



# පාර්ලිමේන්තු විවාද

(හැන්සාඩ්)

නියෝජිත මන්ත්‍රී මණ්ඩලයේ

නිල වාර්තාව

අත්තිකාරම් ප්‍රධාන කරුණු

ප්‍රශ්නවලට වාචික පිළිතුරු [නි. 973]

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1967-68 [දොළොස්වන වෙන් කළ  
දිනය] [නි. 985] :

ශ්‍රී 170-173 සහ 163-165 කාරක සභාව විසින් සලකා බලන ලදී.

# பாராளுமன்ற விவாதங்கள்

(ஹன்சார்ட்)

பிரதிநிதிகள் சபை

அதிகார அறிக்கை

பிரதான உள்ளடக்கம்

வினாக்களுக்கு வாய்மூல விடைகள் [ப. 973]

ஒதுக்கீட்டு மசோதா, 1967-68 [ஒதுக்கப்பட்ட பன்னிரண்டாம் நாள்] [ப. 985] :

குழுவில் ஆராயப்பட்ட தலைப்புக்கள் : 170-173 ; 163-165

Volume 74  
No. 4

Thursday  
24th August 1967

## PARLIAMENTARY DEBATES

(HANSARD)

HOUSE OF REPRESENTATIVES

OFFICIAL REPORT

PRINCIPAL CONTENTS

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS [Col. 973]

APPROPRIATION BILL, 1967-68 [Twelfth Allotted Day] [Col. 985] :

Considered in Committee—Heads 170-173 and 163-165



வாசக பிழிதரு

வாசக பிழிதரு

## நியோகித மன்றி மனவலய

பிரதிநிதிகள் சபை

House of Representatives

1967 அக்டோபர் 24 வன இலக்சிபகிநித

வியாழக்கிழமை, 24 ஓகஸ்ட் 1967

Thursday, 24th August 1967

பு. ஸ. 9.30 ஁ மன்றி மனவலய டீஸ் விய. நியோகித கலாநாயகனா [பீஸ். ஸி. ஸீரீ கோரிய] மிய.] இலக்சிபகிநித விய.

சபை மு. ப. 9.30 மணிக்குக் கூடியது. உப சபாநாயகர் அவர்கள் [திரு. ஏஸ். சீ. ஷேனி கொறயா] தலைமை தாங்கினார்கள்.

The House met at 9.30 A.M., Mr. DEPUTY SPEAKER [Mr. S. C. SHIRLEY COREA] in the Chair.

## புனவலய வாசக பிழிதரு

வினாக்களுக்கு வாய்மூல விடைகள்

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

வேரடுவ-அபரேக்க பார

வேறதுவ-அப்பறெக்க வீதி

WERADUWA-APAREKKA ROAD

1. ஸி. வகி. துலாவே மிய. (மார)

(திரு. பி. வை. துடாவ—மாத்தறை)

(Mr. B. Y. Tudawe—Matara)

ரச்சே வுல, துபுலீ ஸன விடிலி ஸண்டேல அமறினேன் அக்சு புனவலய: (அ) மார சந்தி காவியலய துல வேரடுவ-அபரேக்க பாரே பீஸ் வுலி டய வுலி ஸுலு பூமி டீயுனா கிரிம ஸடலா அக்சிதமேன்ரு ஓடிபிசன் காவ அலி லவ சிதலா டன்ந வட? (அ) மெம காவபேஸ் டலீ அதுலா தார டுமீம பூலாடவ அலி டெகிள் மதச்சன லாவ மலாஸமலய அலிள் ஓமதன் வட வேடலா விடின்தவ ஸிடிவி அலி லவ சிதலா டன்நவட? (அ) மெம அலிலய ககலாபு டாலக தன்நவலயவ பிழியலி வலயேன் ஓக்சிதன் கியல மார்டலயக் சிதலா அதுமல நல கர்நவட? (ரி) தலா சிபே நலி, சி மன்ட?

அரசாங்கக் கட்டுவேலை, தபால், தந்திப் போக்குவரத்து அமைச்சரைக் கேட்ட

வினா: (அ) மாத்தறைத் தேர்தல் தொகுதியி லுள்ள வேறதுவ-அப்பறெக்க வீதியின் ஐந்

தாம், ஆறும் கட்டைகட்டிடைப்பதற்கு துலா

யைத் திருத்துவதற்கான மதிப்பீடுகள் சமர்ப் பிக்கப்பட்டதை அவர் அறிவாரா? (ஆ) இப்பகுதியில் கல் போடப்படுதல், தார் ஊற் றப்படுதல் ஆகியவை தாமதமாவதால், பொது மக்கள் போக்குவரத்துச் செய்வதில் பெருந் துன்பத்திற்குள்ளாக வேண்டியிருப்பதை அவர் அறிவாரா? (இ) மிகவும் கவலைக்கிட மான இந்நிலையை நீக்குவதற்கு உடனடி நட வடிக்கை எடுப்பாரா? (ஈ) இல்லையெனில், ஏன்?

asked the Minister of Public Works, Posts and Telecommunications: (a) Is he aware that estimates have been submitted to effect improvements to the fifth and sixth miles on the Wera-duwa-Aparekka road in the Matara electorate? (b) Is he aware that the people have to suffer immense hardships in regard to transport as the metalling and tarring of that section of the road has been delayed? (c) Will he take early action to remedy this most pathetic situation? (d) If not, why?

அரு ஸி. ஸி. வேலகேடர் (வுல லகன சிதலா ஸேலா அமறி—ரச்சே வுல, துபுலீ ஸன விடிலி ஸண்டேல அமறி வெதுவ) (கௌரவ டி. பி. வெலகெதர்—பதில் தேசிய மய சேவை அமைச்சர்—அரசாங்க கட்டு வேலை, தபால், தந்திப் போக்குவரத்து அமைச்சர் சார்பாக)

(The Hon. D. B. Welagedera—Acting Minister of Nationalized Services—on behalf of the Minister of Public Works, Posts and Telecommunications)

(அ) துல. 4 ஸன 5 வெலி ஸுலபூமி டீயுனா கிரிமவ அக்சிதமேன்ருவக் ஸகக்சிதர் துல. (அ) துல. (அ) டீக்சிதிக் ஸலிதன்லிதா காரக ஸலாவ விசின் அதுமல கர்ந லே பூமிதன்ல லுலக்சிதலேலி மெம பார ஸடலா டுலிவ ஸிலாலயக் டீ துல. சிதகடி வுலன் மூடல லுலக்சித கலீகி மெம காவபேஸ் டலீ அதுலா தார டுமீமவ கடுயு கர்நு லுலகி. (ரி) “ஓ” லவனே டீ அலி பிழிதரு நியல மலய பூல தலாநலி.

துலாவே மிய.

(திரு. துடாவ)

(Mr. Tudawe)

மவ அதுல புனவலயக் அக்சிதவ நினைலா, டீக்சிதிக் ஸலிதன்லிதா காரக ஸலாவ விசின் மெ பார டலீ அதுல தார



වෘත්තික පිළිතුරු

වෘත්ති පිළිතුරු

[ହୃଦ୍ଯାତେ ମଧ୍ୟ.]

දැමීම සඳහා උචිතසාධනයක් දී නැතැයි පිළිතුරේ සඳහන් වී ඇතත්, 1967 ජනවාරි 21 වැනිදා ඒ සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීමට මේ ගරු සභාවේදීම ගරු ඇමති තුමා පොරොන්දු වූ හෙයින් පසුගිය දා— මීට සති දෙකකට පමණ පෙර—දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ කාරක සභා රැස්වීමේදී මේ පාරට ගල් අතුරා තාර දැමීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රමුඛත්වය දීමට එකඟ වුණු බව සඳහන් කරන්නට කැමතියි. ඒ නිසා මේ පාරට ගල් අතුරා තාර දැමීමට ක්‍රියා කරනවාදැයි දැන ගන්නට කැමතියි.

ଶ୍ରୀ ଶେଷଶେଖର

(கௌரவ வெலகெதர)

(The Hon. Welagedera)

ඒ ගැන සොයා බලන්නම්.

මාතර කොට්ඨාශයෙහි මහා විද්‍යාල :  
විද්‍යා ශුරාවරුන්

மாத்தறைத் தொகுதியிலுள்ள மகாவித்தியா  
லயங்கள் : விஞ்ஞான ஆசிரியர்

MAHA VIDYALAYAS IN MATARA ELECTORATE :  
SCIENCE TEACHERS

## 2. නුබාලේ මයා.

(திரு. துடாவ)

(Mr. Tudawe)

අධ්‍යාපන හා සංස්කෘතික කටයුතු  
ඇමතිගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය : (අ) මාතර  
ජන්ද කොට්ඨාශය තුළ මහා විද්‍යාලය  
යන්හි විද්‍යා විෂයයන් ඉගැන්වීමට අවශ්‍ය  
තරම් ගුරුවරුන් නොමැති බව එතුමා  
දන්නවාද? (ආ) මෙම තත්ත්වයට පිළි  
යම් වශයෙන් එතුමා ගන්නා පියවර  
කුමක්දැයි සඳහන් කරන්නවාද? (ඉ)  
නො එසේ නම්, ඒ මන්ද?

கல்வி, கலாசார விவகார அமைச்சரைக்  
கேட்ட வினா: (அ) மாத்தறைத் தேர்தல்  
தொகுதியிலுள்ள மகா வித்தியாலயங்களில்  
விஞ்ஞானப் பாடங்களைப் போதிப்பதற்குப்  
போதிய ஆசிரியர்களில்லையென்பதை அவர்  
அறிவாரா? (ஆ) இந்நிலையை நீக்குவதற்  
காக எந்நடவடிக்கைகள் எடுப்பார் என்  
பதை அவர் கூறுவாரா? (இ) இல்லையெனில்,  
என்ன?

asked the Minister of Education and Cultural Affairs: (a) Is he aware that there are not enough teachers to teach science subjects in maha vidyalayas in the Matara Electorate? (b) Will he state what steps he will take to remedy this situation? (c) If not, why?

රු. සු. බි. වන්නිනායක (මුදල් ඇමති  
 — අධ්‍යාපන හා සංස්කෘතික ඇමති වෙත  
 වට)

(கௌரவ யூ. பி. வன்னிநாயக்க—நிதி அமைச்சர்—கல்வி, கலாசார விவகார அமைச்சர் சார்பாக)

(The Hon. U. B. Wanninayake—Minister of Finance—on behalf of the Minister of Education and Cultural Affairs)

(අ) ඔව්. විද්‍යා ගුරුවරුන්ගේ හිඟය මාතර ප්‍රදේශයේ පමණක් නොව දිවයිනේ වෙනත් ප්‍රදේශවලද පවතී. (ආ) විශ්ව විද්‍යාලවල අවසාන පරීක්ෂණ නොබෝ දිනෙකින් අවසාන වන හෙයින් අළුතින් විද්‍යා උපගුරුවරුන් බඳවා ගැනීම සඳහා ඉල්ලුම්පත් කැඳවා ගැසට් නිවේදන යක් ප්‍රසිද්ධ කිරීමට දැනටමත් ක්‍රියා කර ගෙන යනු ලැබේ. ඒ මාර්ගයෙන් දැනට නිබෙන පුරප්පාඩු පිරවීමට බලාපොරොත්තු වෙමි. (ඉ) ඉහත සඳහන් (ආ) අනුව උද්ගත නොවේ.

உன மூரகரவந் வ விஞ்ஞம வுருபு

வனக் காவலாளிகள் : இளைப்பாற்று ஊதியம்

### FOREST WATCHERS : PENSION

### 3. නුඩාවේ මය.

(திரு. துடாவ)

(Mr. Tudawe)

ඉබ්මි, වාරිමාර්ග හා විදුලිබල ඇමති  
ගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය : (අ) වන සංරක්ෂණ  
දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ වන මුර  
කැවත් වශයෙන් සේවයේ යෙදී සිටිත්  
නවුන්ගේ සංඛ්‍යාව කොපමණද? (ආ)  
ඔවුන්ගේ වැටුප් ක්‍රමය කුමක්දැයි  
එතුමා සඳහන් කරනවාද? (ඉ) රජයේ  
අවශේෂ සේවකයනට මෙන් ඔවුනට  
විශ්‍රාම වැටුප් හිමිකම් තිබේද? (ඊ) එබඳු  
හිමිකම් තැත්නම් ඒ ලබාදීම සඳහා  
එතුමා පියවර ගන්නවාද? (උ) නො  
එසේ නම්, ඒ මන්ද?



වංචික පිළිතුරු

වෘත්ති පිළිතුරු

காணி, நீர்ப்பாசன, மின்விசை அமைச்சு  
ரைக் கேட்ட வினா: (அ) காட்டுத் திணைக்  
களத்தின் கீழ் வனக் காவலாளிகளாகத்  
தொழில்புரிவோர் எண்ணிக்கை யாது? (ஆ)  
அவர்கள் என்ன சம்பள விகிதத்தில் தொழில்  
புரிகின்றனரென அவர் தெரிவிப்பாரா? (இ)  
பிற அரசாங்க ஊழியர்களைப் போல இவர்  
கட்டும் இளைப்பாற்று ஊதிய உரிமைக்  
ளுண்டா? (ஈ) அவ்வித உரிமைகளில்லாவிட்  
டால், அவற்றை இச் சேவையாளர்களுக்குப்  
பெற்றுக் கொடுக்க நடவடிக்கைகள் எடுப்  
பாரா? (உ) இல்லையெனில், ஏன்?

asked the Minister of Land, Irrigation and Power : (a) How many are employed as forest watchers under the Forest Department ? (b) Will he state their salary scale ? (c) Do they have pension rights as do other government servants ? (d) If they do not have such rights, will he take steps to obtain for them those rights ? (e) If not, why ?

ගරු ඊ. එල්. බී. හුරුල්ලේ (ප්‍රවාහණ  
ආමනි—ඉංග්‍රීසි, වාග්මාර්ග හා විදුලිබල  
ආමනි වෙතවට)

(கௌரவ ஈ. எல். பி. ஹுருல்ல—போக்கு  
வரத்து அமைச்சர்—காணி, நீர்ப்பாசன, மின்  
விசை அமைச்சர் சார்பாக)

(The Hon. E. L. B. Hurulle—Minister of Communications—on behalf of the Minister of Land, Irrigation and Power)

(අ) විසි අට දෙනෙකි. (ආ) වර්ෂයකට  
රු. 540—30 × 8—24 × 1—804 කි.  
(ඉ) නැත. (ඊ) දැනටමත් මූලික කටයුතු  
කර ඇත. (උ) මෙය පැන නොගැනී.

නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා

(உப சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Deputy Speaker)

Question No. 6. I am informed that the hon. Member is not asking that Question.

අවසර දෙන ලදුව, ප්‍රශ්නය ඉල්ලා අස්කර  
ගන්නා ලදී.

வினா அனுமதியுடன் வாபஸ் பெறப்பட்டது.

Question, by leave, withdrawn.

හමුදා සේවකයින් : පූර්ව සේවා

ஆயுதந்தாங்கிய சேவையினர் : முன்னர் செய்த  
சேவை

ARMED SERVICES PERSONNEL: PREVIOUS  
SERVICE

4. මෙමිනිසාල සේනානායක මයා. (මැද  
වව්විය—පී. ජී. බී. කෙනමන් මයා.—මැද  
කොළඹ හන්වන මන්ත්‍රී—වෙනුවට)

(திரு. மைத்திரிபால சேனநாயக்க—மத வாச்சி—திரு. பி. ஜி. பி. கெனமன்—கொழும்பு மத்தி மூன்றாம் அங்கத்தவர் சார்பாக)

(Mr. Maithripala Senanayake—Medawachchiya—on behalf of Mr. P. G. B. Keuneman—Third Colombo Central)

මුදල් ඇමතිගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය : (අ)  
රජයේ සේවකයින් විරක්ෂා සහන සේව  
යන්හි ඉහතදී කරන ලද සේවය විශ්‍රාම  
වැටුප්, පාරිතෝෂික දීමනා සහ විශ්‍රාම  
ලාභී තත්ත්වය සඳහා ගණන් ගැනීමට  
ඉඩ සැලසූ 1966 ජූනි 30 වැනි දින සහ  
අංක 698 දරන භාණ්ඩාගාර චක්‍රලේඛය,  
හමුදා සේවකයින්ටද, අදාල වන ලෙසට  
එතුමා කටයුතු සලස්වනවාද? (ආ) එසේ  
නම් කවදාද? නොඑසේ නම් එ් මන්ද?

நிதிபமைச்சரைக் கேட்ட வினா: (அ) அரசாங்க ஊழியருக்குத் தொழிலின்மை நிவாரணத் திட்டங்களில் முன்னர் செய்த சேவையை உபகாரச் சம்பளம், பணிக் கொடை, உபகாரச் சம்பளத் தகைமை ஆகியவற்றிற்கு அனுமதிக்கும், 1966, ஜூன் 30 ஆந் தேதி கொண்ட 698 ஆம் இலக்கத் திறைசேரிச் சுற்றறிக்கையை, ஆயுதந் தாங்கிய சேவையினருக்கும் பொருந்துவதாக்குவாரா? (ஆ) ஆம் எனில் எப்பொழுது, இல்லையெனில், ஏன்?

asked the Minister of Finance : (a) Will he make Treasury Circular No. 698 of 30th June 1966, which permits the previous service in unemployment relief schemes, of public servants for purpose of pension, gratuity and pensionable status, also applicable to members of the armed services ? (b) If so, when, and if not,

## why?



வலிக பிடிதூர்

வலிக பிடிதூர்

உன். விவரணை மய. (மூடல் அமனின்  
பார்க்கெனது லேகம்)

(திரு. என். விமலசேன—நிதி அமைச்சரின்  
பாராளுமன்றக் காரியதரிசி)

(Mr. N. Wimalasena—Parliamentary  
Secretary to the Minister of Finance)

(a) No. (b) Service in unemployment relief schemes is service in civil employment and is therefore being reckoned for pension along with subsequent service in civilian pensionable employment. It cannot however be reckoned along with military service for pension as military service and service in civil employment are two distinct types of services with separate pension schemes based on the respective conditions of service.

கேள்விகள் பேரேர் மனா மனகை  
தூர்தி மய மய

பாங்கொக்கில் திரு. லக்ஷ்மன் பெரேராவின் மரணம்

DEATH OF MR. LAKSHMAN PERERA IN  
BANGKOK

5. துடாவை மய. (கேள்விகள் மய.  
வெறுவ)

(திரு. துடாவை—திரு. பி. ஜி. பி. கெனமன்  
சார்பாக)

(Mr. Tudawe—on behalf of Mr.  
Keuneman)

சனகது சேவா அமனினே அக்ய பூன்  
நய: (அ) மனகை தூர்தி பவனவன லே  
அகிய நருண் பவனதூ ஸுரநா நருண்  
கனகை வுன லேகா நருண் கனகையலே  
கனகையலே லேகைதேன் பேரேர் மன  
நானே மருண் பிடிநெவன், மெம மருண்  
யவ துடி துன் கெதூன் பிடிநெவன் லேகா  
நருண் கனகையலே கலமநாகாரவருண்  
கென் கென் வெனன் நிடுமாரியகெனே  
வார்காவன் உதூமவ லேகி நிகெ? (அ)  
உசே நம உம வார்கா உதூமவ லேகி  
கூநனே கவரெகெனே? உம வார்கா  
வல பிடுபன் மன்றிவருனே கனகையலே  
கெகை உதூம ஓடுகெபன் கருவா? (ஆ)  
கனகையலே நம, உ மன்ற? கனகையலே  
உவநி வார்கா உதூம ஓடுகெ யவன்  
கெ?

தாட்டப் போட்டிக்குச் சென்ற இலங்கை  
இளைஞர் கோஷ்டியின் முகாமையாளரிட  
மிருந்து அல்லது பிற அதிகாரியிடமிருந்து,  
இக்கோஷ்டியின் ஓர் உறுப்பினரான திரு.  
லக்ஷ்மன் பெரேராவின் மாணங்குறித்தும்,  
அது சம்பவித்த சூழ்நிலைகள் குறித்தும்  
அவர் அறிக்கையொன்று பெற்றிருக்கிறாரா?  
(ஆ) “ஆம்” எனின், யாரிடமிருந்து அந்த  
அறிக்கைகள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டன?  
அவற்றின் பிரதிகளை, அங்கத்தவர்களின் தக  
வலுக்கெனச் சமர்ப்பிப்பாரா? (இ) இல்லை  
யாயின், ஏன்? இப்போதாவது அப்படியொரு  
அறிக்கையைக் கோருவாரா?

asked the Minister of Nationalized  
Services: (a) Has he received a  
report from the manager or any other  
official of the Ceylon Youth Team to  
the Ninth Asian Youth Soccer Cham-  
pionship at Bangkok on the death of  
Mr. Lakshman Perera, a member of  
this team, and the circumstances  
attendant on this death? (b) If so,  
from whom has he received such  
reports and will he table copies of  
these reports for the information of  
members? (c) If not, why; and will  
he even now call for such reports?

கரு வெலகெதர்

(கௌரவ வெலகெதர்)

(The Hon. Welagedera)

(அ) இல. (அ) லேகா பவனதூ கனகையலே  
கலமநாகரு. கெதூன் வார்காவ ஓடுகெபன்  
கரு கரு. (ஆ) உன நோகி.

சனகது கரு. கயவர்கெ மய. கனகை  
கருகை விடுகல, பவனதூ

திரு. ஜினதாச கரு. ஜயவர்தனா, அர்ச.

அந்தோனியார் கல்லூரி, பாணந்துறை

MR. JINADASA R. JAYEWARDANA, ST.  
ANTHONY'S COLLEGE, PANADURA

7. கெதூபல கெதூநாகை மய.  
(ருநகெகி விடுகலமநாகை மய.—கெகை  
—வெறுவ)

(திரு. மைத்திரிபால சேனநாயக்க—திரு.  
ரத்னசிரி விக்ரமநாயக்க—ஹொறன்—சார்  
பாக)

(Mr. Maithripala Senanayake—on be-  
half of Mr. Ratnasiri Wickramanayaka—  
Horana)

தேசியமயச் சேவைகள் அமைச்சரைக்  
கேட்ட வினா: (அ) பாங்கொக்கில் நடை  
பெற்ற ஒன்பதாம் ஆசிய இளைஞர் உதைப்

அமையுத பவ கனகையலே கலமநாகை  
கருகையலே கருகையலே கருகையலே  
கருகையலே கருகையலே கருகையலே  
கருகையலே கருகையலே கருகையலே







மன்றத் தினாபதி தினாபதி

மன்றத் தினாபதி தினாபதி

மன்றத் தினாபதி தினாபதி

நியோஜன கலாநாயகர்

சபை அலுவலர்

(உப சபாநாயகர் அவர்கள்)

BUSINESS OF THE HOUSE

(Mr. Deputy Speaker)

சென்னை சபை (சபை),  
புரட்சி மற்றும் விசேஷ கமிட்டி பிளேட்  
புரட்சி, இது சபை மற்றும் புரட்சி கமிட்டி  
பிளேட் புரட்சி சபை பிளேட் மற்றும் புரட்சி  
பிளேட்)

The Hon. Minister of Finance yes-  
terday said that he wanted to raise  
some matter today. According to this  
Motion, however, he will not be able  
to raise it at 8.30 p.m. today because  
I will have to adjourn the House at  
8.30 p.m.

(கௌரவ டட்ளி சேனாநாயக்க—பிரதம  
அமைச்சரும் பாதுகாப்பு, வெளி விவகார  
அமைச்சரும் திட்ட அமைப்பு, பொரு  
ளாதார விவகார அமைச்சரும் தகவல், ஒலி  
பரப்பு அமைச்சரும்)

சென்னை சபை

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

(The Hon. Dudley Senanayake—Prime  
Minister, Minister of Defence & Ex-  
ternal Affairs, Minister of Planning &  
Economic Affairs and Minister of Infor-  
mation & Broadcasting)

How can I raise that matter, Sir ?  
There is nothing controversial in it.

I move,

மேலதிக சபை தினாபதி

(திரு. மைத்திரிபால சேனாநாயக்க)

(Mr. Maithripala Senanayeke)

“That Monday, 28th August ; Tuesday,  
29th August ; Wednesday, 30th August ;  
Thursday, 31st August ; and Friday, 1st  
September, 1967 ; be Allotted Days for the  
consideration of the Appropriation Bill,  
1967-68.”

What is contained in the Motion  
just moved has been agreed to  
between leaders of parties.

சென்னை சபை

(கௌரவ டட்ளி சேனாநாயக்க)

(The Hon. Dudley Senanayake)

புரட்சி விசேஷ புரட்சி, சபை மற்றும் சபை.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

If the House has no objection the  
Hon. Minister can raise the matter at  
8 p.m. instead of at 8.30 p.m.

Question put, and agreed to.

மன்றத் தினாபதி தினாபதி

சபை அலுவலர்

மேலதிக சபை தினாபதி

(திரு. மைத்திரிபால சேனாநாயக்க)

(Mr. Maithripala Senanayeke)

SITTINGS OF THE HOUSE

I do not think that we should make  
any adjustments in that way.

சென்னை சபை

(கௌரவ டட்ளி சேனாநாயக்க)

(The Hon. Dudley Senanayake)

I move,

சென்னை சபை

(கௌரவ வன்னிநாயக்க)

(The Hon. Wanninayake)

“That notwithstanding the provisions  
of Standing Order No. 74 (2), the hours  
of Sitting on Monday, 28th August ;  
Tuesday, 29th August ; Wednesday, 30th  
August ; Thursday, 31st August ; and Fri-  
day, 1st September 1967 ; shall be 9.30  
A.M. to 12 Noon ; 2 p.m. to 4 p.m. ; and  
4.30 p.m. to 8.30 p.m. ; and at 8.30 p.m.  
Mr. Speaker shall adjourn the House  
without Question put.”

There is nothing controversial in  
the matter I want to raise.

மேலதிக சபை தினாபதி

(திரு. மைத்திரிபால சேனாநாயக்க)

(Mr. Maithripala Senanayeke)

புரட்சி சபை மற்றும் புரட்சி

வினா எடுத்தியம்பப்பெற்றது.

Question proposed.

Even so, Sir, we have drawn up a  
definite programme of speakers and  
allotted time to them taking into ac-  
count the Votes of the various Min-  
istries and on the basis that we are  
going to have this additional hour.







විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[තුඩාවේ මයා.]

නිබේනවා. ඒ නිසාදෝ මේ රුහුණ කුමාරි දුම්රියට දැන් ගල් ගසන්නටත් පටන් ගෙන තිබෙනවා. පසුගිය සතියේ බලපිටිය හරියේදී ගලක් වැදී දුම්රියේ ගමන් කළ කෙනෙකුට තුවාල වුණා. ඊ ළඟ දුම්රිය නැවතුම් පොළේදී ගිලන් රථයක් ගෙන විත් ඒ තුවාලකරු ගෙන ගියා. ඒ දුම්රියේ ගමන් කරන මගීන්ට මේ වගේ හිරිහැරකාරී තත්ත්වයක් ඇති වී තිබෙනවා. ඒ නිසා ඒ දුම්රියේ ගමන් කරන මගීන් ආරක්ෂා කිරීම ඇමතිතුමාගේ යුතුකමයි.

ගරු සභාපතිතුමනි, මාතර බලා යන රුහුණ කුමාරි දුම්රියට පසු වෙනත් දුම්රියක් නැතිකම නිසා මගීන්ට විශාල අමාරුවකට මුහුණපාන්නට සිදු වී තිබෙනවා. කොළඹ කොටුවෙන් 5 ට පිටත් වන සමුද්‍ර දේවි දුම්රිය ගාල්ලෙන් එහාට යන්නේ නැහැ. ඒ නිසා ගාල්ලෙන් එහා මාතර, තංගල්ල, නිස්සමහාරමය ආදී ප්‍රදේශවලට ගමන් කරන මගීන්ට දුම්රියක් නැතිකම නිසා ලොකු අමාරුවකට මුහුණපාන්නට සිදු වී තිබෙනවා. මෙම සමුද්‍ර දේවි දුම්රිය කෙළින්ම මාතර දක්වා ගමන් කර වන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා ඹඹිනවා. එසේ කරන්න බැරි නම් සමුද්‍ර දේවි දුම්රියෙන් ගල්ල දක්වා එන මගීන්ට එතැන සිට මාතර දක්වා යාමට පහසු වන පිණිස දුම්රියක් සම්බන්ධ කර දීමට කටයුතු යොදන ලෙස ඉල්ලා සිටිනවා. ඒ වාගේම, පෙර පොහෝ දිනවල සාමාන්‍ය දවසකට වඩා මගීන් විශාල සංඛ්‍යාවක් සමුද්‍ර දේවි දුම්රියේ ගමන් කරනවා. පෙර පොහෝ දිනවල දහවල ගමන් කරන මෙම දුම්රිය මගීන්ගෙන් පිරී ඉතිරි යන නිසා, එදිනට විශේෂ දුම්රියක් ධාවනය කිරීමට කටයුතු යෙදූ වොන් එසින් ලොකු සහනයක් සැලසේ යයි මා කල්පනා කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, අද දින “ලංකා දීප” පත්‍රයේ “ගමන් ගාස්තු කැපීමට දුම්රිය” යන ශීර්ෂය යටතේ, ප්‍රවාහණ කොමිසම විසින් රජයට කර ඇති යෝජනාවන් ගැන සඳහන් කර තිබෙනවා. මම ඒ වාර්තාවෙන් කොටසක් කියවන්නම් :

“පැය ගයක් ඇතුළත දිවයිනේ ඕනෑම තැනකට බඩබාහිරයා ප්‍රවාහණය කිරීමට සමත් කාර්යක්ෂම දුම්රිය සේවාවක් පවත්වාගෙන යා යුතු බව ප්‍රවාහණ කොමිසම රජයට යෝජනා කරයි.

ලොරි ප්‍රවාහණ සේවා සඳහා විශාල මුදල් අය කරන නිසා තේ-පොල්-රබර් මිල ඉහළ ගොස් ඇති බැවින් දේශීය නිෂ්පාදනයන් සාධාරණ මිලකට පාරිභෝගිකයන්ට සැපයීමටත් පිටරට යවා වැඩි ලාභ ලැබීමටත් අඩු මුදලකට ප්‍රවාහණ කටයුතු කරගෙන යාමට ක්‍රමවත් දුම්රිය සේවාවන් වතුකරයේ සිට වෙළඳ පලවල් හා වරාය කරා යෙදවීමටද කොමිසම යෝජනා කර තිබේ.

එවැනි දුම්රිය සේවයකින් වතුවලට අවශ්‍ය ආහාර ද්‍රව්‍ය පෝර ආදිය ගෙන යාමට හැකි වන නිසා ඉන් අමතර සේවයක්ද සිදු වන බව ප්‍රවාහණ කොමිසම රජයට පෙන්වා දෙයි.”

එපමණක්ද නොවෙයි, යාපනය ආදී ප්‍රදේශවල ගොවියන්ට තමන් නිපදවන රතුඑනු අස්වැන්න—මේ අස්වැන්න තෙළන කාලයයි—නගරයට එවීමට අප හසු තත්ත්වයක් ඇති වී තිබෙනවා. රතුඑනු කොළඹටත් වෙනත් පළාත්වලටත් ගෙන යන්න, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව යොදවා තිබෙන්නේ පෙට්ටි 15 යි. එම නිසා දුප්පත් රතුඑනු ගොවීන්ට, තමන් නිපදවන රතුඑනු නියම වේලාවට පිට කර ගන්න බැරි නිසා මහත් දුෂ්කරතාවකට මුහුණ දෙන්න සිදු වී තිබෙනවා. ඔවුන්ට ඒවා ගබඩා කර තබන්න ගබඩා ඇත්තේ නැහැ. වර්ෂාවට අසු වුනොත් සම්පූර්ණයෙන්ම නරක් වී යනවා. එම නිසා රතුඑනු වගාවේ යෙදී සිටින දුප්පත් ගොවීන්ට සහනයක් සැලසීමක් වශයෙන් දුම්රියෙන් රතුඑනු ප්‍රවාහණය කිරීම පිණිස මෙයට වඩා වැඩිපුර පෙට්ටි සංඛ්‍යාවක් යෙදවීමටත්, වඩා හොඳ සේවයක් ඇති කිරීමටත්, එමගින් රතුඑනු ප්‍රයෝජනයට ගන්න පාරිභෝගිකයාට පහසුකම් සැලසීමටත් කටයුතු කරන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. මා එසේ කියා සිටින්නේ, දැනට රතුඑනු වගාවේ යෙදී සිටින ගොවීන්ට මහත් දුෂ්කරතාවන්ට මුහුණ දෙන්න සිදු වී ඇති නිසයි. ගබඩා ඇති උදවියට නම් ඒවා ගබඩා කර තබන්න පුළුවන්කම ඇතත්, සාමාන්‍ය දුප්පත් ගොවියාට ගබඩා කර තබන්න තැනක් නැහැ. එම නිසා හැකි ඉක්මනින් නගරයට යැවීමට සිදුවෙනවා. ඊට සුදුසු වැඩ පිළිවෙළක් ඉතා ඉක්මනින් ක්‍රියාවෙහි යොදනවා ඇතැයි මා විශ්වාස කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, රත්මලානේ අහස් යාත්‍රාංගනය ජේට් ගුවන් යානා බැස්සීමට හැකි වන අන්දමට සකස් කරගන්න යන වාය කියා අපට දැනගන්නට ලැබී තිබේ.



එය ඉතාමත් වැදගත් කාරණයක්. යම්කිසි ලෙසකින් කටුනායක ගුවන් තොටුපලේ ජේට් ගුවන් යානා බැස්සීම අවහිරයක් වුණොත්, ඒවා ඉන්දියාවට යවන්න සිඛ වන නිසා, රත්මලානේ ගුවන් තොටුපල දියුණු කිරීමටයි අදහස් කර ඇත්තේ. මෙය අවශ්‍ය කටයුත්තක්. මේ අදහස ක්‍රියාත්මක කරන්න යන්නේ මේ රටේ මහජනතාවට විශේෂ සහනයක් ලබා දෙන්න නොවෙයි, සංචාරකයින්ට සහනයක් ලබා දෙන්නටයි. දැන් සෑම අමාත්‍යාංශයක්ම යොමු වී තිබෙන්නේ සංචාරක ප්‍රශ්න ගැනයි. දුම්රිය හෝ බස්රිය හෝ වෙනත් සේවාවන් හෝ වේවා, රටේ සාමාන්‍ය දුප්පත් ජනතාවට ප්‍රයෝජන වත් වන අන්දමට සකස් කර දීමට වඩා, විදේශික සංචාරකයින්ට ප්‍රයෝජනවත් වන අන්දමට සකස් කර දීමටයි මේ ආණ්ඩුව බලාපොරොත්තු වන්නේ. ඒ නිසා රත්මලානේ ගුවන් යාන්‍යාගනය විශාල කිරීම වාගේම වෙනත් ප්‍රශ්නත් තිබෙනවා. රට ඇතුළේ ගමන් කරන උදවිය ගේ ප්‍රශ්න තිබෙනවා. මුහුදුබඩ දුම්රිය ගමනාගමනය මාරුර සිට නිස්සමහාරාමය දක්වා දීර්ඝ කිරීම මා හිතනවා, මේ රට ඇතුළේ සංචාරය කරන වන්දනාකරුවන්ට පමණක් නොව, මේ රටේ වැඩි ජනතාවකට කරන ලොකුම සේවයක් වෙනවා. එහෙත් එවැනි වැඩ කටයුතු ගැන බලාපොරොත්තුවක් තිබෙන බවක් පෙනෙන්නේ නැහැ.

ප්‍ර. හා. 9.45

ගරු සභාපතිතුමනි, ආදායම වැඩි කර ගැනීම සඳහා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව මගින් වැයමක් දරනවා. ඒක බොහොම හොඳයි. නොයෙකුත් විධියේ පත්‍රිකා ආදිය මුද්‍රණය කර එහා මෙහා ප්‍රචාරය කර හැර තිබෙනවා. එහෙත් මේක අවංක ලෙස කරන වැයමක් කියා අපට විශ්වාස කරන්න බැහැ. මක්නිසාද? මා ඒ පිළිබඳව සිද්ධියක් දෙකක් කියන්නම. මැයි දින උත්සවයට මාරුර සිට කොළඹ ඒම සඳහා විශේෂ දුම්රියක් අප ඉල්ලා සිටියා. අපෙන් පොරොන්දුවක් ගත්තා මගින් 1,000ක් සූදානම් විය යුතුය කියා. අප ඒ පොරොන්දුව ඉටු කරමින් මගින් 1,000ක් පිළියෙළ කර ගත්තා. අන්තිමේ දී මොකක්ද සිද්ධ වුණේ?

දෙන්න බැහැ කිව්වා. විශේෂ පහසුකම් ඇති දුම්රිය, වන්දනාමානවලට, විශේෂ උත්සවවලට තමුන්නාත්සේලා ප්‍රචාරය කර තිබෙන නමුත්, පොරොන්දු පරිදි අවශ්‍ය මගින් සංඛ්‍යාව සූදානම් කරගෙන සිටියදීත්, මැයි දින උත්සවයට සහභාගි වීම සඳහා මාරුර සිට කොළඹට දුම්රියක් දෙන්න දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට බැරි වුණා. එයින් පෙනී යන්නේ එක්කෝ මේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව දේශපාලන වශයෙන් ක්‍රියා කරනවා, එහෙම නැත්නම් මෙය නිදිමතේ කටයුතු කරගෙන යන දෙපාර්තමේන්තුවක් බවයි. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබෙන්නට යන ලාභ සහ ආදායම නැති වන විධියට ඒ අන්දමේ කටයුතු කරන උසස් නිලධාරීන් ගැන ටිකක් විමසා බලනවා නම් වටිනා බව මා තමුන්නාත්සේලා මතක් කරන්න කැමතියි. මෙම දෙපාර්තමේන්තුවේ සිටින වෙළඳ අධිකාරීතුමා සම්බන්ධව ඇමතිතුමා ටිකක් සොයා බලා ක්‍රියා කරනවා ඇති කියා මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.

තමුන්නාත්සේලා දන්නවා ඇති, රජයේ වැඩ කරන උදවිය තුළ තමන්ගේ ජීවන තත්ත්වය උසස් කර ගැනීම සඳහා විශාල උද්යෝගයක් ඇති වී තිබෙන බව. විශේෂයෙන්ම ලිපිකරුවන් සහ කම්කරුවන් එකතු වී මේ ආණ්ඩුවට විරුද්ධව විශාල ව්‍යාපාරයක් ගෙනයන්නට සූදානම් වෙනවා. ඇමතිතුමා ඔවුන්ට නම් තර්ජනයක් කර තිබෙනවා, ඉදිරි කාලයේදී සංවිධානය කර පවත්වන්නට යන වැඩ වර්ජනයට තමුන්නාත්සේලා සහභාගි වුණොත් ගෙදර යන්න බලාගෙන ඊට සහභාගි වන්නය කියා. වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරයට විරුද්ධව ඒ තර්ජනය එල්ල කර තිබෙනවා. එසේ වුවද, මේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ඇතුළේ ඉදගෙන දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ලැබෙන ලාභය නැති වන නැතට වැඩ කටයුතු කරන රජයේ උසස් නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ඔවුන්ට විරුද්ධව තර්ජනාංගුලිය එසවීමට ඇමතිතුමාට ශක්තියක් නැත්තේ ඇයිදැයි මා ප්‍රශ්න කරනවා. ඇමතිතුමාගේ තර්ජනාංගුලිය දුප්පත් කම්කරුවන් වෙත පමණක් එල්ල කරමින් එහි සිටින උසස් නිලධාරීන්ට ඕනෑ විධියට ඒ වැඩ කටයුතු කරගෙන යාමට ඇමතිතුමා ඉඩ දී තිබෙනවා. මේවා මහජන දේපොළය කියා



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[තුඩාවේ මයා.]

ඔවුන් සලකන්නේ නැහැ. ඒ නිසයි මෙවැනි මහජන ඉල්ලීමට අනුමත නොදෙන්නේ.

අතික් කාරණය සභාපතිතුමනි, ලංකාවේ ස්ථාන කීපයක දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ කායාල පිහිටුවා තිබෙනවා. කොළඹ, රත්මලාන, අනුරාධපුර, නානුඔය, ත්‍රිකුණාමලේ, නාවලපිටිය, ආදී වශයෙන් ලංකාවේ උතුර, නැගෙනහිර, බස්නාහිර ආදී සෑම ප්‍රදේශවලම පිහිටුවා තිබෙන නමුත්, දකුණු පළාතට කායාලයක් නැහැ. ඇයි දකුණු පළාතට කායාලයක් නැත්තේ? දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වැඩ කටයුතු විමර්ශන කර පවත්වාගෙන යනවා නම්, දකුණු පළාතටත් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තු කායාලයක් ඉතාමත් අවශ්‍යයි. ශාල්ලේ නාවතුම් පොළ බොහෝ දුරට දියුණු කර තිබෙනවා. ඒ ගැන අපේ ඊෂ්ඨාවක් නැහැ. ඇත්ත වශයෙන්ම දැනට මුහුදුබඩ දුම්රිය මාගියේ අවසානය වශයෙන් තිබෙන මාරු තමයි ශාල්ලට වඩා දියුණු කළ යුත්තේ. තිස්ස මහාරාමය, කතරගම, ආදී ස්ථානවලට යන වන්දනාකරුවන් ආදීන් දුම්රියෙන් මාරු දක්වා පැමිණෙන බව තමුන් නාන්සේ දන්නවා ඇති. එහෙත් ඒ ස්ථානය දියුණු කිරීම සඳහා මේ ආණ්ඩුව කිසිම පියවරක් ගෙන නැහැ. විපක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන්ටත් ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන්ටත් එක සමානව සලකනවායයි කියමින් ප්‍රජා තත්ත්වවාදය ගැන කථා කර කර මේ ආණ්ඩුව කරන්නේ සම්පූර්ණයෙන්ම එහි අනෙක් පැත්ත බවයි, අපට කනගාටු වෙන් කියන්නට සිදුවී තිබෙන්නේ. දිය ගහ පාර හරිගැස්සීමට එම ප්‍රදේශයේ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කමිටුවේ තීරණයක් ඔත්තියයි දැන් වැඩ බලන ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා කිව්වා. අද ඒ පාර එකම මඩ වගුරක්. වාහනයකින් තබා පයින්වත් එහි කෙනකුට ගමන් කරන්නට බැහැ. මේ පාර්ලිමේන්තු වාරය පටන් ගත් දා සිටම මා ඒ ගැන කරුණු ඉදිරිපත් කළ නමුත් රජයේ වැඩ පිළිබඳ ඇමතිතුමාගෙන් මේ වනතුරු සාධාරණ පිළිතුරක්වත් ලබා ගන්නට පුළුවන් වුණේ නැහැ. අපේ ප්‍රදේශවල දුප්පත් මහජනතාවට මේ ආණ්ඩුව සලකන්නේ මෙහෙමද?

මාරු දුම්රිය පොළ විශාල ආදායමක් රජයට ලැබෙන ඉතා වැදගත් දුම්රිය ස්ථානයක්. මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගයේ අවසාන ස්ථානය වන එය කතරගම, තිස්සමහාරාමය ආදී ස්ථානවලට වන්දනා වේ යන අයට ඉතා වැදගත්. එහෙත් ඒ දුම්රිය ස්ථානයේ පවතින කනගාටුදායක තත්ත්වය නිසා බොහෝ මගීන් හිරිහැර විඳිනවා. යාපනය ආදී ඇත පළාත්වලින් පවා එන මගීන් එම දුම්රිය වේදිකාවෙහි හර කුත් මෙන් ලැග සිටින හැටි මේ ගැන ඇමති වරුන් එහි ගියොත් දකින්නට පුළුවනි. එම දුම්රිය පොළට විශ්‍රාම ශාලාවක් ඉතා මත් අවශ්‍යයි. පසුගිය අය වැය ලේඛන යෙහුත් ඒ සඳහා මුදල් වෙන් කෙරුණු නමුත් තවම ගල් කැටයක්වත් එහි ගෙනවිත් නැහැ. එය ක්‍රියාත්මක වන බවට සලකුණක්වත් පේනතෙක් මානයක නැහැ. අප විරුද්ධ පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන් වුණු පළියටම අපට මේවගේ නොසැලකිලි කරන්නේ ඇයි? ආණ්ඩු පක්ෂයට ඡන්දය දුන් මිනිසුනුත් ඒ ප්‍රදේශයෙහි සිටිනවා නේද? අපට කරන නොසැලකිලි මගින්, තමුන් නාන්සේලාට ඡන්දය දුන් ඒ මිනිසුන්ටත් අවහිරයක් ඇති වෙනවා නේද? තමුන් නාන්සේලා ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදය ගැන කියන බණ මේ අනුව මහ විහිළුවක් බව මහජනයාට අවබෝධ වනවා නේද? යම් යම් වැඩ සඳහා අය වැය ලේඛනයෙන් මුදල් වෙන් කරනවා. එහෙත් ඒ වැඩ ක්‍රියාවේ යෙදෙන්නේ නැහැ. මේ අය වැය ලේඛනයෙහුත් මගින්ගේ විශ්‍රාම ශාලාව සඳහා මුදල් වෙන් කර තිබෙන නමුත් එය කෙරේයයි හිතන්නට බැහැ. “මේ ගැන කොඳුරන්නට එපා; කනු-කුනු ගාන්නට එපා; කිසිම වෙනස්කමක් නොකර මා මේ වැඩේ කර දෙනවා” යි ගැන ඇමතිතුමා මාරු දුම්රිය පොළ බලන්නට ගිය අවස්ථාවේදී මා සමග කිව්වා. මීට අවුරුද්දකට කලින් එතුමා එසේ කිව්වේ. එහෙත් තවම ඒ පිළිබඳව කිසිවක් කෙරී නැහැ. දුම්රිය සේවකයන්ට නිදා ගැනීමට කාමරයක්වත් හදා දෙන්නට එතුමාට තවම පුළුවන් වුණේ නැහැ. මාරු දුම්රිය පොළේ ගාඩ් මහත්වරුන්ගේ කාමරයේ නිදා ගන්නට ඇදක් නැහැ. ඒ සේවක මහත්වරුන් නිදා ගැනීමට ඇද වශයෙන් පාවිච්චි කරන්නේ කාමරයේ මැද තිබෙන



මේසයයි. අද ඒ ස්ථානය පවතින්නේ අම්බලමක් හැටියටයි. මෙය මුළු මාර්ගයට අගෞරවයක්.

මාර්ග දුම්රිය පොළ ගාල්ලේ දුම්රිය පොළ තරමටම දියුණු කරන්නයි මා කියන්නේ නැහැ. එක් අතකින් එය, ගාල්ලටත් වඩා දියුණු කළ යුතු ස්ථානයක් කෙසේ වෙතත්, එයින් බාගයක් තරමටවත් මාර්ග දුම්රිය පොළත් දියුණු කොට, තමුත්තාන්සේලාගේ සාධාරණ ප්‍රතිපත්තිය මාර්ග ජනතාවටත් පෙන්නුම් කරන ලෙස මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. අපට පෙනී යන හැටියට නම් තමුත්තාන්සේලාගේ කථාව පමණයි, ක්‍රියාවක් නැහැ.

අහස් යානා සම්බන්ධයෙන් මේ දිනවල ලොකු කලබලයක් ඇති වී තිබෙන නිසා අද මහජනයා රට අභ්‍යන්තරයෙහි අහස් යානාවලින් ගමන් කිරීමට බියක් දක්වන තත්ත්වයක් ඇති වී තිබෙනවා. ඇතැම් අහස් යානා ක්‍රියා විරහිත වනවාය යන මතය උඩ මහජනයා තුළ ඇති වී තිබෙන ඒ බිය නැති වන අන්දමට ගරු ඇමතිතුමා ක්‍රියා කරනු ඇතැයි මා විශ්වාස කරනවා.

අවසාන වශයෙන්, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සිංහල භාෂාව භාවිතය ගැන වචනයක් කියන්නට ඕනෑ. මට පෙනෙන හැටියට, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සිංහල භාෂාවට එතරම් සැලකිල්ලක් දක්වන්නේ නැහැ. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ බොහෝ වැඩ කටයුතු කෙරෙන්නේ ඉංග්‍රීසියෙන්. මුදල් ඇමතිතුමා ඔළුව වැනුවට එහි බොහෝ වැඩ කටයුතු ඉංග්‍රීසියෙන් කෙරෙන බව මා දන්නවා. සිංහලට එතරම් සැලකිල්ලක් නැහැ. යම්කිසි ලියවිල්ලක් සිංහලෙන් තිබුණත් විහිළු අන්දමට තමයි, ඒක තිබෙන්නේ. ලංකාවේ හැම තැනින්ම එන ස්වදේශික ජනයාට පමණක් නොව විදේශිකයන්ටත් දුම්රිය ස්ථානවල තිබෙන සිංහල පෙනෙනවා. “ආන්ත්‍රාවයි” කියා එක දුම්රිය ස්ථානයක තවමත් තිබෙන බව මා දැක්කා. ඒක සිංහල නොවෙයි; වැරදි සිංහල. තව එකක් තමයි, “පුෂ්පිත්ත” පමණයි” කියා සඳහන් කර තිබීම. මේ ලඟදී තවත් එකක් මා දුටුවා. මුහුදුබඩ දුම්රිය මාර්ගයේ දුම්රිය ස්ථානයක “තාවකාලික කාන්තාවන්ගේ විශ්‍රාම ශාලාව” කියා

සඳහන් කර තිබෙනවා. “කාන්තාවන්ගේ තාවකාලික විශ්‍රාම ශාලාව” කියන්න ඕනෑ තැන “තාවකාලික කාන්තාවන්ගේ විශ්‍රාම ශාලාව” යයි සඳහන් කර තිබෙනවා. මෙන්න මේ විධියේ සිංහල තමයි, අපේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සිංහල. ඒවා නියම තත්ත්වයට ගෙනෙන්නට ගරු ඇමතිතුමා කටයුතු කරනවා ඇතැයි මා විශ්වාස කරනවා.

ඊළඟට මෝටර් රථ කොමසාරිස්වරයාගේ දෙපාර්තමේන්තුවේ මෝටර් රථ පැදවීමේ බලපත්‍ර නිකුත් කරන අංශය ගැන මතක් කරන්නට මා අදහස් කරනවා. ලංකාවේ නොයෙක් පළාත්වල මේ බලපත්‍ර නිකුත් කරන නිලධාරීන් සිටිනවා. ඒ හැම දෙනාම අල්ලස් ගන්නවා. මාර්ග සිටින නිලධාරියාත් ලංකාවේ අනිකුත් සෑම ප්‍රදේශවලම සිටින නිලධාරීන් අල්ලස් ලබා ගෙන තමයි, මෝටර් රිය පැදවීමේ බලපත්‍ර නිකුත් කරන්නේ. එම නිසා මේ තත්ත්වය වළක්වන්නට යම් පියවරක් ගන්නා ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා. මෝටර් රථ පැදවීමට දක්ෂ හොඳ මිනිසුන්ට පමණක් බලපත්‍ර නොදුන්නොත් එයින් මහජනයාගේ ජීවිතවලට විශාල හානි පැමිණෙන්නට ඉඩ තිබෙනවා. දැනටත් වැඩි වශයෙන් රිය අනතුරු සිදු වෙන්නේ නුසුදුසු පුද්ගලයින්ට මෝටර් රිය පැදවීමේ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම නිසයි.

මෝටර් රිය පැදවීමේ බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම දෙයාකාර වැඩ පිළිවෙලක් අනුව සිදු කළ යුතුයි. එනම්, ලිඛිත පරීක්ෂණයකුත්, ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණයකුත් පවත්වා සුදුසු පුද්ගලයින්ට බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ වැඩ පිළිවෙලක් සකස් කළ යුතුයි. ඒ වගේම එය යම්කිසි මණ්ඩලයක් මගින් සිදු කළොත් මේ අල්ලස් ගැනීමත් වළක්වා ගන්නට පුළුවන් වෙයි. ගරු සභාපතිතුමනි, සුක්කානම යන්නම් එහාට මෙහාට කර කවන්නට පුළුවන් ඕනෑම කෙනෙකුට මාර්ගට ගියොත් රුපියල් 100 ක් දුන් හැටියේ බලපත්‍රයක් ලබා ගන්න පුළුවනි. අඩු ගණනේ අල්ලස් දෙපාර්තමේන්තුවට දන්වා හෝ මේ අල්ලස් ගැනීම් වළක්වන්නට ඕනෑ. එසේ නැත්නම් වෙනත් මාර්ගයකින් හෝ මෙය වළක්වන්න ඕනෑ. එම නිසා මේ අල්ලස් දූෂණ නැවැත්වීමට



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[තුඩාවේ මයා.]

පියවර යොදන අතරම මා කලින් සඳහන් කළ මාතර දුම්රියපොළේ පවතින කනගා වුදායක තත්ත්වය නැති කිරීමටත් ගරු ඇමතිතුමා ඉක්මණින් පියවර ගන්නවා ඇතැයි විශ්වාස කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය මෙයින් අවසාන කරනවා.

සභාපති

(අක්කිරාඡනාර්)

(The Chairman)

I wish to inform the House that 11 hon. Members have given their names, and that speeches will have to be finished by 12 noon as the Hon. Minister will be replying from 2 to 3 P.M.

Hon. Members who have given their names in time will be called upon to speak according to the order—

නිල් ද අල්විස් මයා. (බද්දේගම)

(திரு. நீல் டி. அல்விஸ்—பத்தேகம்)

(Mr. Neal de Alwis—Baddegama)

I have given my name.

සභාපති

(අක්කිරාඡනාර්)

(The Chairman)

I did not say that the hon. Member has not given his name. I am mentioning the fact that those who have given their names will be called in that order. It may be that some hon. Members have given their names late. They may not get an opportunity to speak.

කේ. බී. රත්නායක මයා. (අනුරාධපුර)

(திரு. கே. பி. ரத்னாயக்க—அனுராதபுரம்)

(Mr. K. B. Ratnayake—Anuradhapura)

ගරු සභාපතිතුමනි, ප්‍රවාහණ කටයුතු අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීඝ්‍ර සාකච්ඡා වන මේ අවස්ථාවේදී ගරු ඇමතිවරයා මේ සභායේ සිටිදැයි මා සැක කළා. මන්ද, අද උදේ පත්‍ර මාගියෙන් අපි දැක්ක, එතුමා විසින්ම එතුමාගේ ප්‍රදේශයේ පිහිටුවා ගන්නා ලද බත්ගොටු හමුදාව ප්‍රදේශයේ මිනිසුන් සමඟ කලකෝලාහල කර ගැනීම නිසා අද ඒ අසල පොඩි පහේ යුද්ධයක් පවතිනවා කියා. ඒ ගැන අපි කනගා වුදායක තත්ත්වය නැති කිරීමටත් ගරු ඇමතිතුමා ඉක්මණින් පියවර ගන්නවා ඇතැයි විශ්වාස කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය මෙයින් අවසාන කරනවා.

කෙසේ වෙතත් ඇමතිතුමා මේ ස්ථානයේ සිටීම ගැන සන්නේෂ වෙනවා. ප්‍රවාහණ කටයුතු ගැන කල්පනා කරන විට උතුරු මැද පළාතේ කෙනෙක් ප්‍රවාහණ ඇමති ධුරයට පත්ව සිටීම ගැන එක අතකින් අප ප්‍රීති වෙනවා.

පූ. හා. 10

ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමා උතුරු මැද පළාතේ කෙනෙකුට සිටියදීත් ඒ ප්‍රදේශයට ධාවනය කරවන දුම්රියවල අඩුපාඩු තිබීම ගැන කනගා වු වෙනවා. දවසින් දවසම උතුරු ප්‍රදේශය බලා යන දුම්රියවල තත්ත්වය දුර්වල වෙමින් පවතිනවා. දැනට මාස එක හමාරක දෙකක පටන් උතුරේ සිට කොළඹට එන දුම්රිය පැය එක හමාරක් දෙකක් පමණ ප්‍රමාද නොවී පැමිණී බවක් අපට දැන ගන්නට ලැබී නැහැ. ඒ නිසා ගරු ඇමතිතුමා මේ ගැන විශේෂ අවධානය යොමු කරනවා ඇතැයි මා බලාපොරොත්තු වෙනවා. “යාල් දේවි,” “උත්තර දේවි” යන දුම්රිය දෙකත් මේල් ගෙන යන දුම්රියන්—මේ සියල්ලම වාගේ—අද දවස කට පැයක් හමාරක් ප්‍රමාද වෙලයි, කොළඹට පැමිණෙන්නේ. අප නිතරම මෙම දුම්රියවල ගමන් කරනවා. ගරු ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමාටත් දුම්රියවල ගමන් කර හොඳ අත්දැකීමක් ඇතැයි මා කල්පනා කරනවා. දැනට අවුරුදු දෙක හමාරකට පමණ පෙර එතුමා හොරොච්ඡනානේ මන්ත්‍රීවරයා වශයෙන් අපත් සමඟ දුම්රියේ ගමන් කළා. එහෙත් එතුමා ප්‍රවාහණ ඇමති වරයා වශයෙන් පත් වුණාට පසුව මහ ජනයා ගමන් කරන සාමාන්‍ය පංක්තියේ දුම්රිය මැදිරිවල ගමන් කරන්නට එතුමාට අවකාශයක් නැහැ. එතුමා නැත්නම් රම් පාල මහතා දුම්රියෙන් ගමන් කරනවා නම් ඒ සඳහා විශේෂ “සැලුන්” එකක් පාවිච්චි කරනවා. අප හැටක් හැත්තැවක් දෙනා එක පෙට්ටියක ගමන් කරන අතර ඒ එක් කෙනෙකු එක පෙට්ටියක ගමන් කරනවා. උත්තරානේලා තනි පෙට්ටියක ගමන් කරන නිසා සාමාන්‍ය මගීන්ට මුහුණ පාන්නට සිදු වී තිබෙන අමාරුකම් ගැන උත්තරානේලාට වැටහීමක් නැහැ. අනුරාධපුරය පසු කරගෙන යාපනයට යන දුම්රියවල ඇති තදබදය ගැන අප අපේ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කාරක සභාවේදී සාකච්ඡා කොට ඇමතිතුමාගේ මාර්ගයෙන් දුම්රිය



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

දෙපාර්තමේන්තුවට ලියවිල්ලක් එවා තිබෙනවා. දැනට ඇති තදබදය නැති කිරීම සඳහා වැඩ පිළිවෙළක් යොදන්නැයි ඉල්ලා ලියවිල්ලක් එවා තිබෙනවා.

ආර්ථිකමේන්තුවේ රැස්වීම්වලට සහභාගි වීම සඳහා පැමිණීම පිණිස පෙරේදා තලාවේ දුම්රිය ස්ථානයෙන් දුම්රියට ගොඩ වුණු කලාවැව ගරු මන්ත්‍රීතුමාට (ආර්. බී. රත්නමලල මයා.) කොළඹ කොටුවට එන තුරුම වැඩි වන්නට ඉඩක් ලැබී තැහැ. හිට ගෙනම ගමන් කිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් එතුමා අසනීප වුණු නිසා ඊයේ ආපසු කලාවැවට යවන්නට සිදු වුණා. කලාවැව ගරු මන්ත්‍රීතුමාට මේ වගේ තත්ත්වයකට මුහුණ පාන්නට සිදු වුණේ දුම්රිය සේවයේ ඇති අසතුටුදායක තත්ත්වය නිසයි. මේලේ ගෙන යන දුම්රියත්, යාලේ දේවි දුම්රියත් යාපනය දක්වා ධාවනය කරවන ගමන්ම විශේෂ ශීඝ්‍රගාමී දුම්රියක් අනුරාධපුරය දක්වා ධාවනය කරවන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. එතකොට දැනට තිබෙන තදබදය අඩු වේවි. එහෙම කළ හොත් යාපනය දක්වා ගමන් කරවන දුම්රියවල තදබදය සියයට හැත්තෑපහකින් පමණ අඩු වේවි.

වට වන්දනාවේ යන අයත් මේ දුම්රියේ ගමන් කරන නිසා මෙය අනුරාධපුරය දක්වා ශීඝ්‍රගාමීව ධාවනය කළහොත් ඒ මගින්ට විශේෂ පහසුවක් සැලසෙනවා. ඒ ගැන විශේෂ අවධානය යොමු කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

පසුගිය රජය පවතිද්දී අනුරාධපුර නව නගරයට ඔබ්බ අලංකාර දුම්රියපොළක් පිහිටු වන්නට යෙදුණා. එහි දෙවැනි සහ තුන් වැනි වේදිකාවල නවමත් ආවරණ තැහැ. මූලික ඇස්තමේන්තුවේ එක කොටසක් වශයෙන් එයද ඇතුළත් වුණත් මොන හේතුවක් නිසාදෝ දැන් එය අත පසු කර තිබෙනවා. මා ඒ ගැන ගරු ඇමති තුමාට මතක් කර ඇති. කලක සිට කරන ලද ඉල්ලීම අනුව වේදිකාව යාර විස්සක් පමණ ආවරණය කර තිබෙන නමුත් ඉතිරි හරිය එසේම තිබෙන්නට හැර ඇති බව පෙනෙනවා. සැරණි කර ඉතිරි වේදිකාවලටත් ආවරණය ලබා දෙන්නට වැඩ පිළියෙළ කරන්න. එසේ කරන මෙන් ඉල්ලනවා.

දුම්රිය සේවකයන්ගේ නිවාස ප්‍රශ්නය සම්බන්ධයෙන් මා විටින්විට කියා තිබෙනවා. 1964-65 ආදායම් වර්ෂයේ ඇස්තමේන්තු මගිනුත් ඒ සඳහා මුදල් වෙන් කළා. නිවාස 24ක්ද, 36ක්ද සාදා නිම කර තිබෙන නමුත් ඒවා නවමත් වසාදමා තිබෙනවා. ඊට හේතුවක් ඇති. එය කුමක්දැයි මා දන්නේ නැහැ. නිවාස ලැබිය යුතු සේවකයන්ට නිවාස දෙන්නේ නැහැ. මේ ගැන සෝදිසි කර බැලූ මට දැන ගන්නට ලැබුණේ පිට ප්‍රදේශවලින් වෙනත් නිලධාරීන් වශයක් ස්ථාන මාරු අණ ලබා තවත් ටික කාලයකින් එන්නට බලාපොරොත්තුවෙන් සිටින නිසා ඒ උදවිය එන තෙක් ඒවා වෙන කාටවත් නොදී එසේ තිබෙන්නට හැර ඇති බවයි. මේ විධියට ගෙවල් නිකම් තිබෙන්නට හැර තිබෙන්නේ දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී තුමාගේ වුවමනාවටය කියා දැන ගන්නට ලැබී තිබෙනවා. මෙවැනි තත්ත්වයක් දිගටම පවතින්නට ඉඩ තැබීම ගැන මා කනගාටු වෙනවා. ඒ නිසා දැනට තිබෙන තදබදය නැතිකිරීමට මේ ගෙවල් හැකි තාක් ඉක්මණින් බෙදා දෙන මෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

සුළු සේවකයන්ගේ නිවාසවලට වතුර සම්පාදනය කිරීම ඉතාමත් වැදගත් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවත්, ජල

**ගරු හුරුල්ලේ**

(கௌரவ ஹுரூல்ல)  
(The Hon. Hurulle)

ඒ ගැන අදහසක් තිබෙනවා. දැන් ඒ ගැන පරීක්ෂා කරගෙන යනවා.

**රත්නායක මයා.**

(திரு. ரத்னாயக்க)  
(Mr. Ratnayake)

ඒ බව දැන ගන්නට ලැබීම ගැන බොහොම සතුටුයි.

ගරු සභාපතිතුමනි, සෑම දිනකම වාගේ කොළඹට පැමිණෙන මගින් දහකට පමණ අනුරාධපුර දුම්රියපොළෙන් ටිකටි පත් දෙනවා. අළුයම 4 ට අනුරාධපුරයෙන් පිටත් වන බඩු කෝච්චිය කොළඹට එන්නේ උදේ 10 ට පමණයි. මෙය ශීඝ්‍රගාමී දුම්රියක් හැටියට පරිවර්තනය කළහොත් හොදයි. තවද කොළඹට උදේ 9 ට එන දුම්රියක් තිබෙනවා. නැවත සවස 4 ට කොළඹ සිට පිටත්වෙන දුම්රියක් තිබෙනවා. ඒ දුම්රිය ශීඝ්‍රගාමීව ධාවනය කරවන්නේ පොල්ගහවෙල දක්වා පමණයි. අනුරාධපුර



[රත්නායක මයා.]

සම්පාදන දෙපාර්තමේන්තුවත් අනුරාධපුර සංරක්ෂණ මණ්ඩලයත් සුළු සේවකයන්ගේ ගෙවලට ජලය ලබා දීම ගැන විශාල සටනක් කරගෙන ගියා. පිරිසිදු වතුර ලබා දීම ඉතාම අවශ්‍යයි. ඒ නිසා ක්ලෝරි නේටඩ් වෝටර් ලබා දීමට වැඩ පිළිවෙළක් යෙදුවා. එහෙත් පිරිසිදු කරන ලද වතුරත්, පිරිසිදු නොකරන ලද වතුරත් එකට කලවම් කරලයි වතුර දුන්නේ. මෙය ඉතා මත් කනගාටුදායකයි. ඒ ගැන සේවකයන්ගේ කනගාටුවත් ආන්දෝලනයත් තිබෙනවා. ඒ ගැන පරීක්ෂා කර බලන ලෙස මා ඉතා ඕනෑකමින් ඉල්ලා සිටිනවා.

අනුරාධපුරයේ නිවාස කොටස් දෙකක් තිබෙනවා. එකක් නව නගරයේයි. අනෙක ඉස්සර තිබුණු “ඇප් රෝව්” පාරේ. මේ සම්බන්ධයෙන් ගරු ඇමතිතුමාට සමිති සමාගම්වලින් කරුණු රැසක් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. සම්මේලන, සාකච්ඡා ආදියත් පැවැත්වූවා. මේවා පදිංචියට නුසුදුසුයි. ඒවායේ තවත් අඩුපාඩුවක් නම් තදබදය වැඩිකමයි. තවත් එක කාමරයක් වත් ඇඳා දෙන්නට පුළුවන් නම් බොහොම හොඳයි. ඒ ගැනත් ගරු ඇමතිතුමා කල්පනා කර බලනු ඇතැයි මා විශ්වාස කරනවා. ඒ වැඩ කොටසත් ඉක්මන් කිරීමට වැඩ පිළිවෙළක් යොදන මෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වැඩ කටයුතු සම්බන්ධයෙන් අපට සතුටට පත්විය නොහැකි වීම ගැන මා කනගාටු වෙනවා. කොයි ඇමතිවරයා දුම්රිය සේවය භාරව ආවත් සාමාන්‍යාධිකාරී මහත්මයාට ඕනෑ හැටියටම එහි වැඩ කෙරෙනවාය කියායි මා කල්පනා කරන්නේ. ඇමතිවරයකු කවරකු වුවත් රම්පාල මහත්මයාට ඕනෑ විධියටයි එහි වැඩ කෙරෙන්නේ. මා මෙය පැහැදිලි කිරීමට උදාහරණයක් ඉදිරිපත් කරන්නට කැමතියි. මා නියෝජනය කරන මැතිවරණ කොට්ඨාශය තුළ තලාවේ දුම්රිය හෝල්ට් එකක් තිබෙනවා. රත්මලේත් හෝල්ට් එකක් තිබෙනවා. මේ ප්‍රදේශයේ ගල් කඩන උදවිය ඒ ගල් යාපනයටත් කොළඹටත් යවනවා. නාවිවාදුව ගොවිජනපදයත් තිබෙනවා. තවත් සයිඩ් එකක්වත් දෙන ලෙස 1964 දී දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ඉල්ලා තිබෙනවා. මෙහි සිට අනුරාධපුරයට හැතප්ම හයක් හතක් තිබෙනවා. තලාවටත් මෙහි සිට නොලැබුණු උදවිය 12 දෙනෙක් පමණ සිටි

හැතප්ම හයක් හතක් තිබෙනවා. මෙහි කඩන ගල් ලොරිවලින් පටවාගෙන දුම්රිය පොළට ගෙන යාමට විශාල ගාස්තුවක් අය කරන නිසා ඒ තරම් මුදලක් ගෙවන්නට සිදු වීම නිසා අනවශ්‍ය වියදමක් දරන්නට වීම ස්වාභාවිකයි. අඩු ගණනේ එතනට සයිඩ් එකක්වත් ලැබෙනවා නම් එයින් විශාල සහනයක් ලැබෙනවා. එය කර දෙන මෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ඉල්ලන විට අපට කියන්නේ අනුරාධපුරය ලඟම තිබෙනවාය, තලාව ලඟම තිබෙනවාය ඒ නිසා තවත් එකක් දෙන්නට බැහැ යන්නයි. එහෙත් ගරු ඇමතිතුමාගේ නියෝගයක් අනුව වෙන්වට ඇති දැන් එහි අංග සම්පූර්ණ දුම්රිය මධ්‍යස්ථානයක් හදන්නට යන්නේ. ඒ ගැන මා සන්තෝෂ වෙනවා. මෙතන පුදුම තත්ත්වයක් තිබීම ගැනයි අප කනගාටු වන්නේ. එක්තරා අවස්ථාවකදී කෙනකු ඉදිරිපත් වී මේ මේ පහසුකම් අපට දෙන්නැයි කිව්වාම එය දෙන්නට බැරියයි මේ දෙපාර්තමේන්තුව කියන නමුත් එසේ කියා අවුරුද්දක් පමණ යන විට එය දෙන්නට පුළුවනැයි කියනවා. එසේ කියන පුද්ගලයා හෝ එහි තිබෙන වටපිටාවේ හෝ වෙනසක් ඇති වූ බවක් අපට නම් පෙනෙන්නට නැහැ. එදා බැරිය කී, එවකට හිටපු, සාමාන්‍යාධිකාරීතුමාමයි දැනුත් ඉන්නේ. එයාමයි දැන් එය කරන්නට පුළුවනැයි කියන්නේ. මෙවැනි කටයුතු ගැන කල්පනා කරගෙන යන විට අපට පුදුම හිතෙනවා. 1964 දී දෙන්නට බැරිය කී දෙය දැන් දෙනවා. කොයි හැටි වෙතත් එය දීම ගැන මා සන්තෝෂ වෙනවා. අප බලාපොරොත්තු වූ දෙය ඉටුකර දීම ගැන මා සන්තෝෂ වෙනවා.

ජනවාරි 8 වැනිදා සිද්ධිත් ගැනත් සඳහන් කරන්නට ඕනෑ. අනුරාධපුරයේ කීප දෙනෙක් ඔය අවාසනාවත්ත සිද්ධියට අහු වුණා. ඒ උදවිය කොළඹට පැමිණ එදා ඇති වුණු වැඩ වර්ජනයට නැති නම් පෙළපාලියට සහභාගි වුණු අය නොවෙයි. ඒ උදවිය තමතමන්ගේ වැඩ කටයුතු කරගෙන සිටියා. ඒ උදවිය යම් වරදක් කළා නම් කළේ තමතමන්ගේ සේවක සහෝදර සහෝදරියන්ගේ වැඩ කැමැත්ත උඩ වෑත්තිය සමිති නිලධාරීන් හැටියට පත් වීමයි. ඒකයි, ඒ උදවියගේ අවාසනාවට හේතු වී තිබෙන්නේ. දැනට අනුරාධපුරයේ වැඩ නොලැබුණු උදවිය 12 දෙනෙක් පමණ සිටි



නවා. මිට ප්‍රථම මේ කාරණය පිළිබඳව කතා කරද්දී ගරු ඇමතිතුමා මෙම සභාවේ නොසිටි හෙයින් එතුමාගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා පිළිතුරු දෙන්නට යෙදුණා, වැඩි කල් යාමට මත්තෙන් ඒ සෑම දෙනාටම රක්ෂාව දෙනවාය කියා. එම පොරොන්දුව දීලා දැන් මාස හයක් පමණ ගත වුණා. එහෙත් ඔවුන් ඒ විධියටමයි සිටින්නේ. දැන් ඒ උදවියට දුක් දුන්නා ඇති. ඒ උදවිය වරදක් කළේ නැහැ. කළා නම් කළේ වෘත්තීය සමිතියේ වැඩි දෙනාගේ කැමැත්ත පරිදි එහි නිලධාරීන් විමයි. එම වැඩ වර්ජනයේදී අනෙක් කම් කරුවන්ට දෙන ලද පහර මෙම දුප්පත් අහිංසක කම්කරුවන්ටත් දී තිබෙනවා. එම නිසා දැන් ඒ උදවියගෙන් පලි ගත්තා ඇති. දැන්වත් ඒ සෑම දෙනාටම රක්ෂාව දෙන්නය කියා මා ඉල්ලා සිටිනවා.

උතුරුමැද පළාතේ පිහිටුවන ලද අහස්  
යාත්‍රාංගනය පිළිබඳව මිළඟට සඳහන්  
කරන්නට සිදු වී තිබෙනවා. මෙම රජය  
පැමිණි දා සිටම එම අහස් යාත්‍රා තොටු  
පොළ මහජනතාවගේ පාවිච්චියට වසා  
තිබෙනවා. 1960 පැවති ආණ්ඩුවේ කාල  
යේදීයි, ඔය අහස් යාත්‍රා තොටුපොළ  
පටන් ගත්තේ. එවකට ප්‍රවාහණ සහ  
රජයේ වැඩ පිළිබඳ ඇමති වශයෙන් ක්‍රියා  
කළ මෙත්‍රිපාල සේනානායක මැතිතුමාගේ  
කාලයේදීයි, ඔය අහස් යාත්‍රා තොටුපොළ  
හැදුවේ. එදා මේ පිළිබඳව රටේ විශාල ආන්  
දෝලනයක් ඇති වුණා. වේදිකාවලත් මෙම  
සභාව තුළත් ඒ සිද්ධිය රැවි පිළිරැවි  
දුන්නා. එතුමාගේ පුද්ගලික පාවිච්චිය  
සඳහා එම අහස් යාත්‍රා තොටුපොළ හැදුවා  
යැයි චෝදනා කළා. මෙත්‍රිපාල සේනානා  
යක මැතිතුමා ඇතුළුව එවකට සිටි මැති  
ඇමතිවරුන් මේ ආණ්ඩුවේ මැති ඇමති  
වරුන් එම අහස් යාත්‍රා තොටුපොළ යම්  
යම් අවස්ථාවලදී පාවිච්චි කර තිබෙනවා  
නම්, එම අවස්ථා එකින් එක රැගෙන බැලූ  
වොත් අපට කියන්නට පුළුවනි, මෙම අවු  
රුදු දෙක හමාර තුළ ඊට වඩා පස් ගුණ  
යක් පමණ මේ උදවිය එම අහස් යාත්‍රා  
තොටුපොළ පාවිච්චියට ගෙන තිබෙනවාය  
කියා. මා එය වරදක් හැටියට සඳහන් කර  
නවා නොවෙයි. එදා එම උදවිය මෙය  
පාවිච්චි කළේ මහජනතාවගේ පාවිච්චිය  
ටත් අවස්ථාව තබමිනුයි. එහෙත් අද  
දවසේ මහජනතාවගේ පාවිච්චිය සම්පූර්ණ

කෙසේත්ම නැති කර දමලයි, පාවිච්චි කරන්නේ. මැති ඇමතිවරුන්ගේ විශේෂ අනුරාධපුර ගමන් සඳහායි, මෙය පාවිච්චි කරන බව පෙනෙන්නේ. දැන් දුම්රිය සේවාව පවතින තත්ත්වයන් හොඳ නැහැ. කාර්යකින් කොළඹට පැමිණීමත් එතරම් ලෙහෙසි නැහැ. මෝටර් රථ උපකරණ හිඟය කරණකොටගෙන කාර් රථ යනාදී වාහන දැන් ගරාජවලට දමලයි තිබෙන්නේ. එවැනි තත්ත්වයක් පවතිද්දී යම්කිසි මනුස්සයකුට හදිසි අසනීපයක් වැනි අවස්ථාවක් පැමිණියාවත් අහස් යාත්‍රාවක් පාවිච්චි කරන්නට ඉඩකඩ සලසා තබන්නට ඕනැ. මිල මුදල් තිබෙන අයටවත් එම අවස්ථාව සලසා තබන්නට ඕනැ. මෙම කරුණු ටික ගරු ඇමතිතුමාගේ විශේෂ අවධානයට යොමු කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

විශේෂයෙන්ම මා ප්‍රථමයෙන් සදහන් කරන ලද විශේෂ දුම්රිය පිළිබඳව කල් පතාව යොමු කරන මෙන් නැවත වරක් කියා සිටිනවා, එම විශේෂ දුම්රියට “හුරුල්ලේ එක්ස්ප්‍රස්” කියා නම තැබුවත් කමක් නැහැ. රජරට ඇමතිවරයා වශයෙන් සිටින එතුමාගේ නම සිහි වීමත් සදහා “හුරුල්ලේ එක්ස්ප්‍රස්” නමින් වත් වැඩි කල් යාමට මත්තෙන්—එ’ කියන්නේ මෙම අවුරුද්ද අවසාන වන්නට මත්තෙන්—එම ශිල්පයේ දුම්රිය අනුරාධපුරයට ධාවනය කරන්නට වාසනාව ලැබේවායි ප්‍රාර්ථනය කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසාන කරනවා.

සී. රාජපුරෙයි මයා. (මඩකලපු පළමු වන මහත්ත)

(திரு. சி. இராஜதுரை—மட்டக்களப்பு  
முதலாம் அங்கத்தவர்)

(Mr. C. Rajadurai—First Batticaloa)

கௌரவ தலைவர் அவர்களே, போக்கு  
வரத்து அமைச்சின் மானியத்திலே பேச  
எனக்குச் சந்தர்ப்பம் அளித்ததையிட்டு  
நான் உங்களுக்கு நன்றி கூறுகிறேன். குறிப்  
பாக புகையிரதப் பகுதியின் நிர்வாகத்  
திறமைகளையோ, அல்லது சீர்கேடுகளையோ  
பற்றி நான் இங்கு எடுத்துக்கூறி இந்தச்  
சபையின் நேரத்தை அபகரிக்க விரும்ப  
வில்லை. ஆனால், இலங்கையிலே மிகவும் பிற  
போக்கான நிலையிலிருக்கின்ற கிழக்கு மாகா



விசேஷண கெடுமென் பனை, 1967-68

— காரை கலை

[கூட்டேரே மை.]  
ணத்தின் புகையிரதச் சேவையை அரசாங்கத்தின் கவனத்துக்குக் கொண்டு வருவதற்காகவே இந்த நேரத்தைத் தருமாறு நான் உங்களை வற்புறுத்தினேன்.

பி. லா. 10.15

இலங்கை முழுவதிலும் இருக்கின்ற புகையிரதச் சேவையை எடுத்துக் கொண்டால் படு மோசமான, படு கேவலமான புகையிரதச் சேவை கிழக்கு மாகாணத்தில்தான் இருக்கின்றது. கொழும்பிலிருந்து மட்டக்களப்புக்கும் கொழும்பிலிருந்து திருகோணமலைக்கும் இடையே நடத்தப்படுகின்ற புகையிரதச் சேவை, கடந்த பல ஆண்டு காலமாக இருந்த அரசாங்கங்களினாலும் அதற்குப் பின்னர் மலர்ந்த தேசிய அரசாங்கத்தினாலும் புறக்கணிக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்பதுதான் எனது பகிரங்கமான குற்றச்சாட்டாகும்.

1957 ஆம் ஆண்டு மட்டக்களப்புப் பகுதிக்கு ஒரு கடுகதிப் புகையிரதச் சேவை ஆரம்பிக்கப்படும் என்று உறுதியளிக்கப்பட்டது. அந்தக் கடுகதிப் புகையிரதச் சேவைக்கு என்ன பெயர் வைக்கலாம் என்று கிழக்கு மாகாணப் பிரதிநிதிகளிடம் கோரப்பட்டது. பல பிரதிநிதிகள் பல பெயர்களை அறிவித்தார்கள். 1957 ஆம் ஆண்டுக்கும் 1967 ஆம் ஆண்டுக்கும் இடையே உள்ள பத்து வருட இடைக்காலத்தை, தயவு செய்து புகையிரதப்பகுதி நிர்வாகிகளும் போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களும் தங்கள் கவனத்துக்கு எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இலங்கையின் மிக நீண்ட தூரப் பகுதிகளுக்கு, அதாவது பதுளை, காலி, யாழ்ப்பாணம் போன்ற பகுதிகளுக்கு கடுகதிப் புகையிரதச் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டு பல வருடங்கள் ஆகின்றன. கிழக்கு மாகாணப் பகுதிக்கும் ஒரு கடுகதிப் புகையிரதச் சேவை ஆரம்பிக்கப்படும் என்று உறுதியளிக்கப்பட்டது. பத்து வருடங்கள் முடிந்து விட்டன. ஆனால், இன்றுவரை கடுகதிப் புகையிரதச் சேவை ஆரம்பிக்கப்படுவதற்கான அறிகுறிகள் எதையும் காணவில்லை. முதலில் சொன்னார்கள், தண்டவாளங்கள் மாற்றப்பட்டு, பாரம் கூடிய சிலிப்பர்க் கட்டைகள் மாற்றப்பட்டதன் பின்னர் இந்தக் கடுகதிப் புகையிரதச் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டு

கதிப் புகையிரதச் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டு மென்று. இன்று, பாரம் கூடிய சிலிப்பர்க் கட்டைகள் மாற்றப்பட்டு, தண்டவாளங்கள் மாற்றப்பட்டு பரீட்சார்த்தமாக கடுகதிப் புகையிரதம் ஓடவிடப்பட்டுப் பல ஆண்டுகளாகிவிட்டன. ஆனால், எப்போது இந்தக் கடுகதிப் புகையிரதச் சேவை ஆரம்பிக்கப்படுமென்று இன்றுவரை தெரியவில்லை. இதற்குரிய காரணத்தை அறிந்து கொள்வதில் நாம் ஆவலுடையவர்களாக இருக்கிறோம். கடுகதிப் புகையிரதச் சேவையை மட்டக்களப்புக்கு ஆரம்பிப்பது இல்லை என்பது அரசாங்கத்தின் எண்ணமா, அல்லது புகையிரதப் பகுதி அதிகாரிகளின் எண்ணமா என்பதை அறிந்து கொள்வதற்கு கிழக்கு மாகாணத்திலுள்ள ஏழு இலட்சம் மக்கள் ஆத்திரம் கொண்டவர்களாக இருக்கின்றார்கள். தண்டவாளங்கள் மாற்றப்பட்டு, பாரம் கூடிய சிலிப்பர்க் கட்டைகள் மாற்றப்பட்டு, அந்தக் கடுகதிப் புகையிரதச் சேவைக்கு என்ன பெயர் வைக்கலாம் என்று பாராளுமன்ற அங்கத்தவர்களாகிய எங்களிடம் கேட்கப்பட்டு பத்து ஆண்டுகளாகிவிட்டன. ஆனால், என்ன நடக்கின்றதென்று இன்றுவரை எங்களுக்குத் தெரியவில்லை.

கிழக்கு மாகாணத்தில் விளையும் நெல்லை மிக விரைவாகக் கொழும்புக்குக் கொண்டு வருவதற்கு கடுகதிப் புகையிரதங்கள் அங்கே தேவைப்படுகின்றன. பொது மக்களுக்கு, விவசாயிகளுக்கு, கொழும்புக்கு எத்தனையோ கருமங்களின் காரணமாக வருபவர்களுக்கு ஒரு கடுகதிப் புகையிரதச் சேவையை ஆரம்பிப்பதற்கு அரசாங்கம் ஏன் பின்னிற்கின்றது என்பது எங்களுக்குத் தெரியவில்லை. ஆகவே, போக்கு வரத்து அமைச்சர் அவர்கள் இந்தச் சீர்கேட்டைக் கவனத்துக்கு எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மிகவும் நீண்ட தூரப் பாதைகளில் கிழக்கு மாகாணப் பாதையும் ஒன்று. புகையிரதப் பகுதி நிர்வாகிகள் சில ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் சில புள்ளிவிவரங்களை எடுத்தார்களாம். அந்தப் புள்ளிவிவரத்தின்படி மட்டக்களப்பிலிருந்து கொழும்புக்கு வரும் பிரயாணிகள் தொகை பகல் நேரத்தில் மிகவும் குறைவாக இருக்கின்றதாம். தாமதத்திற்கு இது காரணமாகக் காட்டப்பட்டது. இதை நாம் ஏற்றுக் கொள்ள முடியாது. ஏனெனில், இப்பொழுது கொள்ள முடியாத மட்டக்களப்பிலிருந்து கொழும்புக்குப் பிர



யாணம் செய்வதாயிருந்தால் பன்னிரண்டரை மணித்தியாலங்கள், அதாவது காலை ஐந்தரை மணியிலிருந்து பிற்பகல் 6 மணிவரை பிரயாணம் செய்யவேண்டியிருக்கின்றது. இப்படிப்பட்ட ஒரு பிரயாணத்தை எந்தப் பிரயாணிதான் விரும்புவான்? எனவே, கடுகதிப் புகையிரதச் சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டால் பிரயாணிகளின் தொகையும் அதிகரிக்கும்; வருமானமும் அதிகரிக்கும். எனவே, இந்தப் புள்ளிவிவரத்தை வைத்துக்கொண்டு கிழக்கு மாகாணத்துக்கு கடுகதிப் புகையிரதச் சேவை ஆரம்பிப்பதை மேலும் புறக்கணிக்க வேண்டாம் என்று புகையிரதப் பகுதி நிர்வாகிகளையும் போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களையும் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரிகோணமலை, மட்டக்களப்பு ஆகிய இரு பகுதிகளுக்குமிடையில் நடாத்தப்படுகின்ற புகையிரதச் சேவை மிகவும் மோசமானதாகும். திரிகோணமலை, மூதூர் மாவட்டங்களைச் சேர்ந்த உபகாந்தியிலே படிக்கின்ற மாணவ, மாணவிகள் நூற்றுக்கணக்கில் வந்தாறுமூலை போன்ற பகுதியிலேயுள்ள பாடசாலைகளுக்கு வருகிறார்கள். திரிகோணமலை-மட்டக்களப்பு புகையிரதப் பாதையில் இவர்களின் உபயோகத்திற்கு ஒரேயொரு பெட்டி தான் இணைக்கப்பட்டிருக்கின்றது. அந்த ஒரேயொரு பெட்டியிலே 3 ஆந் தர வகுப்பு, 2 ஆந் தர வகுப்பு, 1 ஆந் தர வகுப்பு! மூன்று வகுப்புகள் ஒரு பெட்டியிலே! ஏன் இந்தச் சேவை விஸ்தரிக்கப்படக்கூடாது? எத்தனை தடவைகள் நாம் கடிதங்கள் எழுதியிருக்கிறோம்? எத்தனை தடவைகள் நாம் அதிகாரிகளைச் சந்தித்திருக்கிறோம்? எத்தனை தடவைகள் நாம் பாராளுமன்றத்திலே பேசியிருக்கிறோம்? திரிகோணமலை, மட்டக்களப்புப் பகுதிகளின் புகையிரதச் சேவைச் சீர்கேடுகள் சொல்லுந்தரமன்று. திரிகோணமலை-மட்டக்களப்பு புகையிரதச் சேவைக்கு மேலும் பெட்டிகள் அதிகரிக்கப்படவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

மிகக் கூடிய விரைவில் இதர மாகாணங்களுக்கு நாம் போக்குவரத்துச் செய்வதற்கான ஒரு வசதியை நீங்கள் செய்வதானால், அதற்குரிய ஒரேயொரு வழி கிழக்கு மாகாணத்துக்கு உடனடியாகக் கடுகதிப் புகையிரதச் சேவையை ஆரம்பிப்பதாகும். அரசாங்கம் ஒருவேளை இது மிகப் பாரதூரமான செலவை உண்டாக்கக் கூடும் என்ற காரணத்தைக் காட்டலாம். இந்த வரவு

திட்ட இரண்டாம் மதிப்பு விவாதத்தின் போது சமூக சேவை உதவி அமைச்சர் (ஜனாப் எம். எம். முஸ்தபா) அவர்களும், அதற்கு முன்பு, கடந்த 12 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக, இந்தக் கௌரவ சபையிலே பல பிரதிநிதிகளும் கிழக்கு மாகாணப் புகையிரதச் சேவையை விஸ்தரிக்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்தியிருக்கிறார்கள். அமைச்சர்கள் வற்புறுத்தி வந்திருக்கிறார்கள். உதவி அமைச்சர்கள் வற்புறுத்தி வந்திருக்கிறார்கள். பிரதிநிதிகள் வற்புறுத்தி வந்திருக்கிறார்கள். கிழக்கு மாகாணப் புகையிரதச் சேவை கல்முனை வரை நீடிக்கப்படுவதற்காகத்தான் கல்லடிப்பாலம், பெரியகல்லாறு தாம்போதி போன்றவைகள் பல இலட்சக்கணக்கான ரூபாய்களைக் கொண்டு அமைக்கப்பட்டன. ஏன் அந்தப் பாதை நீடிக்கப்படவில்லை என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன்?

இலங்கை சுதந்திரமடைந்த காலத்திலே சுதந்திரம் பெற்ற பல கிழைத்தேய நாடுகளுக்கு நாம் சென்றிருக்கின்றோம். இலங்கை சுதந்திரம் பெற்றதற்குப் பின்பு விடுதலை பெற்ற பல நாடுகளுக்கு நாம் சென்றிருக்கின்றோம். அங்கெல்லாம் பாதைகள் விஸ்தரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. போக்குவரத்து வசதிகள் செய்துகொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் சுதந்திரமடைந்த பின்னர் இலங்கையில் ஒரு அங்குலந்தானும் புதிய பாதை போடப்பட்டிருக்கிறதா? இதற்குரிய காரணமென்ன? புதிய பாதைகளைத் திறப்பதற்கு அரசாங்கத்திற்கு விருப்பமில்லையா? செலவினங்களை நாம் எடுத்துச் சொல்கிறோம். ஆனால், நாட்டிலே மக்கள் தொகை பெருகிக் கொண்டு செல்கின்றது. கிராமங்கள் நகரங்களாக மாறுகின்றன. நகரங்கள் மாநகரங்களாக மாறுகின்றன. மக்களுடைய நாகரிக அலைகள் மோதுகின்றன. அவர்களுடைய போக்குவரத்து வசதிகளுக்காக, புகையிரதச் சேவை விஸ்தரிக்கப்படவேண்டும். கல்முனை வரை புகையிரதப் பாதை விஸ்தரிக்கப்படுவதற்காகப் பல பாலங்கள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அப்பாதை மேலும் திருக்கோயில் வரை விஸ்தரிக்கப்படலாம். இன்றைக்குப் போக்குவரத்து விஸ்தரிக்கப்பட்டால், அரசாங்கம் கருதுகின்ற உல்லாசப் பிரயாணிகளைக் கவரக்கூடிய பல அருமையான நீண்டவாடிகள், அழகுமிக்க கடற்கரைகள், இயற்கை வனப்புத் தருகின்ற வனந்தரங்கள், அழகுமிக்க மிருகங்கள் இவற்றைப்



பிசுபீசன ஹெபெரீன் பனா, 1967-68

—காரை கலை

[ரூபீடரேடி மொ.]

பார்ப்பதற்காக வெளிநாடுகளிலேயிருந்து ஆயிரக்கணக்கான மக்கள் பிரயாணம் செய்ய முடியும். பாசிக்குடா, அறுகம்பை, இங்கினி யாகல, யால போன்ற இடங்களுக்கு ஆயிரக் கணக்கான மக்கள் பிரயாணம் செய்யக் கூடும். ஆகவே மட்டக்களப்புப் புகையிரத பாதை தெற்கே நோக்கி நீடிக்கப்படவேண்டியது மிகவும் அவசியமாகும்.

புகையிரதங்களோடு தெர்டர்புடைய பஸ் போக்குவரத்து இணைக்கப்பட வேண்டும். உதாரணமாக, கொழும்பிலேயிருந்து, அனு ராதபுரத்திலேயிருந்து, யாழ்ப்பாணத்திலே யிருந்து ஒரு பொதி அனுப்பப்பட்டால் அது உரிய இடத்தை அடையாமல் மட்டக்களப்புப் புகையிரத நிலையத்திலேயே கிடந்து விடுகின்றது. இப்பொதிமூலம் பழுதடையக்கூடிய பொருட்கள் அனுப்பப்படலாம். பழுதடையக் கூடிய பழவகைகள், மரக்கறிகள், மீன்வகை வகைகள் இவற்றை அனுப்பினால், மட்டக் களப்புப் புகையிரத நிலையத்திலே அவை கிடந்து பழுதடைந்து போகின்றன. ஆகவே, புகையிரதத்தோடு தொடர்புடைய பஸ் போக்குவரத்துச் சேவையைப் புகையிரதப் பகுதியினர் விஸ்தரித்து இப்பிரச்சினைக்குப் பரிகாரங் காண வேண்டும். பொத்துவிளி வீருந்து திருக்கோவில்வரை புகையிரதச் சேவையோடு தொடர்புடைய பஸ் போக்கு வரத்துச் சேவையை ஆரம்பிக்க வேண்டும்.

கௌரவ அங்கத்தவர்களிடையே கருத்து வேற்றுமையிருந்தாலும், புகையிரத வண்டிகளிலே மதுபான விற்பனை நிறுத்தப்பட வேண்டுமென்பதுதான் எனது தாழ்மையான கருத்து. புகை வண்டிகளில் மதுபான விற்பனையை நிறுத்த வேண்டும் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான வேண்டுகோளாகும். இதில் அங்கத்தவர்களுக்கிடையில் கருத்து வேற்றுமை இருக்கலாம். ஆனால் கௌரவ மிக்க குடும்பத்தினர், வயது வந்த பெண்கள், பாடசாலை மாணவிகள், பல்கலைக்கழக மாணவிகள் புகைவண்டிகளில் பிரயாணம் செய்ய முடியாதவாறு, மதுவிற்பனை காரணமாக அவ் வண்டிகள் நடமாடும் தவறணைகளாக ஆக்கப் படுகின்றன. கௌரவக் குறைவான வார்த்தைகள் அங்கே பேசப்படுகின்றன. ஆகவே, கௌரவ போக்குவரத்து அமைச்சரவர்கள் இதைத் தமது கவனத்துக்கெடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இதனால் ஒருவேளை வருவாய் குறையலாம். வருமானம் பாதிக்கப்படலாம். இருந்தாலும் புகை வண்டிகளில் பிரயாணம் செய்கிற கௌரவம் உள்ளவர்கள், பெண்கள், மாணவிகள், குடும்பஸ்தர்களுடைய நலன் கருதிப் புகையிரதப் பகுதியிலுள்ள குடிவகைப் பகுதியை மூட வேண்டுமென்பது என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தாகும்.

புகையிரதப் பகுதிக்கு வேலைக்கு ஆட்கள் தெரிவு செய்யப்படும் பொழுது—சாதாரண தொழிலாளர்களைத் தெரிவு செய்யும் பொழுது—அந்தந்தப் பிராந்திய அடிப்படையில் தெரிவு செய்ய வேண்டும். சமீபத்தில் கிழக்குப் பிராந்தியத்தில் கூலி வேலைக்குத் தெரிவு செய்யப்பட்ட சாதாரண தொழிலாளர்கள் இதர பிரதேசத்தைச் சேர்ந்தவர்களாக இருக்கிறார்கள். ஆகவே, கூலி வேலைக்காவது அந்தந்தப் பிராந்தியத்திலே—அந்தந்த மாகாணத்திலே—உள்ளவர்களைத் தெரிவு செய்வதில் என்ன தவறு இருக்கிறது என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன்?

புகையிரதப் பகுதியில் ஐந்து, ஆறு, ஏழு ஆண்டுகளுக்கு மேலாக பல தொழிலாளர்கள், மேசன் போன்றவர்கள் தற்காலிக ஊழியர்களாகவே இருக்கிறார்கள். தினச்சம்பள அடிப்படையிலேதான் இருக்கிறார்கள். அவர்களை நிரந்தரமாக்க கௌரவ அமைச்சரவர்கள் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். என்னிடம் குறிப்பு இருக்கிற காரணத்தினால் ஒருவரைப் பற்றி இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். திரு. டபிள்யூ. கே. அப்புகாமி என்பவர் புகையிரதப் பகுதியில் ஒரு மேசன். இவர், 1958 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 24 ஆம் தேதி இலங்கைப் புகையிரதப் பகுதியில் ஒரு மேசனாகச் சேர்ந்தார். இன்று ஒன்பது ஆண்டுகள் கழிந்து விட்டன. அவர் இன்னமும் நிரந்தரமாக்கப்படவில்லை. ஒன்பது ஆண்டுகளாக இலங்கைப் புகையிரதப் பகுதியில் ஒருவர் தற்காலிக ஊழியராக, நிரந்தரமற்றவராக இருக்கிறார். இவரைப் போன்று இன்னும் நூற்றுக்கணக்கானவர்கள் தற்காலிக ஊழியர்களாக இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அவர்களை யெல்லாம் உடனடியாக நிரந்தர ஊழியர்களாக்க கௌரவ அமைச்சரவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று மீண்டுமொரு முறை கேட்டுக் கொள்கிறேன்.



பிசுபீசன கெபிபிசன் பணை, 1967-68

—கைரே பணை

மட்டக்களப்பு புகையிரத நிலையத்துக்குச் சமீபத்தில் 'பவுண்டரி தெரு' என்ற தெரு ஒன்று இருக்கிறது. சமீபத்தில் அங்கு புகை வண்டி ஒன்று காரொன்றுடன் மோதியது. இதனால் கார் நொருங்கியது; காரில் பிரயாணம் செய்த மூன்று பேர்கள் ஆஸ்பத்திரியில் அனுமதிக்கப்பட்டார்கள். ஆகவே, இவ்விடம் மேலாவது இத்தகைய விபத்துக்கள் நேரிடுவதைத் தவிர்க்க முகமாக இந்தத் தெருவில் புகையிரதப் பகுதியினர் கேற் ஒன்று அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, விமான சேவையைப் பற்றி ஒருசில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். கடந்த பல வருடங்களாக மட்டக்களப்பு விமான சேவைதான் இடைக்கிடை நிறுத்தப்பட்டு வருகிறது. மட்டக்களப்பு விமான சேவை திடீர் திடீரென நிறுத்தப்படுகிறது.

பீ. லீ. லீ. லீ. லீ. (இரண்டாம் முறை)

(ஜனாப் ஏ. எல். அப்துல் மஜீது—மூன்றாம் இரண்டாவது அங்கத்தவர்)

(Mr. A. L. Abdul Majeed—Second Mutur)

அதாரதபுரத்திலும் நிறுத்தப்படுகிறது.

ரீ. ரீ. ரீ. ரீ.

(திரு. ரத்னாயக்க)

(Mr. Ratnayake)

அதாரதபுரத்திலும் அப்படித்தான்.

ரீ. ரீ. ரீ. ரீ.

(திரு. இராஜதுரை)

(Mr. Rajadurai)

ஆனால், இப்படியாக ஏன் நிறுத்தப்படுகிறது என்று எங்களுக்குத் தெரியவில்லை. இதற்கான காரணங்களும் எங்களுக்குக் காட்டப்படுவதில்லை. இந்த மாதம்—நடப்பு மாதம்—16 ஆம் தேதி பிற்பகல் விமான சேவையை நிறுத்தி விட்டார்கள். இதற்குக் காரணம் என்ன? ஏன் நிறுத்தப்பட்டது என்று எங்களுக்குத் தெரியவில்லை. இந்த மாதம் 16 ஆம் தேதி மட்டக்களப்புக்குக் காலை வந்த விமானம் விமானத் தளத்தில் பழுதடைந்து கிடந்தது. நான் பொறியியல் துறையில் அனுபவம் உள்ளவன் அல்லன். சிலவேளை நீங்கள் சொல்லலாம் மட்டக்களப்பிலிருந்து பிரயாணிகள்

இந்த விமானத்தில் பிரயாணம் செய்யத் தயங்குகிறார்கள் என்று. காலை வந்த ஒரு விமானம் விமானத்தளத்தில் பல மணித்தியாலங்களாகப் பழுதடைந்து கிடக்குமானால், அதில் பிரயாணம் செய்வதற்கு எந்த மக்களுக்கு ஆசை வரும்; விருப்பம் வரும் என்று நான் கௌரவ அமைச்சரவர்களைப் பார்த்துக் கேட்க விரும்புகிறேன்.

பீ. லீ. லீ. லீ. லீ.

(ஜனாப் ஏ. எல். அப்துல் மஜீது)

(Mr. A. L. Abdul Majeed)

உங்களுடைய அமைச்சரைக் கேளுங்கள்.

ரீ. ரீ. ரீ. ரீ.

(திரு. இராஜதுரை)

(Mr. Rajadurai)

ஆதலால், மட்டக்களப்பு விமான சேவையைத் தற்காலிகமாக நிறுத்துவதையோ அல்லது குறைப்பதையோ நான் பலமாக ஆட்சேபிக்கிறேன். இச்சேவை தொடர்ந்து நடத்தப்பட வேண்டிய ஒன்றாகும். மேலும் மட்டக்களப்பு விமானத்தளத்தின் விஸ்தரிப்புக்காக ஒதுக்கப்பட்ட பணம் கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளாகச் செலவு செய்யப்படவில்லை. அந்தப் பணம் செலவு செய்யப்பட வேண்டும்; விமானத்தளம் விஸ்தரிக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும், இலங்கை முழுவதிலும்—பதுளை, நுவரெலியா, அதுராதபுரம், மன்னார், வவுனியா போன்ற பகுதிகள் எங்கும்—உள்ளூர் விமான சேவை விஸ்தரிக்கப்பட வேண்டும். இலங்கைக்குப் பிறகு சுதந்திரமடைந்த பல கிழைத்தேச நாடுகளில் இத்தகைய சேவை விஸ்தரிக்கப்பட்டு இருக்கின்றது. இதன் மூலம் அந்தந்த நாட்டு அரசாங்கங்களுக்கு நல்ல வருமானம் கிடைத்திருக்கின்றது. ஆகவே கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் உள்ளூர் விமான சேவையை விஸ்தரிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். மக்கள் தமது நேரத்தைச் சுருக்கிப் பிரயாணஞ் செய்யத் தக்கதாக அவர்களுக்கு வசதிகள் செய்யப்பட வேண்டும்.

இறுதியாக, மட்டக்களப்பு கடுகதிப் புகையிரத சேவையை விரைவில் அரசாங்கம் ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டு, இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் மட்டக்களப்பு விமான சேவையை நிறுத்த வேண்டாமென்று வற்புறுத்தி எனது பேச்சை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත්, 1967-68

—කාරක සභාව

ප්‍ර. සා. 10.30

පී. බී. එම්. හේරත් මයා. (වලපනේ)  
(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்—வலப்பனை)  
(Mr. T. B. M. Herath—Walapane)

ගරු සභාපතිතුමනි, ප්‍රවාහණ අමාත්‍යාංශය පිළිබඳ වැය ශීර්ෂයන් සලකා බලන මේ අවස්ථාවේදී දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ හා සිවිල් ගුවන් සේවයේ ඇති දූෂණ හා දුර්වලකම් නිසා එම ආයතන දෙක දෙපැත්තේම ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ගේ විවේචනයට ලක් වූ බව අපට පෙනී ගියා. ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමා යටතේ ඇති දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවත්, සිවිල් ගුවන් සේවයත්, මෝටර් රථ ප්‍රවාහණ කොමසාරිස් කාර්යාලයත් යන තුන පිළිබඳව දෙපැත්තේම ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ගේ අදහස් අනුව සලකන කල මේ ආයතන තුන එකට එකතු කර එක ඇමතිවරයකුට දෙන්නට කල්පනා කළේ ඇයි කියන ප්‍රශ්නය අපට විසඳා ගන්නට බැහැ. මේ දෙපාර්තමේන්තු තුනම දූෂණයන්ගෙන් පිරුණු දෙපාර්තමේන්තු තුනක් හැටියටයි ලංකාවේ වැඩි දෙනාගේ පිළිගැනීම. ඒ අන්දමට දූෂණයන්ගෙන් පිරුණු දෙපාර්තමේන්තු තුනක් අපේ හුරුල්ලේ ඇමතිතුමාට දුන්නේ ඇයි කියලයි අප කල්පනා කරන්නේ. අහස් යාත්‍රා මිලයට ගැනීමේදී ලැබුණු කොමිස් පිළිබඳව දෙහිඔව්වට ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ඩී. පී. ආර්. විරසේකර මයා.) සඳහන් කළා. එමෙන්ම දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ වැරදි පිළිබඳවත් විවේචනයක් කළා. මගදිගට රස්තියාදු වන අලුත් අහස් යාත්‍රා ගෙන ඒමත් විවේචනය වුණා. ලොරි බෙදාදීම පිළිබඳවත් මීට පෙර මේ ගරු සභාවේදීම නොයෙක් අන්දමේ කථා ඇති වුණා. ඒ හැම එකක් ගැනම කල්පනා කර බලන විට මේ දෙපාර්තමේන්තුවල සිටින නිලධාරීන් දූෂණවලින් තැත්නම් අයුතු මාර්ගවලින් මුදල් ඉපයීමේ යෙදී සිටින පිරිසක්ය කියන එක පැහැදිලිව ප්‍රකාශ කරන්නට අපට සිදු වී තිබෙනවා.

රියාදුරු බලපත්‍රයක් ලබාගැනීමේ සිට අහස් යාත්‍රා මිලදී ගැනීම දක්වා—ඒ අතර තුර—ඇති කොමිස් එක පුළුල් ලෙස පැතිරී ඇති එකක්. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ගැන කියනවා නම් වැඩ කිරීමේ ශ්‍රමය පවා අද හොරකම් කරනවා. පැය 8 ක් වැඩ කරන්නට ගොස් වැඩ කරන්නේ පැය 1 කි. කම්කරුවන්ගේ වැරදි කියන විට සම

හරවිට කියන්නට පුළුවන් මා කම්කරුවන්ගේ නියෝජිතයකු වශයෙන් සිටගෙනත් කම්කරුවන්ගේ වැරදි කියනවාය කියා. එහෙත් ශ්‍රමය සොරකම් කරන කම්කරුවන් ආරක්ෂා කරන්නට මා ලැහැස්ති නැහැ. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ඔය රෝගය තිබෙන්නේ ඔන්න ඔය හේතුව නිසයි. පහළ සිටින කම්කරුවාගේ සිට ඉහළ සිටින උසස් නිලධාරියා දක්වා හැම කෙනකු තුළම ඔය රෝගය තිබෙනවා. දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී පමණක් වැරදිකරුවාය කියා මා කියන්නේ නැහැ. ඔය දෙපාර්තමේන්තුවේ තත්ත්වය ඔන්න ඔකයි. පැරණි සාහිත්‍ය පොතක මෙන්න මෙහෙම කවියක් තිබෙනවා :

“ රජුන් අදමවු වන්—බමුණු ගහපතියෝද එ ගනින් ”

ප්‍රධානියා දූෂණවලට මැදි වී කටයුතු කරන විට පහළ අය දූෂණ කරන එක පුදුමයක් නොවෙයි. ප්‍රධානියා වැරදි කරනවා නම් අනික් අයගෙන් අහන්නට බැහැ “ ඇයි උඹලා කරන්නේ ” කියා. රජ්ජුරුවෝ අධර්මිෂ්ට වන විට බමුණාත් ගහපතියාත් නිකම්ම අධර්මිෂ්ට වෙනවා. අන්න ඒකයි මෙතනත් වෙලා තිබෙන්නේ. පසුගිය කාලයේ ලොරි බෙදා දුන් ආකාරය ගැන මා ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමාට කෙලින්ම චෝදනා කරනවා.

ගරු හුරුල්ලේ  
(கௌரவ ஹுரூல்ல)  
(The Hon. Hurulle)  
කාටද චෝදනා කරන්නේ ?

පී. බී. එම්. හේරත් මයා.  
(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)  
(Mr. T. B. M. Herath)  
තමුන්නාන්සේට.

ගරු හුරුල්ලේ  
(கௌரவ ஹுரூல்ல)  
(The Hon. Hurulle)  
අල්ලස් දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන්න.

පී. බී. එම්. හේරත් මයා.  
(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)  
(Mr. T. B. M. Herath)  
නැහැ, පාර්ලිමේන්තුවටයි ඉදිරිපත් කරන්නේ.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

**සභාපති**

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

I do not think he made any allegation of bribery against you.

**පී. බී. එම්. හේරත් මයා.**

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

ගරු සභාපතිතුමනි, මා අල්ලස් ගැන කිව්වෙන් නැතුව ඇමතිතුමාට රිදුණා. මා කිවේ දූෂණ ගැනයි. දූෂණ මොනවාද කියා දන්නේවත් නැතිව, අල්ලස් ගත්තා නම් අල්ලස් කොමසාරිස්තුමාට ඉදිරිපත් කරන්න ය කියනවා. දූෂණ මොනවාද කියා ඇමතිතුමා දන්නේ නැත්නම් මම කියන්නම්. ගරු අගමැතිතුමා මේ අවස්ථාවේ මෙනෙහි නැහැ. එතුමාත් හිටියා නම් මා සතුවු වෙනවා. අගමැතිතුමා රහස් පොලීසියට සංදේශයක් භාර දී තිබෙනවා, වාරිය පොළ ආසනයේ ඩී. එල්. කොස්තා නමැති මහතාට ඉසුසු වර්ගයේ ලොරියක් සඳහා බලපත්‍රයක් තමුත්තාත්තේලා විසින් දීම ගැන පරීක්ෂණයක් පවත්වන්න ය කියා. අද රහස් පොලීසියෙන් පරීක්ෂණ පවත්වා ගෙන යනවා.

**ගරු හුරුල්ලේ**

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

මායි අගමැතිතුමාට කිව්වේ ඒ ගැන පරීක්ෂණයක් පවත්වන්න ඕනෑය කියා.

**පී. බී. එම්. හේරත් මයා.**

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

ඇයි තමුත්තාත්තේ එහෙම නම් අල්ලස් කොමිෂන් සභාවට ඒ කාරණය ඉදිරිපත් කෙළේ නැත්තේ? දැන් තමුත්තාත්තේම මට දුන් උපදේශය අනුව බලන විට මෙවැනි කරුණක් ඇයි තමුත්තාත්තේ අගමැතිට කිව්වේ අල්ලස් කොමිසමට භාර නොදී? කරුණාකර අසාගෙන ඉන්න මා කියා අවසන් වන තුරු. මේ පැමිණිල්ල කර තිබෙන්නේ මා නොවෙයි. වාරියපොළ මන්ත්‍රීතුමායි. වාරියපොළ මන්ත්‍රීතුමා ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරයෙක්. උන්තාගේ විසින් ඉදිරිපත් කර

—කාරක සභාව

ඇති ලියමෙන් උන්තාගේ කියනවා, යම් කිසි මාසෙක 17 වෙනිදා උන්තාගේගේ ආසනයේ නියෝජිත පිරිසක් සමග ගරු ඇමතිතුමා සමු වීමට ගොස් ඒ ආසනයේ මෙන්ම මේ මේ උදවියට ලොරි ලබා දෙන්න ය කියා ඉල්ලීමක් කර තිබෙන බව. ඇමතිතුමා කියා තිබෙනවා, දැනට ලොරි වැසි එකක්වත් නැත කියා. එහෙත් ඒ මාසේම 24 වෙනිදා, යම්තම් දවස් හතක් පමණයි ගත වුණේ, සතොසේ ආයතනය සඳහා වෙන් කර ගෙනැවිත් සතොසට භාර දී තිබුණු ලොරියක් ඇමතිතුමාගේ විශේෂ නියෝගයක් උඩ සතොසේ ආයතනයෙන් අරගෙන කොස්තා මහතාට දී තිබෙනවා. දැන් කොස්තා මහතා කියනවා, ඒ ලොරි වැසිය ගැනීම සඳහා ඔහුගෙන් රුපියල් 5,600ක් ගත්තාය කියා.

**ගරු හුරුල්ලේ**

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

කවුද ගත්තයි කියන්නේ?

**පී. බී. එම්. හේරත් මයා.**

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

කවුද නියෝගය දුන්නේ?

**ගරු හුරුල්ලේ**

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

කවුද ගත්තේ?

**පී. බී. එම්. හේරත් මයා.**

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

නියෝගය දුන් එක්කෙනා.

**ගරු හුරුල්ලේ**

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

I must protest because he is making an allegation against me.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත්, 1967-68

—කාරක සභාව

**සභාපති**

(அங்கிராசனார்)

(The Chairman)

කරුණාකර මන්ත්‍රීතුමා සාලකීය යුතුයි, මන්ත්‍රීවරයෙකුටවත් ඇමතිවරයකුටවත් යම් ලෙසක වෝදනාවක් ඔය විධියට කරන්න බැරි බව.

**පී. බී. එම්. හේරත් මයා.**

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

නැහැ, මා වෝදනාවක් කරනවා නො වෙයි. මා කියවන්නේ මේ ලියුමේ තිබෙන කාරණයයි.

**සභාපති**

(அங்கிராசனார்)

(The Chairman)

යම් වෝදනාවක් කරනවා නම් ඒ සඳහා වෙනම යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කළ යුතුයි.

**පී. බී. එම්. හේරත් මයා.**

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

සභාපතිතුමනි, මා කියවන්නේ ලියුමේ තිබෙන කාරණයයි. පෞද්ගලිකව මා වෝදනාවක් කරනවා නොවෙයි. මා කී දේ ගරු ඇමතිතුමා තේරුම් ගත්තේ නැහැ. යම් කිසි විශාල පිරිසක් මේ කටයුත්ත වටා සිටිනවා. ඇමතිතුමා මොන හේතුවක් නිසා මෙම නියෝග දුන්නද කියා මා දන්නේ නැහැ. එහෙත් මා පෙන්වා දෙන්න කැමතියි. මෙහි යම්කිසි “රැකව්” එකක් තිබෙනව බව. විශේෂයෙන්ම ගම් පොළ නගරයේ මා දන්නා 4 දෙනකු ඉන්නවා. ඒ අය ලොරි ඕනෑ අයට කියනවා ලොරි ඉල්ලන්න අපි ඒ ලොරි අරන් දෙන්නෙමු කියා. හැබැයි ඒ සඳහා රුපියල් 5,000ක් ගෙවිය යුතු බව කියනවා. එසේ මුදල් ගෙවීමට බියක් දක්වන විට කියනවා, බය වෙන්න එපා, මුළු ආණ්ඩුව ම දැනුවත්වයි මෙය කරන්නේ, මේ මුදල් වලින් රුපියල් 1,000ක් එකසතීන් ජාතික පක්ෂයේ අරමුදලටයි යන්නේ, ඒ නිසා බය නැතිව මුදල් දෙන්නය කියා. මා දන්නේ නැහැ මේ කාරණය ඇත්තක්ද බොරුවක්ද කියා. ඒ බ්‍රෝකර්වරුන් කෙළින්ම කියනවා, මේක කරන්නේ තමුත්තාන්සේගේ උප ඇමතිවරයා

කියා. තමුත්තාන්සේ අල්ලා කියන්නේ නැහැ. මෙය කරන්නේ තමුත්තාන්සේගේ උප ඇමතිවරයා හැටියටයි අදුන්වා දෙන්නේ.

මගේ ආසනයේ ඇම්. ඇම්. ඩී. බණ්ඩා නමැති කෙනකුට ලොරියක් දී තිබෙනවා. ලොරි වුවමනා කරන ව්‍යාපාරිකයන් රාශියක් ඉන්නවා. තමුත්තාන්සේලාගේ පක්ෂයටම වැඩ කළ උදවියම ඉන්නවා. එහෙත් ඒ එක්කෙනකුටවත් දී නැහැ. මේ බණ්ඩා නමැති මහතාට දී තිබෙනවා. අප දන්නවා පරාජිත අපෙක්ෂකයා වැලිපෝත් මාර්ගයෙන් මේ පුද්ගලයාට ගෙන්වාගත් බව.

**තුඩාවේ මයා.**

(திரு. துடாவ)

(Mr. Tudawe)

දෙවැනි මන්ත්‍රීතුමා.

**පී. බී. එම්. හේරත් මයා.**

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

ඔව්, දෙවැනි මන්ත්‍රීතුමා වැලිපෝත් කර මෙයාට ගෙන්වා ගන්නා. ඊට පසුව බල පත්‍රය ලැබුණා. ගරු ඇමතිතුමාගේ හොඳ නම් රැකගන්නට නම් මේ ගැන එතුමා පරීක්ෂා කර බැලිය යුතුයි. තමුත්තාන්සේගේ පිටුපසින් මුදල් හම්බ කරන පිරිසක් මේ වඩේ කරනවා වෙන්න පුළුවන්. එහෙත් මේ ගැන වග කිය යුත්තේ ගරු ඇමතිතුමායි. ඒ නිසා මේ ගැන හොඳ හැටි පරීක්ෂා කර බලා අල්ලස් ගැනීමට හුරු පුරුදුවී සිටින මේ පිරිස ගැන යම් දැඩි පිය වරක් ගත යුතුයි. පෞද්ගලික වශයෙන් ඇමතිතුමාට වෝදනා කිරීමට අපට වුවමනා වක් නැහැ. අප කියන්නේ මෙවැනි ව්‍යාපාරයක් තිබෙන බවයි. ඒ ව්‍යාපාරය ගැන සොයා බලන්න.

**ගරු හුරුල්ලේ**

(கௌரவ ஹுரூல்ல)

(The Hon. Hurulle)

ඒකටයි රහස් පොලීසියට භාර දී

නිබෙන්.







විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

**ගරු හුරුල්ලේ**

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

එහෙම පිළිතුරක් දුන්නේ නැහැ. ඒ පිළිතුර හරියට කියවා බලන්න.

**පී. බී. එම්. හේරත් මයා.**

(திரு. பி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

මා ඒ පිළිතුර කියවා බලුවා. සමුපකාර කාරක සභිකයකු හැටියට ඔහුට විරුද්ධව චෝදනා පත්‍රයක් තිබෙන නිසාත්, විවාහ රෙජිස්ට්‍රාර්වරයකු හැටියට ඔහුට විරුද්ධව විනයානුකූල පරීක්ෂණයක් පවත්වන නිසාත් ඔහු ගැන සලකා බලන්නට බැරිය කිවා. ඒ ප්‍රකාශ දෙකම අසත්‍ය බව මා වග කීමක් ඇතිව කියනවා. විවාහ රෙජිස්ට්‍රාර් වරයකු හැටියට ඔහුට විරුද්ධව කිසිම විනයානුකූල පරීක්ෂණයක් නැහැ. රෙජිස්ට්‍රාර් ජනරාල් මහතාගෙන් මේ සම්බන්ධව කරුණු දැනගෙනයි, සමුපකාර කොමසාරිස්තුමාගෙන් මේ සම්බන්ධව කරුණු දැනගෙනයි, මා කපා කරන්නේ. ඔහුට විරුද්ධව කිසිම චෝදනාවක් නැහැ. චෝදනාවක් තිබෙනවාය කියා තමුන් තාන් සේට ලියා දුන්නේ එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ පරාජිත අපේක්ෂක ආර්. එස්. රාමනායක මහත්මයා පමණයි. මේ විධියේ බොරු ලියුම් නිසා, නිලධාරීන් කරුණු සොයා බලා කරන යුක්තිසහගත පත්වීම් තමුන් තාන් සේ අවලංගු කරන්නාය කියන විට ඒ අය වැරදි කිරීම පුද්ගලයක් නොවෙයි. ඒ නිසයි, මා කිවේ “රජුන් අදමුවුවත්, බමුණු ගහපතියෝද එගනිත්” කියා.

**සභාපති**

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ විනාඩි 15 අවසානයයි.

**පී. බී. එම්. හේරත් මයා.**

(திரு. பி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

ගරු සභාපතිතුමනි, විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ කණ්ඩායම මේ අමාත්‍යාංශය විවේචනය කිරීමේ කාලය බෙදා දී තිබෙනවා. ඒ සඳහා ශ්‍රී ලාංකික වූ අය අපයි.

**සභාපති**

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ එක මන්ත්‍රීවරයෙක් අනික් අය ගැන සලකන්නට එපාය කියා විරුද්ධ පාර්ශ්වය වෙනුවෙන් පැය එකකුත් විනාඩි දහයක් කපා කළා.

**පී. බී. එම්. හේරත් මයා.**

(திரு. பி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

ගරු සභාපතිතුමනි, අපේ සංවිධායක තුමාගේ යම් යම් දුර්වලකම් තිබෙනවා. කෙසේ වෙතත් මේ කාරණය අතරමග තවත්වන්නට බැරි නිසා මා මෙය කියා ඉවර කරන්නම්. අපේ කේ. පී. නවරත්න මහතාට ඇමතිතුමා සැලකුවේ ඔන්න ඔය ආකාරයටයි.

පූ. හා. 10.45

ඒ වාගේම උපාලි දොරනාගම කියා ගරු ඇමතිතුමාගේ බැනා කෙනෙක් ඉන්නවා. මොහු ප්‍රාක්ට්ට් මධ්‍යස්ථානයක් භාරව කටයුතු කළ පුද්ගලයෙක්. කිසිම අන්දමක ඉංජිනේරු දැනීමක්, කාර්මික දැනීමක් මේ පුද්ගලයාට තිබුණේ නැහැ. එසේ වුණත් මෝටර් රථ පරීක්ෂ තනතුරක් සඳහා මොහු ඉල්ලුම් කළා. ඇත්ත වශයෙන්ම මොහුට යාන්ත්‍රික දැනීමක් හෝ ඉංජිනේරු දැනීමක් තිබුණේ නැහැ, මෙම තනතුර සඳහා ඉල්ලුම් කරන්න. ඒ සඳහා පැවති පළමුවන සම්මුඛ පරීක්ෂණයට කැඳවූ 24 දෙනාගෙන් 24 වැනියා මා සඳහන් කළ, උපාලි දොරනාගම කියන මේ පුද්ගලයායි. ඊට පසුව, ඇමතිතුමා ලිපි ගොනුව අමාත්‍යාංශයට ගෙන්වා ගෙන, 12 දෙනකු කැඳවන්නටය කිවා. එම පරීක්ෂණයේදී අර 24 වෙනියා 12 වෙනියා වුණා. අවසානයේදී ඒ අයගෙන් දෙදෙනකු තෝරා ගත්තා, ඉන් එක් පුද්ගලයෙක් තමයි, යාන්ත්‍රික දැනුමක් නැති, ඉංජිනේරු දැනුමක් නැති උපාලි දොරනාගම මහත්මයා. දැනට ඔහු මෝටර් රථ පරීක්ෂකයකු වශයෙන් සේවය කරනවා.

මෙයින් පෙනෙනවා, යාන්ත්‍රික දැනුමක් නැතත්, කිසිම සුදුසුකමක් නැතත්, තමුන් තාන් සේගේ මාර්ගයෙන් ඒ තනතුරට පත් වී ඇති බව. තමුන් සුදුසුකම් අනුව



කේ. පී. නවරත්න මහත්මයාට තනතුරක් ලැබුණත් අර එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ පරාජය අපේක්ෂකයාගේ බොරු ලිපිය නිසා, ඒ මහතාට ලැබුණු තනතුරත් අහිමි වුණා. මේවා ගැන මා නිදර්ශන දෙකයි ඉදිරිපත් කළේ, වුවමනා නම් ඕනෑ තරම් නිදර්ශන මට ඉදිරිපත් කරන්න පුළුවනි. එසේ සඳහන් කරන ගමන් ආණ්ඩුවෙන් මා ඉල්ලා සිටින්නේ මේ වාගේ දූෂණ යන්ට ඉඩ නොදෙන ලෙසයි.

ගරු සභාපතිතුමනි, තවත් එක් කාරණයක් ගැන සඳහන් කර මගේ කථාව අවසන් කිරීමට මා බලාපොරොත්තු වෙතවා. අපේ ප්‍රවාහණ උප ඇමතිවරයාට වැටුප් ගෙවීමට අදාළ වැය ශීර්ෂය යටතේ කථා කරන නිසා උප ඇමතිවරයා ගැනත් කථා කරන්න අපට පුළුවනි. අපේ උප ඇමතිවරයා, රජයේ මුදල්වලින් කරන වැඩ ගැනත් වචනයක් මතක් කරන්න ඕනෑ. ගරු සභාපතිතුමනි, තමුන්නාත් සේ දන්නවා ඇති ගම්පොල ලොත රැයියක් තිබුණු බව. ආණ්ඩුව පිළිගත් ලොතරැයියක් වශයෙන් සලකා මෙහි විකට් මහජනයා අතර විකුණන්න යෙදුණා. මෙම ලොතරැයිය මණ්ඩලයේ සභාපතිතුමා උප ඇමතිවරයායි; ගම්පොල මන්ත්‍රීවරයායි. මෙම ලොතරැයිය තැන්ග වශයෙන් තිබුණේ නිවාසයක්. අපට දැන ගන්න ලැබුණු හැටියට, මෙම නිවාසය සඳහා ඔප්පුව ලිව්වේ රුපියල් 30,000 කටයි. ඔප්පුව රුපියල් 30,000 කට ලිව්වත්, එපමණ මුදලක් ගෙව්වේ නැති බව මේ ගරු සභාවේදී මා ප්‍රකාශ කරන්නේ එක්තරා වගකීමක් ඇතුවයි. මේ කාරණය ගැන විභාග කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. කොපමණ මුදලක් ගෙවා තිබෙනවාද, මේ මුදල් පරිහරණය කර ඇත්තෙ කොයි ආකාරයටද කියා විභාගයක් පවත්වන්න. නිවාසය ඇදුණු පුද්ගලයා එම නිවාසය විකුණුවේ, බොහොම අමාරුවෙන් රුපියල් 14,500 කටයි. එසේ වුණත් ලොතරැයිය සභාවෙන් මේ නිවස සඳහා රුපියල් 30,000 ක් ගෙවූ බවක් සඳහන් වෙතවා.

දැන් මේ සිද්ධිය පිළිබඳව නොයෙකුත් කතන්දර පැතිරෙනවා. කොමිස් මුදල් ලබාගත් හැටි, භාරකම් කළ හැටි, උන ගස්වලට රුපියල් 15-20 ගෙවූ හැටි, දඩවිට

වන්දනාවේ යන්න අවසර පත්‍ර දෙනවාය කියා පොරොන්දු වී පසුව අවසර පත්‍ර නොදුන් හැටි, ගොවිරජවරුන්ට මොනවාදෝ මාලිගා දෙනවාය කියා, ඉඩම් දෙනවාය කියා, ඒවා නොදුන් හැටි, ඔන්න ඔය විධියේ නොයෙකුත් කතන්දර මේ සිද්ධිය වටා පැතිරී යනවා. මේ සියල්ලටම මූලිකයා, නායකයා, ගම්පොල මන්ත්‍රීතුමා බව ප්‍රවාහණ උප ඇමතිවරයා බව මා කියනවා. දැන් ගරු සභාවට පැමිණෙන්නෙත් නැහැ; වැදගත් ඡන්ද විමසීම්වලදීත් එන්නෙ නැහැ.

එපමණක් නොවෙයි, ගරු සභාපතිතුමනි, මෙම අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති මුදල් නාස්ති කර ඇත්තේ කොයි අන්දමටද? උප ඇමතිතුමා ලංකාවේ හැම තැනකටම යනවා, දුම්රිය පොළවල් බලන්න. මා හිතන හැටියට ඇමතිතුමාටත් වඩා උප ඇමතිතුමා ගමන් ගස්තු ලබා ගන්නවා. පාවිච්චි කරන්නෙත් ආණ්ඩුවේ රථය. මෝටර් වාහන අංශය භාර ඇමතිතුමා හැටියට තමුන්නාත්සේට මා කියනවා, ඇමතිවරුන්, උප ඇමතිවරුන්, දැනටත් පාවිච්චි කරන්නෙ ආණ්ඩුවට අයත් රථ බව. ඇයි ඒ අයට දුම්රියෙන් යන්න බැරි? උප ඇමතිතුමාට දුම්රිය පොළවල් බලන්න යන්න ඕනෑ නම් පළමුවැනි පංක්තියේ මැදිරියක, හෝ විශේෂ මැදිරියේ හෝ අර සැලුන් මැදිරියේ හෝ යන්න බැරි ඇයි? තලවකුලේ, කොටගල, අඹේවෙල, ආදී ප්‍රදේශවලට යනවා. [බාබා කිරීමක්] මේ විධියට ආණ්ඩුවේ මුදල් නාස්ති කරනවා. මේවා ගැන විභාග කර බලන්න.

එම නිසා, ගම්පොල මන්ත්‍රී ප්‍රවාහණ උප ඇමතිතුමාගේ වැඩ කටයුතු ගැන, ලොතරැයිය මණ්ඩලයේ සිද්ධිය ගැන, ගමන් වියදම් ආදිය ගැන කරුණු පරීක්ෂා කර බලා වාර්තාවක් මෙම ගරු සභාවට ඉදිරිපත් කරන්නටය, විශේෂ කොමිටියක් හෝ විශේෂ පුද්ගලයන් කීප දෙනකු පත් කර හෝ මේ කරුණු ගැන පරීක්ෂණයක් කරන්නටය, කියා මේ අවස්ථාවේදී ගෞරවයෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. මේ ආණ්ඩුවට ආත්ම ගෞරවයක් තිබෙනවා නම් නොයෙක් විධියේ දූෂණයන් කරන පුද්ගලයින්ට විරුද්ධව මේ ආණ්ඩුව කෙළින්ම ක්‍රියා කරන්නට ඕනෑ. අල්ලස් විරුද්ධව විරුද්ධව පසුගිය දවස්වල



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[වී. බී. එම්. හේරත් මයා.]

පහතක් ඉදිරිපත් කර එය රාජ්‍යාධිකරණයට පවා යන තැනට කටයුතු කළ අන්දම අප දන්නවා. ඒවා ඉතාමත් හොඳ වැඩ. අප ඊට ගරු කරනවා. ඉන්ප්‍රවරත්ස් සමාජමකීන් බණ්ඩාරනායක මැතිණියට කාරේ නාක් දුන්නාය යන කාරණය ගැන කොමිටියක් පත් කොට පසු ගිය දවස්වල ඊට පුරා ඔහා සෝභාවක් ඇති කළ නමුත් අන්තිමට එය පුස්සක් වුණා.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

කරුණාකර ඉක්මනින් කථාව ඉවර කරන්න.

වී. බී. එම්. හේරත් මයා.

(திரு. வி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

මා රජයෙන් ඉල්ලා සිටින්නේ, ප්‍රවාහණ උප ඇමතිතුමා ගම්පොල ලොතරැයි මණ්ඩලයේ මුදල් සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කරන ආකාරය ගැනත් පරීක්ෂණයක් කරන ලෙසයි. සමුපකාර සංගම් සම්බන්ධයෙන් සිදු වී තිබෙන දේවල්, ඒ වැය ශීර්ෂය ඉදිරිපත් වුණු විට මම කියන්නම්. මෙකී ලොරි බෙදා දීම ගැන කමිටුවක් පත් කොට විශේෂ පරීක්ෂණයක් කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. රුපියල් 5,000 හේ කථාව දැන් මුළු ලංකාව පුරාම පැතිරී තිබෙනවා. සී.අයි.බී. එකට මෙවැනි පරීක්ෂණයක් බාර දීමෙන් ප්‍රයෝජනයක් නැහැ. උනස් පොලීසියට පරීක්ෂණය බාර දීමෙන් පසු, “ඔන්න ඔක අත්හැර දාපල්ලා” යි ගරු ඇමතිතුමා කිව්වොත් ඒ පරීක්ෂණය එතැනින් ඉවර වෙනවා. එම නිසා, විශේෂ වගකීමක් ඇති පුද්ගලයකු හෝ කමිටුවක් හෝ පත් කොට නියම විධියේ පරීක්ෂණයක් කළොත්, කුමන්ත්‍රණ කාරයින් කවුරුන්ද, මුදල් පාවිච්චි වන්නේ කොහොමද, සල්ලි ගන්නෙ කවුරුන්ද යනාදී විස්තර හරිහැටි හෙළි වෙයි. ගරු ඇමතිතුමාට හොඳ නමක් තිබේ නම් එය රැක ගන්නට ක්‍රියා කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

“හුරුල්ල එක්ස්ප්‍රස්” නමින් අනුරාධ පුරයට කෝච්චියක් දමන්නයි කවුදෝ ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක් කිව්වා. එවන් හොඳ

වැඩ තුමයි. එහෙත් මේ අවස්ථාවේදී අපට ඔතා කරන්නේ ඊට වඩා වැදගත් ප්‍රතිපත්තිසහගත ක්‍රියා මාර්ගයක්. ඉස්සර වතුරේ ගමන් කළ හුරුල්ලන් දැන් ගොඩ ගමන් කිරීම ගැන අපේ කිසිම ඊර්ෂ්‍යාවක් නැහැ. එහෙත් ඔය සතා දිය ගොඩ දෙකෙහිම ගමන් කරනවා නම් අප උඟට වැඩි ගෞරවයක් දක්වනවා. වඩා කාර්යක්ෂම පියවරක් ගරු ඇමතිතුමාගේ නායකත්වයෙන් අමාත්‍යාංශය තුළ ආරම්භ වනවා නම් බමුණු ගහපතියනුත් ඒ අනුව කටයුතු කරනවා ඇති. එසේ නැත්නම්, “රජුන් අදමිටුවත්—බමුණු ගහපතියෝ ද එ ගනිත්”. එම නිසා, රජුන් අදමිටු නොවන ලෙස ඉල්ලමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසාන කරනවා.

නිල් ද අල්විස් මයා.

(திரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

There is an opinion among the public that there is a general deterioration in the services offered by the railway. I think hon. Members have expressed the fear that during the last two years the commercial aspect of the railway has been very badly neglected. The facilities offered to the travelling public are daily diminishing and the railway has become the most disgusting vehicle to travel in today.

There are a number of contributory factors for this state of neglect. I do not know what the policy of the Hon. Minister is in regard to improving the railway. There are a number of buildings put up and many stations built, but that would not bring an income. Vast sums of money are spent on building railway stations whereas questions like the railway time table, general cleanliness and other things have been badly neglected during the last two years. We wish to ask the Hon. Minister whether he has a general policy to improve conditions in the railway and also to earn the income that the railway would normally bring to the revenue of this Government.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කරක සභාව

For instance, take the clinker factory that was opened at Galle. Before it was opened it was necessary to have got the wherewithal, the diesel engines, to bring the clinker in wagons from K.K.S. to Galle and so on. But after opening the clinker factory we find that the diesel engines that were used to work the express trains between Matara and Galle are no more doing that work but are being utilized to bring this clinker from K.K.S. to Galle. The result is that today the express trains do not come to time. Even the trains that run are filthy, they are full of charcoal and a disgusting state of affairs prevails.

Again we find that the Galle Railway Station is being re-done. We do not mind the station being improved. A number of rooms and other amenities to the travelling public and so on may be given, but what is urgently necessary is that these trains should run to time. They should be punctual and efficient and be an encouragement to more and more travellers to utilize the rail services. There must also be better co-ordination of bus-rail services in this country.

Railways were established with an enormous amount of money as capital expenditure but we are not utilizing them to our maximum benefit to ensure a good profit. It is time now for the Hon. Minister to review the entire situation and see what he could do to provide faster trains. He must see that there are more express trains not only on the coastal lines but also on the main lines. We have heard from the hon. Member for Anuradhapura about the existing conditions in the northern lines. So, I say that there must be more express trains and a better co-ordination of bus services to feed these express trains on the coastal, the northern and other lines.

Delays, they say, are due to the number of trains that are on the lines. There are many baby trains and too many railway halts. The

Hon. Minister has been responsible for setting up a number of railway halts. These baby trains and railway halts create all the problems. If one baby train delays then the entire express train service is delayed. What the Hon. Minister must do is to have a good bus service plying for the benefit of short distance travellers. If there is a good rail-road link, then those passengers could use the bus services to get to their destination from the nearest station. If trains run faster, people would like to travel in them; they would be filled up and thereby additional revenue would accrue to the Government.

At present, every year the accounts of the railway show losses. The losses are piling up. So, if you offer a better, speedier and an improved means of rail transport, the travelling public would increase and that would certainly improve the financial condition of the railway.

The other factors that the Hon. Minister must consider are these. At the moment Parliamentary Secretaries run about in 4-Sri and 5-Sri cars. Why should they not travel in trains and see for themselves the conditions of the travelling public? I think the Hon. Minister himself must travel in the train and see for himself the difficulties under which the public travel, and try to put them right. I know there are Parliamentary Secretaries who use the railway. My hon. Friend the hon. Parliamentary Secretary to the Minister of State used to travel by train, but once he got stuck somewhere at Alutgama when travelling by the express train leaving Colombo at 9.20 A.M.—he thought he could reach home in time for lunch—and after that I have never seen him travelling by train.

Probably you do not get adequate staff to load and unload goods at railway stations, and trains are delayed as a result. You must have sufficient staff. Sometimes you find old Station Masters, who could hardly walk,



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කරක සභාව

[නිල් ද අල්විස් මයා.]

taking about 15 minutes to go and deliver a tablet at the engine where—deliver a tablet at the engine where—might take about two or three minutes. Such delays—maybe five minutes, maybe ten minutes—accumulate and might cause a big delay. These are matters that the Hon. Minister must look into. The Hon. Minister does not travel by train, nor his Parliamentary Secretary and officials. The train travellers are in a better position to give you ideas to put these matters right and with a few adjustments here and there you can put them right.

The day before yesterday the ladies' compartment of the train that left Galle at 3.55 P.M. for Colombo had no lights. Are these the facilities you offer to the train travellers? It was pointed out that there were no fans in the trains. Never mind the fans; there were no lights in the train that I referred to.

ප්‍ර. සා. 11

You talk of spending millions of rupees on air travel. I would request the Hon. Minister first to see that we have an efficient land travel service. You talk of hydraulic and electric diesels. Probably there may be a delay in getting down all the diesel engines we require. But see that you get down at least a minimum number of diesel engines. Get the best type on the best advice you can get, and see that these trains run to time. See that there is proper co-ordination between bus transport and the railway. It will then be possible for you to make the railway a profitable concern.

It is admitted that you are spending millions of rupees on the railway; that is capital expenditure. So why have you not given thought to these problems? Why cannot you reap the harvest of your expenditure? Run the railway on a commercial basis, see that every seat is occupied, offer a faster train service.

I should remind the Hon. Minister that there are buses plying between Matara and Colombo which reach their destination faster than his express trains. The Hon. Minister must also keep in mind that the railway travelling public pay more by way of fares than the bus travelling public of this country. These are adjustments that can be made. Give the travelling public a cleaner and faster service. Why should you deprive the thousands and thousands of the train travelling public of the advantages of diesel locomotives? These are decisions that you have to make. But you have made the wrong decisions. Generally, everyone in the country is grumbling about the service provided by the railway. I do not know what your policy is, whether you intend later on to scrap the entire railway in this country. If that is so, you can go on like this.

Then there is this question of cars. The hon. Member for Walapane (Mr. T. B. M. Herath) dealt with the manner in which lorry permits have been issued. I know that there is grumbling on this score even among the U. N. P. *mudalalis* in Galle, people who spent a lot of money to prop up the U. N. P. in 1965 and worked very hard for them. They have been in this business for years, but they have not been able to get new lorries. I do not want to mention names, but if you go into the list of people in Galle who have been given new lorries you will see that a person who is a *pandan karaya* of the U. N. P. has been given a first class Mercedes lorry; but the people who are really deserving have not been given. From our side we would welcome this type of thing, because all these people are now turning this way in utter disgust. If you want to help them and get their support I can tell you that you are not getting it because you are not dealing fairly with these applications.

In regard to the permits for cars, as you know cars are not a luxury. Prior to 1965 they grumbled that Ministers were using Mercedes cars,



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කරුණා මහත්මා

that Ministers were using government bungalows. What is happening today? It is not only Ministers, but even Parliamentary Secretaries are using government cars—a thing which never happened in the time of the previous Government.

රත්නායක මයා.

(திரு. ரத்னாயக்க)

(Mr. Ratnayake)

Excepting the hon. Parliamentary Secretary to the Minister of State.

නීල් ද අල්විස් මයා.

(திரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

In fairness to him, I must say that I have not seen him travelling in one of those posh cars. He lives quite close to where I live in Colombo. Cars are necessary; but why deprive others who deserve cars? Now, Supreme Court judges must be given top priority in the allocation of cars. It is not correct to permit a Supreme Court judge to travel in an old car and to have breakdowns on the way. I will give you an example of what happened. A certain Supreme Court judge was travelling from Colombo to Galle. He had a breakdown at Dodanduwa. He had to go to Galle in time for the sessions. He got down from the car, put up his hand and stopped the first car that came by. And what did he find? The man who was travelling in the car was the second accused in a bomb case who was standing his trial before him. So you see the danger. Is it correct to allow this type of thing to happen?—*[Interruption]*. I am not finding fault with you, but what I am saying is that this matter has to be thoroughly gone into. You must remedy this situation. You give the Supreme Court judges three Mercedes cars. In what are the others going to travel?

You cannot import new cars. You have a pool, a pool from which all these government agents are given cars. You give cars for the sweep

not one but two cars. Is it not meaningless? Certainly, if you have foreign exchange difficulties we are prepared to make those sacrifices; but are not Members of Parliament entitled to utility cars? My car is 20 years old, but I am prepared to continue with it if you have foreign exchange difficulties. But see the new cars at markets, theatres, and schools. Everyone travels in a new car. Corporations are given cars *ad lib*. We have come to a stage where members of corporations are boasting of how they got cars. Surely, it is time that you went into this question and drew up an order of priority. There are Members of Parliament who have 4 Sri and 5 Sri cars, dependable cars. I do not think they will ask you for permits. There are others who have old cars. There are Supreme Court judges who have old cars. There are doctors, for instance, who need cars. When a car is used for about six to seven years it becomes un-serviceable. Due consideration must be paid to these matters.

I would suggest that you draw up a list of priorities when you are issuing these permits. If this is not done you will be issuing permits to racketeers mentioned by my hon. Friend the Member for Walapane (Mr. T. B. M. Herath). And I know that there are racketeers going around the country, not racketeering in cars but racketeering in appointments. In the other place a Senator mentioned about a racketeer who was boasting how he was getting appointments in the Insurance Corporation to a number of people and how he was walking about with the list of persons given appointments even before the Minister could sanction them. The Hon. Minister wanted his name and the name was given. This is the type of thing that you must prevent. All that I am asking the Hon. Minister to do is to draw up a list of priorities in doling out these permits. Everything must be fairly and squarely done.



விசரிசன கெடுமபன் பனன, 1967-68

—காரக ஸலாவ

[நிலி டு டுலிவிஸ் மலா.]

With regard to the railways there has been some improvement. If you are really keen in making the railway a successful commercial undertaking, probably a few more diesel engines are required. There is a certain amount of indifference shown in the administration where, probably, the rackets work. But there are people working in the railway who probably want to get overtime. There is deliberate delay in the working of trains. If a train leaves Matara on schedule and comes to Galle on schedule, why should there be three to four hours delay in its arrival at Colombo. These things must be looked into. It is not going to cost the Government much to keep a cleaner in the train, to check the fans and lights. Trains must be checked. You must have your mechanics. I do not know whether you have interdicted the whole lot of them and as a result a lot of people are suffering.

These are matters that the Hon. Minister should look into. Please see that the officials go into the question of the convenience of the public, that trains are run efficiently to time and that you attract a greater section of the travelling population to travel by train and make this service a successful commercial venture.

ஸலாபநி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

Does the hon. Member for Yatiyantota wish to make any proposal?

ஹலாபிஸ் லிந். லி. பரேரா (யரிஸன் மலா)

(கலாநிதி ஂன். ஂம். பரேரா—யாட்டியாந் தோட்டை)

(Dr. N. M. Perera—Yatiyantota)

In view of the fact that there are a large number of members who wish to speak, may I suggest that we take an extra hour from the time allotted to the Minister of Public Works?

ஸலாபநி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

In that case the Hon. Minister of Public Works will have one hour less.

ஂடு மலாந்லேலு ஸலவினா (஁ஸஸ் லுல, நலாபி ஸ லிடுல ஸந்லேல ஂலி)

(கலாசல மலாண்டேகு ஂயலி஁ரம்—அர ஸாங்க஁ கட்டுலேலே, தபால், தந்நிப் பலா஁கு வரத்து அலை஁஁ர்)

(The Hon. Montague Jayewickreme—Minister of Public Works, Posts and Telecommunications)

Please take up my Votes now.

ஸலாபநி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

The hon. Member for Yatiyantota (Dr. N. M. Perera) is not aware of the fact that the Opposition Whip has given 17 names of Members who wish to speak. There are three Members from the Government side.

ஹலாபிஸ் லிந். லி. பரேரா

(கலாநிதி ஂன். ஂம். பரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

The only point is that there does not seem to be much controversy on Public Works. That is not the case with the Minister of Communications.

ஸலாபநி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

The point is that when a Member starts I cannot stop him.

ஹலாபிஸ் லிந். லி. பரேரா

(கலாநிதி ஂன். ஂம். பரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I think you can restrict their speeches to five or ten minutes.

ஂடு மலாந்லேலு ஸலவினா

(கலாசல மலாண்டேகு ஂயலி஁ரம்)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

May I raise a point? If you are taking one hour from my time I would request you to see that



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

sufficient time is given when the Votes of my Ministry are taken up. There are a number of Members who wish to speak from both sides of the House.

වෛද්‍යාචාර්ය එස්. ඒ. වික්‍රමසිංහ (අක්කුරුස්ස)

(டொக்டர் எஸ். ஏ. விக்ரமசிங்ஹ—அக்குறுஸ்ஸ)

(Dr. S. A. Wickremasinghe—Akuressa)  
Sir, we can adjust that later.

සභාපති

(அக்கிராசனர்)

(The Chairman)

The people who say that the time can be adjusted later are the people who talk most.

පී. බී. ජී. කළුගල්ල මයා. (කැලුගල්ල)

(திரு. பி. பி. ஜி. கல்கல்ல—கேகாலை)

(Mr. P. B. G. Kalugalla—Kegalla)

ගරු සභාපතිතුමනි, ප්‍රවාහණ අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති වැය ශීර්ෂයන් සාකච්ඡාවට භාජනය කරන මේ අවස්ථාවේදී මා විසිනුත් අදහස් කීපයක් පමණක් ඉදිරිපත් කිරීමට බලාපොරොත්තු වෙනවා. ගරු ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමා යටතේ ඇති දෙපාර්තමේන්තු කිහිපය භාර ඇමතිවරයා වශයෙන් මාත් අවුරුදු 3 ක පමණ කාලයක් වැඩ කර පළපුරුද්දක් ලබා සිටින නිසා අදහස් කීපයකට පමණක් සීමාකරවත්, වචන ස්වල්පයක් කථා කිරීමටයි මා අද හස් කරන්නේ.

ප්‍රථමයෙන්ම දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව ගැන බලමු. මා ඇමති වශයෙන් සිටියදී මගේ අදහසක් නිවුණා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවත් බස් රථ සේවයත් එකට සම්බන්ධ කර එක ඇමතිවරයෙක් යටතේ තැබිය යුතුය කියා. එහෙත් අගමැතිවරයෙක් ඇමති මණ්ඩලයක් පත් කළ විට යම්කිසි ඇමතිවරයකු යටතේ ඇති දෙපාර්තමේන්තුවක් ඒ ඇමතිවරයාගෙන් අරගෙන වෙනත් කෙනෙකුට පැවරීම අමාරු කටයුත්තක්. එවැනි කරුණු වලදී සමහර විට ඇමතිවරුන් අස්වන්නත් ඉඩ තිබෙනවා. එහෙත් අද මේ ආණ්ඩුවේ සිදු වී

නිබෙන්තේ කුමක්ද? ඇමතිවරුන් 17 දෙනකු පත් කරගෙන දෙපාර්තමේන්තු එක දෙක බැගින් එක එක ඇමතිවරයාට දිගෙන වැඩ කරන නිසා මුළු රටම ආර්ථික පරිහානිය කරා ගමන් කරමින් සිටිනවා.

අද දුම්රියත්, බස් රථ සේවයත් තරඟ ව්‍යාපාරයක යෙදී සිටින බව මා ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කරන්න කැමතියි. මේ අවුරුද්දේ ඇස්තමේන්තු අනුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට මේ අවුරුද්දේදී රුපියල් 10,31,00,000 ක ආදායමක් ලැබේ යයි ගණන් බලා තිබෙනවා. එහෙත් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා වියදම රුපියල් 15,54,34,911 ක් ලෙස තක්සේරු කර තිබෙනවා. දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව පවත්වාගෙන යන්නේ පාඩු ලබමිනුයි. සේවකයින්ගේ පඩිනඩි සඳහා විශාල මුදලක් වියදම් කරන්නට සිදු වෙනවා. එයින් වැඩි කොටස විශ්‍රාම වැටුප්වලටයි. මා ඇමතිතුමාගෙන් විශේෂයෙන්ම ඉල්ලා සිටින්නේ බස් රථ සේවයත් ගරු ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමා යටතට ගැනීම පිණිස කැබිනට් පත්‍රයක් ඉදිරිපත් කරන්නය කියලයි. එසේ කළොත් සමහරවිට ලාභ සහිතව මේවා පවත්වාගෙන යන්නට පුළුවන් වේවි. අද නම් දුම්රියත් බස් රථ සේවයත් තරඟයක යෙදී සිටිනවා. ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය භාර ඇමතිතුමා පුළුවන් තරම් බස් රථ ගෙන්වා ගන්නවා. කොමිස් ගැන මා සඳහන් කරන්නේ නැහැ. එහෙත් උපකරණ ගෙන්වන තරමටම කොමිස් මුදලත් යන බව නම් කියන්නට ඕනැ. ඒවා තැනිකර ගැනීමට නම් ඔය සේවාවන් දෙකම එක ඇමතිවරයකු යටතට ගන්නට ඕනැ. මා කල්පනා කරන විදියට නම් බස් රථ සේවයත් දිය යුත්තේ ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමාටයි. අප රට ගැනත් කල්පනාකාරී වන්නට ඕනැ. මේ තරම් විශාල මුදලක් වියදම් කරන දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් නියම ප්‍රයෝජන ලබාගැනීමට අප උත්සාහ කළ යුතුයි.

පූ. හා. 11.15

ගුවන් සේවය ගැනත් ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමාට කරුණක් මතක් කළ යුතුයි. මාත් ගුවන් සේවය භාර ඇමතිවරයා වශයෙන් කටයුතු කළා. එම අමාත්‍යාංශය මා බාර ගත්තා විට ලංකා ගුවන් සේවා සමාගම



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[කළුගල්ල මයා.]

එදා කටයුතු කරගෙන ගියේ කේ. එල්. එම්. ගුවන් සේවා සමාගමත් සමග හවුල් ව්‍යාපාරයක් හැටියටයි. 1961 ඔක්තෝබර් මාසයේදී ඒ හවුල් ව්‍යාපාරය ඇතිවුණා. “කේ.එල්.එම්.” සමාගමට අයත් කොටස් රජය විසින් ගත් නිසා ස්වාධීන සංස්ථාවක් හැටියට ලංකා ගුවන් සේවය ඇති වුණා. ඉන්පසුව, මා එක් තීරණයක් ගත්තා. පාඩු විදගෙන ලංකා ගුවන් සේවය පවත්වාගෙන යන්නට මා කැමති වුණේ නැහැ. ඒ අවදියේදී ලංකා ගුවන් සේවයේ අනවශ්‍ය පරිදි විශාල සේවක සේවිකාවන් සංඛ්‍යාවක් සිටි නිසා මා ගුවන් සේවයේ සේවක සංඛ්‍යාව තුන්සිය ගණනකට පමණ සීමා කර ඉතිරි අය වෙනත් දෙපාර්තමේන්තුවලට ඇතුළු කළා.

ඊළඟට, ගරු අගමැතිතුමා යටතේ තිබෙන රාජකීය ලංකා ගුවන් හමුදාව ගැනත් මා ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමාට කාරණයක් මතක් කරන්නට සතුටුයි. රාජකීය ලංකා ගුවන් හමුදාවට වර්ෂයකට රුපියල් 1,47,07,908 ක් වැය වෙනවා. ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමා අගමැතිතුමා සමග සාකච්ඡා කර මේ රාජකීය ලංකා ගුවන් හමුදාවත් ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමාගේ අමාත්‍යාංශයට යටතට ගන්නට ඕනෑ. එසේ අරගෙන වර්ෂයක් පාසා ගුවන් හමුදාව වෙනුවෙන් වැය කරන මේ විශාල මුදලෙන් නිසි ප්‍රයෝජනයක් ගන්නට කටයුතු කරන්නට ඕනෑ. මගේ කාල සීමාව ඇතුළතදී ඒක කරන්නට නොහැකිවීම ගැන මා කණගාටු වෙනවා. එම නිසා වර්තමාන ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමාට මා මේ කාරණය ඉදිරිපත් කරනවා. ගුවන් හමුදාව වෙනුවෙන් වැය කරන මේ විශාල මුදල නාස්තියක්. ගුවන් හමුදාවේ අයගේ පඩි නඩිවලට, ඒ ගුවන් යානා නඩත්තුවට අනවශ්‍ය පරිදි විශාල මුදලක් වර්ෂයක් පාසා වැය කරනවා. එම නිසා මේ වැය කරන මුදලින් නිසි ප්‍රයෝජනයක් ගන්නට රාජකීය ලංකා ගුවන් හමුදාව ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමා යටතට ගත යුතුය යන අදහස මා ඉදිරිපත් කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ලංකා ගුවන් සේවය ලාභ ඇතිව ගෙන යන්නට බැරි බව මා කලින් ප්‍රකාශ කළා. ගරු ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමාත් එය දන්නවා. “බී. ඩී. එච්. සී.”, “කේ.එල්.එම්.” වැනි ජාත්‍යන්තර ගුවන්

සමාගම් පවා අද අලාභ පීටයි ගෙන යන්නේ. ඒ අනුව බලන විට ලංකා ගුවන් සේවයට කිසිම දවසක ලාභයක් ඇතිව මේ ව්‍යාපාරය කරගෙන යන්නට බැහැ. ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමා හෝ භාණ්ඩාගාරයේ අය පමණක් නොවෙයි, මේ රටේ හැම කෙනෙකුම පිළිගන්නා කාරණයක් ඒක. විශාල ජාත්‍යන්තර ගුවන් සමාගම් වන “බී. ඩී. එච්. සී.”, “කේ. එල්. එම්.” වැනි ගුවන් සමාගම් පවා අද අලාභ විදගෙන ව්‍යාපාරය ගෙන යනවා නම් ලංකා ගුවන් සේවයට ලාභයක් ඇතිව ව්‍යාපාරය කරගෙන යන්නට පුළුවන් වේවියයි කිසිවකුට සිතන්නට බැහැ. මා ප්‍රවාහණ ඇමති වශයෙන් කටයුතු කරන කාලයේදී, එවකට තිබුණු ගුවන් යානා හතර අබලන්ය, අළුතෙන් ගුවන් යානා දෙකක් ගන්නට ඕනෑය කියා නිලධාරීන් මට කියා සිටියා. ඒ පිළිබඳව මා පසුව 1962 ඔක්තෝබර් මාසයේදී පමණ, කැබිනට් සන්දේශයක් ඉදිරිපත් කළා. ලංකා ගුවන් හමුදාවට අළුත් යානා දෙකක් වුවමනාය කියා මා කැබිනට් සන්දේශයක් ඉදිරිපත් කළා. ගරු සභාපතිතුමනි, වාසනාවකට වගේ ඒ අවධියේදී මුදල් ඇමති ධුරයන් මට අමතරව පැවරුණ. ඒ අවස්ථාවේදී කලින් ප්‍රවාහණ ඇමති හැටියට මා විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද කැබිනට් සන්දේශය මුදල් ඇමති හැටියට මා ඉදිරියට ආව. කළුගල්ල ප්‍රවාහණ ඇමතිවරයා විසින් “ඇවිරෝ-748”, “ෆ්පාකර් ෆ්ප්‍රන්ඩ්ෂිප්”, “ඩාටෙරල්” යන ගුවන් යානා වර්ගවලින් ගුවන් නැව් දෙකක් මිල දී ගත යුතු යයි සන්දේශයක් ඉදිරිපත් කර තිබෙන බව දන්වමින් මුදල් ඇමති හැටියට ඒ පිළිබඳව මගේ අදහස් විමසමින් මට එය ඉදිරිපත් කර තිබුණ.

මම ඒ අවස්ථාවේදී කළේ මොකක්ද? මුදල් අමාත්‍යාංශයේ නිලධාරීන් උපදෙස් දුන්නේ ගුවන් යානා මිල දී ගැනීම පාඩු කියයි. මම ගුවන් සේවාවෙන්, මුදල් අමාත්‍යාංශයෙන් නිලධාරීන් කැඳවා මේ පිළිබඳව සාකච්ඡා කළා. ලංකාවේ සිට ඉන්දියාවට ධාවනය කරන ගුවන් සේවාව පවත්වාගෙන යන්නේ පාඩු විදගෙන බව මට ඒ අවස්ථාවේ පෙනී ගියා. එමෙන්ම ලංකාවේ අභ්‍යන්තර ගුවන් සේවයෙහි ප්‍රයෝජන ගන්නේ උතුරු



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

සහ නැගෙනහිර පළාත්වල සේවය කරන රජයේ නිලධාරීන්, අනිකුත් රජයේ නිලධාරීන්ට බව පෙනී ගියා. රජයේ නිලධාරීන්ට ලැබෙන නිවාඩු දුම්රිය බලපත්‍ර ගුවන් බලපත්‍ර හැටියට හරවාගෙන ඒවා අභ්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සඳහා පාවිච්චි කරන නිසා එයින් ආදායමක් ලැබෙන්නේ නැහැ. එමෙන්ම මන්ත්‍රීවරුන් මේ අන්දමට ගුවන් සේවයෙන් ප්‍රයෝජන ගන්නවා. රටේ ජනතාව මුදල් ගෙවා ගුවන් යානාවල ගමන් කරන්නේ නැහැ. මේ කරුණු සැලකිල්ලට ගෙන ප්‍රවාහන ඇමති හැටියට මම ඉදිරිපත් කළ සන්දේශයට මුදල් ඇමති හැටියට මම විරුද්ධ බව සඳහන් කරමින් අත්සන් කළා. ඒ ලිය කියවිලි අද කැබිනට් කාර්යාලයේ තිබෙනවා. මුදල් ඇමතිතුමාට වුවමනා නම් ඒවා බලන්න පුළුවන්; අගමැතිතුමාට වුවමනා නම් බලන්න පුළුවන්.

මම ප්‍රවාහණ ඇමතිවරයාගෙන් ඉල්ලා සිටින්නේ මේ නිලධාරීන් පිටුපස සිටින පුද්ගලයන් කියන දේවලට කන් නොදී ක්‍රියා කරන ලෙසයි. මුළු ආණ්ඩුවම මේ දවස්වල උත්සාහ දරන්නේ මේ රටේ කෘෂිකාර්මික සංවර්ධනයක් ඇති කිරීම සඳහායි. එම නිසා ලාභ ලභා ගන්නට බැරි අමතර දේවලට කරන වියදම් නවතා දමා ඒ මුදල් කෘෂිකාර්මික කටයුතුවලට යෙදවීමට ක්‍රියා කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

එදා ගුවන් සේවා භාර ඇමතිවරයා හැටියට මා ඉදිරිපත් කළ කැබිනට් සන්දේශයට මුදල් ඇමති හැටියට මා විරුද්ධ වුණේ දෙනුත් දෙනකු සඳහා වන කොමිස් මුදලක් වෙනුවෙන් අපේ විදේශ විනිමය වැය කරන්නට මා අකමැති නිසයි. එදා “ෆ්පාකර් ෆ්ප්‍රන්ඩ්ප්”, “ඇවිරෝ-748”, “ඩා ටෙරල්” ආදී ගුවන් යානාවල ඒජන්තවරුන් නොයෙක් විධියේ පත්‍රිකා මට භාර දී ඒවා ගැනීමට මා පොළඹවන්නට උත්සාහ කළා. එහෙත් ඊට වෙනුවෙන් කල්පනා කරන විට ඊටට ආදරය කරන නිසා හිතවත්කම් මිත්‍රකම් පැත්තකට දමා තීරණයක් ගන්න අපට පුළුවන් වුණා. අද ඒ ලියවිලි සෑම එකක්ම භාණ්ඩාගාරයෙන් කැබිනට් කාර්යාලයෙන් ඇති. ගුවන් යානා මිල දී ගැනීම මේ කාලයේ හැටියට නුසුදුසු නිසා ලංකා ගුවන් සේවයත්, අගමැතිතුමා යටතේ පවතින රාජකීය ලංකා ගුවන් හමුදාවේ ගුවන් යානාත් සම්බන්ධ

කරගෙන ගුවන් සේවා පැවැත්වීමේ වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කිරීමට ක්‍රියා කරන මෙන් ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලමින් මගේ කථාව මෙයින් අවසාන කරනවා.

වෛද්‍යාචාර්ය ජී. එම්. ඩී. නාගනාතන් (නල්ලූර්)

(டொக்டர் எ. எம். வீ. நாகநாதன்—நல்லூர்)

(Dr. E. M. V. Naganathan—Nallur)

Mr. Chirman, may I congratulate the last speaker, the hon. Member for Kegalla (Mr. Kalugalla) as well as the hon. Member for Baddegama (Mr. Neal de Alwis) for making a real contribution to the Debate and urging that there should be co-ordination between the bus and the railway services and that the losses suffered by the railway which are going up and up should be stopped. This is a paramount matter as far as this Government and this Parliament are concerned.

I believe, the expenses to be incurred by the Railway this year are going to be in the region of Rs. 155 million whereas the income is going to be only about Rs. 103 million—a loss of Rs. 52 million. Even allowing Rs. 30 million for capital expenditure there is a deficit of Rs. 23 or 24 million, which is very bad in a commercial undertaking which should at least pay for itself. It should not be a big millstone round the neck of the economy.

The difficulty in the railway is that it has no proper system of cost accounting. I would earnestly ask the Hon. Minister to take note of certain facts in regard to the information given to the Government by the G. M. R.

The hon. Member for Baddegama spoke about the transport of clinker. When it was decided to start a clinker factory in Galle it became necessary at the same time to transport clinker from Kankasanturai, which is in the north of Ceylon, to Galle, which is in the south, and we had to use the cheapest method. The cheapest method is by sea for the charge is Rs. 6 a ton. But for various reasons



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කුරක් සභාව

[වෛද්‍යවාර්දය නාගනාතන්]

which are against scientific and economic principles the improvement of the Kankesanturai Harbour was abandoned or delayed or put back by the last Government, and the G.M.R. promised the last Government that he would be able to convey clinker at Rs. 40 a ton from Kankesanturai to Galle.

One of the reasons why the development of the Kankesanturai Harbour was abandoned was, they said, the money given by the West German Government—it was a gift to us of Rs. 18 million—was not enough and it would cost Rs. 24 million—Rs. 6 million more, and therefore they could not do it.

Then came the offer of the G. M. R. to transport clinker at Rs. 40 from Kankesanturai to Galle. Those who knew anything about accounts said that it would cost Rs. 60 if you take into account the the fact that a large amount of capital expenditure had to be incurred in getting new rolling stock, new engines, and in strengthening the lines. If you take into account the depreciation in respect of lines, rolling stock and railway engines and the fact that the railway wagons had to go back empty all the way from Galle to Kankesanturai—they would go back practically empty; occasionally they might get some freight—the cost would be Rs. 60. As I said, there was no proper cost accounting in the railway, and the G. M. R.'s figures were accepted. But I do not know how the previous Government could have accepted his proposal as a solution because if the conveyance of clinker by boat cost Rs. 6 a ton and it cost Rs. 40 by railway, the difference is Rs. 34. On the transport of over 100,000 tons a year it will cost Rs. 3,400,000 extra. In 1½ years the excess cost of building the Kankesanturai Harbour—the estimated increase was Rs. 6 million—would have been paid off if transport was done by boat. But now there is an eter-

nally recurring excess cost of Rs. 3½ million per year. But let me leave it at that.

පූ. හා. 11.30

When this Government came into office, they decided to build the Kankesanturai Harbour. Then at once comes the G. M. R. into the scene. What does he say? "I can transport clinker from Kankesanturai to Galle for Rs. 22." How come? How can you lie? It is the most irresponsible and untrust-worthy advice given by a head of a department. Only four years ago he said that it was going to cost Rs. 40. Now, after four or five years, when all costs have gone up, he says, "I will do it for half the cost." That means that his estimate was a hundred per cent inaccurate and was based on fallacy. That is the advice given by the head of the railway to the Government.

වෛද්‍යවාර්දය එස්. ඒ. වික්‍රමසිංහ

(டொக்டர் எஸ். ஏ. விக்ரமசிங்ஹ)

(Dr. S. A. Wickremasinghe)

What is the difficulty? The losses will increase.

සභාපති

(அக்கிராசனர்)

(The Chairman)

Please do not interrupt. If you keep on interrupting it will not be possible to stick to the time schedule.

වෛද්‍යවාර්දය නාගනාතන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

I do not mind his interrupting me. Let him interrupt.

සභාපති

(அக்கிராசனர்)

(The Chairman)

I do mind it because you wanted only ten minutes to finish your speech.

වෛද්‍යවාර්දය නාගනාතන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

My point is this: if the G. M. R. says after five years, when costs have gone up, that the clinker he could



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

have transported then at Rs. 40 can now be transported at Rs. 22 his estimate is out by a hundred per cent. I ask you, what reliance can you have on such figures, and the advice he tenders? I am asking the Government not to be misled by these people appointed by the previous Government. They want to mislead you and put you into trouble.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Mr. Rampala was appointed long ago.

වෛද්‍යාචාර්ය නාගනාතන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

He was appointed by your Government.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

No. Mr. Rampala was appointed during the time of the late Mr. D. S. Senanayake.

වෛද්‍යාචාර්ය නාගනාතන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

The head of the harbour engineering section, Mr. Kulasinghe, is another man who wanted to sabotage the construction of the Kankesanturai Harbour. He is the one who wanted to delay and sabotage it causing so much loss to the country. That was the policy of the previous Government. The previous Government said: to spite the Tamil man's face we will cut the Sinhalese man's throat. That is what they said. [Interruption]. Otherwise why did you not construct the Kankesanturai Harbour? Why did you want to suffer such a loss by not constructing it? Why did you impose an increase of three rupees on a bag of cement by not building this harbour?

I will tell you another thing. Sometime back the T. T. A., a tea exporters' combine, wanted to export tea through Kankesanturai and

they wanted the pier constructed at their own expense. It was going to cost them two to three lacs. They got the best engineers to design it. They gave the design. If that was constructed it would have helped us in the matter of transporting clinker. They stopped it. Mr. Kulasinghe started finding fault with that design. Any international expert would agree that it was a good plan. The heads of departments who were appointed by the last Government are out to sabotage the work this Government wants to do for the benefit of this country. They want to sabotage this Government and the country. They must be removed; they are traitors to this country.

They are trying to blame this Minister for all the ills of the railway that were there during the last regime. You must accept the responsibility for them. The present Minister took office only two and a half years ago and you cannot expect him to put to right these things in so short a time. I should like to ask them, why do you not ask these questions of your own selves? What did you do during the last nine years without putting them right? This Government will take into consideration all the suggestions made by the hon. Members wherever they are practicable. Once again I ask, what were you doing when you were in power?

The last matter I want to refer to is this question of lorry licences. I think the Hon. Minister is blamed in this connection also, but the fact remains that this matter came under his purview only very recently. I know why lorries are not available. It is because they are set apart for certain purposes. In fact, I myself went to him over this matter and he told me that lorries are not available although there were 41 lorries available at that time which had been set apart for certain purposes. They were given subsequently. I think that is what the Member for Walapane (Mr. T. B. M. Herath) pointed out. At that particular time



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[වෛද්‍යවාරිය නාගනාතන්]

no new applications could be entertained because the small number of lorries available had already been assigned, although they were not given immediately but later. The hon. Member made the mistake of unnecessarily finding fault with the Minister for the mistakes committed by the previous Government.

I would ask the Minister to get statistics of the lorries given during the last two years. Then he will see that no lorries, or only a few lorries, have been given to the North and to the East.

Lorries from the North and the East have to make long trips from Jaffna, Batticaloa and Trincomalee with subsidiary foodstuffs. If the Minister goes into this question he will see the step-motherly treatment that has been meted out. I do not wish to make any accusations, but have the allocations been equitable? 70 to 80 per cent of the fish comes from the Northern Province. That has to be brought to Colombo. Many of the lorry owners are contractors to the Fisheries Department. Those lorries have to go over sandy tracts to collect the fish and they soon get into a bad condition. If a lorry transporting fish breaks down, then the fish is lost. I would ask the Minister to go into this matter and to see that justice is done.

The Member for Anuradhapura (Mr. Ratnayake) said that the trains to the North are terribly crowded. That is so. Our population is growing but the number of trains has not increased. During the last 20 years the population has doubled but there has been no increase in the number of trains.

Formerly we had four trains going North, two day trains and two night trains. One of the night trains was stopped. People stand all the way from Kankasanturai to Colombo, especially in the night train. In this connexion I must also say that the Batticaloa line is the worst served.

One other matter, Sir, and that is in regard to the Kankasanturai airport

The surface there has not been properly attended to for the last 20 years, that is, after the Americans left the place. That airport was built by the Americans during the war. The surface there has some phosphorous substance that glows in the night. This helps planes to land there at night even without the light apparatus that guides the planes. It is supposed to be one of the best landing strips in this part of the world. As I was saying, Sir, the surface has not been attended to. Some hardened pre-mix surfacing has to be done. I do not know where a few years hence these planes that fly at twice the speed of sound will land here except at a place like the Kankasanturai airport. So, thinking ahead, we should see that this landing strip is attended to. The Americans and the others found during the war years that it was the best strip in Ceylon, and they had placed the heavy engines there. Even today, with little or no attention, its surface is excellent. I want it to be preserved and the surface to be attended to because after so many years of rain and sun and usage, it is still good. So I would like to ask the Hon. Minister to attend to the Kankasanturai airport runway.

The facilities at the airport are also not at all satisfactory. I believe when the big Mach. II and Mach. III planes come here, tourists will be attracted to Jaffna. Jaffna is a paradise for tourists.

වෛද්‍යවාරිය එස්. ඒ. වික්‍රමසිංහ

(டொக்டர் எஸ். ஏ. விக்ரமசிங்ஹ)

(Dr. S. A. Wickremasinghe)

Lunawa?

වෛද්‍යවාරිය නාගනාතන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

We do not have that kind of paradise. That is an earthly paradise. Jaffna is a heavenly paradise.

You will find that the airport is absolutely lacking in facilities. The toilet is very dirty. The canteen is most ugly. Then there is no proper place where you can sit down. So some kind of proper waiting



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

room, a better and cleaner toilet, and a better canteen should be built at the airport.

බර්නාඩ් සොයිසා මයා.

(திரு. பெர்னாட் சொய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

Many matters have been raised in regard to the management of the departments and the corporations under the Hon. Minister.

The hon. Member for Dehiowita particularly dealt at great length with a number of discovered misdemeanours. I myself want to discuss the question of Air Ceylon. There is a lot of dissatisfaction in regard to the present management. I refer to the whole question of air facilities. I have no desire to come out with all the details that have been given regarding this matter.

The Hon. Minister once stated in a very proud spirit—and if it were true to the same extent it would have been something to be proud of—that these are directors who do not draw directors' fees, that Air Ceylon is being served free of any kind of remuneration by these people.

There are two aspects of this matter. One is that the last chairman of that corporation, Mr. Abeykoon, also did not draw any allowance for that matter. So, it is not only the present head of that corporation who is doing this service free of remuneration in that way. There have been others before him.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

He drew an allowance from another corporation.

බර්නාඩ් සොයිසා මයා.

(திரு. பெர்னாட் சொய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

May be. But he served Air Ceylon without any kind of remuneration.

සු. හා. 11.45

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

He did not devote his full time to Air Ceylon.

බර්නාඩ් සොයිසා මයා.

(திரு. பெர்னாட் சொய்ஸா)

(Mr. Bernard Soysa)

It has been stated that what has not been drawn by way of directors' fees is taken in a number of other perquisites, particularly in air travel, and that the value of free air travel facilities enjoyed certainly outweighs the generosity of the gesture of not accepting any kind of remuneration by way of directors' fees.

Now this is a matter on which I do not want to labour, but certainly if there is a charge made or a public accusation made about the extension of air travel facilities enjoyed by these people, that the extension is based upon a variation of the existing travel scheme to suit the particular individuals and those whom they wish to serve at the expense of Air Ceylon—if such a charge is made—then it is worthy of inquiry. There are a number of unsavoury details in regard to this matter which I do not want to mention here. I have no desire to come out with these things because they point to particular persons and particular individuals. They may be defended by the Hon. Minister, but I would prefer it if those gentlemen themselves conduct their defence at a properly constituted inquiry. And for that reason I have to ask the Hon. Minister and this Government to be so good as to appoint a proper person to investigate these various accusations that have been made. I have a number of unsavoury details supplied to me in regard to this matter.

One is in regard to the enjoyment of travel facilities. Another is in regard to appointments in Air Ceylon—the whole question of the new 600 whom, he says, he has taken in, the



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[බර්නාඩ් සොයිසා මයා.]

other personnel he has taken in, the functions assigned to them, the allowances and salaries paid to them, and the like. There are a number of matters in regard to which very just complaints could be made. I have no desire to put anybody on trial here, but it is our earnest desire that this Government should appoint a person to conduct an inquiry in the same way they appointed a commission of inquiry into the C. W. E. I do not want any commission to behave in the manner that commission behaved, but I would like some impartial investigator to look into these matters and these accusations. It is no good the Hon. Minister just saying, "I have looked into all these. I am satisfied that they are all all right." It is not a very satisfactory state of affairs.

The technical questions involved in the purchase of the Trident, the technical questions relating to the craft itself—have we got the last word on the matter? Who are the advisers who gave him advice on this question? The first matter is that of the technical problems involved in the craft itself. Then there is the question of the economics of it. The Hon. Minister says he has made a profit. The landing charges have increased. As a result of the trouble in Pakistan and the diversion of aircraft here, the handling charges brought him a profit. That profit he has invested in purchasing this craft.

Now, has he discussed this matter with the Tourist Board and the Minister in charge of tourism with a view to getting the major airlines to ply through Ceylon? Or is it the position that they will never come and therefore you must have a regional service with the Trident to bring the passengers from those places? These are the problems.

Then there is the whole question of the foreign exchange earning anticipated from tourism. Have all these matters been looked into and properly discussed with the Tourist Board, the Minister responsible for tourism, and so on? My own belief is that the

entire project has been embarked upon without due consideration of any one of these aspects. We have the whole question of the purchase of diesels. Proper technical advice must be obtained in regard to these matters.

That is why I say that this whole question of the purchase of a Trident is a matter that has to be looked at from the technical point of view, the point of view of the economics of the venture, its impact upon the foreign exchange situation, and questions in relation to tourism and the burden of running that craft on the part of Air Ceylon.

Then, in regard to the C. G. R. I brought up some of these matters when we were discussing the Public Service Commission Votes, and I do not want to repeat some of them, but this question of trying to militarize the Security Service is a matter we have discussed here from 1956. From 1956 onwards the C. G. R. and its heads have had a tremendous longing to militarize the Security Service. I do not know why. They have their uniforms. I do not know whether it is their love of uniforms, their desire to drill and march and go about and do all kinds of things, these petty generals and rear and field marshals who never go into battle but who like to sport their uniforms and decorations that will be worn on occasions. I just cannot understand this desire to militarize the Security Service.

They have now got down a new gentleman by the name of Aga from India. We know this foreign expert, Sir. This gentleman was frowned upon by the previous Minister and he refused to get him down. I know that the same name has been given to an excellent cooker, the Aga cooker, but I do not know how good this gentleman's advice is in regard to the Security Service.

This is the most pompous kind of nonsense that I have ever seen in my life. What is this reorganization of a



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

super police force? This service is to be created into a super police force. It is going to have a detective service, a headquarters (administration), a general administrative branch, a uniformed branch, a criminal investigation bureau, a central crime bureau for charts, graphs, maps and statistics, a crime intelligence wing, a detective force, an investigations branch, a vigilance branch, a watch and ward branch, a crime laboratory to keep abreast with modern criminals. These gentlemen have been reading too many Earle Stanley Gardners! One would imagine that all the crime in Ceylon is being committed in the C.G.R. They want to have a crime library, a fingerprinting section of their own.

What is all this nonsense, Sir? If this is the kind of stupid advice that these experts come and give us, the sooner they are driven out of this country the better for us.

And this is the advice on which the reorganization has been embarked upon while there is an action in the courts of law. An injunction has been applied for asking that this reorganization, involving the dismissal of 37 persons who are disliked by the authorities because they are trade union men, be not proceeded with.

Despite that, the reorganization is going ahead. A contempt of court is being committed in this matter. The head of the C.G.R. is a law unto himself. This is a government within a government. What my good Friend the hon. Member for Kalutara (Mr. Cholmondeley Goonewardene) said was that this is *imperium in imperio*.

The C.G.R. is above the Public Service Commission, is superior to normal trade union practice, is a kind of super intelligence by itself where all normal laws can be flouted, all normal regulations can be set aside. And the Hon. Minister gets up and says, "Everything is all right!"

The Railway Security Service had a trade union. They made certain allegations against certain staff officers. Those same allegations were upheld by no less a person than Mr. A. O. Wirasinghe who is now Permanent Secretary to the Ministry of Public Works, Posts and Telecommunications. He inquired into and upheld those accusations. For making those same accusations before the Hon. Minister, the general secretary of the trade union was interdicted and a charge sheet served on him on the basis that he had made false accusations.

The inquiring officer was the General Manager of Railways, the prosecuting officer was the General Manager of Railways, the judge who gave the decision was the General Manager of Railways. He decided and gave his ruling in the matter.

The Public Service Commission appears to be helpless in the face of this situation. They were appealed to against this procedure. They did nothing. They said, "We cannot interfere at this stage" making the promise and the indication that at a later stage they could interfere. When the inquiry went forward another appeal was sent. The inquiry went on an *ex parte* basis. The P. S. C. refused to interfere at that stage. The officer has been dismissed. The P. S. C. continues to be unable to interfere in the matter. This is a government within a government that we are faced with.

On the whole question of the January 8th strike the P. S. C. definitely stated what kind of penalty should be given. I think it was incorrect on the part of the P. S. C. to have done so. If they had delegated the powers to the heads of departments then to that extent they had to divest themselves of those powers. They had taken those powers away by an act of delegation.

If you divest yourself of those powers you cannot presume that you can exercise them yourself. The Cabinet had exercised powers which



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

[බර්නාඩ් සොයිසා මය.]

they were not given in regard to penalties. The P. S. C. exercised powers which they do not have and which they had delegated. And the heads of departments exercised powers in respect of stopping appeals which are vested in the P. S. C. This is a most anomalous and ridiculous situation that has arisen.

In regard to penalties they said that those who were intimately connected with trade unions or were officials of trade unions can be interdicted. The others had a week's fine imposed upon them and given their jobs back. All those who were interdicted had their cases reviewed and every one of those officials has been given back his job in other departments but not the C. G. R.

The most draconian penalty has been inflicted upon people outside the directive of the P. S. C. A group of minor supervisors in the C. G. R. at Ratmalana who were not concerned with trade union work, who were not trade union officials but who like any other workers participated in the strike, were treated separately and they were given the most draconian punishment that could ever have been imposed upon them. They were removed from the posts of minor supervisor and made to do the work of other workers in the factory. They have had all the monies that were taken from them—the half-pay withheld from them during the period of their interdiction—levied as a fine. All these penalties have been imposed upon these people contrary to the directive of the P. S. C. and the P. S. C. itself looks on supine and unable to act in the face of the C. G. R. This is becoming a law unto itself.

I have nothing against Mr. Ram-pala. He may be a very excellent gentleman. I have known him personally. I have nothing against him on that level.

I have nothing against the head of the Security Service. But what is all this desire to strut in the uniform of an I. G. P., to have detective branches and criminal laboratories set up in

—කාරක සභාව

the Security Service and all this flouting of the normal rules and regulations and procedures relating to the purchase of equipment down to the question of the imposition of penalties?

You cannot have this state of things much longer. We cannot tolerate this state of things much longer. It is about time that we stop the deterioration that has been set going in all the departments and corporations under the Hon. Minister.

එම්. එම්. මුස්තාෆා මය. (සමාජ සේවා අමාත්‍යවරයාගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්)

(ஜனாப் எம். எம். முஸ்தபா—சமூகசேவை அமைச்சரின் பாராளுமன்றக் காரியதரிசி)

(Mr. M. M. Mustapha—Parliamentary Secretary to the Minister of Social Services)

කූලි සිටියේ ය.

எழுந்தார்.

rose.

සභාපති

(அக்கிராசனர்)

(The Chairman)

Order, please! The Sitting is suspended till 2 P.M.

දස්වන වන අනුකූලව නවකලීනව අත්හිටුවන ලදී, අ. ස. 2 ව නැවත පවත්වන ලදී.

அதன்படி அமர்வு பி. ப. 2 மணிவரை இடை நிறுத்தப்பட்டு, மீண்டும் ஆரம்பமாயிற்று.

Sitting accordingly suspended till 2 P.M. and then resumed.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I want to say a few words about the railway. I think the last time I travelled—

පෙල්ටන් ජයසිංහ මය.

(திரு. ஷெல்தன் ஜயசிங்ஹ)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

Twenty years ago.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාநிති என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

—I cannot remember whether it was to Bandarawela or to Trincomalee,—I could not sleep in those berths because cockroaches started attacking; they bit my foot.

ෂෙල්ටන් ජයසිංහ මයා.

(திரு. ஷெல்ற்றன் ஜயசிங்ஹ)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

He has blood sugar!

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I am not a sugar factory at all!

It only shows how negligent your department is in regard to keeping the coaches clean. The Hon. Minister, instead of going by air, when he goes out to other places, should travel a little by train. Recently, I had the pleasure of travelling by train in Germany. I went from Hamburg through Cologne to Dortmund. There it is a pleasure to travel by train because of the cleanliness and the comfort they provide for you. Why cannot you do the same thing here? You cannot attract the people unless you give them comfort.

The buses are providing a better service. Look at the luxury coaches they have. They are attracting travellers. You must come up to the mark and provide equally good luxury travel facilities to the public and others who may want to patronize the railway. You are still living in the beginning of the 20th century so far as the conditions of your bathrooms and lavatories are concerned. That is by the way.

A much more important matter is the question of electric and diesel hydraulics. If I understand it correctly, the statement of the Hon. Minister yesterday for the first time was that actually the General Manager did not recommend outright giving a tender for diesel hydraulics. If that was so, then how did the Cabinet

Sub-Committee come to a decision because they are not experts? The Minister is not an expert; we are not experts. What should be the normal reaction of the Hon. Minister where there is a dispute between his top technical men and his General Manager? What should he do? He should summon a number of experts from abroad and appoint a board, allow the General Manager to be on that board, let the technical men who have a difference of opinion also to be on that board and then decide.

I remember, this question came up when I was Minister of Finance. This is not a new matter. This has been going on for a number of years. At that time my reaction was to submit the matter to a body of experts and then make a decision. Because we are committing ourselves to Rs. 65 million worth of expenditure we have to do that. Unfortunately, the record of the General Manager with regard to the past is unsatisfactory. Therefore his recommendation must be a little suspect.

I do not know why, but for some reason or other some of the experiments undertaken by the General Manager are going on for three years. If the Hon. Minister will go over to the Ratmalana railway yard now he will see some of those experiments with no benefit at all except that we have spent money on them.

The colour light signal system is no doubt an advanced stage, but he can never deny that that can be taken up only where we have a high frequency of trains. Where practically every minute you have a train running then you might have that system of signals. But where we have fewer trains—for instance we have four trains to Jaffna—what purpose will it serve? On the Badulla line too I do not think more than four or five trains run for a day. So, how can you talk about frequencies in this situation? If you have electric trains running every two or three minutes or even every five minutes, then you want an electric light system. Anyhow, we have



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා]

committed ourselves to the expenditure and that is going on. Even I found it difficult to stop that because we had already committed ourselves.

But I do want to appeal to the Hon. Minister, particularly because this controversy has gone on—I am not interested in it; I know nothing about it, and I am not taking any sides. But as a disinterested party, what do we see? There is a strong controversy going on in the papers. Apparently, there is a lot of feeling in the country about the mistake that is going to be committed by the G. M. R.—please satisfy yourself, satisfy the country, and satisfy this House, by appointing a body of experts who will go into the whole question. Do not take either the advice given by your own technical advisers or that of the G. M. R. Let some third party who is competent decide this issue. The Hon. Minister will have a bad reputation by the time he ends his tenure of office if he commits a blunder of this type.

Then, a word about the Security Service. I want to take up the case of an individual. The Hon. Minister will remember that I drew his attention to the case of Mr. Joseph, and the Minister on that occasion, on the 3rd of December, said that he should go before the board of inquiry and explain the reason why he was not present before the inquiring officer earlier. Then I presumed that he was going to give this person a reasonable chance to get back to work. This man, after so many years of service, has been dismissed—for what? As the secretary of a union, he went before the Minister and gave vent to the charges made in a departmental committee report against the present head of the Security Service. For having repeated the statements made in that report he was put on a charge.

ගරු හුරුල්ලේ

(කෙළරාචාල හුරුල්ල)

(The Hon. Hurulle)

That is not the only charge.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාභිති ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

That was the only charge. I have got the charge sheet with me.

ගරු හුරුල්ලේ

(කෙළරාචාල හුරුල්ල)

(The Hon. Hurulle)

There is another.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාභිති ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

Subsequently, the charges were that he did not come before the board of inquiry. This is the charge sheet, signed by B. D. Rampala, G. M. R. I do not want to read the whole thing, but you will find that the main charge against him is :

“.....සඳහන් කරන ලද චෝදනා සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයකට ඉදිරිපත් වන ලෙස දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරී විසින් දෙන ලද නියෝගයට අකී කරු විම.”

He refused to go before the board of inquiry. That is one of the things. Why? Mr. Rampala, the General Manager, is the man who is making the charge. He is also the judge in the matter. And he is the man who will give the verdict also. Is it fair? What was he charged for? Not for carrying out his own personal business. Now, that was the charge for the first time.

“දුම්රිය ආරක්ෂක සේවා සංගමයේ ගරු ලේකම්, කේ. ඩී. ජෝසප් මහතා.”

So, the charge is against the secretary. According to your own charge sheet you have charged the secretary of a union—not the individual—for carrying out union activities. Whatever that may be, it does seem most unfair that this man should be out of employment from



விசேஷ கௌரவ உறுப்பினர், 1967-68

—கூடுதல் உறுப்பினர்

ஹுரல் லே

(கௌரவ ஹுரல்)

(The Hon. Hurulle)

He could have brought this to the notice of the P. S. C. if any injustice has been done. I cannot interfere with the punishment.

அலாபீஸ் உன். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Mr. Minister, you and I know what the P. S. C. does. The P. S. C. approves the recommendation of the head of department. May I say this? I am saying this with reluctance. Mr. Nadarajah, the Station Master, was discontinued by the S.L.F.P. Government for having taken part in a strike. We made various attempts to get him reinstated. On that occasion the General Manager said, "No, I shall never have him in." The Public Service Commission said, "No, we cannot reinstate him." But what happened? When your Government assumed office, Mr. Rampala changed his mind and said, "Let us re-employ him." The Public Service Commission has now re-employed him. How is it that this same Rampala who took such an adamant position under the previous Government changed his mind under a subsequent Government? The Public Service Commission also went back on its own decision. Do not be vindictive in this way. That is my charge against this particular gentleman. He has been utterly vindictive.

Now take the minor supervisors who were discontinued after January 8th and later reinstated. Apart from the fact that they were out of employment for a number of months they are deducting Rs. 30-40 from their monthly salaries. Can you expect people to live on that basis? Have these people no heart? You have punished these persons and it is now over. But you are continuing to punish them. Some of them have put in 30-40 years of service.

அ. வி. வி. வி. வி.

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

Can they expect goodwill?

அலாபீஸ் உன். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I am very disappointed on account of this vindictiveness on the part of the General Manager of Railways.

Mr. Chairman, the Hon. Minister is now trying to militarize the Security Service. For a long time we have resisted this attempt and I think previous Ministers too resisted any attempt to make it an organization like the Police Force. What we want is a security service with a certain amount of welfare work attached to it. The Security Service must attend to the comforts of the passengers and so on. That is the type of work you should get the Security Service to do instead of trying to militarize it. They have brought down a gentleman from India—this attempt was resisted by the previous Minister—to advise the Government with regard to this Security Service. As a matter of fact you are running the Security Service with men who have been found guilty of misconduct.

அ. வி. வி. வி. வி.

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

Like Mr. Wijeratne.

அலாபீஸ் உன். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

For minor offences people have been dismissed from service. How can you justify the continuance in office of Mr. Wijeratne who has been fined Rs. 1,000 for bringing goods into this country without paying due customs duty? How can you allow people like that to continue? You are having him as the Deputy Head of the Security Service. If he is



விசேஷ கெடுதலின் பதன, 1967-68

[அலாபீய உன். உம். பைரேர்]

capable of doing that he is likely to connive at other people doing the same type of dirty thing.

அலாபீய உன். உம். பைரேர்

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

That happened in 1964 during your regime.

அலாபீய உன். உம். பைரேர்

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

It does not matter. The point is you are still keeping him.

அலாபீய உன். உம். பைரேர்

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

You did not take action at that time.

அலாபீய உன். உம். பைரேர்

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I was not the Minister concerned.

அலாபீய உன். உம். பைரேர்

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

You were the Minister of Finance.

அலாபீய உன். உம். பைரேர்

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

It did not come up before me. These things came to light only afterwards. This was never brought to my notice. Had that been done I would have taken action, against the man who is supposed to be a security officer. I appeal to the Hon. Minister, please do not allow the General Manager, Mr. Rampala, to continue with his vindictiveness.

அலாபீய உன். உம். பைரேர்

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

When is he due to retire?

—காரக சபை

அலாபீய உன். உம். பைரேர்

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

He should have retired long ago. His service is being extended year by year.

I do not want to speak at length, but I do want to ask the Hon. Minister to consider very seriously the matter relating to diesel engines. This is a serious matter on which there has been very strong feeling. I do not think this Government and this Parliament are likely to ignore the opposition that has been expressed on this question. I would request—on a technical matter like this neither you nor I have the capacity or the competence to pronounce judgement—that you allow an independent body to decide this issue

அ. ஸ. 2.15

வேலையாலாபீய உன். உம். பைரேர்

(டொக்டர் எஸ். ஏ. விக்ரமசிங்ஹ)

(Dr. S. A. Wickremasinghe)

I would only draw the attention of the Hon. Minister to this great controversy that is going on in relation to hydraulic diesel and electric diesel engines to be used in this country. I would request the Hon. Minister to reconsider this matter. As he is not competent, it is my submission, with due regard to his knowledge on matters electrical and hydraulic—I admit that we are all laymen in this matter—that it is necessary to get some people who have a scientific outlook and confidence in the future development of this country to go into this question.

Hydraulic diesels are to be imported from West Germany. West Germany is electrifying its own railway and are abandoning their hydraulic diesels. They are abandoning diesels altogether in preference for the electrification of their railways which is much more economical.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

Not only West Germany but East Germany as well.

වෛද්‍යවාරිය එස්. ඒ. වික්‍රමසිංහ

(டொக்டர் எஸ். ஏ. விக்ரமசிங்ஹ)

(Dr. S. A. Wickremasinghe)

East Germany as well is electrifying?

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

No. We are getting locomotives from East Germany as well.

වෛද්‍යවාරිය එස්. ඒ. වික්‍රමසිංහ

(டொக்டர் எஸ். ஏ. விக்ரமசிங்ஹ)

(Dr. S. A. Wickremasinghe)

It does not matter from where you get the diesels.

My point is this. There was a case earlier when even our engineers, reactionary men like Mr. Rampala, who did not understand the possibility of future development of this country, thought that we should only have thermal electricity in this country. Now we have already developed about 100 megawatts of hydro-electric power. Last year I visited the research laboratory of the Mahaweli-ganga Diversion Scheme and had a talk with the engineers. Our Ceylon counterparts, the Ceylon engineers, were there when these foreign engineers mentioned that in the Mahaweli-ganga Scheme at two points, at Victoria Falls and some other place, they can develop about 400 megawatts of electric power—that is four times what we have today—in the process of flood protection and irrigation development of the Mahaweli River Valley Scheme. Actually we have a potential, which can easily be developed if we are to develop our agriculture, of at least 1,500 megawatts of electricity within the next 20 or 30 years.

In regard to the electrification of the Ceylon railways, if we are conscious of our duty to our country and if we have the confidence in the future possibilities of Ceylon, we should electrify our railways, which is quite feasible. But there are men who sell their conscience for immediate gain. I openly charge Mr. Rampala and others that because they can import hydraulic engines, which will give them immediate material benefit, they are completely ignoring the future possibilities of the electrification of the railways of this country and thereby doing away with all these diesels, both electric and hydraulic, once we develop our hydro-electric power, which we have to develop if we are going to develop irrigation and water control. So, there will be enormous possibilities in the field of electricity, and electric diesels would be one step towards further electrification because it would provide training to our engineers and technicians.

Take a look at most of the socialist countries. There is large scale electrification. In the Soviet Union from Moscow to Siberia it is all electrified now. The countries that produce diesel oil are abandoning diesel engines and are going in for electrification, which is much more economical; the traction power is very much greater and it is much more satisfactory.

Ceylon can not only develop hydro-electric power but, like India, can also have workshops to build electrical machinery. Our natural power is hydro-electric power and not diesel oil. We do not have diesel oil in this country.

Ten years ago I was laughed at when I talked of hydro-electric power and the multi-purpose schemes, but nobody laughs now. U N. experts have now given an interim report on the Mahaweli-ganga project and they have touched on the possibilities of flood protection, irrigation and hydro-electric power.—multipurpose scheme—producing about four to five hundred megawatts



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කරක සභාව

[වෛද්‍යවරයාණී එස්. ඒ. වික්‍රමසිංහ]

of electricity, and one engineer who was there, the local counterpart, who should have been proud of this fact, said: "What is the fun of developing this hydro-electric power? We cannot use it. There is superabundance of power. That is the mentality of some of our engineers, who have been brought up in the colonial atmosphere. They feel that this country has no possibilities of developing its natural resources and that we have to depend on imported diesel oil. So, on that basis, I would like to earnestly request the Hon. Minister to reconsider this question.

Then various other arguments have been put forward by experts—for instance that hydraulic diesels are much more complicated, much more difficult to service, and much more expensive to run. All that is beyond the point. We want to introduce a system which will make it easier to give up diesels and use only electrified motor power in this country without diesel units of any form.

Sir, it is well known that the last Government was responsible for making Mr. Rampala the Chairman of the Hardware Corporation instead of chucking him out. There he tried to insult the people who helped us to instal that factory by trying to show to the world that he was the man who was responsible for its construction. He did everything possible to delay and sabotage that scheme. These are the sort of reactionaries who think that they are pleasing their masters, the imperialists, by sabotaging the work of socialist countries. They are now advocating the purchase of hydraulic diesels from West Germany. The Hon. Minister says that he is going to get hydraulic machines from East Germany. but what I say is that whether you do commit a wrong practice with a socialist country or with a capitalist country it makes no difference. Our concern should be to safeguard the national interest.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுரூல்ல)

(The Hon. Hurulle)

I mentioned that because you referred to West Germany. I said we are getting it from East Germany as well.

වෛද්‍යවරයාණී එස්. ඒ. වික්‍රමසිංහ

(டொக்டர் எஸ். ஏ. விக்ரமசிங்ஹ)

(Dr. S. A. Wickremasinghe)

I was saying that West Germany is electrifying its service by abandoning diesel engines altogether and what you are going to get is what they are abandoning. You should have electric diesels now until such time as we have enough hydro-electric power in this country when we can electrify our transport and haulage services altogether. It is the only hope for this country if you want to have economic development here.

I am not going to deal with the subject of lorry transport.

From Amparai to Vallaichchenai you have to transport straw. There is a waterway, and you have only to cut a canal of seven miles to haul the straw from Amparai to Vallaichchenai. If this small canal is cut you can transport the straw much cheaper—water haulage is 30 to 40 times cheaper than road haulage—and you can save thereby much on your overheads.

These men like Mr. Rampala, fossilized scientists, should have been chucked out ages ago. They have no imagination. Let him either extend the railway to Amparai or advocate the building of this canal connecting Amparai and Vallaichchenai. They are not interested in these matters; they are only interested in the big agency companies abroad who give commissions. In fact he was also interested in



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කුරක සභාව

scrapping the narrow gauge railway. It would have helped some bus companies. These are true facts.

That is all I have to say on this matter and I wish to keep to my promise by concluding.

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

(திரு. எம். பி. டி. சொய்சா சிறிவர்தன—  
மினுவாங்கோட)

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

ගරු සභාපතිතුමනි, පසුගිය අවුරුද්දේ ජනවාරි මස 8 වැනිදා සංකේත වැඩ වර්ජනයට සහභාගි වුණු වෘත්තීය සමිති නිලධාරීන් හා සාමාජිකයන් විශාල පිරිසකගේ වැඩ නවත්වා වික කලක් ගියාට පසුව එයින් වික දෙනකු ආපසු වැඩට ගෙන නිබේනවා. ආපසු වැඩට ගන්නා විට ඒ සේවකයන් නොයෙක් තැන්වලට මාරු කර යවනු ලැබ සිටිනවා. වැඩ තහනම් කර සිටි කාලයේ ඔවුන්ට ලැබුණේ පඩි භාගයයි. වැඩ තහනම අවසන් කර ආපසු වැඩට ගන්නායින් පසුව සමහරුන්ට ඉතිරි පඩි භාගයත් ලැබුණා. තවත් සමහරකුට ලැබුණේ නැහැ. එසේ හෙයින් පමා නොකර ඒ පඩි භාගය ඔවුන්ට දෙන මෙන් මා ඉල්ලා සිටි නවා.

මා නියෝජනය කරන කොට්ඨාශයේ පදිංචි එක් සේවකයකු නානුඔයට මාරු කර යවනු ලැබ සිටින අතර තවම ඔහුට අර පඩි භාගය ලැබී නැහැ. දැනට අසනීපයෙන් පසුවන ඔහුට මුදල් තැනිකම නිසා ලොකු අමාරුවකට මුහුණ පාන්නට සිදු වී තිබෙනවා. ඔහු ලෝහෝර් ආර්යා අරමුදලෙකුත් ණයක් ඉල්ලා තිබෙනවා. කරුණා කර මුදල් දිය යුතු සෑම දෙනාටම ඉක්මනින් ඒ මුදල් දෙන්නට ක්‍රියා කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுரூல்ல)  
(The Hon. Hurulle)

Mr. Chairman, I must first of all thank hon. Members for having made some valuable suggestions.

I presume hon. Members have not made a study of the technical details, which is necessary in considering tenders of this nature. They have brought forward material that has been supplied by interested parties. I, too, got several such notes from some interested parties who were unsuccessful in their tenders.

වෛද්‍යාචාර්ය එස්. ඒ. වික්‍රමසිංහ

(டொக்டர் எஸ். ஏ. விக்ரமசிங்ஹ)  
(Dr. S. A. Wickremasinghe)

Is it the national interest or is it self-interest?

ගරු හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுரூல்ல)  
(The Hon. Hurulle)

These notes were from people who were self-interested, unsuccessful tenderers.

I shall straightway deal with the controversy over diesel electric and diesel hydraulic.

Mr. Chairman, long before tenders were called for, I knew that there was a controversy raging in this country as to which type was better and preferable. In view of that, I made inquiries from the British Railways and from the Indian Railways and tried to find out for myself definitely which type was better. I am sorry to say that I have not been able from the reports of the British Railways and the Indian Railways to find out which is the better.

I shall now read extracts from the report of the British Railways. This is the Report on Diesel Electric and Diesel Hydraulic Locomotives on British Railways from the Department of the Chief Engineer (Traction and Rolling Stock) dated August

1965.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කරක සභාව

[ශ්‍රී ලංකා]

I am reading from the summary.

"Both diesel electric and diesel hydraulic locomotives have been found entirely capable of running the railway, but with an operating availability and measure of reliability which differs, and of which representative examples are given in the report. While the facts are presented as objectively as possible, an attempt has been made to indicate those adverse features on either side which have been due to design and manufacturing defects, and those which are likely to remain as inherent characteristics of the systems when present troubles have been overcome. In the latter event, there is likely to be only a narrow choice between the two systems, related to particular operating conditions and requirements."

With regard to diesel hydraulic locomotives running in the Western Region, they say this:

"The remaining 14 locomotives had hydraulic transmission and were allocated to the Western Region which, having no electric traction of its own, favoured the use of this transmission partly as a result of observations made in Germany, and partly to avoid the need to set up an enlarged department for electrical maintenance. It was also attracted by the potential for better power to weight ratio."

අ. ආ. 2.30

They refer to diesel electric in another paragraph:

"The above was registered without wheel slip under normal rail conditions. In more adverse conditions, the diesel hydraulic tended to be more sure-footed than its counterpart because isolated wheel slip was more readily checked by torque transfer through the cardan shafts, i.e. because the wheels are coupled."

Sanding was not used in either tests, use of the anti-slip brake more necessary under limiting adhesion conditions on the diesel electric."

Then there is another reference at page 6 of the report to these two types:

"Under operating conditions on British Railways, these differences in in-built characteristics of the two systems are of negligible importance, but where long continuous grades have been surmounted with heavy tonnage as in American conditions, the hydraulic characteristics in this respect can be attractive."

That is from the Report on Diesel Electric and Diesel Hydraulic Locomotives on British Railways.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාතිථි ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

But actually the British have got only electric diesels.

ශ්‍රී ලංකා

(කෙළරා ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(The Hon. Hurulle)

Then my hon. Friend the Member for Dehiowita said that diesel electrics used less fuel. This is what the report says about fuel consumption:

Specific fuel consumptions of the engines were practically the same, varying only in the third decimal place in the region of 0.365 lbs.

Gros fuel consumption at full power was 1,025 lbs. per hour for D.1500 and 960 lbs. per hour for D. 1,000, the difference being due to the lower engine power output of the latter.

Then with regard to the performance of available engines they refer to engines of 2,750 horsepower and 1,750 horse-power. The available percentage figure for each four-weekly period divided by the number of periods since the first locomotive was delivered was 81.8 for electric locomotives of 1,750 horsepower, and 83.7 for hydraulic locomotives of 1,700 horsepower.

So there is hardly any difference according to this report on the British Railways between the hydraulic locomotives and the diesel locomotives.

I shall now read to you the letter received from the Commercial Attache:

"The Permanent Secretary,  
Ministry of Communications,  
Ceylenco House,  
Colombo 1.

Subject: Diesel Locomotives

Dear Sir,

Please refer to your letter No. CSI/66 dated 14th November, 1966 on the subject noted above.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කුරක සභාව

In this connection, we send herewith a copy of a letter No. 66-M (L) 466/73 dated the 26th November 1966, received from the Railway Board, New Delhi.

Yours faithfully,

Sgd.———

Attache (Commercial)

This is the copy of the letter that was sent :

“With reference to your letter COL (Com) 207 (IV) (14)/66 dated 13th November, 1966, I have to state that while there is no definite policy as to the type of diesel locomotives to be adopted—whether it should be diesel electric or hydraulic or hydromechanical—generally we have been following of choosing the best locomotive for the service intended within the financial resources available.”

2. On the Indian Railways, there are a large number of diesel electric locomotives of American design of 2600 H.P. for Broad Gauge and about 1400 H.P. for Metre Gauge. As you are aware, Indian Railways have already set up a factory at Varanasi to manufacture diesel electric locomotives of 2600 H.P. in collaboration with ALCO Products Inc. Since 1955 we had imported 424 V.G. and 147 M. G. diesel electric locomotives. In addition, Diesel Locomotives Works, Varanasi, had manufactured so far about 95 locomotives with partially imported components.

3. On the other hand, the Indian Railways are also of the view, that for normal shunting work, diesel hydraulic locomotives would be preferable and we had originally ordered 7 proto-type diesel hydraulic locomotives fitted with Suri Transmission, which is really a hydro-mechanical transmission, an invention by an Indian engineer (Mr. Suri) ....”

Now, I will read what he says further down—

“5. The Railway Board are also contemplating ordering a few 2500 H. P. diesel hydraulic locomotives, mostly fitted with 2500 H.P. Suri Transmission for further development of Suri Transmission for higher horsepower locomotives.”

That is, the Indian government has placed orders for 2500 horsepower diesel hydraulic locomotives.

“As mentioned above, there is no definite preference for either type of transmission at this stage and the Indian Railways are carrying out extensive trials to decide on the type of transmission suitable for the services intended.”

So, this alone proves that there is no definite opinion as to which type is better, even in Britain and India where the railways have a very much larger mileage than in Ceylon.

Then, with regard to tenders, I must brief hon. Members as to the procedure we adopted. Worldwide tenders were called for, a technical committee was appointed, the technical committee made its report, this report was commented upon by the General Manager, and it was considered by the Tender Board.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

You called for tenders on specifications drawn up by the General Manager. That is what we are objecting to. When you called for tenders you already made up your mind on what you wanted.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

What is the particular type you are referring to?

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Diesel hydraulics.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

It did not preclude diesel hydraulics; it did not preclude diesel electrics. That is why practically every tenderer who tendered, tendered for both types. If the specifications precluded diesel electrics then the tenderers could not have tendered for diesel electrics.

Thereafter, as I found that there were several people interested in these tenders, I felt it my duty that I should not take the responsibility of allowing my Ministry Tender Board to decide on these tenders, and I brought it to the notice of the



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[ගරු හුරුල්ලේ]

Cabinet. The Cabinet thereafter appointed a sub-committee of six Ministers. Hon. Members are aware who the six Ministers are. They were the Hon. Minister of Industries and Fisheries, the Hon. Minister of Public Works, Posts and Telecommunications, the Hon. Minister of Land, Irrigation and Power, the Hon. Minister of Finance, the Hon. Minister of Local Government, and myself.

Thereafter the Cabinet sub-committee met on five occasions, considered the report of the Tender Board, and made its recommendations to the Cabinet. The Cabinet went into this report and then finally decided on who should get the tender.

Mr. Chairman, from articles published in the newspapers written by interested parties such as those who had tendered for these engines—I am not referring to any hon. Members—one is made to believe that we had overlooked a more qualified engineer in the railway, namely, the Chief Mechanical Engineer. The newspaper articles have tried to make out to the public that there was in the railway a more qualified engineer, the Chief Mechanical Engineer, who did actual repairs to these engines, unlike the G. M. R. who is an administrative officer.

I need not remind hon. Members that the present General Manager of Railways was also in charge of the Ratmalana Workshops as the Chief Mechanical Engineer. It was thereafter that he was appointed as General Manager of Railways to undertake administrative duties as well.

There were certain reasons which made me feel that it was not correct to be guided entirely by the Chief Mechanical Engineer who the public have been made to believe is the most competent engineer in the railway. Hon. Members are aware that in 1957 when tenders were called for the supply of Rs. 16 million worth of power coaches, this Chief Mechanical

Engineer—I am sorry to have to refer to one of my own officers, but I am compelled to do so in view of certain information that I have got—had been an interested party in those tenders. That is why I am now compelled, with reluctance, to brief hon. Members as to how this controversy presently raging, originated.

ආර්. එස්. පෙරේරා මය. (කැලනිය)

(තිரு. ඥා. எஸ். பெரேரா—கலனி)

(Mr. R. S. Perera—Kelaniya)

What is his name?

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

Please do not interrupt. The name has been mentioned earlier in the Debate and now the Hon. Minister is replying. You were not here then.

ගරු හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

At that time, the Chief Mechanical Engineer had submitted a report on the tenders for these power coaches. The hon. Member for Medawachchiya (Mr. Maithripala Senanayake) was the Minister at the time. The General Manager scrutinized that report and reported to the Minister that the Chief Mechanical Engineer had made a biased report in order to favour certain tenderers.

Thereafter, charges were framed against the Chief Mechanical Engineer. A panel of inquiry consisting of three engineers headed by Professor E. O. E. Pereira was appointed to inquire into the matter.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

What was their report? You have read it in this House. That report is a damning indictment of Mr. Ram-



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(කෙළරාච්ඡා ඉරාච්ඡා)

(The Hon. Hurulle)

The panel of inquiry went into the matter and found him guilty. Hon. Members would have read a "Daily News" article on locomotives yesterday where it was said that the officer was exonerated. That is not so. I will read to you the charge sheet and the findings of the P. S. C.

නීල් ද අල්විස් මයා.

(කිරි. ජීල් ඩී. ඇල්විස්)

(Mr. Neal de Alwis)

What about the indictment against Mr. Rampala?

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(කෙළරාච්ඡා ඉරාච්ඡා)

(The Hon. Hurulle)

I am sorry, it was not Professor E. O. E. Pereira but Mr. Van Langenberg who was the chairman of the committee of inquiry.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාතිඨි ආන්. ආම්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

There was an inquiry where Mr. Nadesan represented Mr. Rajagopal. Are you referring to that committee? That report was read out and it was a complete indictment against Mr. Rampala.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(කෙළරාච්ඡා ඉරාච්ඡා)

(The Hon. Hurulle)

Charge (1) of the charge sheet issued on 11th August 1960 is as follows:

"You made an unsatisfactory recommendation by your letter No. TB 104/1 of 19.6.57 in connection with the tender for 25 power coaches, namely, you did recommend to the General Manager of Railways the acceptance of two tenders which were not up to specifications."

The finding of the tribunal is as follows:

"Charge (1)—Guilty.

Mr. Rajagopal should be asked to exercise greater care in the application of tender condition."

—කාරක සභාව

This is what the P.S.C. has said:

"1964.1.22 වෙනි දින පැවැත්වූ රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභා රැස්වීමේ වාර්තාවෙන් උපුටා ගත් කොටස:

ප්‍රධාන හා රජයේ වැඩ අමාත්‍යාංශයේ ස්ථිර ලේකම් වෙත යවා ඇති අංක ඩී/37/58 හා 1963.3.22 වෙනි දින දරණ රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභා ලිපියට අමතරව ඩීසල් විදුලි ආකර්ෂණය පිළිබඳ ඔහු විසින් වඩා දැනගත යුතු යයිද ඔහුගේ රාජකාරි සම්බන්ධයෙන් ඔහු මුහුණ පාන අනේක ගැටලු සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීමේදී රම්පාල මහතාගේ පුද්ගලික සහය ලබා ගතයුතු යයිද රාජයේපාල මහතාට දැනමුතුකම් දෙන ලෙසද තීරණය විය.

The translation is this:

"Extract from minutes of P. S. C. meeting held on 22.1.64.

Further to P. S. C. letter No. D37/58 dated 22.3.63 addressed to S/T. & W. it was decided to advise Mr. Rajagopal to acquire more knowledge regarding diesel electric traction and also obtain Mr. Rampala's personal assistance on the various problems confronting him in the performance of his official duties."

This is the engineer that the public has been made to believe is the most qualified engineer in the railway.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාතිඨි ආන්. ආම්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

Why do you keep him?

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(කෙළරාච්ඡා ඉරාච්ඡා)

(The Hon. Hurulle)

I must confess that this came to my notice only after this controversy started raging in the papers.

වෛද්‍යාචාර්ය නාගනාතන්

(දොරාච්ඡා නාගනාතන්)

(Dr. Naganathan)

May I ask a question? There were some diesel engines ordered and manufactured to special specifications by three manufacturers who had never manufactured diesel engines before; and those engines gave a lot of trouble. Who has been found responsible for the great loss caused to the country? Was it the Chief Engineer or the G. M. R.?



விசர்ப்பன கெடுபிபன் பனன, 1967-68

—காரக ஸகாவ

செரு ஸுரூலே

(கெளரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

I am unable to answer that now because that happened long before this Government came to power.

வெடிநாடாபீய நானாதன்

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

It happened in 1957. You referred to something that happened in 1955!

செரு ஸுரூலே

(கெளரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

This happened long before I became the Minister of Communications.

வெடிநாடாபீய நானாதன்

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

Then you should have dismissed the G. M. R. when you assumed office.

நீலே டீ டீலிஸ் மயா.

(திரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

Namada Aal! Defend your man!

வெடிநாடாபீய நானாதன்

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

Not my man.

செரு ஸுரூலே

(கெளரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

The hon. Member for Dehiowita made a point that we do not have diesel hydraulic locomotives in the railway but that we have only diesel hydraulic power coaches. That is correct. The diesel power coaches we have are these: 25 coaches of 880 horse power, 5 of 1,000 horse power, 15 of 650 horse power. These power coaches were being used on the up-country run for about two years. Now they are doing the suburban services.

விசேசகர மயா.

(திரு. வீரசேக்கர)

(Mr. Weerasekera)

May I ask the Hon. Minister a question? Is it not a fact that the diesel hydraulic power coaches were not suitable even for the up-country run?

ஸகாபி

(அக்கிராசனர்)

(The Chairman)

Order, please! I do not want the hon. Member to interrupt the Hon. Minister when he is replying. The hon. Member spoke for over one hour.

செரு ஸுரூலே

(கெளரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

There is no difference in the hydraulic transmission between the power coaches and the locomotives. The only difference is in the final drive.

விசேசகர மயா.

(திரு. வீரசேக்கர)

(Mr. Weerasekera)

That is like saying that there is no difference between a Baby Austin and a bus.

செரு ஸுரூலே

(கெளரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

The hon. Member further said that our engineers in the workshop at Ratmalana had more experience in diesel electrics than in diesel hydraulics.

நாடாபீய பி. பி. பீரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Not only the engineers but also the workers.

செரு மன்றிவரயேன்

(கெளரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

Who has more power, Rampala or Gopal?



விசேஷத் தலைவர் பதவி, 1967-68

—காரைக்காலம்

செ. பூரணம்

(கௌரவ ஹூரல்)

(The Hon. Hurulle)

I read to you the tribunal's findings which revealed that the chief engineer, who is supposed to supervise the labour force, does not have enough knowledge of electrical matters—[Interruption]. He was forced to take advice from the G.M.R.

சபைத் தலைவர்.

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

If the hon. Member for Dehiowita persists in interrupting the Hon. Minister, I am afraid I shall have to ask him to leave the Chamber. It is not fair. The hon. Member criticizes the Hon. Minister, and when the Hon. Minister is trying to reply he chooses to interrupt him.

செ. பூரணம்

(கௌரவ ஹூரல்)

(The Hon. Hurulle)

If I may enlighten hon. Members there are a large number of minor electrical gadgets like fans, dynamos, etc., which are not being repaired in the workshop because they are not capable of repairing them.

நீலே டி. டி. டி. டி.

(திரு. நீலே டி. டி. டி.)

(Mr. Neal de Alwis)

Fans?

செ. பூரணம்

(கௌரவ ஹூரல்)

(The Hon. Hurulle)

Yes, even fans. Hon. Members complained that there are no fans in carriages; naturally, a large number has been sent for repairs.

வேலையாச்சி சி. சி. சி. சி.

(டாக்டர் எஸ். ஏ. விக்ரமசிங்கம்)

(Dr. S. A. Wickremasinghe)

Then retire the General Manager for inefficiency.

சபைத் தலைவர்.

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

Now the hon. Member for Akuressa has started interrupting!

செ. பூரணம்

(கௌரவ ஹூரல்)

(The Hon. Hurulle)

The Chief Mechanical Engineer is in charge of that workshop.

With regard to experience, I must say that our fitters in the workshop have got experience in diesel hydraulic repairs, too. They have been maintaining these power coaches all these years. Once we dieselize, we shall have a surplus of about 1,000 fitters who have been working on steam locomotives. It is easier for them to work on the hydraulics than on the electrics. It is easier for us to train them and absorb them into the hydraulic section than into the electric section.

With regard to colour lights, hon. Members are aware that there was a similar controversy raging at the time colour lights were to be installed. But today there are many associations of commuters who have written to me and requested me to extend the colour light signals to their areas as well. It is a very good scheme. If hon. Members know the advantages in the colour lights system, I do not think they will object to the installation of colour light signals in this country.

Trains could be released within three minutes of each other. Under the old signalling type one train cannot be released till the train that preceded it has passed the station ahead. So, this system eliminates delays.

நீலே டி. டி. டி. டி.

(திரு. நீலே டி. டி. டி.)

(Mr. Neal de Alwis)

Yet, there are delays.

செ. பூரணம்

(கௌரவ ஹூரல்)

(The Hon. Hurulle)

The delays are due to the old rolling stock and the old steam engines that we still have. We are trying to give you a faster service.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කරක සභාව

[ශ්‍රී ලංකාවේ]

With regard to Mr. Wijeratne, Security Officer, he had gone to India and was coming back. At Talaimanar he was checked by the customs, On information—[Interruption] he was detected having brought some excess luggage and he was asked to pay the customs duty of Rs. 786, and no fine was imposed on him.—[Interruption.]

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

On your own statement, he had made a verbal declaration.

ශ්‍රී ලංකාවේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

He had made a verbal declaration which the customs officer accepted. The customs went into this and they asked him to pay the customs duty. He has not been reported either to the Ministry or to the department by the customs. Hon Members know how many sarees he could have brought if he was asked to pay only Rs. 786 as customs duty. As you know, the customs duty on sarees is about 300 per cent.

ආර්. එස්. පෙරේරා මයා.

(திரு. ஆர். எஸ். பெரேரா)

(Mr. R. S. Perera)

It depends on the quality of the saree.

ශ්‍රී ලංකාවේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

With regard to the Railway Security Service I should like to enlighten hon. Members that the type of security service we propose to set up is not peculiar to Ceylon alone. It exists in India, Britain and many other countries. This is not a militaristic force as hon. Members tried to make out.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

You are trying to make it a militaristic service.

ශ්‍රී ලංකාවේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

We are trying to make it a protective force.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

In England you do not get a service of that type.

ශ්‍රී ලංකාවේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

Why not? In England the security service has the same powers as the police—the same powers and the same conditions of service. We are trying to bring our service in line with those in advanced countries.

අ. සා. 3

Hon. Members referred to Mr. Noordeen. He has sent in his papers for retirement under the language clause. It is interesting to listen to the letter sent by him to the Chief security Officer, dated 30.3.67:

“Dear Sir,

I am penning this letter to you with the implicit faith that you would help me at this juncture to resume my career that I had lost due to misunderstandings and hasty conclusions.

I understand that you have called for applications to the supervisory ranks in the new security organization of the railway, on the lines of the recommendation by Sri S. N. Agha's Committee. You are aware of the circumstances under which I had to give up a career that I had pursued for nearly 15 years under your guidance, during which time I believe I was not wanting in my duties and always kept up to the confidence you had placed in me. But due to certain manias that had overcome me I may have caused a certain amount of hostility in your mind.



Even if so I was only pursuing a certain school of thought in all good faith. I presume you would take this in all good spirit, which I am sure you would do. I explained myself sufficiently when I met you last. I am ever grateful to you for all the advice and encouraging words you gave me. Now I am in a plight without either a pension or any other source of income although three months have passed.

This is the officer who at the start as president or treasurer of this union, objected to the recommendations in Agha's Report, that is, to the new Security Service. Enlightenment has dawned on him at last that this is a good service.

There were a number of points raised pertaining to the delay of trains, uncleanliness of trains, requests for express trains, refreshment cars, air-conditioned trains and so on. I should like to tell the hon. Members that my idea too is to provide all these facilities as fast as possible. But the point is that finances do not permit me to do what I want. Today we are running the railways charging the cheapest railway fares in the world. Well, I am not permitted to raise the fares because there will be a howl of protest. Although the World Bank recommends that we increase the fares by one cent per mile, it is not possible to do so. If all hon. Members on the other side of the House were to co-operate with us, I am sure we can make the railway pay.

As regards the question raised by the hon. Member for Akuressa (Dr. S. A. Wickremasinghe), I wish hon. Members would disabuse their minds in regard to the confusion that exists that if you buy a diesel electric engine you can straightway couple this to the power lines and have your electric train. It is not so.

වෛද්‍යවාරිය එස්. ඒ. වික්‍රමසිංහ  
(டொக்டர் எஸ். ஏ. விக்ரமசிங்ஹ)  
(Dr. S. A. Wickremasinghe)

Who told you that? I did not tell you such a thing.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

Order, please! The Hon. Minister is making his submissions. Kindly listen to him.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுரூல்ல)

(The Hon. Hurulle)

We have to do major modifications and it is cheaper to buy new electric units than modifying the diesel electric locomotives. —[Interruption]. I told you about the experience that our people have.

A large number of fans and electric motors are yet in the workshops and are not being repaired due to inefficiency. Hon. Members complain, "We have no fans in the carriages. How can we go in these carriages? We have no lights"—all due to the lack of knowledge in that department. And you advise us to go for diesel electrics. What will happen to the railway?—[Interruption].

වෛද්‍යවාරිය එස්. ඒ. වික්‍රමසිංහ

(டொக்டர் எஸ். ஏ. விக்ரமசிங்ஹ)

(Dr. S. A. Wickremasinghe)

Go back to the steam engine.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுரூல்ல)

(The Hon. Hurulle)

The hon. Member for Dehiowita (Mr. Weerasekera), who now sponsors the diesel electrics, made a speech in Parliament advocating the Krupps offer.

වීරසේකර මහ.

(திரு. வீரசேக்கரா)

(Mr. Weerasekera)

I challenge that statement. That is a false statement. I never made such a statement.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

Wait till he quotes.—[Interruption].



தெரீதன கெடுமெபன் பன, 1967-68

—காரக கனாவ

தெரீதெகர் மெ.

(தரு. வீரசேக்கர)

(Mr. Weerasekera)

May I help him ?

கனாபநி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

The best way you can help him is by leaving the Chamber.

கெ ஹுரல்லை

(கெளரவ ஹுரல்லை)

(The Hon. Hurulle)

I have the quotation. I refer to Column 680 of HANSARD of 18th July 1967.

"What has Ceylon done? Ceylon has just called for tenders for the supply of diesel engines for our railways. Our specifications are such that only one particular company can supply these engines. They specify the altitudes at which the engines should be able to run, the maximum speed, maximum weight they should be able to carry and they say that the diesels may be supercharged but not inter-cooled. They particularly specify that the diesel engines should not be inter-cooled."—[OFFICIAL REPORT, 18th July 1967 ; Vol. 72, c. 678.]

கனாபநி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

If you are trying to give a personal explanation get up and do so instead of sitting there and then rambling.

தெரீதெகர் மெ.

(தரு. வீரசேக்கர)

(Mr. Weerasekera)

May I explain to avoid this delay?

கனாபநி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

It is hardly fair to treat this House in that way. You are seated there and having a conversation as if you are at home.

தெரீதெகர் மெ.

(தரு. வீரசேக்கர)

(Mr. Weerasekera)

I am sorry. Will you permit me to explain?

கனாபநி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

If the Hon. Minister is giving way.

தெரீதெகர் மெ.

(தரு. வீரசேக்கர)

(Mr. Weerasekera)

Will the Hon. Minister give way? I will explain what is said there.

கெ ஹுரல்லை

(கெளரவ ஹுரல்லை)

(The Hon. Hurulle)

Then he goes on—

கனாபநி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

He is not giving way.

கெ ஹுரல்லை

(கெளரவ ஹுரல்லை)

(The Hon. Hurulle)

At column 680 he says :

"I cannot mention names, but I have consulted some of the top engineers in the Railway itself and they told me that they are shocked by this transaction."

I told you who was the engineer you consulted.

தெரீதெகர் மெ.

(தரு. வீரசேக்கர)

(Mr. Weerasekera)

I rise to a point of Order. He made an allegation, and now he is coming to another point.

கனாபநி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

The Hon. Minister is still dealing with the same point. You are disturbing him so much that he cannot find the reference even.

தெரீதெகர் மெ.

(தரு. வீரசேக்கர)

(Mr. Weerasekera)

Send it to Mr. Rampala; he will give the quotation.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පතක, 1967-68

—කුරක සභාව

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(කෙළරාච්ඡා හුරුල්ල)

(The Hon. Hurulle)

Mr. Chairman, I shall refer to that later.

සභාපති

(අක්කිරාසනර්)

(The Chairman)

In fairness to the hon. Member, if it is not there you should withdraw what you said. At the same time I hope the hon. Member for Dehiowita will not interrupt as he has been doing.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(කෙළරාච්ඡා හුරුල්ල)

(The Hon. Hurulle)

That is right. It is here at column 679 :

"Some of the facts and figures I quote are from Krupps, a West German combine who are the pioneers and experts in engines. But, of course, our experts seem to be cleverer than those West German diesel engine pioneers."—[OFFICIAL REPORT, 18th July 1967 ; Vol. 72, c 677.]

Now, here is the West German offer.

වීරසේකර මයා.

(තිල. වීරසේකර)

(Mr. Weerasekera)

Sir, may I—

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(කෙළරාච්ඡා හුරුල්ල)

(The Hon. Hurulle)

I am not giving way.

සභාපති

(අක්කිරාසනර්)

(The Chairman)

He is not giving way. Let him continue his speech, and if he cannot prove his charge he will withdraw it. The point is, you are interrupting him, and you are not allowing him either to think or speak.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(කෙළරාච්ඡා හුරුල්ල)

(The Hon. Hurulle)

When I commenced my speech I said that the hon. Members brought out these facts which came to their notice through those who had tendered on this particular occasion and not because they were qualified to speak about the matter. The question was asked: "What has Ceylon done?" Most of these tenderers had tendered for both inter-cooled engines and non-intercooled engines. The public has been made to believe that the inter-cooled engine was good and the non-intercooled engine was bad and that we precluded intercooled engines from being offered. Practically all the tenderers have tendered for both types.

අ. ඩා. 3.15

සභාපති

(අක්කිරාසනර්)

(The Chairman)

The hon. Member is objecting to your saying that he had favoured one particular tenderer.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(කෙළරාච්ඡා හුරුල්ල)

(The Hon. Hurulle)

I did not say that.

වීරසේකර මයා.

(තිල. වීරසේකර)

(Mr. Weerasekera)

You said that.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(කෙළරාච්ඡා හුරුල්ල)

(The Hon. Hurulle)

If I said so I withdraw it. I said you referred to the Krupps offer.

වීරසේකර මයා.

(තිල. වීරසේකර)

(Mr. Weerasekera)

No. He is again saying the same thing. I referred to an authoritative book by Krupps on diesels. He says that I referred to the Krupps offer. At that time I did not know that



[විරෝධකර මය.]

Krupps had even offered. This is the first time I hear of that. You will also notice that I did not mention intercooled engines in this Debate.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

Please do not refer to the hon. Member for Dehiowita as having referred to the Krupps offer in his speech; the hon. Member referred to Krupps as an authority on diesels.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

At one stage certain interested tenderers had made out in the press that they should have been given the tenders. I was surprised when I got a letter the day before yesterday evening. This letter is addressed to all members of the Cabinet by a firm who were the agents for a particular tenderer. They made out to the public that they were entitled to receive the tenders for Class II and Class III, that is, the main line locomotives and the hill-country locomotives. This letter is from Tuckers Limited. This is what they say.

"We are making this final appeal to you for a re-consideration of only Class III of the above tender. We understand that the position is as follows:—

Class I: 28 Shunting Locomotives F. O. B. value Rs. 9 million. This was awarded to a firm in U. K. from a consideration of the fact that the Balance of Trade between Ceylon and the U. K. is favourable to Ceylon while that between Japan and Ceylon is unfavourable to Ceylon. It is fair that the U. K. offer be given preference in these circumstances.

Class II: 45 Mainline Locomotives of 1000 HP., F. O. B. Value Rs. 33 million. The lowest tenderer of international repute was General Electric (local representatives—United Tractors). They were indeed originally recommended by the General Manager of Railways, but we understand that the offer was rejected on a ruling by the Attorney-General that intercoolers are specifically prohibited

—කාරක සභාව

under Clause 96 of the specifications. It is quite clear that the G. M. R. is not opposed to Electrical Transmission as such in view of his recommendation of the acceptance of General Electric's offer in the first instance.

This Class was awarded to Henschel, also represented by United Tractors, hence there is not likely to be any dissatisfaction about the award here."

They say then that in Class III they should have been given the tender in preference to East Germany. At the start they made out that they were entitled to the tenders in Class II and Class III. So that even they are confused, people who are supposed to be technical experts acting on behalf of principals. At one time they say one thing, at another time another.

වෛද්‍යවාරිය එස්. ඒ. වික්‍රමසිංහ

(டொக்டர் எஸ். ஏ. விக்ரமசிங்ஹ)

(Dr. S. A. Wickremasinghe)

Rampala is the only person who is not confused.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

Mr. Chairman, I must tell hon. Members that we did not reject intercooled engines merely because they were intercooled engines, and that the Cabinet Sub-Committee was prepared to accept intercooled engines if a five-year guarantee on the engines was given. Inquiries were made from the respective firms who had offered intercooled engines. The replies received were rather interesting.

One firm regretted that it could not give such a guarantee and admitted that some intercooled engines had been found unsatisfactory in locomotive service. Another firm promptly offered non-intercooled engines when they were asked to give a guarantee. Another firm in a long letter replied how good their engine parts were and said that they would replace them, but the guarantee was only for the



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

intercooler and not for the other components connected with it. They were prepared to guarantee only the radiator. That is why we had to reject the intercoolers and opt for the non-intercoolers.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

It was agreed that the Minister be allowed one hour more out of the time set apart for the Public Works Ministry Votes.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

I come to the Nord.

වෛද්‍යවරයා නානානන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

May I interrupt the Hon. Minister ? I raised the matter about the cost of clinker from Kankesanturai to Galle. The cost of clinker was Rs. 40 a ton five years ago, and it is only Rs. 22 now. These figures appear to be unrealistic and untrustworthy.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

It is Rs. 22 a ton now. It was cheaper transporting by rail than by sea.

වෛද්‍යවරයා නානානන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

I am sorry to disagree. It is Rs. 6 per ton by boat, and Rs. 60 per ton by train.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

I shall look into that.

A serious charge was made about Mr. Ray Wijewardene. Mr. Ray Wijewardene was a co-designer of

the Wallis Autogyro, which is not in commercial production yet. The aircraft is still under test and he is testing it under tropical conditions in Ceylon. It has been suggested that this was a bribe. The Autogyro was registered in Ceylon on 13.12.1965. The permit to fly on an experimental basis was granted on 17.12.1965. The contract for the purchase of a Nord was, however, signed only on 15th June 1966.

The aircraft was not transported free of charge on an Air Ceylon service nor was it even cleared by Air Ceylon for him. It is maintained by Air Ceylon which also undertakes the maintenance of aircraft belonging to the Flying School and the Survey Department, and they would be prepared to undertake the maintenance of any private aircraft on payment of charges. Mr. Wijewardene's Autogyro occupies a negligible area of space in the hangar where it is kept for maintenance purposes, and he has, up to July this year, been charged over Rs. 2,300 for these services.

With regard to landing and hangar charges, I shall read out the rules which relate to privately-owned aircraft. This is how Air Navigation Regulation 117—English Schedule Part C (3) and (4) reads :

“Privately-owned Aircraft

(3) No landing charges shall be levied in respect of any privately owned Ceylon aircraft using the aerodrome at which it is usually kept, if the aircraft is not used for commercial purposes :

Provided that for night landings a landing charge shall be levied.

(4) No housing charge shall be levied in respect of a privately owned Ceylon aircraft if accommodation is available at the time. Such free housing facilities shall be provided only after the housing requirements of aircraft in respect of which housing charges are levied and of aircraft owned by flying training establishments run by the Government have been satisfied.”

Then the hon. Member wanted to know whether Mr. Ray Wijewardene has got his licence for this aircraft. He has got one.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[ශ්‍රී හුරුල්ලේ]

The Autogyro is an aircraft which cannot hover over a point. Nor can it turn about over a point or go backwards and sideways. It has to go forward to gather speed to be airborne and continues to move forward at a speed to land. He is therefore legitimately entitled to fly the Autogyro on his light aircraft licence No. 112. So much in regard to Mr. Ray Wijewardene.

Then the hon. Member for Walapane made a serious charge about the allocation of lorries.

වී. බී. එම්. හේරත් මයා.

(ති.රු. ඊ. පී. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

සිංහලෙන් කියන්න.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

මින කණේ දමා ගන්න.

I remember an hon. Member brought to my notice such an allegation and I asked him to complain to the Hon. Prime Minister. I told the Hon. Prime Minister that he must go into this fully with the aid of his Criminal Investigation Department, which he is now doing.

With regard to the other allegation that Mr. Doranegama was appointed Examiner of Motor Vehicles and that he was not qualified, I would like to say by way of reply that this gentleman had come up to the final interview on previous occasions too when the Sri Lanka Freedom Party was in power. He has been highly recommended by his departmental officials. He had been doing an engineering job for 12 years in the Agriculture Department. A board of interview was appointed by the P. S. C., this board went into the qualifications of the applicants, held tests, awarded marks, and finally Mr. Doranegama was selected. Unfortunately, I have to face these allegations because he is my nephew. He was selected by a board of interview consisting of the following officers: Mr. D. Rajendra,

C. M. T., Chairman, Mr. B. W. Jayawardene, Factory Engineer, and Mr. J. Jayasinghe, Superintendent of Police (Traffic). This board interviewed applicants and made its selection. I had no hand in the selection. This was a board appointed by the P. S. C. Just because one applicant is related to a Minister it does not mean that, if he is qualified, he should be kept out of job.

අ. හා. 3.30

සිරිමාවෝ ආර්. ඩී. බණ්ඩාරනායක මය.

(අත්තනලේල)

(திருமதி சிறிமாவோ ஆர். டி. பண்டார நாயக்க—அத்தனகல்ல)

(Mrs. Sirimavo R. D. Bandaranaike—Attanagalla)

What about Maitripala's nephew?

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

Maitripala's nephew was not qualified.

සිරිමාවෝ බණ්ඩාරනායක මය.

(திருமதி சிறிமாவோ பண்டாரநாயக்க)

(Mrs. Sirimavo Bandaranaike)

Nonsense.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

That was proved in a reply given on behalf of the Minister of Transport and Works by his Parliamentary Secretary at that time in reply to a Question of mine. He was sent abroad to Amsterdam for training but he was sent back in two weeks because he could not follow the course. This was admitted by the Parliamentary Secretary in his reply.

With regard to the allegation about lorries I must tell hon. Members that although the function devolved on me towards the end of last year, my department has been able to allocate only about 45 or 46 Mercedes Benz vehicles after we took over. Up to that time I had to honour the permits issued by the last Ministry for about 200 lorries. So, there has been a



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

scarcity. Naturally, people get disgruntled when we are unable to give them the vehicles they want. Only a limited number was available. That is why my hon. Friend, the Member for Baddegama (Mr. Neal de Alwis) is very happy that my Ministry has not been able to give vehicles to U. N. P. supporters.—[Interruption].

නිල් ද අල්විස් මයා.

(තිரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

My supporters have not applied.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

That is why I said "U. N. P. supporters."

නිල් ද අල්විස් මයා.

(திரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

You have given only to your pandankarayyas.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

The hon. Member for Baddegama said that the U. N. P. supporters were disgruntled that they had not got vehicles. What can I do when there are no vehicles available? I explained to the House that there were only a very few vehicles which could be allocated. So, what can I do?

නිල් ද අල්විස් මයා.

(திரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

They are all turning against you now.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

Mr. Chairman, I think I have dealt with the important matters that were raised by hon. Members. Other matters pertaining to improvements to railway services, platforms, crossing stations, workers' houses and so on will be attended to.

තුඩාවේ මයා.

(திரு. துடாவ)

(Mr. Tudawe)

Why is the Ruhunu Kumari late?

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

The Ruhunu Kumari is late, as I said before, because our engines are failing. That is why we are trying to get new engines.

I do not think I need speak any further, Sir. I think I have convinced the House that we have done our best.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I shall take only one minute, Sir. I want to make an appeal to the Hon. Minister. On his own admission no authoritative report has been obtained in regard to this matter of diesel hydraulics and diesel electrics. Could the Hon. Minister, even now, please refer this matter to an impartial board?

නිල් ද අල්විස් මයා.

(திரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

Do not be obstinate.

ශ්‍රී හුරුල්ලේ

(கௌரவ ஹுருல்ல)

(The Hon. Hurulle)

I cannot give you a reply to that off-hand because this is a matter that has been referred to the Cabinet.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Certainly, take it up with the Cabinet. I know the Hon. Minister's difficulty. Therefore I would appeal to him to take this up with the Cabinet in fairness to all. I know nothing about either engine.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

**ශ්‍රී හුරුල්ලේ**

(කෙළරාච්ඡා ආරාධනා)

(The Hon. Hurulle)

I shall certainly bring this to the notice of the Cabinet.

**ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා**

(කලාභිති ආරාධනා. ආරාධනා)

(Dr. N. M. Perera)

Thereafter let them refer it to an authoritative body who can give a final verdict.

**ශ්‍රී හුරුල්ලේ**

(කෙළරාච්ඡා ආරාධනා)

(The Hon. Hurulle)

In fact, I would like to mention that when I became aware of this controversy I brought this matter up in the Cabinet on the last occasion, and even suggested what the hon. Member for Yatiyantota (Dr. N. M. Perera) now suggests. The Cabinet, however, decided that as a decision had been taken on the tenders we should not proceed any further on that.

**ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා**

(කලාභිති ආරාධනා. ආරාධනා)

(Dr. N. M. Perera)

All I am saying is, now that the Hon. Minister has discussed the matter in this House, can he not inform the Cabinet that there is almost a universal demand on the part of all of us here that this matter should be referred to an impartial body for a final decision? All hon. Members feel that in fairness to all of us that should be done.

**ශ්‍රී හුරුල්ලේ**

(කෙළරාච්ඡා ආරාධනා)

(The Hon. Hurulle)

In fact, as I said earlier, before the hon. Member suggested this course, I myself suggested it to the Cabinet.

**පී. බී. එම්. හේරත් මහා.**

(තිලක. බී. පී. ආරාධනා. ආරාධනා)

(Mr. T. B. M. Herath)

ගම්පොළ ලොරිකිය ගමනේ, ගරු පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාගේ ගමනේ ගස්තු ගමනේ මා ඇසූ ප්‍රශ්නයට පිළිතුරු

—කාරක සභාව

තුරන් නොලැබුණු නිසා ඒ ගැන අඩු ගණනේ පරීක්ෂණයක්වත් පවත්වන්නට බලාපොරොත්තු වෙතැයි ගරු ඇමතිතුමාගෙන් දැන ගන්නට කැමතියි.

**ශ්‍රී හුරුල්ලේ**

(කෙළරාච්ඡා ආරාධනා)

(The Hon. Hurulle)

ඒ ගැන සොයා බලන්නම්.

**සභාපති**

(අක්කිරාසනාර්)

(The Chairman)

Is the hon. Member for Yatiyantota (Dr. N. M. Perera) pressing his amendment?

**ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා**

(කලාභිති ආරාධනා. ආරාධනා)

(Dr. N. M. Perera)

No, Sir.

**සභාපති**

(අක්කිරාසනාර්)

(The Chairman)

Then I shall put the Votes to the House.

“170 වන ශීර්ෂයෙහි 1 වන සම්මතය සඳහා රු. 2,56,398 ක මුදල උප ලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත් සභාසම්මත විය.

170 වන ශීර්ෂයෙහි 1 වන සම්මතය උප ලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

“170 ඡායා ප්‍රකාශන, 1 ඡායා වාක්‍යාර්ථය, රුපා 2,56,398 අද්ධවණයක් සේරුකරනු ලබන” ආදිය වලට විමසන ලදීත් සභාසම්මත විය.

170 ඡායා ප්‍රකාශන, 1 ඡායා වාක්‍යාර්ථය අද්ධවණයක් සේරුකරනු ලබන පිළිබඳව විමසන ලදීත් සභාසම්මත විය.

Question, “That the sum of Rs. 256,398 for Head 170, Vote No. 2, be inserted in the Schedule”, put, and agreed to.

Head 170, Vote 1, ordered to stand part of the Schedule.



விசர்சன் கெபிளின் பதவி, 1967-68

2 வன சுவிமலம்.—பாடுத ஸர்சு—புதர்வர்தன  
விசர்சு, ரூ. 74,898

வாக்குப்பணம் இல. 2.—பரிபாலனச் செலவுகள்—  
மீண்டுவரும் செலவு, ரூ. 74,898

Vote No. 2.—Administration Charges—  
Recurrent Expenditure, Rs. 74,898.

“170 வன சுவிமலம் 2 வன சுவிமலம் சுதா  
ரூ. 74,898 க இடல ரூ லேவனம் அதுதன் கல  
புது” ஸத ப்ரீதம் விமலன லீதன், சுலசுவிமல  
விச.

170 வன சுவிமலம் 2 வன சுவிமலம் ரூ லேவன  
மலி கலவசன் ஸுவிமல திவிசு புது ஸகி திசுலீத  
கர்த லீ.

“170 ஆம் தலேப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா  
74,898 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ” ஂனும் வினா  
விடுக்கப்பட்டு ஂற்றுக் கலாஸப்பட்டு.

170 ஆம் தலேப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணி  
யில் இணையப் பணிக்கப்பட்டு.

Question, “That the sum of Rs. 74,898  
for Head 170, Vote No. 2, be inserted in  
the Schedule”, put, and agreed to.

Head 170, Vote 2, ordered to stand part  
of the Schedule.

171 வன சுவிமலம்.—புதர்வர்தன லேவனம்

1 வன சுவிமலம் :—காடுத மலர்வல ஸுதர்வல  
பகிதவி சுத ஂதிகுத லீதன, ரூ. 3,79,01,000.

171 ஆம் தலேப்பு.—புதர்வர்தன திணைக்கலம்

வாக்குப்பணம் இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுக்குரிய  
லேதனமும் பிறபடிகளும், ரூ. 3,79,01,000

HEAD 171.—RAILWAY

Vote No. 1.—Personal emoluments and  
other allowances of staff, Rs. 37,901,000

“171 வன சுவிமலம் 1 வன சுவிமலம் சுதா  
ரூ. 3,79,01,000 க இடல ரூ லேவனம் அதுதன் கல  
புது” ஸத ப்ரீதம் விமலன லீதன், சுலசுவிமல  
விச.

171 வன சுவிமலம் 1 வன சுவிமலம் ரூ லேவன  
மலி கலவசன் ஸுவிமல திவிசு புது ஸகி திசுலீத  
கர்த லீ.

“171 ஆம் தலேப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம்  
ரூ. 3,79,01,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ”  
ஂனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஂற்றுக் கலாஸப்பட்டு.

171 ஆம் தலேப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணி  
யில் இணையப் பணிக்கப்பட்டு.

Question, “That the sum of  
Rs. 37,901,000 for Head 171, Vote No. 1, be  
inserted in the Schedule”, put, and agreed  
to.

Head 171, Vote 1, ordered to stand part  
of the Schedule.

—காடுத சுலவி

2 வன சுவிமலம்.—பாடுத ஸர்சு—புதர்வர்தன  
விசர்சு, ரூ. 4,15,09,080

வாக்குப்பணம் இல. 2.—பரிபாலனச் செலவுகள்—  
மீண்டுவரும் செலவு, ரூ. 4,15,09,080

Vote No. 2.—Administration Charges—  
Recurrent Expenditure, Rs. 41,509,080

“171 வன சுவிமலம் 2 வன சுவிமலம் சுதா  
ரூ. 4,15,09,080 க இடல ரூ லேவனம் அதுதன் கல  
புது” ஸத ப்ரீதம் விமலன லீதன், சுலசுவிமல  
விச.

171 வன சுவிமலம் 2 வன சுவிமலம் ரூ லேவன  
மலி கலவசன் ஸுவிமல திவிசு புது ஸகி திசுலீத  
கர்த லீ.

“171 ஆம் தலேப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம்  
ரூபா 4,15,09,080 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ”  
ஂனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஂற்றுக் கலாஸப்பட்டு.

171 ஆம் தலேப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணி  
யில் இணையப் பணிக்கப்பட்டு.

Question, “That the sum of  
Rs. 41,509,080 for Head 171, Vote No. 2  
be inserted in the Schedule”, put, and  
agreed to.

Head 171, Vote 2, ordered to stand part  
of the Schedule.

3 வன சுவிமலம்.—பாடுத ஸர்சு—இலவன விசர்சு  
ரூ. 15,00,000

வாக்குப்பணம் இல. 3.—பரிபாலனச் செலவுகள்—  
ஆக்கப்பொருட் செலவு, ரூபா 15,00,000

Vote No. 3.—Administration Charges—  
Capital Expenditure, Rs. 1,500,000

“171 வன சுவிமலம் 3 வன சுவிமலம் சுதா  
ரூ. 15,00,000 க இடல ரூ லேவனம் அதுதன் கல  
புது” ஸத ப்ரீதம் விமலன லீதன், சுலசுவிமல  
விச.

171 வன சுவிமலம் 3 வன சுவிமலம் ரூ லேவன  
மலி கலவசன் ஸுவிமல திவிசு புது ஸகி திசுலீத  
கர்த லீ.

“171 ஆம் தலேப்பு, 3 ஆம் வாக்குப்பணம்  
ரூபா 15,00,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ”  
ஂனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஂற்றுக் கலாஸப்பட்டு.

171 ஆம் தலேப்பு, 3 ஆம் வாக்குப்பணம்  
அட்டவணியில் இணையப் பணிக்கப்பட்டு.

Question, “That the sum of  
Rs. 1,500,000 for Head 171, Vote No. 3, be  
inserted in the Schedule”, put, and  
agreed to.

Head 171, Vote 3, ordered to stand part  
of the Schedule.



விசேஷ கெடுதலின் பற்றை, 1967-68

4 வன சமீபம்.—தேயுர்தமேன்ருவ விசின் சபயன  
சேலா பூநருவர்தன விசுத, ரு. 96,000

வாக்குப்பணம் இல. 4.—திணைக்களத்தால் அளிக்கப்  
படும் சேவைகள் மீண்டுவருஞ்செலவு ரூபா 96,000

Vote No. 4.—Services provided by the  
Department—Recurrent Expenditure,  
Rs. 96,000.

“171 வன ஸீயேகி 4 வன சமீபம் சடக  
ரு. 96,000 க இடல ருப லேவனசு அருதன் கல  
சூயு” ஸன பூய்நய விவசன லுதன், ஸகசமீப  
விச.

171 வன ஸீயேகி 4 வன சமீபம் ருப லேவ  
சேகி கைவசன் கருவசு நிநிச சூயு ஸகி நியே  
கர்த லு.

“171 ஆம் தலைப்பு, 4 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா  
96,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா  
விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

171 ஆம் தலைப்பு, 4 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவண  
யில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of  
Rs. 96,000 for Head 171, Vote No. 4, be  
inserted in the Schedule”, put, and  
agreed to.

Head 171, Vote 4, ordered to stand part  
of the Schedule.

5 வன சமீபம்.—தேயுர்தமேன்ருவ விசின் சபயன  
சேலா—இலவன விசுத, ரு. 3,00,000

வாக்குப்பணம் இல. 5.—திணைக்களத்தால் அளிக்கப்  
படும் சேவைகள்—ஆக்கப்பொருட் செலவு,  
ரூ. 300,000.

Vote No. 5.—Services provided by the  
Department—Capital Expenditure,  
Rs. 300,000.

“171 வன ஸீயேகி 5 வன சமீபம் சடக  
ரு. 3,00,000 க இடல ருப லேவனசு அருதன் கல  
சூயு” ஸன பூய்நய விவசன லுதன், ஸகசமீப  
விச.

171 வன ஸீயேகி 5 வன சமீபம் ருப லேவ  
சேகி கைவசன் கருவசு நிநிச சூயு ஸகி நியே  
கர்த லு.

“171 ஆம் தலைப்பு, 5 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா  
3,00,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும்  
வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

171 ஆம் தலைப்பு, 5 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவண  
யில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 300,000  
for Head 171, Vote No. 5, be inserted in  
the Schedule”, put and agreed to.

Head 171, Vote 5, ordered to stand part  
of the Schedule.

—காரக ஸகா

6 வன சமீபம்.—ஈர்திக ஸ.வர்தன—பூநருவர்த  
விசுத, ரு. 4,28,32,000

வாக்குப்பணம் இல. 6.—பொருளாதார அபிவிருத்தி  
மீண்டுவருஞ்செலவு, ரூபா 4,28,32,000

Vote No. 6.—Economic Development—  
Recurrent Expenditure, Rs. 42,832,000.

“171 வன ஸீயேகி 6 வன சமீபம் சடக  
ரு. 4,28,32,000 க இடல ருப லேவனசு அருதன் கல  
சூயு” ஸன பூய்நய விவசன லுதன், ஸக  
சமீப விச.

171 வன ஸீயேகி 6 வன சமீபம் ருப லேவ  
சேகி கைவசன் கருவசு நிநிச சூயு ஸகி நியே  
கர்த லு.

“171 ஆம் தலைப்பு, 6 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா  
4,28,32,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும்  
வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

171 ஆம் தலைப்பு, 6 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவண  
யில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 42,832,000  
for Head 171, Vote No. 6, be inserted in  
the Schedule”, put, and agreed to.

Head 171, Vote 6, ordered to stand part  
of the Schedule.

7 வன சமீபம்.—ஈர்திக ஸ.வர்தன—இலவன  
விசுத, ரு. 3,12,96,831

வாக்குப்பணம், இல. 7.—பொருளாதார அபிவிருத்தி—  
ஆக்கப்பொருட் செலவு ரூபா 3,12,96,831

Vote No. 7.—Economic Development—  
Capital Expenditure, Rs. 31,296,831.

“171 வன ஸீயேகி 7 வன சமீபம் சடக  
ரு. 3,12,96,831 க இடல ருப லேவனசு அருதன் கல  
சூயு” ஸன பூய்நய விவசன லுதன், ஸக  
சமீப விச.

171 வன ஸீயேகி 7 வன சமீபம் ருப லேவ  
சேகி கைவசன் கருவசு நிநிச சூயு ஸகி நியே  
கர்த லு.

“171 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப்பணம்  
ரூபா 3,12,96,831 அட்டவணியிற் சேகரிக்கப்படுமாக”  
எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

171 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவண  
யில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 31,296,831  
for Head 171, Vote No. 7, be inserted in  
the Schedule”, put, and agreed to.

Head 171, Vote 7, ordered to stand part  
of the Schedule.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

172 වන ශිෂ්‍යය.—සිවිල් භූමන් සෝවා  
දෙපාර්තමේන්තුව

1 වන සම්මතය :—කාර්ය මණ්ඩල පොද් ගලික පනිතය සහ අනිකුත් දිමනා, රු. 24,49,849 වන උප ශීර්ෂය

172 ஆம் தலைப்பு.—சூடியியல் விமானப்  
போக்குவரத்து

வாக்குப்பணம், இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுக்கூரிய  
வேதனமும் பிற்படிதளும், ரூபா 24,49,849

## HEAD 172.—CIVIL AVIATION

Vote No. 1—Personal emoluments and other allowances of staff, Rs. 2,449,849

“172 වන ශීර්ෂයෙහි 1 වන කම්මතය සඳහා රු. 24,49,849ක මුදල උප ලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සහායම්මත විය.

172 වන ශ්‍රේණියෙහි 1 වන සම්මානය උප ලේඛක  
යෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නිසඟ්ග  
කරන ලදී.

“172 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம், ரூபா 24,49,849 அட்டவீணயிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

172 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 2,449,849 for Head 172, Vote No. 1, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 172, Vote 1, ordered to stand part of the Schedule.

2 වන සම්මතය.—පාලන ශාස්ත්‍ර—පුනරාවර්තන  
විසදම, රු. 6,94,004

வாக்குப்பணம் இல. 2.—பரிபாலனச் செலவுகள்—  
மீண்டுவரும் செலவு, ரூபா 6,94,004

Vote No. 2.—Administration Charges—  
Recurrent Expenditure, Rs. 694,004

“ 172 වන ශීර්ෂයෙහි 2 වන සම්මතය සඳහා රු. 6,94,004ක මුදල උප ලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය ” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදිත්, සභාසම්මත විය.

172 වන ශීර්ෂයෙහි 2 වන සම්මතය උප ලේඛන  
යෙහි කොටසක් හැටියට නිව්ස යුතු යයි නියෝග  
කරන ලදී.

“ 172 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 6,94,004 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

172 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

4—~~—~~එව් 6359 (67/8)

—කරන සිහිම

Question, "That the sum of Rs. 694,004 for Head 172, Vote No. 2 be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 172, Vote 2, ordered to stand part of the Schedule.

3 වන සම්මතය.—පාලන ගාස්තු—මූලධන  
වියදම, රු. 26,45,500

வாக்குப்பணம் இல. 3.—பரிபாலனச் செலவுகள்—  
ஆக்கப்பொருட் செலவு, ரூபா 26,45,500

Vote No. 3.—Administration Charges—  
Capital Expenditure, Rs. 2,645,500.

“172 වන ශීර්ෂයෙහි 3 වන සම්මතය සඳහා රු. 26,45,500ක මුදල උප ලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සභාසම්මත විය.

172 වන ශීර්ෂයෙහි 3 වන සම්මතය උප ලේඛන  
යෙහි කොටසක් හැටියට නීතිය යුතු සහි නිකුත්  
කරන ලදී.

“ 172 ஆம் தலைப்பு, 3 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 26,45,500 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக் ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

172 ஆம் தலைப்பு, 3 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 2,645,500 for Head 172, Vote No. 3, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 172, Vote 3, ordered to stand part of the Schedule.

6 වන සම්මතය.—ආර්ථික සංවර්ධනය—පුනරු  
වර්තන වියදම, රු. 3,60,000.

வாக்குப்பணம் இல. 6.—பொருளாதார அபிவிருத்தி—  
மீண்டுவரும் செலவு, ரூபா 3,60,000

Vote No. 6.—Economic Development—  
Recurrent Expenditure, Rs. 360,000

“ 172 වන ශීර්ෂයෙහි 6 වන සම්මතය සඳහා රු. 3,60,000 ක මුදල උප ලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය ” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදිත්, සභා සම්මත විය.

172 වන ශීර්ෂයෙහි 6 වන සම්මතය උප ලේඛන  
යෙහි කොටසක් හැටියට නීතිය සූත්‍රයෙහි නිකුත්  
කරන ලදී.

“ 172 ஆம் தலைப்பு, 6 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 3,60,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

172 ஆம் தலைப்பு, 6 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.



பிசுர்பன கெடுதலின் பணம், 1967-68

Question, "That the sum of Rs. 360,000 for Head 172, Vote No. 6, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 172, Vote 6, ordered to stand part of the Schedule.

7 வன ஸ்தலம்.—புரீசிக ஸ்தலம்—இலட்சம்  
பிசுர்பன, ரூ. 1,26,77,372

வாக்குப்பணம் இல. 7.—பொருளாதார அபிவிருத்தி  
—ஆக்கப்பொருட் செலவு, ரூபா 1,26,77,372

Vote No. 7.—Economic Development—  
Capital Expenditure, Rs. 12,677,372

"172 வன ஸ்தலம் 7 வன ஸ்தலம் ஸ்தலம்  
ரூ. 1,26,77,372 க இலட்ச ரூப ஸ்தலம் அபிவிருத்தி  
கருவியு" ஸ்தலம் பிசுர்பன பிசுர்பன, ஸ்தலம்  
ஸ்தலம் பிசுர்பன.

172 வன ஸ்தலம் 7 வன ஸ்தலம் ரூப ஸ்தலம்  
ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம்  
ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம்

"172 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப்பணம்  
ரூபா 1,26,77,372 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமா" என்னும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

172 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணியில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 12,677,372 for Head 172, Vote No. 7, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 172, Vote 7, ordered to stand part of the Schedule.

173 வன ஸ்தலம்.—ஸ்தலம் ரூப பிசுர்பன  
ஸ்தலம் ஸ்தலம்

1 வன ஸ்தலம்:—ஸ்தலம் மன்றம் பிசுர்பன பிசுர்பன  
ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம், ரூ. 12,38,591

173 ஆம் தலைப்பு.—மோட்டார் போக்கு  
வரத்து ஆணையாளர்

வாக்குப்பணம் இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுக்கிய  
வேதனமும் பிற படிதனம், ரூபா 12,38,591

HEAD 173.—COMMISSIONER OF MOTOR  
TRAFFIC

Vote No. 1.—Personal emoluments and  
other allowances of staff, Rs. 1,238,591.

"173 வன ஸ்தலம் 1 வன ஸ்தலம் ஸ்தலம்  
ரூ. 12,38,591 க இலட்ச ரூப ஸ்தலம் அபிவிருத்தி  
கருவியு" ஸ்தலம் பிசுர்பன பிசுர்பன, ஸ்தலம்  
ஸ்தலம் பிசுர்பன.

173 வன ஸ்தலம் 1 வன ஸ்தலம் ரூப ஸ்தலம்  
ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம்  
ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம்

—காரக ஸ்தலம்

"173 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம், ரூபா  
12,38,591 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமா" என்னும்  
வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

173 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணியில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 1,238,591 for Head 173, Vote No. 1, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 173, Vote 1, ordered to stand part of the Schedule.

2 வன ஸ்தலம்.—ஸ்தலம் ஸ்தலம்—பிசுர்பன  
பிசுர்பன, ரூ. 1,11,135

வாக்குப்பணம் இல. 2.—பரிபாலனச் செலவுகள்—  
மீண்டுமும் செலவு, ரூ. 1,11,135

Vote No. 2.—Administration Charges—  
Recurrent Expenditure, Rs. 111,135

"173 வன ஸ்தலம் 2 வன ஸ்தலம் ஸ்தலம்  
ரூ. 1,11,135 க இலட்ச ரூப ஸ்தலம் அபிவிருத்தி  
கருவியு" ஸ்தலம் பிசுர்பன பிசுர்பன, ஸ்தலம்  
ஸ்தலம் பிசுர்பன.

173 வன ஸ்தலம் 2 வன ஸ்தலம் ரூப ஸ்தலம்  
ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம்  
ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம்

"173 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம்  
ரூபா 1,11,135 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமா" என்னும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

173 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணியில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 111,135 for Head 173, Vote No. 2, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 173, Vote 2, ordered to stand part of the Schedule.

163 வன ஸ்தலம்.—ஸ்தலம் ஸ்தலம், ஸ்தலம் ஸ்தலம்  
பிசுர்பன ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம்

1 வன ஸ்தலம்.—ஸ்தலம் மன்றம் பிசுர்பன பிசுர்பன  
ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம், ரூ. 3,69,447

1 வன ரூப ஸ்தலம்.—ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம் ஸ்தலம்  
ரூ. 2,36,426

163 ஆம் தலைப்பு.—அரசாங்க கட்டுவலை,  
தபால், தந்திப் போக்குவரத்து அமைச்சர்

வாக்குப்பணம் இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுக்கிய  
வேதனமும் பிற படிதனம் ரூபா 3,69,447

உப தலைப்பு 1.—ஊழியர் கோப்பும் சம்பளங்களும்  
ரூபா 2,36,426

HEAD 163.—MINISTER OF PUBLIC WORKS,  
POSTS AND TELECOMMUNICATIONS

Vote No. 1.—Personal emoluments and  
other allowances of staff, Rs. 369,447.

Sub-head 1.—Cadre and Salaries,  
Rs. 236,426.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

වමලි ගුණවර්ධන මය. (කළුතර)

(திரு. சமீளி குணவர்தன—களுத்துறை)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene—  
Kalutara)

I move,

“That the Vote be reduced by Rs. 10 in respect of Sub-head 1.”

I am glad that I have the opportunity to initiate the discussion on the Votes of the Minister of Public Works, Posts and Telecommunications. The Public Works Department is in a way fortunate—or unfortunate, I do not know—in having virtually two directors. There is the Director of Public Works and also a Director of Development who is virtually an additional director. The Director of Development who is attached to the Ministry is an adviser to the Ministry and also adviser on development. In point of fact, it so happens that there are two parallel directors, one of whom is closer to the Hon. Minister and to the Ministry. In spite of that the P. W. D. has not been able to eliminate the delays that appear to be chronic in this department. In fact, I find that the last administration report we have received is the report for 1964 which was issued in May 1966. I am subject to correction, but that is the last administration report we have got. I verified that even from our Library this morning. I wanted to find out whether there has been some mistake, but the Library says that the last report issued by the D. P. W. is the report for 1964 which has been issued under the name of H. R. Premaratne, the former director, in March 1966. This is a fact to be very much deplored.

Hon. Members, the general public, engineers and other officers of the department expect the administration report to be published in the shortest possible time; so we must try to see that the administration report for a particular year is published the following year. This matter has been brought up time and again in this House by various hon. Members. In particular, the hon. Member for Yatiyantota has been consistently complaining that the administration

reports of various departments are delayed. I am not referring now only to the P. W. D. but since we are discussing these Votes it is a fact which the Hon. Minister should take note of.

Now that there are virtually two directors attached to the department there is no reason why the administration report should be delayed. Apart from the papers and reports we get from various sources, authentic information regarding the department could be obtained only from the administration reports. Therefore, I do hope that this will be the last year when the administration report of the department would be delayed. And I would ask the Hon. Minister to issue a specific order to publish the administration report without delay.

I am not asking him to emulate the example of Mussolini. I was never a follower of Mussolini. I understand in Italy when a train was more than three minutes late Mussolini ordered the station master and the engine driver to be shot. I understand that train delays were eliminated as a result. I do not say that similar punishment should be inflicted here to eliminate the delay of administration reports.

I would again request the Hon. Minister to see that administration reports are published without delay for the benefit of the hon. Members and others.

One of the basic causes of delays on the part of the department in the construction of roads and buildings is the lack of equipment. The Hon. Minister would agree with me that one of the basic causes is that. To some extent that matter is now being remedied. A start was made in 1964 and that work is being continued by the present Minister.

I find that the Government has set apart a sum of Rs. 6.5 million this year for the purchase of equipment by the P. W. D. I do not know whether that Vote is adequate. I do not think it is, compared to the volume and nature of the work that has to be done by the department.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[වමිලි ගුණවර්ධන මයා.]

That is not adequate even compared to the amount of equipment ordered by the other departments like the Irrigation, Railway and Food and Agriculture. The equipment that is purchased by them goes into millions and millions of rupees every year. The result is, on account of lack of equipment, the P. W. D. is compelled willy-nilly to hand over a large amount of work to private contractors. That, I think, is the main cause of delay. One is lack of equipment and the other is the fact that the work is not undertaken by the department. Though it is said that the P. W. D. is handling the work, in fact it is the private contractor who does it, and the time of the officers is spent mostly on supervising what other people are doing. Today the construction of large buildings and major roads is being entrusted to private contractors.

The Public Works Department has to maintain about 13,000 miles of roads and 575 large bridges. To do this it is absolutely essential that the necessary equipment should be available in all the branches of the P. W. D. so that at any time the executive engineers or the works engineers can draw upon them and utilize them when necessary.

Hon. Members will agree that the proper maintenance of roads is absolutely essential for the progress of this country. If you want to develop the country, if you want economic progress, then the construction of new roads must keep pace with that development.

නිල් ද අල්විස් මයා.

(திரு. நீல் டி. அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

It should apply to all constituencies.

අ. හා. 3.45

වමිලි ගුණවර්ධන මයා.

(திரு. சம்ளி குணவர்தன)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene)

The hon. Member for Baddegama says that it should apply to all constituencies. Construction of new roads

must be undertaken in constituencies represented by Members of the Government as well as of the Opposition. Unless the pace is set at the top it is not possible to maintain progress at the bottom. It is absolutely essential to have speed to eliminate delays.

I do not think this problem can be solved by executive engineers being asked to spend half their time at least two weeks in the month, on circuit, or by government agents, who are not technical personnel, being asked to supervise the work of engineers. An artificial rule like asking engineers to spend two weeks in the field would mean a waste of time. When two weeks are wasted on circuit there is neglect of office work and all this will create a lot of dissatisfaction on the part of engineers who are out to do a job of work. The Hon. Minister must be very cautious and see that what these men are called upon to do will not amount to retarding the work that is already being done.

I do not want to mention names, but I know a top non-technical person with a knowledge of road widening who came down to Kalutara and gave instructions that the Galle Road should be widened. The local engineer did not know what to do and the work was held up for about two or three weeks. Subsequently, of course, those verbal instructions were rescinded by the P.W.D. I do not want to mention names. Anyhow, those were the actual instructions given. The Hon. Minister would realize to what extent mistakes could be made by people, however highly placed they may be, when non-technical officers try to give instructions on technical matters. They may be ex-civil servants holding high posts in the ministries and departments, but that does not make them superior to technical officers in those matters. I am not saying that any report by a technical officer should be implemented blindly by the Minister, but they are the people who are competent to give advice on technical matters. If necessary, work of engineers could



සිසිරිපාන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

be supervised by other engineers. There could be a flying squad or some supervisory unit, but it is essential that the work of engineers should be supervised by technical personnel. Otherwise, it is not possible to get the best out of the engineers who are anxious to do a good job of work.

I find under Sub-head 38—Improvements to Bridges and Minor Roads—a sum of Rs. 8 million set apart this year. This is an increase of Rs. 2 million over the sum that was set apart under this Sub-head last year. Then under Sub-head 45 there is a sum of Rs. 10 million for improvements and construction of small bridges, which is the same amount that was allocated last year. But I find that the amount that is likely to be spent during the year is not included in the Budget Estimates. The same practice has been going on even in the past, and I think we should stop that practice. By the time the Budget Estimates are prepared the P.W.D. should be in a position to estimate the amount of money that is likely to be expended by the end of September.

Then there is another estimate for the re-surfacing of roads with pre-mixed asphalt concrete. A sum of Rs. 9 million had been voted last year and the same amount is allocated this year too.

I am glad that these Votes are being maintained. These represent increases over the previous years' Estimates, though I do not know whether the amounts allocated are sufficient to cope with the present volume of work. Even here, I find that the amount likely to be expended up to the end of the financial year is not given in the Budget Estimates, so that, though all this money is voted by Parliament—I think, voted unanimously, because no one grudges this money that is spent on this type of work—we do not know the exact amount that has been spent either last year or the year before. We know that government

departments are notorious for under expenditure, and we, Members, are entitled to know the amount of money that has been actually spent on these very important items.

Similarly with widening and improving of trunk roads, Sub-head 46, where Rs. 7 million had been voted last year. Here too, an estimate of the amount likely to be spent is not given in the Budget.

One method by which, to some extent, the delays in the construction of roads could be eliminated, is by more extensive use of the direct labour system. I think that is being done to some extent, and that should be extended. In every resident engineer's division, I think it should be possible to have a direct labour gang for the maintenance of roads and also for the construction of new roads. That will, to some extent, eliminate waste and reduce delays that are common in the present system.

The House is aware that a tremendous sum of money is being utilized for the purchase of bitumen. The amount that is being spent on the purchase of bitumen increases every year. I would appeal to the Hon. Minister to see that the money is spent only on what is absolutely necessary, because we must be sure that we purchase the correct grade of bitumen which should have the penetration.

There was a criticism in the papers in 1964-65 of the purchases made by the Public Works Department. They had based their purchases on some American report. The correct bitumen had not been purchased, with the result that there was a loss of a large sum of money to this country. In that connection the Professor of Engineering, Mr. E. O. E. Pereira, had been requested, during the regime of the Coalition Government, to examine this question and submit a report. I raised this question last year too. I



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[වමිලි ඉනුවර්ධන මයා.]

am raising this matter again because I am not satisfied with the reply that the Hon. Minister has given.

The Hon. Minister stated that he had gone into the matter. But I do not think his going into the matter in that superficial manner has been satisfactory. I am not making any charges, as I said earlier, against any particular officer. It might have been a *bona fide* mistake. It might have been a perfectly genuine mistake. But it is for the good of the Public Works Department, the engineers in that department and those of us here in this House that this matter should be fully inquired into preferably by a person who is outside the department. That is why at that time I thought of Professor E. O. E. Pereira. But the Government fell and a new Government came into power, and that matter has not been pursued.

I would appeal to the Hon. Minister to go into the matter and see that we use the correct type of bitumen because what is recommended by American experts and others may not be quite suitable for our roads, for tropical climates, for the type of traffic that we have, and for the nature and the volume of traffic that we see on our roads.

On the question of roads I should like to refer to some specific items. Firstly, I would refer to a matter pertaining to my own constituency. But really this is a matter that concerns the whole Island because it falls under the scheme for the widening of the Colombo-Galle road. The Galle Road Widening Scheme in the Kalutara town is nearing completion. But unfortunately the road is not lit up because the contractors have not been able to obtain the necessary foreign exchange for the purchase of mercury vapour lamps. Mercury vapour lamps are not obtainable in this country. I have spoken to the Hon. Minister and he has ultimately agreed to release the necessary foreign exchange from the P. W. D.

Votes. I am only complaining about the delay. I think it was over six months ago that I spoke to the Hon. Minister and I presume he has given instructions. But on account of the delay in those instructions being carried out, or being conveyed to the proper authorities, the foreign exchange has still not been released and as a result the road is in darkness. It is opened during the day and closed in the night because there is no light. Even if the foreign exchange is released, on account of the closure of the Suez canal I do not know how long it will take for the mercury vapour lamps to arrive in Ceylon when shipped from England. These are matters that should be regarded as urgent by the department.

One of the main causes for the delay in the completion of various works undertaken by the Public Works Department is the lack of co-ordination.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

Order, please! The Sitting is suspended for half an hour.

රැස්වීම ඊට අනුකූලව නවකලිකව අත්සිටුවන ලදීන්, අ. ස. 4.30 ට නැවත පවත්වන ලදී.

அதன்படி அமர்வு பி. ப. 4.30 மணிவரை இடை நிறுத்தப்பட்டு, மீண்டு ஆரம்பமாயிற்று.

Sitting accordingly suspended till 4.30 P.M. and then resumed.

වමිලි ඉනුවර්ධන මයා.

(திரு. சம்ளி குணவர்தன)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene)

Sir, when we adjourned for tea I was on the subject of the Galle Road Widening Scheme in the Kalutara town and the delay in releasing the foreign exchange necessary to get mercury vapour lamps. I do hope that instructions will be given to the department concerned to release the necessary foreign exchange for this purpose without any further delay because the people are greatly inconvenienced by this road not being lit up.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කරුණ සහාය

In fact, the hon. Member for Kamburupitiya (Mr. Percy Wickremasinghe) told me that his car narrowly avoided an accident on this road as a result of its not being lit. I do not think it is fair by the people of the area and others, including the Hon. Minister himself and Members of Parliament from the South, to force them to use this road in its present state in the nights. People from Hambantota and Tissamaharama use this road. I hope and trust that immediate steps will be taken to release the necessary foreign exchange to get mercury lamps to lit up this road.

Now, I want to deal with the question of taxi stands. I think the Hon. Minister is aware that when a new road is constructed in an urban area, whether it be an elevated through-road like the one at Kalutara or a bypass like the one that you propose to have in Galle, Weligama and Dondra, it is absolutely necessary that space should be provided for a taxi stand. Otherwise, taxis will be parked everywhere causing much inconvenience and obstruction to everyone. They also become a public nuisance. Apart from that, the taxi men themselves have no way of earning an income.

I made representations to the Hon. Minister and he suggested a compromise whereby the local authority will pay 50 per cent of the cost of the land needed for a taxi stand and the Public Works Department will do the construction and then hand it over to the local authority for maintenance. I think it is a very reasonable solution. But up to date the land required for a taxi stand at Kalutara has not been acquired. I know that very powerful people were trying to prevent the acquisition of the land required for the purpose. This land was recommended by the Government Town Planner. Then a very wealthy landlord from Kalutara, who has a relation of his in the Public Works Department—I do not want to mention names; these are facts—made representations and we found a sudden change in the officers concerned. They said that that land was not suitable for the purpose.

Anyhow, at the interview I had with the Hon. Minister I told him that I was not interested in any particular land being acquired and all that I wanted was some suitable land for the purpose of a taxi stand. I agreed to the acquisition of an alternative site. The local authority was asked to deposit a sum of Rs. 15,000 with the Public Works Department, which it did, though it was a big sum as far as the local body was concerned. That was done about six months ago. I hear inquiries are still going on. I have made my recommendation. At the inquiry the urban council was represented, and on that occasion it was said that it would be better if the chairman himself made the representations. I said that no useful purpose would be served because I had already made my representations, and if they were going to listen to the objections of the owners that was their business.

The Minister will agree with me that a number of matters are delayed—the construction of roads, the construction of approach roads to bridges, for example—because of the objections of landowners. If the Minister and the department are going to pay heed to private landowners, who are only interested in their own positions, then I do not think the department will make much headway in respect of the works it is undertaking. As soon as the question of acquisition comes up landowners resort to all sorts of pressures, to which neither the Minister nor the department must yield. The public interest must come first.

I have made representations that in this case land should be acquired under Section 38A of the Land Acquisition Act; that is, the land should be taken possession of and compensation paid later. Pending the inquiry the land can be acquired because with the completion of the road the taxi-stand should be ready. There should be the necessary co-ordination. For instance, when a bridge is being constructed the approach road should be constructed simultaneously. I would



[වමලි ගුණවර්ධන මය.]

urge the Minister not to pay heed to the objections that have been raised because no other land is available.

The Government Town Planner as well as the Public Works Department recommended the present site, and the C. T. B. has no objection. So, however, influential the landowner may be, I do not think where the public interest is concerned the department should give in to pressure.

With regard to equipment, I do not know whether though all that money had been voted, the necessary equipment has come in. I find that there are a few items that have come in but I do not know whether all the money voted has been expended. I find that column 2 of the Estimates is blank, so that we do not know exactly how much money has been spent on equipment. It is absolutely necessary that equipment should come in as early as possible; otherwise the work of the department would definitely be slowed down.

There are three or four matters on the question of roads on which I would like to seek information from the Minister.

I find that the Orugantota-Bogawantalawa road is getting step-motherly treatment from the present Government. It is an important road that connects two provinces, the Central Province and the Sabaragamuwa Province. It shortens the route to Adam's Peak for pilgrims from Ratnapura and it facilitates trade between the Balangoda and Nuwara Eliya districts.

I find that only a sum of Rs. 50,000 has been set apart for expenditure next year on this item. It is a dry weather road which can be used only by jeeps. I would urge the Minister not to be influenced by the fact that that work was started by the previous Government but to complete that work. It is a very necessary road. It can even be a tourist attraction. It

might be possible somewhere on that road, at a height of 3,000 or 4,000 feet, to build a bungalow for tourists, not necessarily for foreigners but for our local tourists as well.

I find that the department is to spend Rs. 1 million this year on the Ella-Wellawaya road. I think that is very necessary. The work is going on at full speed. But I also think that the same attention should be paid to other important roads like the Orugantota-Bogawantalawa road.

I am informed that a road for a private hotel at Hendala, put up by a lady whose name I do not want to mention on the Floor of this House, is being constructed by the P. W. D. It is not necessary, and it is only incidental that the hotel is being constructed by a lady. But it is a private hotel.

ජෙල්ටන් ජයසිංහ මය.

(திரு. ஷெல்ற்றன் ஜயசிங்ஹ)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

In my constituency.

වමලි ගුණවර්ධන මය.

(திரு. சம்ஸி குணவர்தன)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene)

I did not know in whose constituency it is, but the hon. Parliamentary Secretary to the Minister of Industries has now told us that it is in his constituency.

My point is that, while we cannot even get a minor road attended to, the P. W. D. is constructing a private road which is an approach road to a hotel. That is my information. It is for the Hon. Minister to enlighten us on whether it is true or not.

ජෙල්ටන් ජයසිංහ මය.

(திரு. ஷெல்ற்றன் ஜயசிங்ஹ)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

I would like to explain this matter. This road which is being constructed at Hendala goes from Hendala to Uswetakeiyawa. We are opening up fisheries harbour at Dickowita, a village which is now isolated.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

චම්ලි ඉණවර්ධන මයා.

(තිரு. சம்ளி குணவர்தன)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene)

Never mind that. What about the hotel?

ෂෙල්ටන් ජයසිංහ මයා.

(තිரு. ஷெல்ற்றன் ஜயசிங்ஹ)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

That is incidental. This has nothing to do with the hotel. Sir, whether a hotel came up or not—I do not know whether it will come up—this road would have been constructed.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

The fisheries harbour is also in your constituency?

ෂෙල්ටන් ජයසිංහ මයා.

(திரு. ஷெல்ற்றன் ஜயசிங்ஹ)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

It is a very important electorate.

සභාපති

(அக்கிராசனர்)

(The Chairman)

There are fisheries harbours all over, but not in Chilaw.

ෂෙල්ටන් ජයසිංහ මයා.

(திரு. ஷெல்ற்றன் ஜயசிங்ஹ)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

We shall give it due consideration.

චම්ලි ඉණවර්ධන මයා.

(திரு. சம்ளி குணவர்தன)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene)

The Hon. Minister will be able to give us a categorical answer.

Torrington Road, which is a municipal road, is being redone as a trunk road, I understand, from the Vote for the improvement of trunk roads.—[Interruption].

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

All roads within the Colombo Municipal Council are municipal roads.

චම්ලි ඉණවර්ධන මයා.

(திரு. சம்ளி குணவர்தன)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene)

I do not know how a municipal road is being improved as a trunk road from the Vote for the improvement of trunk roads. It is not that I have any objection to it, but that precedent should apply to other roads as well. There are other roads which are as important as Torrington Road, and we expect the same attention to be paid to those roads. These moneys should not be confined to Torrington Road.

Then we come to the question of construction of buildings.

සභාපති

(அக்கிராசனர்)

(The Chairman)

I am sorry to interrupt the hon. Member. I want to bring it to his notice that there are 35 Members who have given their names and wish to speak on these Votes. The hon. Member has already taken forty minutes.

බර්නාඩ් සොයිසා මයා.

(திரு. பெர்னாட் சொய்சா)

(Mr. Bernard Soysa)

I shall withdraw my name from the list.

චම්ලි ඉණවර්ධන මයා.

(திரு. சம்ளி குணவர்தன)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene)

I shall not be taking long, Sir.

With regard to buildings, I find that there is a colossal building programme this year. There is, I think, every year a large building programme for the P. W. D., but in constructing buildings, like in other



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[වමිලි ගුණවර්ධන මයා.]

matters, the delays are perennial. The basic cause of these delays is that there is no proper planning and co-ordination. Sometimes departments like the Health Department request that the P. W. D. take up the construction of buildings—hospitals, for instance. Moneys are voted for a particular year but seldom or never expended. If the Hon. Minister examines the Votes for each year for the last so many years, he will find that there is gross under-expenditure, particularly on the allocations for buildings. I think the main cause of the delays is the lack of planning and co-ordination between the various departments. Second comes the lack of equipment. The fact that a major portion of the building construction programme is being handed to private contractors is proof of the number of occasions on which there has been a delay in the work.

There is no reason why a separate department like the Bridges Section of the Public Works Department should not be established under the Public Works Department for building construction.

අ. ආ. 4.45

I am not suggesting that all work should be done by that organization. That may not be possible or desirable in the early stages, but I mean a separate branch to handle the bigger building projects like the Matara hospital extensions. You took over the construction of the C. T. O. building when you had a dispute with the contractor. So there is no reason why, like the Bridges Section of the P. W. D. which is working very well, you cannot have a building organization with the necessary equipment to construct the bigger buildings that are required.

In this connection I would refer to the Ratmalana Housing Scheme. I referred to this last year but there was no satisfactory reply given either by the Minister of Public Works or by the Minister of Housing. This is a building scheme started

for the first time by the P. W. D. They embarked on a programme of constructing 3,000 flats for the working class at the request of the then Minister of Labour and Housing, my hon. Friend Mr. Siriwardena. This work was decided on by a board which consisted of the Minister of Public Works, who was the chairman, the Minister of Finance and also a representative of the Treasury. The Chief Engineer (Bridges), Mr. Chandrasena was appointed Chief Construction Engineer. Even equipment was ordered from abroad. A certain amount of equipment was purchased locally.

For the first time the Public Works Department wanted to have a variation from conventional methods of construction. If they were allowed to do that they would have blazed a new trail in building construction.

Unfortunately this Government has virtually put a stop to that building scheme. They have brought down the number of flats from 3,000 to 300. This Government which talks of providing houses for the workers has done this great disservice not only to the working class but also to the middle-class people of this country, and also to the P. W. D. and its engineers because for the first time the P. W. D. embarked on such a programme of work themselves, which meant that they were not merely going to supervise some work done by others. If they had been allowed to continue with that work they would have done so with enthusiasm.

Whatever the Hon. Minister may say, or whatever the advice he may have been given at that time, Mr. Chandrasena had given the assurance to the Ministry that the work would be completed in three years time. The Hon. Minister of Labour and Housing has stated that the P.W.D. subsequently informed him that they were not able to cope with that work. If that statement had come from the engineer, Mr. Chandrasena, who was appointed to do the job, it



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කුරක සහතික

would be a different matter. I know he will not say that because he gave an undertaking to the previous Government that he could do the work.

Not only that, this work was approved at the head office by the Ministry and by all the engineers there, and they cannot go back on what they said. The Hon. Minister owes a duty to this House to explain why this scheme was abandoned. Of course, if it is his policy not to carry on the work started by the previous Government not to have a concentration of workers in one particular area, that is a different matter. Any other reason would amount to an admission of incompetence on the part of this Government.

At the same time I would like to ask the Hon. Minister what has happened to the prefabricated housing components factory which was promised by the Union of Soviet Socialist Republics. The Hon. Minister is aware that engineers came here from the U.S.S.R. and had discussions, and that in pursuance of those discussions they were prepared to donate a factory for the construction of prefabricated housing material. All this happened during the time of the last Government. What has happened to those proposals?

After all, it is to our benefit to have a factory of that sort. We know the acute shortage of houses and building materials today. We know that a number of people to whom housing loans have been given have been unable to complete their houses with the money available to them. Even if they have the money they find it almost impossible to get the materials either because of the non-availability of materials or the exorbitant prices quoted for them.

So it is very necessary that we have a factory of this type to produce readily available housing components prefabricated out of locally available raw material. We have to cut down

on imports because of the lack of foreign exchange and try to work with the materials we have.

What has happened to the Bandaranaike Memorial International Conference Hall? A sum of Rs. 15 million had been promised by the People's Republic of China to the previous Government, and that offer is still open to this Government. I find that only a sum of Rs. 100,000 has been included in the Estimates as likely expenditure on this for the year 1967-68.

I do not know whether this is part of the policy of the Government to cold-shoulder whatever is coming from the People's Republic of China. I hope it is not. Particularly in view of the recent happenings and the recent notes that have been exchanged, one views with alarm the fact that we are not making the best use of this very generous offer.

One of the very necessary things we lack today is a place where we can hold a full-fledged international conference. We do not have the necessary facilities. The People's Republic of China was prepared to finance one and also entrust the work to the Public Works Department.

The engineers and architects who came from the People's Republic of China did a wonderful job of work within a very short time in preparing a model of the conference hall. That model was greatly admired by the engineers and architects in our Public Works Department.

I think the present Director of Public Works went to China to have consultations in this connection, but nothing seems to have happened thereafter. I do not know whether this also is a sort of go-slow organized by the Government in the matter of accepting aid from the People's Republic of China.

Whatever that may be, you are doing the people of this country a great wrong in not making the fullest use of this extremely generous



[වමිලි ගුණවර්ධන මය.]

offer made by the People's Republic of China, and I appeal to the Government even at this late stage—two years of valuable time has been lost—to make the best use of this offer and go ahead with the construction of the conference hall.

Apart from anything else, the construction of the hall will provide a large number of people with employment, and in addition give a training to our own engineers and architects because they will be working in collaboration with Chinese engineers and architects. So, it will be a source of benefit to our engineers and architects and also to our country.

A word on the question of equipment. After the arrival of all types of equipment I do not know whether the Government Factory as organized today, is capable of attending to the repairs and maintenance. It will be very desirable to have a separate section similar to the bridges organization at Ratmalana which would attend to the maintenance and repairs of all these various vehicles.

I suggest this step because the Government Factory is today saddled with various jobs of work for all government departments. So, it may not be possible for them to attend to all the repairs. I think the Hon. Minister is well aware that one reason for the delay is that vehicles are very often in the repair workshops of the Government Factory for long periods with the result that work is held up on essential items.

I wish to say a word about the Government Factory. I think it is time something is done to prevent, or at least reduce the amount of absenteeism there. The whole factory has to be reorganized. Today, absenteeism in the Government Factory is about 25 per cent. I do not know whether it has come down but according to the last report of the D. P. W. it was 25 per cent.

In a major factory where absenteeism is 25 per cent I do not know how work can proceed efficiently.

That means everything is not well there, the workers are not satisfied and probably there are also other defects. It is up to the Hon. Minister to reorganize the factory and see that there is better attendance so that there will be a better output of work.

සහාය

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

I hope the hon. Member will not take long.

වමිලි ගුණවර්ධන මය.

(திரு. சம்ளி குணவர்தன)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene)

About ten minutes more.

For research and training, I find that a sum of Rs. 230,000 has been set apart. This sum is grossly inadequate compared to the amount of money that is spent on various items and the amount of research that has to be done both in the field and in the laboratories. This sum is totally inadequate. If we are spending so much money on the Rubber Research Institute and the Tea Research Institute I do not see any reason why we should not have a fully equipped research institute for this department too. Considering the volume of construction work undertaken by this department it is essential that we should have a much better research institute.

I should like to say a word about the engineers. I think the Hon. Minister would agree that the Bridges Section is the finest section in the P. W. D. I think it is one of the finest sections not only in the P. W. D. but in the whole of the Government. From the workers up to the very top it is working very efficiently.

A similar organization, as I mentioned earlier, could be set up for building too. It is essential for the smooth working of the department that the engineers should be satisfied. There may be a few black sheep but by and large the engineers and architects in the department are



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

competent and capable men. But their counterparts in the corporations and in the private sector are paid much more—50 per cent, 100 per cent, 200 per cent, even 500 per cent more.

You will not be able to get the best out of the engineers and other technical personnel in the department unless you increase their salaries and allowances. An immediate revision of the salaries of the engineers and technical personnel in the P. W. D. is imperative if you want to get the best out of those men. More than that, when they get better offers from outside they will not remain in the department.

I will not take much longer as time is limited, but I must mention a word about the Telecommunications Department. From personal experience I know that the telecommunication services are the worst ever. My own telephone has been out of order for more than half the period this Government has been in office. The hon. Member for Beruwala agrees with me. For once he has agreed with me, I do not know why. I have made representations to the Hon. Minister and to the Permanent Secretary, in my capacity as Chairman of the Kalutara Urban Council.

අ. හා. 5

A U. N. P. ex-mayor of Galle told me that his telephone has been out of order now for several months. A large amount of money is spent by the Government on modernizing the telephone system and on purchasing telephone equipment. Before we do that we must improve the existing services. I understand that there is enough cable wire. All the telephones at Kalutara are out of order because the underground cable has given way and we are told that they do not have cables to repair the damage. I ask the Government to take immediate steps to improve the existing services before spending large sums of money on modernizing our telephone equipment. There should be a sense of proportion. I ask again that immediate steps be taken to improve the existing services.

I do not wish to speak further. The time allotted to me is limited. I have made these criticisms with a view to improving the services rendered by the department and I do hope that the Hon. Minister will see to it that the public get a better service and the P. W. D. works faster in the coming year.

වෛද්‍යාචාර්ය එම්. එච්. සද්ධාසේන  
(අම්බලන්ගොඩ)

(வைத்திய கலாநிதி எம். எச். சத்தாசேன  
—அம்பலாங்கொடை)

(Dr. M. H. Saddhasena—Ambalangoda)

ගරු සභාපතිතුමනි, රජයේ වැඩ, තැපැල් සහ විදුලි සංදේශ කටයුතු භාර ඇමති තුමාටත්, තැපැල්පති තුමාටත්, ඒ වාගේම රජයේ වැඩ අධ්‍යක්ෂවරයාටත්, එතුමාගේ කාර්ය මණ්ඩලයටත්, අම්බලන්ගොඩ ජනතාව වෙනුවෙන් ස්තුතිය පිරි නැමීම මගේ යුතුකමක් ව තිබෙනවා. අවුරුදු 20 කට අධික කාලයක් තිස්සේ ශිල්පයෙන් දියුණු වෙමින් පවතින, උගතුන්ගෙන් ගහන වූ, තැපැල් කටයුතු බහුල වී තිබෙන අම්බලන්ගොඩ ප්‍රදේශයට නවීන අංගයන්ගෙන් සම්පූර්ණ වූ තැපැල් හලක් ලබාගැනීමට මේ වනතෙක් නොයෙකුත් ප්‍රයත්නයන් දැරුවා. ඒ සියලුම ප්‍රයත්නයන් සාර්ථක කර ගැනීමට නොහැකිව ගිය අවස්ථාවේදී අපේ ඇමතිතුමා තැපැල් හලක් ඉදි කර දීමට වැඩ කටයුතු ආරම්භ කර තිබීම ගැන මා එතුමාට ස්තුතිවන්ත වෙනවා. දැනට තැපැල් හල ඉදි කිරීමට නියමිත ස්ථානය ප්‍රමාණවත් නොවුවත්, එම කාර්යය තවත් අතපසුවීම වැළැක්වීම පිණිස ඊට යාබදව ඇති ඉඩම් කැබලිල්ල ලබාගැනීමට අයිතිකරුවන් කැමතිකරවා ගැනීමට මට හැකි වුණා. මෙම කටයුත්ත සඳහා ඉඩම් කැබලිල්ල දීමට අයිතිකරුවන් සියලු දෙනාම කැමැත්ත දැක්වූවා පමණක් නොවෙයි, ඒ සඳහා අවශ්‍ය පිඹුරු කඩදාසි ආදී සියල්ලක්ම ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. එසේ වුණත් යම්කිසි පුද්ගලයන් කීප දෙනෙකු මෙම ඉඩම ලබාගැනීමට අවහිර කරන බවට ආරංචියක් ලැබී තිබෙනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, කෙසේ වුණත් පොදු කටයුත්තක් සඳහා යම් ඉඩමක් පවරා දීමට අයිතිකරුවන් විසින් කැමැත්ත දක්වා ලියවිල්ලක් ඉදිරිපත් කර ඇති නම්, එය පවරා ගැනීමට අපහසුවක් නැහැ. ඒ හැරෙන්නට



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[වෛද්‍යවාර්ෂ සද්ධාසේන]

ඉඩම් පවරා ගැනීමේ ආඥාපනත යටතේ, එම ඉඩම ලබාගැනීමට අප්‍රමාදව ක්‍රියා කළොත් තමුන් තාන්සේ බලාපොරොත්තු වන, ප්‍රදේශයට ඉතාමත්ම අවශ්‍ය, තැපැල් හල ඉක්මනින්ම ඉදි කිරීමට පුළුවන් වෙනවාට කිසිම සැකයක් නැහැ. මේ ගැන මා සෝදිසියෙන් සිටින නිසා, තැපැල් හල ඉදි කිරීමේ මූලික කටයුතු දැනටමත් අවසන් කර ඇති බව දන්වන්න සතුටුයි. මෙයට වඩා තැපැල් අංශය ගැන මා කියන්න යන්නෙ නැහැ.

විදුලි සංදේශ අංශය ගැන කථා කරන විට දුර කථන සේවය ගැන විශේෂයෙන්ම සඳහන් කළ යුතුව තිබෙනවා. ඒ සම්බන්ධයෙන් කවුරුත් පාහේ කනස්සල්ලට පත්ව ඇති බව පෙනී යනවා. අම්බලන් ගොඩ සිට ගාල්ලට හෝ කොළඹට හෝ වෙනත් ප්‍රදේශයකට හෝ දුර කථන යෙන් කථා කරන්න වුවමනා වුණ නොයෙකුත් අවස්ථාවලදී අප්‍රමාණ අපහසුවක් ඇති වූ බව කියන්න සිදු වී තිබෙනවා. මා අදහස් කරනව, වැඩි කලක් යන්නට පෙර මේ අඩුපාඩුව සකස්කර දේවිය කියා. මට පෙර කථා කළ කළුතර ගරු මන්ත්‍රීවරයා වම්ලි ගුණවර්ධන මයා. පරිපාලන වාර්තා ප්‍රමාද වීමක් ගැන සඳහන් කළා. පාලන වාර්තා තබා, පාලන යන්ත්‍රයවත් හරියාකාර නොතිබුණු දෙපාර්තමේන්තුවක වැඩ කටයුතු සංවිධානය කර කටයුතු කරගෙන යන අවස්ථාවේදී, එබඳු ප්‍රමාදයන් ඇති වීම පුදුමයක් ඡනාවෙයි. ගරු සභාපතිතුමනි, අප දන්නවා, පසුගිය රජය තිබුණු කාලයේදී මංමාවත් පැවැති අයහපත් තත්ත්වය ගැන. දැන් තරමක් දුරටත් සැහීමකට පත් විය හැකි ආකාරයෙන් මංමාවත් සකස් කර තිබෙනවා, ඊට අවශ්‍ය යම් යම් උපකරණ ලබාගැනීමේ අපහසුකම් තිබුණත්.

ගොඩනැගිලි තැනීමේදී ඇතිවන ප්‍රමාදය ගැනද ඒ මන්ත්‍රීතුමා කථා කළා. මා ඒ අදහසට එකඟ වෙනවා. ගොඩනැගිලි තැනීම කොන්ත්‍රාත් ගැනීමට කොන්ත්‍රාත් කරුවන් මැලිකමක් දක්වනවා. එයට හේතු රාශියක් තිබෙනවා. යම්කිසි කොන්ත්‍රාත්තුවකට අත්සන් කළාම, ද්‍රව්‍ය මිල ඉහළ යාම නිසා, කොන්ත්‍රාත්තුව හරා වන්නේ

ගත් මුදලට එය අවසන් කරන්න බැහැ. එමනිසා ගොඩනැගිලි තැනීම, පාලම් තැනීම ආදී කටයුතු සඳහා කොන්ත්‍රාත්කරුවන් පෙර මෙන් ඉදිරිපත් නොවන බව තොරහ සක්. මෙයට ප්‍රතිකර්මයක් වශයෙන් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව මගින් හෝ තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුව මගින් හෝ වෙනත් දෙපාර්තමේන්තුවක මාර්ගයෙන් හෝ ගොඩනැගිලි තැනීමට අවශ්‍ය ද්‍රව්‍ය ගෙන්වා, ගබඩා කර, සාධාරණ මිලට කොන්ත්‍රාත් කරුවන්ට ලබාදීමට මාර්ගයක් සලස්වන්නේ නම් මෙම ප්‍රමාදය වළක්වා ගෙන, ගොඩනැගිලි වඩා ලාභයටත්, පහසුවටත්, ඉක්මණටත්, ඉදි කර ගැනීමට හැකි වනවාට කිසිම අනුමානයක් නැහැ. “ගවන්මන්චි ස්ටෝර්ස්” එක වාගේ වෙනම ගබඩාවක් සකස් කර ගෙන හෝ එසේ කළ නොහැකි නම් ආණ්ඩුවේ වෙනත් යම්කිසි ගබඩාවක් මගින් හෝ එම කොන්ත්‍රාත් කරුවන්ට පහසුවටත් නියම මිලටත් උපකරණ ලබා ගැනීම සඳහා සුදුසු වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර දෙන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

මංමාවත් පිළිබඳව මා ඊළඟට වචන ස්වල්පයක් ප්‍රකාශ කරන්නට කල්පනා කරනවා. අම්බලංගොඩ සිට බටපොල නමැති ප්‍රදේශයට දැන් පිළිවෙළේ හැටියට දුර ප්‍රමාණය නොමීර 10 ක් පමණයි. පසුගිය රජය කාලයේ අම්බලංගොඩ මන්ත්‍රීවරයාව සිටි කුලරත්න මහත්මයාගේත් කළුගල්ල මැතිතුමාගේත් උත්සාහය නිසා තල්ගස්ගොඩ පාලම පමණක් ඉදි කර තිබුණා. එහෙත් එම පාලමට යාම සඳහා පස් පිඩෙල්ලක් දැමීමටත් මුදලක් වෙන් කර දුන්නේ නැහැ. එහෙත් අපේ ගරු ඇමතිතුමා කැඳවාගෙන ගොස් පෙන්වා දුන් අවස්ථාවේදී ඊට පිවිසෙන මාර්ගය සකස් කිරීම සඳහා කටයුතු සකස් කර දුන්නා. දැන් ඊට යාමට හැකියාව ලැබී තිබෙනවා. එම මාර්ගය ඔස්සේ අම්බලංගොඩ සිට බටපොලට යාමට ඇති දුර ප්‍රමාණය නොමීර 4 කටත් අඩු ප්‍රමාණයක් බවයි, මතක් කරන්නට තිබෙන්නේ. ඒ ප්‍රදේශය සීග්‍රයෙන් දියුණු වන ප්‍රදේශයක්. අපේ ගරු කර්මාන්ත ඇමතිතුමා කීවා වාගේ එම පාරට යාබදව පිහිටි ඉදිකැටිය නමැති පේසකර්ම මධ්‍යස්ථානයක්



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

විවෘත වේවිය කියා අප විශ්වාස කරනවා. එසේ වුවහොත් එම පාර අඩු වශයෙන් අඩි 20ක්වත් පළල් කරන්නට සිදු වෙනවා. අවසාන මොහොත වන තුරු බලා නොසිට දැන්මම එම පාර පුළුල් කර නිසියාකාර සකස් කර දෙන මෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

අම්පෙගම — මිටියගොඩ — මානම්පිට හරහා යන පාර සකස් කොට බස් ධාවනය කරවීම ඉතා අවශ්‍යයි. එම ප්‍රදේශයේ ජනපද රාශියක් තිබෙනවා. ඒවායේ වෙසෙන ජනතාවට නොමිමර ගණනක් පයින් යාමටයි, දැන් සිදු වී තිබෙන්නේ. එම නිසා ඒ මාර්ගය ප්‍රතිසංස්කරණය කර දෙන මෙන් මා ඉතා ගෞරවයෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. දැනටමත් බෝක්කු දැමීම කර ගෙන යන බව පෙනෙනවා. එම පාරට ගල් අතුරා තාර දැමීමද නොපමාව කර දෙන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

මැට්ටල හරහා කිරිලගහවෙල—තෙල් වත්ත දක්වා යන පාරේ අවශ්‍යතාවය කොතෙක්ද කිවහොත් එම පාර වෙනුවෙන් ඒ පළාත්වාසීන් තම ඉඩකඩම් පවා නොමිලේ පරිත්‍යාග කර තිබෙනවා. එසේම ශ්‍රමදාන මාර්ගයෙන් එම පාර පුළුල් කිරීමේ කටයුතුද ඔවුන් විසින් කර තිබෙනවා. බස් රථ වලින් තම දරුවන් පාසැල් යවන්නට කවදා ඉඩ ලැබේවිද කියායි, ඔවුන් දැන් බලාගෙන සිටින්නේ. මේ පිළිබඳව ගරු ඇමතිතුමාටත් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවටත් ගාල්ලේ ඉංජිනේරුතුමාටත් ලියවිලි මගින් දන්වා යවා තිබෙනවා. එම ප්‍රදේශයේ මහ ජනතාව උනන්දු කරවීමේ වැඩ පිළිවෙළක් වශයෙන්වත් සිතාගෙන මෙම පාර වැඩි දියුණු කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. එවිට ඒ අවට ප්‍රදේශවල උදවියත් තවතව උනන්දුවී ඒ වැඩ කටයුතුවල යෙදෙනවා ඇති. පරිපූරක ඇස්තමේන්තුවක් මගින් හෝ මුදල් වෙන් කර ගෙන මෙම පාර සකස් කරන හැටියටයි මා ඉල්ලා සිටින්නේ. මෙම පාර දැනටත් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට අයිතියි. සුළු ප්‍රමාණ යයි, කරන්නට තිබෙන්නේ. බෝක්කු පුළුල් කර පාර දෙපැත්ත අඩි දෙකක් පමණ ගල් හා තාර දමා සකස් කර දෙන්නටයි තිබෙන්නේ. මේ මුදල් වර්ෂය තුළදීම මෙම කටයුත්ත ඉටු වේවිය කියා මා විශ්වාස කරනවා. මේ වෙනුවෙන් දැනට මුදල් වෙන් කර නොමැතිනම් විශේෂ පරිපූරක යෝජනා ගාලු ප්‍රදේශයට සිදු වුණු වැඩ ගැන

ඇස්තමේන්තුවක් මගින් හෝ මුදල් වෙන් කර කටයුතු සලස්වන ලෙස නැවතත් මා ඉල්ලා සිටිනවා. මෙම පාර ඒ අන්දමින් සකස් කර දීම ගම්වාසීන් තව දුරටත් උනන්දු කිරීමටද එක් හේතුවක් වන බව මා නැවතත් කියා සිටිනවා.

මගේ සහෝදර රත්ගම ගරු මන්ත්‍රීතුමා ටත් (ඩී. ඊ. තිලකරත්න මයා.) මටත් එකසේ සම්බන්ධතාවයක් තිබෙන තවත් කාරණයක් මෙහිලා සදහන් කරන්නට කැමතියි. බේරතුඩුව ඔස්සේ කලුපේ දක්වා යන පාරේ රංගල නමැති පාලමක් තිබෙනවා. පාර තරමක් හොඳ වුවත් පාලම අබලන් තත්ත්වයකයි පවතින්නේ. එම පාලම උඩින් ගමන් කිරීම නුසුදුසු තත්ත්වයකයි පවතින්නේ. එම නිසා ඒ පාලම ඉතා ඉක්මණින් ප්‍රතිසංස්කරණය කර දෙන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා. රත්ගම කොට්ඨාශයත් අම්බලංගොඩ කොට්ඨාශයත් ඒකාබද්ධ වන මෙම ස්ථානය ඉතා ඉක්මණින් සකස් කර දෙන මෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. ගරු ඇමතිතුමාට නැවත වරක් මගේ විශේෂ ස්තූතිය මෙම අවස්ථාවේදී පුද කරන්නට කැමතියි. අම්බලංගොඩ දුම්රිය ස්ථානය හොඳින් සකස් කිරීම ගැන ගරු ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වන බව ප්‍රකාශ නොකළහොත් මගේ යුතු කමක් පැහැර හැරියා යයි මට හිතෙනවා. ඒ නිසා ඒ ගැනත් ගරු ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා.

ඩී. ඊ. තිලකරත්න මයා. (රත්ගම)  
(திரு. டி. எ. திலகரத்ன—ரத்தம்)  
(Mr. D. E. Tillekeratne—Ratgama)

ගරු සභාපතිතුමනි, මාත් මෙම අමාත්‍යාංශය යටතේ වචන ස්වල්පයක් කථා කරන්නට කැමතියි. පානදුරේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ලෙස්ලි ගුණවර්ධන මයා.) මිනිත්තු 10 ක් නොව මිනිත්තු 25 ක් කථා කළා. එසේ හෙයින් තමන්ට වේලාව නොලැබුණායයි විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ ගරු මන්ත්‍රීවරුන් කලබල වන්නට එපා.

ගරු සභාපතිතුමනි, පසුගිය මාසයේදී පැවැත්වුණු ගාල්ලේ දිස්ත්‍රික් ඝම්බන්ධතා කාරකසභාවේ මෙම අමාත්‍යාංශයේ ගාලු ප්‍රදේශයට සිදු වුණු වැඩ ගැන



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[ඩී. ඊ. තිලකරත්න මයා.]

ප්‍රශංසා කෙරෙන යෝජනාවක් සම්මත වුණා. පන්දම් ඇල්ලීමක් හැටියට නො වෙයි, මා මේ කාරණය ඉදිරිපත් කරන්නේ. දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කාරකසභා රැස්වීම් වලදී හැම විටම වාගේ සිදු වන්නේ ඒ ඒ අමාත්‍යාංශයට දොස් පැවරීමයි. එහෙත් පසුගිය මාසයේ 4 වැනිදා පැවැත්වුණු එම රැස්වීමේදී ආණ්ඩු පැත්තේ අයත් විරුද්ධ පැත්තේ අයත් මෙම අමාත්‍යාංශයෙන් සිදු වී ඇති වැඩ කටයුතු ගැන ප්‍රශංසා කළා. ප්‍රශංසා කෙරෙන යෝජනාවක් සම්මත කර ගත්තා.

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

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

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

ඒක වැරදියි. පාරවල් නොසැදීම ගැන අප්‍රසාදය පළ කරන යෝජනාවක් සම්මත කර ගත්තා.

අ. හා. 5.15

ඩී. ඊ. තිලකරත්න මයා.

(திரு. டி. எ. திலகரத்ன)

(Mr. D. E. Tillekeratne)

මා ඒ ගරු මන්ත්‍රීතුමාත් සමග එකඟ වන්නේ නැහැ. මාකියන දේට අම්බලන් ගොඩ ගරු මන්ත්‍රීතුමා සාක්ෂි දරනවා ඇති. එදා අප හැම දෙනාම වැඩ ඇමති තුමාට ප්‍රශංසා කළා. මා නියෝජනය කරන කොට්ඨාශයෙහි නම් හැම පාරක්ම වාගේ හොඳින් සකස් කර තිබෙනවා. ලබන වර්ෂයේදී මට ඒ ඇමතිතුමාගේ ආධාරයක් වුවමනා නොවන තරමට ඒ කොට්ඨාශයෙහි වැඩ කෙරී තිබෙනවා.

මේ අවස්ථාවේදී ප්‍රවාහණ ඇමතිතුමාත් මෙහි සිටින නිසා එක කාරණයක් මතක් කරන්නට කැමතියි. දුම්රිය පාරක් මහ පාරක් කිට්ටු වන තැන්, එහෙම තැන් නම් දුම්රිය පාර හරහා මහපාර ගමන් කරන තැන් තිබෙනවා. “ලෙවල් ක්‍රොසිං” යනුවෙන් හඳුන්වන මෙම ස්ථාන නිසා මහජනයාට ලොකු කරදරයක් ඇති වී තිබෙනවා. මෙවැනි ස්ථානවල සමහර විට මිනිත්තු 15 ක්, 20 ක් වාහනයක් නවත්වාගෙන ඉන්නට සිදු වී තිබෙනවා. ලොකු

ගෙන යන විට මෙය කොතරම් පාඩුවක්ද? ඊයේ මා මෙහි එද්දී අලුත්ගම “ලෙවල් ක්‍රොසිං” එකේ මිනිත්තු 15 ක් තිස්සේ මගේ වාහනය නවත්වාගෙන ඉන්නට සිදු වුණා. ඉදිරුවෙන් රේල් බස් එකක් තැන් නම් දුම්රියක් පිටත්වූ විට මෙම “ලෙවල් ක්‍රොසිං” එක ලග ගේට්ටුව වහනවා. ඒවා ඉදිරුවෙන් පිටත් වන්නටත් පෙරම ගේට්ටුව වහනවා වන්නටත් පුළුවනි. හැමදාම තත්ත්වය ඒකයි. ඇමති වරුන් දෙදෙනාම සිටින නිසා, කරුණා කර මේ තත්ත්වය ගැන අවධානය යොමු කර මහජනයාට කරදර අඩු වන විධියට කටයුතු සලස්වනවා ඇතැයි මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ඊළඟට තැපැල් බෙදන්නන් ගැන වචනයක් දෙකක් කියන්නට කැමතියි. මා නියෝජනය කරන කොට්ඨාශයෙහි කුලී ගොඩ, කහව, යන තැපැල් කන්තෝරු දෙකක් තිබෙනවා. ඒ තැපැල් කන්තෝරු දෙකේ තැපැල් බෙදීම සඳහා අම්බලන් ගොඩ තැපැල් කාර්යාලයෙන් සේවකයන් දෙදෙනෙකු පත් කරන ලද නමුත්, නීතිය අනුව තැපැල් බෙදන්නකුට එක තැපැල් කන්තෝරුවක සිට තවත් තැපැල් කන්තෝරුවක වැඩ සඳහා යන්නට බැ. ලියුම් බෙදන්නන් ඒ අන්දමට මාරු කරන්නට බැරිවීමෙන් අද මේ උප තැපැල් කාර්යාල දෙකේම තැපැල් බෙදීම ඇනහිට තිබෙනවා. එමනිසා මේ නීති සංශෝධනය කරන මෙන් මා ඉතා ඕනෑකමින් ඉල්ලා සිටිනවා. අඩු වශයෙන් අළුතෙන් බදවා ගන්නා ලියුම් බෙදන්නන්වත් ඒ නීතියට සම්බන්ධ කර ගන්නට එපා. ඒ නීති වහාම සංශෝධනය කරන්නටත්, තැපැල් බෙදන්නන් මාරු කරන්නට පුළුවන් වන විධියට වැඩ පිළිවෙළක් ඇති කරන්නටත් ක්‍රියා කරන මෙන් මා ඉතා ඕනෑකමින් ඉල්ලා සිටිනවා. තැපැල් දෙපාර්තමේන්තු වට අද තිබෙන කරදරය මේ ලියුම් බෙදන්නන් මාරු කරන්නට බැරි එකයි. යම් විධියකින් තැපැල් බෙදන්නන් මාරු කළොත් වැඩ වර්ජන තර්ජන එල්ල වෙනවා. අම්බලන්ගොඩින් මේ තැපැල් කාර්යාල දෙකට තැපැල් බෙදන්නන් යවන්නට කටයුතු කරන විටත් වැඩ වර්ජන තර්ජනයක් එල්ල වුණා. අද තිබෙන නීති රීති නිසයි මේව කරන්නට බැරි? එම නිසා මේ නීති සංශෝධනය කරන ලෙසත්,



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

තැපැල් බෙදන්නන් මාරු කරන්නට පුළු  
වත් වන විධියට වැඩ පිළිවෙලක් ඇති  
කරන ලෙසත් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

කළුතර ගරු මන්ත්‍රීතුමා (වම්ලි ගුණ  
වර්ධන මයා.) “ස්විච්චි බෝඩ්” ගැන සඳ  
හන් කළා. ඒවාගේම මමත් හික්කඩුවේ  
තැපැල් කාර්යාලයේ “ස්විච්චි බෝඩ්” එක  
ගැන සඳහන කළ යුතුයි. ඇත්ත වශ  
යෙන්ම අවුරුදු ගණනක් පරණ “ස්විච්චි  
බෝඩ්” එකක් හික්කඩුවේ තැපැල් කාරී  
යාලයේ තිබෙන්නේ. අම්බලන්ගොඩ එකත්  
එහෙමයි. ඒවාගේම මගේ දුර කථනය  
හරියට බර කරන්නක් වගෙයි. ඒක කර  
කවන්නට ඕනෑ. “ඩයල්” කරන්නට  
බැහැ. එක අතකින් පුළුවන් තරම් කර  
කවල බැරි වුණාම අනික් අතින් කර  
කවනවා. සමහර විට මිනිත්තු පහක්  
පමණ කරකවා—විශ්වාස කරන්න  
මා මේ කියන්නේ ඇත්තක්—මා ඒ  
ටැලිපෝන් පෙට්ටිය පොළවේ ගහනවා.  
සමහර විට මා කාරී එකෙන් තැපැල්  
කාර්යාලයට ගොස්, ඇයි තමුන්නාන්  
සේලා මගේ ටැලිපෝනයට උත්තර  
නොදෙන්නේ කියා ප්‍රශ්න කරනවා.  
ඒ අය සමහර විට ඇත්ත කියනවා  
වෙන්න ඇති. සමහර විට බොරු  
කියනවා වෙන්න ඇති. සමහර අවස්ථාවල  
දී ඒ අය කියනවා අපට ඇසුණේ නැත  
කියා. මේ කාරණය ගැනත් අවධානය යොමු  
කරන මෙන් මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන්  
ඉල්ලා සිටිනවා. මේ ගැනත් යම් වැඩ පිළි  
වෙලක් සකස් කරන්න.

කේ. වයි. එම්. විජේරත්න බණ්ඩා මයා.  
(සොරනාතොට)

(තිල. කේ. බා. ආම්. බිඤ්ජාත්ත පණ්ඩා  
—සොරනාතොට)

(Mr. K. Y. M. Wijeratne Banda—  
Soranatota)

ගරු සභාපතිතුමනි, ප්‍රසිද්ධ වැඩ, තැපැල්  
හා විදුලි සංදේශ කටයුතු භාර ගරු  
ඇමතිතුමාගේ වැය ශීඝ්‍රී යටතේ කරුණු  
ස්වල්පයක් ඉදිරිපත් කරන්නට මට  
අවස්ථාව ලබා දීම ගැන මම සන්නොප  
වෙනවා. මේ අවස්ථාවේදී විශේෂයෙන්ම  
උප තැපැල් ස්ථානාධිපතිවරුන්ට මුහුණ  
පාන්නට සිදුව තිබෙන දුෂ්කරතාවයන්  
ගැන මා තමුන්නාන්සේගේ අවධානය  
යොමු කරවන්නට අදහස් කරනවා. වැඩ  
බලන උප තැපැල් ස්ථානාධිපතිවරුන්ගේ

තත්ත්වය පිළිබඳව, අනාගතය පිළිබඳව  
1967 මැයි 20 වන දින මා මේ ගරු සභාවේ  
දී ප්‍රශ්නයක් මතු කළා. ඒ ප්‍රශ්නයට  
උත්තර දුන් පාර්ලිමේන්තු ලේකම් තුමා,  
උප තැපැල් ස්ථානාධිපතිවරුන් ස්ථිර  
කිරීමේදී අධ්‍යාපන සහතික ගැනම තැකී  
මක් නොකර අවුරුද්දක් හෝ ඊට වැඩි  
කාලයක් තුළ උප තැපැල් ස්ථානාධිපති  
වරුන් වශයෙන් වැඩ බලා තිබීමත් සුදුසු  
කමක් හැටියට දෙපාර්තමේන්තුව සලකන  
වාය, ඒ කාරණය ගැන දෙපාර්තමේන්තුව  
කටයුතු කරනවාය කියා කිව්වා. නමුත්  
පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා එවැනි පිළිතු  
රක් දී තිබියදීත් අධ්‍යාපන සුදුසුකම් ගැන  
තදින්ම ඉල්ලා සිටින දැන්වීමක් පළ කර  
තිබුණා. බදුල්ලේ උච්ඡිදගොඩ උප  
තැපැල් කාර්යාලයේ උප තැපැල් ස්ථා  
නාධිපති තනතුර පිළිබඳවයි ඒ දැන්  
වීම පළ කර තිබුණේ. ඒ දැන්වීමේ  
3 වන ඡේදය අනුව අධ්‍යාපනික සුදුසුකම්  
යථා තත්වයෙන් අවශ්‍යයි. මේ පිළිබඳව  
මා ප්‍රදේශීය තැපැල් අධිකාරීතුමාට  
ලිපියක් යැව්වා. වැඩ බලන උප තැපැල්  
ස්ථානාධිපතිවරුන් සම්බන්ධයෙන් පාර්ලි  
මේන්තු ලේකම්තුමා මේ විධියට කියද්දී  
ඒ දැන්වීම ඒ ආකාරයට පිළියෙළ කර  
ප්‍රසිද්ධ කළේ මක්නිසාද කියා මා ඒ  
ලිපියෙන් ප්‍රශ්න කළා. උච්ඡිදගොඩ උප  
තැපැල් ස්ථානාධිපතිවරිය අවුරුදු 15  
නිස්සේ වැඩ කර තිබෙනවා. එය සුදුසු  
කමක් වශයෙන් නොසලකා අධ්‍යාපන  
සුදුසුකම් ගැනම බැලීම යුක්තිසහගතද  
කියා මා කරුණු විමසුවා. ඒ ලිපියට  
මෙන්න මේ පිළිතුර ලැබී තිබෙනවා.

“බණ්ඩාරවෙල, 1967 අගෝස්තු 2.

වැඩ බලන උප තැපැල් ස්ථානාධිපතින්ගේ  
ස්ථිරත්වය

ඉහත සඳහන් මයෙන් 67.7.31 දින මා වෙත  
එවන ලද ලිපියට පිළිතුරු වශයෙනි. ඔබ ලිපියේ  
සඳහන් කරුණු ගැන මෙතෙක් පො. මා. ජ.  
ගෙන් උපදෙස් ලැබී නැති බවද, උපදෙස් පතා  
ඔබගේ ලිපිය පො. මා. ජ. වෙත ඉදිරිපත් කර  
ඇති බවද දන්වනු කැමැත්තෙමි.

පිළිතුරක් ලද වහාම එය ඔබ වෙත දන්වනවා  
ඇත.

මෙයට,  
විශ්වාස,

ප්‍රදේශීය තැපැල් අධිකාරී (තැගෙනහිර.)”



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[කෝ. වස. එම්. විජේරත්න බණ්ඩා මයා.]

එදා ඊ ප්‍ර ඇමතිතුමා දුන් පිළිතුර හරි නම් අවුරුද්දක් වැඩ බලා තිබීම සුදුසු කමක් හැටියට සැලකිය යුතුයි. එහෙත් මා සඳහන් කළ මේ තැනැත්තා අවුරුදු 15 ක්ම වැඩ බලා තිබෙනවා. එවැනි තැනැත්තෙකුට මේ දැන්වීමේ හැටියට ඉල්ලුම් පත්‍රයක් ඉදිරිපත් කරන්නවත් අවස්ථාවක් නැහැ. ඒ නිසා මේ කාරණය කෙරෙහි ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරවනවා. අවුරුද්දක් දෙකක් තුනක් වැඩ බැලූ අය සිටිනවා. මේ විධියට අවුරුදු 15 වැනි බොහෝ කාලයක් වැඩ බැලූ අය ඉන්නවා. ඒ අයගේ අනාගතය මොකක්ද? ඒ සා විශාල කාලයක් තිස්සේ වැඩ බැලීමෙන් පසුවත් එවැනි තත්ත්වයක් තත්ත්වයක් ලබාගැනීමට අවස්ථාවක් නැත්නම් එහි ඇති සාධාරණත්වය මොකක්ද කියා මා ගරු ඇමතිතුමා ගෙන් ප්‍රශ්න කරනවා. අවුරුදු 15ක් තිස්සේ හොඳින් සේවය කර තිබියදීත් අන්තිමේ දී අධ්‍යාපන සහතිකය බැලීමේ තේරුම මොකක්ද?

1965 සිටම දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ සභාවලදී තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුවේ අඩු පාඩුකම් පිළිබඳව සාකච්ඡා කර ඒ ඒ කොට්ඨාශවල තිබෙන අඩුපාඩුකම් මොන වාද, ඒවා කෙසේ සකස් කළ යුතුද, ආදී වශයෙන් යම් යම් තීරණවලට බැස තිබුණා. ඒ වාතී තමුන්නාත්සේ, වෙන ඉදිරිපත් කිරීමටත් පුළුවන්. 1965 සිටම මගේ ඡන්ද කොට්ඨාශයේ කුරුකුදේ, උඩ කොහොවිල, මොරේතොට, උඩුවර, නෙළුව, පතනෙවත්ත නමැති ගම් ප්‍රදේශ 6 ට උප තැපැල් ස්ථාන 6 ක් විවෘත කිරීමට තීරණය කර තිබුණා. ඒ එක්කම ප්‍රමුඛ ලැයිස්තුවකුත් සකස් කර තිබුණා. 1965-66 වර්ෂයේ මේ මේ කටයුතු කළ යුතුය, 1966-67 වර්ෂයේ මේ මේ කටයුතු කළ යුතුය, 1967-68 වර්ෂයේ මේ මේ කටයුතු කළ යුතුය, 1968-69 වර්ෂයේ මේ මේ කටයුතු කළ යුතුය, කියා ප්‍රමුඛ ලැයිස්තුවක් සකස් කර තිබුණා. එහෙත් අද වන තුරුත් එකක්වත් කෙරී නැහැ. උප තැපැල් ස්ථානත් නැහැ. අඩුපාඩු සකස් විමකුත් නැහැ.

ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන් නම් කියනවා ඒ ඒ මන්ත්‍රීවරුන්ගේ ප්‍රදේශ වල අඩුපාඩුකම් සකස් කර තිබෙනවා

කියා. ඒ ගැන අපි බොහොම සන්තෝෂයි. එහෙත් අපේ ප්‍රදේශවලට කර ඇති කුඩම්මාගේ සැලකිල්ල ගැන අපේ කනගාටුව පළ කළ යුතුව තිබෙනවා.

නොදියුණු ප්‍රදේශයක් වන උඟව පළාතට විදුලි පණිවුඩ පහසුකම් අතින් ඇති බලවත් අඩුපාඩු තිබෙනවා. එවැනි නොදියුණු ප්‍රදේශයකට විදුලි පණිවුඩ පහසුකම් ඉතාමත් අවශ්‍යයි. 1965 සිටම ලන්දේවෙල, සොරණාතොට, තල්දෙන, යන ගම් තුනට විදුලි පණිවුඩ පහසුකම් ලබා දෙන්නය කියා දෙපාර්තමේන්තුවට කරුණු ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. විශේෂයෙන් ලන්දේවෙල නමැති ස්ථානය ගැන ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරවනවා. ලන්දේවෙල උප තැපැල් ස්ථානයේ වහල උඩිනුයි ටෙලිෆෝන් කම්බි ගිහින් තිබෙන්නේ. ඒ වහලේ උළු මාරු කරන්න යන කෙනෙකුටත් ඒ ටෙලිෆෝන් කම්බි අල්ලන්න පුළුවන්. එවැනි තත්ත්වයක් තිබියදී මෙහෙ ලියුම් ගනු දෙනු කරනවා, මෙපමණ විශාල මුදලක් මේ සඳහා වියදම් වෙනවාය කියා. මෙය ඉතාමත් පුදුම කාරණයක්.

සොරණාතොටට විදුලි පණිවුඩ පහසුකම් ලබා දීම ඉතාමත් පහසුයි. මා හිතන්නේ නැහැ, දැනට විදුලි පණිවුඩ සේවය තිබෙන තැන සිට මේ ස්ථානයට බඩ 25 කවත් දුර ප්‍රමාණයක් තිබෙනවාය කියා. එසේ වුණත්, දැන් කලක සිටම ඇස්තමේන්තු පිළියෙළ කරනවා. තවමත් ක්‍රියාවට පරිවර්තනය වී නැහැ. 1965 සිට 1967 දක්වාම කිසිම දෙයක් සිදු වී නැහැ.

ඒ එක්කම කනගාටුවෙන් ප්‍රකාශ කළ යුතු තවත් කාරණයක් තිබෙනවා. එනම් සභාපතිතුමනි, මා 1966 සිටම ගරු කථා නායකතුමාගේ මාගීයෙන් ලිපියක් ඉදිරිපත් කළා මට රාජකාරී දුරකථනයක් මා පදිංචි ස්ථානයට ලබා දෙන්නය කියා. ඒ සම්බන්ධයෙන් 1966 අගෝස්තු 2 දිනමින් විදුලි සන්දේශ පාලක විසින්



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

ස්ථිර ලේකම් වෙත යවන ලද ලිපියක පිටපතක් මට එවා තිබෙනවා. ඒ ලිපිය මා කියවන්න කැමතියි :

“ 1966 අගෝස්තු 2.

ර. වැ. තැ. වි./ලේ.

රාජකාරි දුරකථනයක් පදිංචි ස්ථානයට ලබාගැනීම

ඉහත සඳහන් කාරණය සම්බන්ධයෙන් සොරණා තොට මන්ත්‍රී කේ. වයි. එම්. විජේරත්න බණ්ඩා මහතා විසින් ගරු කථානායකතුමා මගින් ඉදිරිපත් කරන ලද අයදුම් පතක් මේ සමග ඇත.

සොරණාතොට මන්ත්‍රීගේ ඉල්ලීම වනුයේ ඔහුට දැනට බදුල්ල හුවමාරු ස්ථානයෙන් සපයා ඇති බදුල්ල අංක 377 දරණ වැලිපිත්තය කන්දේ ගෙදර, කිරිඔරුව, මුත්තාටුවවෙගම, කොටුගොඩැල්ල යන ස්ථානය වෙත ගෙන ගොස් සවි කරන ලෙසය. බදුල්ල හුවමාරු ස්ථානයේ සිට මෙම ස්ථානයට ඇති එක එල්ලේ දුර ප්‍රමාණය සැතපුම් 3 යාර 660ක් වන අතර සේවය සැපයීම සඳහා වන වියදම රු. 5362ක් බව ප්‍ර. වි. ස. ඉ. විසින් වාර්තා කර ඇත. විජේරත්න බණ්ඩා මහතා වෙත දැන් සපයා ඇති බදුල්ල 377 එම ස්ථානයට සැපයීම සඳහා වියදම් වී ඇත්තේ රු. 262 කි.

කේ. වයි. එම්. විජේරත්න බණ්ඩා මහතාගේ වැලිපිත්තය ස්ථාන මාරු කිරීම සඳහා ඔබගේ අනුමැතිය අපේක්ෂාවෙන් ඉදිරිපත් කරමි.

විදුලි සන්දේශ පාලක වෙනුවට.”

තවමත් ඒ සඳහා අවශ්‍ය අනුමැතිය ලැබී නැහැ. අනුමැතිය දෙන්නට හිටපු ලේකම් තුමා දැන් මේ ලෝකයේ කොහේ හෝ ඉන්නවාදැයි මා දන්නේ නැහැ. රාජකාරි ටෙලිපෝන් ඉල්ලා සිටින්නේ මහජනයාගේ සේවාවන් පහසුවෙන් කරන්නටයි. 1966 අගෝස්තු මාසයේදී ලැබුණු පිළිතුරක් ගැන 1967 අගෝස්තු මාසයේදී—මාස දොළහකට පස්සෙ—කථා කරන්නට සිදු වී තිබෙන්නේ තවමත් අප බලා පොරොත්තු වූ ලෙස ටෙලිපෝනයක් නොලැබුණු බව කියමිනුයි. ඉතින් කොහො මද සේවයක් කරන්නට අපට පුළුවන් වන්නේ ? ආණ්ඩු පක්ෂයේ සිටින මන්ත්‍රී වරයෙකු වෙනුවෙන් ටෙලිපෝනයක් ලබා දීමට රුපියල් 53,000ක මුදලක් පවා වැය කර තිබෙන නමුත් විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රීවරයකු වන මට එම ටෙලිපෝනය වෙනුවෙන් රුපියල් පන්දහස් ගණනක් ලබා දීමට නොහැකි විම කනගාටුදායකයි. මා කියන කාරණය කඩදාසිවලින් ඔප්පු කරන්නටත් මට පුළුවනි. එහෙත් අද ඒ කඩදාසි මා ගෙනවිත් නැහැ. ටෙලිපෝන් ස්ථිර ලෙස ලියාපදිංචි වූ කම්කරුවන්

ඉල්ලා සිටින්නේ පොදු ජනතාවට මහජන නියෝජිතයකු වශයෙන් මගෙන් කෙරෙන්නට තිබෙන වැඩ පහසුවෙන් කර දෙන්නටයි. ඒ නිසා මෙය මට පෞද්ගලිකව කෙරෙන දෙයක් නොවෙයි. සොරණාතොට ජනතාවට සේවය කරන්නටයි වුවමනා කරන්නේ. අවුරුද්දකටත් වැඩි කාලයක් ගත වී තියබිදින් මේ ලේකම්තුමාට තව මත් ඒ සඳහා අවශ්‍ය අනුමැතිය දෙන්නට, මගේ ලියමනට පිළිතුරක් දෙන්නට පුළුවන්වෙලා නැහැ. ඔය ලේකම්තුමාගේ මුදලින් නොවෙයි මේ වියදම දරන්නට තිබෙන්නේ. ගරු කථානායක තුමාගේ වැය ශීර්ෂයෙනුයි මේ මුදල් යන්නේ. ඉතින්, මහජන මන්ත්‍රීවරයෙකුට දෙන ටෙලිපෝනයක් වෙනුවෙන් වැඩ කෙරෙන්නේ ඔය විධියට නම්, වෙනත් දේ ගැන මොනවට කථා කරනවද ? ගරු ඇමතිතුමා මේ ගැන අවධානය යොමු කර හැකි තාක් ඉක්මණින් මේ ගැන කටයුතු කරන මෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව ගැනත් වචනයක් දෙකක් කථා කරන්නට තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම මට ඉතා ලුහුඬින් නමුත් කථා කරන්නට වුවමනා වී තිබෙන්නේ මාර්ග කම්කරුවන් ගැනයි. ඇත්තෙන්ම රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ කම්කරුවන්ගේ දුක්ඛිත තත්ත්වය ගැන ගරු ඇමතිතුමාගේ විශේෂ අවධානය යොමු විය යුතුයි. ඒ අය ඉතාමත් දුක්ඛිත තත්ත්වයකයි අද ඉන්නේ. මේ උදවියට සිය සේවයේ ස්ථිරත්වයක් නැහැ. තාවකාලිකවයි සේවය කරන්නට සිදු වී තිබෙන්නේ. අවුරුදු ගණනාවක් තාවකාලිකව සේවය කරන්නට සිදු විම ඉතාමත් කනගාටුදායකයි. මේ උදවිය නොයෙක් හිරිහැර කරදරවලට පත් වෙනවා. තාර උණු කරන විටත්, වෙනත් එවැනි වැඩවල නිරත වන විටත් මේ උදවිය නොයෙක් විධියේ අමාරුකම්වලට භාජන වෙනවා. බොහොම අමාරුවෙනුයි මේ උදවිය ජීවත් වන්නේ. සමහර උදවියට කොයි තරම් අමාරු තත්ත්වයකට පත් වන්නට සිදු වී තිබෙනවාද කියතොත් අවුරුදු හත අටක් වැඩ කරන විට ඇස් පෙනීම පවා අඩු වී ඇස් නොපෙනෙන තත්ත්වයට ආ කම්කරුවන් ඉන්නවා. ඒ නිසා මාර්ග කම්කරුවන්ගේ ස්ථිර ලෙස ලියාපදිංචි වූ කම්කරුවන්



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[කෝ. වස. එම්. විජේරත්න බණ්ඩා මයා.]

හැරියට සලකන්නට පුළුවන් ක්‍රියා මාර්ගයක් ඇති කරන ලෙස මතක් කරන්නට කැමතියි.

අපේ පළාත්වල තවත් කටයුත්තක් කෙරෙනවා. කාලයක් තිස්සේ සිංහල කම් කරුවන් පාරවල වැඩ කරමින් සිටියා. වතු වල වැඩ අඩුවීම නිසා නිවාඩු දවස්වල දවස කම්කරුවන් පාරවල වැඩට යොදා ගැනීමේ වැඩ පිළිවෙළක් දැන් ඒ පළාතේ කෙරීගෙන යනවා. කාලයක් තිස්සේ වැඩ කළ සිංහල කම්කරුවන්ට දැන් ඔය තත්ත්වය නිසා පාරවල වැඩක් නැතිවීගෙනයි යන්නේ. විශේෂ වක්‍රලේඛනයක්වත් යවා මේ කම්කරුවන්ගේ අනාගතය පිළිබඳව සහනදායක පියවරක් ගන්නා මෙන් ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා ඉතා ගෞරවයෙන් ඉල්ලනවා.

රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට හාර දෙන ලද පාරවල් දැන් ගම්බද ප්‍රදේශවලත් බෙහෙවින් තිබෙන බව තමුන්නාන්සේ දන්නවා. ඒ පාරවල වැඩ දියුණුවක් නම් තවමත් පෙනෙන්නට නැහැ. වතු වලින් ලබාගත් ඒවායේ තඩත්තුව සඳහා වතු වලට ගෙවනවා. ඒ වුණාට මොකද. පාරේ නම් දියුණුවක් පෙනෙන්නට නැහැ. වරින් වර දෙමළ මිනිසුන් කීප දෙනකු යොදා පස් ටිකක් පාරට දමන නමුත් එහෙත් මෙහෙත් ආවාට ගියාට පස් ටිකක් දමනවා මිස පාර සකස් වන ආකාරයට එය කෙරෙන්නෙත් නැහැ. ඒ නිසා එයින් තවත් හරියට වැඩක් කෙරෙන්නේ නැහැ. ඒ නිසා ගම්බද පාරවල් දියුණු කිරීම ගැන ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු වනු ඇතැයි බලාපොරොත්තු වෙනවා.

අ. හා. 5.30

කැටවල-ඇටම්පිටිය පාර තිබෙන්නේ බොහොම නොදියුණු තත්ත්වයකයි. කැටවල සිට ඇටම්පිටිය දක්වා වැටී තිබෙන මේ පාරට කරන්නේත් පස් ටිකක් දමන එක පමණයි. හරියාකාර පාර දියුණු නොකර ගමනාගමනය කරන්නට පුළුවන්කමක් නැහැ. බස් සේවයක් අරඹන්නැයි ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට කිව්වොත් ඒ අයගෙන් ලැබෙන පිළිතුරේ සඳහන් වන්නේ බස් රථ ධාවනය කිරීමට තරම් ඒ පාර යෝග්‍ය නැති බවයි. එහෙත් පාර වැඩ

දියුණු කර දෙන මෙන් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ඉල්ලා සිටියොත් එතැනින් ලැබෙන පිළිතුර, පාර තඩත්තුව කිරීමට ලැබෙන සුළු මුදලින් එය උසස් තත්ත්වයකට ගෙනෙන්නට බැරිය යන්නයි. ගම්බද ජනතාවගේ ජීවිත කෙරෙහි පාරවල් බෙහෙවින් බලපානවා. ඒ නිසා ගැමියන්ට පාරවල් බොහොම වැදගත්. මේ පාරවල් දියුණු කිරීමට කටයුතු කරන මෙන් ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලනවා. ගරු සභාපතිතුමා මා දෙස බලන්නේ මා නියමිත වේලාව ඉක්මවා කපා කර තිබෙන නිසා වෙන්ව ඇති. තවත් ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලා කපා කරන්නට බලාපොරොත්තුවෙන් සිටින බව පෙනෙන නිසා මගේ කපාව මෙයින් තවත්වනවා.

ජෝර්ජ් රාජපක්ෂ මයා. (මුල් කිරිගල)

(திரு. ஜோராஜ் ராஜபக்ச—முல்கிரிகல)

(Mr. George Rajapaksa—Mulikirigala)

Mr. Chairman, from the remarks uttered by the hon. Member for Ambalangoda (Dr. Saddhasena) and the hon. Member for Ratgama (Mr. D. E. Tillekeratne), it seems pretty obvious to us that the Minister of Public Works, Posts and Telecommunications has served his parliamentary Colleagues very well. They are extremely satisfied with his performance, but unfortunately I am not in a position to join them in their hymn of praise.

I think the Hon. Minister will agree with me that the state of the postal and telecommunication services in this country is chaotic. That is really an understatement. If thousands and thousands of telegrams are sent by post, if registered packets and letters are lost, if money orders are encashed fraudulently, then how can one say that the postal and telecommunication services are adequate?

Today it takes well nigh ten hours to get a trunk call through to Matara, if you are lucky. My own experience in my own constituency is that I have been able to use my telephone only for 25 days in the year; the rest of the time it is out of commission. And this is the kind of telecommunication service that you have provided to the



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

people of this country.—[*Interruption*]. If you want to interrupt, please tell us aloud.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

Please do not listen to interruptions. You do not have much time.—[*Interruption*]. Here are some people, whose interruptions mean nothing!

ජෝර්ජ් රාජපක්ෂ මහ.

(திரு. ஜோர்ஜ் ராஜபக்ஷ)

(Mr. George Rajapaksa)

But sometimes it is necessary to deal with interruptors because I know that, like schoolchildren, they do not understand what we say and therefore dull heads need repetition.

The postal service is an essential amenity for the community and therefore it is the duty of the Hon. Minister to see that proper facilities are afforded to the people. Today the entire Postal Department and the workers are seething with discontent. As far as I am concerned, I am mainly interested in the postal facilities that you have provided to the rural people of this country.

The rural people are provided postal facilities mainly through the network of sub-post offices. In addition to the 265 post offices you have in the principal cities and towns, there are over 2,000 sub-post offices in this country. It is through those sub-post offices that the rural people catered for, and what are the conditions obtaining in those rural sub-post offices?

The Hon. Minister is well aware that the sub-postmasters' lot is not very easy. They work under very trying conditions and you have not given your mind and attention to the problems they are faced with.

If you want to improve the postal facilities for the rural people in this country, your first duty is therefore to improve the conditions of service and the facilities available to the people at the sub-post offices in this country. They are littered about all over the country.

But today what has happened? In most of the sub-post offices in Ceylon, there are no postal runners. Some people have to come to the post office to collect the letters. They have to divine that someone has sent them a letter. There are no postal runners attached to those post offices. Such are the conditions under which they labour.

The sub-postmaster is responsible for providing a building for the sub-post office. What is the rent he is paid? He is paid Rs. 5, and for a 'B' Grade office the rent paid is Rs. 7.50 a month. Responsibility is thrust upon the sub-postmaster for the security of the money and various things that are found in the sub-post office. These sub-post offices are not provided with safes to secure government money. Nevertheless a sub-postmaster has to bear the responsibility for the loss of money. He has to provide the building; the building generally should be in a central place in that particular village. If the sub-postmaster lives in the village, the department insists that he should reside in the sub-post office. If he resides at his home with his wife and children, then he has to find someone else and pay him a salary to look after the goods at the post office. Further, when a sub-postmaster is ill or has to go on leave, he has to maintain an approved substitute. To maintain even the approved substitute the sub-postmaster has to pay out of his own pocket.

When a telegram comes to any of these rural sub-post offices, and if there are no postal runners or delivery peons, the sub-postmaster has to employ a labourer and pay him at the rate of 15 cents a mile. He has to divine when a telegram would arrive, employ a labourer and pay only 15 cents a mile.

Then Mr. Minister, they have to keep their offices open from 7.30 a.m. till 5 p.m. with a break of one hour for lunch. They have also to keep the sub-post office open for at least half an hour on a poya day. In other words, they work like any other



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කුරක සහාය

[පෝර්ජ් රාජපක්ෂ මය.]

public servant. They work for full eight hours a day and for half an hour on a poya day and still up to date their position is nebulous.

I wish to know from the Hon. Minister whether sub-postmasters in this country are public servants or not. In matters of administration, appointment, discipline and punishment they are governed by the Public Service Regulations. If they are suspected of having committed criminal breach of trust, they come under section 392 of the Penal Code and they are charged as public servants who have committed a criminal breach of trust.

The Attorney-General had ruled that these men are public servants on some matter which went before him. Nevertheless, they have to retire at 60. When they retire at 60 they have to go home twiddling their thumbs because they have nothing to take home. Their salaries are meagre and inadequate.

A 'C' Grade sub-postmaster gets a salary of Rs. 25 and allowances which work out to about Rs. 100. A 'B' Grade sub-postmaster gets a salary of Rs. 50 and allowances which work up to about Rs. 125 out of which he has to maintain a substitute, a postal runner and a building.

How are their allowances calculated? That is done by some antiquated colonial method. When sub-post offices were started in this country they were started to render a part-time service to the British in these rural areas. At that time a sub-postmaster was considered to be a contractor. Times have changed now; society has changed; work too has increased but the conditions remain the same. Therefore, it is time that the Hon. Minister looked into their working conditions. He must look into the working conditions of sub-postmasters throughout the Island. It is they who provide postal facilities to the rural masses. They are the people who are badly hit as

a result of lack of government concern and the poor conditions under which they are expected to work.

They are paid living allowances on a cost—of—living index computed during colonial times. They receive Rs. 2 for every 1,000 units. How are their units worked? A sub-postmaster who sells Re. 1 worth of stamps receives four units. In this manner they reckon units, add up to 1,000 and give only Rs. 2. That system that was started about 40 or 50 years ago has not been changed. Living conditions have changed but not that rule. I ask the Hon. Minister to be realistic and to set his mind on this problem. If, as I said, you get out of sub-postmasters eight hours of work a day and work on poya day as well, and if their working conditions are governed under the Public Service Regulations, why is it that the Government cannot make their posts permanent and pensionable? That is one of their demands. Like any other public servant they perform a public service, and it is nothing but right that you make these sub-postmasters permanent and pensionable officers. The Hon. Minister, obviously, has not given his attention to this matter. Perhaps, there are much more important things for him to give his mind to! For example—I am sorry to say this—it was during his present term of office that he withdrew from circulation the Bandaranaike stamp.

ශ්‍රී මොන්ටේගු ජයවික්‍රම

(කෙනරා මොන්ටේගු ජයවික්‍රම)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

I had nothing to do with that. There is a committee composed of the Commissioner of Stamps and two other officials who are responsible for such decisions. I even do not know what the stamps they publish are. The matter does not come to me or to any other Minister. I do not think even the Prime Minister is informed.

පෝර්ජ් රාජපක්ෂ මය.

(ශ්‍රී. ජොර්ජ් රාජපක්ෂ)

(Mr. George Rajapaksa)

I am astounded to hear from the Hon. Minister himself that he did not know and does not know when the



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

decision to withdraw the Bandaranaike stamp from circulation was taken. How mean and how low one can get! The services rendered by the late Mr. Bandaranaike to this country, even the Prime Minister will agree, surely merit his image being on a postage stamp. If you go to the extent of withdrawing the stamp from circulation thinking that you can efface the memory of the late Mr. Bandaranaike from the minds and the hearts of the people of this country, Mr. Minister, you are living in a paradise of your own which is a fool's paradise.

දෛනිකාමර්ශ නානානන්

(டொக்டர் நாகநாதன்)

(Dr. Naganathan)

Can the Bandaranaike stamp be perpetuated for ever? Is that your point?

ජෝර්ජ් රාජපක්ෂ මය.

(திரு. ஜோர்ஜ் ராஜபக்ஷ)

(Mr. George Rajapaksa)

That is not my point.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

The Hon. Minister is quite capable of answering—[Interruption].

ජෝර්ජ් රාජපක්ෂ මය.

(திரு. ஜோர்ஜ் ராஜபக்ஷ)

(Mr. George Rajapaksa)

To remove from circulation the stamps which had already been printed was a waste of public money. You could have waited till you finished selling the stamps that had been printed.—[Interruption]. No, they were withdrawn from a particular date—October 1st. One cannot efface the memory of the late Mr. Bandaranaike or of the late Mr. D. S. Senanayake by not putting their images on postage stamps. As for me, I am happy that the stamp bearing the late Mr. Bandaranaike's image has been removed from circulation because it will prevent his

image being stamped upon by thousands and thousands of subpostmasters in thousands of sub-post offices in this country. That indignity, the late Mr. Bandaranaike has today ceased to submit himself to.

May I also mention that in our electorates up to date, for the last two and a half years, we have not been able to get any new sub-post offices. I have been labouring in vain to obtain a telephone connection to the Middeniya Police Station. The Superintendent of Police, Tangalla, should be in communication with that police station. The telephone wires pass the police station. The Inspector-General has taken this matter up, but to this day they have not been able to supply a telephone connection to the Middeniya Police Station.

I wish to mention a few matters relating to the P.W.D. If the state of affairs in the Postal and Telecommunications Department is chaotic, in the P.W.D. it is worse.—[Interruption]. I invite the Hon. Minister to come and take a drive with me down the roads of my constituency, and he will see how badly and sorely neglected are the roads that are under the control of the P.W.D.

In this country we talk a lot about development, but one of the prime essentials for development is an excellent network of roads. High priority must be given to the construction of roads in any development programme.

අ. හා. 5.45

නීල් ද ඇල්විස් මය.

(திரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

Not only to tourism.

ජෝර්ජ් රාජපක්ෂ මය.

(திரு. ஜோர்ஜ் ராஜபக்ஷ)

(Mr. George Rajapaksa)

If you have more roads and better roads, most of the demands made by us back-benchers and our constituents will cease. Our villages



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[ජෝර්ජ් රාජපක්ෂ මයා.]

are not easily accessible and the people have no way of going about in buses and other vehicles due to lack of proper roads and road transport. So in every village the people demand a post office, a dispensary, and other government institutions. What is the reason for this? The reason is that they cannot get about for lack of proper roads. If good roads are made available it will help the bus services and the people will be able to have easy access to existing institutions which can be developed. This is a matter which the Hon. Minister should give his attention to. The other advantage is that you will save a lot of money. If priority is given to the question of construction of roads, all the demands that are raised for the putting up of dispensaries, maternity homes and so on will cease.

In my constituency there are four or five roads which were the subject of a Private Member's Motion which I moved during the last Session of Parliament. Therefore I need not speak about them over again. I earnestly request the Hon. Minister to see that the required roads are put up as early as possible. Although a number of years have lapsed since those roads were taken over by the P. W. D., not even a pebble has been put on them. I do not know the reason for this. I hope the Hon. Minister will pay some attention to these problems.

Then there is one other matter which I want to urge. In my electorate, by the main P. W. D. road which has not been metalled at all and which was taken over by the P. W. D. five years ago, there is a small community of people whose sole occupation is pottery. They have entered into a contract with the Ridiyagama Farm for the supply of chatties for keeping curd. The transportation of these pots is done by these poor people themselves. They make the pots and the Hon. Minister breaks them! When those pots are transported over that particular road they break. I want to make a special

appeal to you in the interests of these poor people, whose contracts the society has threatened to terminate because of the losses sustained by the society on account of breakages, at least to metal and tar one mile of that road which is three miles in length. This road is called the Yakgasmulla-Galapitiya Road. If this road is done up you will be doing a tremendous service to these poor people whose only occupation in life is the making of pots. I am not asking that the entire extent of three miles be metalled at once if you do not have the funds, but I would ask that at least the one mile leading up to the pottery centre be attended to.

I do not wish to take any more time of the House. I do hope that the Hon. Minister will give due consideration to all the matters I have raised.

පී. බී. ඒ. වීරකෝන් මයා. (වත්තේගම)

(திரு. பி. பி. ஏ. வீரக்கோன்—வத்தேகம்)

(Mr. P. B. A. Weerakoon—Wattegama)

ගරු සභාපතිතුමනි, මීට අවුරුදු දෙක හමාරකට පමණ පෙර මේ රජය බලයට පැමිණෙන විට අපේ මහා මාර්ගවල වාහන යක් පදවන්නට බැරි තත්ත්වයක් තිබුණා. එය අත්බ මනුෂ්‍යයකුට හෝ කියන්නට පුළුවන් දෙයක්. අද දවසේ ඒ මහා මාර්ග සියල්ලක්ම පාහේ රථ වාහන ගමනාගමනයට සුදුසු අන්දමට සකස් කර තිබීම ගැන රජයේ වැඩ ඇමතිතුමාට අප කෘතඥ විය යුතුයි. ගොවිතැන් දියුණුව සඳහාත්, ගැමි ජනතාවගේ දියුණුව සඳහාත් පාරවල් ඉතාමත් අවශ්‍යයි. උඩරට ප්‍රදේශයට හොඳ පාරවල් විශේෂයෙන්ම අවශ්‍යයි. අධිරාජ්‍යවාදීන්ගේ කාලයේදී පාරවල් ඇති කළේ වතුකරයට පමණයි. ගැමි ජනයාගේ ගම් ප්‍රදේශවලට යාමට පාරවල් තිබුණේ නැහැ. එහෙත් මේ රජය බලයට පත් වූ පසු ගැමි ජනතාවගේ පාරවල් ගැන විශේෂ උනන්දුවක් දක්වා කටයුතු කිරීම ගැන රජයේ වැඩ ඇමතිතුමාට අප විශේෂයෙන්ම ප්‍රශංසා කරන්නට ඕනැ. උඩරට ගැමි කොමිෂන් සභාවෙන් කරන වැඩ ගැනත්, රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් කරන වැඩ ගැනත් සලකා බලනවිට මා කී දේ ඇත්ත බව පැහැදිලිව පෙනෙනවා.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

මෑතක් වන තුරුම සමහර ප්‍රදේශවල හැතැපීම බාගයක් පමණ කිට්ටුවෙන් ආරෝග්‍යශාලාවක් තිබුණත් ලෙඩකු එහි ගෙන යන්නට පුළුවන්කම තිබුණේ බුරු ඇදක තබාගෙන හෝ පුටුවක තබාගෙනයි. එහෙත් රජයේ වැඩ ඇමතිතුමා මහත්සි දරා, ඒ ප්‍රදේශවලට පැමිණ පාරවල් කීපයක වැඩ කටයුතු කිරීමට සලස්වා තිබෙනවා. අපේ ජනතාව වෙනුවෙන් ඒ ගැන ගරු ඇමතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. එහෙත් ඒ වැඩ කිරීමට සුළු සුළු බාධා තිබෙන බව මා ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කිරීමට කැමතියි. එක බාධාවක් නම් ඒ ඕවර්සියර් මහත්වරුන්ට තිබෙන ලොරි හුඟක් පරණ ඒවා වීමයි. ඒ නිසා වහාම හොඳ ලොරි ලබා ගැනීමට ඒ අයට දෙපාර්තමේන්තුවෙන් බලයක් දිය යුතුයි. එසේ නොකළොත් ඒ මහත්වරුන්ට පාරවල වැඩ කටයුතු කර ගැනීමට හුඟක් බාධා ඇති වන බව අත්දැකීමෙන් දන්නා දෙයක් හැටියට මා කියන්නට කැමතියි. වත්තේගම ඕවර්සියර් මහත්මයාගේ ලොරිය අවුරුදු 15 ක් 16 ක් පමණ පරණ එකක්. එය අඛණ්ඩ තත්ත්වයක තිබීම නිසා පානදුම්බර වැඩවලට ලොකු බාධාවක් ඇති වී තිබෙන බව පෙනෙනවා.

ගරු ඇමතිතුමාගේ ගොස් පටන් ගෙන තිබෙන තුන්කදුර-දොරගමුව- උඩුරුවණ පාරේ වැඩ දැන් කරගෙන යනවා. මේ අවුරුදු දෙක තුළදීවත් ඒ පාරේ වැඩ නිම කර දෙන ලෙස මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉතා කරුණාවෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. මේ පාර යුමදානයෙන් කපන්නට ගොස් අපේ රටට ඉතා වටිනා සේවයක් කළ ගුරු මහත්මයෙක් මැරුණ. කැපු පොල් ගහක් පාරෙන් පල්ලෙහාට තල්ලු කරන විට කර කැවී උඩට ඇවිත් ඒ මහත්මයාගේ නළලේ වැදී ඒ මහත්මයා එතැනම මැරුණා. ඒ සමගම තවත් කීප දෙනෙකුගේ ඇට කටු කැඩී ගියා. ඒ සිද්ධිය ගැන මගේ හිතේ ලොකු අමාරුවක් තියෙනවා. ඒ නිසා මා ඉතා ආදරයෙන් සහ කරුණාවෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, මේ අවුරුදු දෙක තුන ඇතුළතදී වාහනයක් ගෙන යාමට පුළුවන් වන විධියට ඒ පාර සකස් කර දෙන ලෙස.

මා මතක් කරන්නටත් පෙර ඇමති තුමා මඩොල්කැලේ ප්‍රදේශයට ගියා. ඒක විශාල වතුකරයක්. ඒ ප්‍රදේශයට පාරවල්

ඉතාමත් අවශ්‍යයි. ඇමතිතුමා විසින් කර දෙන ලද වැඩවලට ඒ ජනතාව වෙනුවෙන් නැවතත් ස්තූතිවන්ත වන අතර තවත් සුළු වැඩක් කර දෙන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. හාගල සිට ට්‍රිනිස්ගල දක්වා පාර ලොකු ලොරි යාමට සුදුසු තත්ත්වයක නැහැ. එහි බෝක්කු ආදිය ඉතාමත් අඛණ්ඩ තත්ත්වයක පවතිනවා. ඒවා ලබන අවුරුද්ද තුළදී සකස් කර දෙන මෙන් දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂතුමාගේ ගරු ඇමතිතුමාගේ ඉදිරිපිට මා මේ ගරු සභාවෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. ගරු ඇමතිතුමා අපේ ප්‍රදේශයට අවශ්‍ය උප තැපැල් කාර්යාල දී තිබෙනවා. වත්තේගම ඉතා ඉක්මනින් දියුණු වේගයෙන් යන සුළු නගරයක්. එම නිසා, එය දියුණු වේගයෙන් යන තත්ත්වයට සරිලන අන්දමේ තැපැල් කාර්යාල හා ඒවා සඳහා අලුත් ගොඩනැගිලි වුව මනා කරනවා. දැනටමත් ඒ සඳහා ඉඩමක් ගන්නට දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කර තිබෙනවා. එය ඉක්මනින් කර දෙන ලෙස මා ඉතා ගෞරවයෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ කටයුතු “Zone” හෙවත් කලාප අනුව කොටස්වලට බෙදා ඒ එක් එක් කලාපය වෙනුවෙන් උප අධ්‍යක්ෂවරයකු බැගින් පත් කොට තිබෙන නිසා ඒ අධ්‍යක්ෂවරුන්ට පැවරෙන්නේ සීමා සහිත වැඩ කොටසක් පමණයි. එය ඉතාමත් හොඳ ක්‍රමයක්. මා එය වර්ණනා කරන්නට කැමතියි. ඒ ක්‍රමය නිසා ඉක්මනින් වැඩ කර ගන්නට අපට පුළුවන් වෙනවා. අපේ ප්‍රදේශයේ යම් යම් කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය සීමෙන්ති, දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ගන්නට ගිය විට දෙපාර්තමේන්තුවේ ටීරක් ආදී වාහන හිඟ නිසා යම් යම් ප්‍රමාද ඇති වුණා. එහෙත් දැන් එසේ අවශ්‍ය වන සීමෙන්ති සි. ඩබ්ලිව්. ඊ. එකෙන් ගන්නට නියම කර තිබෙනවා. ඒ ගැන මා තමුත් නාන්සේට ස්තූති කරනවා. මේ විධියට අපේ ප්‍රදේශයේ ජනතාව වෙනුවෙන් කර තිබෙන වැඩ ගැන මා ඉතාමත් සන්තෝෂ වෙමිනවා.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

බී. එච්. බණ්ඩාර මයා. (බදුල්ල)

(ක්‍රි. පී. ඒ. ප. පණ්ඩාරා—පාදුරා)

(Mr. B. H. Bandara—Badulla)

ගරු සභාපතිතුමනි, රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ කටයුතු සම්බන්ධයෙන් වත් තේගම ගරු මන්ත්‍රීතුමා (පී. බී. එ. විරකෝන් මයා.) කථා කළාට පසුව මට කථා කරන්නට අවස්ථාව එළඹීම ගැන මා සන්තෝෂ වෙතවා. වත්තේගම ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේත් ඊට කලින් කථා කළ ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේත් කථා අසාගෙන සිටින විට මට පෙනී ගියේ, රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව භාර ගරු ඇමතිතුමා මෙතෙක් සේවය කර තිබෙන්නේ ආණ්ඩු පක්ෂයේ ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ගේ ආසන වලට පමණක් බවයි. ඇත්ත වශයෙන්ම මගේ කොටසාශයටත් එතුමාගෙන් සුළු වශයෙන්වත් සේවයක් වුණානම්, කලින් කථා කළ ගරු මන්ත්‍රීවරුන් එතුමාට ස්තූති කළාක් මෙන්ම, මාත් ස්තූති කර නවා. එහෙත් මේ වන තෙක් මගේ ප්‍රදේශයට එකම තැපැල් කාර්යාලයක් හෝ උප තැපැල් කාර්යාලයක් හෝ ලබා දීලා වත් වෙනත් අවශ්‍ය දෙයක් ලබා දීලාවත් නැහැ. කොටින්ම, ඒ ඇමතිතුමාගෙන් මගේ කොටසාශයට මෙතෙක් අබමල් රේණුවක වැඩක් කෙරීලා නැහැ. අපට මේවා මේ ස්ථානයේදී නොකියා බැහැ. ගරු ඇමතිතුමා පසුගිය අවුරුදු තුනකට ආසන්න කාලය මුළුල්ලේ, ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන්ට පමණක් සේවය කිරීමේ වැරදි පියවරක් ගෙන ගියා නම් මින් ඉදිරියටත් ඒ ප්‍රතිපත්තිය වෙනස්කොට විරුද්ධ පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන්ගේ ආසන වලටත් සේවය කරන ලෙස මා මතක් කර නවා. විරුද්ධ පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන්ගේ ප්‍රදේශවල මහජනතාවන් පාරවල යන්නට ඕනෑ; ඔවුන්ටත් තැපැල් කන්තෝරු ආදිය අවශ්‍යයි; වැලිපොත් පහසුකම් අපේ ප්‍රදේශවල අයටත් ඕනෑ කරනවා. එම නිසා මේ අවුරුද්දේ සිටවත් අර පරණ පිළිවෙළ වෙනස් කොට අලුත් වැඩ පිළිවෙළක් ගෙන යන ලෙස මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉතා ගෞරවයෙන් ඉල්ලා සිටි නවා.

මගේ කොටසාශයේ එක් පාරක් ගැන මා විශේෂයෙන් සඳහන් කරන්නට ඕනෑ. පසුගිය ආණ්ඩු කාලයේදී මෙම පාර සෑදීමේ කටයුතු සඳහා සැහෙන මුදලක් පවා වියදම් කර තිබුණා.

—කාරක සභාව

ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම

(කෙළරා මොණ්ඩේලා ඉයවිකරාම)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

පාරේ නම කියන්න කරුණාකරලා.

බී. එච්. බණ්ඩාර මයා.

(ක්‍රි. පී. ඒ. ප. පණ්ඩාරා)

(Mr. B. H. Bandara)

හංවැල්ල-ගොමගොඩ-පුස්සලගොඩ පාර. මා පෞද්ගලිකව ඇමතිතුමා හමුවී මෙම පාරේ අවශ්‍යතාවන් වැදගත්කමත් එතුමාට පෙන්වා දුන්නා. මෙම පාර තිබෙන්නේ විශාල ජනගහනයක් සිටින ප්‍රදේශයකයි. පසුගිය ආණ්ඩුවෙන් මේ සඳහා සැහෙන මුදලක් පවා වැය කර තිබෙනවා. ආණ්ඩුව වෙනස් වුණායින් පසු මේ පාර සම්බන්ධව කිසිම දෙයක් කෙරී නැහැ. ඒ නිසා මේ පාරේ වැඩ ආරම්භ කරන්නා කියා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා ඉල්ලා සිටි නවා. එමෙන්ම ඒ කාලයේ අප ආරම්භ කළ බැද්දේගම-තොරණකපල්ල පාරෙන් හැතැප්ම භාගයක වැඩ ඒ කාලයේම අවසාන කර තිබුණා. එය එතැනින් තතර වි ඇති අතර මේ දක්වාම වෙන කිසිවක් කර නැහැ. ඒ ගැනත් ක්‍රියා කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ඊළඟට බදුල්ල-කොළඹ ටෙලිපෝන් සේවය ගැන මතක් කරන්නට ඕනෑ. ඇමතිතුමා බදුල්ලේ තැපැල් කාර්යාලයට ගිය අවස්ථාවේ එහි තත්ත්වය අවබෝධ වෙන්නට ඇති. උඟ පළාතේ අගනුවර බදුල්ලයි. එහෙත් කොළඹත් බදුල්ලත් අතර දුරකතන මාර්ග තිබෙන්නේ දෙකක් පමණයි. බොහෝ අවස්ථාවලදී එයින් එකක් කැඩීලයි තිබෙන්නේ. අපට නම් ප්‍රමුඛත්ව ඇමතීමී ලැබෙනවා. එහෙත් ටෙලිපෝන් පණිවුඩයක් කොළඹට දෙන්නට පිට කෙනකුට වුවමනා වුණොත් පැය 9 ක් හෝ 12 ක් පමණ කාලයක් ගත වෙනවා. ටෙලිපෝන් පණිවුඩය ලැබෙන්නට කලින් වාහනයකින් කොළඹට පැමිණ ආපසු යන්නත් පුළුවන්. එමෙන්ම තිබෙන දුරකථන මාර්ග දෙකත් දැන් හොඳටම දිරලා. ඒ නිසා කොළඹ අවට ටෙලිපෝන් සේවා දියුණු කරන ආකාරයටම දුර බැහැර ප්‍රදේශවලත් ටෙලිපෝන් සේවාවන් දියුණු තත්ත්වයකට පත් කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.



අ. භා. 6

බදුල්ලේ පිහිටුවන්නට යන සාත්තු සේවිකා අභ්‍යාස විද්‍යාලය පිළිබඳවත් ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කළ යුතුයි. ඒ ගොඩ නැගිල්ල සෑදීමේ කටයුත්ත බාරව තිබෙන්නේ රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවටයි. ඒ කටයුත්ත සඳහා හතර පස් වරක්ම ටෙන්ඩර් කැඳවුවා. එහෙත් තව මත් ඒ කටයුත්ත ආරම්භ කර නැහැ. ඒ අභ්‍යාස විද්‍යාලය සාදවනු ලබන්නේ උඩ රට ගැමි කොමිෂන් සභාවේ මුදලිනුයි. එය සෑදීමේ කොන්ත්‍රාත්තුව බාරදීම කරන්නේ රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවයි. මේ සඳහා ටෙන්ඩර් කැඳවනවා මිස වැඩක් කරෙන්නේ නැහැ. ටෙන්ඩර්කරුවන්ට ඉල්ලන්නට කියන්නේ ඒ කාලයේ සකස් කළ ඇස්තමේන්තු අනුවයි. එහෙත් එදාට වඩා අද බඩු මිල ඉහළ නැග තිබෙන නිසා එය සෑදීමට සැලකියයුතු මුදලක් වැඩිපුර වියදම් කිරීමට කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට සිදු වෙනවා. එමෙන්ම මේ කටයුත්ත සඳහා විශාල මුදලක් වෙන් කරලත් තිබෙනවා. මේ තත්ත්වය පැවතුණොත් එයත් අපතේ යන්නට පුළුවන්. ඒ නිසා ඉක් මණින් එහි වැඩ ආරම්භ කරන්නට කට යුතු සලස්වන මෙන් ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

පසුගිය අවුරුදු 3 ක කාලය තුළ අපේ ප්‍රදේශයේ එකම උප තැපැල් කාර්යාලයක් වත් පිහිටුවා නැහැ. තැපැල් පහසුකමත් ටෙලිපෝන් පහසුකමත් අප විසින් ඉල්වා තිබෙනවා. එහෙත් එකම අලුත් උප තැපැල් කාර්යාලයක්වත් එකම අලුත් ටෙලිපෝන් සේවයක්වත් මගේ කොට්ඨාශයට ලැබුණේ නැහැ. ඇතැම් උප තැපැල් කාර්යාල හා ටෙලිපෝන් සේවාවන් පිළිබඳව දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කොමිටිවලදී යෝජනා සම්මත කර ප්‍රමුඛත්වය දී තිබෙනවා. එහෙත් මේ දක්වාම එකක්වත් ආරම්භ කර නැහැ. ඒ ගැනත් ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්නාය කියා මා ඉල්ලා සිටිනවා.

තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුව භාර ප්‍රධාන වගකිවයුත්තා ගරු ඇමතිතුමාද එහෙම නැත්නම් තැපැල්පතිවරයාද කියා අපට සැකයක් ඇති වී තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව

සැකය ඇති වී තිබෙන්නේ මේ නිසයි: දෙමළ භාෂා (විශේෂ විධිවිධාන) පනත යටතේ රෙගුලාසි පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කළ දවසේ ජාතික කැක්කුම නිසා එක දවසක වැඩ වර්ජනයක් කළාය කියා සේවයෙන් අස් කළ තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුවේ සුළු සේවකයන් විශාල සංඛ්‍යාවක් සිටිනවා. ඒ කාරණය සම්බන්ධ ගරු ඇමතිතුමාට කරුණු ඉදිරිපත් කළ අවස්ථාවේ එතුමාගෙන් ලැබුණු පිළිතුර නම් ඒ පිළිබඳව එතුමාට කිසිමවගකීමක් නැත, එසේ සේවයෙන් අස් කර ඇත්තේ තැපැල්පතිවරයාගේ තීරණයක් අනුවයි, ඉන් එහාට ඒ ගැන ඇඟිලි ගහන්නට එතුමාට පුළුවන් කමක් නැත කියලයි. මහජනතාව ආණ්ඩුවක් පිහිටෙව්වා නම් එම මහජනතාවට තමන්ගේ දුක්ගැනවිලි ඉදිරිපත් කිරීමට සිටින ප්‍රධාන තැනැත්තා ඇමතිතුමායි. එවැනි අවස්ථාවක “මට ඒ සම්බන්ධයෙන් ඇඟිලි ගහන්නට පුළුවන්කමක් නැහැ” කියා ඇමතිතුමා කියනවා නම් තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුවේ වගකිය යුත්තා ඇමතිවරයාද එසේ නැත්නම් තැපැල්පතිවරයාදැයි මා දැන ගත්තට කැමතියි. කෙසේ වෙතත් එක් දිනක වැඩ වර්ජනයක් නිසා තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවකයින් කීප දෙනෙකු අස් කර ඇති හෙයින් ඒ අයගෙන් ඒ අයගෙන් යැපෙන්නන්ගෙන් බඩට පහර වැදී තිබෙන නිසා මේ අවාසනාවන්ත තත්ත්වය ගැන දැන්වත් සලකා බලා ඊට සහනයක් සලසන ලෙස ඉල්ලා සිටිමින් මගේ වචන ස්වල්පය මෙයින් අවසාන කරනව.

කාරියවසම් මයා.  
(திரு. காரியவசம்)  
(Mr. Kariyawasam)

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ අවස්ථාවේදී මටත් වචන ස්වල්පයක් කථා කරන්නට ඉඩක් ලැබීම ඉතා වැදගත් යයි මා හිතනව. මන්ද? අපේ සහෝදර රත්ගම ගරු මන්ත්‍රිතුමාත් (ඩී. ඊ. තිලකරත්න මයා.) අම්බලන්ගොඩ ගරු මන්ත්‍රිතුමාත් (වෛද්‍යාචාර්ය සද්ධාසේන) ඇමතිවරයාට බොහොම හොඳ ස්තුති යෝජනා දෙකක් ඉදිරිපත් කර තිබෙන මේ අවස්ථාවේ මාත් එවැනි ස්තුති යෝජනාවක් ගරු ඇමතිතුමාට ඉදිරිපත් කරන්නට අදහස් කරන්නේ මට පෙර මා මතක් කරන්නට



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[කාරියවසම් මයා.]

බලපිටියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (එල්. සී. ද සිල්වා මයා.) විසින් ගාල්ලේ දිස්ත්‍රික්ක සම්බන්ධතා කාරක සභා වේදී රජය විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ ආසන වලට දක්වන සැලකිල්ල පිළිබඳව ඉදිරිපත් කරන ලද අප්‍රසාදය පළ කිරීමේ යෝජනා වක් බද්දේගම ගරු මන්ත්‍රීතුමා (නිල් ද අල්විස් මයා.) විසින් ස්ථිර කරන ලදුව සභා සම්මත වූ බව. [බාධා කිරීමක්] හරි හැටි වාර්තා වුණා නම් ඒවා වාර්තාවල ඇතුළත් වෙලා ඇති.

ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

එහෙම දෙයක් සිද්ධ වුණේ නැති බව ගරු මන්ත්‍රීවරුන් දෙදෙනෙක්ම කියනව.

කාරියවසම් මයා.

(திரு. காரியவசம்)

(Mr. Kariyawasam)

මම කියන්නෙ සම්පූර්ණ සත්‍යයක්. ඒවා හරිහැටි වාර්තා වෙලා තිබෙනව නම් මට ඒවා ගෙනත් පෙන්වා දෙන්න පුළුවන්. [බාධා කිරීමක්] වෙච්ච දෙයක් නැහැ කියන්ට පුළුවන් තරම් ශක්තියක්—[බාධා කිරීමක්] මම ඉඩ දෙන්නේ නැහැ. තමුන් තාත්තේ කථා කරන විට කියන්ට තිබෙන දෙයක් කියන්න. මම කියන්නෙ සිදුවුණ දෙයයි. ඒ මන්ත්‍රීවරුන්ගේ කොට්ඨාශ වලට වැඩ කෙරුනා නම් ස්තූති කළාට මට ප්‍රශ්නයක් නැහැ. ඒ යෝජනාව ඒ අන්දමට සම්මත වූ බව මා මතක් කරන්ට ඕනෑ.

ගරු සභාපතිතුමනි, පසුගිය අවුරුදු දෙක හමාර ඇතුළත ගරු ඇමතිතුමා බෙන්තර-ඇල්පිටිය ඡන්ද කොට්ඨාශයේ යම් පාරක් දියුණු කර තිබෙනව නම් මම එතුමාව කථා නියාගෙන ඒ පාරවල එක්ක යනව. පසුගිය අතුරු මැතිවරණ කටයුතුවලට ගොස් ගරු ඇමතිතුමා එරුණු වෙලාවේ එතුමාගේ මෝටර් රථය තල්ලු කළ උදව් යට එතුමා දුන්න පොරොන්දු ඉටු නො

කිරීම නිසා අද එතුමාට ඒ පැත්තෙ යන්ට බැරි තරම් තත්ත්වයක් පැන නැගී තිබෙනව.

ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

ඒ පොරොන්දු සියල්ලම ඉෂ්ට කරනව.

කාරියවසම් මයා.

(திரு. காரியவசம்)

(Mr. Kariyawasam)

“රුපියල් 80,000 ක් අද වෙන් කළාය මේ පාර සාදන්න” කියා එදා ඇවිත් කියූ තමුන්නාත්තේට අද ඒ පැත්තෙ පසින් වත් යන්ට බැරි තත්ත්වයක් පවතින බව මතක් කරන්ට කැමතියි.

ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

ඒ පොරොන්දු සියල්ලම ඉෂ්ට කරනව.

කාරියවසම් මයා.

(திரு. காரியவசம்)

(Mr. Kariyawasam)

ඉෂ්ට කරනව නම් ඒ මිනිසුන්ගෙ අතික් පරම්පරාවෙදි ඒව ඉෂ්ට කරන්ට ඉන්නව දැයි මම දන්නෙ නැහැ. තවමත් ඒ පිළිබඳව කිසිම ක්‍රියා මාර්ගයක් ගෙන නැහැ.

ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

ලබන මාසයේ වැඩ පටන් ගන්නව.

කාරියවසම් මයා.

(திரு. காரியவசம்)

(Mr. Kariyawasam)

එහෙම කරනව යයි කීම ගැන තමුන් තාත්තේට ස්තූතියි. එහෙත් තමුන් තාත්තේ පසුගියදාක කිව්ව එක්තරා කථා වක් මේ අවස්ථාවෙදි මතක් කරන්ට කැම තියි. මා පසුගිය අතුරු මැතිවරණයෙන් තේරී පත් වුණාට පසුව මාබිම්ගොඩ-ඌර ගහ-හත්තොටුවිල පාර පිළිබඳව තමුන් තාත්තේ හමුවන්ට පැමිණි අවස්ථාවේදී තමුන්නාත්තේ මට කියා සිටියෙ, “තමුසෙ



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

හෙට අනිද්ද ජන්ද පෙන්සමෙන් ගහල යයි; තමුසෙට මොන පාරවල්ද? ” කියායි. එහෙම කියන්ට තරම් ආත්ම ශක්ති යක් තමුන්තාන්සේට තිබුණ.

**ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම**

(කෙළරඹ මොණ්ඩේලු ඉයවික්‍රම)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

සමහරවිට කවටකමට එහෙම කියන්ට ඇති ස්ථිරව කිව්වේ නැහැ.

**කාරියවසම් මයා.**

(තිල. කාරියවසම්)

(Mr. Kariyawasam)

කෙසේ හෝ වේවා තමුන්තාන්සේට තවත් කාරණයක් මතක් කරන්ට ඕනෑ. ගාල්ලේ දිස්ත්‍රික්ක සම්බන්ධතා කාරක සභාවේ රැස්වීමකට සහභාගි වූ තැපැල් පතිවරයා අපට පොරොන්දු වුණා, අපේ ජන්ද කොට්ඨාශවල යම් යම් ස්ථානවල උප තැපැල් කාර්යාල පිහිටුවනවා කියා. අඩු ගණනේ එක ජන්ද කොට්ඨාශයකට උප තැපැල් කාර්යාල දෙක බැගින්වත් ලබා දෙන බව ඒ අවස්ථාවේදී ප්‍රකාශ කළ බව මට මතකයි. එහෙත් ඊළඟ වාරයේ යෝජනා ඉදිරිපත් වන විට ආණ්ඩු පක්‍ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන් විසින් යෝජනා කළ තැපැල් කාර්යාල විතරයි, ඒ මන්ත්‍රීවරුන් යෝජනා කළ ස්ථානවල පිහිටුවන්න කියා දෙපාර්තමේන්තුව වාර්තා කර තිබුණේ. විරුද්ධ පාර්ශ්වය ඉල්ලා සිටි එකක්වත් ඒ ස්ථානවල පිහිටුවන්ට සුදුසු නැති බව වාර්තා කර තිබෙනවා.

**ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම**

(කෙළරඹ මොණ්ඩේලු ඉයවික්‍රම)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

කවුද, කිව්වේ?

**කාරියවසම් මයා.**

(තිල. කාරියවසම්)

(Mr. Kariyawasam)

ඒ විධියට වාර්තා කර තිබෙනවා, තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුවෙන්. සමහර විට ඇමති තුමා නොදන්නවා ඇති. තමුන්තාන්සේ මේව සොයා බලන්න ඕනෑ. තමුන් තාන්සේට පත් කර තිබෙන්නේ මුළු රටේම තැපැල් ඇමතිවරයා හැටියට වෙන්ට ඕනෑ. මම දන්නේ නැහැ, ඒ කොට්ඨාශයට

තමුන්තාන්සේ අයිති තැද්ද කියා. [බාධා කිරීමක්] මම ඒ ලියකියවිලි ඉදිරිපත් කරන්න සූදානම්.

**ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම**

(කෙළරඹ මොණ්ඩේලු ඉයවික්‍රම)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

හොඳයි මට ගෙනත් දෙන්න.

**කාරියවසම් මයා.**

(තිල. කාරියවසම්)

(Mr. Kariyawasam)

හොඳමයි.

ඊළඟට පාරවල් ගැනත් වචනයක් කියන්නට කැමතියි. මා නියෝජනය කරන කොට්ඨාශයේ පාරවල් දැන් ඉතා මත්ම අබලන් තත්ත්වයක පවතිනවා. පසුගිය අවුරුදු එකහමාර ඇතුළත ඒ පාරවල් සම්බන්ධයෙන් කිසිවක් කර නැහැ. ඒ පාරවල් මොනවාදැයි එකින් එක කියන්නට මා අදහස් කරන්නේ නැහැ. කොටින් ම රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් පාලනය වන එහි ඇති සියලුම පාරවල තත්ත්වය අසතුවුදායකයි. රථවාහනවලට තබා දැන් ඒ පාරවල මහජනයාටවත් ගමන් කිරීම අපහසුයි. එසේ හෙයින් ඒ ගැන අවධානය යොමු කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

දැන් නොයෙක් පළාත්වල කාර්මාන්තායතන පිහිටුවාගෙන යනවා. ගාල්ලේ සිමෙන්ති කාර්මාන්ත ශාලාව පිහිටුවූ අතර ඒ සඳහා කම්කරුවන් ගත්තේ ඒ පැත්තෙන්මයි. දැන් බෙන්තර-ඇල්පිටිය කොට්ඨාශයෙහි පටන්ගෙන තිබෙන ගල් වැඩපළට අවශ්‍ය වන කම්කරුවන් ඒ කොට්ඨාශයෙන්ම බඳවා ගන්න.

රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්යාලයක් පිහිටුවීම ගැන පසුගිය කාලයේ නොයෙකුත් බලපෑම් තිබුණා. එක්තරා ඉඩම් අයිතිකාරයකුගේ ඉඩමක එම කාර්යාලය පිහිටුවීම ගැන එදා මා යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කළා. ඒ අනුව කාර්යාලය සෑදීම සඳහා ඉඩම අත්පත් කර ගන්නට යන අවස්ථාවේදී එම ඉඩම අත්පත් කර ගැනීම අත්හැරියෙන් එයින් අක්කර භාගයක් දෙන බව කියන්නට තරම් ඉඩම් අයිතිකාරයා තිබුණි. එහෙත් හිටපු වැඩ



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[කාරියවසම් මයා.]

ඇමතිතුමා එහි ගොස් ඒ ඉඩම ගෙන රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්යාලය පිහිටුවීම අනුමත කළා. එහෙත් තවම ඒ වැඩේ කරන්නට පටන් ගත්තේ නැහැ. ඉඩම් අත්පත් කරගෙනත් නැහැ. වහාම ඉඩම් අත්පත් කරගෙන මේ වැඩේ පටන් ගන්නා ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

මා ඒ ඉඩම ගැනීම අනුමත කර තිබේ නවා.

කාරියවසම් මයා.

(திரு. காரியவசம்)

(Mr. Kariyawasam)

අනුමත කර ඇත්තේ ඒ කාර්යාලය වෙතත් නැතක සැදීමටදැයි මා දන්නේ නැහැ. කෙසේ වෙතත් ඇමතිතුමා එසේ කීම ගැන මා සතුටු වෙනවා.

දැනට සාදාගෙන යන ඇල්පිටියේ ආරෝග්‍යශාලා ගොඩනැගිලිවල වැඩ කොත් තුන් දෙන්නට යන බවට ආරංචියක් තිබෙනවා. එසේ අදහස් කර තිබෙනවා නම් ඒ අදහස ක්‍රියාත්මක නොකර රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව ලබාම එය කරවන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. නොඑසේ නම් එහි සිටින කම්කරුවන් අමාරුවට පත් වෙනවා. රත්ගම සහ අම්බලන්ගොඩ ගරු මන්ත්‍රීවරුන් ගරු ඇමතිතුමාට ප්‍රශංසා කළ ආකාරයට මට නම් ප්‍රශංසා කරන්නට පුළුවන් කමක් නැහැ. මා නියෝජනය කරන කොට්ඨාශයේ වැඩ කෙරුණෙත් ඒ වගේම ලබන අවුරුද්දෙන් තමුත්තාත් සේ ඔය ආසනයේ සිටියොත්, තමුත්තාත්සේට ප්‍රශංසා කරන්නට, ගෞරව කරන්නට මට පුළුවන් වෙනවා ඇතැයි මා කල්පනා කරනවා.

ෆිස්ටස් පෙරේරා මයා. (වෙන්නප් පුව)

(திரு. பெஸ்ற்றஸ் பெரேரா—வென்னப்புவு)

(Mr. Festus Perera—Wennappuwa)

මෙම අවස්ථාවේදී වචනයක් දෙකක් ප්‍රකාශ කිරීමට අවස්ථාව සැලසීම මට ලැබෙන ප්‍රයෝජනයක් පමණක් නොව මුළු හලාවත දිස්ත්‍රික්කයටම ලැබෙන

ප්‍රයෝජනයක් බව මෙහිලා පළමුකොටම සඳහන් කරන්නට සිදු වී තිබෙනවා. හලා වත දිස්ත්‍රික්කයේ නාත්තන්ඩිය කොට්ඨාශය නියෝජනය කරන්නේ ගරු කපා නායකතුමායි. හලාවත දිස්ත්‍රික්කයේ හලා වත කොට්ඨාශය නියෝජනය කරන්නේ ගරු නියෝජ්‍ය කපානායකතුමයි. එම දෙපොළටම මෙම සභාවේ කතා කිරීමට පිළිවෙලක් නැති නිසා මගේ කතාව හලා වත දිස්ත්‍රික්කයටම ප්‍රයෝජනවත් වන එකක් හැටියට හඳුන්වා දෙන්නට පුළුවනි.

විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රීන් ගරු ඇමතිතුමාට චෝදනා කළා සිය කොට්ඨාශ වල පිහිටි පාරවල් යනාදිය නිසියාකාර සකස් කර දී නැතැයි කියා. අපට දකින්නට ලැබෙන පිළිවෙලට විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ සමහර ආසනවලට වැඩි වැඩියෙන් සේවය කර තිබෙන බවයි, කියන්නට සිදු වී තිබෙන්නේ. අපේ ඇතැම් ආසනවලට ඊට වඩා අඩුවෙන් වැඩ කර තිබෙන බවයි ඒ වගේම පෙනී යන්නේ. එම නිසා විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ ආසනවලට අඩුවෙන් වැඩ කර තිබෙනවාය කියන තර්කය පිළිගන්නට අපට පුළුවන්කමක් ඇත්තේ නැහැ. ලංකාවේ නොයෙකුත් පාරවල තත්වය දෙස බලන විට අපේ ආසනවලට වඩා හොඳින් ඒ ආසනවල පාරවල් පවතින බව කියන්නට පුළුවනි. ඒ පිළිබඳව දීර්ඝ වශයෙන් කියන්නට මා අදහස් කරන්නේ නැහැ.

මෙම කටයුතු පිළිබඳව යම් යම් අන්දමේ ඉල්ලීම් කළ පසු ගරු ඇමතිතුමාද ඒවා ඉටු කිරීමට උත්සාහ දරන බව පෙනෙනවා. එහෙත් අද පවතින මුදල් තත්ත්වය පිළිබඳව කවුරුත් පාහේ දන්නා නිසා රජයට මුදල් අතින් තිබෙන කරදර පිළිබඳව සලකා බලන විට, එවැනි කරුණු ගැන එතුමාට තදින්ම කියා සිටින්නට බැරි අවස්ථාවක් ඇති වන බව ප්‍රකාශ කරන්නට ඕනෑ.

ඒ කෙසේ වෙතත් වචන ස්වල්පයක් මෙම අවස්ථාවේදී ප්‍රකාශ කරන්නට මා කල්පනා කරනවා. විශේෂයෙන් මාර්ග පිළිබඳව කියන්නට සිදු වී තිබෙනවා. අද මහා මාර්ගවලට වඩා සුළු මාර්ග වැඩි දියුණු කිරීමයි, පොදු ජනතාව බලාපොරොත්තු



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

වන්නේ. විශේෂයෙන් ගම්බද උදවිය වැඩි වශයෙන් පාවිච්චි කරන්නේ සුළු මාර්ග නිසා, ගරු ඇමතිතුමාට මා එක්තරා යෝජනාවක් වශයෙන් කියා සිටිනවා, මහ පාරවල් වැඩි දියුණු කරන අතරම ලංකාවේ නොයෙකුත් පළාත්වල පිහිටි සුළු පාර වලින් වැඩි දියුණු කිරීමට උත්සහ දරන්නටය කියා.

අ. භා. 6.15

රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් සුළු පාරවල් රාශියක් තිබෙන බව අප දන්නවා. “රී” පන්තියට අයත් සුළු පාරවල් වැඩි දියුණු කිරීමේදී ග්‍රාම සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුවේද සහාය ලබා ගතහොත් එය ඉතා හොඳින් කරන්නට හැකි වන බව කියන්නට පුළුවනි. එම පාරවල් වෙනුවෙන් මුදල් වැය කරන අවස්ථාවේදී ග්‍රාම සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුවේ සහයයන් ලබා ගතහොත් ඉතා ලෙහෙසියෙන් එය කරගන්නට පුළුවන් බව අපට පෙනෙන නිසයි, එසේ කියන්නේ. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව මගින් එවැනි පාරක් වැඩි දියුණු කරන්නට යම්කිසි කාලයක් ගත වෙනවා නම්, ඒ ක්‍රමය අනුගමනය කළොත් ඊට වඩා කෙටි කාලයකින් එම පාර දියුණු කරන්නට හැකි වෙනවා ඇති. යම් යම් අවස්ථාවලදී ග්‍රාම සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ තුමා සමග ඔය කරුණ ගැන මා කතා කර තිබෙනවා. එසේ කතා කර අදහස් හුව මාරු කර ගැනීම නිසා මට පෙනී ගියා එතුමා ඊට සහයෝගය දෙන්නට සූදනමින් සිටින බව. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව මගින් රුපියල් 10,000 ක් වියදම් කොට සැතපුම් 100ක් වැඩි දියුණු කරනවා නම් ග්‍රාම සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුවේ සහායන් ලැබුණොත් ඊට වඩා දෙගුණයක් වැඩි දියුණු කරන්නට ඉඩකඩ සැලසෙනවා ඇතැයි සිතන්නට පුළුවනි. එම නිසා ඒ කරුණ පිළිබඳව ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරන හැටියට මා ඉල්ලා සිටිනවා. එසේ කළ විට පොදු මහජනතාවගේ ස්වභාවික සහයද ග්‍රාම සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුව මාර්ගයෙන් ලබා ගත හැකි වෙනවා. එසේ කළ විට මිටත් වඩා වැඩියෙන් සුළු මාර්ග දියුණු කිරීමට පුළුවන්කම ලැබෙනවා ඇති.

ඒ වාගේම දුරකථන සම්බන්ධයෙන්ද කතා කළ යුතුව තිබෙනවා. ගරු ඇමති

තුමාගේ මැදිහත්වීම නිසා යම් යම් පළාත් වලට දුරකථන ක්‍රමය මිට වඩා හොඳින් දීර්ඝ කර ගන්නට හැකියාව ලැබෙන බව දැනට ලැබී තිබෙන දුරකථන ක්‍රමය දෙස බලන විට පෙනී යනවා. විශේෂයෙන්ම බස්නාහිර ප්‍රදේශයටත්, දකුණු ප්‍රදේශයටත්, මධ්‍යම ප්‍රදේශයටත් ඒ වරප්‍රසාදය ලැබෙන්නට තිබෙන බව අපට දැනගන්නට තිබෙනවා. මේ අවස්ථාවේදී මා හඳුන්වා දිස්ත්‍රික්කයේ ආසන නියෝජනය කරන සියළුම මන්ත්‍රීතුමන්ලා වෙනුවෙන් විශේෂ ඉල්ලීමක් කරනවා. ඒ නව දුර කථන සේවා කරුණා කර හඳුන්වා දක්වා දීර්ඝ කරන්න. එසේ කළොත් හඳුන්වා, පුත්තලම ප්‍රදේශ දෙකටම විශාල යහපතක් සිද්ධ වෙනවා. මීගමුව දක්වා යන ඒ නව දුර කථන සේවය හඳුන්වා දක්වා දීර්ඝ කරන්නට ඒ තරම් වැඩිපුර වියදමක් නොයන බව මට දැනගන්නට ලැබී තිබෙනවා. ඒ කාරණය ගැනත් මා ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරවනවා.

ඊළඟට, ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන් වශයෙන් අප යම් යම් ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම උප තැපැල් කාර්යාල සම්බන්ධව ඉල්ලීම් කර තිබෙනවා. වෙන්නප්පුව කොට්ඨාශයේ බෝලවත්ත කියන ග්‍රාමයට මා උප තැපැල් කාර්යාලයක් ඉල්ලා තිබෙනවා. ඒ ගැනත් අවධානය යොමු කරන මෙන් මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

අවසාන වශයෙන්, මුදල් අමාරුකම් තිබුණත් ඇමතිතුමා ගන්නා උත්සාහය ප්‍රශංසනීය බව සඳහන් කරන්නට ඕනෑ. මුදල් අවහිරකම් නැතිව ගොස්, මහජනතාවගේ ඕනෑ එපාකම්, තැපැල් කටයුතු සම්බන්ධවත්, පාරවල් සම්බන්ධවත් මහජනතාවගේ ඕනෑ එපාකම් වැඩි කල් නොගොස්ම ඉෂ්ට කරන්නට අවස්ථාවක් ලැබේවි යයි මා විශ්වාස කරනවා.

පී. එම්. කේ. තෙන්නකෝන් මයා.  
(මිහින්තලේ)

(திரு. பி. எம். கே. தென்னகூன்—மிஹிந்தலை)

(Mr. P. M. K. Tennekoon—Mihintale)

ගරු සභාපතිතුමනි, ප්‍රසිද්ධ වැඩ, තැපැල් හා විදුලි සංදේශ ඇමතිතුමාගේ වැය ශීඝ්‍රයටම ඔහුගේ ජන්දදායක කොට්ඨාශය



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[පී. එම්. කේ. තෙන්නකෝන් මහා.]

පිළිබඳ කරුණු කීපයක් ගැන ගරු ඇමති තුමාගේ අවධානය යොමු කරවීමට අවස්ථාව ලැබීම ගැන මා සන්තෝෂ වෙතවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, රජරට ප්‍රදේශයේ කොට්ඨාශවල අඩුපාඩුකම් සොයා බලන්නට ගරු ඇමතිතුමා ගිය අවුරුද්දේ අගෝස්තු මාසයේදී වාරිකාවක යෙදී තිබෙනවා. එහෙත් අවාසනාවකට මෙන් මා ඒ සමයේදී රටින් බැහැරව සිටිනිසා එතුමාත් සමග ඒ වාරිකාවට හවුල් වෙන් නට මට අවස්ථාවක් ලැබුණේ නැහැ. ඇත්ත වශයෙන්ම ඒ ගැන මා කණගාටු වෙතවා. මේ වාරිකාවේදී ගරු ඇමතිතුමා දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානීන් සමග මරදන් කඩවල-මුරියන්කඩවෙල මාර්ගය පරීක්ෂා කරන්නට ගිහින් තිබෙනවා. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් නඩත්තු කරන මේ මාර්ගයේ ලී පාලමක් තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමාට සමහර විට ඒ ගැන මතක ඇති. මූලගල්ල කෝරළේ ධාන්‍ය ප්‍රධාන නගරයට ගෙනෙන්නේ මේ මාර්ගය ඔස්සේයි. එක් අවස්ථාවක ධාන්‍ය පැටවූ ලොරියක් මේ ලී පාලම උඩින් ධාවනය කරද්දී කඩා ගෙන පෙරළි විශාල කරදරයක් සිදුවූ බව ගරු ඇමතිතුමා දන්නවා ඇති. නමුත් ඒ ලී පාලම අදත් තිබෙනවා. ඒ ලී පාලම අස් කර දමා ස්ථිර පාලමක් සෑදීම ගැන මෙතෙක් අවධානය යොමු කර නැහැ. ඒ ගැන මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා. මේ ස්ථානයේ ස්ථිර පාලමක් සෑදුවොත් ප්‍රධාන වශයෙන් ඒ ප්‍රදේශයේ නිපදවන ධාන්‍ය නොගය නගරයට ගෙන එන්නටත් ගබඩා වලට ගෙන එන්නටත් විශාල පහසු වක් සැලසෙනවා. ඒවාගේම මේ ස්ථානයේ ස්ථිර පාලමක් තැනීම කෘෂිකර්ම සංවර්ධනයටත් කරන විශාල ආධාරයක් බව මා මතක් කරන්නට සතුටුයි. මේ කාරණය ගැන මා ගරු ඇමති තුමාගේ අවධානය යොමු කරවනවා.

මරදන්කඩවල-මුරියන්කඩවෙල පාරේම අතික් ප්‍රසිද්ධ වැඩ දෙපාර්තමේන්තු වෙන් නඩත්තු වන පාරට සම්බන්ධව සැතපුම් 5 3/4 ක කොටසක් තිබෙනවා. ඒ පාරෙන් සැතපුම් 5 ක් පමණක් රජයට පවරා ගෙන තිබෙන්නේ. ඉතිරි සැතපුම් 3/4 ගත්

නට තිබෙනවා. ඒ සැතපුම් 3/4 ත් පවරා ගන්නාම තමයි අංග සම්පූර්ණ වෙන්නේ. මේ කාරණය ගැන අනුරාධපුරේ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කාරක සභාවටත් මා කරුණු ඉදිරිපත් කර දැන් අවුරුදු ගණනාවක් ගතවී තිබෙනවා. ඒ ඉතිරි සැතපුම් 3/4 ත් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට පවරා ගන්නටය කියා දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කාරක සභාව නිර්දේශ කර තිබෙනවා. නමුත් මේ දක්වා ඒ පිළිබඳව කිසිවක් කර නැහැ. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තු වේ පාරකට සම්බන්ධ වන ඒ සැතපුම් 3/4 ත් පවරා ගන්නොත් ප්‍රදේශයේ මහජනතාවට විශාල යහපතක් වෙනවා. මේ කාරණය පිළිබඳ ලිපිගොනුව ගෙන්වා බලා ක්‍රියා කරන මෙන් මා ගරු ඇමති තුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ඒවාගේම එදගල-වැල්ලමඩුව පාරත් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් නඩත්තු කරන්නේ. ඒ පාරෙන් පවරා නොගත් පොඩි කොටසක් තිබෙනවා. ඒ කොටස පවරා නොගැනීම නිසාත් මහජන තාව විශාල කරදරයකට මුහුණපා සිටිනවා. මේ කාරණ දෙකම සම්බන්ධ ලිපි ගොනු මගේ කල්පනාවේ හැටියට අමාත්‍යාංශයේ ඇති. ඒවා ගෙන්වා බලා පරීක්ෂා කර සාධාරණ තීරණයක් ගන්නා මෙන් ගරු ඇමතිතුමාගෙන් කරුණාවෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

අතික අලිස්තාන-තුනුවිල පාරේ සැතපුම් 10 ක් පමණ රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තු සතුයි. එහෙත් ගම් 10 ක් 12 ක් ඔස්සේ දිවෙන එම පාරේ ගමනාගමන සේවයක් නැහැ. මා කියන්නේ නැහැ ඒ පාර ගල් දමා තාර දමා සකස් කර දෙන්නය කියා. ලංගම පරීක්ෂකවරුන් පැමිණ පරීක්ෂා කර බලා කිව්වා, තරමක්වත් සකස් කර දෙන්නේ නම් ලංගම බස් රථ සේවයක් ආරම්භ කරන්න පුළුවන්ය කියා. අප දන්නවා දිවයිනේ බොහෝ ප්‍රදේශවල කුඩා මාර්ග වල පුංචි බස් රථ ධාවනය කරවන බව. ඒ පාරේ දැනට පවතින අබල දුබල තත්ත්වය නිසා බස් සේවයක් ආරම්භ කිරීමට බැරි බවත්, ග්‍රැවල් ටිකක් දමා සකස් කර දෙන්නේ නම් බස් රථ සේව යක් ආරම්භ කළ හැකි බවත් කියා ඇති නිසා මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටි



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

නවා, ඒ පාර ගුවල් විකක් දමා සකස් කර ගම් 10 ක 12 ක වෙසෙන ජනතාවට තරමක් වත් ගමන් පහසුවක් සලසා දෙන්නය කියා.

ඊ ලගට මා සදහන් කරන්න කමතියි, සේනපුර මාතෘ නිවාසයට බඩ 10 ක් පමණ ඇතින් පිහිටා තිබෙන උප තැපැල් ස්ථානයට ටැලිෆෝන් පණිවුඩ සේවය දැන් ලැබී තිබීම අපට ඉමහත් සතුටට කාරණයක් බව. කලින් ඒ ප්‍රදේශයේ ගම් වාසීන්ට යම් හදිසි වුවමනාවකදී ටැලිෆෝන් පණිවිඩයක් යැවීම සදහා හැතැප්ම තුනහමාරක් ඇතින් පිහිටි ඉප ලෝගම උප තැපැල් කායඝාලයට එන්නට සිදු වී තිබුණා. එහෙත් ගරු ඇමතිතුමා ඒ දුරප්‍රමාණය කෙටි කර සේනපුර උප තැපැල් කායඝාලයට විදුලි පණිවුඩ පහසු කම් ලබා දී තිබෙනවා. ඒ විදුලි පණිවුඩ සේවය විවෘත කෙළේත් මමයි. එසේ දුර කථන පහසුකම් ලබා දීම ගැන ගරු ඇමති තුමාට ස්තූති කරමින් මා පළමුවැනි විදුලි පණිවුඩය එදා එව්වෙන් ගරු ඇමතිතුමා වෙනයි.

පාරවල් සම්බන්ධයෙන් බලන විට, අලිස්තාන-මුරියාකඩවල පාරේ සැතපුම් 3 ක් පමණ හිටපු ගමනා ගමන ඇමතිතුමා විසින් මගේ කරදරය සහ ඉල්ලීම නිසා ගුවල් දමා බෝක්කු දමා සකස් කර රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට පවරා ගත්තා. ඒ වගේම, වර්තමාන ඇමති තුමාත් මගේ ඉල්ලීම අනුව තවත් හැතැප්ම 3 ක් මේ අවුරුද්දේ පවරාගත් නිසා දැන් ඒ පාරෙන් හැතැප්ම 6 ක්ම රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව සතුව තිබෙනවා. සභා පතිතුමනි, අපේ ගම්බද කියමනක් තිබෙනවා, “සතුරාගේ වුව ගුණ කිය යුත්තේ, ගුරුහුගේ වුව දොස් කිය යුත්තේ” කියා. ඒ නිසා අඩුපාඩු වශයෙන් කිය හැකි දේ අඩුපාඩු හැටියට මතක් කරන අතර, මේ වැඩ දෙක ගැන මා ඇමතිතුමාට ස්තූති කරනවා.

ඒ වගේම, අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කාරක සභාවෙන් අප සම්මත කළා, මරදන්කඩවල සිට හැතැප්ම 6 ක් ඇතින් පිහිටි කට්ටමුරිවිවන නමැති ගමට තැපැල් පහසුකම් ලබා දීමට. දැනට ඒ ප්‍රදේශයට තැපැල් කාරයකු විසින් ලියුම් බෙදන නමුත් ඒ ප්‍රදේශයේ සිටින ගම්

වාසීන්ට තැපැල් ඇණවුම්, මුදල් ඇණවුම් විදුලි පණිවුඩ ආදිය සඳහා හද්ද කැලේ මැදින් මරදන්කඩවලටම එන්න සිදු වී තිබෙනවා. ඒ නිසා ඒ ගැනත් ඇමතිතුමා ගේ අවධානය යොමු කරනවා. ඒ වගේම, හයරියාමඩුව කියන ස්ථානයටත් ඉහත කී කට්ටමුරිවිවන කියන ස්ථානයටත් තැපැල් පහසුකම් ලබා දීමට අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කොමිටියෙන් තීරණය කර ඇති නිසා—මා කියන්නේ නැහැ මටම විශේෂයෙන් සලකන්නය කියා—ඒ පහසු කම් දෙන අවස්ථාවේදී මිහින්තලේ ආසනයේ ඒ ස්ථාන දෙකටත් තැපැල් පහසු කම් ලබා දීම පිණිස ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

පසුගිය ආණ්ඩු සමයේ මහකනුමුල්ල උප තැපැල් ස්ථානයට උප තැපැල් ස්ථානාධිපතිවරයකු පත් කිරීම සඳහා ඉල්ලුම් පත්‍ර කැඳව්වා. ඒ සඳහා ඉදිරිපත් වුණේ එකම පුද්ගලයායි. පරීක්ෂණයක් පවත්වා අනුරාධපුර තැපැල් අධිකාරීගේ නිර්දේශය උඩ ඔහුව එම පදවියට පත් කර මේ තාක් වැඩ කටයුතු කරගෙන ආවා. එහෙත් ඔහු තවමත් එම පදවියේ සිටීර කර නැහැ. අවුරුදු 4කට පස්සේ ඊයේ පෙරේදා නැවතත් ඉල්ලුම් පත්‍ර කැඳවා තිබෙනවා. යම් විධියකින් පළමුවැනි වතාවේ දෙන්නෙකු ඉදිරිපත් වී සිටියා නම් කෙනෙකුට හිතන්න තිබුණා දේශපාලන ඇඟිලි ගැසීමක් තිබෙන්න ඇත කියා. එහෙත් සභාපතිතුමනි, එකම එක පුද්ගලයායි ඉදිරිපත් වුණේ. මෙහිදී කිසිසේත්ම සැකයක් හිතන්න කාරණයක් නැහැ. එනිසා නැවතත් ඉල්ලුම් පත්‍ර කැඳවීම සාධාරණ කමක් නොවෙයි. මා ඇමතිතුමා ගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, කරුණාකර ඒ පිළිබඳ ලිපිගොනුව ගෙන්වා පරීක්ෂා කර බලන්නය කියා. අවුරුදු තුන හතරක පළ පුරුද්දක් ලබා ඇති නිසාත් වෙනත් රක්ෂාවක් ඔහු සොයා බැලුවේ නැති නිසාත්, ඔහු සිටීර නොකර මේ විධියට නැවත ඉල්ලුම්පත්‍ර කැඳවා තිබීම අසාධාරණයක් බව මා නැවතත් ගරු ඇමති තුමාට මතක් කරනවා. ඔහු මගේ ඥාති වරයකුවත් වෙනත් කිසිම සම්බන්ධ කමක් ඇති කෙනකුවත් නොවෙයි. අයුක්තියක් සිදු වී ඇති නිසා සාධාරණ ලෙස කල්පනා කර බැලීම පිණිසයි මා මේ



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[පී. එම්. කේ. තෙන්නකෝන් මයා.]

කාරණය ඉදිරිපත් කෙළේ. එම නිසා ඒ කාරණය කෙරෙහි ඇමතිතුමාගේ කාරුණික අවධානය යොමු කරවනවා.

අවසාන වශයෙන් මා තවත් එක කාරණයක් සඳහන් කිරීමට බලාපොරොත්තු වෙනවා. අද රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ දක්ෂ නිලධාරීන් දෙන්නකු සිටිනවා. මා ඒ අය කවුද කියා නම් වශයෙන් කියන්න කැමතියි. එනම් ඩී. සී. ද සිල්වා මහතා සහ විලියම්ස් මහතායි. මේ දෙදෙනා මරදන්කඩවල දිස්ත්‍රික්කයේ අවුරුදු ගණනක් ඉංජිනේරුවන් වශයෙන් වැඩ කළ මහත්වරුන් දෙන්නෙක්. මට ඒ මහත්වරුන් දෙදෙනාගේ මුහුණු වර හොඳට මතකයි. ඒ මහත්වරුන්ගේ කාලයේදී අපේ ප්‍රදේශයට වැදගත් සේවයක් සිදු වුණු බව මේ අවස්ථාවේදී මා මතක් කරන්නට සතුටුයි. ඒ නිසා වන්නට ඔහු, දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉහළම තැන්වලට ඒ මහත්වරුන් දෙදෙනාට යන්නට පුළුවන් වී තිබෙන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, මරදන්කඩවල-පොලොන්නරුව පාරන්, මරදන්කඩවල-නුවර පාරන් එකතු වන හන්දියේ මුල්ලේ ඇති අක්කර දෙකහමාරක පමණ වූ ඉඩ මේ තමයි, රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ ඕවර්සියර් මහත්මයාගේ බංගලාවත්, වැඩ කරන කම්කරුවන්ට නිවාස දෙක තුනකුත් තිබෙන්නේ. මේක නගරය මධ්‍යයේ, නගරයේ හෘදය වස්තුව වගේ තිබෙන වැදගත් භූමිභාගයක්. මාමි නියාගොල්ලේ ගම්සභාපතිවරයා හැටියට මා ඉල්ලීමක් කර තිබෙනවා, මේ ඉඩමේ හරියටම මුල්ලේ තිබෙන අක්කර බාගයක පමණ බිම් කැබලේල වෙළඳ පොලක් ඇති කිරීම සඳහා ගම්සභාවට දෙන්නටය කියා. ප්‍රසිද්ධ පාරවල් දෙකක් යා වන ඒ මුල්ලේ ඇති බිම් කැබලේලේ වෙළඳ පොළක් ඇති කළොත් ලයිට් වැලකින් ඇති වෙනවාට වඩා ලොකු සිරියාවක් එයින් නගරයට ඇති වෙනවා. නැවත වරක් මා පෞද්ගලිකව තමුන්නාන්සේ හමු වී මේ කාරණයේ ඇති වැදගත්කම පැහැදිලි කිරීමට බලාපොරොත්තු වෙනවා. කරුණා කර දෙපාර්තමේන්තුවේ මහත්වරුන්ගෙන් අප ඒ ඉඩම් ස්වභාවිකින් වැඩ කරනවාය කියා.

කැබලේල අපේ පළාත් පාලන ආයතනයට පවරා දෙනවා නම් එයින් නගරයේ වැදගත්කමත්, දර්ශනීය භාවයත් ආරක්ෂාවන බව කියන්නට සතුටුයි. මා ඒ අධ්‍යක්ෂතුමන්ලා දෙපොළ ගැන විශේෂයෙන් මතක් කළේ ඒ දෙපොලට එම ඉඩම් කැබලේල පිළිබඳව හොඳට මතක ඇත යන කල්පනාවෙනුයි. මා මතක් කළ කරුණු පිළිබඳව තමුන්නාන්සේගේ කාරුණික සැලකිල්ල යොමු කර අපේ මිහින්තලේ ආසනයේ දුක් විදින ජනතාව වෙනුවෙන් ඒ වැඩ කටයුතු ටික කර දෙන ලෙස ඉල්ලමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසාන කරනවා.

පී. බී. එම්. හේරත් මයා.

(ක්‍රි. ෆී. ඩී. ගැම. බ්‍රහ්ම)

(Mr. T. B. M. Herath)

ගරු සභාපතිතුමනි, රජයේ වැඩ සහ තැපැල් අමාත්‍යාංශය ගැන සාකච්ඡා කරන මේ අවස්ථාවේදී ගරු ඇමතිතුමාගේ විශේෂ සැලකිල්ලට යොමු කළ යුතු කරුණු කීපයක් පමණක් මතක් කරන්නට මා බලාපොරොත්තු වෙනවා. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ මගේ ආසනයේ කපාගෙන යන අළුත් පාරවල වැඩ ඉතාමත් නිදිමන ස්වභාවකින් කෙරෙන බව තමුන්නාන්සේට මතක් කරන්නට සිදු වී තිබෙනවා. උඩරට ගැමි කොමිෂන් සභාවෙන් මුදල් සපයන පාරවල් 3 ක් තිබෙනවා. එයින් එකක් තමයි, පන්නල-සැරසුම්තැන්න පාර. බෝක්කු දමා මේ පාර කැපුවේ යුද හමුදාවෙනුයි. හැතැප්ම 4 ක් පමණ දිග මේ පාර කැපීමේ වැඩ යුද හමුදාව මාසයකින් පමණ අවසාන කළා. එසේ වැඩ අවසාන කර දැනට අවුරුදු 4 ක් පමණ ගත වී තිබෙනවා. එහෙත් තවමත් මේ පාරට තාර ටික දමන්නට රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට බැරි වී තිබෙනවා. අප මේ පාරට තාර දමන්නම්ය කියා යුද හමුදාව කීව්වා. එහෙම බැහැ, අප තාර දමන්න ඕනෑය කියා රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව කීව්වා. ඒ විධියට මතභේදයක් ඇති කරගෙන තාර දැමීමේ වැඩ අතපසු කළා. අවුරුදු 4 ක් නිස්සේම ඒ පාරට තාර ටික දමන්නට බැරි වූ නිසයි මා කීවේ, රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව නිදිමන ස්වභාවිකින් වැඩ කරනවාය කියා.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

අ. හා. 6.30

ගරු සභාපතිතුමනි, නිල්දණ්ඩාහින්න-ගල්කැට්ටල පාරේ වැඩ කෙරෙන්නෙත් බොහොම හෙමින්. අවුරුද්දකට හැතප්ම බාගයක් පමණක් දුරට පාරක් කැපීමෙන් ඇති ප්‍රයෝජනය කුමක්ද? කියා මා තමුන්නාන්සේගෙන් අහන්නට කැමතියි. රාසිංගොල්ල-ගොලගන්දාවල පාරේ වැඩ කෙරෙන්නෙත් ඒ විධියටයි. අපේ රජය තියෙන කාලයේදී, උඩපුස්සල්ලාව-මඩුල්ල පාර මේ අමාත්‍යාංශය යටතට ගත්තා. ඒ පාර වත්තෙන් පාලනය කරන කාලයේදී ඒ පාරේ වාහනයකට යන්නට පුළුවන්කම තිබුණා. එහෙත් ඒ පාර රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව යටතට ගත්තට පස්සේ ඒ පාරේ වාහනයකට යාමට පුළුවන්කමක් නැහැ. ඒ නිසා රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ නිදිමත ස්වභාව ගැන පරීක්ෂණයක් කරන ලෙස මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු ඇමතිතුමා හුඟක් පළාත්වලට ගොස් මන්ත්‍රීවරුන් සමග සාකච්ඡා කළා ය කියා මටත් ආරංචි වුණා. මධ්‍යම පළාතට තමුන්නාන්සේ ගියාද නැද්ද මා දන්නේ නැහැ. තමුන්නාන්සේ ගිය කිසිම වෙලාවක මන්ත්‍රීවරයකු හැටියට එන්නටය කියා මට නම් කිසිම ආරාධනයක් ලැබුණේ නැහැ. මගේ මන්ත්‍රිකමේ යම්කිසි අඩුපාඩුවක් තිබෙනවද කියා මා දන්නේ නැහැ.

**ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම**

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

දිසාපතිතුමයි, ආරාධනා කළේ. සෑම මන්ත්‍රීවරයකුටම ආරාධනා කරන්නය කියා අප කිව්වා.

**පී. බී. එම්. හේරත් මයා.**

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

නුවරඑළි දිස්ත්‍රික්කයේ ඉන්න එකම විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රීවරයා මායි. තමුන්නාන්සේ එහෙම කියන්නට ඇති. එහෙත් මට ආරාධනා කළේ නැති බවයි, මා කියන්නේ. එහෙම වුණා නම් සමහර යා වි- තමුන් එයින් පල්ලියට ගියාම

විට අද මේ කථා කරන්නට ගත කරන වෙලාව ඉතිරි කර ගන්නට තිබුණු බව මතක් කරන්නට සතුටුයි.

ගරු ඇමතිතුමාට පැමිණිල්ලක් වශයෙන් ඉදිරිපත් කරන්නට එක්තරා කරුණක් තිබෙනවා. අපේ ප්‍රදේශයේ උඩ පුස්සල්ලාව, රාගල, කදපොල ආදී සෑම ප්‍රදේශවලම තිබෙන රජයේ ඉඩම් සහ ලයින් කාමර යම් යම් පුද්ගලයන් බල හත්කාරයෙන් අල්ලාගෙන සමහරවිට අවුරුදු 15 ක, 20 ක කාලයක් තිස්සේ ඒවායේ පදිංචි වී සිටින බව ගරු ඇමතිතුමා දන්නවද? ඇයි මේ ඉඩම් ලබාදීම පිළිබඳව තමුන්නාන්සේලා යම්කිසි ප්‍රතිපත්තියක් අනුගමනය කර නැත්තේ? රාගල ඇති එම ඉඩම ගම්කාරිය සභාව විසින් අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ ඉල්ලනවා, තමුන් තමුන් නාන්සේගේ දෙපාර්තමේන්තුව ඉඩම හාර දෙන්න සූදානම් නැහැ. මහජන ප්‍රයෝජනය සඳහා ඉතා අවශ්‍ය එම ඉඩම දෙන්නෙ නැතුව, බලහත්කාරයෙන් එහි පදිංචිව සිටින, පුරවැසියන් නොවන පිරිස ආරක්ෂා කරනවා. හැම වෙලාවෙම එය ලබාදීමට අවහිර කරනවා.

**ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම**

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

ලියුමක් එව්වාද?

**පී. බී. එම්. හේරත් මයා.**

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

ඒ පිළිබඳව තමුන්නාන්සේ පරීක්ෂා කර බැලුවොත්—

**ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම**

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

ඉතින් ලියුමක් එවන්න.

**පී. බී. එම්. හේරත් මයා.**

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

තමුන්නාන්සේ ලිපි ගොනුව ගෙන පරීක්ෂා කර බැලුවොත් අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ ඇමතිවරුන් කීප දෙනකු දී ඇති නියෝගයන් මොනවාදැයි පෙනී යා වි- තමුන් එයින් පල්ලියට ගියාම



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[පී. බී. එම්. හේරත් මයා.]

තුවනිනවා. එතැනින් එහාට ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ නැහැ. එම නිසා ඒ ඉඩම පවරා දීමට කටයුතු කරන ලෙස ඉල්ලා සිටිනවා.

තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුව ගැන සඳහන් කරන්නට පෙර රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධ එක් කාරණයක් ගැන සඳහන් කරන්න ඕනැ. ඇත්ත වශයෙන්ම ඒ කරුණ ගැන මේ ගරු සභාවේදී සඳහන් කරන්න සිද්ධ වීම ගැන මා කනගාටු වෙනවා. අප කවුරුත් දන්නවා ඇති, සමහරවිට තමුන්නාන් සෙත් දන්නවා ඇති, මහනුවර පාරෙන් කොළඹ නගරයට ඇතුළු වන තැන ඇති අලුත් පාලම අසල වටරවුමේ දිවංගත ගරු බණ්ඩාරනායකතුමාගේ ප්‍රතිමාවක් ඉදි කර ඇති බව. මේ ප්‍රතිමාව, මේ රටේ අගමැතිවරයකුට දැක්විය යුතු ගෞරවයට කිසිසේත් ප්‍රමාණවත් නොවන බව තමුන්නාන්සේ පිළිගන්නවා ඇති. දිවංගත අගමැතිතුමාට ගෞරව කිරීම සඳහා කවුරුත් ඉදි කළත් එතුමාට දැක්විය යුතු නියම ගෞරවය එයින් අඩු වී තිබෙන බවයි මගේ විශ්වාසය. එම නිසා, එම ප්‍රතිමාව එතැනින් ගලවා ඒ වෙනුවට සුදුසු ප්‍රතිමාවක් එතැන සවි කිරීමට අවසර දෙන්නටය කියා තමුන්නාන්සේ ගෙන් අප ඉල්ලා සිටියා. අපට තිබුණ, කලින් උදවිය කළා වාගේ බලහත්කාරයෙන් එම ප්‍රතිමාව සවි කරන්න. තමුන් අප ඒ අන්දමට කටයුතු කරන්නේ නැතුව එම ස්ථානයට සුදුසු ප්‍රතිමාවක් ඉදි කරන්න අවසර ඉල්ලා සිටියා. එම ඉල්ලීමට තමුන්නාන්සේ දී තිබුණ පිළිතුරු දැන් මම කියවන්නම්.

1967 මැයි 25.

මහත්මයාණනි,

ගරු බණ්ඩාරනායක පිළිගැන

ඉහත සඳහන් කරුණ පිළිබඳව මා විසින් ඔබ වෙත එලන ලද සමාන අංක හා 66.12.8 දරන ලිපියට වැඩිමනත්වයි. මේ කරුණ සම්බන්ධයෙන් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් විමසා ඇති අතර ඔවුන්ගේ අදහස, වටවංගු සම්බන්ධයෙන් හොඳම ක්‍රියා මාර්ගය ඒවා අවහිර නොකර

තිබෙන්න හැරීම යනු ලෝකයේ සෑම තැනම සිටින ඉංජිනේරුවන්ගේ අදහසම බව මා වෙත දන්වා ඇති බව කරුණාවෙන් දන්වමි.

මෙයට හිතවත්,

මොන්ටේගු ජයවික්‍රම, රජයේ වැඩ තැපැල් සහ විදුලි සංදේශ ඇමති."

අවහිර නොකිරීම තමුන්නාන්සේලාගේ ප්‍රතිපත්තිය වෙන්න පුළුවනි. අවහිර නොකිරීමට උපදෙස් දීමත් තමුන්නාන්සේලාගේ ඉංජිනේරුවන්ගේ මතය වෙන්න පුළුවනි. තමුන් නුසුදුසු විධියට අවහිර වී ඇති නිසා, සුදුසු තත්වයට පත් කරන්නටයි අප අවසර ඉල්ලා සිටියෙ. තමුන්නාන්සේලාගේ දේශපාලන මතය කුමක් වුණත් යථෝක්ත ඉල්ලීමට ඉඩ දෙන්න. තමුන්නාන්සේගේ යුතුකමක් තිබුණා. මා තමුන්නාන්සේගෙන් දැන් අහන ප්‍රශ්නය මේකයි. කොළඹ වටරවුම්වල අවහිරකම් ඇති කර නැද්ද? හැම වටරවුමක්ම වාගේ ගස් කොළන් වවා හෝ වෙනත් නොයෙකුත් ක්‍රමයන්ගෙන් අවහිරකම් කර නැද්ද? කරුණා කර එකට පිළිතුරු දෙන්න.

ගරු සභාපතිතුමනි, හිටපු අගමැති ඩී. එස්. සේනානායක මැතිතුමාගේ ප්‍රතිමාවක් මහනුවර නගරයේ විවෘත කළා. ඒ ගැන අපේ විරුද්ධත්වයක් නැහැ. මන්ද? යම්කිසි පිරිසකට මේ රටේ අගමැතිවරයකුට ගෞරව කරන්න වුවමනා නම්, සුදුසු විධියට කටයුතු කරනවා නම් කිසිම වර දක් නැහැ. මෙතැන නුසුදුසු විධියට, ගෞරවයක් නොලැබෙන විධියට කර තිබෙන කටයුත්ත සකස් කරන්න තමුන්නාන්සේගෙන් අවසර ඉල්ලීම දේශපාලන මතය මොකක් වුණත් තමුන්නාන්සේට යුතු කමක් තිබුණා, අවසර දෙන්න. වටරවුම් අවහිර කරන්න බැරිය කියනවා නම් දැන් තමුන්නාන්සේලාගේ දෙපාර්තමේන්තුව කර තිබෙන්නේ මොකක්ද? ඒ ප්‍රතිමාව වටේ තිබුණු බැම්ම ගලවා දමා, ඊටත් වඩා ලොකු බැම්මක් බැඳ, පස් පුරවා අර කලින් සඳහන් කළ ඉංජිනේරු මතයටත් විරුද්ධව ක්‍රියා කර නැද්ද? එම නිසා, එබඳු පියවරක් ගැනීම ගැන අප කණගාටු වෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, පාර්ලිමේන්තුවේ කථානායකතුමා, උපකථානායකතුමා, සියලුම පක්ෂවල නායකයන්, ගෘහ කාරක



සභාව, මේ ආදී හැම දෙනාගේම යුක්ති සහගත හැඟීම්වල ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් සවි කිරීමට අදහස් කළ එම ප්‍රතිඵල පාර්ලි මේන්තු භූමියේ සවි කිරීමට අවසර ලැබී තිබෙන බව ගෞරවයෙන් මතක් කරන අතර ගරු ඇමතිතුමා කළ බාධාවන් නිසා ඊට වඩා උසස් කටයුත්තක් කරන්න පුළු වන්නම ලැබුණු බව සතුටින් සඳහන් කර නවා. ඒ නිසා මේ වාගේ දේවලට බාධා කරන්න එපා, එසින් පාඩු වෙන් නෙ තමුත් නාන්සේලාගේ පක්ෂයටමයි. ඇත්ත වශයෙන්ම මේ ක්‍රියාව සාධාරණ නැති බව අපේ ආණ්ඩු කාලයේදී ඩී. එස්. සේනා නායක අගමැතිතුමාගේ ප්‍රතිචාවක් මේ ස්ථානයෙහි පිහිටුවීමට හැම උදව්වක්ම දුන් පක්ෂයක මන්ත්‍රීවරයකු වශයෙන් මා තමුත් නාන්සේට මතක් කරනවා.

මට ඉදිරිපත් කරන්නට තිබෙන අනෙක් කාරණය මෙයයි. 1966 ජනවාරි 8 වැනි දා කළ කොඩියක් එල්ලීමේ චෝදනාව උඩ කුරුපනාවෙල උප තැපැල් ස්ථානාධිපති තුමාගේ වැඩ තහනම් කොට ඔහුට චෝදනා පත්‍රයක් එවා දෙවරක්ම ඒ ගැන විභාග පැවැත්තුවා. එම විභාගවලදී මේ තැනැත්තා නිවැරදිකාරයකු බව ඔප්පු වුණු නිසා, විභාගය පැවැත්වූ නිලධාරියාගේ නිර්දේශය උඩ තැපැල්පතිතුමා, එස්. විජේකෝන් නමැති මේ තැපැල් මහත්මයාට නැවත වැඩ බාර දුන්නා. “ඔබ නිවැරදිකරු නිසා නැවත වැඩ බාර ගන්න” කියා තැපැල් පතිතුමා මේ තැනැත්තාට ලියමක් එව්වා. ඒ අනුව ඔහු වැඩ බාර ගත්තා. එහෙත් ඒ වැඩ බාර ගැනීම වැලිපෝත් පණිවුඩය කින් අවලංගු කළා. ප්‍රදේශයේ පරාජිත අපේක්ෂකයා ඇතුළු නියෝජිත පිරිසක් එකතු වී, මේ තැනැත්තාගේ වැඩ කෙසේ හෝ නැවත නතර කරන ලෙස දන්වා ඇමති කාර්යාලයට විදුලි පණිවුඩයක් එව්වා. රාජ්‍ය සේවා කොමිසමේ නීති රීති අනුව දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරියකු විසින් විභාගයක් පවත්වා මේ තැපැල් මහත්මයා නිදහස් කළාට පසු, දේශපාලන ඇඟිලි ගැසීම් නිසා නැවත වරක් මේ තැනැත්තාට වැඩ බාර දීම නතර කළා. 1967 පෙබරවාරි මාසයේ සිට අද වන තුරු මේ තැනැත්තාගේ වැඩ තහනම් කර තිබෙනවා. ඒ සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍යාංශයට යවන ලියුම් හා විදුලි පණිවුඩවලට පිළිතුරු

වත් ලැබෙන්නේ නැහැ. මේ වැඩ තහනම් සම්බන්ධයෙන් මා මේ ගරු සභාවේදී ප්‍රශ්නයක් ඇසුවා. තැපැල් ඇමතිතුමා හෝ උප ඇමතිතුමා හෝ නොසිටි නිසා ඊට උත්තර දුන්නේ මට මතක හැටියට මුදල් උප ඇමතිතුමායි. එතුමා කිව්වේ, තැපැල් අමාත්‍යාංශයේ ස්ථිර ලේකම් ඒ සම්බන්ධයෙන් පොදු සේවා කොමිසමට ඇපැලක් ගෙන තිබෙන බවයි. දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධාන නිලධාරියා විභාගයක් පවත්වා මේ තැනැත්තා නිදහස් කළාට පසු ඊට ඉහළින් සිටින ස්ථිර ලේකම්තුමා අර නිලධාරියාගේ තීරණයට විරුද්ධව ඇපැලක් ගෙන තිබෙනවා. ලංකා ඉතිහාසයේ කවදාවත් මෙහෙම දෙයක් සිදුවී තිබෙනවාද?

එපමණක් නොවෙයි. මේ කාරණය සම්බන්ධ ලියකියවිලි පෙබරවාරි මාසයේ සිට අගෝස්තු මාසය දක්වා අමාත්‍යාංශයේ නියාගෙන හිටියා. පොදු සේවා කොමිසමට ඉදිරිපත් කළ යුතු එම ලියවිලි ඒ විධියට අමාත්‍යාංශයේ නියාගෙන සිටින්නේ මොන හේතුවක් නිසාදැයි මේ ස්ථානයේදී ප්‍රශ්න කළාට පසු දැන් ඒවා පොදු සේවා කොමිසමට යවා තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමනි, මේවා විනිඵ නේද? චෝදනාවෙන් නිදහස් වුණු මිනිහාට දේශපාලන ඇඟිලි ගැසීම් වලින් තොරව යුක්තියේ සාධාරණත්වයේ නාමයෙන් වැඩ කරන්නට ඉඩ දෙන ලෙස මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

මගේ කොට්ඨාශයේ තැපැල් කාර්යාල සම්බන්ධයෙන් ප්‍රශ්න රාශියක් ඉදිරිපත් කරන්නට තිබෙන නමුත් ගරු සභාපති තුමා මට දී තිබෙන්නේ ඉතා සුළු වේලාවක් නිසා මා වැඩි කාලයක් ගත කරන්නට බලා පොරොත්තු වන්නේ නැහැ. එහෙත්, වැඩ බලන තැපැල් ස්ථානාධිපතිවරුන් පත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් ඉතා කෙටියෙන් වචනයක් දෙකක් කියන්නට ඕනැ. අවුරුදු දෙකට, තුනට, හතරට තමුත් නාන්සේලා වැඩ බලන තැපැල් ස්ථානාධිපති වරුන් පත් කරනවා. වැඩ බලන පත්විම් ඒ තරම් දීර්ඝ කාලයක් සඳහා දෙන්නේ මොන හේතුවක් නිසාද? මඩුල්ල තැපැල් කාර්යාලයට කිසිම සුදුසුකමක් නැති කෙනකු පත් කර තිබෙනවා. කුරුපනාවල උප තැපැල් කාර්යාලයටත්, ආදේශකයා වශයෙන් සිටි තැනැත්තාට වැඩ බැලීමේ



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[පී. බී. එම්. හේරත් මයා.]

පත්විම නොදී කිසිම සුදුසුකමක් නැති කෙනකු බොරු සහතිකයක් අනුව පත්කර තිබෙනවා. මිපනාව හිටපු තැපැල් මහත් මයා ඊයෙ පෙරෙයිදා මැරුණා. එතැනත් ආදේශකයාට වැඩ බැලීමේ පත්විම නොදී වැලිමඩ පැත්තෙන් කෙනකු ගෙන්වා එතැනට රිංගවා තිබෙනවා. හරස්බැද්ද, මතුරට යන ස්ථානවලත් ඒ විධියමයි සිදුවී තිබෙන්නේ. එක්තරා පිරිසක් එකතු වී දේශපාලන ඇඟිලි ගැසීම් කොට ඔවුන්ට හිතවත් අය ඒ ඒ ස්ථානවලට රිංගවාගෙන ඔවුන්ට සුදුසුකම් ලැබෙනතුරු, පුරප්පාඩු සදහා ඉල්ලුම්පත් නො කැඳවා වැඩ බැලීමේ සේවයෙහි යෙදී සිටිනවා. මාස 6 ක් 7 ක් අවුරුද්දක් පමණ ඒ විධියට වැඩ බැලුවායින් පසු ඒ අයම ඒ ඒ තැන්වලට පත් වෙනවා. අද මේ රටේ බී. ඒ. උපාධි ධාරීන් පවා රැකිරක්ෂා නැතිව සිටියදී හය වැන්න හෝ හත් වැන්න පමණක් සමත් අය පස්ස දොරෙන් මේ විධියට ඇතුළු කර ගැනීම හරි නෑ නේද ඇමතිතුමනි?

මතුරට තැපැල් කන්තෝරුවේ සිටි තැපැල් මහත්මයා මුදල් වංචාවකට අසු වී සේවයෙන් අස් කරනු ලැබුවා. මුදල් වංචාවකට අසු වුණු තැනැත්තා අස් කිරීමේ කිසිම වරදක් නැහැ. ඒවාගේම, රූපහ තැපැල් කාර්යාලයේ තැපැල් මහත්මයාත් මුදල් වංචාවකට අසු වී සිටිනවා. ඇයි උන් නැගේ අස් නොකරන්නේ? තමුන් තාත්සේගේ පක්ෂයේ නිසාද? කාගේ වරදත් වරද නේද? “නිල් පාට තැනැත්තාගේ” වරද වරදක් නම් “කොළ පාට තැනැත්තාගේ” වරදත් වරදක් හැටියට නොසලකන්නේ ඇයි? මෙවැනි දේවලට තමුන්තාත්සේ ඉඩ දෙන්නේ ඇයි? අපට චෝදනා කරන්නට සිදු වන්නේ ගරු ඇමතිතුමාටයි. නිලධාරීන් කියන්නේ “අපට කරන්න දෙයක් නැහැ, ඕවා ඉහළින් එන නියෝග” කියලයි. තව්නිසා දිව්‍ය ලෝකයෙන් එනවාද අමාත්‍යාංශයෙන් එනවාද කියා මා දන්නේ නැහැ.

ගරු සභාපතිතුමනි, මන්ත්‍රීවරයෙක් හැටියට මට ඇති වුණු පොඩි කරදරයක් ගැන සදහන් කර මගේ කථාව නතර කරනවා. ගරු ඇමතිතුමාගේ ටෙලිපෝන් අංශය මහ පුදුම එකක්. දවසක් මහනුවර තැපැල් කන්තෝරුවේදී මට සිදු වූ සිද්ධියක්

කියන්නම්. ඡන්ද පෙත්සම් නඩුවෙන් ප්‍රථම වරට මා පරාජය වූ බව කවුරුත් දන්නවා. ඊට පසුව මා ඇපැල් ගත්තා. ඒ අතරතුර සුප්‍රිම් උසාවියේ නඩු තීන්දුව පත් තරවල පළ වුණා. ඊට දවස් දෙකකට පමණ පසුව මා රාජකාරි ටෙලිපෝන් පණුවකින් සදහා සලකුණු කළා. එහි සිටි ටෙලිපෝන් සේවිකාව මට කිව්වා එම ටෙලිපෝන් පණිවුඩය දෙන්නට බැරිය කියලා. ඒ ඇයි කියා මා ඇසූ විට කිව්වේ තැපැල් මහත්මයාගේ නියෝගයක් කියලයි. ඒ ගැන තැපැල් මහත්මයාගෙන් ඇසූ විට කිව්වේ මගේ මන්ත්‍රීකම අවලංගු වෙලාය, ඒ නිසා දෙන්නට බැරිය කියලයි. එවිට මා ඇසුවා එම තීරණය දුන්නේ කවුද කියලා. ඒ තීරණය ලබාගත යුතු තැන්වලින් ලබාගන්නා යයි ඔහු කීවා. ඊට පසුව මේ ගරු සභාවේ ලේකම්තුමා හමු වී එතුමාගේ මාර්ගයෙන් තැපැල් පතිවරයා හමු වෙලයි මා ටෙලිපෝන් පණිවුඩය ලබාගන්නට අවසර ලබා ගන්නේ. ඔය අන්දමට සුප්‍රිම් උසාවියේ නඩු තීන්දුවත් අතට අරගෙන ඇපැල් ගන්නට මට තිබෙන අයිතිවාසිකමත් අතට අරගෙන කටයුතු කළා. ඕක කළේ පෙඩ රල් පක්ෂයේ කෙනෙක්. මට එය හදා දෙන්නට නියෝජිත මන්ත්‍රී මණ්ඩලයේ ලේකම්තුමා හුඟක් මහන්සි ගත්තා. ඒ ගැන එතුමාට මා ප්‍රසිද්ධියේ ස්තූති කරනවා. කවුරු කළත් හොඳ දේ හොඳයි කියන්නට ඕනෑ.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

එහෙත් මන්ත්‍රීතුමා දැන් කරන්නේ තරක වැඩක්. ඔය තරම් වෙලාව ගන්න එක තරක වැඩක්.

පී. බී. එම්. හේරත් මයා.

(திரு. பி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

තවත් එකක් කළා. හිටිගමන් මගේ ටෙලිපෝන් මාර්ගය කැපුවා.

ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

කවුද කැපුවේ?



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

පී. බී. එම්. හේරත් මයා.

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

අහවල් අංකය දරන ටෙලිපෝන් එකේ ටෙලිපෝන් මාර්ගය කපන්නය කියා කොළඹින් විශේෂ නියෝගයක් දී තිබෙනවා. ඒ ගැන මා ගරු ඇමතිතුමාගේ අමාත්‍යාංශයට පැමිණිලි කළ විට ස්ථිර ලේකම්තුමා ඒ ගැන සොයා බලා කිව්වා අමාත්‍යාංශයෙන් නම් එවැනි නියෝගයක් ගිහින් නැත කියලා. මේ නියෝගය ගියේ කොහෙන්ද කියා කොළඹින් සෝදිසි කර බැලුව; නුවරත් සෝදිසි කර බැලුව; එහෙත් නියෝගය ගිය තැන නම් සොයා ගන්නට බැරි වුණා. ලියමන නම් ගිහින් තිබුණා. අන්තිමේදී කිව්වේ එය වැරදීමක් කියලයි. ඊට පසුව මා ඒ ගැන ගරු ඇමතිතුමාගේ අමාත්‍යාංශයටත් විදුලි සන්දේශ දෙපාර්තමේන්තුවටත් ලියුම් දෙකක් ලිව්වා මේ සිද්ධිය සම්බන්ධව විභාගයක් කරන්නය කියා. අද වන තුරු ඒ ලියුම් දෙකෙන් එකකටවත් පිළිතුරක්වත් ලැබුණේ නැහැ. ඒවා කුණු කුඩයට ගිහින්.

අ. හා. 6.45

අපේ රත්තොට ගරු මන්ත්‍රිතුමා (ඇස්. බී. යාලේගම මයා.) මේ දිනවල සිටින්නේ ආරෝග්‍යශාලාවේයි. එතුමා මේ අවස්ථාවේ මෙහි සිටියා නම් සඳහන් කරන කරුණක් තිබෙනවා. එතුමාගේ කොට්ඨාශයේ ඕවිල්කන්ද කියා උඩ රට ගැමි කොමිෂන් සභාවේ පාරක් තිබෙනවා. එය කපන්නේ ගරු ඇමතිතුමාගේ දෙපාර්තමේන්තුවෙන්. රත්තොටත් දොඩන්ගස්ලන්දත් කියන ආසන දෙකෙන්ම පරාජයට පත් වූ අලවතුමල මහත් මයා දැන් ග්‍රාම සංවර්ධන සමිතියක් හදා ගෙන යනවා. ඒ සමිතියට මේ පාර කොන්ත්‍රාත් දීම පිණිස ඒ සමිතිය රෙජිස්ටර් වන තුරු කොන්ත්‍රාත්තුව දීම ප්‍රමාද කර තිබෙනවා. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂතුමා කියනවා, ඕවිල්කන්ද ග්‍රාම සංවර්ධන සමිතියට මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව භාර දෙන්න කියා ඇමතිතුමා නියෝග කර තිබෙන බව. එහෙත් ඒ ග්‍රාම සංවර්ධන සමිතිය තවම ලියාපදිංචි වෙලා නැහැ. එම නිසා ඒක ලියාපදිංචි වන තුරු වැඩය භාර නොදී ඉන්නවා. ඇයි, දෙයියෙන් ඔව් වරද මේ ලොකයේම වැඩක් භාර දිය හැකි

ආයතනයක් තියෙන්නේ? මේ නිසා අර මනුෂ්‍යයාගේ ලෙඩේ තවත් වැඩි වෙනවා. එම නිසා කරුණාකර ඉක්මණින් පාර කපන්න පිළිවෙලක් යොදන්න. සල්ලි තිබෙනව නම් පාර කැපීම වහාම ආරම්භ කරන්න. අවසාන වශයෙන් වලපනේ වැනි දුෂ්කර ප්‍රදේශවලටත් මෙම අමාත්‍යාංශයේ සේවය වැඩි වැඩියෙන් ලබා දෙන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලමින් ගරු සභාපතිතුමනි, තමුත්තාත්සේට ස්තුති කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය මෙයින් අවසාන කරනවා.

එස්. හෙට්ටිගේ මයා. (හක්මන)

(திரு. எஸ். ஹெற்றிகே—ஹக்மன)

(Mr. S. Hettige—Hakmana)

ගරු සභාපතිතුමනි, මුළු ඇමති මණ්ඩලයෙන්ම කුඩා කාර් එකක් පාවිච්චි කරන ඇමතිවරයකු වශයෙන් රජයේ වැඩ හා තැපැල් ඇමතිතුමාට ප්‍රථම කොටම මා මගේ ස්තුතිය පුද කරනවා. මන්ද? පාර වල තත්ත්වය දැන ගන්න නම් කුඩා කාර් එකක ගමන් කිරීම ඉතා සුදුසුයි. ලොකු කාර් එකක ගියාම පාරේ වලක් එහෙම තිබුණත් දැනෙන්නේ නැහැ.

පී. බී. එම්. හේරත් මයා.

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்)

(Mr. T. B. M. Herath)

ඇමතිතුමාගේ කාර් එක 5 ශ්‍රී එකක්ද?

හෙට්ටිගේ මයා.

(திரு. ஹெற்றிகே)

(Mr. Hettige)

5 ශ්‍රී එකක් තමයි; තමුත් කුඩා එකක්. දැන් පාරවල් දියුණු කිරීමේ වැඩ සාමාන්‍ය තත්ත්වයකට සිදු වෙනවා. අවුරුදු 9 ක් 10ක් තරම නිස්සෙ රෝලර්, ලොරි සහ වෙනත් අවශ්‍ය උපකරණ නැතිව සිටියා. මැතකදී ඒවා ලබා ගැනීමෙන් පසු දැනට පාරවල වැඩ සාමාන්‍යයෙන් කරගෙන යනවා. එහෙත් මම මෙහිදී ප්‍රතිපත්ති ප්‍රශ්නයක් උඩ ඇමතිතුමාගෙන් එක්තරා ප්‍රශ්නයක් අහන්නට කැමතියි. ප්‍රධාන පාරවල සවි ශක්ති තිබෙන පාලම් පටු නිසා පළල් කර ගෙන යනවා. ඇමතිතුමාගේ ආසනයේම, වැලිගම “බයිපාස්” කියා ලක්ෂ 30 ක වියදමින් පාරක් සකස් කරගෙන යනවා.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[හෙට්ටිගේ මයා.]

කොළඹ-මාතර මාර්ගයේ වෙනත් පොඩි, පොඩි පාලම් පළල් කරගෙන යනවා. මම ප්‍රතිපත්ති ප්‍රශ්නයක් යයි කිව්වෙ මේකයි : දැනට වාහන හොඳින් ගමන් කළ හැකි පාරවල සිදුවන මිනිත්තු දෙකේ-තුනේ සුළු ප්‍රමාදයන් වළක්වාත් රුපියල් ලක්ෂ ගණන් වියදම් කරනවාද ; ඒවාට ප්‍රමුඛත්වය දෙනවාද ? එසේ නැතහොත් යන්න එන්න මගක් නැතිව පුටුවලින් ලෙඩුන් ඔසවාගෙන යන්ට සිදු වී තිබෙන අහිංසක උප්පත් ජනතාව වාසය කරන ගම්බද පාර වල් දියුණු කිරීමට ප්‍රමුඛත්වය දෙනවාද කියන එකයි. යම්කිසි ප්‍රතිපත්තියක් උඩ මේ ප්‍රශ්නය විසඳිය යුතුයි.

කිසිම විධියකින් මහ පාරකට එන්ට-යන්ට විධියක් නැති ගම්බද ජනතාව විශාල සංඛ්‍යාවක් සිටිනවා. ප්‍රතිපත්තියක් වශයෙන් අවුරුදු පතා හැතැප්ම ගණනක් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට භාර ගත්තව නම් මේ ප්‍රශ්නය බොහොම ලෙහෙසි යෙන් විසඳන්ට පුළුවනි. රුපියල් ලක්ෂ තිහ-හතළිහ වියදම් කරන්ට යන්නෙ දැනට හොඳින් වාහන යා හැකි පාරවලටයි. ඒවායේ පොඩි පරහකට තිබෙන්නෙ පාර වඩා පළල නම් විනාඩි 10 ක් 15 ක් කලින් යා හැකි ගමනක් පාර ටිකක් පළල් මදි නිසා විනාඩි 10 කින් 15 කින් ප්‍රමාද වීම පමණයි. මගේ කල්පනාවේ හැටියට රුපියල් ලක්ෂ 30 කින්, එක හැතැප්ම කට රුපියල් 30,000 ගණනේ වියදම් කළත් ඒ අනුව ඒ මුදලින් ගම්බද පාරවල් හැතැප්ම 100 ක් තාර දමා සාදන්න පුළුවන්කම තිබෙනවා. එවැනි වැඩවලින් මේ රජය ගම්බද ජනතාව අතර ප්‍රසාදයට ලක් වන බව මගේ විශ්වාසයයි. තමුන්නාන්සේගේ ඔය පාර පළල් කිරීමෙන් ඕනෑ නම් ධනපති කාර්වලින් යන කීප දෙනෙකුගේ ප්‍රශංසාව තමුන්නාන්සේට ලැබෙයි, අපට දැන් මාතරට නැත්නම් කතරගමට යන්ට ලෙහෙසි කියා. එහෙත් ඒ ප්‍රතිපත්තිය වෙනස් කර ගම්බද පාරවල් ගැන තමුන්නාන්සේගේ අවධානය යොමු කළොත් දහස් ගණන් මහජනයා මේ රජයට ප්‍රශංසා කරන බව මතක් කරන්ට කැමතියි. කළුතර පැත්තේ යන විට පසුගිය රජය මගින් කරන ලද දොඩු මෝඩ

කමක් පෙනී යනවා. මෙම ගරු ඇමතිතුමා ඒ මෝඩකම දිගටම නොකරනවා ඇතැයි මා මුලදී විශ්වාස කළත් එය වැරදි විශ්වාසයක් බවට පත් වුණා. රුපියල් ලක්ෂ තිහක්, තිස්පහක් පමණ වියදම් කර පාර ටිකක් ඉස්සීම ගැනයි, මා මේ කියන්නේ. පාර මෙසේ ඉස්සීම නිසා වේගයෙන් ගමන් කරන වාහනවලට නම් පහසුයි. වමෙන් පාරක් තිබෙනවා ; දකුණෙනුත් පාරක් තිබෙනවා ; මැදත් පාරක් තිබෙනවා. ඒ මැද තිබෙන පාර අඩියක් පමණ උස්සලා. මේවා මොන ඉංජිනේරු මහතාගේ වැඩදැයි මා දන්නේ නැහැ. මේ වේලාවේදී මේ වාගේ වැඩවලට මේ තරම් මුදලක් වියදම් කිරීම තරම් මෝඩකමක් තවත් නැහැ. මේ වැඩ පිළිවෙල සකස් කළ ඉංජිනේරු මහතාට තාර පිප්පයකින් ඔටුන්නක් සාදා පැළද වීම ඔබ්බෙනවා. කළුතර ගරු මන්ත්‍රීතුමා (වම්ලි ගුණවර්ධන මයා.) වැඩ ඇමතිවරයා වශයෙන් සිටියදී මේ කටයුත්ත ආරම්භ කළාද, ඊට කලින් මේ කටයුත්ත ආරම්භ කළාදැයි මා දන්නේ නැහැ.

පාරවලට ගල් දැමීම ගැනත් වචනයක් දෙකක් කියන්නට කැමතියි. පාරවලට ගල් දැමීමත්, ඇහිරීමත්, රෝල් කිරීමත් අතර ඇති පරතරය අඩු කළ යුතුයි. සමහර තැන් වල ගල් ගොඩ ගසනවා. ඒවායේ තණ කොළ පැළ වන තුරු, ගස් හඳෙන තුරු ඒවා පාරවලට දමන්නේ නැහැ. මේ කටයුතුවලට දැනට පවතින පරතරය අඩු කරවන්න. පුළුවන් තරම් ඉක්මණින් ඒ ගල් පාරවලට දමා තරක පාරවල් අලුත්වැඩියා කරන ලෙස ඔවර්සියර් මහත්වරුන්ට උපදෙස් දෙන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

මා නියෝජනය කරන කොට්ඨාශයෙහි ගම්සභා පාරවල් සැතපුම් දෙකක් මේ අවුරුද්දේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට පවරා ගෙන තිබෙනවා. එහෙත් එය ප්‍රමාණවත් වන්නේ නැහැ. සෑම මැතිවරණ කොට්ඨාශයකම වාගේ ගම්කාර්ය සභා එකකට වැඩි ගණනක් තිබෙනවා. සමහර කොට්ඨාශවල ගම්කාර්ය සභා දෙකක්, තුනක්, හතරක් යනාදී වශයෙන් ඇති හෙයින් අඩු වශයෙන් එක් අවුරුද්දක් තුළ ඒ එක ගම්කාර්ය සභා ප්‍රදේශයකින් හැතැප්මක්



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

දෙකක්වත් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තු වට පවරා ගන්නවා නම් පාරවල් පිළිබඳ ප්‍රශ්නය සතුටුදායක අන්දමින් විසඳෙනවා ඇති.

හිටපු වැඩ ඇමතිතුමා දැන් මෙහි සිටි නවා. එතුමා පසුගිය මහා මැතිවරණයට පෙර රොවුම් උග්‍රව පාලම සඳහා මුල් ගලක් තැබුවා. තවම නම් ඒ පාලමේ වැඩ පටන්ගෙන නැහැ. දැන් මුල් ගලත් පෙරළා දමලා යයි මා හිතනවා. උග්‍රව ගහ හරහා ඒ පාලම දැමීම පිළිබඳව මෙම රජය විධිවිධාන යොදනවා ඇතැයි මා බලාපොරොත්තු වෙනවා. කරුණාකර එහි වැඩ කට යුතු පටන් ගන්න.

බෙරලපනාතර සිට අතිල්කන්ද දක්වා සැතපුම් විසිපහක පමණ දික් වූ වට පාර සැතපුම් හයකින් කෙටි වීම සඳහා සෑදිය යුතු අතුරු පාරක් තිබෙනවා. ඒ පාරේ වැඩ පටන් ගන්නා ලෙස රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට නියෝග කරන ලෙස මා ඇමති තුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. තවද, කැබ්ලිය පොල, පනංවෙල, මිආල්ල දක්වා සැතපුම් හතර හමාරක පාරක් තිබෙනවා. හක්මන ගම්කාරිය සභාවට අයත් ඒ පාර පාවිච්චි කරන ජනතාවගේ ප්‍රමාණය විශාලයි. කරුණාකර ඒ පාර රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට පවරා ගෙන දියුණු කරනලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

හක්මන කොට්ඨාශයෙහි බලවේග මධ්‍යස්ථානයක් විවෘත කර තිබෙනවා. මහ පාරේ සිට එතැනට සැතපුම් තුන්කාලක් පමණ දුරයි. රූපියල් ලක්ෂ දාහතරක්, පහළොවක් පමණ වියදම් කර සාදන ලද මෙම බලවේග මධ්‍යස්ථානයට යන මෙම මාර්ගය තාර දමා සකස් කර දෙන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. මා මෙසේ කියන්නේ මේ මර්ගයේ බස් රථයක් බාවනය කරවීමට අවශ්‍යව ඇති නිසයි.

මුල්කිරිගල ගරා මන්ත්‍රිතුමා (ජෝර්ජ් රාජපක්ෂ මයා.) උප තැපැල් ස්ථානාධිපති වරුන්ගේ තත්ත්වය ගැන කථා කළා. එතුමා ඉදිරිපත් කළ කාරණා මාත් අනුමත කරනවා. එහෙත් උප තැපැල් ස්ථානාධිපතිවරුන් තමන්ගේ අඩුපාඩුකම් සපුරා ගැනීම සඳහා, තමන්ගේ අයිතිවාසිකම් ලබා ගැනීම සඳහා අවුරුදු විසිපහක තිහක සිටම සටන් කරන බව මා මුල්කිරිගල ගරා මන්ත්‍රිතුමාට මතක් කරන්නට කැම

තියි. ඒ නිසා ඒ කාරණා ගැන මේ රජයට ම දොස් කීම සාධාරණ නැහැ. පසුගිය ආණ්ඩුවලින් ඔවුන්ට සහනයක් නොලැබුණු බව ද අප අමතක කරන්නට තර කයි. එතුමා මුදල් කටයුතු පිළිබඳ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්වරයා වශයෙන් සිටියදීත් ඔවුන්ගේ අයිතිවාසිකම් ලැබුණේ නැහැ. එහෙත් මෙම රජයෙන් පමණක් ඒ උදව්‍යට අර්ථසාධක අර මුදලවත් දීමට කටයුතු යොදා තිබෙන බව පෙනෙනවා. ඒ ගැන මෙම රජයට අප ස්තූතිවන්ත වෙනවා. පසුගිය අවස්ථාවක මා මෙම කාරණය පිළිබඳව කතා කරද්දී කියා තිබෙනවා කක්කුස්සි බාල්දි අදින කම්කරුවන්ටත් අර්ථ සාධක අරමුදලක් ලැබෙන නමුත් මෙතරම් සේවයක් සලසන උප තැපැල් මහත්වරුන්ට එම අර්ථසාධක අරමුදලේ සාමාජිකයින් වෙන්නටවත් ලැබෙන්නේ නැති බව. මෙම රජය මගින් එයවත් ලබා දීමට ක්‍රියා කර තිබීම ගැන අප මහත් සන්තෝෂයට පත් වෙනවා.

මා සිතනවා මේ උදව්‍යයේ ගෙවල් කුලී දීමනාව වැඩි කරන්නට ගරා ඇමතිතුමාට බොහොම පහසුවෙන් ප්‍රථමතැයි කියා. අවුරුදු තිහ හතලිකට උඩදී ක්‍රියා කළ අන්දමටයි අදත් ක්‍රියා කරන බව පෙනෙන්නේ. ඒ අතින් ඔවුන්ට සහනයක් සලසා දිය යුතුව තිබෙනවා. මා සිතනවා එම උදව්‍ය රජයේ සේවකයන් වශයෙන් පත් කර ගන්නට එක්තරා අමාරුවක් ගරා ඇමතිතුමාට තිබෙනවාය කියා. ඒක බර පතල ප්‍රශ්නයක් බව පෙනෙනවා. එහෙත් අපේ උප තැපැල් මහත්වරුන් යම් අන්දමකින් සැහීමකට පත් වෙනවා ඇති ඔය කියන සහනවලින් අවශ්‍ය කරන සහන ටිකවත් සලසා දුන්නොත්. එසේ වුව හොත් මෙම රජය කෙරෙහි ඔවුන්ගේ ප්‍රසාදය පලවෙනවා නොඅනුමායි.

මා මීට වඩා කතා කරන්නට බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ. ලක්ෂ 2½ ක් වැයකොට තැපැල් කන්තෝරුවක් මගේ ආසනයට ලබා දීමට යාම ගැන අවසාන වශයෙන් හක්මන ජනතාව වෙනුවෙන් ගරා ඇමතිතුමාට මා ස්තූතිවන්ත වෙනවා. නුදුරු අනාගතයේදී ගරා ඇමතිතුමා අතින් එහි මුල්ගල තැබීමට බලාපොරොත්තු වන බව ප්‍රකාශ කරමින් මගේ කතාව අවසාන කරන්නවා.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පත, 1967-68

—කාරක සභාව

අ. ආ. 7

ஊர். சி.சி. அபிப்பிராயம். (வினாக்கள்)  
(திரு. ஆர். எம். அப்பாதுரை—பண்டார  
ஜி)

(Mr. R. M. Appuhamy—Bandarawela)

උඩරට ප්‍රදේශයේ ජනතාව වෙනුවෙන් පෙනී සිටින අපට බලපාන මූලික ප්‍රශ්නය හැටියට මාර්ග පිළිබඳ ප්‍රශ්නය සඳහන් කරන්නට පුළුවනි. ගරු ඇමතිතුමා අතින් එම වැඩ කොටස ඉටු නුනොත් එම ප්‍රදේශය තවත් අඳුරට පත් වෙනවා ඇතැයි මා සිතනවා. මගේ කොට්ඨාශය පිළිබඳව කරුණු ස්වල්පයක් මා දැන් ප්‍රකාශ කරන්නට කල්පනා කරනවා.

බණ්ඩාරවෙල මහා මාර්ගයේ සිට ඇල් ලෙනොට-නායබද්ද යනුවෙන් පාරක් වැටී තිබෙනවා. 1964 දී එම පාරෙන් සැන පුම් එකහමාරක් පමණ රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට භාර දී තිබෙනවා. එහෙත් එම පාරේ අතරතුර අටෙන් එකක් පමණ කොටසක් ඉතිරි වී තිබෙනවා. මේ කාරණය පිළිබඳව ගම්සභාව මගින් යෝජනා පවා සම්මත කර ගෙන දැන්වා යවා තිබෙනවා. නොයෙකුත් වර වෙන වෙන ආකාරයට ඉල්ලීම්ද කර තිබෙනවා. දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධීකරණ කාරක සභාව මගින්ද එම ඉතිරි කොටස භාර ගන්නා හැටියට කියා සිටිනවා. එහෙත් මේ වනතුරු එම කොටස භාර ගත්තේ නැහැ. අද තිබෙන තත්ත්වයේ හැටියට ගම්සභාව මගින් එම කොටස පිළිබඳව ක්‍රියා කරන්නෙත් නැහැ. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට අයිති නැති නිසා එම දෙපාර්තමේන්තුව මගින්ද එම කොටස පිළිබඳව වැඩක් කරන්නේ නැහැ. මෙවැනි සුළු දේවල් නිසා මහජනතාවට මහත් කරදර සිදු වන බව පෙනෙනවා. මෙවැනි සුළු දේවල් රජයේ විශේෂ සැලකිල්ලට භාජනය කළ යුතුයි. 1964 අවුරුද්දේදීම දික්උල්පොත-මල්වත්ත පාරේනුත් සැනපුම් දෙකක් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට භාර දී තිබෙනවා. එහි තබන්නුව පමණයි, රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් කරන්නේ. ඒ කියන්නේ—වාර්ෂික වශයෙන් යොදන මුදල පමණයි යොදන්නේ. ඒ හැර වෙන කිසිම දියුණු වක් සලසන්නේ නැහැ. ගරු ඇමතිතුමා බණ්ඩාරවෙල ප්‍රදේශය පිළිබඳව හොඳින් දන්නා නිසා එම ප්‍රදේශයේ මාර්ග

දුෂ්කරතා පිළිබඳව එතුමා හොඳින් දන්නවා ඇති. එම නිසයි, මෙම කරුණු විශේෂයෙන් තමුන් තාන්සේ ඉදිරියෙහි තබන්නේ. විශේෂ නියෝගයක් කොට එම පාරේ සැතපුම් දෙකේ ප්‍රමාණයෙන් ලබන වර්ෂය තුළ අඩු වශයෙන් සැතපුමක් වත් සැහෙන අන්දමකට වැඩි දියුණු කර දෙන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. දැනට එම පාරෙහි වාහන යාම සාමාන්‍ය වශයෙන් කෙරුණත් එම පාර සුදුසු පරිදි තාර දමා දියුණු කර දෙන හැටියට මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ඒවාගේම බල්ලකෙටුව සිට පිටපොල  
දක්වා වැටී තිබෙන පාර පිළිබඳවත්  
සඳහන් කළ යුතුව තිබෙනවා. එය,  
රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට  
අයත් පාරක්. එම පාරෙහි දැනට  
බස් රථ බාවනය කරනවා. තව ටික  
කලක් යන විට එම පාරෙහි බස් රථ බාවන  
ය කරන්නට බැරි තරම් තත්ත්වයක්  
ඇති වන බව පෙනෙනවා. ක්‍රමක්‍රමයෙන්  
මෙම පාරෙහි ගල් ගැලවී යන නිසයි, මා  
එසේ කියන්නේ. එම ප්‍රදේශවාසීන් ඉතා  
දුෂ්කර තත්ත්වයකට වැටී සිටින කාලයක  
එම පාරෙහි බස් බාවනය කරන්නට පටන්  
ගත්තායින් පසු එම දුප්පත් ජනතාවට  
එය ලොකු සහනයක් බවට පත් වුණා. එම  
පාර ඉක්මණින් ප්‍රතිසංස්කරණය නො  
කළොත් වැඩි කල් යාමට මත්තෙන් බස්  
බාවනය පවා නවත්වන්නට සිදු වෙනවා  
ඇති. ඇල්ල-වැල්ලවාය පාර පිළිබඳවත්  
තමුත්තාන්සේගේ සැලකිල්ල යොමු කළ  
යුතුව තිබෙනවා. එම පාර වෙනුවෙන් මෙම  
වර්ෂයේ රුපියල් දස ලක්ෂයක් පමණ  
වැය කරන්නට අදහස් කර තිබෙන බවක්  
දැනගන්නට ලැබී තිබෙනවා. ඒවාගේම  
අවුරුදු තුනකින් මේ පාරේ වැඩ අවසාන  
කරන්නට තමුත්තාන්සේ ලොකු මහත්  
සියක් ගන්නවාය කියා මට දැනගන්නට  
ලැබී තිබෙනවා. බලාපොරොත්තු වන  
අන්දමට ඒ වැඩේ සාර්ථක වේවායි මා  
ප්‍රාර්ථනා කරනවා. තමුත්තාන්සේ වරින්  
වර ඒ පාර පරීක්ෂා කරන්නට යන බවත්  
මට දැනගන්නට ලැබුණා. එහෙත් ඒ  
කොයිම අවස්ථාවක් ගැනවත් මට දැන  
ගන්නට ලැබුණේ නැහැ. තමුත්තාන්සේ  
එහි යන අවස්ථාවක් ගැන මට දැන  
ගන්නට ලැබුණා නම් ඇත්ත වශයෙන්ම  
මමත් තමුත්තාන්සේ සමග එනවා.  
විශේෂයෙන්ම මේ පාර දෙපැත්තේ



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

ඉඩම්වල වාසය කරන දුප්පත් ජනතාව ගැන මා තමුන් නාන්සේගේ අවධානය යොමු කරනවා. ඉඩම් සැහෙන කොටසක්, හේන් ගොවිතැන් කළ, ගොඩ ගොවිතැන් කළ ඉඩම් වාගේම කුඹුරු ඉඩම් රාශියකුත් මේ පාර නිසා විනාශවී තිබෙනවා. මේ කොටසා ශයේ ඉතාමත් දුප්පත් ජනතාවක් වාසය කරන බව තමුන් නාන්සේට පෙනෙන්නට ඇති. ඔවුන්ගේ ජීවන තත්ත්වය ගැන, අමාරුකම් ගැන තමුන් නාන්සේට අවබෝධයක් ලැබෙන්නට ඇති. එමනිසා පාරට අසුව ඒ ඉඩම්වලට සැහෙන මුදල් දී ආධාරයක් කිරීම ඇත්ත වශයෙන් කළ යුතුම දෙයක්. ඒ කාරණය ගැනත් තමුන් නාන්සේ අවධානය යොමු කරනවා ඇතැයි මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ඊළඟට, පසුගිය මහා මැතිවරණ කාලයේ දී, අඹදන්ඩේගම-අම්පිටිගොඩ කියන වතු පාරේ, මා සිටින්නේ ඒ පාර පවරා ගැනීමටත් කලින් රුපියල් දහස් ගණනක් වියදම් කර ඒ පාරේ කොටසක් ප්‍රකෘති මත් කළා. එවැනි අවස්ථාවලදී තමුන් නාන්සේලා මේ විධියට ක්‍රියා කරන්නේ, අවුරුදු ගණනාවකට කලින් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට පවරා ගෙන තිබෙන පාරවල් ගැන ක්‍රියා කරන්නේ නැහැ. අළුතෙන් පාරවල් පවරා ගැනීමට මත්තෙන් පවරා ගෙන තිබෙන පාරවල් ප්‍රකෘතිමත් කරනවා නම් ජනතාවට ඊට වඩා විශාල යහපතක් අත්වන බව මා ප්‍රකාශ කරන්නට සතුටුයි. ඒ කාරණය ගැනත් මා ගරු ඇමතිතුමාගේ සැලකිල්ල යොමු කරවනවා.

තවත් කාරණයක් තිබෙනවා. බදුල්ල මහා මාර්ගයේ 15/12 දරණ බෝක්කුවට ඒ ප්‍රදේශවාසීන් කියන්නේ මාරක බෝක්කුව කියායි. මේ සභාගේ සුලු කාලයක් ඇතුළත ලොරි දෙකක් පෙරළී ජීවිත දෙකක් විනාශ වුණා. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉන්ජිනේරුවරුන් මේ දක්වා මේ බෝක්කුව ගැන අවධානය යොමු කර නොතිබීම ගැන මා පුදුම වෙනවා. මේ මාර්ගයේ අනිකුත් කොටස් ප්‍රකෘතිමත් කරනවා. තමුන් මේ බෝක්කුව විශාල කරන්නට කටයුතු කර නැහැ. මේ බෝක්කුව ලොකු කළොත් වාහනවලට සිදුවන අනතුරුත්, අකාලයේ මනුෂ්‍ය ජීවිත විනාශවීමත් වළක්වාගැනීමට පුළුවන් වෙනවා. එමනිසා දැනට මාරක

බෝක්කුව නමින් හඳුන්වන මේ බෝක්කුව වැඩි කල් නොයාදීම ප්‍රකෘතිමත් කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ඊළඟට, මා තැපැල් සේවය සම්බන්ධව වචන දෙක තුනක් කියන්නට අදහස් කරනවා. ගමක දියුණුවට හේතු වන කරුණු අතර තැපැල් කටයුතුත් මූලික තැනක් ගන්නවා. අපේ ප්‍රදේශවල තැපැල් පහසුකම් ගැන අපට සතුටට පත් වෙන්නට බැහැ. වැඩි වශයෙන් උප තැපැල් කාර්යාලයි තිබෙන්නේ. අවශ්‍ය අන්දමට සේවාවන් ලබාදීම සඳහා ඒ උප තැපැල් කාර්යාලවලට උසස් තත්ත්වයක් දී නැහැ. වැඩි වශයෙන්ම තිබෙන “සී” ශ්‍රේණියේ උප තැපැල් කාර්යාලයි. උසස් කළ යුතු උප තැපැල් කාර්යාලවල නාම ලැයිස්තුවක් මා ගරු ඇමතිතුමාට ඉදිරිපත් කරන්නට සතුටුයි. ගවරවෙල “සී” ශ්‍රේණියට අයත් උප තැපැල් කාර්යාලය “බී” ශ්‍රේණියට උසස් කළ යුතුයි. එය දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කාරක සභාවත් ඒ වාගේම ප්‍රාදේශීය තැපැල් අධිකාරිතුමාත් අනුමත කර තිබෙනවා. ඒවාගේම, කැබිල්ලේවෙල “සී” ශ්‍රේණියේ උප තැපැල් කාර්යාලය “බී” ශ්‍රේණියට උසස් කළ යුතුයි. අමුණුදෝව “සී” ශ්‍රේණියට අයත් උප තැපැල් කාර්යාලය “බී” ශ්‍රේණියට උසස් කළ යුතුයි. දිගනතැන්න “සී” ශ්‍රේණියට අයත් උප තැපැල් කාර්යාලය “බී” ශ්‍රේණියට උසස් කළ යුතුයි. හෙලහල්පේ “බී” ශ්‍රේණියට අයත් උප තැපැල් කාර්යාලය “ඒ” ශ්‍රේණියට උසස් කළ යුතුයි. කිණිගම “බී” ශ්‍රේණියට අයත් උප තැපැල් කාර්යාලය “ඒ” ශ්‍රේණියට උසස් කළ යුතුයි. බල්ලකෙටුව “බී” ශ්‍රේණියට අයත් උප තැපැල් කාර්යාලය “ඒ” ශ්‍රේණියට උසස් කළ යුතුයි.

ඊළඟට, දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කාරක සභාව වාගේම ප්‍රාදේශීය තැපැල් අධිකාරිතුමාත් අනුමත කළ අභිනවයෙන් පිහිටු වීමට යෝජිත තැපැල් කාර්යාලවලත් නාම ලැයිස්තුවක් මා තමුන් නාන්සේට ඉදිරිපත් කරනවා. මගේ ලැයිස්තුවේ තිබෙන උඩුකුඹල්වෙල, නාවෙලගොම, ඔත්තකඳව්, දොඩන්ගොල්ල, ගෝවුස්ස, දුල්ගොල්ල, අඹදන්ඩේගම සහ වලස්බැද්ද යන මේ යෝජිත තැපැල් කාර්යාල කිහිපය හෝ



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[ආර්. එම්. අප්පහම් මයා.]

මේ වර්ෂය ඇතුළතම ආරම්භ කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු කිරීම සම්බන්ධයෙන් තමුන් නාන්සේගේ සැලකිල්ල යොමු කරන මෙන් මා මේ අවස්ථාවේ විශේෂ යෙන්ම ඉල්ලනවා.

විදුලි පණිවුඩ සේවා හෙවත් දුරකථන සේවා පහසුකම් තිබීමේ වැදගත්කම ගැන අමුතුවෙන් සඳහන් කරන්නට වුවමනා නැහැ. තමුන් නාන්සේ එ් ගැන ඉතා හොඳින් දන්නා බවට කිසිම සැකයක් නැහැ. මා නියෝජනය කරන බණ්ඩාර වෙල ප්‍රදේශය වැනි ප්‍රදේශවලට දුරකථන සේවා ඉතාමත් අවශ්‍යයි. ශිෂ්‍රයෙන් දියුණු වේගන එන නගරවලට එම දියුණුව වඩාත් ශිෂ්‍ර ලෙස කෙරෙන්නට දුරකථන සේවා පහසුකම් නැතිවම බැහැ. තමුන් නාන්සේ කරුණා කර එ් ගැන සලකා බලන්න. බල්ලකෙටුව ඉතාමත් ශිෂ්‍රයෙන් දියුණු වේගන එන නගරයක්. එය ගම් රාශියක මධ්‍යස්ථානයක් ලෙස සලකන්නට පුළුවනි. එ් අවට වතු කිහිපයක් තිබේ නවා. එ් කොට්ඨාශයට දුරකථන සේව යක් ඇත්තේම නැහැ. දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධි කරණ කාරක සභාවන් මේ ගැන යෝජනා ඉදිරිපත් කර සම්මත කරගෙන තිබෙනවා යයි මා හිතනවා. විදුලි පණිවුඩ සේවයක් ලබා දීමේ අදහස එ් මගිනුත් අනුමත කර තිබෙන නිසා ගරු ඇමතිතුමා එ් ගැනත් හොඳින් සලකා බලා ක්‍රියා කරනු ඇතැයි කල්පනා කරනවා.

හෙලහල්පේ තැපැල් කාර්යාලය දියුණුවෙමින් පවතිනවා. එයින් අවට ප්‍රදේශයේ විශාල ජනකායකට සේවයක් සිදු වෙනවා. වඩාත් උසස් සේවයක් එයින් පළාතේ ජනතාවට කෙරෙන්නට නම් එ් ස්ථානයටත් විදුලි පණිවුඩ සේව යක් හෙවත් දුරකථන සේවයක් තිබෙන්නට ඕනැ. එ් නිසා විදුලි පණිවුඩ සේවයක් එම තැපැල් කාර්යාලය මගින් ලබා දෙන්නැයි ඉල්ලීමක් කරනවා. තමුන් නාන්සේ ඉදිරියේ මා තැබූ කරුණු කෙරෙහි ගරු ඇමතිතුමාගේ සැලකිල්ල ලැබෙනු ඇතැයි ද, ඉදිරි වර්ෂය තුළදී බණ්ඩාරවෙල ප්‍රදේශ යේ තැපැල් අඩුපාඩුකම් මෙන්ම මාර්ග සම්බන්ධ අඩුපාඩුකම්ද සැලකා සමාලෝචනය

කින් හෝ සම්පූර්ණ කර දෙනු ඇතැයි ද බලාපොරොත්තු වෙමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

ලීලාරත්න විජේසිංහ මයා. (පොළොන්නරුව)

(திரு. லீலாரத்ன விஜேசிங்க—பொலன்னறுவை)

(Mr. Leelaratne Wijesinghe—Polonnaruwa)

ගරු සභාපතිතුමනි, රජයේ වැඩ, තැපැල් සහ විදුලි සංදේශ අමාත්‍යාංශයේ දෙපාර්තමේන්තුවල වැය ශීර්ෂයන් සාකච්ඡාවට භාජන වෙමින් පවතින මේ අවස්ථාවේදී එම විවාදයට සහභාගි වෙමින් මාත් වචන කීපයක් කථා කරන්නටයි බලාපොරොත්තු වන්නේ. ඇතැම් ආසන නියෝජනය කරන මන්ත්‍රීන් එතුමන්ලාගේ කොට්ඨාශවලට නම් බොහොම වැඩ කර තිබෙනවායි කියා සිටියා. මට නම් කියන්නට තිබෙන්නේ කෙලින්ම එක කාරණයක් පමණයි. පොළොන්නරුව මැතිවරණ කොට්ඨාශයට නම් මේ දෙපාර්තමේන්තුවලින්—තමුන් නාන්සේගේ අමාත්‍යාංශයට අයිති කිසිම දෙපාර්තමේන්තුවකින්—කිසිම වැඩක් හරියට කෙරී නැති බවයි මට කියන්නට තිබෙන්නේ. තමුන් නාන්සේගේ කාලයේදී පමණක් නොවෙයි, ඊට පෙර කාලවලදීත් මේ ප්‍රදේශයට ඔය දෙපාර්තමේන්තුවලින් යමක් කෙරී නැහැ. බොහෝ කාලයක් තිස්සේ අමතක කරදමා තිබෙනවා. තැපැල් පහසුකම් වාගේම මාර්ග පහසුකම් ආදියත් පොළොන්නරුව ප්‍රදේශයට බොහොම අඩුයි. එහි රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව මගින් තඩත්තු කරනු ලබන පාරවල් තිබෙන්නේත් ඉතා සුළු වශයෙන් පමණයි. අධිරාජ්‍යවාදී කාලයේ සිටම තිබෙන පාරවල් හැරුණු විට අලුතින් සාදන ලද පාරවල් තිබෙනවා නම් තිබෙන්නේ ඉතාමත් ස්වල්පයක් පමණයි. මඩකලපුව මහා මාර්ගය පොළොන්නරුව හරහා ගමන් කරනවා. එ් හැරුණු විට වෙනත් මහා මාර්ග වශයෙන් හැතැප්ම දහයකට පහළොවකට වඩා පාරවල් පොළොන්නරුව ප්‍රදේශයට නැහැ.

ගල්ලැල්ලේ සිට මනම්පිටිය දක්වා මහවැලි ගඟ අසබඩින් යන පාරක් තිබේ නවා. මේ ප්‍රදේශය වර්ෂාව අධික කාලයේ දී වතුරින් යට වන නිසා ගමනාගමනයට



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

මහත් බාධාවන් ඇති වෙනවා. හැම අවුරුද්දේම කරන්නේ වර්ෂා කාලය එන්නට ඔන්න මෙන්න කියා තිබියදී පස් කපා දමා පාර හැදීමයි. දැනුත් නොබෝ දිනකින් බලාපොරොත්තු වන වර්ෂා කාලය නිසා දෝ යම් යම් වැඩ කරගෙන යන බව දකින්නට ලැබෙනවා. මෙවැනි තාවකාලික පැලැස් තරවලින් වන්නේ නිකරුණේ මහජන මුදල් විශාල ප්‍රමාණයක් නාස්ති කිරීම මිස ප්‍රයෝජනවත් වැඩක් කෙරෙන එක නම් නොවෙයි. මේ පාර නිසියාකාර හැදීමට කිසිම උනන්දුවක් දක්වතැයි මට නම් හිතා ගන්නට පුළුවන්කමක් ඇත්තේ නැහැ.

තැපැල් පහසුකම් අතින් බලන විට පොළොන්නරුව මැතිවරණ කොට්ඨාශයේ අඩුපාඩු රාශියක් තිබෙන බව කියන්නට සිදු වීම ගැන මා ඉතාමත් කනගාටු වෙනවා. විදුලි පණිවුඩ පහසුකම් තිබෙන තැපැල් කාර්යාල තිබෙන්නේ මුළු ප්‍රදේශයටම පහක් පමණයි. එයින් තුනක් ම තිබෙන්නේ නගර ප්‍රදේශවලයි. නගර දෙකකට එවැනි තැපැල් කාර්යාල තුනක් තිබෙනවා. අනෙකුත් ප්‍රදේශවල ජනතාවගේ ප්‍රයෝජනය සඳහා තිබෙන්නේ විදුලි පණිවුඩ පහසුකම් තිබෙන තැපැල් කාර්යාල දෙකක් පමණයි. ඒවායින් ප්‍රයෝජන ගැනීමට නම් ප්‍රත්‍යක්ෂ ජනපදවල සිටින ජනයාට විශාල දුරක් පයින් ගමන් කරන්නට සිදු වෙනවා. මහා මාර්ග පහසුකම් නැත්නම්, තැපැල් පණිවුඩ පහසුකම් ද නැත්නම් මේ ජනතාවට විදින්නට සිදු වන හිරිහැර කරදර කෙතෙක්දැයි තමුන් තාන්සේට හිතා ගන්නට පුළුවනි. මොන තරම් කරදරයක්ද හැතැප්ම විසිපහක් තිහක් පයින් ඇවිදගෙන විදුලි පණිවුඩ සේවය ලබා ගැනීමට සිදු වුණොත් වන්නේ? සමහර විට මුලු දවසම ගත කර පයින්ම ඇවිදගෙන තැපැල් කාර්යාලයකට එන්නට සිදු වෙනවා, විදුලි පණිවුඩයක් යැවීමට. මේ කාරණය සම්බන්ධයෙන් මා පසුගිය දවසක ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ප්‍රශ්නයක් අසා පිළිතුරු ලබා ගත්තා. ගරු ඇමතිතුමා මට එදා දැනුම් දුන් අන්දමට හතර අවුරුදු සැලැස්මක් අනුව සංවර්ධන වැඩ කටයුතු කරගෙන යන බවයි දැන ගන්නට ලැබුණේ. එතුමාගේ අමාත්‍යාංශයේ හතර අවුරුදු සංවර්ධන ප්‍රලානට මෙය ඇතුළත්

කර තිබෙන බව මට දැන ගන්නට ලැබුණා. ඒ සඳහා වැය කරන මුදල් මේ ඇස්තමේන්තුවෙන් බලා දැන ගන්නට හැකියයි කිව්වා. ඇස්තමේන්තු නම් දැන් අප ඉදිරියේ තිබෙනවා. මේ ඇස්තමේන්තු හදන්නේ කවුරුද? තල්පත තැපැල් කාර්යාලයට විදුලි පණිවුඩ පහසුකම් ලබා දීමට රුපියල් 40,000 ක් වෙන් කර තිබෙනවා. මට නම් එය කිසිම විධියකින් විශ්වාස කරන්න බැහැ. මගේ නිවසට රාජකාරී ටැලිෆෝනය සවි කිරීම සඳහා රුපියල් හත්දහස් ගණනක් වියදම් කර තිබෙනවා කියා මට දැනගන්න ලැබුණා. එතැන සිට හැතැප්ම දෙකයි මේ තල්පත කියන ස්ථානයට තිබෙන්නේ. ඒ ගමන් මාගේ සේමයි තිබෙන්නේ. එහෙත් රුපියල් 40,000 ක් වියදම් වනවාය කියා ගණන් බලා තිබෙනවා. ඒ තරම් මුදල් ප්‍රමාණයක් වියදම් කිරීමට බැරිකම නිසා ඒ අදහස අත්හැර දමා තිබෙනවා වෙන්න ඇති. ඊළඟට පොළොන්නරුවේ පළාතේදමන කායාලයට තිබෙන්නේ හැතැප්ම දෙක හමාරයි. අලුත් කණු ඕනෑත් නැහැ. කිසිම කරදරයක් නතිව ඒ කණුවලින්ම සේවය සලසන්න පුළුවන්. ඒත් ඒකටත් රුපියල් 12,000 ක් ඇස්තමේන්තු කර තිබෙනවා. ඒ නිසා තමයි මේ තරම් මේ කටයුතු ප්‍රමාද වන්නේ.

සභාපතිතුමනි, විශේෂයෙන් අපේ ප්‍රදේශය ගැන සැහෙන සැලකිල්ලක් දක්වන්න ඕනැ. එක අතකින් ටින්කිරි කම්හල, සත්ව ගොවිපල, ආදිය තිබෙන්නේ පොළොන්නරුව ප්‍රදේශයේ වන අතර අනික් අතින් රටේ වි වගා කරන විශාල ජනකායක් සිටින්නේත් ඒ ප්‍රදේශයේයි. ඒ නිසා එවැනි ප්‍රදේශයකට තැපැල් පහසුකම් විදුලි පණිවුඩ පහසුකම් සහ ගමනා ගමන පහසුකම් නැතිකමින් විශාල කරදරයකට ඒ ප්‍රදේශවාසීන් මුහුණ පා සිටිනවා. මේ ප්‍රදේශ ජනාවාස වි ඇත්තේ මේ ලගදී බව තමුන් තාන්සේ දන්නවා ඇති. ඒ සැම දෙනකුම, ගාල්ල අම්බලන් ගොඩ, ඒ වාගේම දිවයිනේ උතුරු නැගෙනහිර ආදී සෑම පළාත්වලින් පැමිණ පදිංචි වූ අයයි. එම නිසා ඒ උදවියගේ නැඟැසින් සමග ලියුම් විදුලි පණිවුඩ හුවමාරු කර ගැනීමට ඔවුන්ට තිරත්තරයෙන්ම සිදු වෙනවා. සමහර විට යම් කිසි හදිසි අත



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[ලීලාරත්න විජේසිංහ මයා.]

තුරකට පාත්‍ර වී හෝ වෙනත් හේතුවක් නිසා හෝ යම් කිසි නැදැයකු මරණයට පත් වී ලැබෙන විදුලි පණිවුඩයේ පමාව නිසා සමහර විට ඔවුන්ට යන්න සිදු වන්නේ මරණයට පත් වූ තැනැත්තා පිළිබඳ මතක බණ කියන දාටයි. ඒ මොකද, බොහෝ තැන්වල විදුලි පණිවුඩ යන්නේ තැපැල් බෙදෙන ක්‍රමයටයි.

ඊළඟට පොළොන්නරුවේ මැද පන්තුව ගැන කරුණු කීපයක් සඳහන් කරන්න කැමතියි. මැදපන්තුව එක පැත්තකින් මුතුර් ආසනයටත්, තවත් පැත්තකින් කල්කුඩා ආසනයටත්, තවත් පැත්තකින් අම්පාරේ ආසනයටත් මැදි වී තිබෙන ප්‍රදේශයක්. ඒ මැදපන්තුවට තිබෙන්නේ මනම්පිටිය උප තැපැල් කායඝාලය පමණයි. විදුලි පණිවුඩ පහසුකම් තිබෙන්නේ මෙම ස්ථානයට පමණයි. එහි සිට හැතැප්ම 30 ක් එහා ත්‍රිකුණාමුඛිය, එතැනින් එහා, අල්වාකුඹුර, එතැනින් එහා කටුවන්විල ආදී ප්‍රදේශවල සිටින සියලු දෙනාටම විදුලි පණිවුඩ යැවීම් ආදියට මේ ස්ථානයට එන්නට සිදු වී තිබෙනවා. ඒ ප්‍රදේශවලට විදුලි පණිවුඩයක් ගිහිත් දෙන්නත් දවස් දෙකතුනක් ගත වෙනවා. තමන්කඩුව ගොවිපල තිබෙන්නේත් මේ මැදපන්තුව කියන ප්‍රදේශයේයි. ඒ වාගේම සංවර්ධිත කටයුතු සඳහා ලඟදී අක්කර 18,000 ක් පමණ ඒ ප්‍රදේශයෙන් අරගෙන තිබෙනවා. ඒ බොහෝම පැරණි ගම් තිබෙන ප්‍රදේශයක්. ඒ මිනිසුන් සදා කාලිකවම කැලයට සීමා කර තැබීම හරිද කියා මා ප්‍රශ්න කරන්න කැමතියි. ඒ නිසා නගරබද ප්‍රදේශවලට මෙන්ම ඒ ප්‍රදේශවලටත් ගමනාගමන පහසුකම් සහ තැපැල් පහසුකම් ලබා දෙන්නාය කියා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

පොළොන්නරුව නව නගරයේ තැපැල් කායඝාලයට තවමත් විදුලි පණිවුඩ පහසුකම් ලබා දීමට බැරි වී තිබෙනවා. දිසාපති කායඝාලය කෙළවරේයි මේ තැපැල් කායඝාලය පිහිටා තිබෙන්නේ. දිසාපති කායඝාලයට නම් ටෙලිපෝන් ගණනාවක්ම තිබෙනවා. එහෙත් අර තැපැල් කායඝාලයට ටැලිපෝන් පහසුකම් නැහැ. මේ සියල්ලක්ම සිද්ධ වී තිබෙන්නේ පොළොන්නරුව ප්‍රදේශයේ මේ කටයුතු

කරන අයගේ අදක්ෂකම් නිසා වෙන්න පුළුවන්. තමුන නාන්සේලා ඉදිරිපත් කරන ආසනමේත්තු සම්පූර්ණයෙන්ම වැරදියි. ඒ තරම් මුදලක් ඒවාට වියදම් වන්නේ නැහැ. එම නිසා මේ පිළිබඳව කරුණු පරීක්ෂා කර බලා බොහෝ කාලයක් තිස්සේ තිබෙන මේ අපහසුකම් මගහරවා දෙන ලෙස මා ආණ්ඩුවෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

අ. හා. 7.15

මෙහිදී මා විශේෂයෙන්ම මතක් කරන්න කැමතියි, මේ ප්‍රදේශය වාරිමාගී දෙපාර්තමේන්තුවට අයිති ප්‍රදේශයක් බව. ඒ මොකද, මුළු ප්‍රදේශයම වාරිමාගීවලට සම්බන්ධ වී තිබෙන නිසයි. අපේ ඉඩම් සහ වාරිමාගී ඇමතිවරයා වශයෙන් මෙම ඇමතිවරයා දැන් අවුරුදු 10 ක් තිස්සේම කටයුතු කරනවා. පොළොන්නරුව ආසනයේ වාරිමාගී අංශයෙන් පවා ගල් දමා තාර දමා දියුණු කළ යුතු පාරවල් තවමත් ඒ පරිදි දියුණු කර නැහැ. වාරිමාගී අංශයෙන් දියුණු කළ යුතු යයි පොළොන්නරුව දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කොමිටියේදී ද සාකච්ඡා කරන ලද පාරවල් ගණනාවක් සඳහන් කර ලියා එවා තිබෙනවා. මුදල් නැතිකම හෝ වෙනත් මොකක් හෝ හේතුවක් ඉදිරිපත් කර මේ කරුණු එන්න එන්නම අතපසු වී යනවා. ඒ නිසා ඒ පාරවල් රජයේ වැඩ අමාත්‍යාංශය යටතට වත් අරගෙන එතුමාගේ රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ සිටින දක්ෂ කාර්මිකයන් යොදවා ඒ මාගී වික සකස් කර දෙන ලෙස ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටින අතර, තමුන්නාන්සේලා බලාපොරොත්තු වන සංවර්ධනයේ යෙදෙන උදවියට නිසි විධියට ජීවත් වන්නටත්, පාරේ තොටේ බැස ගමන් බිමන් යන්නටත් ඉඩකඩ සලසා දෙන ලෙස ඉල්ලමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනවා. තමුන්නාන්සේට ස්තූතියි.

එම්. බී. එකනායක මයා. (මාවතගම)

(திரு. எச். பி. ஏக்கநாயக்க—மாவத்தகம்)

(Mr. H. B. Ekanayake—Mawatagama)

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ අවස්ථාවේදී ඉතාමත් අමාරුවෙන් විනාඩි කීපයක් ලබා දීම ගැන පළමුකොටම තමුන්නාන්සේට



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

ස්තූති කරනවා. මෙම අමාත්‍යාංශය යටතේ කළා කරන විට සාමාන්‍යයෙන්ම අපට සිහි වන්නේ පාරවල් ගැනයි. වත්තේගම ගරු මන්ත්‍රිතුමා (පී. බී. ඒ. විරකෝන් මයා.) කීව්වා වාගේ, පසු ගිය කාලයේ අප බස්වලින් වාහනවලින් එහා මෙහා යද්දී වළවල්වල වැටී විකක් එහාට මෙහාට පැද්දෙන වෙලාවට මේ ආණ්ඩුව පාරවල් හදන්නේ නැත කියන අදහස අපට නිතැතින්ම පහළ වෙනවා. කොළඹ නගරය ගැන කල්පනා කළොත්, රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ඒ පාරවල් කොයි ආකාරයට සකස් කර තිබෙනවාද කියන එක විරුද්ධ පක්ෂයේ මන්ත්‍රී වරුන් විසින් පිළිගත යුතු කාරණයක්. ඒ කාල සීමාවේදී ඒ පාරවල තත්ත්වයත්, ජාතික රජය බලයට පත් වූ පසු ඒ පාරවල තත්ත්වයත් ගැන කල්පනා කරන විට ඇත්ත වශයෙන්ම දෙපාර්ශ්වයේම ගරු මන්ත්‍රීවරුන් අපේ ගරු ඇමතිතුමාට ප්‍රශංසා කළ යුතුයි.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපේ ප්‍රදේශවල තිබෙන දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කමිටු රැස් විම්වලදී නොයෙක් දෙපාර්තමේන්තුවල නිලධාරීන් හමු වී ඒ ඒ ප්‍රදේශවල කර ගන්නට තිබෙන වැඩ පිළිබඳව නොයෙක් යෝජනා ඉදිරිපත් කරනවා. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් කරවා ගන්නට මගේ ප්‍රදේශයේ ඉතාම වැදගත් පාරක් තිබුණා. ඒක කුරුණෑගල සිට ඉදුල්ගොඩ කඳු හරහා කටුපිටියට ගොස් එහි සිට රඹුක් කනට සහ කැගල්ලට යන්නට පුළුවන් පාරක්. මේ පාරේ හැතැප්ම 1.7ක ප්‍රමාණයක්, වාහනයක් යන්නට පුළුවන් පිළිවෙලට තවම සකස් වෙලා නැහැ. 1965 දී මේ රජය බලයට පත් වූ දා සිට දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කමිටුවේදී මා මේ පාරේ වැඩ ප්‍රමුඛස්ථානයට දමා තිබුණා. මේ මාසයේ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කමිටුවේ රැස්වීමට යන්නට පෙර අපට ලිපියක් එවා තිබුණා, රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් වැඩ කරවා ගන්නට තිබෙන පාරවල් සම්බන්ධව ප්‍රමුඛ ස්ථානය දිය යුතු පිළිවෙල අනුව ලැයිස්තුවක් ඉදිරිපත් කරන්නටය කියා. මේ ලිපිය දැක්කම මට විකක් කේන්ති ගියා. මීට කලින් අප ප්‍රමුඛත්වය අනුව පාරවල ලැයිස්තුවක් දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කමිටුවට ඇරියා. එසේ යවා තිබෙද්දී නැවතත් ඒ විධියේ ලැයිස්තුවක් ඉල්ලන්නේ මක්නිසාද කියා මට විකක්

කේන්ති ගියා. මා ප්‍රමුඛ ස්ථානය දී තිබෙන්නේ ඉතාම වැදගත් පාරකටය, ඒ පාරේ වැඩ කරන්නේ නැතිව තියෙද්දී නැවතත් ප්‍රමුඛත්වය අනුව පාරවල ලැයිස්තුවක් ඉල්ලන්නේ මක්නිසාද කියා ඒ සභා වෙදි මා ඇසුවා. කොයි තරම් ප්‍රමුඛස්ථානය දුන්නත් මේ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කමිටුවලින් වැඩක් වන්නේ නැති බවයි, එයින් අපට පෙනෙන්නේ. විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ ගරු මන්ත්‍රීවරුනුත් ඒ ගැන කීවා. ඇත්ත වශයෙන්ම අපේ ගරු ඇමතිතුමා ඒ ගැන කල්පනා කළ යුතුයි.

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කමිටු මගින් තමයි, අපේ ප්‍රදේශවලට සේවයක් කර ගන්නට තිබෙන්නේ. එදා සිට මා ප්‍රමුඛස්ථානය දී තිබුණු ඉදුල්ගොඩ කඳු කටුපිටිය පාරට පසුගිය වර්ෂයේ රුපියල් හත් අට දහස් මුදලින් වෙන් කර තිබුණා. ඒ මුදල් වියදම් කර තමුන්නාත්සේගේ අනුග්‍රහයෙන් මේ පාරේ වැඩ අවසාන කරවා දෙන ලෙස මා තමුන්නාත්සේගෙන් ඉතා ඕනෑකමින් ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, බෝයගනේ-මකව පාර කියා තවත් පාරක් මගේ කොට්ඨාශයේ තිබෙනවා. ඒ පාර බස් රථයක් බාවනය කරන පාරක්. එහෙත් ඒ පාර අබලන් නිසා බස් රථය නිතරම කැඩෙනවා. ඒ නිසා සැමදාම බස් රථය බාවනය කරවන්නට පුළුවන්කමක් නැහැ. සැමදාම ඒ බස් රථය බාවනය කරවන්නට පුළුවන් වන පිළිවෙලට ඒ පාර සකස් කර දෙන ලෙසත් මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

මා ගරු ඇමතිතුමා හමු වී තවත් පාරක් සම්බන්ධව සාකච්ඡා කළා. මීගොල්ල-පිදු පිටිය-පිලියකඩ පාරේ බෝක්කු රික් පමණ පසුගිය කාලයේ ඇති වූ චූෂිව නිසා සෝදා ගෙන ගොස් තිබෙනවා. ඒ පාරේ ගමන් කරන්නට කොහෙන්ම පුළුවන්කමක් නොතිබුණු නිසා මා ගරු ඇමතිතුමා හමු වී විශේෂ අවසරයක් දී ඒ පාර සකස් කරවා දෙන ලෙස ඉල්ලා සිටියා. ඒ සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියා කිරීම ගැන මා ගරු ඇමතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. දැන් ඒ පාරේ බෝක්කු සාදාගෙන යනවලු. එහෙත් බෝක්කු සෑදීමට පමණක්ල, මුදල් වෙන් කර තිබෙන්නේ. බෝක්කු තැබෙන්නට පෙර ඒ පාරේ වාහන එහාට



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[එච්. බී. ඒකනායක මයා.]

මෙහාට ගියා. ඒ පාර රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට අයිති පාරක්. ඒ පාර සකස් කර තාර දමා බස් රථයක් බාවනය කළොත් විශාල ජනතාවකට සේවයක් සිදු වන නිසා කරුණාකර ඒ ගැනත් කල්පනා කරන ලෙස මා තමුන් තාන්සේගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු ඇමතිතුමනි, වී. සී. පාරවල් දැන් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට භාර ගත්තේ නැහැ. ඒ මොන හේතුවක් නිසාද කියා මා දන්නේ නැහැ. සමහරවිට වී. සී. පාරවල් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට භාර දුන්නම කලින් තිබුණු ප්‍රයෝජනයන් නොලැබෙන අවස්ථා තිබෙනවා. කෙසේ වෙතත්, තඬුන්තු කරන්නට විශාල වියදමක් දැරීමට සිදු වීම නිසා වී. සී. එකට තඬුන්තු කරන්නට බැරි පාරවල් තිබෙනවා. මගේ කොට්ඨාශයේ පමණක් නොව වෙනත් කොට්ඨාශවලත් වී. සී. වලට තඬුන්තු කරන්නට බැරි එවැනි පාරවල් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට පවරා ගැනීම හොඳ බව මතක් කරන්නට කැමතියි.

ගරු සභාපතිතුමනි, මගේ කොට්ඨාශයේ උප තැපැල් කන්තෝරු 3ක් දැනට ඇබැරිතු වී තිබෙනවා. 1964 දී කහපත් තල නමැති උප තැපැල් කන්තෝරුවට තැපැල් මහත්මයාලු පත් කිරීමට පරීක්ෂණයක් පැවැත්වූවා. එම පරීක්ෂණයේදී ඇතිවුණු යම්කිසි කරදරයක් නිසා ඔහුගේ පත්වීම අවලංගු කළ නමුත් තවමත් පත් වීමක් කර නැහැ. අඩු වශයෙන් එම ඇබැරිතුව පිරවීම පිණිස පරීක්ෂණයක් කළොත් නැහැ. එම නිසා මෙම තැපැල් ස්ථානයට, ස්ථානාධිපතිවරයකු පත් කරන මෙන් තැපැල්පති වරයාට දන්වා යවා ඇතත් ඒ ගැන මේ වනතෙක් පියවරක් ගෙන නැති බව කියන්න සිදුවී තිබෙනවා. එසේ වුණත් ඊට පසුව කෝම්පොල තැපැල් ස්ථානාධිපතිවරයා හදිසියේ අභාවයට පත් වුණු නිසා, එම පුරප්පාඩුව පිරවීම පිණිස දැනට මත් ඉල්ලුම් පත්‍ර කැඳවා ඇති බව අපට දැනගන්න ලැබී තිබෙනවා. ඊට කලින් ඇති වුණු ඇබැරිතු පිරවීමට කිසිවක් කර නැහැ. පොතුබෝවෙ තැපැල් ස්ථානයේ ඇබැරිතුවක් තිබෙනවා. මෙම

තැපැල් ස්ථානවලට ස්ථිර වශයෙන් තැපැල් ස්ථානාධිපතිවරුන් පත් කිරීමට කටයුතු යොදන ලෙස ඉල්ලා සිටිනවා.

ටෙලිපෝන් සේවාව ගැන කථා කරන විට, එය ඉතාමත් දුර්වල තත්ත්වයක පවතින බව පෙනී යනවා. අඩු වශයෙන් මෙම පාර්ලිමේන්තුවේදී පවා හදිසියෙන් ටැලිපෝන් ඇමතුමක් ගන්න වුවමනා කළොත් “පුටු පුටු” ගාන ශබ්දයක් නිකුත් වෙනවා මිස පැහැදිලිව ඇසෙන්නෙ නැහැ. මෙම පාර්ලිමේන්තුවේ ඇති ටැලිපෝන් යන්ත්‍ර සම්බන්ධයෙන් පවා එබඳු තත්ත්වයක් තිබෙනවා නම් ගම්බද ප්‍රදේශවල ඇති ටැලිපෝන් යන්ත්‍ර ගැන අමුතුවෙන් කියන්න වුවමනා කරන්නෙ නැහැ. ගම්බද ඇති ටැලිපෝන් යන්ත්‍ර බොහෝ විට ක්‍රියා විරහිත තත්ත්වයක සිටින්නේ; නිතරම නරක් වෙනවා. එමනිසා මේ තත්ත්වය වෙනස් කර යහපත් ටැලිපෝන් සේවාවක් ලබාදීමට ක්‍රියා කළොත් ගම්බද ජනතාවටත් එයින් විශාල ප්‍රයෝජනයක් සැලසෙනවාට අනුමානයක් නැහැ. බොහෝ අවස්ථාවල කොළඹ නගරයේදී අපට මෙහෙම තත්ත්වයකට මුහුණ දෙන්න වෙනවා. අපි හිතමු, යම්කිසි අංකයකට ටැලිපෝන් කළාය කියා. බොහෝවිට එම ටැලිපෝනය නොව වෙනත් තැනෙක ටැලිපෝනය වදිනවා. තමන්ට ඕනෑ කරන නොමිමරය නොවෙයි ලැබී තිබෙන්නේ; ටැලිපෝනයට පිළිතුරු දෙන්න නෝනා කෙනෙක් ආවොත් බොහෝ විට බැනුම් අසන්නටත් වෙනවා. නියම නොමිමරය බොහෝ අවස්ථාවලදී ලැබෙන්නෙ නැහැ. මේ අඩුපාඩුකම් ගැන සොයා බලා ඒවා නැති කිරීමට සුදුසු ප්‍රතිකර්ම යොදනවා ඇතැයි මතක් කරන අතරම මා කලින් සඳහන් කළ අන්දම ඉදල්ගොඩ කඳු-කටු පිටිය පාර මෙම මුදල් වෘතියේදී සම්පූර්ණ කර දෙන්න හැකි වුණොත් මගේ ප්‍රදේශයේ මහජනතාව තමුන් තාන්සේට හොඳ මල් මාලයක් දමා ආදරයෙන් පිළිගන්නා බව ආසනය නියෝජනය කරන මන්ත්‍රීවරයා වශයෙන් මේ අවස්ථාවේදී ප්‍රකාශ කරනවා. අවසාන වශයෙන් මට කථා කිරීමට අවස්ථාවක් සලසා දීම ගැන තමුන් තාන්සේට ස්තූති වන්න වෙමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා.



விசேஷ கமிட்டி உரை, 1967-68

—காரைக்காலம்

சுபாஷ் சாஸ்திரி.

(திரு. ராஜதுரை)

(Mr. Rajadurai)

கௌரவ தலைவரவர்களே, அரசாங்கக் கட்டு வேலை, தபால், தந்திப் போக்குவரத்து அமைச்சின் கீழ் சில வார்த்தைகள் பேச எனக்குச் சந்தர்ப்பமளித்தமைக்காக நான் உங்களுக்கு மிகவும் கடமைப்பட்டுள்ளேன். என்னுடைய தொகுதி சம்பந்தமாக இரண்டு முக்கியமான விடயங்களை அமைச்சருடைய கவனத்துக்குக் கொண்டுவர வேண்டியது என்னுடைய நோக்கமாகும்.

சில மாதங்களுக்கு முன்பு கௌரவ அமைச்சரவர்கள் மட்டக்களப்புத் தொகுதிக்கு விஜயம் செய்தார்கள். அந்த நேரத்தில், மிக முக்கியமாக, விவசாயிகளுக்கும் கிராமப்புற மக்களுக்கும் குடியேற்றத்திட்டங்களுக்கும் நீர்ப்பாசன அபிவிருத்திகளுக்கும் மிக முக்கியத்துவம் வாய்ந்த ஒரு தாம்போதி அமைக்கின்ற இடத்தைப்பற்றி நாம் அமைச்சருடைய கவனத்துக்குக் கொண்டு வந்தோம். அமைச்சரவர்கள் அந்த இடத்தைச் சென்று பார்வையிட்டார்கள். அந்த இடம் வலைக்கட்டிற்றவு—வவுணதீவு ஆகும். அந்தப்பகுதியில் ஒரு தாம்போதி அமைக்க வேண்டியது அவசியம் என்பதை அந்தப் பகுதிப் பூகோள அமைப்பைத் தெரிந்துகொண்ட உத்தியோகத்தர் எவரும் உணரத் தவறார். அமைச்சரவர்கள் அதை உணர்ந்தார்கள். அந்த இடத்தில் ஒரு தாம்போதி அமைப்பது அவசியம் என்பதை அமைச்சரவர்கள் கண்டார்கள்; இப்பொழுதுள்ள போக்குவரத்தால் அந்தப் பகுதியிலுள்ள ஆயிரக்கணக்கான விவசாயிகள் அடைந்துவருகின்ற கஷ்டங்களை நேரில் பார்த்தார்கள்.

மட்டக்களப்பு மாவட்டம் முழுவதும் ஒரு பெரும் நீண்ட வாலியினால் பிரிக்கப் பட்டிருக்கிறது. சுமார் 25 மைல் நீளமான வாலியினால் மட்டக்களப்பு மாவட்டம் பிரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஒரு பகுதியை எழுவான் கரையென்றும் மறுபகுதியை படுவான் கரையென்றும் அழைப்பார்கள். எழுவான்கரைப் பகுதி முழுவதும் கடற் பிரதேசமாகும். தென்னையும் முந்திரிகையுமே அங்கு விளைவன. படுவான்கரைப் பகுதி முழுவதும் வேளாண்மைப் பிரதேசத்தை யுள்ளடக்கியதாகும். உன்னிச்சைச் குளம், உறுகம்குளம், கித்துள்வேவா குளம், வெலிக்காக்கந்திக்குளம், இப்போது

ஆலோசனையிலிருக்கின்ற முந்தனை ஆற்றுத்திட்டம், கல்லோடைத்திட்டம், அதிமுக்கியத்துவம் வாய்ந்ததான மகிழுவெட்டுவான் ஆற்றுத்திட்டம் இவையெல்லாம் படுவான்கரைப் பகுதியிலேதான் இருக்கின்றன. எனவே படுவான்கரைப் பகுதியையும் எழுவான் கரைப் பகுதியையும் இணைப்பதன் மூலம் பல்லாயிரக்கணக்கான விவசாயிகளுக்கும், பல நூற்றுக்கணக்கான கிராமங்களிலே வாழுகின்ற ஆயிரக்கணக்கான மக்களுக்கும் போக்குவரத்து வசதியை உண்டாக்குவதற்கான நோக்கமாகவேதான் வலைக்கட்டிற்றவு—வவுணதீவு என்ற இவ்விடத்தில், யாழ்ப்பாணத்தில் பண்ணைத்துறையில் அமைக்கப்பட்டிருப்பது போன்ற தாம்போதியொன்றை அமைக்கவேண்டுமென்று நாம் கௌரவ அமைச்சரை வற்புறுத்தி வந்திருக்கிறோம். இதை வெறும் போக்குவரத்து வசதிக்காக மட்டும் நாம் கேட்கவில்லை. அரசாங்கத்தின் உணவு, விவசாய, நீர்ப்பாசனத் திட்டங்களின் முன்னேற்றத்தை அடிப்படை நோக்கமாக வைத்துத்தான் இத்தாம்போதியை அமைக்குமாறு நாம் கேட்டோம். அமைச்சரவர்கள் இதனுடைய முக்கியத்துவத்தை உணர்ந்து அவ்வாறே செய்வதாக எங்களுக்கு உத்தரவாதமளித்தார்; உறுதிமொழி கொடுத்தார். அதற்காக நான் அமைச்சரவர்களைப் பாராட்டுகிறேன்.

கடந்த பத்து வருடங்களாக இப்பாராளுமன்றத்திலே இத்தாம்போதியை அமைக்க வேண்டுமென்று நாம் கேட்டுவந்தபோதிலும், பலருடைய கவனத்திற்கு அது படவில்லை. பலர் அதைப் புறக்கணித்தார்கள். ஆனால், அமைச்சர் அவர்கள் சென்ற ஆண்டின் வரவு செலவுத்திட்டத்திலே அதைச் சேர்த்ததற்காக மட்டக்களப்புத் தொகுதி மக்களின் சார்பில் நன்றிகூறக் கடமைப்பட்டவனாக விருக்கிறேன். அதற்கான ஆரம்ப வேலைகளைத் தொடங்குவதற்கு அவர் பணம் ஒதுக்கினார். வரவுசெலவுத்திட்டத்திலே வலைக்கட்டிற்றவு—வவுணதீவு என்கின்ற ஒரு தாம்போதியினுடைய பெயரை தேசிய அரசாங்கத்தின் கௌரவ அமைச்சரவர்களே சேர்த்தார்கள். அதற்கான ஆரம்ப வேலைகளுக்கு பணம் ஒதுக்கப்பட்டு, அவ் வேலைகளைத்தும் முடிவடைந்துவிட்டன. ஒரு சிறிய பாலம் அமைப்பதும், மிகுதிப்பகுதியை ஒரு தாம்போதியாக அமைப்பதும் எந்த இடத்திலே என்று பிரி



விசேஷ கலெக்டர் பண, 1967-68

—கூடுக கலெக்டர்

[சுட்டெரெய் மை.]

யியல் பகுதியாருடைய பார்வைக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. கௌரவ அமைச்சர் இத்தாம்போதியை தேசிய அரசாங்கத்தின் காலத்துக்கிடையில் செய்து தருவதாக அந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே வாக்குறுதி அளித்தார். இவ்வாக்குறுதியை அவர் நிறைவேற்றுவார் என்ற நம்பிக்கை எங்களுக்கு இருக்கிறது. அதை நிறைவேற்றுவதன் மூலம் கிழக்கு மாகாணத்தில் சுமார் இரண்டு இலட்சம் ஏக்கர் பிரதேசத்தில் கமம் செய்கின்ற கமக்காரர்களுக்கும் இருதூற்றுக்கு மேற்பட்ட கிராமங்களில் வாழ்கின்ற நாற்பதாயிரத்துக்குமதிகமான மக்களுக்கும் அவர் ஒரு பெரும் சேவையைச் செய்வார் என்பதை இங்கே நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

ஏ. ஐ. 7.30

இத்தாம்போதியை அமைப்பதன் மூலம் விவசாயிகள் மிகக்கூடிய விரைவிலே விதை நெல்லைக் கொண்டுபோவதற்கும் முட்கம்பிகளைக் கொண்டுபோவதற்கும் பசனையைக் கொண்டுபோவதற்கும், விளைந்த நெல்லை மட்டக்களப்பு நகரத்திலேயுள்ள அரசினர் ஆலைக்குக் கொண்டுவந்து விநியோகம் செய்வதற்கும் பெரும் வசதியளிப்பதாக இருக்கும். இதை இந்த ஆண்டிலே பொறுப்பெடுத்து செய்யவேண்டுமென்பது எங்களுடைய வேண்டுகோளாகும். கௌரவ அமைச்சர் கண்டிப்பாக இதைச் செய்து தருவார்; செய்து தா வேண்டுமென்று நான் கண்டிப்பாகக் கேட்டுக் கொள்கின்றேன். இல்லாவிட்டால் மட்டக்களப் பிலிருந்து செங்கலடி போய், செங்கலடியிலிருந்து கறடியனாறு போய், கறடியனாற்றிலிருந்து ஆயித்தியமலையூடாக விவசாயிகள் தங்கள் நிலங்களுக்குச் செல்வதற்கு 30 மைல் தொடக்கம் 35 மைல்கள் வரை பிரயாணம் செய்யவேண்டியிருக்கும் இன்றைய நிலை தொடர்ந்திருக்கும்.

கௌரவ அமைச்சரே இந்தத் தாம்போதி வேலையைத் தொடங்கியவர். அவரே இந்த வரவு செலவுத் திட்டத்தில் இந்தத் தாம்போதியின் பெயரைக் கொண்டு வந்தவர்; இதனுடைய ஆரம்ப வேலைகளுக்காகப் பணம் ஒதுக்கியவர். ஆகையால், அவரே இந்தத் தாம்போதி வேலைகளைப் பொறுப்பெடுத்துச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்தத் தாம்போதி வேலைகளுக்காகச் செய்யப்பட்டிருக்கின்ற மதிப்பீட்டில் ஒரு சிறு தவறு இருக்கின்றது என்பது எனது அபிப்பிராயம்.

மாகும். இதற்கான மதிப்பீடு மேலதிகமானது என்பது எனது தாழ்மையான அபிப்பிராயம். அந்த ஆற்றில் தொண்ணூறு சதவிகிதமான தூரத்தைக் கால்நடையாகவே நடந்து செல்லலாம். அவ்வளவு தூரம் ஆறு ஆழமற்றது. மிகச் சமீபத்திலே கற்பாறைகள் இருக்கின்றன. யாழ்ப்பாணம் பண்ணைத்துறையில் அமைத்ததைப் போல ஒரு தாம்போதியை இங்கே அமைக்கலாம் என்பது எங்கள் ஆலோசனையாகும்.

அடுத்ததாக, மட்டக்களப்புத் தபால் நிலையத்தைத் திருத்தி அமைக்கும் வேலையை கௌரவ அமைச்சர் வெகு துரிதப்படுத்தியமைக்காக அவருக்கு நான் நன்றி கூறுகிறேன். மட்டக்களப்பு மாகாண அதிபராக இருந்து தற்பொழுது தபாற்பகுதியின் உப அதிபராக இருக்கின்ற திரு. லுடுக்கின்ஸ் இவ்விடயத்தில் மிக முக்கியமாக ஈடுபட்டு வருவதைக் கண்டு அவருக்கும் நான் இச்சந்தர்ப்பத்தில் நன்றிகூற விரும்புகிறேன். ஏனெனில் மட்டக்களப்புத் தபால் நிலையத்தின் பரிதாப நிலையை அவர் நேரில் கண்டவர். அதன்காரணமாக அவர் எடுத்திருக்கும் முயற்சிகளுக்கும், கௌரவ அமைச்சர் அவ் வேலைகளை உடனடியாக ஆரம்பிக்க எடுத்திருக்கும் நடவடிக்கைகளுக்கும் நான் நன்றிகூற விரும்புகிறேன்.

மேலும், பெரியபுல்லுமலை, உன்னிச்சை, பன்குடாவெளி ஆகிய இம் மூன்று தபால் நிலையங்களுக்கும் தொலைபேசி வசதி ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கிரான்குளம், புதுக்குடியிருப்பு போன்ற இடங்களில் உப தபால் நிலையங்கள் அமைக்க வேண்டுமென்றும், ஆரையம்பதிக்கு தபால் விநியோக உத்தியோகத்தார் நியமிக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டு எனது குறிப்பை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

கிரே & டீலீவீஸ் மை.

(திரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

Mr. Chairman, we have heard the Hon. Minister during the last two and a half years, both in this House and outside, tell the country that he will not discriminate in regard to development work—



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

ශ්‍රී මොන්ටේගු ජයවික්‍රම

(කෙළරඹ මොණ්ඩේලු ඉයවික්‍රම)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

I will not.

නීල් ද අල්විස් මයා.

(තිரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

—between Government Members' electorates and Opposition Members' electorates. About two weeks ago there was a co-ordinating committee meeting at the Galle Kachcheri where we went to look at the progress reports in respect of programmes which the Members had prepared within the last two years. In fact, we take a lot of interest in these co-ordinating committee meetings. We go there at 9.30 a.m., and sometimes these meetings continue till 3 p.m. I thought it was a coincidence when these progress reports were read to find that the Government Members' electorates had been attended to, roads had been built, metalled and tarred, and telephones in the order of priority had been given to Government MPs and not to Opposition M.Ps. I thought it was a coincidence, but today, listening to a number of Members on this side of the House, I was amazed at the discrimination that has been made.

An hon. Member on this side of the House, my Friend from Soranatot (Mr. Wijeratne Banda), had asked for a telephone which could cost Rs. 5,000. It has not yet been given to him—

ශ්‍රී මොන්ටේගු ජයවික්‍රම

(කෙළරඹ මොණ්ඩේලු ඉයවික්‍රම)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

It will be given.

නීල් ද අල්විස් මයා.

(තිரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

—whereas a Government Member has been given a telephone which cost Rs. 40,000 or Rs. 50,000. Is this not discrimination?

ශ්‍රී මොන්ටේගු ජයවික්‍රම

(කෙළරඹ මොණ්ඩේලු ඉයවික්‍රම)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

There must be something wrong.

නීල් ද අල්විස් මයා.

(තිரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

Yes, there must be something wrong.

I am not worried about the work done in the electorates. Probably the Hon. Minister thinks that if he metalled and tarred all the roads in the electorates of Government Members, they are going to get some political benefits. I would remind the Hon. Minister that in 1956—look through the records—his electorate was the best roaded electorate in the Island, but he lost his seat.

Listening to the hon. Member for Ambalangoda (Dr. Saddhasena) and the hon. Member for Ratgama (Mr. D. E. Tillekeratne), the Hon. Minister and I were both amused. For I remember, somewhere in May this year, the Hon. Minister of Home Affairs entertained the Hon. Minister at lunch—I happened to be an invitee—and when speeches were made, there was a most virulent attack on the department and the Hon. Minister by both the hon. Member for Ambalangoda and the hon. Member for Ratgama. That was in May; and today they say everything is complete and there is nothing more to wish for!

ශ්‍රී මොන්ටේගු ජයවික්‍රම

(කෙළරඹ මොණ්ඩේලු ඉයවික්‍රම)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

Quick work!

නීල් ද අල්විස් මයා.

(තිரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

It is most amusing.

I would like to tell the Hon. Minister we are happy that vast sums of money have been spent on development. We are not talking of our electorates. In fact, I would remind him that there are Government Members of Parliament who have to pass our electorates in order to get to their electorates, and if bridges are not



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[නිල් ද අල්විස් මයා.]

constructed and roads not repaired they are going to suffer as well as ourselves.

We find in these Estimates that the Galle by-pass is going to cost Rs. 17 million, the Weligama by-pass Rs. 3 million and the Mahamodera bridge, a very important bridge, Rs. 2 million; but we are all worried as to why you are not paying any attention to the Moratuwa bridge. Why cannot you take a decision? Why cannot you site that bridge? No provision has been made for the Moratuwa bridge, which is the most important of all these projects. Not even a token provision has been made for work on the Moratuwa bridge. These are matters that the Hon. Minister must go into.

In regard to the other matters concerning telephones and roads, I find that the district officers have been active and estimates have been sent to Colombo. As my hon. Friend, the Member for Kalutara (Mr. Cholmondeley Goonewardene), pointed out, the Hon. Minister must see that at the head office they expedite the work. Probably money provision has been made. The Hon. Minister is a very amiable man. I do not say no. But once a letter is written and a decision is made, why should we be made to come to the Ministry and bother him at his office? He has other work to do. Surely, your officers gave an undertaking that at least one mile of roadway would be metalled and tarred in each electorate. That has not been done. Letters have been written; the district officers have made the recommendation; the co-ordinating committee has passed it; but no work has been done in the head office. Something must be done to reorganize the work of the head office.

Then, Sir, I find that money has been provided for equipment; but I do not think the expected equipment has come because no rollers have come to the Galle District. The Minister, of course, made a very good case and was very anxious to vote the money because he thought he would

be able get down the necessary rollers so that he could expedite the work. We all know that without rollers you cannot repair roads. No one knows what has happened to the money that was voted for the purpose. Why have these rollers not come? Why are they not sent to the districts? Why are the roads not being attended to? Metal is piled up, but there are no rollers to do the work. The Hon. Minister must look into this aspect of the matter and see why the equipment for which money has been voted has not been brought down and distributed to the various districts.

The P. W. D. people are continuing in the old colonial fashion. I find that the Public Accounts Committee has made some recommendation with regard to the P. W. D. in its latest report dated 9th August 1967. I would like to know whether the Hon. Minister intends to implement this recommendation? Today the contractors delay the work taken on contract, and still the old methods prevail. For the benefit of the House I should like to read from page 170 of this report. This is what the recommendation states :

"It is Your Committee's considered view that the procedures in the Public Works Department should be rationalized to meet present day needs. With this end in view Your Committee feel that as a first measure a committee of competent personnel should be appointed immediately to examine the following aspects :

- (a) the need to revise the existing procedures within the Department ;
- (b) the procurement of stores, their receipt and issues, checks in regard to movement of stores and the expeditious supply of stores with the minimum of loss ;
- (c) the execution of works on contract, i.e. the extent to which the Department can depend upon the contractors and how the relations between the Public Works Department and the contractors should be reorganised in order to get work done more expeditiously without the calamities of the kind the Department had experienced in the past. If the present situation in regard to contractors in the private sector is not satisfactory what further measures could be taken to improve the situation ;



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කරක සභාව

- (d) a more effective grading of contractors according to financial capacity, technical ability and availability of technical equipment;
- (e) standardisation in construction works whenever possible;
- (f) effective co-ordination with other related departments to ensure speedy completion of works and putting them into commission."

Sir, this is a very important recommendation, and I would like to know the attitude of the Hon. Minister with regard to it; whether he intends to implement it and re-organize the department. This recommendation has been made with a view to getting a more efficient job of work done. The position today is that you find contractors contracting for a particular job of work costing so much per foot, and just a mile away from that work site you find a similar job being done at a higher cost. There should be a proper standardization of work. To do that you must have competent men at the top; and they must look into these matters and make the necessary revisions.

You have voted money to put up buildings, but I do not think that at the rate you are going you will be able to construct them. They will most probably be completed by the next Government if you do not look sharp. I would like the Hon. Minister to go into these matters and see that the roads are done up and the necessary buildings are constructed in every electorate without confining such work only to the electorates of Government Members. In fact, I was very happy when I heard the speeches made by the Hon. Minister stating that he will not discriminate. But what is happening today? It is a strange coincidence that several Members were able to show, by giving examples, that there has been discrimination. Of course, it is a disgrace.

In conclusion, I hope that the Hon. Minister and his team of officers will see things differently for

the good of the country and for the good of everybody and provide whatever is necessary by way of bridges, roads and sub-post offices in every electorate.

රත්නායක මයා.

(திரு. ரத்னாசுக்க)

(Mr. Ratnayake)

ගරු සභාපතිතුමනි, වැඩ සිදු කරන තුරු කොකා බලාගෙන සිටිනවා වාගේ වාරය එන තුරු සවස තුනේ සිට බලාගෙන සිටි මටත් අවස්ථාවක් ලැබීම ගැන මා සතුටු වෙනවා. රජයේ වැඩ හා තැපැල් අමාත්‍යාංශය ගැන සාකච්ඡා කරන මේ අවස්ථාවේදී අමාත්‍යාංශයන් දෙපාර්තමේන්තුවන් ගැන පොදුවේ සාකච්ඡා කරන්නට අවස්ථාවක් නැතිවීම ගැන මා කනගාටු වෙනවා. ඒ හැරත් ගරු ඇමතිතුමා යටතේ ඇති දෙපාර්තමේන්තු දෙකෙන් තරකම එක තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුව නිසා පළමු වෙන්ම ඒ ගැන වචන ස්වල්පයක් කතා කරන්නට මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.

අවසානවකට වගේ මේ තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුවන් මිනිසුන් නැති ලිපියක් වගේ. මේ රටට නිදහස ලැබුණාට පසුව මේ දෙපාර්තමේන්තුව අයිති අමාත්‍යාංශය තවත් ප්‍රධාන වැදගත් අමාත්‍යාංශයක් සමග එකතු කිරීම නිසා එය භාර ඇමති තුමා අතින් තැපැල් අමාත්‍යාංශයේ වැඩ කටයුතු අතපසු වෙනවා. සමහර අවස්ථා වලදී යම් යම් පුද්ගලයින් සතුටු කිරීමට අමාත්‍යාංශ දීමෙන් සිදු වී තිබෙන්නේ මොකක්ද? අදුරදර්ශී පුද්ගලයින්ට තැපැල් අමාත්‍යාංශය දීමෙන් එහි වැඩකට යුතු අතපසුවී තිබෙනවා. එමෙන්ම සෙනෙවි රත්න මහත්මයා දීර්ඝ කාලයක් තැපැල් පති වශයෙන් වැඩ කළාට පසුව වර්තමාන තැපැල්පති ඒ. එල්. පෙරේරා මහතා පමණයි එම තනතුරේ හුණ කළක් සේවය කර තිබෙන්නේ. ඒ අතරතුර පත් වූ අති කුන් තැපැල්පතිවරුන් මාස 6 න් 7 න් මාරු වුණා. ඒ නිසා මේ දෙපාර්තමේන්තුවේ යම් යම් අඩුපාඩු තිබෙනවා නම් ඒ පිළිබඳව ඇමතිතුමාටම දොස් පැවරීම යුක්ති සහගතයි කියා මා හිතන්නේ නැහැ. 1948 සිටම අඩුපාඩුකම් එකතු වූ නිසා අද ඒවා හොඳම ඉස්මතු වී පෙනෙනවා.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[රත්නායක මයා.]

මේ අවස්ථාවේදී මගේ කොට්ඨාශයට අදාළ කරුණු දෙකක් පමණක් සඳහන් කිරීමටයි මා බලාපොරොත්තු වන්නේ 1966 ජූනි මාස 29 හා 30 යන දිනවල ගරු ඇමතිතුමා අනුරාධපුරයේ කළ වාරි කාව පිළිබඳව එතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්නට කැමතියි. ඒ වාරිකාවේදී ප්‍රදේශයේ මන්ත්‍රීවරයාගේ රජයේ නිලධාරීන් කැඳවා අඩුපාඩු පිළිබඳව ගරු ඇමතිතුමා විසින් විමසනු ලැබුවා. මේ ඇමතිතුමා ක්‍රියාශීලී දක්ෂ පුද්ගලයෙක් වශයෙන් අප අසා තිබෙනවා. ඒ නිසා ඒ සාකච්ඡාවෙන් පසුව ඒ ප්‍රදේශයේ තිබෙන අඩු පාඩු නිම වෙයි අප බලාපොරොත්තුවෙන් සිටියා. මේ සිද්ධිය ඇති වුණේ අවුරුද්දකට පමණ පෙරයි. එහෙත් මේ දක්වාමත් ඒ වැඩ කටයුතුවලින් දහයෙන් කොටසක් වත් කෙරී නැහැ. ඉදිරි කාලයේදීවත් ඒ අඩු පාඩු සකස් කර දෙන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

උතුරු මැද පළාතේ ප්‍රධානතම තැපැල් කන්තෝරුව තිබෙන්නේ අනුරාධපුරයේයි. ගරු ඇමතිතුමාට එහි අඩුපාඩු පෙන්වා දුන් විට එතුමා ඒවා පිළිගත්තා. ඒ තැපැල් කන්තෝරුවේ අඩුපාඩු ගරු ඇමතිතුමාට පෙන්වා දුන් විට එතුමා කීවේ මෙන්න මෙහෙමයි. ඒ වාර්තාව මම කියවන්නම්.

“The Anuradhapura Post Office should be colour washed with grey Snowcem.”

එය දැන් ටිකක් පාටකර තිබෙනවාය කියා මා හිතනවා.

“The main counter should be brought 10 feet forward providing more working space and better accommodation for the radio section.”

අඩි 10 ක් කෙසේ වෙතත් ඒ බිත්තිය තිබුණු තැනමයි තවමත් තිබෙන්නේ.

“The telecommunication facilities will naturally be improved only after the Outside Colombo Area Telephone Development Scheme is completed, it was decided that the Chief Telecommunication Engineer should report on the temporary improvements that could be effected such as overhauling the switch-board and providing more positions, and a new exchange should be built by the Public Works Department of about 2,000 square feet.”

අ. හා. 7.45

එය නම් ඉතාමත්ම අවශ්‍ය දෙයක් බව ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කරන්න ඕනෑ. ඒ කටයුත්ත හුඟක්ම අතපසු වී තිබෙනවා. මා කරුණු දන්නා නිසා එහි වැඩ කරන ලමයින් සමගවත් නිලධාරී මහත් වරුන් සමගවත් මා නම් කෝප වෙන්නේ නැහැ. එහෙත් කරුණු නොදන්නා අය ටෙලිපෝන් පණිවුඩ හුවමාරුවක් කර ගන්නට බැරි වන අවස්ථාවලදී කෝප වෙනවා. අවුරුදු 10 ක පමණ කාලයක් වෙතත් තැනක තිබුණු “ස්විච් බෝඩ්” එකක් නිසයි ඔය කරදරය ඇති වී තිබෙන්නේ. දැනට එහි තිබෙන්නේ “පොසිෂන්” 6 යි. ඒ නිසා එය තවත් 10 කින් වත් වැඩි කර දෙන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. එදත් අපි ඒ ඉල්ලීම කළා.

ගරු ඇමතිතුමාගේ කථා කීපයක්ම මා අසා තිබෙනවා. ගාල්ලේ දී ගරු ඇමතිතුමා කීවා ගාල්ලේ සිට යාපනයට කෙලින්ම “ඩයල්” කරන්නට ඉක්මණින්ම කටයුතු කරනවාය කියා. ඊයේ පෙරේදා අපේ තැපැල් අධිකාරීතුමා ඇමතිතුමන් සමග පොයින්ට් පෝද්‍රුවට ගොස් කියා තිබෙනවා මාස තුනකින් යාපනයේ සිට කොළඹට කෙලින්ම කථා කරන්නට කටයුතු යොදනවාය කියා. ගාල්ලේ සිට යාපනයට බැලුවත්, යාපනයේ සිට කොළඹට බැලුවත් මැද සිටින නිසා අපට ප්‍රශ්නයක් නැහැ. ඒ නිසා කරුණාකර අනුරාධපුරයේ තැපැල් කන්තෝරුවේ තිබෙන අඩුපාඩුකම් ඉක්මණින්ම සම්පූර්ණ කර දෙන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

අනුරාධපුර තැපැල් කන්තෝරුවේ තවත් විශේෂ කරදරයක් තිබෙනවා. එහි සේවය කරන අය 51 දෙනකු පමණ සිටිනවා. එක අයෙකුටවත් නිවාසයක් නැහැ. තැපැල් ස්ථානාධිපතිතුමාට නම් සොල්දර තට්ටුවේ කාමර දෙක තුනක් තිබෙනවා. එහෙත් තමන්ගේ පවුලත් සමග එහි ජීවත් වන්නට අමාරුයි කියා මා හිතනවා. අනුරාධපුරයේ ඕනෑ තරම් ඉඩකඩම් තිබෙනවා. ඒ නිසා තනිකඩයින්ගේ පදිංචිය පිණිස කාමර සහිත ගෙවල් පෙලක්වත් හදා දෙන ලෙස මා ඉතා කරුණාවෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. එය ඉතාමත් අවශ්‍යයි. තැපැල් ස්ථානාධිපතිතුමාට තිබෙන කරුණ මා එතුමා සමග සාකච්ඡා කළා.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

නිවාස ප්‍රශ්නය විසඳා ගන්නට බැරිකම නිසා මේ ස්ථානයේ නිලධාරීන් වැඩ දෙනෙක් නිතරම වාගේ නිවාඩු යනවා. මේ ගැන ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. තැපැල් කන්තෝරුවට යාබද ඉඩම මේ සඳහා දැනටමත් වෙන් කර තිබෙනවා. තැපැල් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් අවශ්‍ය වන්නේ ඒ සඳහා මුදල් විකක් වෙන් කොට නිවාස ඉදි කර දීමයි.

අපේ උප තැපැල් කාර්යාලවලට දුර කථන සේවා සැපයීම සම්බන්ධව අප ප්‍රමුඛතා ලැයිස්තුවක් හදුවා. ඒ ලැයිස්තුව අනුව තමුන් නාන්සේත් සමග අප නියම කර ගන්නේ 1966-67 අවුරුද්දේදී රාජ්‍ය ගත ව්‍යාපාරයට අයත් පහළ මාරාගම උප තැපැල් කාර්යාලයටත් 1967-68 අවුරුද්දේ මහවිලවිටිය පේමඩුව උප තැපැල් කාර්යාලයටත් 1968-69 අවුරුද්දේදී රනෝරුව උප තැපැල් කාර්යාලයටත් දුර කථන සේවාවන් ලබා දීමටයි. උප තැපැල් කාර්යාල රාශියක් තිබුණත් ඒ සියල්ලටම දුරකථන සේවාවන් ලබා දෙන ලෙස මා ඉල්ලන්නේ නැහැ. මොන ආණ්ඩුවකට වත් එය කරන්නට බැහැ. මා ඉහතින් සඳහන් කෙළේ විශාල ජනපද තිබෙන ස්ථාන තුනක්. මේවා පිහිටා තිබෙන්නේ නගරයේ සිට සැතපුම් 20 ක් 30 ක් පමණ ඇතින්. රාජ්‍ය ගත ජනපදයට අයත් පහළ මාරාගම 5,000 ක පමණ ජනගහනයක් සිටිනවා. ඊට කිට්ටුම තැපැල් කන්තෝරුව තිබෙන්නේ සැතපුම් 5 කට එහායින් නොවිටියගමයි. මේ කරුණු සලකා බලා මේ ස්ථාන තුනට දුර කථන සේවාවන් ලබා දෙන ලෙස මා ගරු ඇමති තුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

අනුරාධපුර තැපැල් කාර්යාලයේ සේවය කළ “කැපුල් ලේබර්ස්” හෙවත් අතියම් සේවකයින් 8 දෙනකු පමණ ජනවාරි 8 වැනිදා සිද්ධිය සම්බන්ධයෙන් සේවයෙන් අස් කරනු ලැබ සිටිනවා. දැන් අවුරුදු එකහමාරක් දෙකක් පමණ කල් ගත වී තිබෙනවා. මේ ලඟදී ඒ ස්ථානයට අතියම් සේවකයින් බඳවා ගන්නා. මා ඉල්ලා සිටින්නේ මේ අස් කර සිටින සේවකයින්ටත් නැවත සේවයට බැඳෙන්නට ඉඩ දෙන ලෙසයි.

මා මුලින් සඳහන් කළ උප තැපැල් කාර්යාලවල ලියුම් බෙදා හැරීමට සේවකයින් නැහැ. තමුන් නාන්සේගේ වාරි කාවේදී ඒ සම්බන්ධයෙන් තමුන් නාන්සේ තීන්දු කෙළේ මේ විධියටයි :

“It was decided that the Divisional Superintendent of Post Offices should examine the postal facilities in the numerous Colonization Schemes in the district and suggest improvements.”

“ඩිවිෂනල් සුපරින්ටෙන්ඩන්ට්” තුමාගෙන් මේ ගැන ඇසූ අවස්ථාවේදී එතුමාගේ රෙකමදාරුව අමාත්‍යාංශයට එවා තිබෙන බවත්, අමාත්‍යාංශයේ අනුමැතිය නැති නිසා එම සේවකයින් පත් කරන්නට බැරි බවත්, එතුමා මා සමග කිව්වා. ජනපදවල තිබෙන තැපැල් කාර්යාලවලින් ලියුම් බෙදන්නේ නැත්නම් තම තමන්ගේ ලියුම් ලබා ගන්නට හැතැප්ම 7 ක් 8 ක් පයින්ම එන්නට මිනිසුන්ට සිදු වෙනවා. එම නිසා ලියුම් බෙදා හරින සේවක මහත් වරුන් එක් ස්ථානයකට දෙදෙනකු බැගින්වත් පත් කරන මෙන් ගරු ඇමති තුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ඊළඟට රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව ගැනත් වචනයක් දෙකක් කියන්නට ඕනැ. රටක් දියුණු කිරීමට රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව ඉතාමත් අවශ්‍ය ආයතනයක්. මේ අංශය ගැන කථා කරන විට එහි වැඩ ගැන කෙළින්ම චෝදනාවක් පමණක් එල්ල කරන්නට මා අදහස් කරන්නේ නැහැ. ඒ ඒ වර්ෂය වෙනුවෙන් මෙම දෙපාර්තමේන්තුවට වෙන් කෙරෙන මුදල් ඒ ඒ වර්ෂය තුළදී වියදම් කර ගන්නට බැරි වීම මේ දෙපාර්තමේන්තුවට තිබෙන කරදරයක් බව ගරු ඇමතිතුමාට පවා වැටහී ඇතැයි මා විශ්වාස කරනවා. කිසියම් වැඩක් සඳහා ඇස්තමේන්තු හදා ටෙන්ඩර් කැඳවා ඉවර වන විට අවුරුද්දෙන් මාස 6 ක්ම ගත වී අවසානයයි. ඒ නිසා ඉතිරි මාස 6 තුළ වැඩ කර ගෙන යන විට වෙන් කරන ලද මුදලෙන් භාගයක්ම වියදම් නොවී ඉතිරි වී “අන්ඩර් එක්ස්පෙන්ඩ්ඩ්” වශයෙන් ඊළඟ අවුරුද්දට යනවා. එම නිසා, රුපියල් 10,000 හෝ 15,000 හෝ පමණ සුළු වැඩවත් කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ට නොදී දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් ලවාම කරවනවා නම් මේ කරදරය බොහෝ දුරට මඟ හැරේ.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[රත්නායක මයා.]

දැන් තිබෙන තත්ත්වය අනුව, කිසියම් වැඩක් සඳහා පිළියෙළ කෙරෙන ඇස්තමේන්තු කොළඹ ප්‍රධාන කාර්යාලයට එවන්නට ඕනෑ. ඒකත් වැඩ ප්‍රමාද වීමට හේතුවක් වෙනවා. දැන් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ කටයුතු “ඩිසෙන්ට්‍රලයිස්” කර තිබෙනවා. ඒ අනුව එක් එක් ප්‍රදේශවලට අවශ්‍ය නිලධාරී මණ්ඩල ඒ ඒ ප්‍රදේශවල සිටිනවා. අපේ ප්‍රදේශයේ සුපිරින්ටෙන්ඩන්ට් ඉංජිනේරු මහත්මයාණන් ඔහුගේ දෙවැනියකු වශයෙන් අතිරේක ඉංජිනේරු මහත්මයාණන් තවත් ඉංජිනේරු මහත්වරුන් පරීක්ෂක මහත්වරුන් ආදී අවශ්‍ය සියලුම නිලධාරීන් සිටිනවා. එම නිසා ඇස්තමේන්තු කොළඹට එවා තව තවත් ප්‍රමාද කිරීම යෝග්‍යයයි මා හිතන්නේ නැහැ. කිසියම් වැඩක අවශ්‍යතාව සුපිරින්ටෙන්ඩන්ට් ඉංජිනේරු මහත්මයාට අවබෝධ වෙනවා නම්, ඒ සඳහා මුදල් වෙන් කරවා ගැනීමේත් ඇස්තමේන්තු අනුමත කිරීමේත් බලය එතුමාට දෙන්න. කිසියම් ප්‍රදේශයක කිසියම් වැඩක් සඳහා අමාත්‍යාංශය මුදල් වෙන් කළායින් පසු නැවතත් ඒ සඳහා අනුමතිය ලබා ගන්නට ප්‍රධාන කාර්යාලයට එවීමෙන් ඒ වැඩේ බොහෝ ප්‍රමාද වෙනවා.

අනුරාධපුර නගරයේ තිබෙන “රවුන්ඩ් එබෞට්” එක කුඩා කරන්ට යයි තමුන් නාන්සේ එදා නියෝග කළා. කවිචේරිය පාර “රබරයිස්ඩ්” කරන්ට කියාත් නියෝග කළා. මෙහෙමයි කිව්වේ :

“The roundabout should be replanned with the help of the Chief Engineer (Designs), P. W. D., and handed over to the local authority. One of the roundabouts should be with coloured stones on the same lines as that being done near the new Kelani Bridge. One road should be rubberized, namely Kachcheri Road, for a distance of one mile.”

ඒ පාර අලුත් වැඩියා කර තිබෙන තමුන් “රබරයිස්ඩ්” කරල නම් නැහැ. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව තවත් වරදක් කළා. බැංකු දෙක පිහිටා තිබෙන ස්ථානයේ තිබුණු “රවුන්ඩ් එබෞට්” එක තමුන් නාන්සේට මතක ඇති. වරක් ඒක දෙකට කැඩුව. කෙලින් විදියේ එන වාහන කෙලින්ම යන්ටත්, අනික් ඒවා වට රවුමේ යන්ටත් ඒක කඩා යකය කළා.

එසේ තිබී ලොරියකට බයිසිකල් කරුවෙක් යට වුණාට පසුව ඒක නැවත වැසුව. ඊට මාසයකට විතර පස්සෙ ඒ වටරවුම සම්පූර්ණයෙන්ම නැති කෙරුව. එම නිසා තමුන් නාන්සේ දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන්ට විකක් කියන්න, එතුමන් ලාගේ පර්යේෂණ නිසා මිනිසුන් මරන්ට එපා කියා. මේ විධියේ පර්යේෂණ නිසා සමහර විට මිනිසුන් දෙතුන් දෙනා මැරෙන්නට පුළුවන්. මේ මා සඳහන් කෙළේ රථවාහන බොහෝ සේ ගැවසෙන ස්ථානයක් නිසා ඒ ස්ථානයට වටරවුමක් අවශ්‍යයි.

නොයෙක් පාරවල අඩුපාඩු හුඟක් තිබෙන තමුන් මට ඒවා කියන්ට වෙලාවක් නැති නිසා එක පාරක් ගත මතක් කරනවා. අපේ ඉඩම් ඇමතිතුමා විසින් රුපියල් 1,80,000 ක් පමණ මුදල් වෙන් කරල තමුන් නාන්සේට භාර දුන් මහ විලච්චිය පාරේ ඔයාමඩුවේ සිට පේමඩුව දක්වා හැතැප්ම 8 මම අපේ ප්‍රදේශයේ සිටින රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉංජිනේරුතුමා සමග ගොස් පරීක්ෂා කර බැලුව. ලබන වර්ෂ කාලයට පෙර ඒ හැතැප්ම 7½ පමණක් සාදා දෙන ලෙසයි මා තමුන් නාන්සේගෙන් ඉල්ලා සිටින්නේ. වර්ෂ කාලයට හුඟක් මඩවන නිසා බස් ගමන් කරන්ට බැරි ස්ථාන හතරකට මා ඉංජිනේරුතුමාට පෙන්වා දුන්න. එම නිසා ඒ කොටස ලබන වර්ෂ කාලයට පෙර සකස් කර දෙනවා නම් එය ඒ ප්‍රදේශයේ ජනතාවට කරන විශාල සේවයක් වෙනවා කිසිම සැකයක් නැහැ.

ගරු සභාපතිතුමනි, රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට තිබෙන එකම අවහිරය දෙපාර්තමේන්තුවට අවශ්‍ය ගල් ඒ ප්‍රදේශ වලින් ලබා ගන්ට පුළුවන්කමක් නැති වී මයි. මේ සම්බන්ධයෙන් මම ගිය අවුරුද්දේ දේදීත් යෝජනාවක් ඉදිරිපත් කෙරුව. ඉඩම් සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුවත් ගොඩනැගිලි සාදන වෙනත් දෙපාර්තමේන්තුත් සමග රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට විශාල තරඟයක් කරන්ට සිදු වී තිබෙනවා, ගල් මිලයට ගැනීම සම්බන්ධයෙන්. ඒ නිසා තමයි, මා තමුන් නාන්සේගෙන් ගිය අවුරුද්දේ ඉල්ලා සිටියේ, Why not have a system of standardized rates” කියා. එහෙම කළොත් මේ



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

ගන්න පුළුවනි. ඉඩම් සංවර්ධන දෙපාර්තමේන්තුව ගල් කියුබි එකකට රුපියල් 125 ක් තරම ගෙවන අතර රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව ගෙවන්නේ රුපියල් පනස් ගණනයි. ඉතින් කොහෙන්ද තමුන් නාන්සේලාට ගල් ලබන්නේ? එම නිසා සෑම දෙපාර්තමේන්තුවක්ම ගල් කියුබි එකක් ගන්නේ මෙන්න මේ ගණනටයි කියා මිල නියමයක් කළොත් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ වැඩ ඉක්මණින් කරන්ට පුළුවන් වෙනව. මේ කාරණය හිතට ගෙන අපේ වැඩ ටික ඉක්මණින් නිම කර දෙනවා ඇතැයි විශ්වාස කරනව.

රෝලර්, යන්ත්‍රෝපකරණ ආදිය සම්බන්ධයෙන් වචනයක් කියන්ට ඕනෑ නොයෙක් නොයෙක් දෙපාර්තමේන්තුවල අවශ්‍ය යන්ත්‍රෝපකරණ තිබෙනව. මේ සෑම දෙපාර්තමේන්තුවකම තිබෙන යන්ත්‍රෝපකරණ එක්තැන් කර අවශ්‍ය නම් “Ministry of Equipment” අමාත්‍යාංශයක් සකස් කළත් කමක් නැහැ. ඒ සෑම යන්ත්‍රෝපකරණයක්ම එක්තැන් කරල රජයේ දෙපාර්තමේන්තුවක් හැටියට ඒකාබද්ධ කරල මේ දෙපාර්තමේන්තුවටත් සහාය දෙනව නම් මා හිතන්නේ රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ වැඩ කටයුතු මිට වඩා ඉක්මණින් කරන්ට පුළුවන් වෙයි කියයි.

අවසාන වශයෙන් දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කාරක සභා ගැනත් වචනයක් කියන්ට ඕනෑ. ඒවා දැන් විහිළුවක් බවට පත් වෙලා. දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කමිටු රැස් වෙල පාය ගණන් සාකච්ඡා කරල ප්‍රමුඛත්ව ලැයිස්තු සකස් කර දෙපාර්තමේන්තුවලට යැව්වාම ඒ අනුව වැඩ කටයුතු කරන්නේ නැහැ. තමුන් නාන්සේලා දෙපාර්තමේන්තුව පමණක් නොවෙයි, නොයෙකුත් දෙපාර්තමේන්තු මේ වරද කරනව. එම නිසා ඒ ලැයිස්තු තමුන් නාන්සේලා භාර ගන්නේ නැත්නම් කරුණාකර මේ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කමිටුවලට සහභාගි වී ප්‍රමුඛත්ව ලැයිස්තු සකස් කිරීමේ කටයුත්තට අපේ කාලය නිකරුණේ අපතේ හරින්න එපා. අපි ඒ ලැයිස්තු සකස් කරන්නේ අපේ තනි කමැත්තට නොවෙයි. අපි ඒවා සකස් කරන්නේ ප්‍රදේශයේ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කමිටු හරහාම.

රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ අධිකාරී ඉංජිනේරුතුමා වැනි ඒ ඒ දෙපාර්තමේන්තුවල උසස් නිලධාරීන්ගෙන් උපදෙස් අනුවයි. එම නිසා ඒවා කෙරෙහි විශේෂ සැලකිල්ල යොමු කර අපේ ප්‍රදේශය වෙනුවෙන් මේ කරුණු ටික සකස් කර දෙන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලමින් මගේ වචන ස්වල්පය මෙයින් අවසාන කරනව.

**සභාපති**

(அக்கிராசனார்)  
(The Chairman)

I apologize to the hon. Member for Beruwala. I do not think there is time for him to speak, because the Hon. Minister wants at least half an hour. So I call upon the Hon. Minister to reply.

**ගරු මොන්ටේගු ජයවික්‍රම**

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)  
(The Hon. Montague Jayewickreme)

I must, in the first instance, refer to the question asked by the hon. Member for Yatiyantota from the Hon. Prime Minister, to which the Hon. Prime Minister made an adequate reply which I would like to amplify. I have already instructed my lawyers to institute action against everyone who directly or indirectly is responsible for the publication of these malicious and libellous statements.

Now, I shall proceed with my reply on the Votes. I must thank generally the hon. Members who participated in this Committee stage Debate. I think they were most useful in their comments. I must particularly thank the hon. Members of the Government and the hon. Member for Mihintale, a Member of the Opposition, for appreciating the work under review, the work done during the last year. Practically all the criticisms and observations they made were made in good heart and with a view to increasing the productivity and usefulness of the two departments that come under my Ministry.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

[ශ්‍රී ලංකාවේ ජනවාර්ගික]

I must thank the hon. Member for Kalutara (Mr. Cholmondeley Goonewardene), who was in the ministerial office before me, for the very useful contribution he made. Though I will not be able to reply to all the observations made by hon. Members because my time is limited, I assure the House that HANSARD will be very closely studied by the heads of departments, the permanent secretary and myself, and we will try to make use of and implement wherever we can the suggestions made by hon. Members.

අ. හ. 8

I shall now take up some of the items which, I feel, should be dealt with. Hon. Members made certain observations about the administration reports. I am in total agreement with them. I was one of those who always felt that our administration reports were of no use. I feel that the general tendency among certain departments is to bring out these administration reports long after the time of their usefulness, when nobody cares to read them. In fact, the Government Printer spends a lot of money on the printing of these reports, but when they come out they are completely out of date. I quite agree that the administration reports should be available in time. There is not the slightest doubt about it.

With regard to the building aspect, it is correct to say that the greatest quantum of money unspent by the Public Works Department is on the buildings side. That was true even in the time of the former Minister. We are now rectifying the position. This is how we propose to do it. We find that certain articles necessary for the construction of buildings envisaged in the year are not available in the market, and contractors find it very difficult to get them. Therefore the Government decided to have a special stores for the Public Works Department and we propose to locate the stores at Ratmalana. We are now negotiating the purchase of land in extent about 8 acres to site the stores,

and the Director of Public Works is already indenting the necessary requirements, and they will be stored at the P. W. D. stores, of course, under the supervision of the Government Storekeeper but reserved for the use of the P. W. D. We hope to supply the contractors iron and steel, sanitary fittings, and such other requirements from these stores and take credit on their contracts.

Another thing the hon. Member for Kalutara does not know is that we have formed a building department. The building department has undertaken four jobs at the moment. This department is to be located at Ratmalana and it has a certain amount of modern equipment but this is much too inadequate. This department is staffed by some engineers and inspectors and it has a fairly large labour force. That department is going to be strengthened adequately to cope with the many building jobs that are essential for the national development of this country.

At the moment the building department is constructing the 300 flats at Ratmalana and I must mention to the hon. Member for Kalutara that I am only the builder, and if the number had been reduced from 3,000 to 300 that is a matter that does not come within my purview.

This department has undertaken quite a deal of building work at Katubedda. As we feel that the original mail sorting building will take a considerable time to build, we are building a sufficiently modern temporary mail sorting room which will suffice until the more modern and up-to-date sorting room is completed. In fact, the annexe to this House of Parliament which the contractor delayed, was taken over by the department and the work is now being done.

I hope in the current year to strengthen this building department and to take over building work within a reasonable distance from Colombo and also go outstation. I think that is necessary because if we



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කාරක සභාව

do not proceed with our building programme we will be holding up the development work of departments and ministries.

I also agree with this question of a phased programme. I think that matter was raised when we had a discussion with the Hon. Prime Minister on our Votes. The Director of Public Works must indicate how much of money he can spend for the year and so should the Chief Engineer of Telecommunications and the Postmaster-General. That was one point that the Planning Department raised and we are looking into that matter. It is very necessary for hon. Members of Parliament and it is also helpful for the administration and for us to know the capacities of each department. That is a matter engaging my attention.

As far as equipment is concerned the hon. Member for Baddegama and the hon. Member for Kalutara should know that when I took over the department I just had 135 rollers to serve 145 electorates. Therefore, we ordered Rs. 11 million worth of equipment. Some of the British equipment is on the way to Ceylon. Out of 65 rollers 12 rollers have arrived. I am afraid the Suez crisis will delay the arrival of the other rollers. The American equipment has not yet arrived and it is possible that it is in the process of being put in transit to Ceylon but we have not received it.

Sixty-five rollers are not going to help us to the extent we would like. The Director of Public Works has made a list of machinery we need for the proper maintenance of our roads and for the proper management of our building programme. It entails an expenditure of Rs. 80 million, and we have voted Rs. 11 million last year and Rs. 6½ million this year. That would meet only a quarter of our requirements.

But I would like to remind the hon. Member for Kalutara (Mr. Cholmondeley Goonewardene) that this is the first time that any adequate orders have been placed. For nine years

during the previous regime, I would like to know how much foreign exchange had been allocated for the proper organization of the department.

Truly, I am grateful to hon. Members on this side of the House for complimenting the department on its being able to satisfy them even with the equipment that is available to the department.

The contributions of the hon. Member for Anuradhapura (Mr. K. B. Ratnayake) have been very useful. Most members have been appreciative of the work that the department has been able to do. No doubt they have drawn attention to shortcomings, but they have not been so critical. They have had their say, they have set out what their problems are, but generally they were appreciative. I have to stress the fact that I am managing 145 electorates with only 135 rollers. That we have survived is a matter for wonder.

It is our special duty to see that the electorates of the Hon. Speaker and the hon. Deputy Speaker are well looked after because they are not in a position to make political speeches, nor do they have the opportunity of saying what they have to say in this House.

When I visited your own electorate, Mr. Chairman, I felt the necessity of quick work, and we are doing our best under the circumstances.

But I would like to ask the hon. Member for Kalutara (Mr. Cholmondeley Goonewardene) how much of equipment he ordered during his time.

වමිලි ඉන්වර්ටන මහ.

(திரு. சம்ளி குணவர்தன)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene)

The initiative in the ordering of equipment on a large scale was taken during our time. Surely the Hon. Minister must also know that initial steps towards providing Rs. 11 million, which the Hon. Minister referred to, were taken at that time.



விசேஷ கமிட்டி பதவி, 1967-68

—கருணா சுப்பிரமணியம்

செ. மென்'வேலு பிச்சையா

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

But no money was passed.

வெ. சி. குமாரசாமி

(திரு. சம்ஸி குணவர்தன)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene)

You know why. The Government fell.

செ. மென்'வேலு பிச்சையா

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

Anyhow, I am glad that the hon. Member for Kalutara, who I know is a very practical man, visualizes the importance of this. But can the same thing be said of his predecessor? There is no doubt that the hon. Member for Kalutara took certain steps. But his predecessor was in office for eight years out of the nine, and this is what has happened. These are the circumstances we have to face.

With regard to premixing we have some five Barber Greene machines and we are premixing now as fast as we can. Mr. Chairman, your electorate will be reached quite soon. And we hope to go on with the premixing programme. There is no under-expenditure on roads. I can assure you that.

Then, in regard to the Kalutara bypass I should like to mention to the hon. Member that we have already written to the Urban Council and asked them to send an indent. That had been done some time ago. The Deputy Director told me that he had received it but I do not know when. It may have arrived a day or two ago.

Anyway, I can assure the hon. Member that we are giving this matter the highest priority and the necessary foreign exchange will be released to obtain the vapour lamps.

About the taxi-stand : I can tell the hon. Member that the decision in regard to the siting of the taxi-stand had been made as a result of a conference the hon. Member had with

me and on the advice of the Government Town Planner. No pressure of any kind from any source whatsoever will make us deviate from the conclusions we arrived at at the conference.

If there are any delays, they will be at the government agent's end because, as you know, the normal procedure is that our Ministry writes to the Ministry of Land, and the matter goes to the government agent who hears objections. There, it goes beyond my control. But I certainly will see that we contact the government agent and tell him that we want this matter expedited.

வெ. சி. குமாரசாமி

(திரு. சம்ஸி குணவர்தன)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene)

But at your instance they can take it up earlier.

செ. மென்'வேலு பிச்சையா

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

That is the difficulty. In my own electorate I want a post office. We have a very dilapidated post office. But there have been objections raised and the owner has taken out a writ in the Supreme Court. In the Hon. Prime Minister's electorate we were building a post office and there too the owner has taken out a writ. So until the Supreme Court decides the issue the work is being held up. Of course, if we go ahead with the work disregarding the writ it will be the worse for us. Obtaining a writ is a democratic right. Otherwise there can be victimization. If you do not like the political complexion of some individual you might acquire his land to put up some building. We have these important democratic safeguards in this country, but of course in the process our work sometimes gets held up. This is a problem even the hon. Member for Kalutara had to face himself when he was Minister of Transport and Works.



විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1967-68

—කරන සභාව

With regard to the question of tar, road I must tell the hon. Member that it was initiated long before 1956. I am very keen on that road. It was only the other day I discussed this matter at a conference and I said, "Let us go ahead with it".

The hon. Member for Hakmana referred to by-passes. These are necessary features in the development of a country. By-passes are very necessary for a national network of roads. We are having them at Balapitiya, Galle, Weligama, Dondra and Balangoda. From Weligama we get double-deckers now plying to Matara. These by-passes form part of the plan for a national network of roads.

අ. හා. 8.15

නීල් ද අල්විස් මයා.

(திரு. நீல் டி அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

What about the Moratuwa bridge?

ශ්‍රී මොන්ටේගු ජයවික්‍රම

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

I will tell you about it. My officers are recommending the original concept. That is the original idea of which the hon. Member himself knows. Certain representations were made. The hon. Member for Moratuwa himself made representations. I inspected both sites. The director is making a survey. Do not forget that the first site is a narrower expanse but it goes through certain marshy land. I do not think you can deny that. The other one goes straight down the present road and falls onto where the Buddha statue is in Panadura. We are examining both proposals *vis-a-vis* the cost of the bridge and the road. Once the report is ready I propose to discuss the matter with the Hon. Prime Minister because the amount involved is quite large—about Rs. 10 million. We are examining both proposals; we have not abandoned the matter, I can assure you of that.

With regard to the question of tar, I have a note from the D. P. W. that the Public Accounts Committee and the Auditor-General have expressed the view that they are satisfied with the report submitted by the department. The question of tar arose in 1965. Even departmental officers had two views on the matter. One set of officers said it was the wrong type of tar and the other set said it was the right type. This matter went before the Public Accounts Committee and the Auditor-General too had to look into certain aspects of it. The director has now sent me a note saying that the report submitted by the department has been accepted as satisfactory. I do not think we need harp on that any longer.

I have made a note of practically everything that hon. Members have said. I would now like to deal with the telecommunication problems, and also this question about the Bandaranaike stamp. I am sorry that the hon. Member for Mulkirigala in his speech tried to give a political twist to this question. It is a wrong thing to do. I know what exactly happened. That is why I got up and said so. He said that this is vindictiveness on the part of the Government in that we obliterated a stamp bearing the picture of a patriot and substituted a picture of another patriot, the late Mr. D. S. Senanayake. I can assure hon. Members that we do not do that type of thing. The truth of the matter is this. When the D. S. Senanayake stamp was issued as successor to the Bandaranaike stamp there was no loss to the Government. Stocks of the Bandaranaike stamp were depleted and there was not enough even for a fortnight. It was not as if we had a stock of Bandaranaike stamps for one or two years, that with one stroke of the pen we decided that the rest of the Bandaranaike stamps should be put into the dust-bin and that the stamp of the first Prime Minister of Ceylon be substituted. No, we did not do that. In time to come there may be another stamp issued to replace the D. S. Senanayake stamp, and so it goes on.



விசேஷ கமிட்டி பற்றி, 1967-68

—கூடுதல் பதவி

[அ. மை. வெ. சி. சி.]

The hon. Member for Mulkirigala in his speech placed the whole blame on the Government for the sub-postmasters being what they are. If that be so—he was for a short time Acting Minister of Finance and also Parliamentary Secretary to the Minister of Finance—for nine years what did he do? He knows as well as I do that it is a bit of a problem. Who does not want to make sub-postmasters postmasters? If today the Hon. Minister of Finance says that he would give the money, then in a month I would make them postmasters. You know, sub-postmasters are agents of the Postmaster-General. I can assure the House that we are examining the question and we will give them a higher house rent. What is more, the present 'C' Grade post offices will not exist in the near future. They will all be converted to 'B' Grade post offices in a few months. Therefore money orders, postal orders and charitable allowances could be drawn from every sub-post office in this island. That is a new departure.

அ. மை. வெ. சி. சி.

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

What about a provident fund?

அ. மை. வெ. சி. சி.

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

I would not like to comment on it at the moment; that is being examined.

அ. மை. வெ. சி. சி.

(திரு. சம்ஸி குணவர்தன)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene)

What about the road to Hendala.

அ. மை. வெ. சி. சி.

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

I have to reply to that. I say that the hon. Member has been given the wrong information. We do not build private roads to private houses. It has happened in the past, but at least we do not do it.

அ. மை. வெ. சி. சி.

(திரு. சம்ஸி குணவர்தன)

(Mr. Cholmondeley Goonewardene)

Not a private house, private hotel.

அ. மை. வெ. சி. சி.

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

I should say that the hon. Member for Wattala made a request, even before the concept of the building of the hotel, for a road because they were going to build a fisheries harbour there. I think the Hon. Minister of Industries inspected it. I inspected it myself with the hon. Member for Wattala and I thought it was quite a reasonable request.

The Hon. Minister of State tells me that this is not going to be a private hotel; it will be a public hotel where you, I and everybody else can go. We are not building the road the way you mentioned. It is going to help everybody. It is going past the hotel. We are not going to end up only at the hotel. That is being done at the instance of the hon. Member for Wattala, and I can assure the hon. Member that this is not going to be a road just to help an individual.

I have taken down a lot of notes, but I have to follow your directions and wind up my speech now. I assure hon. Members that everything they said will be studied very closely. I must also, before I conclude, say that when I go on circuit and we make certain decisions, as we did at the Anuradhapura Kachcheri, the two heads of departments are responsible for having them implemented. We have a Director of Development who must see that the Ministry is kept informed of the progress made.

அ. மை. வெ. சி. சி.

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

He does not work fast enough.



விசேஷ கமிட்டி பதவி, 1967-68

எர். மோன்ட்வேல் பீய்விக்கம்

(கௌரவ மொண்டேகு ஜயவிக்ரம)

(The Hon. Montague Jayewickreme)

I meet Members, I make decisions after discussing matters, at the various kachcheris; but after that I may sometimes forget these things. But the reports come to the Ministry and the two heads of departments must see that those decisions are implemented, and the Director of Development must follow up and advise the Permanent Secretary and myself. I hope that in the coming year we shall be able to effect better co-ordination between decisions made at D.C.C. meetings and other conferences, and implementation. I came to know for the first time here that certain decisions we took, for instance at Anuradhapura, have not been implemented. I am sorry, and I admit it is happening. That is really a matter for the secretariat.

I thank you very much, and all hon. Members, for the very generous attitude they took in discussing my Votes.

பாபதி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

Is the Opposition pressing their amendment?

ஓரேரன் மீ.

(திரு. இலங்கரத்ன)

(Mr. Ilangaratne)

No.

“163 வன அபிவிருத்தி 1 வன அபிவிருத்தி அடங்கிய 3,69,447 ரூ. படிவம் அளவிற்கு சேர்க்கப்படுமா” என்று வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

163 வன அபிவிருத்தி 1 வன அபிவிருத்தி அடங்கிய 3,69,447 ரூ. படிவம் அளவிற்கு சேர்க்கப்படுமா” என்று வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

“163 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம், ரூ. 3,69,447 அட்டவணைபிற் சேர்க்கப்படுமா” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

163 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 369,447 for Head 163, Vote No. 1, be inserted in the Schedule”, put, and agreed to.

Head 163, Vote 1, ordered to stand part of the Schedule.

—கூடுதல் பணம்

2 வன அபிவிருத்தி.—பாடுதல் பணம்—புதுச்சேரி  
பிடி, ரூ. 25,050

வாக்குப்பணம் இல. 2.—பரிபாலனச் செலவுகள்—  
மீண்டு வரும் செலவு, ரூ. 25,050

Vote No. 2.—Administration Charges—  
Recurrent Expenditure, Rs. 25,050

“163 வன அபிவிருத்தி 2 வன அபிவிருத்தி அடங்கிய 25,050 ரூ. படிவம் அளவிற்கு சேர்க்கப்படுமா” என்று வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

163 வன அபிவிருத்தி 2 வன அபிவிருத்தி அடங்கிய 25,050 ரூ. படிவம் அளவிற்கு சேர்க்கப்படுமா” என்று வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

“163 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 25,050 அட்டவணைபிற் சேர்க்கப்படுமா” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

163 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 25,050 for Head 163, Vote No. 2, be inserted in the Schedule”, put, and agreed to.

Head 163, Vote 2, ordered to stand part of the Schedule.

164 வன அபிவிருத்தி.—

அபிவிருத்தி அபிவிருத்தி அபிவிருத்தி

1 வன அபிவிருத்தி.—கூடுதல் பணம்—புதுச்சேரி  
பிடி, ரூ. 95,55,025

164 வன அபிவிருத்தி.—அபிவிருத்தி அபிவிருத்தி அபிவிருத்தி

வாக்குப்பணம், இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுக்கூதிய  
வேதனமும் பிறப்புகளும், ரூ. 95,55,025

HEAD 164.—PUBLIC WORKS DEPARTMENT  
Vote No. 1.—Personal emoluments and other allowances of staff, Rs. 9,555,025

“164 வன அபிவிருத்தி 1 வன அபிவிருத்தி அடங்கிய 95,55,025 ரூ. படிவம் அளவிற்கு சேர்க்கப்படுமா” என்று வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

164 வன அபிவிருத்தி 1 வன அபிவிருத்தி அடங்கிய 95,55,025 ரூ. படிவம் அளவிற்கு சேர்க்கப்படுமா” என்று வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

“164 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூ. 95,55,025 அட்டவணைபிற் சேர்க்கப்படுமா” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

164 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 9,555,025 for Head 164, Vote No. 1, be inserted in the Schedule”, put, and agreed to.

Head 164, Vote 1, ordered to stand part of the Schedule.



—කාරක පිභාව

4 වන සම්මතය.—දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සපයන සේවා—පුනරාවර්තන වියදම, රු. 50,000

வாக்குப்பணம் இல. 4.—திணைக்களத்தால்  
அளிக்கப்படும் சேவைகள்—மீண்டு வருஞ்  
செலவு, ரூபா 50,000

Vote No. 4.—Services provided by the  
Department—Recurrent Expenditure,  
Rs. 50,000

“ 164 වන ශ්‍රීරූපයෙහි 4 වන සම්මතය සඳහා රු. 50,000 ක මුදල උප ලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය ” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සභා සම්මත විය.

164 වන ශ්‍රීරූපයෙහි 4 වන සම්මතය උප  
ලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට නිබ්බ සූත්‍ර යයි  
නිශේෂ කරන ලදී.

“ 164 ஆம் தலைப்பு, 4 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 50,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமான ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டது.

164 ஆம் தலைப்பு, 4 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 50,000 for Head 164, Vote No. 4, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 164, Vote 4, ordered to stand part of the Schedule.

5 වන සම්මතය.—දෙපාර්තේන්තුව විසින් සපයන සේවා—මූලික විශදම, රු. 1,10,00,000

வாக்குப்பணம் இல. 5.—திணைக்களத்தால்  
அளிக்கப்படும் சேவைகள்—ஆக்கப்பொருட்  
செலவு, ரூபா 1,10,00,000

Vote No. 5.—Services provided by the  
Department—Capital Expenditure,  
Rs. 11,000,000

“ 164 වන ශීර්ෂයෙහි 5 වන සම්මතය සඳහා රු. 1,10,00,000 ක මුදල උප ලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය ” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදිත්, සභා සම්මත විය.

164 වන ශ්‍රීපායෙහි 5 වන සම්මතය උප  
ලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට නිබ්බය යුතු යයි  
නියෝග කරන ලදී.

“ 164 ஆம் தலைப்பு, 5 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 1,10,00,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

164 ஆம் தலைப்பு, 5 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணை  
யில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 11,000,000 for Head 164, Vote No. 5, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 164, Vote 5, ordered to stand part of the Schedule.



விசேஷ கௌரவப் பேரவை, 1967-68

6 வன சலுகை.—புரட்சி சம்பந்தம்—புனரமைப்பு  
வெடிக, ரூ. 3,96,24,000

வாக்குப்பணம் இல. 6.—பொருளாதார  
அபிவிருத்தி—மீண்டுவருங் செலவு,  
3,96,24,000

Vote No. 6.—Economic Development—  
Recurrent Expenditure, Rs. 39,624,000

“164 வன சலுகை 6 வன சலுகை சலுகை  
ரூ. 3,96,24,000 க் இடம் ரூப லேவனம் அனுதன் கல்  
சுதன்” னத ப்ரீதன் விவசய லேதன், ஸதாசலுகை  
விச.

164 வன சலுகை 6 வன சலுகை ரூப  
லேவனம் கௌரவன் ஸ்ரீதன் திதன் ஸ்து ஸதி  
திலேவ கர்வ லே.

“164 ஆம் தலைப்பு, 6 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா  
3,96,24,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக” ஂனும்  
வினா விடுக்கப்பட்டு ஂற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

164 ஆம் தலைப்பு, 6 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணை  
யில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of  
Rs. 39,624,000 for Head 164, Vote No. 6,  
be inserted in the Schedule”, put, and  
agreed to.

Head 164, Vote 6, ordered to stand part  
of the Schedule.

7 வன சலுகை.—புரட்சி சம்பந்தம்—இலவச  
வெடிக, ரூ. 3,00,00,000

வாக்குப்பணம், இல. 7.—பொருளாதார  
அபிவிருத்தி—ஆக்கப்பொருட் செலவு,  
ரூபா 3,00,00,000

Vote No. 7.—Economic Development—  
Capital Expenditure, Rs. 30,000,000

“164 வன சலுகை 7 வன சலுகை சலுகை  
ரூ. 3,00,00,000 க் இடம் ரூப லேவனம் அனுதன் கல்  
சுதன்” னத ப்ரீதன் விவசய லேதன், ஸதாசலுகை  
விச.

164 வன சலுகை 7 வன சலுகை ரூப  
லேவனம் கௌரவன் ஸ்ரீதன் திதன் ஸ்து ஸதி  
திலேவ கர்வ லே.

“164 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப்பணம்  
ரூபா 3,00,00,000 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக”  
ஂனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஂற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

164 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப் பணம்  
அட்டவணையில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of  
Rs. 30,000,000 for Head 164, Vote No. 7,  
be inserted in the Schedule”, put, and  
agreed to.

Head 164, Vote 7, ordered to stand part  
of the Schedule.

—கூடுதல் ஸதா

165 வன சலுகை.—புரட்சி ஸ்ரீதன்  
ப்ரீதன் லேவனம் லேதன்

1 வன சலுகை.—கூடுதல் ஸ்ரீதன் லேவனம்  
ப்ரீதன் ஸதா ஸ்ரீதன் லேதன், ரூ. 6,51,01,915

165 ஆம் தலைப்பு.—தபால், தந்திப் போக்கு  
வரத்து திணைக்களம்

வாக்குப்பணம், இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுக்கரிய  
வேதனமும் பிறபடிகளும், ரூபா 6,51,01,915

HEAD 165.—DEPARTMENT OF POSTS AND  
TELECOMMUNICATIONS

Vote No. 1.—Personal emoluments and  
other allowances of staff, Rs. 65,101,915

“165 வன சலுகை 1 வன சலுகை சலுகை  
ரூ. 6,51,01,915 க் இடம் ரூப லேவனம் அனுதன் கல்  
சுதன்” னத ப்ரீதன் விவசய லேதன், ஸதாசலுகை  
விச.

165 வன சலுகை 1 வன சலுகை ரூப  
லேவனம் கௌரவன் ஸ்ரீதன் திதன் ஸ்து ஸதி  
திலேவ கர்வ லே.

“165 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம்  
ரூபா 6,51,01,915 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக”  
ஂனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஂற்றுக்கொள்ளப் பட்டது.

165 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணை  
யில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of  
Rs. 65,101,915 for Head 165, Vote No. 1,  
be inserted in the Schedule”, put, and  
agreed to.

Head 165, Vote 1, ordered to stand part  
of the Schedule.

2 வன சலுகை.—புரட்சி ஸ்ரீதன்—புனரமைப்பு  
வெடிக, ரூ. 1,21,16,677

வாக்குப்பணம் இல. 2.—பரிபாலனச் செலவுகள்—  
மீண்டுவரும் செலவு ரூபா 1,21,16,677

Vote No. 2.—Administration Charges—  
Recurrent Expenditure, Rs. 12,116,677

“165 வன சலுகை 2 வன சலுகை சலுகை  
ரூ. 1,21,16,677 க் இடம் ரூப லேவனம் அனுதன் கல்  
சுதன்” னத ப்ரீதன் விவசய லேதன், ஸதாசலுகை  
விச.

165 வன சலுகை 2 வன சலுகை ரூப  
லேவனம் கௌரவன் ஸ்ரீதன் திதன் ஸ்து ஸதி  
திலேவ கர்வ லே.

“165 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம்  
ரூபா 1,21,16,677 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக”  
ஂனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஂற்றுக் கொள்ளப்பட்டது.

165 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணை  
யில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.



விசேஷன கெடுபிசன் பனந, 1967-68

—காரக ஸலவ

Question, "That the sum of Rs. 12,116,677 for Head 165, Vote No. 2, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 165, Vote 2, ordered to stand part of the Schedule.

3 வன ஸலமனய.—பாலன ஸஷ்நு—மலலன விடல, ரூ. 5,91,000

வாக்குப்பணம் இல. 3.—பரிபாலனச செலவுகள்—  
ஆக்கப்பொருட் செலவு, ரூபா 5,91,000

Vote No. 3.—Administration Charges—  
Capital Expenditure, Rs. 591,000

"165 வன ஸ்ரீஸயேகி 3 வன ஸலமனய ஸடலா ரூ. 5,91,000 க இடல ருப லேலனயல ஈநுலன் கல ஸுநு" ஸந பூஸ்தய விஸந லேன், ஸல ஸலமன விட.

165 வன ஸ்ரீஸயேகி 3 வன ஸலமனய ருப லேலனயேகி கலலஸன் ஸுலயல நலிய ஸுநு ஸகி நலயேல கர்ந லே.

"165 ஆம் தலைப்பு, 3 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 5,91,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக" எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டது.

"165 ஆம் தலைப்பு, 3 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணியில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 591,000 for Head 165, Vote No. 3, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 165, Vote 3, ordered to stand part of the Schedule.

7 வன ஸலமனய.—ஈரீஸக ஸலவரீலனய—மலலன ரூ. 1,53,00,000

வாக்குப்பணம், இல. 7.—பொருளாதார  
அபிவிருத்தி—ஆக்கப்பொருட் செலவு,  
ரூபா 1,53,00,000

Vote No. 7.—Economic Development—  
Capital Expenditure, Rs. 15,300,000

"165 வன ஸ்ரீஸயேகி 7 வன ஸலமனய ஸடலா ரூ. 1,53,00,000 க இடல ருப லேலனயல ஈநுலன் கல ஸுநு" ஸந பூஸ்தய விஸந லேன், ஸல ஸலமன விட.

165 வன ஸ்ரீஸயேகி 7 வன ஸலமனய ருப லேலனயேகி கலலஸன் ஸுலயல நலிய ஸுநு ஸகி நலயேல கர்ந லே.

"165 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 1,53,00,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக" எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

165 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப் பணம் அட்டவணியில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 15,300,000 for Head 165, Vote No. 7, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 165, Vote 7, ordered to stand part of the Schedule.

உகல் கி லேலல ஈ. ஸ. 8.30 இயேன், மந்திரி மனவலயல பூஸ்தய வரீலா கர்நு விஸிஸ ஸலபநி நுலா இலஸநயேன் லுலன் விட.

காரக ஸலவ பூஸ்தய வரீலா கர்நி; நலவ லுக் வில 1967 ஈஸேஷ்நு 25 வன ஸிகுரூட.

நேரம் பி. ப. 8.30 மணியாகிவிடவே, குழுவின் பரிசீலனை பற்றி சபைக்கு அறிவிக்கும் பொருட்டு அக்கிராசனர், அக்கிராசனத்திலிருந்து நீங்கினார்.

குழுவினது பரிசீலனை அறிவிக்கப்பட்டது; மீண்டும் கூடுவது: வெள்ளிக்கிழமை, 25 ஓகஸ்ட் 1967.

It being 8.30 P.M., the Chairman left the Chair to report Progress.

Committee report Progress; to sit again on Friday, 25th August 1967.

கல் நலிம

ஒத்திவைப்பு

ADJOURNMENT

உகல் கி லேலல ஈ. ஸ. 8.30 பஸுநர் நுலயேன் நலயேலா கலாநாயகநுலா விஸின் பூஸ்தய நலவிஸல மந்திரி மனவலய கல் நலவ லே.

மந்திரி மனவலய ரீல ஈநுலலல, ஈ. ஸ. 8.31 ல, ஈட லேல ஸலஸலமலநிய ஈநுல, 1967 ஈஸேஷ்நு 25 வன ஸிகுரூட ஸு. ஸ. 9.30 வன நலன் கல் கலயே ஸ.

அப்போது பி. ப. 8.30 மணி பிந்திவிடவே உப சபாநாயகர் அவர்கள் வினா விடுக்காமலேயே சபையை ஒத்திவைத்தார்கள்.

அதன்படி, பி. ப. 8.31 மணிக்கு, சபை அதனது இன்றைய தீர்மானத்திற்கிணங்க, 1967, ஓகஸ்ட் 25 ஆம் தேதி வெள்ளிக்கிழமை மு. ப. 9.30 மணிவரை ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

And it being past 8.30 P.M., MR. DEPUTY SPEAKER adjourned the House without Question put.

Adjourned accordingly at 8.31 P.M. until 9.30 A.M. on Friday, 25th August 1967, pursuant to the Resolution of the House this Day.







உய்க இடல் : இடல் லெவன டீனென் பஹு அரஹெ லஹே ஹி லஹ 12ன் ஹு  
 ரு. 32.00ஹி. அஹேஹி பிஹன் ஹுஹ ஹி ரு. 35.00ஹி. லஹ 6ஹ ஹ்ஹுலென் அஹி.  
 பிஹன் ஹ 30ஹி. ஹஹுலென் ஹ 45ஹி. இடல், ஹுஹி ஹு இலஹேர், ஹுலேஹி  
 ஹுஹுலென் ரஹே ப்ஹுஹ ஹுஹுலென் அஹிஹி லெஹ ஹிஹ் ஹிஹ ஹுஹ.

சஹா : பஹம் ஹுஹத் தேஹிஹ ஹுஹுஹுஹம் ஹுஹ் ஹுஹஹம் 12 ஹுஹுஹுஹு  
 ருபா 32.00 (ஹுஹுஹுஹுஹு ஹுஹிஹ் ருபா 35.00). 6 ஹுஹுஹுஹுஹு அஹுஹுஹுஹுஹு;  
 ஹிஹுஹிஹு சஹம் 30, ஹுஹுஹுஹம் 45 சஹம், ஹுஹுஹுஹு அஹுஹுஹு ஹுஹிஹுஹு  
 அஹுஹுஹு அஹுஹிஹுஹிஹு (ஹ. பஹ. 500, அஹுஹுஹு ஹுஹுஹு, ஹுஹுஹு 1) ஹுஹுஹுஹு.

Subscriptions : 12 months commencing from month following date of payment  
 Rs. 32.00 (uncorrected copies Rs. 35.00). Half rates for 6 months, each part  
 30 cents, by post 45 cents, payable in advance to the SUPERINTENDENT,  
 GOVERNMENT PUBLICATIONS BUREAU, P. O. Box 500, Colombo 1