම් සිදු වීම වළක්වන්න බැරි බව තමුන් තාන්සේට පිළිගන්න සිද්ධ වෙනවා. එබඳු පුද්ගලයන් තව දුරටත් ආරක්ෂා කිරීමට ලංගමය ඉදිරිපත් වීම ගැන, සුදුනම්ව සිටීම ගැන මා කනගාටු වෙනවා. ගරු නියෝජ්‍ය සභාපති තුමනි, මේ පුද්ගලයන් දෙන්නා කෙරෙහි පෞද්ගලික වශයෙන් මගේ කිසිම අමනාපයක් නැහැ. නමුත් ජනසතු ව්‍යාපාරයක දියුණුව එබඳු පුද්ගලයන් දෙන්නකුගේ දියුණුවට වඩා මා ආදරය කරන නිසා, එබඳු පුද්ගලයන් පිළිබඳව යම් යම් කරුණු හෙළි කර දීම—එමගින් මෙම ව්‍යාපාරය ආරක්ෂා කර ගැනීමට සහාය දීම—අපේ යුතුකමක්ය කියා මා කල්පනා කරනවා. එම නිසා මෙබඳු හොරුන් ලංගමයෙන් දැන්වත් ඉවත් කිරීමට තමුන් තාන්සේ පියවර ගන්නවා ඇතැයි මා බලපොරොත්තු වෙනවා.

බස් නැවතුම්පලවල ඉදි කරන ආවරණ ගැනත් වචනයක් කියන්න ඕනෑ. මගේ ප්‍රදේශයේ සෑම තැනකම වාගේ බස් නැවතුම්පලවල ආවරණ ඉදි කර තිබෙනවා. තමුන් මට පෙනී යන හැටියට ඉතාමත් අවශ්‍ය ස්ථානවල, මහා විද්‍යාල අසල. වැදගත් ස්ථානයන් අසල ඉදි කර ඇති බව නම් පෙනී යන්නේ නැහැ. එම නිසා බස් ආවරණ බස් නැවතුම්පලවල ආවරණ ඉදි කිරීමේදී වඩාත්ම සුදුසු ස්ථාන මොනවා දැයි පරීක්ෂා කර බලා ඉන් පසුව ඉදි කිරීමට වැඩ පිළිවෙලක් සකස් කරනවා නම් හොඳ බව මතක් කරන්න කැමතියි.

ඊළඟ කාරණය නොයෙක් අවස්ථාවල මගේ කොට්ඨාශයේ ආරම්භ කළ අළුත් බස් සේවාවන් පිළිබඳවයි. ලංගමයේ හිටපු සභාපතිතුමා නිලයෙන් පිට වෙන්න මාසයකට විතර කලින් අනුන්ගල්ලේ සිට උග්‍රගස්මන්හන්දිය තෙක් ගල් වෙහෙර හරහා නව බස් සේවාවක් ආරම්භ කළා. ලංගමයේ හිටපු සභාපතිතුමාත්, ඉඩම් ඇමති සී. පී. ද සිල්වා මැතිතුමා හා බලපිටියේ පරාජිත අපේක්ෂක ලක්ෂ්මන් ද සිල්වා මැතිතුමාත් විසින් මෙම නව බස් සේවය උත්සවාකාරයෙන් විවෘත කළා. ප්‍රදේශය නියෝජනය කරන මන්ත්‍රී වරයා හැටියට අපටත් ආරාධනාවක්වත් කරන්න ලංගමයට යුතුකමක් තිබුණා. කාගේ ප්‍රධානත්වයෙන් හෝ මගේ කොට්ඨාශයේ අළුත් බස් සේවා ඇතිවීම ගැන මා සන්තෝෂ වෙනවා.

ගරු එම්. ඩී. එච්. ජයවර්ධන
 (கௌரவ எம். டி. எச். ஜயவர்தன)
 (The Hon. M. D. H. Jayawardena)
 ආරාධනා කරන්න ඇති.

එල්. සී. ද සිල්වා මයා.
 (திரு. எல். சி. டி. சில்வா)
 (Mr. L. C. de Silva)

ආරාධනා කළා නම් මම දන්තව නොවැ. ආරාධනා කළා නම් මම යනව. මින් ඉදිරි යට එවැනි තත්ත්වයක් ඇතිවන එකක් නැහැ කියා මා හිතනව. ඒ මොකද, ඒ කාලයේ බලපිටියේ හුඟක් දුරට තිබුණේ ලංගමයේ බලය නිසයි. ඒ යුගය අවසාන වීම ගැන මම සන්තෝෂ වෙනව.

ගරු සුගතදාස
 (கௌரவ சுகததாச)
 (The Hon. Sugathadasa)
 තමුන් තාන්සේත් බලපිටියෙනෙ.

අ. හා. 8

එල්. සී. ද සිල්වා මයා.
 (திரு. எல். சி. டி. சில்வா)
 (Mr. L. C. de Silva)
 ඔව් මම බලපිටියෙ තමයි.

බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව තවම පෙට්රල් බෙදා හරින්නෙ නියෝජනයත්. මාර්ගයෙනුයි. ඒ ගැන අපේ විරුද්ධත්වයක් නැහැ. තමුන් තාන්සේ ලාගේ පිළි

[ආල්. සී. ද සිල්වා මයා.]

ගත් ප්‍රතිපත්තිය පෞද්ගලික අංශයන් මේ රටේ ව්‍යාපාරවල යෙදී සිටිනවනේ, කියන එකයි. මේ තෙල් බෙදා හැරීමේ මධ්‍යස්ථානවල සේවයේ නියුක්ත කම් කරුවන් දහස් ගණනක් සිටිනව. ඇතැම් ස්ථානවල සේවයේ යෙදී සිටින මේ උදවියට ජීවත් වෙත්ට සැහෙන වේතනයක් ලැබෙන්නේ නැහැ. ජනසතු ව්‍යාපාරයක අතියම් විධියකට හෝ සේවයේ යෙදී සිටින මේ කම්කරුවන් ආරක්ෂා කිරීම ගරු ඇමතිතුමාගේ යුතුකමක්. ඇමති තුමාන් ඒ තත්ත්වය පිළිගන්නව. ඒ නිසා මෙම පෙට්රල් බෙදා හරින මධ්‍යස්ථානවල සේවය කරන සේවකයන්ගේ වේතන සංස්ථාව මගින් ගෙවන අතර ඔවුන් සංස්ථාවේ සේවකයන් හැටියට බඳවා ගැනීමටත්, මේ සඳහා සංස්ථාවට දරන්නට සිදුවන වියදම මෙම පෙට්රල් බෙදාහැරීමේ මධ්‍යස්ථාන පවත්වාගෙන යන නියෝජිතයන්ගේ කොමිස් මුදලින් හෝ වෙනත් ක්‍රමයකින් පියවා ගැනීමටත් යම්කිසි වැඩ පිළිවෙලක් සකස් කරන්නට පුළුවන්ද කියා පරීක්ෂා කරවා බලන මෙන් ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා ඉල්ලා සිටිනව. කෙසේ හෝ මේ සේවකයන්ට ජීවත් වෙත්ට සැහෙන සාධාරණ වැටුපක් ලබා දිය යුතුයි. මේ කටයුත්ත ඉක්මණින් කරන්නට බැරි වුණත්, එවැනි වැඩ පිළිවෙලක් සකස් කරන්නට පුළුවන්කමක් තිබෙනවාදැයි බලන්න. සැහෙන පරීක්ෂණයක් පවත්වන ලෙස මා ඉතා ඕනෑ කමින් ඉල්ලා සිටිනව.

අවසාන වශයෙන් ක්‍රීඩා ඇශය ගැනත් කරුණක් මතක් කරන්නට තිබෙනව. මේ ලගදී පිටරට ගිය බැඩ්මින්ටන් කණ්ඩායමට ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශයෙන් රු. 6,000 ක ආධාර මුදලක් දුන්නා. ඒ ගැන අපි සන්තෝෂ වෙනව. ඒ උදවිය එකතුකරගෙන තිබුණා, තවත් රු. 11,000 ක්. අපේ මුදල් ඇමතිතුමාගේ මේ විවිහිස ක්‍රමය අනුව ඒ රු. 17,000 න් රු. 8,000 ක් මුදල් ඇමතිතුමා කොල්ලකා ගත්ත. රජයේ එක ඇමතිවරයෙකු හැටියට ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා රු. 6,000 ක් දුන්න. රජයේ තවත් ඇමතිවරයෙකු හැටියට මුදල් ඇමතිතුමා රු. 8,000 ක් අය කර ගත්ත.

ගරු මන්ත්‍රීනායක

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)
(The Hon. Wanninayake)
කොල්ලකා ගත්ත කිව්ව ?

එල්. සී. ද සිල්වා මයා.

(திரு. எஸ். சி. டி. சில்வா)
(Mr. L. C. de Silva)

ඔව්. කොල්ලකා ගත්ත තේන්තම්. ඇත්ත වශයෙන්ම ඒ බැඩ්මින්ටන් කණ්ඩායම අගමැතිතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරල විවිහිස ක්‍රමයෙන් නිදහස ලබා ගත්ත නම්, ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගෙන් ග්‍රාන්ථි මුදල ලබා ගන්නට වඩා රු. 2,000 ක් ලාහයි. රජයෙන් ලැබුණු ග්‍රාන්ථි එක රු. 6,000 යි. ක්‍රීඩා ලෝලයන් විසින් එකතු කරන ලද මුදල රු. 11,000යි. රජයෙන් දුන් මුදල සම්පූර්ණයෙන්මත් අනෙක් රුපියල් 11,000 න් 2,000 කුත් මුදල් ඇමතිතුමා ආඥා ගත්තා. මේ අවස්ථාවේදී මුදල් ඇමතිතුමා මෙහි පැමිණීම ගැන මා සන්තෝෂ වෙනවා. මේ රටේ ක්‍රීඩකයන් තොයෙක් අවස්ථාවල වෙනත් රටවල ක්‍රීඩා තරඟ සඳහා යන බව තමුන්නාන්සේ දන්නවා. එම නිසා, ඒ අයට ගෙවනු ලබන මුදල් “ෆිසික්ස්” ක්‍රමයෙන් නිදහස් කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. මෙය ඉතා වැදගත් කටයුත්තක්. කැබිනට් මණ්ඩලයෙහිදී මේ වෙනුවෙන් ලොකු සටනක් කර හෝ මගේ ඉල්ලීම ඉටු කළහොත් එය ක්‍රීඩා ලෝලයන්ට අත දීමක් වෙනවා. මේ ගැන ගරු මුදල් ඇමතිතුමාගේ විශේෂ අවධානය යොමු කොට මේ වරප්‍රසාදය අපේ ක්‍රීඩකයන්ට ලබා දෙන ලෙස අවසාන වශයෙන් මා එතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ආර්. ජේ. ජී. ද මෙල් මයා. (දෙවිනුටර)
(திரு. ஆர். ஜே. ஜி. டி. மெல்—தெவிநுவரா)
(Mr. R. J. G. de Mel—Devinuwara)

Mr. Deputy-Chairman, I wish to make a few observations on the C. T. B. in the first instance. There seems to be a certain apparent lack of co-ordination between the depots of the C. T. B. and the P. W. D. in various matters. There have been various instances where the C. T. B. has decreed that a road is not suitable for bus traffic or that a bridge has become too weak. It would very

often appear that if there had been prior consultation or some type of closer co-ordination between the C. T. B. and the P. W. D. the roads could have been put into a proper state of repair or the bridge could have been strengthened without putting the travelling public into the inconvenience of not having a bus service for several months, sometimes for nearly an year, on a road due to these reasons. After all, the C. T. B. is a corporation of the Government and the P. W. D. is a department of the Government. With a certain amount of co-ordination and consultation between these two bodies I am sure we can avoid a large number of discontinuances of C. T. B. services on the ground that the road is in a state of disrepair or on the ground that a bridge has become weak.

In the same way the reverse process also sometimes occurs. Sometimes a road is put into a proper state of repair but the C. T. B. does not resume its service in time and then the C. T. B. depot manager comes along and says, "Even though you have put the road into a proper state of repair it is still not good enough for us to resume the service again.", or if it is a bridge, he comes and says, "Even though you have repaired the bridge it is still not good enough for us to resume our service."

With a certain amount of consultation and co-ordination this type of duplication, or overlapping or prolonged delay can easily be avoided as you would, no doubt, appreciate Mr. Minister. I would therefore earnestly request you to effect closer co-ordination between these two bodies to prevent these hardships to the travelling public of the country.

Such instances have cropped up even in my electorate and I have brought them to the notice of both the C. T. B. and the P. W. D. I must admit that both these bodies have very often listened to my complaints

and taken prompt action, but I do not think it is necessary for a Member of Parliament to get involved in these matters if only there is prior consultation and co-ordination between these two bodies.

Then there is also this very dangerous practice which is now starting. I am not an authority on this subject. I do not claim to be an engineer or an authority on transport and allied problems but as a layman it would appear to me that a dangerous and almost a pernicious habit is starting of using double-deckers on the slightest pretext on certain roads, on narrow roads where double-deckers cannot really function efficiently, where they cannot be manoeuvred efficiently, where it is almost a crime to entrust double-deckers to drivers. Double-deckers are being put on such roads in many parts of the Island. I do not know whether there is a prestige value in putting double-deckers on roads—probably there is—but for prestige value I do not think we should use double-deckers on roads which are not fit to take double-deckers on them. I am sure that double-deckers should not be tolerated on some of the roads in this country where double-deckers are being used. You must be inundated with requests for double-deckers from various people for prestige reasons. තවදුරු දෙකේ බස් එකක් දාන්න අපේ පැත්තටත්. That type of prestige reason makes a lot of difference in this country. If it is for utility purposes, if it is to cater to a heavier volume of traffic, which you cannot cater to with buses of the normal type, by all means go ahead and use double-deckers, but it would appear that very often for prestige reasons we are using double-deckers on roads on which it is far too dangerous to use that type of vehicle.

Then, Sir, I do not know whether any progress has been made on the standardization and rationalization of buses. In the old days there was a theory that Benz buses, the smaller Benz buses, were more suitable for

[ද මැලේ මය.]
the winding roads of the up-country, and the Leylands proved themselves on the flat roads in the low-country. I think a certain amount of standardization was introduced by the last Government. It has its advantages as well as its disadvantages. We cannot hold ourselves to ransom on the part of makers of certain types of buses for all time. I think the Minister of Nationalized Services of the previous Government introduced Fiat buses. We would like to know from you what is the considered opinion of your engineers today on this subject of standardization of buses in Ceylon.—[Interruption].

Variety is the spice of life, but not in buses. We can have variety in many things, but not in buses. If you have a hundred makes what about the problem of carrying a hundred different varieties of spares? After all, a bus needs a large percentage of its value in spares during its lifetime. I do not know the ratio factor between bus spares and buses, but I certainly know what it is in the case of tractors. A tractor uses 100 per cent. of its value in spares during its lifetime. So, variety is not exactly the remedy for our problem with regard to buses. On the contrary, a certain amount of standardization is necessary.

කරුකසහා නියෝජ්‍ය සහාපති

(சுழுக்களின் உப அக்கிராசனார்)

(The Deputy Chairman of Committees)

What is wrong in having variety in buses?

ද මැලේ මය.

(சிரு. டி. மெல்)

(Mr. de Mel)

I do not know what type of buses you are thinking of, Sir—whether it is the type of buses that go on roads or some other type of buses! Anyway, we would like the Hon. Minister to inform this House, to take this House, into his confidence with regard to the recommendations of his engineers on the standardization

and rationalization of buses in Ceylon.

I know that various Reports of the Public Accounts Committee and of Auditor-General have referred at various times to the large stocks of unnecessary spares in the engineering section of the C. T. B. Large stocks of non-consumable spares have been ordered in the years gone by. Probably some of these stocks were ordered in the time of the previous Government. I am not blaming this Government in particular, but due to lack of care, probably due to lack of knowledge, or probably due to a superabundance of knowledge with regard to these matters, large stocks of slow-moving spares have been ordered by the C. T. B., and the Public Accounts Committee has been constrained to make very adverse comments on the spares position in the C. T. B.

අ. හා. 8.15

We would be glad to know what the present position is with regard to these matters, what precautions you are taking now to see to it that unnecessary spares are not ordered in excessive quantities that slow-consuming, slow-moving items are not ordered in the same way as the fast-moving ones; what the present position is with regard to the assembly of Leyland trucks and chassis in Ceylon, whether any progress has been made in that connection. We would like to have categorical answers to these problems and further information from the Hon. Minister on these matters.

The Engineering Section, the Mechanical Branch, has always been the cinderella of the C.T.B., probably the weakest link in the C.T.B. As you would no doubt appreciate, we would like to know what steps are being taken by you to reorganize your whole mechanical and engineering branches. The ratio of breakdowns and garaged vehicles seems to be disproportionately high in comparison with your fleet. It would appear that permanent and effective action is not being taken by the mechanical branch to put vehicles

back on the road without any delay and with the expedition that is necessary. In a commercial venture of this nature we would like to find out from you what the present position in the mechanical branch is, what steps you have taken for the further reorganization of this branch and for the improvements of its efficiency.

Then there is also the question of compensation to people who have suffered as a result of accidents. Long delays are entitled in the payment of compensation. I know of certain cases where accidents took place in 1964 and 1965, where people whose arms and legs had been fractured, who are still awaiting compensation from the Compensation Board of the C. T. B. You will appreciate that there is no point at all in paying compensation to people if it is not done quickly. As it is, it is done three or four or even five years after the event. I would request the Hon. Minister to look into the working of the Compensation Branch to see that expeditious action is taken to pay compensation to the victims of C. T. B. accidents.

I come now to the Port Cargo Corporation and the Port Commission about which too I wish to make certain observations. I think it was in 1958 or 1959 that a commission was appointed to investigate the working of the port—a commission composed of certain foreign specialists in various spheres of port administration, cargo handling operations, labour relations, welfare work and so on. This was the famous Nedeco Commission. I think its report was issued either in 1960 or 1961. The Nedeco Report is probably the most worthwhile report that has been published on port operations in Ceylon. I think they made a very valuable recommendation, namely, that a single Port Trust should be created in order to reduce overlapping and duplication of work, to bring about greater co-ordination and organization in cargo handling operations and in the efficiency of

the port—a single port authority composed of the present Port Cargo Corporation, the present Port Commission and some sections of the present Customs Department.

There is tremendous overlapping in the work of the Port which is the cause of inefficiency and a great deal of the delays that now occur. As far as I remember, the Port Commission used to be in charge of all cargo handling equipment. Cranes and other mechanical equipment used to be owned by the Port Commission, used to be handled by the Port Commission, used to be repaired by the Port Commission, and used to be operated by and for the Port (Cargo) Corporation. This duplication of work, this dual authority with regard to mechanical handling equipment between the Port (Cargo) Corporation and the Port Commission led to much red tape and innumerable delays in cargo handling operations.

In the same way, the Customs used to be in charge of port dues and warehouse rents. I think physical control of warehouses was in the hands of the Customs. The Customs also took action in cases of pilferage, loss, etc. This used to bring about a great deal of duplication of work between the Customs and the Port (Cargo) Corporation, resulting in delays and overlapping of work.

It was with a view to bringing about greater co-ordination in the work, cutting out delays and bringing about efficiency in port handling operations that the Nedeco Report recommended that there should be one port authority in this country. I wish to know, Sir, what has happened to this and to the other recommendations in the report. Is the Nedeco Report being implemented? It is now 7 years since the report was published—a very valuable report with regard to cargo handling. It recommended that a single port trust, a single port authority be formed. Is this recommendation being implemented? What about the recommendation with regard to warehouse facilities, increase in the number of

[ද මැලේ මය.]

warehouses, development of the Beira—the Beira Lake Development Scheme—development of Trincomalee, and the various other proposals which the Nedeco team made in their report? We would like to know from the Hon. Minister what steps he is taking to implement this report. I see that there is a sum of nearly Rs. 18 million set apart next year for economic development. It would appear that some of the recommendations of the Nedeco Report are being implemented next year. We would like to know which of these recommendations are being implemented, and in particular whether the proposal to have a single port trust, a single port authority, will be implemented.

Then, Sir, in any scheme for the economic development of the port, I think it is necessary that we should take into account the revolutionary changes that are taking place in other ports in the world with regard to cargo handling. I would refer in particular to the changes with regard to containerization, the use of containers in cargo handling. Certain other revolutionary changes have also taken place in the realm of cargo handling in other parts of the world. In this new scheme for economic development at a cost of Rs. 13 million, are you making provision for containerization? Are you making provisions for quays and berths which can take containers in the future? Are you making provision for quays and berths which can take in the new cellular type of vessel which carries container type of cargo?

It is absolutely essential that we should keep pace with the times; otherwise we are bound to be left behind in the race. If the Port of Colombo is not improved and developed, what happened to the airports of this country will before long happen to its sea ports also. Because we did not take steps to develop the international airport in time, most of the airlines of the world began bypassing Ceylon. In the same way, if

we do not take adequate steps now and immediately to bring about the necessary changes in port development for handling containerized cargo in the new types of vessels, we will be left behind so far as port development and our seaports are concerned. We will be bypassed in the new developments that are taking place. The shipping lines, particularly the cargo handling lines, will prefer to bypass us and go to Cochin and Visakhapattam or some other place which is now being developed by the Indian Government. Therefore we should like to know from the Hon. Minister what his proposals are for the economic development of the port, and whether he is taking steps to cater to the new containerized system of cargo handling which is coming into vogue in other parts of the world.

I wish to refer to this question of demurrage before I end my speech. We are treated to various cargo handling figures. From time to time we read in the newspapers that cargo handling records have been broken in the Port of Colombo. We are not in a position to criticize those figures. But the efficiency of cargo handling in the port can be gauged from the reduction in the demurrage bill. As far as we can see the demurrage bill in the last year has also broken all records. Last month, for example, three lakhs of rupees was paid as demurrage on one ship. I shall read from the "Times of Ceylon" about demurrage payments.

"Nearly three lakhs in foreign exchange"—

As you know, all demurrage is paid in foreign exchange.

—"is the bill the Government has to pay to a ship owner for delays caused to his vessel in Ceylon. This is one of the highest demurrage bills paid by Ceylon to any foreign ship owner in respect of a single vessel.

The vessel is the Salisbury which brought 9,800 tons of American flour. The Salisbury which arrived off port on June 28th, had to remain outside the port for a little over two weeks. When she was brought into harbour it was on

demurrage, and the Food Department had to pay about Rs. 20,000 a day in foreign exchange for the delay caused in the port. The normal demurrage bill for a ship is about Rs. 5,000 a day for delays in Colombo. According to charter party agreements it is expected that a vessel discharge approximately 600 tons a day in Colombo. In the case of the Salisbury, its discharge was completed only on July 26th, about a month after the ship's arrival."

There is no doubt that there is bunching of food ships. This has been a perennial problem in the port due to lack of foresight in the Food Department. Due to non-phasing of their orders, a great deal of bunching does occur in the port of Colombo and some of this demurrage is due to the bunching of food ships. If cargo handling operations are being done as efficiently as you say they are being done, this type of demurrage bill—three lakhs of rupees in demurrage—would not be paid on a single vessel.

There has been a criticism of the Colombo Port. I do not believe in the criticism of the ship owners association or of the shipping associations in Colombo. A recent memorandum which was published in a Ceylon newspaper referred to the port of Colombo as being the costliest and the slowest port in the world. I cannot for one moment accept at face value the criticism of any association of ship owners or shipping agents. The ship owners and shipping agents and the various conference lines always try to make any excuse in order to increase their surcharges. But it would appear that the expenses incurred in the handling of cargo in the Port of Colombo have gone up since the time our Government was in power and ran the port.

I also wish to speak a few words on the matter of coast protection which also comes under this Ministry. Sea erosion is a problem on the south-western section of this Island. From Beruwala right down to Hambantota the sea is eating into the land. It would appear that this problem of sea erosion is not being handled properly. There are interminable delays in coast protection work in places like Devinuwara, Gandara, Nilwella and Kottegoda in my own electorate, as well as in other sections in the Habaraduwa and Ambalangoda areas.

Great damage has been caused to houses on the coast. Even the main road from Colombo to Galle has been affected. So, I would request the Hon. Minister to look into this matter and instruct the section of the Colombo Port Commission in charge of coast protection work to expedite work in parts of the south-western coast.

கார்டினல் தி.லே.சீ. சபாபதி
(குழுக்களின் உப அக்கிராசனர்)
(The Deputy Chairman of Committees)
The Minister of Nationalized
Services.

ஓர் ஐ.சு.தா.
(The Hon. Sugathadasa)
(கௌரவ சுகததாசர்)

ஆதி சி.பி.சீ.
எழுந்தார்.
rose.

கார்டினல் தி.லே.சீ. சபாபதி
(குழுக்களின் உப அக்கிராசனர்)
(The Deputy Chairman of Committees)
Would the Hon. Minister like to
continue his speech tomorrow.

ஓர் ஐ.சு.தா.
(கௌரவ சுகததாசர்)
(The Hon. Sugathadasa)

Yes, Sir.

காரகஸஸா நியோஜன ஸஸாபநி

(குழுக்களின் உப அக்கிராசனார்)

(The Deputy Chairman of Committees)

Very well. I recognize the Hon. Minister.

එකල්ලි වෙලාව අ. භා. 8.30 වූයේත්, මන්ත්‍රී මණ්ඩලයට ප්‍රගතිය වාර්තා කරනු පිණිස නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා මූලාසනයෙන් ඉවත් විය.

කාරක සභාව ප්‍රගතිය වාර්තා කරයි; නැවත රැස් වීම 1968 සැප්තැම්බර් 4 වන බදාදා.

நேரம் பி. ப. 8.30 மணியாகிவிட்டவே, குழுவின் பரிசீலனைபற்றி சபைக்கு அறிவிக்கும் பொருட்டு உப அக்கிராசனார், அக்கிராசனத்திலிருந்து நீங்கினார்.

குழுவினது பரிசீலனை அறிவிக்கப்பட்டது; மீண்டும் கூடுவது புதன்கிழமை, 4 செப்டெம்பர் 1968.

It being 8.30 P.M., THE DEPUTY CHAIRMAN OF COMMITTEES left the Chair to report Progress.

Committee report Progress; to sit again on Wednesday, 4th September 1968

කල් තැබීම

ஒத்திவைப்பு

ADJOURNMENT

එකල්ලි වෙලාව අ. භා. 8.30 පසුකර තුබුයේත් කාරක සභා නියෝජ්‍ය සභාපතිතුමා විසින් ප්‍රගතිය නොවිමසා මන්ත්‍රී මණ්ඩලය කල් තබන ලදී.

මන්ත්‍රී මණ්ඩලය ඊට අනුකූලව, අ. භා. 8.31 ට, 1968 සැප්තැම්බර් 1 වන දින සභාසම්මතිය අනුව, 1968 සැප්තැම්බර් 4 වන බදාදා පූ. භා. 10 වන තෙක් කල් ගියේ ය.

அப்போது நேரம் பி. ப. 8.30 மணியாகிவிட்டவே குழுக்களின் உப அக்கிராசனார் அவர்கள் வினா விடுக்காமலேயே சபையை ஒத்திவைத்தார்கள்.

அதன்படி, பி. ப. 8.31 மணிக்கு, சபை அதனது 1968 செப்டெம்பர் 1 ஆம் தேதிய தீர்மானத்திற்கிணங்க 1968 செப்டெம்பர் 4, புதன்கிழமை மு. ப. 10 மணிவரை ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

It being past 8.30 P.M., MR. DEPUTY CHAIRMAN OF COMMITTEES adjourned the House without Question put.

Adjourned accordingly at 8.31 P.M., until 10 A.M. on Wednesday, 4th September 1968, pursuant to the Resolution of the House of 1st September 1968.