



පාර්ලිමේන්තු විවාද

(හැන්සාඩ්)

නියෝජිත මන්ත්‍රී මණ්ඩලයේ

නිල වාර්තාව

අත්තිකාරම් ප්‍රධාන කරුණු

ප්‍රශ්නවලට වෘත්තික පිළිතුරු [නි. 1889]

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත (1969-70) [දහඅටවන වෙන්කළ දිනය]
[නි. 1893] :

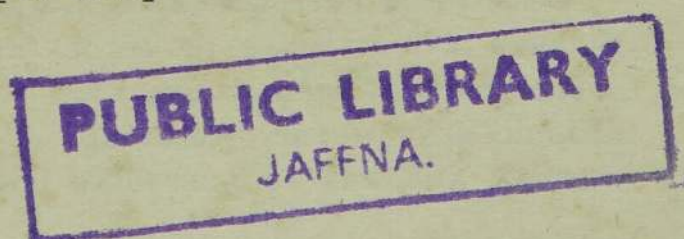
ශ්‍රී 85-87 සහ 90 කාරක සභාව විසින් සලකා බලන ලදී.

ආනයන සහ අපනයන (පාලන) පනත : නියෝග [නි. 2104]

පරිපූරක මුදල [නි. 2106]

කල්තැබීමේ යෝජනාව [නි. 2108]

ප්‍රශ්නවලට ලිඛිත පිළිතුරු [නි. 2113]



பாராளுமன்ற விவாதங்கள்

(ஹன்சார்ட்)

பிரதிநிதிகள் சபை

அதிகார அறிக்கை

பிரதான உள்ளடக்கம்

வினாக்களுக்கு வாய்மூல விடைகள் [ப. 1889]

ஒதுக்கீட்டு மசோதா (1969-70) [ஒதுக்கப்பட்ட பதினெட்டாம் நாள்] [ப. 1893] :

குழுவில் ஆராயப்பட்டது [தலைப்புக்கள் 85-87, 90]

இறக்குமதி, ஏற்றுமதி (கட்டுப்பாடு) சட்டம் : பிரமாணங்கள் [ப. 2104]

குறைநிரப்புத் தொகை [ப. 2106]

ஒத்திவைப்புப் பிரேரணை [ப. 2108]

வினாக்களுக்கு எழுத்துமூல விடைகள் [ப. 2113]

Volume 87
No. 9

Sunday
7th September 1969

PARLIAMENTARY DEBATES

(HANSARD)

HOUSE OF REPRESENTATIVES

OFFICIAL REPORT

PRINCIPAL CONTENTS

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS [Col. 1889]

APPROPRIATION BILL (1969-70) [Eighteenth Allotted Day] [Col. 1893] :
Considered in Committee [Heads 85-87 and 90]

IMPORTS AND EXPORTS (CONTROL) ACT : REGULATIONS [Col. 2104]

SUPPLEMENTARY SUPPLY [Col. 2106]

ADJOURNMENT MOTION [Col. 2108]

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS [Col. 2113]

වෘත්ති පිළිතුරු

වෘත්ති පිළිතුරු

නියෝජිත මන්ත්‍රී මණ්ඩලය

பிரதிநிதிகள் சபை

House of Representatives

1969 ජූනි මස 7 වන දින

ஞாயிற்றுக்கிழமை, 7 செப்ரெம்பர் 1969

Sunday, 7th September 1969

සූ. හා. 10 ට මෙන්ම මණ්ඩලය රැස් විය.
කථනයකදීම [ගරු එස්. සී. පර්ලි කොරයා]
මිලාසනාරුඬ විය.

சபை, மு. ப. 10 மணிக்குக் கூடியது. சபாநாயகர் அவர்கள் [கௌரவ எஸ். சி. ஷேனி கொறையா] தலைமை தாங்கினார்கள்.

The House met at 10 A.M., MR. SPEAKER [THE HON. S. C. SHIRLEY COREA] in the Chair.

ප්‍රශ්නවලට වාචික පිළිතුරු

வினாக்களுக்கு வாய்மூல விடைகள்

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

കലാനാടകമൃഗം

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

Question No. 1.

ගරු එම්. ඩී. බණ්ඩා (කෘෂිකර්ම හා
ආහාර ඇමති)

(கௌரவ எம். டி. பண்டா—விவசாய, உணவு அமைச்சர்)

(The Hon. M. D. Banda—Minister of Agriculture and Food)

Time is needed to answer this Question.

ප්‍රශ්නය මතු දිනකදී ඉදිරිපත් කිරීමට නියෝග කරන ලදී.

வினாவை மற்றொரு தினத்துக்குச் சமர்ப்பிக்கக் கட்டளையிடப்பட்டது.

Question ordered to stand down

එම්. ටී. සී. සෙනෙවිරත්න මහතා, බිබිලේ
සමපකාර පරීක්ෂක

திரு. எச். டி. பீ. செனவிரத்தன, கூட்டுறவுப் பரி
சோதகர், பிபிலை

MR. M. T. P. SENEVIRATNE, CO-OPERATIVE
INSPECTOR, BIBILE

2. ආර්. එම්. බර්මද්‍ය ස බණ්ඩා මයා.
(බිබිලෝ)

(திரு. ஆர். எம். தர்மதாச பண்டா—
பிபிஸி)

(Mr. R. M. Dharmadasa Banda—Bibile)

කෘතීමය භාෂා ආහාර ඇමතිගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය : (අ) මොණරාගල දිස්ත්‍රික්කයේ බිබිල සමුපකාර කාර්යාලයෙහි මූලස්ථාන පරීක්ෂක වරයෙකු වශයෙන් එම්. පී. පී. සෙනවිරත්න මහතා පත් වී පැමිණි දිනය එතුමා සඳහන් කරන්නේද? (ආ) එදින සිට අද දක්වා එක් එක් මාසයට මෙම අය විසින් ලබාගෙන තිබෙන ගමන් ගාස්තු වෙන් වෙන් වශයෙන් කොපමණ ද? (ඉ) මෙම ගමන් ගාස්තු ලබාගෙන ඇත්තේ මෝටර් කාරයක් සඳහාද, මෝටර් සයිකලයක් සඳහාද නැතහොත්, බස් ගාස්තුවක් වෙනුවෙන්දැයි එතුමා සඳහන් කරන්නේද? (ඊ) මෝටර් කාරයක් හෝ මෝටර් සයිකලයක් සඳහා ගමන් ගාස්තු ලබාගෙන ඇත්නම් එම වාහනයේ වර්ගය සහ ලියාපදිංචි කළ අංකය සඳහන් කරන්නේද? (උ) මෙම වාහනය සාමාන්‍යයෙන් නවත්වා තිබුණු ස්ථානයේ ලිපිනය කුමක්ද? (ඌ) යම් හෙයකින් එවැනි වාහනයකින් ගමන් නොකර රජයෙන් වංචා සහගතව මුදල් ලබාගෙන ඇත්නම්, ඒ සඳහා, එතුමා කුමන පියවරක් ගත්තේද? (ඒ) මෙවැනි ගමන් ගාස්තු අනුමත කළ උප කොමසාරිස් තුමාට විරුද්ධව කටයුතු කරන්නේද? නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

விவசாய, உணவு அமைச்சரைக் கேட்ட
வினா: (அ) மொனரூகலை மாவட்டத்தில்
உள்ள பிபிலை கூட்டுறவு அலுவலகத்திற்கு
தலைமைக் காரியாலய பரிசோதகராக திரு.
எச். டி. பி. செனவிரத்தன் நியமனம் பெற்ற
தேதியை அவர் குறிப்பிடுவாரா? (ஆ) அன்
றிலிருந்து இன்று வரை ஒவ்வொரு மாதமும்
அன்னார் பெற்றுக் கொண்டுள்ள பிரயாணப்
படி வெவ்வேறாக எவ்வளவு? (இ) இப் பிர
யாணப்படி மோட்டார் வாகனத்துக்கா அன்

වෘත්ති විලිඳුරු

වෘත්තික පිළිතුරු

[බර්මදාස බණ්ඩා මයා.]

நேல் மோட்டார் சைக்கிளுக்கா அல்லது வச
கட்டணமாகவா என்று அவர் குறிப்பிடு
வாரா? ஈ) மோட்டார் வாகனத்துக்கோ
அல்லது மோட்டார் சைக்கிளுக்கோ
பிரயாணப்படி பெற்றிருந்தால் அவ்வாக
னங்களின் ரகத்தையும் பதிவிலக்கத்தையும்
அவர் கூறுவாரா? (உ) இவ்வாகனம் நிறுத்தி
வைக்கப்படும் இடத்தின் முகவரி என்ன?
(ஊ) அம்மாதிரியான வாகனங்களில் பிரயா
ணம் செய்யாமல் எவ்வாறோ மோசடி செய்து
அரசாங்கத்திடம் பணம் பெற்றிருந்தால்
அதற்கு அவர் எடுக்கும் நடவடிக்கை என்ன?
(எ) இம்மாதிரியான பிரயாணப்படிக்கோ
அங்கீகரித்த, உதவி ஆணையாளருக்கு எதி
ராக நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா? அன்
நேல் ஏன்?

asked the Minister of Agriculture and Food : (a) Will he state the date on which Mr. M. T. P. Seneviratne assumed duties as a headquarters inspector at the Bibile Co-operative Office in the Monaragala District ? (b) Will he state separately the sums of money this person has drawn each month as travelling allowances from that day to date ? (c) Will he state whether these travelling allowances have been drawn in respect of travel by car, motor cycle or bus ? (d) If travelling allowances have been drawn in respect of travel by car or motor cycle, will he state the class and the registration number of such vehicle ? (e) Will he state the address at which this vehicle was generally kept ? (f) If travelling claims have been submitted without using such vehicles and moneys drawn fraudulently thereby, what steps will he take in this regard ? (g) Will he take action against the Assistant Commissioner who sanctioned such travelling claims ? If not, why ?

ශ්‍රී චම්. ඩී. බණ්ඩා

(கௌரவ எம். டி. பண்டா)

(The Hon. M. D. Banda)

(a) 1st February 1968. (b) Sums of money drawn as travelling allowance (including subsistence allowance) are as follows:

1968 February	..	Rs.	106.20
1968 March	..	Rs.	200.00
1968 April	..	Rs.	200.00
1968 May	..	Rs.	200.00
1968 June	..	Rs.	200.00
1968 July	..	Rs.	200.00
1968 August	..	Rs.	200.00
1968 September	..	Rs.	200.00
1968 October	..	Rs.	170.40
1968 November	..	Rs.	200.00
1968 December	..	Rs.	199.10
1969 January	..	Rs.	200.00
1969 February	..	Rs.	200.00
1969 March	..	Rs.	200.00

(c) Car, bus and departmental jeep. (d) Car CL 2896—15 cwt. 3 qrs. 12 lbs. (e) Rest House—Bibile; Grand Hotel—Bibile; Guest House—Bibile. (f) No moneys have been drawn fraudulently. (g) Does not arise.

බර්මදාස බණ්ඩා මයා.

(திரு. தர்மதாஸ பண்டா)

(Mr. Dharmadasa Banda)

ගරු කථානායකතුමනි, මා අසා තිබෙන ප්‍රශ්නයේ (උ) කොටසට පිළිතුරු දෙමින්, බිබිලේ ග්‍රෑන්ඩ් හෝටලයෙන් මෙම වාහනය තබා තිබෙනවා යයි ගරු ඇමති තුමා පිළිතුරු දුන්නා. එවැනි වාහනයක් එහි තබාගෙන නැත්නම් ඒ පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් පවත්වන්නට ගරු ඇමති තුමා කටයුතු කරනවාදැයි මා අහන්නට කැමතියි.

ගරු එම්. ඩී. බණ්ඩා

(கௌரவ எம். டி. பண்டா)

(The Hon. M. D. Banda)

The Answer to part (f) of the Question is that no moneys have been drawn fraudulently. I presume that the department has gone into this matter carefully before this Answer was given. If, however, the hon. Member is dissatisfied, I can go further into the matter.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කුරක පිහිට

කළු තැපෑල

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

Questions Nos. 3, 5, 6, 7, 9, and 10, to answer which time has been asked for, will stand down. As hon. Members who have given notice of the other Questions are not present, the Answers to those Questions will be published in HANSARD as Written Answers.

විසර්ජන පතක් කෙටුම්පත,
1969-70

ஒதுக்கீட்டு மசோதா 1969-70

APPROPRIATION BILL, 1969-70

කාරක සභාවෙහිදී නවදුරටත් සලකා බලන ලදී.—
[ප්‍රගතිය සැප්තැම්බර් 6]

[කළානායකතුමා මූලාසනාරූඪ විය.]

குழுவில் மேலும் ஆராயப் பெற்றது.—[தேர்ச்சி
6, செப்ரெம்பர்]

[சபாநாயகர் அவர்கள் தலைமை வகித்தார்கள்]

Considered further in Committee.—
[Progress: 6th September.]

[MR. SPEAKER *in the Chair.*]

85 වන ශ්‍රී ලංකා : ජනපත සේවා
අමාත්‍යවරයා

1 වන සම්මතය :—කාර්ය මණ්ඩල පොදු ගලික පඩිනඩි සහ අනිකුත් දීමනා, රු. 10,89,544

85 ஆம் தலைப்பு : தேசிய மய சேவைகள்
அமைச்சர்

வாக்குப்பணம் இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுக்
குரிய வேதனமும் பிற படிகளும், ரூபா 10,89,544

HEAD 85.—MINISTER OF NATIONALISED SERVICES

Vote No. 1.—Personal emoluments and other allowances of staff, Rs. 1,089,544

ඉදිරිපත් කරන ලද සංශෝධනය—[සැප්තැම්බර් 6]

“වැය සම්මතය රු. 10 කින් අඩු කළ යුතුය.”—
[ජයකොඩි මයා.]

பிரேரிக்கப்பட்ட திருத்தம்—[6, செப்ரெம்பர்].

“ வாக்குப்பணத்தில் ரூபா 10 குறைக்கப்படுமாக ”
[திரு. ஜயக்கொடி]

Amendment moved.—[6th September.]
 “That the Vote be reduced by Rs. 10.”
 —[Mr. Jayakody.]

ප්‍රශ්නය යළිත් සහානවූව කරන ලදී.

வினா மீண்டும் எடுத்தியம்பப் பெற்றது.

Question again proposed.

කේ. බී. රත්නායක මයා. (අනුරාධපුර)

(திரு. கே. பி. ரத்னையக்க—அனுராதபுரம்)

(Mr. K. B. Ratnayake—Anuradhapura)

ගරු සභාපතිතුමනි, විශේෂයෙන්ම සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂවලින් පසුව ජනසතු සේවා සහ ක්‍රීඩා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ සාකච්ඡා කරන්නට ලැබීම ගැන අපි කනගාටු වෙනවා. සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂ සාකච්ඡාවට භාජන වූ අවස්ථාවේදී ගරු මන්ත්‍රීවරුන් එක්කෙනෙකු දෙන්නෙකු හැරෙන්නට දෙපාර්ශ්වයේම සෑම ගරු මන්ත්‍රීවරයෙකුම වගේ එතුමාගේ ක්‍රියා මාර්ගය ගැන ගරු සෞඛ්‍ය ඇමතිතුමාට ප්‍රශංසා කළ බවට තමුන්නාන්සේ සාක්ෂි දරනවා ඇති. එහෙත් ගරු සභාපතිතුමනි, ජනසතු සේවා ගැන කථා කරන විට විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ සිටින අපි පමණක් නොවෙයි, ආණ්ඩු පක්ෂයේ ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලා සහ ඇමති තුමන්ලාත් එතුමන්ලාගේ හෘදය සාක්ෂි යට එකඟව කරුණු ඉදිරිපත් කරනවා නම්, අද ලංගමයේ තිබෙන තත්ත්වය අපි කවුරුත් හෙළා දකින බවට මට කිසිම සැකයක් නැහැ. මන්ත්‍රීවරුන් වන අපට පමණක් නොව මුළු රටටම අද ලංගමය තිත්ත වී තිබෙනවා. ඊට හේතුව ලංගමයේ අදක්ෂ පාලනයයි. මහජනතාවත් ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලාත් මොන විධියේ යෝජනා ඉදිරිපත් කළත්, එය හරියට බිඳී අලිත්ට වීණා ගායනා කරන්නා වගෙයි. ලංගමයේ ලොකු මහත්වරුන්ට ඒවා ඇහෙන්නෙ නැතුවා වගෙයි. සමහර විට ඇමතිතුමා මේ ගැන නොදන්නවා ඇති. ඇමතිතුමා නොයෙක් අවස්ථාවල අපට කියනවා, එතුමාට කරුණු ඉදිරිපත් කරන්න කියා. අපි එතුමාට දන්වනවා එතුමා ඒ තිල ධාරීන්ට දන්වනවා ඇති. මේවා කොයි විධියට සිදු වෙනවාද මා දන්නෙ නැහැ, අපි කියන දේවලට නම් ඇහුම්කන් දෙන්නෙ නැහැ. මගේ චෝදනාව ඒකයි.

මැන යුගයේ ලංගමය ගැන සාකච්ඡා කරන්නට කැඳවන ලද රැස්වීම්වලදී පාර්ලි මේන්තු මන්ත්‍රීවරුන් සියලු දෙනාම

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

[රත්නායක මයා.]

එහෙත් තම තමන්ගේ කොට්ඨාශවල අඩු පාඩු ගැන සඳහන් කරමින් ලංගමය නිර්දේශ ලෙස විවේචනය කළා විනා ප්‍රශංසාවට ලක් නොකළ බව අපට ප්‍රචන්පත් මගින් අනාවරණය වී තිබෙනවා. හොඳම ලංගම ඩිපෝව තේරීම සඳහා කලකට පෙර ඇති කළ තරඟය ගැන සඳහන් කළ ගාල්ලේ ගරු මන්ත්‍රීවරයා වන ස්වදේශ කටයුතු භාර ගරු ඇමතිතුමා, හොඳම ලංගම ඩිපෝව කෙසේ වෙතත්, තරකම ලංගම ඩිපෝව තේරීමේ තරඟයක් ඇති කළොත් පළමුවන තැන ලැබෙන්නේ ගාල්ලේ ඩිපෝවටයයි ගාල්ලේ රැස්වීමකදී ප්‍රකාශ කළ බව ප්‍රචාරිත්‍ර පත්‍රවල වාර්තා වී තිබුණා. මේ විදියට කියා තිබෙන්නේ මේ ආණ්ඩුවේ ස්වදේශ කටයුතු භාර ගරු ඇමතිතුමා බව සිහියේ තබා ගන්නට ඕනෑ. ඔය වාගේ දේවල් වෙතත් ගරු මන්ත්‍රීතුමන් ලා කිහිප දෙනෙක්ම ප්‍රසිද්ධියේ කියා තිබෙනවා.

ආණ්ඩු පක්ෂයේ ගරු මන්ත්‍රීවරයෙකු විසින් කරන ලද ප්‍රකාශයක් මට අද “ඩේලි නිවුස්” පත්‍රයේ කියවන්නට ලැබුණා. 1969 ජූලි මස 7 වැනිදා “ඩේලි නිවුස්” පත්‍රයේ පළ කර තිබෙන ප්‍රචාරිත්‍රය මම කියවන්නම්. ඒ ප්‍රකාශය කර තිබෙන්නේ, තමන්ගේ කොට්ඨාශය ගැන ඉතා උනන්දු වෙන් වැඩ කරන බවට ප්‍රසිද්ධියක් උසුලන ආණ්ඩු පක්ෂයේ ගරු මන්ත්‍රීවරයෙකු වන වෙන්තප්පුවේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ෆෙස්ටස් පෙරේරා මයා.) බව පත්‍රයේ සඳහන් වෙනවා. ඒ ගරු මන්ත්‍රීතුමා කියා තිබෙන්නේ මෙන්න මෙහෙමයි :

“C. T. B. should be ashamed of its bus services : M.P.

‘The Ceylon Transport Board should be ashamed of its deteriorating bus services maintained at the expense of the taxpayer. Private bus magnates with very limited facilities made fabulous profits from the bus services, but the C.T.B. while maintaining a defective bus service continues to incur heavy losses. The C.T.B. daily breakdowns seem to be increasing. In almost all routes the commuters are complaining of defective bus services,’ said Mr. Festus Perera, M.P. for Wennappuwa, addressing a bus travellers’ deputation who met him to represent the defective school bus service maintained by the Negombo Regional Depot.”

Who says that? No less a person than the hon. Member for Wennappuwa who is a Member of the Government.

ඉහරු කල්ලියේ නායකයාත් වෙන්තප්පුවේ ගරු මන්ත්‍රීතුමායයි මම හිතනවා. එතුමා මෙහෙම කියනවා නම්, විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ අපි මොනවා කියන්නට ඕනද? “මහත්තයගෙ හැටි නොපිපියෙන් දැනෙයි” කියලා කතාවක් තියෙනවා. මේ වාගේ කතාවලින්ම අපට සේවයේ නියම තත්ත්වය වටහා ගන්නට පුළුවන් වෙනවා.

තමුත්තාන්සේගේ කොට්ඨාශයේ නියම තත්ත්වය තමුත්තාන්සේ දන්නවා. ඒ තරම් හොඳට ඒ ගැන කියන්නට අපි කාටවත් පුළුවන්කමක් නැහැ. තම තමන් නියෝජනය කරන කොට්ඨාශවල අඩු පාඩුකම් ඒ ඒ මන්ත්‍රීවරුන් විසින්ම ඉදිරිපත් කරන විට සේවයේ නියම තත්ත්වය තේරුම් ගත හැකියි.

අපේ කොට්ඨාශ ගැන කියනවා නම්, බණ්ඩාරනායක ආණ්ඩුවට පින් සිදු වන්නට— [බාධාකිරීමක්] “අයිසෝ” කියන්න එපා. එදා අපේ ප්‍රදේශයට හොඳ බස් සේවයක් තිබුණේ නැහැ. කොමිෂනරි තුනකින් තමයි බස් ධාවනය කෙළේ. ඒ කාලයේ බස් රථයක් එන තුරු පැය ගණන් බලාගෙන ඉන්නට සිදු වුණා. හේවාහට කොට්ඨාශය ගැනත් එදා තිබුණේ ඒ තත්ත්වයම බව කියන්නට පුළුවනි. අපේ කොට්ඨාශයේ තත්ත්වය මෙන්ම අනෙක් ප්‍රදේශවලත් තත්ත්වය හොඳ අතට හැරුණේ ජනසතු සේවයක් ඇති කිරීමෙන් පසු බව කියන්නට ඕනෑ. ජනසතු කරන ලද බස් සේවයෙන් අපට විශිෂ්ට සේවයක් සිදු වූ බව අවිවාදයෙන් පිළිගන්නවා. විවේචනය කරන්නේ වැරදි හරිගස්සන්නටයි.

එම්. ඒ. ඩැනියෙල් මයා. (හේවාහට)
(திரு. எம். ஏ. டனியல்—ஹேவாஹெற்ற)
(Mr. M. A. Daniel—Hewaheta)

ගිය අවුරුද්දේ වැඩිපුර බස් දුන්නේ නැද්ද?

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

රත්නායක මයා.

(திரு. ரத்னாயக்க)

(Mr. Ratnayake)

ඒක හරි. වැඩිපුර බස් කියක් දැමීමත් ඒවා ගියේ කොහොට්දැයි මම දන්නේ නැහැ. මා කළා කරන්නේ උතුරු-මැද පළාත ගැනයි; එයින් විශේෂයෙන් අනුරාධපුර මැතිවරණ කොට්ඨාශය ගැනයි. අනෙක් ආසනවලට කොයි විධියේ සේවයක් වුණා දැයි මම දන්නේ නැහැ. ලංගමය නිර්දය ලෙස විවේචනය කරන්නේ අපි පමණක් නොවෙයි; ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන් මෙන්ම ඇමති වරුන් කරනවා. සමහර විට අපේ විවේචන ඇසීමෙන්, අප විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ සිටින නිසා පක්ෂග්‍රාහී ලෙස විවේචනය කරනවා යයි කියන්නට පුළුවනි. අපේ දේශපාලන මතභේද තිබෙන නිසා ඒ මතභේද උඩ කළා කරන්නන් හැටියට අප හඳුන්වන්නට ඕනෑම කෙනෙකුට පුළුවනි. සෞඛ්‍ය අමාත්‍යාංශය ගැනත් ඊයේ නොයෙක් විධියට කරුණු ඉදිරිපත් කළා. ඒ නිසා ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය ගැනත් නියම තත්ත්වය පෙන්වා දෙමින් විවේචනය කිරීම උචිතයි. අප ඉදිරිපත් කරන කරුණු ගැන පරීක්ෂා කර බලන ලෙස මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

අනුරාධපුරයේ ලංගම ඩිපෝට් පක්ෂග්‍රාහී ලෙස වැඩ කරන බව මම කියනවා. මහජන නියෝජිතයන් වශයෙනුයි අපි මේවා කියන්නේ. ආණ්ඩුව පැත්තේ හිටියත්, විරුද්ධ පැත්තේ හිටියත්, කියන්නට තිබෙන දේ මහජන නියෝජිතයන් වශයෙන් කියන්නට ඕනෑ. අඩුපාඩු හදා ගන්නට පුළුවන් වන්නේ එතකොටයි. වාසනා වකටදෝ අවාසනාවකටදෝ, අපි විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ අසුන් ගෙන සිටිනවා. විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ සිටින නිසාම අප ඉදිරිපත් කරන කරුණුවලට ඇහුම්කන් නොදෙන්නේ මන්දැයි මම දන්නේ නැහැ.

ඩැනියෙල් මයා.

(திரு. டனியல்)

(Mr. Daniel)

එහෙම නැහැ.

රත්නායක මයා.

(திரு. ரத்னாயக்க)

(Mr. Ratnayake)

අනුරාධපුර ඩිපෝට් ගැන මමනෙ දන්නෙ. නමුත් නාන්සෙ අවුරුද්දකට විතර සැරයක් එහෙ යනවා ඇති.

ගරු සභාපතිතුමනි, අනුරාධපුර ඩිපෝටේ කෙරෙන ඉතාමත් පක්ෂග්‍රාහී කටයුතු ගැන මා වෝදනා කරනවා. එය ඔප්පු කිරීමට සාධක ඕනෑ තරම් ඉදිරිපත් කරන්න පුළුවනි. මගේ ආසනයේ බස් සේවාවන් ගැන ඉල්ලුම් කරන්නේ 1965 අවුරුද්දේ සිටයි. දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කොමිටිය අවුරුද්දකට හතර වතාවක් රැස් වෙනවා. අප කරන ඉල්ලීම් ඉටු කර දීමට ක්‍රියා කරන්නේ නැති නිසා අවසානයේදී මා ලංගමයේ උසස් නිලධාරී මහතකු හමු වී මේ කාරණා ගැන සාකච්ඡා කළා. ඒ මහතා ධාවන අංශයේ ප්‍රධාන කළමනාකාර මහතායයි මා හිතනවා.

The Chief Operations Manager, Mr. Fernando, is a very good gentleman. I was highly taken up by the way he gave me a hearing. I met him on 3rd October 1968.

එතුමා හමු වී, බස් සේවාවන් කීපයක පවතින තත්ත්වය ගැන පැයක් පමණ සාකච්ඡා කළා. ඉල්ලන බස් සේවාවන් ගැන, දැනට ඒවා පවතින තත්ත්වය නැත දීර්ඝ කළ යුතු ආකාරය ගැන අප දීර්ඝ වශයෙන් සාකච්ඡා කළා; සැලැස්මක් පවා සකස් කරන දුන්නා. එතුමා බොහොම ඕනෑකමින් මගේ ඉල්ලීම්වලට කන් දුන්නා. එතුමා මා සතුවුවන අන්දමින් කළා කළා පමණක් නොවෙයි, මෙම ඉල්ලීම් සාධාරණ බව පිළිගෙන හැකි තරම් ඉක්මණින් ඉටු කර දෙන බවට පොරොන්දු වුණා. එතුමා හමුවුණේ 1968 ඔක්තෝබර් මාසයේ 3 වනදායි. අද, 1968 සැප්තැම්බර් මාසයේ 7 වනදායි. නමුත් තවමත් ඒ ප්‍රශ්න විසඳා නැහැ. ගරු සභාපතිතුමනි, එම ඉල්ලීම් ගැන මා නිහඬව සිටියේ නැහැ. සෑම දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කොමිටියකදීම කරුණු ඉදිරිපත් කළා. දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කොමිටියට දැන් මේවා තිත්ත වී තිබෙනවා. කොපමණ කීවත් වැඩක් නැහැ. මගේ විශේෂ

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[රත්නායක මයා.]

යෝජනාවක් උඩ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කොමිටියේ විශේෂ සාකච්ඡාවක් පැවත් තුවා. ප්‍රදේශයේ නිලධාරීන්ට කියන විට ඒ අය වරද මහ කන්තෝරුව පිට පවරන නිසා උසස් නිලධාරීන් කැඳවා සාකච්ඡා කිරීමට තීරණය කර ගත්තා. එම තීරණය අනුව, 1969 මැයි මස 21 වනදා සාකච්ඡා වක් පැවතුණා. මෙම සාකච්ඡාවට දිසාපති තුමාත්, ලංගමයේ සාමාන්‍යාධිකාරී ඊ. බී. ද සේරම් මහතාත් පැමිණියා. නොයෙකුත් කරුණු ගැන සාකච්ඡා කළා. ඒවා ගැන මා දැන් කියන්න යන්නේ නැහැ.

පු. හා. 10.15

ගරු සභාපතිතුමනි, විශේෂයෙන්ම මගේ කොට්ඨාශයේ බුලත්කුලම බස් සේවය ගැන සඳහන් කළ යුතුමයි. 1964 වනතුරු මෙම බස් සේවය තිබුණා. මෙයින් විශාල සේවාවක් ප්‍රදේශයේ ජනතාවට ඉටු වුණා. අධ්‍යාපන ඇමති තුමාගේ පාසැල් ප්‍රතිසංවිධානයෙන් පස්සෙ, බුලත්කුලම මහා විද්‍යාලයට සැතපුම් පහ-හය දුර සිට ලමයින්ට එන්න සිද්ධ වුණා. මෙම බස් සේවය නවතා දැමීමෙන් පසුව විශාල දුෂ්කරතාවයකට ඒ ලමයින්ට මුහුණ දෙන්න සිදු වුණා. ඒ ලමයින් අනාථ තත්ත්වයකට පත් වුණා. මෙම බස් සේවය ආපසු ලබා දෙන ලෙස අවුරුදු හතරක කාලයක් තිස්සේ අප ඉල්ලා සිටිනවා. අනුරාධපුර වන්නි තම්මැන්නාව හරහා දුවන බස් සේවය, නොවිවියාගම සිට දැනට ගාලදිවුල්වැව දක්වා දිවෙන බස් සේවය, තිඹිරිකඩවල හන්දිය දක්වා දීර්ඝ කිරීමට අප ඉල්ලා තිබෙනවා. මෙම ඉල්ලීම මෙතෙක් ඉටු කර නැහැ. ගාලදිවුල්වැව කියන ස්ථානය දක්වා පමණක්—සැතපුම් තුනක ප්‍රමාණය—විවෘත කර තිබෙනවා ඊට එහා පාරත් බොහොම හොඳයි. මෙබදු පාරක් බස් ධාවනය සඳහා ප්‍රයෝජනයට නොගැනීම අපරාධයක්. තමුන්නාන්සේ එම මාර්ගය දැක්කොත් මගේ අදහසට එකඟ වෙනවා ඇති. පුත්තලම් ප්‍රදේශයේ සිට අනුරාධපුර නගරය දක්වා එන විට පොතානගම හරහා වැටී ඇති අඩි හතලිහක් පළල පාර, අනුරාධපුර දිස්ත්‍රික්කයේ ඇති හොඳම පාර, ලස්සනට

තාර දමා සකස් කර ඇති පාර ලෙස හඳුන්වා දෙන්න පුළුවනි. මේ මාර්ගයේ බස් ධාවනය කරන ලෙස අවුරුදු තුනක කාලයක සිට ඉල්ලීමක් කරනවා. තමුත් ඉටු කර දෙන්නෙ නැහැ. සේරම් මහතා සමග කළ සාකච්ඡාවේදී අලුත් බස් රළ ආ විට බස් සේවාවක් ලබා දෙන බවට පොරොන්දු වූ තමුත් කවදා ලැබේ දැයි කියන්න මා දන්නේ නැහැ. ගරු සභාපති තුමනි, මා මුලින් සඳහන් කළ ඉන්දමට පක්ෂග්‍රාහීව කටයුතු කරනවාය කියන කාරණය ඔප්පු කරන්නටයි මේවා ගැන කියන්නෙ. අනුරාධපුර ගැමුණුපුර බස් සේවය පුත්තලම් පාර රාජාංගන හන්දිය දක්වා දීර්ඝ කරන ලෙස 1965 අවුරුද්දේ සිට අප ඉල්ලා සිටියත් මෙතෙක් එම සේවාව ලබාදීමට ක්‍රියා කර නැහැ. ගැමුණු පුර සිට පුත්තලම දක්වා බස් සේවාව දීර්ඝ කිරීම සම්බන්ධයෙන් කරන ලද ඉල්ලීමට, “ඉහත සඳහන් මාර්ගයෙහි ගල් අතුරා තාර දමා සකස් කරන තෙක් එම සේවාව ආරම්භ කළ නොහැකි බැව් ප්‍රධාන ධාවන කළමනාකාර තැන විසින් දන්වා ඇත.” කියන පිළිතුරයි, දී තිබෙන්නෙ. ඔන්න තීරණය. ඉතින් මම කල්පනා කළා, මේ වැඩේ මේ විධියට නම් හරි යන්නෙ නැත කියා. මම ඒ පළාතේ මිනිසුන්ට කිව්වා, එක්සත් ජාතික පක්ෂයෙන් අනුරාධපුරය ආසනයට ඉල්ලන්න ඉන්න මහත්මයාත් කැඳවාගෙන ඇමතිතුමා හමු වෙන්න ගොස් මේ කාරණය ගැන දන්වා සිටින්නය කියා. ඒ විධියට කියා මා ඒ මිනිසුන් පිටත් කර එව්වා. ඇයි දෙවියනේ, මේ වැඩේ කොහොම හරි කර ගන්නත් ඕන තේ. හැතැප්ම 12ක් පමණ දුර ප්‍රමාණයක් මිනිසුන්ට පයින් යන්න බැහැනේ. පාරට තාර දමන තෙක් බස් එකක් දෙන්න බැරිය කියනවා. මෙය වාරිමාර්ග දෙපාර්තමේන්තුවට අයිති පාරක්. අන්නි මේදී ඒ ගම්වැසියන් අර මහත්මයාත් සමග ගොස් ඇමතිතුමා හමු වුණා. ඊට පසු බස් ධාවනය අනුමත කළා. ඔන්න ඔය හේතුව නිසයි, මා කියන්නේ පක්ෂග්‍රාහී වැඩ කෙරෙනවාය කියා. මා කොතෙක් කිව්වත් කරගන්න බැරි වුණා. ඇයි මම විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රී වරයෙක් නේ.

බස් සේවය ආරම්භ කළා. එය විවෘත කිරීමේ උත්සවයට එක්සත් ජාතික පක්ෂයෙන් තරඟ කිරීමට බලාපොරොත්තු වන මහත්මයාණන් ඇවිත් සිටියා. ඇමතිතුමා නම් ආවේ නැහැ. අර මහත්මයා කතා කරමින් කිව්වා බොහොම පරිශ්‍රමයක් දරලයි මේ බස් සේවය ලබා ගන්නේ කියා. පරිශ්‍රමය දැරුවේ කවද කියන එක මහජනතාව හොඳට දන්නවා. ගරු සභාපතිතුමනි, පළාතේ මන්ත්‍රීවරයා වශයෙන් මා අවුරුදු 4ක් තිස්සේ මේ බස් එක ඉල්ලා සිටියා. පාරේ තාර දමන්නේ නැතුව දෙන්න බැරිය කිව්වා. දැන් ඒ පාරට තාර දමා තිබෙනවාද කියා මා අසන්න කැමතියි. පක්ෂග්‍රාහී වැඩ කෙරෙනවාය කියන එක දැන් තමුන් තාන්සේ පිළිගන්නවා ඇති. ඔය විධියේ දේශපාලන වාසි තකා වැඩ කර රාජ්‍යාංගනයේ ජනතාව රවටන්න පුළුවන් වේය— මුළා කරන්න පුළුවන් වේය—කියා මා හිතන්නේ නැහැ. ඔය බස් එක ලබා ගන්න සටන් කළ හැටි අපි හොඳට දන්නවා. ගරු සභාපතිතුමනි, ඔය පළාතේ සිටි ප්‍රජාතන්ත්‍ර කියා දුප්පත් මිනිහෙක් අගමැතිතුමාත් ඇමතිතුමාත් හමු වෙන්න පයින්ම ආවා. ඒ පාරට බස් එකක් ලබා දෙන්නය කියා ඒ මිනිහා පයින්ම ඇවිත් ඉල්ලා සිටියා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මා මේ සම්බන්ධයෙන් ලියුම් ලිව්වත් මට ඒවාට පිළිතුරු ලැබෙන්නේ නැහැ. නමුත් අර එක්සත් ජාතික පක්ෂයෙන් තරඟ කිරීමට බලාපොරොත්තුව සිටින බණ්ඩා මහත්මයා විසින් දෙන ටෙලිපෝන් පණිවුඩවලටත් පිළිතුරු ලැබෙනවා. ඒ මහතාට යවන පිළිතුරු ලියුම්වල කොපියක් මටත් එවනවා. අනුරාධපුර දිසා කළමනාකාර තැන වන හියුගෝ මෙන්ඩිස් මහතා අත්සන් කර 1968 නොවැම්බර් මස 11 වෙනි දින බණ්ඩා මහතාට ලියුමක් යවා තිබෙනවා. එහි කොපියක්, මොන ක්‍රමයෙන්ද මම දන්නෙ නැහැ, මටත් එවා තිබෙනවා. සමහර විට අරයාට කරන්නේ මෙහෙමයි, නුඹට කරන්නෙ මෙහෙමයි, කියා පෙන්වන්න වෙන්න ඇති. ගැමුණුපුර බස් සේවය සම්බන්ධයෙන් බණ්ඩා මහත්

මයාට ලිපියක් යවා තිබෙනවා. එහි මේ විධියට සඳහන් වෙනවා :

" 1968. 9. 16 වෙනි දින පැවති දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කාරක සභාවේ ඉහත සඳහන් බස් සේවාව ගැන වූ සාකච්ඡාව පිළිබඳව එහි ඇති තත්ත්වය අ.ස.ම. සභාපති තැන මගෙන් විමසා එවා ඇත."

ඔන්න ඔය විධියට සඳහන් ලිපියක් බණ්ඩා මහතාට යවා තිබෙනවා. සරණි ෂණ් මණ්ඩලයේ සභාපතිවරයාට මේ රාජ්‍යාංගනයේ තිබෙන වැඩේ මොකක්ද මම දන්නේ නැහැ. උන්නාහේගේ මණ්ඩලය තිබෙන ප්‍රදේශයේ බස් සේවාවක් ගැන කතා කළාට ප්‍රශ්නයක් නැහැ. මොනවටද මේ රාජ්‍යාංගනය ගැන දුර කථනයෙන් කතා කරන්නේ? ඇයි, මැතිවරණය ලගයි නේ. දැන් අවුරුදු 3කට කලින් නම් ඔය කථන එකක් වත් තිබුනේ නැහැ. එන කොට කථන කළේ මම පමණයි. දැන් ගරු ඇමතිතුමාට පෙනෙනවා ඇති, කොයි තරම් පක්ෂග්‍රාහී අන්දමේ වැඩ කෙරෙනවාද කියා.

ගරු සභාපතිතුමනි, දැන් නම් මේවා ගැන කතා කිරීමෙන් වැඩක් නැහැ. අලුත් නියෝගයක් එවා තිබෙනවා, බස් ධාවනයන් දීර්ඝ කිරීමත්, අලුත් බස් සේවයන් විවෘත කිරීමත් දැන් තතර කර තිබෙනවාය කියා. ඒ විධියේ කැබිනට් තීරණයක් ගෙන තිබෙනවාය කියා අපට ලියුම් එවා තිබෙනවා. ඔන්න ඔය විධියේ තත්ත්වය කුයි අද ඇති වී තිබෙන්නේ. අපි කිව්වට කිසිම දෙයක් ගැන සලකන්නේ නැහැ.

අද ලංගමයේ තත්ත්වය ගැන ඔය ඒයයි. මා තවත් කාරණයක් ගැන ගරු ඇමතිතුමාට සඳහන් කරන්න කැමතියි. තමුන් තාන්සේට මතක ඇති, සේවකයන්ට නිවාස 9ක් සෑදීම සඳහා 1966 මැයි මාසයේ දී තමුන් තාන්සේ උත්සවාකාරයෙන් මුල් ගල් තැබූ බව. අපි බොහොම සන්නෝෂයෙන් ගොස් ඒ උත්සවයට සහභාගි වුණා. මුල් ගල් තැබුවේ 1966 මැයි මාසයේදීයි. 1969 සැප්තැම්බර් මාසයත් වුණා. අදත් ඒ මුල් ගල එහෙමමයි. දැන් ඒ නිවාස හදාගෙන යනවා තමයි. නමුත් මා පෙන්වන්න යන්නේ මෙයයි. අවුරුදු 3ක් ගත වුණත්, ඒ සේවකයන්ගේ නිවාස වල වැඩ අවසන් කර ඒ අයට

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[රත්නායක මයා.]

භාර දෙන්න තවමත් ගරු ඇමතිතුමාට බැරි වුණා. නමුත් මාස 6කට කලින් ආරම්භ කළ අනුරාධපුර කළමනාකාර තැනගේ තවටු දෙකේ කන්තෝරුවේ නම් දැන් වැඩ අවසානයයි. මා එයට ඊෂ්ඨා කරන්නේ නැහැ. මා ඒ ගැන සන්තෝෂ වෙනවා. මා අසන්නේ, තමුන්නාන්සේට මේ ලොකු මහත්වරුන් ගැන තිබෙන කැක්කුම අහිංසක මිනිසුන් ගැන තැත්තේ ඇයිද කියායි.

ගරු වි. ඒ. සුගතදාස (ජනසතු සේවා ඇමති)

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

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

The contractor is responsible.

රත්නායක මයා.

(திரு. ரத்னாயக்க)

(Mr. Ratnayake)

Either you must get the contractor to do it or sack the contractor. You are the Minister.

අර කොන්නාත් එක එහෙමයි. මේ කොන්නාත් එක මෙහෙමයි. මේ කොන්නාත් එකේ වැඩ හොඳට කෙරෙනවා.

අනික් කරුණ නම් අනුරාධපුර ලංගම් කාර්යාලය දැන් කාන්තා විමානයක් වී තිබෙනවා. මා දන්නේ නැහැ, මේ කාන්තාවන් මොන වැඩ කරනවාද කියා. ඒ වගේම අනවශ්‍ය සේවකයන් පිරිසක් සිටිනවා. මා මේ කරුණු ගැන සොයා බලවා. තමුන්නාන්සේලා මෙහෙත් බඳවා ගන්න සේවකයන් ඔක්කොම අනුරාධපුරයට තල්ලු කර යවනවා.

It has become a dust bin. Unwanted officers are recruited here. You find them employment at Anuradhapura. Why cannot you recruit them from Anuradhapura itself if there are vacancies?

5 වෙනි ශ්‍රේණියේ නිලධාරීන් 5 දෙනෙක් ඉන්නවා. ඒ කොටසට මේ ලඟදී වංචාවක් නැත්නම් හොර ගමන් ගාස්තුවක් ගත්තාය කියන චන්ද්‍රා ඩයස් නිලධාරියෙක් ගල ලක්ෂණ ඩිපෝට්ට් කළාගෙන

සුපිරිත්ටෙන්ඩන්ට් මහත්මයාත් අසුවෙනවා. දැන් නම් අපට ආරංචි ප්‍රමානීර්දෝෂය කියා ඔප්පු වී තිබෙනවාය කියා. එතුමා ගමනාගමන ඇමතිතුමාගේ නියෝජිතයෙක් හැටියටයි දැන් හඳුන්වන්නේ. ඒ මහත්මයා ගැන චෝදනා කරමින් එවූ ලිපිය මම ලංගම් සභාපතිතුමාට යැව්වා. එම චෝදනා ගැන පරීක්ෂා කර බලන්නය කියා. සභාපතිතුමා මට එවූ පිළිතුර මේකයි:

“BD/M/1
24th June, 1969.

K. B. Ratnayake Esq., M.P.
Anuradhapura.

Dear Mr. Ratnayake,

I thank you for your letter of 23.6.69 which shall have my attention.

I shall write to you after the C.T.B. has made a decision in Mr. Chandra Dias' case.”

What is the decision? He is working there.

එතකොට මේ නිලධාරියා ඩිපෝ අධිකාරී වශයෙන් සිටියදී 1968 පොසොන් උත්සව සමයේදී පූජා නගරයේ සිට මිහින්තලේට සෙනග ඇදීම සඳහා නිකුත් කරන ලද ටිකට් පත් 27,000 කට ගණන් පෙන්වන්න බැරි වුණා. ඒ ගැන තමුන්නාන්සේලා මොකක්ද ගත් ක්‍රියා මාර්ගය? තමුත් උත්තරාහේට රැකියාව කරන්න ඉඩ දී තිබෙනවා. උත්තරාහේත් සමග මගේ කිසිම පෞද්ගලික ක්‍රෝධයක් නැහැ. උත්තරාහේට රක්ෂාව දුන්නට මා ඊෂ්ඨා කරන්නේ නැහැ. එහෙත් අහිංසක කොන්දොස්තර කෙනකු රුපියල් 5 ක් වංචා කළාය කියා අසූ වුණොත් අවුරුදු ගණනක් යන්නේ නැහැ, “චාප්පිටි” එක දන්න. ඇයි මෙසේ සේවකයාගේ තත්ත්වය අනුව පක්ෂග්‍රාහීව ක්‍රියා කරන්නේ?

අනික් කාරණය අනුරාධපුර ලංගම් ඩිපෝට් ඒ තරම් වටිනා ඩිපෝට්ට් නොවේය කියා තමුන්නාන්සේලා කල්පනා කරනවා ඇති. එහෙත් එක් දවසකදී ඔස්ට්‍රල 100ක් පමණ එම ඩිපෝට්ට්ට් ධාවනය වෙනවා. අපට අංග සම්පූර්ණ ඔස්ට්‍රල ඩිපෝට්ට් සාදා දෙන්නේ නැත්තේ ඇයි? අපේ උප ඇමති තුමා නම් කුරුණෑගල ලක්ෂණ ඩිපෝට්ට් සාදාගෙන

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

නිබෙනවා. ඒ වාගේම වරකාපොලත් ලස්සන නැවතුම් පොළක් සෑදූ නිබෙනවා. එමෙන්ම ඇමතිතුමාගේ ප්‍රදේශයේත්—උතුරු කොළඹ කාක්ක දූවේ—දැන් ඩිපෝට්ස් සෑදාගෙන යනවා. ඇයි ඇමතිතුමනි, තමුන් නාන්සේ ටිකක් කල්පනා කෙළේ නැද්ද මේ මුහුදු ලග බස් තැබීමෙන් බස් රථ ඉක්මනින් මල කඩකන බව? ඒ කෙසේ වෙතත් ඒවා කරන ගමන් වන්නියේ සිටින අහිංසක අප ගැනත් කල්පනා කර බලන්නේ නැත්තො ඇයි? අවුරුදු ගණනක් තිස්සේ කෑ ගසන විට සංරක්ෂණ මණ්ඩලයෙන් ඉඩ මක් අරගෙන දෙන්නය කිව්වම මම සංරක්ෂණ මණ්ඩලයත් සමග සාකච්ඡා කර අක්කර දෙකක් වෙන් කර දුන්නා. එහි මායිම්වල කොට සිටුවා කම්බි ගැසූ නමුත්, කොටත් කම්බිත් දැන් ගලවාගෙන ගොස් ඉතුරු වී තිබෙන්නේ පොළව පමණයි. මොකද? අපි ඉල්ලන විට මුදල් නැහැ. එසේනම් පක්ෂග්‍රාහීව නොවෙයිද මේවා කරන්නේ? වරකාපොල හොඳ ලස්සනට තිබෙනවා. අපි ඉතාමත්ම සන්තෝෂයි අගමැතිතුමාගේ කොටසාගයේ ඒ කට යුතු කිරීම ගැන.

තමුන් නාන්සේලාගේ ලංගමය කළ තවත් වැඩක් ගැන මේ අවස්ථාවේ මතක් කළ යුතුව තිබෙනවා. කොළඹ මැතිවිස්ට් විද්‍යාලයේ රාජසිංහම් පූජකතුමා පසු ගිය මැයි 23 වෙනිදා අනුරාධපුර නගරයේ සංචාරයක එනවාය කියා—මා විරුද්ධ පක්ෂයේ නිසා මා කියන දේවල් අහන්නේ නැහැ කියන එක එතුමා දන්නේ නැහැ—බස් එකක් වෙන්කර තැබීම පිණිස මට ලියුමක් එව්වා. තරුණ තරුණයින් 40 ක් පමණ අරගෙන උදේ යාල් දේවි දුම්රියෙන් එනවාය, දුම්රිය එන වේලාවට බස් එක දුම්රිය පොළට එවන්නටත් සවාරයෙන් පසුව ආපසු හවස යාල් දේවි පිටත් වන වේලාවට දුම්රියපොළට එම පිරිස කැඳවා ගෙන එන්නටත් වුවමනාය කියා දන්වා එවා තිබුණා. ඒ ලියමන මට ලැබුණේ මැයි මස 12 වෙනිදායි. මා ලංගම නිලධාරීන් සමග ඒ ගැන කථා කළාට පසුව බස් එකක් දෙනවාය කිව්වා. එහෙත් දවස් දෙකකට පස්සෙ තමුන් නාන්සේලාගේ ඩිපෝ අධිකාරීතුමා මට කියනවා, ඒ පූජකතුමාගෙන් ලියුමක් නැතුව බස් එකක් දෙන්න බැරිය කියා. පසුව මැයි මස 19 වෙනිදා ඒ පූජක

තුමා මටත් පිටපතක් ඇතුළු ලිපියක් එවා තිබෙනවා. බස් රථය බලාපොරොත්තුව පූජකතුමා 40 ක් පමණ වූ තරුණ තරුණියන් පිරිසත් රැගෙන යාල් දේවි දුම්රියෙන් ඒ නියමිත දින අනුරාධපුරයට ආවා. එහෙත් බලාපොරොත්තුව වූ පරිදි බස් රථය තිබුණේ නැහැ. එදා පෝය දවසක්. මා ගෙදර වැඩ කරමින් සිටි වෙලාවේ පූජකතුමා මට වැලිපෝත් කර මේ බව දැන්නුවා. ඩිපෝට්ස් ඇසුවාම මොකක්ද ලැබුණ පිළිතුර :

“No booking has been made for this party,”

පසුව මම වැන් රථ දෙකක් පිළියෙළ කර දී ඒ පිරිස පිටත් කළා.

Rev. Rajasingham begged of me not to bring this to the Hon. Minister's notice. He said, “Oh, Lord, forgive them, for they know not what they do.” He believes in that. He said, “M.P., you forget about it.” I said, “No, I am bringing this to the notice of the Minister. If they are unable to give me a bus, they should have told me.” They told me that the bus will be available. The party—boys and girls—came and they were stranded.

තමුන් නාන්සේලා කැමති නම් ඒ ගැන පරීක්ෂා කර බලන්න.

අතික් කාරණය මේ ලගදී අපේ දඹුල්ලේ ගරු මන්ත්‍රිතුමා (ටී. බී. තෙන්නකෝන් මයා.) තමුන් නාන්සේලාගෙන් ප්‍රශ්නයක් අසා තිබෙනවා. එය 1969 මාර්තු 21 වෙනි දින **හැන්සාඩ්** වාර්තාවේ—84 වැනි කාණ්ඩයේ 224 වෙනි තීරුවේ—සඳහන් වෙනවා.

ප්‍රශ්නය මේකයි :

“ලංගම සේවකයින්ට පළාත්පාලන මැතිවරණ අපේක්ෂකයින් ලෙස ඉදිරිපත් වීමට අවසර තිබේද?”

ඒ ප්‍රශ්නයට නැත කියා උත්තර දී තිබෙනවා. තමුන් ඊට පස්සේ මොකද වුණේ? එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ ඡන්ද ලැයිස්තුවල හරි වැරදි බැලීමේ එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ නියෝජිතයන් වශයෙන් දෙදෙනෙක් මැතිවරණ කාර්යාලයේ ලියාපදිංචි වී සිටිනවා. එක් කෙනකු

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[රත්නායක මයා.]

තමයි, ඩී. වනිගසූරිය මයා., 155/25, ජම් පෙලා විදිය, කොළඹ, 13. අනික් තැනැත්තා, රත්නසිරි රාජපක්ෂ මයා., 124, ශ්‍රී භූණානන්ද මාවත, කොළඹ, 13. මේ දෙන්නා කවිද?

Number 1 is employed in the C.T.B. at Narahenpita as a clerk; he was originally employed as a minor employee.

Number 2 is employed in the C.T.B. at Nugegoda Depot as a checker.

පූ. භා. 10.30

තමුත්තාන්සේලාගෙ පැත්තට ඕනෑ වැඩක් කළාට කමක් නැහැ. අප සමග කළා කළත් වැරදියි. ඒ නිසා පක්ෂග්‍රාහීව කටයුතු කිරීම දැන්වත් තවත්වන ලෙස මා තමුත්තාන්සේගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. තව වික කාලයයි, නියෙන්තේ.

ලංගම සභාපතිතුමා ගැනත් වචනයක් කියන්න ඕනෑ. මැතිදී ලංගමයේ අවාසනාවන්ත සිද්ධීන් දෙකක් ඇති වුණා. දික් වැල්ලේ රියදුරු මහත්මයකුට පිහියෙන් ඇත්තා. කුරුණෑගල කොන්දොස්තර මහත්මයකු සම්බන්ධව අවාසනාවන්ත සිද්ධියක් ඇති වුණා. ඔහු මගේ ආසනයේ කෙනෙක්. උප ඇමතිතුමා මැදහත් වී බොහොම මහන්සි වෙලා ඒ කාරණය සමථයකට පත් කළා. ඒ අවාසනාවන්ත සිද්ධීන් ඇති වන විට ලංගමයේ සභාපති තුමා මොනවද කියන්නේ? උත්තරයේ කළ ප්‍රකාශයක් 1969 ජූනි 24 වැනිදා “ජනතා” පත්‍රයේ මේ විධිය පළ වී තිබෙනවා.

“විපක්ෂයේ උසිගැන්වීම්—ලංගමයේ අවුල් ගැන සභාපතිගෙන් චෝදනා.

විපක්ෂයේ ඇතැම් අය ලංගමයට විරුද්ධව මහජන මතයක් ඇති කිරීමේ ව්‍යාපාරයක් පටන්ගෙන තිබෙයි ලංගම සභාපති ඒ. ආර්. පී. විජේසේකර මහතා අද උදේ “ජනතා” වට පැවසීය.”

මා මේ ගැන රාජාසන කළාවේදීත් සඳහන් කළා. උත්තරයේ එක්සත් ජාතික පක්ෂයේය කියා මා දන්නේ නැහැ. එහෙම නම් මා කණගාටු වෙනවා. මා හිතු

වේ එතුමා ලංගම සේවකයෙක්ය කියායි; ආණ්ඩුව කොයි එක වුණත් අපක්ෂපාතව වැඩ කරයි කියායි. ඒ ප්‍රකාශයේ මෙහෙමත් නියෙනවා:

“පසුගිය දින කිහිපය ඇතුළත තමා ලංගම බස් නැවතුම් පොළවල් කිහිපයක් පරීක්ෂා කළ බවත්, විපක්ෂයේ අනුගාමිකයන් මේ තැන්වලදී ලංගමය දැඩි විවේචනයට භාජනය කළ බවත් ඒ මහතා කීවේය.”

ඇයි දෙයියනේ, ඒ අය නළලේ බෝඩ් ලෑලි ගහගෙන ඉන්නවද, තමන් කොයි පක්ෂයේද කියා? උත්තරයේ කොහොමද දන්නේ, ඒ අය කොයි පක්ෂයේද කියා? ලංගම සභාපති මේ විධියට ප්‍රකාශ කරනවා නම් අප මොනවා බලාපොරොත්තු වන්නද? ගුරුත්තාන්සේ හිටගෙන මොනවා දෝ කරන විට ගෝලයන් දුව දුව ඒක කරනවාය කියා කථාවක් නියෙනවා. ඒ වගේ තත්ත්වයක් නියෙන්තේ. ලංගම සභාපති ආණ්ඩු පක්ෂය ගෙන මෙහෙම ප්‍රකාශ කරනවා නම් අනික් අය කොයි විධියට කටයුතු කරයිද? අපේ ආණ්ඩුව කාලයේදී මිනිසුන් බස් නැවතුම් පොළ වලදී පමණක් නොවෙයි. බස් එකේ යද්දීත් රජය විවේචනය කළා. අඩුපාඩු තියෙනවා නම් මිනිසුන් විවේචනය කරනවා. මුත්තරයේ මේ ප්‍රකාශය නොකළා නම් ඒ බව ප්‍රකාශ කරන්නය කියා මා ඉල්ලා සිටියා. මේ වනතුරු එවැනි ප්‍රකාශයක් නොකළ නිසා මේ ප්‍රකාශය කළ බව අපට පිළිගන්නට වෙනවා. ඒ ගැන මගේ කණගාටු ව ප්‍රකාශ කරනවා. ඒ අතර මා ඉල්ලීමක් කරනවා. රජයේ හෝ සංස්ථාවල හෝ නිලධාරීන් කොයි ආණ්ඩුවක් තිබුණත් අපක්ෂපාතව වැඩ කරන්නට ඕනෑ. මේ විධියට පැත්තක් අරගෙන ඒ අය වැඩ කරනවා නම් අනික් නිලධාරීන්ගෙන් නියම සහයෝගය ලබා ගන්නට පුළුවන් වන්නේ නැහැ.

ඩී. ඊ. තිලකරත්න මයා. (රත්ගම)

(திர. டி. எ. திலகரத்தன—ரத்தம்)

(Mr. D. E. Tillekeratne—Ratgama)

ගරු සභාපතිතුමනි, ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය යටතේ මටත් වචන සවලපයක් කළා කරන්නට අවස්ථාව ලැබීම ගැන මා සතුටු වෙනවා. විරුද්ධ පාර්ශ්වයෙන් මෙතෙක් කළා කළ සෑම ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ම පාහේ මේ වැය ශීර්ෂය

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

යටතේ කළා කළේ ලංගමය ගැන පමණයි. වැදගත් වැඩ රාශියක් කෙරෙන තෙල් සංස්ථාව, වරාය සංයුක්ත මණ්ඩලය, ක්‍රීඩා අංශය වැනි, මේ අමාත්‍යාංශයේ වෙනත් අංශ ගැන කළා නොකරන්නේ කුමක් නිසාද කියා මා අහන්නට කැමතියි. හැම කෙනෙක්ම යම් යම් අඩුපාඩු ඇතැයි සිතා ගෙන ලංගමය ගැනම කළා කරනවා. මා එක කරුණක් ගැන මන්ත්‍රී වරුන්ට මතක් කරන්නට කැමතියි. මේ ලංගමය විවේචනය කරන්නට පටන් ගත්තේ අද ඊයේ නොවෙයි. බස් ජන සතු කළ දවසේ සිටම ආණ්ඩු පක්ෂයෙන් අයවැය ලේඛන ඉදිරිපත් කළ හැම අවස්ථාවකම විරුද්ධ පාර්ශ්වය මගින් ලංගමය විවේචනය කරනවා. හැමදාම ගරු ඉඩම් ඇමතිතුමා විවේචනයට ලක් කරන්නාක් මෙන් ලංගමය ගැන යම් කරුණක් දෙකක් සොයාගෙන හැමදාම ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාත් විවේචනය කරනවා.

මේ අමාත්‍යාංශය මාර්ගයෙන්—මා ඇමතිතුමාට පත්දමක් අල්ලනවා නොවෙ—රැකිරීම් ප්‍රශ්නය හුඟක් දුරට විසඳා ගන්නට අපට පුළුවන් වී තිබෙන බව මා කියන්නට කැමතියි. අපි අයුතු අත්දැමින් රැකිරීම් ලබාදී තිබෙනවායයි විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ අය කියන්නට පුළුවන්. එහෙම කියනවා නම් එය වැරදියි. ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ ආණ්ඩුව පැවති කාලයේ රැකිරීම් දෙන විට තමන්ගේ පක්ෂයේ අයට උදව්වක් කරන ආකාරයටයි එය කළේ. එය කවුරුත් කරන දෙයක්. අපි ඒ අත්දමට පක්ෂයකට උදව් කරන්නේ නැත්නම් දේශපාලන පක්ෂයක් වුවමනා කරන්නේ නැහැ. එහෙනම් කාටත් නිදහස්ව ඇවිත් කටයුතු කරන්නට පුළුවන්. දේශපාලන පක්ෂ ක්‍රමය අනුව කටයුතු කරනවා නම්, කවුරුත් මහන්සි වන්නට ඕනෑ තමන්ගේ පක්ෂයේ අයට උදව් කරන්නට. ඒ නිසා ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාත් තමන්ගේ පක්ෂයේ අයට උදව් කරන්නට ඇති. ඒ නිසා අරයාට රක්ෂා දුන්නා, මෙයාට රක්ෂාව දුන්නා, කියා දොස් කීම හරි නැහැ. එමෙන්ම ආණ්ඩු පක්ෂයේ හෝ වේවා විරුද්ධ පක්ෂයේ හෝ වේවා, හැම ජන්ද කොට්ඨාශයකම යම්කිසි පිරිසකට රක්ෂා ලැබීමට තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මුහුදුකෑම සම්බන්ධයෙන් මතක් කරන්නට කැමතියි. මේ ප්‍රශ්නය දකුණු පළාතේ උග්‍ර ලෙස තිබෙනවා. එහෙත් මේ අමාත්‍යාංශයෙන් ලක්ෂ ගණනක් වියදම් කර වරාය කොමිෂන් සභාවේ සභාපති කුලසිංහ මහත්මයාන් විශේෂ උනන්දුවක් අරගෙන දැන් හුඟක් දුරට මුහුදුකෑම වළක්වා තිබෙනවා. මාතර ගරු මන්ත්‍රීතුමා (තුඩාවේ මයා.) සදහන් කළ අන්දමට හුණුගල් හැරීමත් වැලි ගැනීමත් නොකරනවා නම්, දකුණු පළාතේ මුහුදු කෑම හුඟක් දුරටම වළක්වා ගන්නට පුළුවන් වෙනවා. හිරිගල් හැරීමත් මුහුදු ලඟින් වැලි පස් ආදිය ගැනීමත් වළක්වන්නට දිසාපතිතුමාගේ මාර්ගයෙන් නීති රීති හදා තිබෙනවා. ඒ නීති රීති ක්‍රියාත්මක කිරීමට යම්කිසි පියවරක් ඉක්මනින් ගත්තොත් මුහුදුකෑම හුඟක් දුරටම වළක්වා ගන්නට පුළුවන් වෙනවා.

ලංගමය මගින් රියදුරන් පුහුණු කිරීම සම්බන්ධයෙන් දිවුලපිටියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ලක්ෂමන් ජයකොඩි මයා.) චෝදනාවක් කළා. ඒ සදහා කොට අය බඳවා ගන්නවා යයි එතුමා කීවා. අඩි 5 අඟල් 2 හෝ 2½රේ අයත් ගන්නවා යයි කීවා. ඔය උස ප්‍රමාණය මේ ආණ්ඩුවෙන් කළ වැඩක් නොවෙයි. කලින් තිබුණු ආණ්ඩුවලින් ඒ උස ප්‍රමාණයේ අය බඳවා ගෙන තිබෙනවා. අනික් අතට උස අය සොයා ගැනීමත් අද අමාරු වැඩක්. අද ලංගමයට මුහුණ පාන්නට තිබෙන විශාල ප්‍රශ්නයක් තමයි රියදුරන් නැතිකමේ ප්‍රශ්නය. අඩි 5 අඟල් 2 අයත් සොයා ගන්නට අමාරු නිසයි අද ලංගම බස් ධාවනය කරවන්නට බැරිව තිබෙන්නේ. ඒ නිසා තිරපරාදේ චෝදනා තහන්නට එපාය කියා දිවුලපිටියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමාට මා මතක් කරනවා.

ක්‍රීඩා අංශය ගැනත් වචනයක් දෙකක් කියන්නට ඕනෑ. ගරු ඇමතිතුමනි, දකුණු පළාතට ක්‍රීඩා භූමි සඳහා වෙන් කළ මුදල මදි බව තමුන්නාන්සේ දන් නවා. ඇතැම් පළාත්වලට නම් විශාල ගණන් වෙන් කර තිබෙනවා. මා එම පළාත් නම් කරන්නේ නැහැ. ක්‍රීඩා පිටියක් සඳහා මගේ ජන්ද කොට්ඨාශයටත් මුදල් වර්ෂය සඳහා වත් ලොකු

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ඩී. ඊ. නිලකරුණ මයා.]

මුදලක් වෙන් කරන හැටියට මා ඉල්ලා සිටිනවා. මගේ ඡන්දදායක කොට්ඨාශයේ කෙතරම් හිස් ඉඩම් තිබුණත්, ඒ සඳහා නොමිලයේ ඉඩම් දෙන්නට සූදානම් වුණත් තවමත් ඒ කොට්ඨාශයට ලොකු ක්‍රීඩා පිට්ටනියක් ලැබී නැහැ. ඒ සඳහා අපට මුදල් නැහැ. එම නිසා ඉතා ඉක්මණින් ලොකු ක්‍රීඩා පිට්ටනියක් මගේ ඡන්දදායක කොට්ඨාශයටත් ලබා දෙන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. මගේ කොට්ඨාශයේ මහා විද්‍යාල 15 ක් ඇතත්, පසුගිය අවුරුද්දේ ක්‍රීඩා පිට්ටනි ලැබී තිබෙන්නේ එයින් දෙකකට පමණයි. ක්‍රීඩා පිට්ටනි අවශ්‍ය අතෙක් විද්‍යාලවලටත් ඒවා ලබා දීම සඳහා මේ අවුරුද්දේ සැහෙන මුදලක් වෙන් කරනු ඇතැයි මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශයෙන් මේ රටට විශාල සේවයක් සිදු වී තිබෙන බවත් අප අමතක කරන්නට හොඳ නැහැ. වරාය දිහා බලන්න. දැන් වෙන දාට වඩා බඩු බැම හුඟාක් දියුණු වී තිබේ නිබෙන බව අප දන්නවා. එම නිසා දැන් වෙනදා මෙන් ලොකු නැව් පෝලිම් දකින්නට නොලැබෙන බව මතක් කරන්නේ සන්නෝෂයෙන්. එසේම බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවත් ඉතා අතර්ඝ ලෙස වැඩ කටයුතු කරගෙන යන බව අප දන්නවා. එම සංස්ථාවෙන් මෙරටට විශාල ආදායමකුත් ලැබෙන බව මතක් කරන්නට කැමතියි.

මට මුලින් කියන්නට අමතක වූ නිසා ලංගමය සම්බන්ධයෙන් තවත් කාරණයක් කියන්නට මා අදහස් කරනවා. ලංගම බස්වල වැඩ කරන රියදුරන්ට හා කොන්දොස්තරවරුන්ට බැණුම් අහන්නට, දුක් විඳින්නට සිදු වන අවස්ථා අප්‍රමාණයි. සමහර විට ඔවුන්ට ගුවි කන්තටත් සිදු වෙනවා. බොහෝ විට එවැනි තත්ත්වයක් ඇති වන්නේ ලංගමයේ හෝ ඒ සේවකයන්ගේ හෝ වරදක් නිසා නොවෙයි. අශීලාවාර ලෙස හැසිරෙන සමහර මිනිස්සුන්ගේ එවැනි අතවර සිදු වන වාර අනන්තයි. එවැනි අසහනදායී තත්ත්වයක් යටතේ සේවය කරන ලංගම රියදුරන් හා කොන්දොස්තරවරුන් ගැන අපේ අනුකම්පාව යොමු වන්නට ඕනෑ. දැන් ලංගමයට බඳවා

ගන්නා රියදුරන් හා විශේෂයෙන් කොන්දොස්තරවරුන් අතුරින් වැඩි දෙනෙක් ජ්‍යෙෂ්ඨ සමත්තු. එම නිසා ඔවුන්ට උසස්වීම් දීම සඳහා යම්කිසි සැලැස්මක් ඇති කිරීම ලංගමයේ යුතු කමක්. ලංගමයේ “රෝඩ් ඉන්ස්පෙක්ටර්”, “ඩිපෝ ඉන්ස්පෙක්ටර්”, “පොයින්ට් කොන්ට්‍රෝලර්” වැනි තනතුරු හා ලිපිකරු තනතුරු සඳහා බාහිර අපේක්ෂකයින් අතුරෙන් සුදුස්සන් බඳවා නොගෙන, ලංගම සේවකයන් අතුරින්ම සුදුස්සන් පත් කර ගැනීමේ වැඩ පිළිවෙළක් ඇති කරන ලෙස මා යෝජනා කරනවා. එවිට උසස් වීම් ලැබූ ලංගම සේවකයන්ගේ තනතුරු සඳහා අවශ්‍ය පිරිස පිටතින් බඳවා ගන්නට පුළුවන් කම ලැබෙනවා. ඉහත සඳහන් යෝජනාව කෙරෙහි ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගේ කාරුණික සැලකිල්ල යොමු වනු ඇතැයි මා විශ්වාස කරනවා.

මිලගට තවත් එක් ඉල්ලීමක් පමණක් කරන්නට තිබෙනවා. වරාය කොමිෂන් සභාව මගින් ගල් බැම්මෙන් බැඳීම් නිසා මගේ පළාතේ මුදු කැම බොහෝ දුරට අඩු වී තිබෙනවා. එහෙත් සිනිගම දේවාලයත්, අර බැම්ම කෙළවරත් අතර තවත් යාර 25 ක පමණ ප්‍රමාණයක් තිබෙනවා. මේ වර්ෂය අවසන් වන්නට කලින් ඒ කොටස දක්වා බැම්ම දික් කර මුදු කැම සම්පූර්ණයෙන්ම තවත්වා දමන ලෙස මා ඉතා ඕනෑකමින් ඉල්ලා සිටිනවා.

පර්සි වික්‍රමසිංහ මයා. (කඹුරුපිටිය)
(**திரு. பேர்ஸி விக்ரமசிங்ஹு—கம்புறுப்பிட்டிய**)
(**Mr. Percy Wickremasinghe—Kamburupitiya**)

සභාපතිතුමනි, ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය යටතේ මන්ත්‍රීවරුන් වැඩි දෙනෙක් කළා කළේ ලංගමය ගැනයි. ලංගමයෙන් දැන් පාඩු සිදු වෙනවාලු. ලංගම බස් රථ ධාවනය උසස් තත්ත්වයකට ගෙන ඒමට නම් එහි ප්‍රධාන නිලධාරීන් කියන්නා වාගේ ම තවත් බස් රථ සැහෙන ප්‍රමාණයක් වුවමනා කරනවා. එහෙත් අළුත් බස් රථ ලැබෙන තුරු කළ යුතු තවත් දෙයක් තිබෙනවා. අබලන් බස් රථ ඉතා ඉක්මනින් අළුත්වැඩියා කිරීමයි, ඒ. එසේ කරමින් දැනට තිබෙන බස් රථවලින්වත්

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

නියම ප්‍රයෝජන ගනිමින් ඒවා කලට වේලාවට ධාවනය කරවනවා නම්, අසතුටු දායක තත්ත්වය බොහෝ දුරට මගහරවා ගන්නට පුළුවනි. එපමණක් නොවෙයි, ලංගමයෙන් හොඳ සේවයක් ලබා ගැනීමට නම් ප්‍රසිද්ධ වැඩ පිළිබඳ ඇමතිතුමාගේ සහයෝගයෙන් ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාට ලැබිය යුතුයි. බස් රථ ද්‍රවන සමහර මාර්ගවල අලි බහින වළවල් තිබෙනවා. එහෙත්, මහජන උද්ඝෝෂණ ඇති වන නිසා බස් ධාවනය නතර කරන්නත් බෑ. අබලන් පාරවල ද්‍රවන බස් රථ ඉතාම ඉක්මනින් අබලන් වෙනවා. මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ එවැනි පාරවල් ගණනාවක් තිබෙනවා. කිරින්ද හන්දියේ සිට කඹුරුපිටිය දක්වා ඇති මාර්ගය එයින් එකකි. ඒ පාරේ බස් ධාවනය කරවීම ගැන රියදුරු මහත්වරුන්ට තැහි දෙන්න වරිනවා. කඹුරුපිටියේ සිට අකුරුස්ස දක්වා යන පාර තවත් එවැනි අබලන් පාරකි. ලංගමයෙන් නියම ප්‍රයෝජන ගන්නට නම් ප්‍රසිද්ධ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මෙම පාරවල් අලුත්වැඩියා කළ යුතුයි. එය ඉෂ්ට නොවුණොත් එම පාරවලට අලුතෙන් බස් යෙදවත් ඒවා වැඩි දවසක් පාවිච්චි කරන්නට පුළුවන් වන්නේ නැහැ.

මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ බස් ධාවනය පිළිබඳ කාල සටහන් වෙනස් කරන ලෙස අප නොයෙක් විට ඉල්ලා තිබෙනවා. සමහර මාගීවල පැය තුන හතරකට වරක් වත් බස් රථයක් ගමන් කරන්නේ නැහැ. ලංගම නිලධාරීන්ද දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කමිටුවලට පැමිණ මේවා ගැන සකාවිෂා කරන නමුත් තත්ත්වයේ වෙනසක් වී නැහැ. මහජන යහපත සඳහා, විශේෂයෙන් පාසල් යන ළමයින්ගේ ප්‍රයෝජනය සඳහා නියමිත වේලාවට බස් ධාවනය කිරීමේ වැඩ පිළිවෙලක් වහාම යෙදිය යුතුයි. අධ්‍යාපන ඇමතිතුමාගේ පාසල් ප්‍රතිසංවිධානය නිසා අද ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් විශාල සංඛ්‍යාවක් මහා විද්‍යාලවලට යන්න ඕනෑ. නියමිත වේලාවට බස් ධාවනය කෙරෙන්නේ නැත් නම් එම ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන්ගේ අධ්‍යාපන කටයුතු හරියාකාර කර ගන්නට පුළුවන් කමක් නෑ. ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය ඉතා විශාල එකක් බව අප පිළිගන්නවා.

ලංගමය, වරාය, බණිෂ් නෙල් සංස්ථාව ආදී වූ අංශ කීපයක්ම ඊට අයත්ව තිබෙන නිසා එහි වැඩ එතරම් ලේසි නොවන බව අපි දන්නවා. එහෙත්, මහජන ඉල්ලීම්වලට ඇහුම්කන් දීම ගරු ඇමතිතුමාගේ යුතුකමකි. ලංගමයේ කටයුතු හරියාකාර නොකෙරෙන්නේ මක්නිසාද, ලංගමයෙන් පාඩු සිදු වන්නේ මොන හේතූන් නිසාද යන කරුණු පිළිබඳව විධිමත් පරීක්ෂණයක් පවත්වා තම අමාත්‍යාංශයේ කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය අනෙක් ඇමති අංශවල සහයෝගයත් ලබාගෙන මහජනතාවට හොඳ සේවයක් සැලසීම ගරු ඇමතිතුමාගේ යුතුකමකි.

පූ. හා. 10.45

ලංගමය සම්බන්ධයෙන් අපට නොයෙක් විට ලැබෙන පැමිණිලි ගැනත් මේ අවස්ථාවේදී වචනයක් කිව යුතුයි. ලංගමයේ සමහර ඩිපෝවල නිලධාරීන් පෞද්ගලික ගරාජ හිමියන් සමග සම්බන්ධකම් පවත්වන බව අපට දැන ගන්නට ලැබී තිබෙනවා. ඒ සම්බන්ධකම් උඩ, ලංගමයට ලැබෙන මෝටර් වාහන අමතර කොටස් ඒ පෞද්ගලික ගරාජවලට යන බවටත් අපට පැමිණිලි ලැබී තිබෙනවා. එවැනි නිලධාරීන්ගේ වාහන එකී පෞද්ගලික ගරාජවල නොමිලයේම අලුත්වැඩියා කෙරෙනවාලු. එපමණක් නොවෙයි, සමහර අවස්ථාවලදී, මෙහි පාවිච්චි කෙරෙන බස් රථවලට වුවමනා තැනි අමතර කොටස් පිටරටවලින් ගෙන්වන බවත් දැනගන්නට තිබෙනවා. මේවා ඇත්තද නැත්තද මා දන්නේ නැහැ. මෙවැනි දේවල් සිදු වෙනවා නම් එය මහජන මුදල් නාස්ති වීමකි. එම නිසා, ගරු ඇමතිතුමා මේවා සම්බන්ධව සොයා බලා ලංගමයේ දූෂණ නැවැත්වීමට සුපරීක්ෂා කාරීව කටයුතු කළ යුතුයි. එවිට, දැන් තිබෙන අඩුපාඩුකම් බොහෝ දුරට මගහරවා ගත හැකියි.

මේ ඇමති අංශය සම්බන්ධව කථා කළ සෑම මන්ත්‍රීවරයකුම පාහේ අලුත් ධාවන මාගී ඉල්ලා සිටියා. මගේ කොට්ඨාශයේත් එක්තරා ගම්සභා පාරක් කළුගල් දමා සකස් කොට බස් රථයක් ධාවනය කෙරෙව්වා. එම පාර ඒ ගම්සභාවට බරක් නිසා එයින් හැනැප්ම දෙකක් ප්‍රසිද්ධ වැඩ

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[පරිසි වික්‍රමසිංහ මහා.]

දෙපාර්තමේන්තුවට බාර දුන්නා. එදා සිට එම පාරේ කිසිම අලුත් වැඩියාවක් කෙරෙන්නේ නැහැ. බස් රථය නම් දුවනවා. [බාධා කිරීමක්] කමුරුපිටිය කොට්ඨාශයේ කිරින්ද-වලකන්ද පාරේ අද වලකන්ද දක්වා බස් රථයක් බාවනය වෙනවා. ඒ බස් රථය බෙලිඅත්ත කොට්ඨාශයේ කැටමාන්න දක්වා බාවනය කරන්නට පුළුවනි. එය ඉෂ්ට කර දෙන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා. අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ මා මේ ඉල්ලීම් ඉදිරිපත් කරනවා.

ඒ වාගේම කමුරුපිටියේ සිට රත්දූව හරහා මාලිම්බඩට බස් රථයක් බාවනය වෙනවා. කමුරුපිටියේ සිට පිටකටුවන සහ අතුරලිය හරහා මාතරට බස් රථයක් දමන මෙන් මා තවත් ඉල්ලීමක් කරනවා. ඒ පාරට බස් දැමීම ඉතාමත් අවශ්‍යයි. විශාල ගම්මානයක් මැදින් මේ පාර යන්නේ. එය රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ පාරක්. පාර යථා තත්ත්වයට සකස් කර තිබෙනවා. ඉතින් ඇමතිතුමා මේවාට දෙන උත්තරය බස් රථ නැත යන්නයි. අපට ඔය ලොකු බස් රථ වුවමනා නැහැ. කුඩා බස් ලබා දෙන්න. එක ලොකු බස් රථයක් ගන්න මුදලින් කුඩා බස් දෙකක් ගන්නට පුළුවනි. ඒවා සපයන්නටත් බැරි නම් අඩු වශයෙන් මගින් ගෙන යා හැකි වැන් රථවත් ලබා දෙන්න. අද නොයෙකුත් පුද්ගලයින් එම්. ඩබ්ලිව්. වැන්වලින් විශාල වශයෙන් මුදල් හම්බ කරනවා. හම්බන් තොට දිස්ත්‍රික්කයේත් මාතර දිස්ත්‍රික්කයේත් විශාල වශයෙන් මේ එම්. ඩබ්ලිව්. වැන් තිබෙනවා. ඒවා බොහොම ශක්ති සම්පන්නයි. අවුරුදු ගණනාවක් පාවිච්චි කරන්නට පුළුවනි. අඩු වශයෙන් එවැනි වැන් රථවත් ලබා දෙන මෙන් මා ඉල්ලීමක් කරණවා. අලුතෙන් බස් රථ නොදමනවාය කියා තීරණයක් ගෙන තිබුණාට ඒක වෙනස් කරන්න. අර සෞඛ්‍ය ඇමතිතුමාගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමිය කීවාක් මෙන්, මැතිවරණයත් ලං වන මේ අවස්ථාවේදී බස් රථයක් එහෙම දැමීමොත් විශාල ප්‍රයෝජයක් ලැබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මගේ කොට්ඨාශයටත් දෙවනුවර කොට්ඨාශයටත් සම්බන්ධ එක් මාර්ගයක, එනම් කපුදව-යටියන

මාර්ගයේ, බස් රථයක් බාවනය කිරීමට වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබුණා. දෙවි නුවර අතුරු මැතිවරණය අවස්ථාවේදී ඒ බස් රථය විවෘත කළා. කවුද විවෘත කළේ? කොත්මලේ ගරු මන්ත්‍රීතුමායි. නමුත් අතුරු මැතිවරණය අවසාන වුණාත් සමගම බස් රථයත් නැවතුණා. අඩු වශයෙන් කොත්මලේ ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ නමවත් තියෙන්න එපායැ. මේ මාර්ගය ලංගමයෙන් අනුමත කර තිබෙනවා. විවෘත කර දවස් දෙකෙන් ඒ බස් රථය නැවැත්වුවා. යථා තත්ත්වයට පමුණුවා තිබෙන ඒ මාර්ගයේ නැවතත් බස් බාවනය කරවන මෙන් මා ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කරනවා.

තවත් කාරණයක් තිබෙනවා. ලංගමයේ සේවකයන්ගේ වැඩ තහනම් කළාම, පින් සිද්ධ වෙයි, පුළුවන් තරම් ඉක්මනින් විභාගකර තීරණයක් දෙන්න. පුළුවන් තරම් ඉක්මනින් විභාග කර ගෙදර යවනවා නම් ගෙදර යවන්න. නැවත රක්ෂාව දෙනවා නම් රක්ෂාව දෙන්න. මාසයක් දෙකක් ඇතුළත මොකක් හරි තීරණයක් දෙන්න. මේ විභාග ප්‍රමාද කිරීමෙන් මෙකක්ද වන්නේ? වැඩ තහනමට භාජන වූ සේවකයා පැණි මුල්, එලවලු කුඩ, බෝතල්, අරගෙන නිලධාරීන්ගේ බංගලාවලට යන්නට ඕනෑ. ඒක නොවැ මේවා ප්‍රමාද කරන්නේ? වැඩ තහනම් කළා නම් මාසයක් දෙකක් ඇතුළත විභාගය පවත්වන්න. ඔහු නිවැරදි නම් නැවත රක්ෂාව දෙන්න. වැරදි නම් “ඩිස්මිස්” කරන්න.

මගේ කොට්ඨාශයේ එක්තරා පුද්ගලයෙක් කොන්දොස්තර කෙනෙකු හැටියට පත් කර ගන්නා. ඔහු වැඩ භාර ගත් දවසේම වැඩ තහනම් කළා. මොකක්ද හේතුව? නිර්නාමික පෙත්සමක්. මේ ගැන විමසුවාම පරීක්ෂා කරනවාය කියා මට උත්තර එවනවා. මාතර එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ සංවිධායකවරයෙකුත් මේ සම්බන්ධව ලියුමක් එවා තිබෙනවා. මේ කාරණය සම්බන්ධව ගරු ඇමතිතුමාට දෙන්නට දනුත් මා ලග ලියුමක් තිබෙනවා. තවම ඒ දුප්පත් තරුණයාට රක්ෂාව දී නැහැ. කිසිම තේරුමක් නැතිව නිර්නාමික පෙත්සමක් උඩ වැඩ භාර ගත් දවසේම ඔහුගේ වැඩ තහනම් කළා. පෞද්ගලික හේතුවත් උඩ යම් යම් පුද්ගලයින්ගෙන්

பிஷ்ஷன பனன் கெபுலென, 1969-70

—காரை கலை

[கனிரவெலெலேலே மல.]

கொழும்புக்கு வராமலே அந்தந்த இடங்களிலேயே வைத்து தீர்த்துக் கொள்ளக் கூடியதாகச் செய்தால் இலங்கைப் போக்குவரத்து சபையின் சேவையும் இயக்கமும் முன்னேறும். மக்களுக்கும் உடனடியாகச் சேவை செய்யக்கூடியதாகவும் இருக்கும். ஒரு பிரதேசத்திலே அதிகார சபையையும், இயந்திரங்களையும் பஸ்களையும் திருத்தும் நிலையத்தையும் வைத்து மற்றைய பிரதேசங்களில் இயந்திரங்களில் பழுதேற்படும்போது அதனை மேற்பார்வை செய்து திருத்த கொழும்பிலிருந்து மெக்கானிக் முதலியவர்களைக் கொண்டு வராமல் அந்தந்தப் பிரதேசங்களிலேயே அந்நிலையங்களை வைத்திருந்தால் பழுதடையும் பஸ்களை உடனடியாகத் திருத்தி மீண்டும் தெருக்களிலே ஓட விடக்கூடியதாக இருக்கும்.

நிர்வாகத் துறையிலே ஏற்படும் பல பிரச்சினைகளை கொழும்பிலே காலதாமதமாகத் தீர்ப்பதிலும் பார்க்க அந்தந்தப் பிரதேசங்களிலே தகுந்த அதிகார சபை இருந்தால் அவற்றை உடனடியாகத் தீர்த்துக் கொள்ளக் கூடியதாக இருக்கும். பல இடங்களிலே பஸ் சேவையைப் பற்றிக் குறை சொல்கிறார்கள். மக்கள் தேவையான அளவுக்கு பஸ் சேவையைப் பெறாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். புதிய தெருக்களிலே பஸ்கள் ஓடாமல் இருக்கின்றன. பஸ்கள் அதிக விபத்துகளுக்குள்ளாகின்றன. பஸ்களின் தரம் குறைந்த காரணத்தினாலும் மற்றைய காரணங்களினாலும் மக்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள். இப்படியான குறைகளை யெல்லாம் ஆராய்ந்து தீர்ப்பது இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையின் முதற் கடமையாக இருக்கிறது.

வடக்குப் பிரதேசம் பற்றியும் கிழக்குப் பிரதேசம் பற்றியும் சொல்லப்போனால் அந்தப் பிரதேச அதிகார சபை, பிரதேச டிப்போக்கள், பிரதேச தொழிற்சாலைகள் மிக முக்கியமானவைகளாக இருக்கின்றன. அவற்றினால் தூரத்திலிருந்து நிர்வாகத்தை நடத்தாமல் உடனடியாக நிர்வாகத்தை நடத்தக் கூடியதாக இருக்கும்.

வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தைத் தீர்ப்பதற்காக இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை இருக்கிறது என்று நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் அது வேலையை வழங்கும்போது நல்ல தோர் திட்டத்தின் அடிப்படையில் மற்றை

யோர் குறை சொல்லாமல் வழங்குவது அவசியம். கொண்டக்டர்கள்—காப்பாளர்கள்—நியமனத்தை எடுத்துப் பார்த்தால் இந்த உண்மை விளங்கும். ஒரு நாள் நான் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை அலுவலகத்துக்குப் போன பொழுது பயிற்சி பெற்ற காப்பாளர்கள் வந்திருந்தார்கள். அவர்களை அன்று வரச்சொல்லியிருந்தார்கள். அவர்கள் எவ்வளவோ பணம் செலவு செய்து, நகைகளை அடகு வைத்து யாழ்ப்பாணத்திலிருந்தும், மட்டக்களப்பிலிருந்தும் உத்தியோகம் கிடைக்கும் என்று வந்தார்கள். வந்தவர்களுக்கு, “உங்களுக்கு உத்தியோகம் இல்லை; இங்கே காலி இடம் இல்லை; உங்களைப் பிழையாக அழைத்து விட்டோம்” என்று சொல்லித் திருப்பியனுப்பினார்கள். இப்படி நிகழக் கூடாது.

இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையிலே பல ஊழல்கள் இருப்பதாக வதந்திகள் கிளம்பியிருக்கின்றன. இதனை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்க வேண்டும். இப்படியாக வேலை வாய்ப்பு இருக்கிற இடத்திலே ஊழல்கள் எழ இடமிருக்கிறது. ஊழல்களைப் பற்றி மக்கள் சொல்லவும் இடமிருக்கிறது. கொண்டக்டர்கள்—காப்பாளர்களிலே நேர்முகப் பரீட்சை முடிந்து, வைத்தியப் பரீட்சை முடிந்து எத்தனையோ வருடங்களாகக் காத்துக் கொண்டிருப்பவர்களை விட்டு வேறு சிலர் இடையிலே துழைகிறார்கள். அது எப்படி என்று எனக்கு விளங்கவில்லை. இதை மிகவும் மனவருத்தத்துடன் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது.

ரனீ மலகை மல.

(திரு. ரத்னயக்க)

(Mr. Ratnayake)

சிலர் துண்டுகளுடன் செல்கிறார்கள். சிலர் துண்டு கொடுத்து விடுகிறார்கள்.

பு. லா. 11

கனிரவெலெலேலே மல.

(திரு. கதிரவேலுப்பிள்ளை)

(Mr. Kathiravelupillai)

எத்தனையோ வருடங்களாகக் காத்துக் கொண்டிருப்பவர்கள், வைத்தியப் பரீட்சை முடிந்து பயிற்சிக்கு அழைக்கப்பட வேண்டியவர்கள் இருக்கும் பொழுது, இடையிலே இன்றைக்கு நற்சாட்சிப் பத்திரம் கொண்டு

பிசுரீச்சன பனன் கெடுபென, 1969-70

—கூரகை ஸ்ரீ

போகிறவர்களை நாளைக்கு பஸ்ஸிலே காணக் கூடியதாக இருக்கிறது. இது எப்படி நடக்கிறது என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. இப்படியான விஷயங்களை அமைச்சர் அவர்கள் கண்காணிப்பது நல்லது. கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல எண்ணம் உடையவர்களாக இருந்தாலும் அவருடைய நல்லெண்ணங்களை அங்கே அமூல் நடத்தக் கூடியதாக இயங்க வேண்டும். மற்றவர்களுடைய கையிலே எல்லாவற்றையும் விட்டு விட்டால் ஊழல் பெரிதாகி நாறத் தொடங்கிவிடும். ஆதலால், கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் இதனை நன்கு கவனிக்க வேண்டும்.

காப்பாளர்களைச் சேர்க்கும் விடயம் பற்றிய பிரச்சினையில் காலி இடங்கள் இல்லையென்று சொல்லிவிட்டு அங்கு வருகின்ற தமிழ்ப் பிள்ளைகளிடம் உங்களுக்குச் சிங்களம் தெரியுமா என்று கேட்டுத் திருப்பி அனுப்புகின்றார்கள். சட்டத்தின்படி இப்படிச் செய்ய முடியாது. சிங்களம் தெரியாவிட்டால் உத்தியோகம் இல்லையென்று சட்டம் இல்லை. நியாயமான செயல்லல் இப்படிச் செய்வது. ஆகவே இதை அமைச்சர் அவர்கள் நன்றாக ஆலோசித்து ஆராய்ந்து பார்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இன்றைய அரசாங்கத்தில் தமிழ்ப் பிள்ளைகளுக்கு உத்தியோகம் கிடைத்தால் அவர்கள் மூன்று வருடங்களுக்கிடையில் சிங்களத்தைப் படிக்க வேண்டும். ஆனால் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையில் மட்டும் உத்தியோகம் தமிழ்ப் பிள்ளைகளுக்குக் கிடைக்கவேண்டுமென்றால் அவர்கள் சிங்களத்தைப் படித்து விட்டுத்தான் வரவேண்டுமென்று நிர்வாகத்தினர் விரும்புகிறார்கள் போலும். இது சட்டத்திற்கு மாறானது. இப்படிச் செய்வது நீதியல்ல. ஆகையால் இப்படிப்பட்ட விடயங்களை அமைச்சர் அவர்கள் நேரமுகமாகக் கண்காணிப்பது மிகவும் நல்லது.

பஸ்களில் ஏறி இறங்குபவர்கள் எல்லாரும் கட்டணம் கொடுத்துத்தான் பயணஞ் செய்கின்றார்கள். அவர்கள் எல்லோரும் ஒரே கட்டணத்தைத்தான் கொடுத்துப் பயணஞ் செய்கின்றார்கள். அப்படிப் பயணஞ் செய்பவர்களில் தமிழர்களும் உண்டு. எல்லோரிடமும் ஒரே மாதிரியாகக் கட்டணத்தை அறவிடும் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை எல்லோருக்கும் நீதியான முறையில் வசதிகளைச் செய்யவில்லை. பஸ்களிலும் பஸ் நிலையங்களிலும்

முள்ள அறிவித்தல்கள் எல்லாம் தமிழிலும் இல்லை. இதனால் தெற்கில் இருக்கும் இடங்களுக்கு தமிழ்ப் பிரயாணிகள் போக்குவரத்துச் செய்வதில் பல இடைஞ்சல்கள் ஏற்படுகின்றன. ஏனெனில் அவர்களுக்கு அவர்கள் எந்தத் திசைகளில் எந்தப் பஸ்களில் செல்ல வேண்டும் என்பது பற்றிய அறிவித்தல்கள் தமிழிலும் இல்லை. ஏன் இப்படி இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையினர் பாரபட்சமாக நடந்து கொள்கிறார்கள் என்று கேட்கிறேன். காசில் தமிழ்க் காசு, சிங்களக் காசு என்ற வித்தியாசம் இல்லை. எல்லாம் இலங்கைக் காசு தான் கட்டணமாகச் செலுத்தப்படுகின்றது. எல்லாப் பிரயாணிகளிடமிருந்தும் ஒரே காதையே வாங்கும் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை எல்லோருக்கும் விளங்கத்தக்க மொழிகளில் தனது அறிவித்தல்களைக் கொடுப்பது ஒரு பெரிய நீதியான—விரும்பத்தக்க செயலாகும். ஆகவே அமைச்சர் அவர்கள் இலங்கை முழுவதிலும் தமிழ்ப் பிரயாணிகளின் தேவைக்குரிய சகல அறிவித்தல்களையும் தமிழ் மொழியிலும் வெளியிடுவது மிகவும் அத்தியாவசியமானது.

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை உத்தியோகத்தர்களைப் பற்றிய ஒரு விடயத்தை முன்னர் பேசாது விட்டு விட்டேன். இப்பொழுது Point Controllers என்று பலர் நியமிக்கப்படுகிறார்கள். அவர்களுடைய வேலை என்னவென்று எங்களுக்குத் தெரியவில்லை. ஆனால் அவர்களுக்கு ஏதோ வேலை இருக்கிறதுபோலும். இந்த உத்தியோகத்தர்களை என்ன முறையில் எடுக்கிறார்கள் என்று எங்களுக்குத் தெரியவில்லை. எந்த முறையில் யார் யாருடைய சிபார்சுகளிலே இவர்கள் தொகுதி வாரியாகவா அல்லது சோதனை மூலமாகவா எடுக்கப்படுகின்றார்கள் என்றும் தெரியவில்லை. பின்கதவால் என்றால் அதையும் சொல்லிவிடுங்கள். ஆகையால் இவர்களை எந்த அடிப்படையில் எடுக்கிறீர்கள் என்பதை நாம் அறிய விரும்புகிறோம். இவைகள் சிறிய பிரச்சினைகளாக இருந்தாலும் மனத்திற்கு நோவைக் கொடுக்கக்கூடிய பிரச்சினைகளாக இருப்பதால் இவற்றைப் பற்றிப் பெரிய கொள்கைகளும் தத்துவங்களும் இல்லாவிட்டாலும்கூட ஆட்களை எடுக்கும் நடைமுறைகளைப் பற்றிய தகவல்களை அமைச்சர் எங்களுக்கு அளிப்பார் என்று நாம் நம்புகிறோம்.

விசேஷ பணம் கெட்டுப்போன, 1969-70

—கூடுதல் பணம்

[கனிரேட்டேட்டே லைட்.]

முக்கியமான இன்னொரு பிரச்சினை போக்கு வரத்துக் கட்டணங்களில் உள்ள தரமின்மை யாகும். கட்டணங்களில் தரமின்மை இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை இயங்கத் தொடங்கிய காலம் முதல் இருந்து வருகின்றது. இதைத் திருத்தாமல் அரசியற் காரணங்களுக்காகத்தான் வைத்திருப்பதாக நான் நினைக்கிறேன். சில இடங்களில் ஒரு மைலுக்கு இரண்டரைச் சதம் கொடுத்து ஒரு இலங்கைப் பிரசை பயணஞ்செய்கிறார். இன்னொரு இடத்தில் பருத்தித்துறை, மருதங்கேணி போன்ற புதிய சேவைகள் நடைபெறும் இடங்களிலே பிரயாணிகளிடமிருந்து ஒரு மைலுக்குப் பத்துச் சதம் கட்டணமாக அறவிடப்படுகின்றது. ஒரே இலங்கையில் ஒரு மைல் தூரம் பிரயாணஞ் செய்ய இரு வெவ்வேறு விதமான கட்டணங்கள் அறவிடப்படுகின்றன. ஒரு இடத்தில் இரண்டரைச் சதமும் இன்னொரு இடத்தில் பத்துச் சதமும் கட்டணமாக அறவிடப்படுகின்றது. ஒரு இடத்தில் இரண்டரைச் சதக் கட்டணத்தால் ஏற்படும் நட்டத்தை இன்னொரு இடத்திலிருந்து அறவிடப்படும் பத்துச் சதக் கட்டணத்தைக் கொண்டு நிவர்த்தி செய்வதற்காக இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை இயங்குகின்றதா என்று அறிய விரும்புகின்றேன். இது பெரிய தொரு அநீதியான செயலாகும். இலங்கை முழுவதும் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையின் கட்டணங்களை ஒரேமாதிரியாகத் தரப்படுத்த வேண்டும். இதுவரை ஏன் இது செய்யப்படவில்லை என்று கேட்க விரும்புகிறேன். ஒருவரால் உண்டாகும் நட்டத்தை இன்னொருவரால் நிவர்த்தி செய்யும் முறை மிகவும் பிழையான கொள்கையாகும். எனவே உடனடியாகப் பஸ் போக்குவரத்துச் சேவைக் கட்டணங்கள் தரப்படுத்தப்பட வேண்டும். இலங்கை முழுவதும் பஸ் சேவை—அது புதிய சேவையாக இருந்தால் என்ன அல்லது பழைய சேவையாக இருந்தாலென்ன—கட்டணங்கள் தரப்படுத்தப்படவேண்டுமென்பது தான் எனது முக்கிய கூற்றாகும்.

புகையிரத, பஸ் சேவைகள் ஒரே அமைச்சரின் கீழ் வரவேண்டுமென்று நான் சொல்ல முன்வரவில்லை. பிரயாணிகளைப் பல இடங்களுக்கும் கொண்டு செல்லும் போக்குவரத்துச் சேவைகளுக்கிடையே, அதாவது பஸ், புகையிரத சேவைகளுக்கிடையே ஒரு பெரிய

ஒத்துழைப்பு இருக்க வேண்டும். எனக்குத் தெரியும் நீண்டதூர போக்குவரத்துச் சேவைகள் எல்லாம் நல்ல வருமானத்தைக் கொண்டு வருகின்றன என்று. எனவே மக்களின் நன்மைக்காக பஸ், புகையிரத சேவைகளுக்கிடையே ஒரு இணைப்பை ஏற்படுத்த வேண்டும். குறிப்பாக நீண்டதூரப் புகையிரதப் பிரயாணிகள் தங்கள் தங்கள் ஊருக்கு வசதியாகச் செல்லத்தக்கதாக பஸ் சாலைகளிலிருந்து பஸ்கள் நேரத்திற்குப் புகையிரத நிலையங்களுக்குச் செல்ல வேண்டும். இந்த பஸ்கள் மக்களைத் தக்க நேரத்தில் தங்கள் ஊருக்குக் கொண்டு போகத்தக்கதாக இருக்க வேண்டும்.

அண்மையிலே யாழ்ப்பாணத்தில் வேலை நிறுத்தமொன்று நடைபெற்றது பற்றி உங்களுக்குத் தெரியும். தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சினையை, நிருவாகத்தினர் நன்றாக விளங்காமலிருந்தமையே இந்த வேலைநிறுத்தத்துக்குக் காரணமாகும். சிறிய பிரச்சினை பெரிதாக வளர்ந்து பின்னர் வேலைநிறுத்தமாக மாறி விட்டது. இந்தத் தொழிலாளர், நிருவாக உத்தியோகத்தர் உறவை இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை கண்காணித்து, இந்தப் பிணக்குக்கு இடமில்லாமல்—வேலைநிறுத்தத்துக்கு இடமில்லாமல்—முன்னேடியாக இயங்க வேண்டியது அவசியமாகும்.

பிரதேச விடயங்கள் சம்பந்தமாகவும் சில வார்த்தைகள் கூறவேண்டியிருக்கின்றது. கிளிநொச்சித் தொகுதியிலே பஸ் நிலையமொன்று இருந்தது. இப்பொழுதும் தற்காலிகமாக அது இருக்கின்றது. ஆனால் கட்டடம் கட்டப்படவில்லை. டிப்போவாக அது இருக்கிறது. 1968 ஆம் ஆண்டு, அதை ஒரு வருடத்திலே செய்வதற்குக் கேள்விப்பத் திரங்களைக் கோரினார்கள். பின்னர் அதை இரத்துச்செய்து விட்டார்கள். 1969, ஏப்ரல் மாதத்திற்கு முன் தற்காலிகமாக ஒரு டிப்போவைக் கட்டுவதாக இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபைத் தலைவர் சொன்னார். ஆனால் இன்னமும் கட்டப்படவில்லை. அங்கு நிரந்தரமான ஒரு டிப்போவைக் கட்டுவதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும். நெடுந்திவுச் சேவைகளுக்கும், யாழ்ப்பாணச் சேவைகளுக்கும் நல்ல பஸ்களை அனுப்புவதாகக் கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால் அந்த பஸ்கள்

வந்து சேரவில்லை. அவற்றை அனுப்பிவைப்பதற்கு அமைச்சரவர்கள் முயற்சி எடுப்பார்களென்று நினைக்கின்றேன். பருத்தித்துறை, மருதங்கேணிப் பஸ் சேவைகளும் முன்னேற்றமின்றி மிகவும் சீர்குலைந்து இருக்கின்றன. அவற்றையும் நிருவாக ரீதியாக அவர்கண்காணித்துத் திருத்துவாரென்று நம்புகின்றேன்.

அடுத்ததாக, இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையை விட்டு, எங்களுடைய துறைமுகங்களைப் பற்றி யோசிக்கின்ற பொழுது காங்கேசன்துறைத் துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு—கட்டுவதற்கு—அரசாங்கம் நடவடிக்கையெடுப்பதைக் கேட்டு மகிழ்ச்சியடைகிறேன். அதைப் போலப் பருத்தித் துறைத் துறைமுகத்தையும் சேற்றை அள்ளி ஆழமாக்கினால் உபயோகிக்கக்கூடியதாக இருக்கும். அதுபற்றியும் அமைச்சர் அவர்கள் கவனமெடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கின்றேன். நான் எத்தனையோ விடயங்களைப்பற்றி பேசவேண்டியிருந்தாலும் அக்கிராசனர் அவர்களின் கஷ்டம் எனக்குத் தெரிகிறது ஆதலால்—பல பேச்சாளர்கள் தாங்கள் பேசவேண்டுமென்று அவருக்குக் கஷ்டத்தைக் கொடுக்கிறார்கள்—இந்நிலையில் அவரது கட்டளையை ஏற்று, அவருக்கு நன்றி தெரிவித்து எனது உரையை முடிக்கின்றேன்.

ජෝර්ජ් අබයගුණසේකර මයා. (හඟු
රත්නෙන)

(திரு. ஜோஜ் அபயகுணசேக்கர—ஹங்
குரங்கெத்த)

(Mr. George Abeyagoonasekera—
Hanguranketa)

ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ,
විශේෂයෙන් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පිළිබඳව, මෙම සභාව ඉදිරියෙහි
දීර්ඝ ලෙස සාකච්ඡා ඇති වී තිබෙන බව
අප දන්නවා. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය
පිළිබඳව මෙම සභාව තුළදී මෙන්ම
මෙම සභාවෙන් පිටතදීත් නානා අන්දමේ
විවේචන කෙරෙන බව අප කවුරුත්
දන්නා කාරණයක්.

කලින් පැවති පෞද්ගලික බස් සේවාව
ගැන කල්පනා කර බලන විට, අපට මෙය
හැඳින්විය හැක්කේ දීප ව්‍යාප්ත එකක
යක් වශයෙන් පවත්වාගෙන යාම සේවාව

—කාරක සභාව

වක් හැටියටයි. එදා මුලින්ම මෙම බස් සේවාව ජනසතු කරන අවස්ථාවෙහිදී මුළු රටම ඒ වෙනුවෙන් සතුට ප්‍රකාශ කිරීම්වස් කැවුම් කිරීම් කා මඟුල් ගෙදරක ලීලාව පෙන්වූ බව අප කවුරුත් දන්නවා. එහෙත් ක්‍රම ක්‍රමයෙන් ලංගම යෙහි දියුණුව ඇතිවීම කෙසේ වෙතත් එහි දියුණුව නැති වුණු බව අපට කියන්නට පුළුවනි. බස් ව්‍යාපාරය ජනසතු කරන විට හොඳ යහපත් චේතනාවකින් එය කළා නම් අප එයින් බලාපොරොත්තු වන යහපත ලබා ගන්නට පුළුවන් විය හැකිව තිබුණා. එහෙත් එදා එම ආයතනයට සේවකයන් සොයා ගැනීමේ කටයුත්තෙහිදී එවකට බලයේ සිටි ආණ්ඩුව තම අභිමතය පරිදි විශේෂඥ උපදෙස් පවා පිළිනොගෙන බස් සේවාව ගැන නොදන්න උදවිය ඒ සඳහා පත් කර ගැනීමේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් එහි පරිහාණිය ඇති වුණු බවයි අපට පෙනෙන්නේ. දිනෙන් දිනම දේශපාලන ඇඟිලි ගැසීම් වැඩි වුණු නිසා ස්වෘමි සේවක දෙපක්ෂය අතර තිබුණු සම්බන්ධකම නැති වුණා. ස්වෘමි භක්තිය නැති වුණා. මේක පසුගිය රජයේ සිට ලැබුණු නපුරු දායාදයක් හැටියට පිළිගන්නට පුළුවනි.

අද අප කරුණු අවබෝධ කරගෙන
 තිබෙන අන්දමට පරිපාලන අංශයන්
 ඉංජිනේරු අංශයන් අතර එතරම් සම්
 බන්ධකමක් නැති බව කියන්නට
 පුළුවනි. තවද, ලංගම බස් රථ ධාවනය
 වන්නේ එකම එක දුර ස්ථානයකිනුයි.
 එයට “remote control” යනුවෙන්
 ඉංග්‍රීසියෙන් කියනවා. කිව්වු පාලනයක්
 නැහැ. අවිද්‍යමාන එසේ නැත්නම් සැලවුණු
 ක්‍රමයකුයි. අද පවතින්නේ. ඒ
 නිසා පරිපාලන කටයුතු දුර්වල වී තිබෙන
 බව පිළිගන්නට ඕනැ. අප කවුරුත්
 නිතරම මෙම ගරු සභාවේදී කියන අන්ද
 මට මේ පාලන ක්‍රමය විමධ්‍ය ගත කළ
 යුතුව තිබෙනවා. ඒ ඒ දිසාවලට දිසා
 කළමනාකරුවන් සහ ඩිපෝ අධිකාරී
 වරුන් පත් කිරීමෙන් විමධ්‍ය ගත වීම
 සම්පූර්ණ වුණා යයි කියන්නට හෝ
 පාලනය ක්‍රමවත්ව කෙරෙනවා යයි
 කියන්නට හෝ පුළුවන්කමක් නැහැ.
 නිතරම බස් රථයෙන් ගමන් කරන

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ජෝර්ජ් අබ්‍රහැම්ස් කර් මයා.]

කෙනෙකු වූ මා ඔය දිසා කළමනාකරුවන් හෝ ඩිපෝ අධිකාරීවරුන් හෝ බස් රථ වල ගමන් කරනු දැක නැහැ. කිසිම කලෙක දැක නැහැ. ඒ නිසා ඒ අයට බස් රථ ගමනාගමනය පිළිබඳව වැඩි දැනුමක් තිබෙනවා යයි මට නම් කියන්නට බැහැ. දෛනික වශයෙන් බස් රථය කින් රුපියල් 60 ක් 70 ක් ලංගමයට නොලැබී යනවා. හොරකම් නිසා හෝ ටිකට් නැතිව ගමන් කිරීම නිසා හෝ ලැබිය යුතුව තිබෙන මුදලක් නොලැබී යනවා. මෙය සුළුපටු කාරණයක් නොවෙයි.

ප්‍ර. භා. 11.15

අද බස් රථවල ගමන් කරන මගීන්ගේ සංඛ්‍යාව එදාට වඩා වැඩියි. ඊට හේතු රාශියක් තිබෙනවා. ජනගහනය වැඩි වී තිබෙන නිසා බස් රථවල ගමන් කරන මගීන්ගේ සංඛ්‍යාවද වැඩි වී තිබෙන බව කියන්නට පුළුවනි. තවත් කරුණු තිබෙනවා. ඉස්සර පෞද්ගලික මෝටර් රථවල ගමන් කළ අය දැන් බස් රථවල ගමන් කරනවා. අමතර කොටස්වල හිඟය හා අමතර කොටස්වල මිළ වැඩි කම නිසා අද බොහෝ පෞද්ගලික මෝටර් රථ ක්‍රියා විරහිත තත්ත්වයක පවතිනවා. ඒ අතර කුලී මෝටර් රථවල කුළියද වැඩි කර තිබෙනවා. තවද පාඨශාලා ප්‍රතිසංවිධානය නිසා—දැන් අමුතු විධියකට ශ්‍රේණි කර තිබෙන නිසා—ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් ගමන් කරන දුර ප්‍රමාණය වැඩි වී තිබෙනවා. ඒ වාගේම රැකිරීම් සඳහා යන පිරිස වැඩිවී සිටිනවා. කාර්යාලවල සේවක පිරිස වැඩියි. මේ අතර අද එදාට වඩා නොයෙක් රැස්වීම්, උත්සව ආදිය සඳහා ඒ ඒ ස්ථානවලට යන පිරිසත් වැඩියි. දේශපාලන රැස්වීම්, විනෝද රැස්වීම්, නොයෙක් මාදිලියේ රැස්වීම් සහ උත්සව අද තිබෙනවා. මේ ආදී නොයෙක් කාරණා නිසා අද බස් රථවල ගමන් කරන පිරිස එදාට වඩා හුඟක් වැඩියි. දිනෙන් දිනම බස් රථවල ගමන් කරන පිරිස වැඩි වෙමින් පවතිනවා. එදා යාර සියක් දෙසියක් දුර පඬින් ගමන් කළ උදවිය අද ශත පහක් ගෙවා බස් රථයෙන් යන්නටයි, උත්සාහ කරන්නේ

අද එදා මෙන් සුළු දුරක්වත් පඬින් ගමන් කරන්නට මහජනයා කැමැති නැහැ. ඒ නිසාත් බස් රථවල තදබදය වැඩි වී තිබෙනවා.

අනික් කාරණය නිකරුණේ ගමන් කරන්නන්ගේ සංඛ්‍යාව වැඩි වීමයි. විශේෂයෙන්ම එදා වගේ අද තරුණ තරුණියන්ට ගෙදරවල සිටින්නට ආසාවක් නැහැ. හැමතැනම ඇවිදීමේ ප්‍රීති කසානාවක් අද ඔවුන්ට තිබෙනවා. මේ නිසාත් ගමන් කරන්නන්ගේ සංඛ්‍යාව වැඩි වෙනවා. අද බස්වල තදබදය වැඩි නිසාත්, බස් සංඛ්‍යාව එදා තිබුණු තත්ත්වයෙන් වෙනස් වී නැති නිසාත් මේ විධියේ තත්ත්වයක් ඇති වී තිබෙන බව මතක් කළ යුතුයි. මේ ගැන අමාත්‍යාංශයටත්, ගරු ඇමතිතුමාටත්, ලංගම අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයටත් කෙළින්ම දෝෂාරෝපනය කරන්නට බැහැ. මෙය මහජන සේවයක් නම් නිසි විධියට මේ සේවය ඉටු කර ගැනීම සඳහා හොඳ මහජන මතයක් ඇති කර ඊට මහජන සහයෝගය ලබා ගෙන කටයුතු කරන්නට සිදු වී තිබෙනවා. පාලන මණ්ඩලයටත් විශේෂ වගකීමක් තිබෙන අතරම බස්වල ගමන් කරන මගීන් වන මහජනතාවටත් එහි සැහෙන වගකීමක් තිබෙනවා.

අද දවසේ බස්වල ගමනාගමනය කරන විට නොයෙක් විධියේ කරදර සිදු වෙනවා. අද බස් නැවතුම්පොළක නවතා තිබෙන බස් රථයකට නැගුණ විට කවදාවත් කරදරයක් නැතුව ඉන්නට විධියක් නැහැ. කවිකොළකාරයින්, කපිකයින්, බෙහෙත් වෙළෙන්දන්, යාවකයන් හෙවත් හිඟන් නත් ආදී නොයෙක් මාදිලියේ මිනිසුන් මේ බස් රථවලට ඇතුළු වෙනවා. සමහර විට නොයෙක් ලෙඩ රෝග තිබෙන උදවිය මගීන්ගේ සෞඛ්‍යයට පවා බාධා පෑම් ණෙන අන්දමින් බස් රථ තුළ හැසිරෙනවා. එවැනි උදවිය බස් රථවල හැසිරීම වළක්වන්නට යම්කිසි විධියක වැඩ පිළිවෙලක් යෙදිය යුතුයි. බස් පිරිසිදුව තබා ගන්නට ඕනෑය කියා ගරු මන්ත්‍රීවරුන් ප්‍රකාශ කළා. එහෙත් බස් රථ නියම වෙලාවට පදවන්නටත්, බස් රථ පිරිසිදුව තබා ගන්නටත් මේ මා සඳහන්

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

කළ උභය පාර්ශ්වයේම සහයෝගය අවශ්‍යයි. ඒ නිසා අපට මේ තත්ත්වය පිළිබඳව වැදගත් මහජන මතයක් ඇති කරන්නට සිදු වී තිබෙනවා.

බස් නැවතුම්පොළවල් ගැන කල්පනා කරමු. සමහර බස්පිය පදවන උදවිය බස් නැවතුම්පොළවල බස් නවත්වන්නේ නැහැ. ඔවුන් තමන්ගේ අභිමතය පරිදි තමන් කැමති හෝටලයක් හෝ කඩයක් ලෙස නවත්වනවා. මේ ආදී වශයෙන් පාලන ක්‍රමයේ නොයෙකුත් වැරදි හා ප්‍රමාද දෝෂයන් සිදු වෙනවා. ඒ නිසා මේ දැන් තිබෙන බස් රථ සංඛ්‍යාව කොපමණ විශාල මුදලක් වියදම් කර ද්විගුණ කළත් අපි බලාපොරොත්තුවන විධියට, මහජනයා බලාපොරොත්තු වන විධියට, යහපතක් සැලසෙන අන්දමට බස් සේවාව පවත්වාගෙන යන්නට පුළුවන්කමක් නැහැ, සියලු දෙනාගේම සහයෝගය නැත්නම්.

ඊළඟට මගේ කොට්ඨාශයට ප්‍රයෝජන වත් වන කරුණක් දෙකක් කියා මගේ කථාව නවත්වනවා. මගේ කොට්ඨාශයේ අළුතෙන් නිමිණය කළ, අළුතෙන් සකස් කළ පාරවල් දෙක තුනක් තිබෙනවා. බොහොම සටන් කරල, රජයෙන් මුදල් ලබාගෙන අපි මේ පාරවල් තැනුවේ විශේෂයෙන් මහජනයාගේ ප්‍රයෝජනය සඳහා බස් ධාවනය කරවන්නටයි. ගල් සහ තාර දමා හොඳින් සකස් කර තිබෙන මේ පාරවල අද ධාවනය වෙන්නේ පෞද්ගලික කුලීකාරී හා ලොරි ආදි ධනපතියන්ගේ වාහන පමණයි. එහෙත් විශේෂයෙන් ම ගම්වල මිනිසුන්ට බස් රථවලින් ගමනා ගමනය කරන්නට ඕනෑ. ඒ නිසා කොපමණ කරදර තිබුණත් ගරු ඇමතිතුමා මේ ගැන සලකා බලා අපේ අළුත් පාරවලට අවශ්‍ය බස් රථ සේවා ලබා දීමට පිළිවෙලක් යොදයි කියා මා විශ්වාස කරනවා. එවිට තමුන් නාත්සේගේ වැඩ සටහන් වල අනුමත වී තිබෙන බව මා කලින් සඳහන් කළ ප්‍රදේශීය ඩිපෝ පිහිටුවීමේ පිළිගත් ප්‍රතිපත්තිය අනුව හඟුරන්කොත කොට්ඨාශයේ පිහිටුවන්නට නියමිත ඩිපෝව පිහිටුවීම සඳහා යෝජිත ඉඩම් පවරාගෙන ඒ ඩිපෝව හැකිතරම් ඉක්මණින් මගේ කොට්ඨාශයට ලබා දෙන්නට යුහුසුළුව ක්‍රියා කරන ලෙස ඉල්ලමින්,

මගේ චේලාව හරියටම මිනිත්තු 10 දැන් ගත වී තිබෙන නිසා, ගරු සභාපතිතුමනි, තමුන් නාත්සේව ස්තුති කරමින් මගේ කථාව මෙයින් නවත්වනවා.

මෛත්‍රිපාල සේනානායක මයා. (මැද වච්චිය)

(திரு. மைத்திரிபால சேனநாயக்க—மதவாச்சி)

(Mr. Maithripala Senanayake—Meda-wachchiya)

ගරු සභාපතිතුමනි, බස් ව්‍යාපාරය සම්බන්ධයෙන් මම යමක් කියන්නට අදහස් කරන්නේ නැහැ. කියන්නට ගියොත් අපටත් පුළුවනි. ඔය විධියේ අඩුපාඩුකම් රාශියක් පිළිබඳව ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරවන්න. ඒ නිසා බස් සේවාව ගැන යමක් නොකියා අයවැය ලේඛනය පිළිබඳ දෙවෙනි වර කියවීමේ විවාදයේදී මා මතුකළ ප්‍රශ්න දෙක තුනක්, ඒවාට පිළිතුරු ලබා ගැනීමේ අදහසින්, යළිත් මේ අවස්ථාවේදී ගරු ඇමතිතුමාට ඉදිරිපත් කරන්නට බලාපොරොත්තු වෙනවා. විශේෂයෙන්ම බනිජ තෙල් සංස්ථාව ගැනයි මා කථා කරන්නට බලාපොරොත්තු වෙන්නේ. ඊට පෙර, එදා මා කළ කථාවේදී මා අතින් සිදු වූ වැරද්දක් ගැන සඳහන් කරන්නට කැමතියි. ඒ වරද ගැන සඳහන් කර එය හරිගස්සීම මගේ යුතුකමක් හැටියට මා කල්පනා කරනවා. බෝතාස් සමාගමට කොන්ත්‍රාත්තුවක් දුන්නායයි එදා මම මගේ කථාවේදී ප්‍රකාශ කළා. එහෙත් එය කරන ලද්දේ බෝතාස් සමාගමෙන් නොවන බව පසුව මට දැන ගන්නට ලැබුණා. ඒ සමාගමේ මහත් වරුන්ගෙන්ද මට ඒ සම්බන්ධයෙන් දැනුම් දීමක් කර තිබෙනවා. ඒ නිසා මේ අවස්ථාවේදී ඒ වරද පැහැදිලි කිරීමක් හැටියට ඒ කාරණය පළමුවෙන්ම සඳහන් කරන්නට කැමතියි.

මගේ කථාව කරගෙන යද්දී තවත් එක් කාරණයක් ගැන මා සඳහන් කළා. අපේ ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගේ කොට්ඨාශයේ යම් යම් උදවියගේ නම් අඩංගු ලැයිස්තුවක් මා එදා මේ ගරු සභාවේදී ඉදිරිපත් කළා. ඒ ලැයිස්තුවේ, මගේ මතකයේ හැටියට, නම් 55ක් අඩංගු වී තිබුණා. කිසිම ඉල්ලීමක් නැතිව—ඉල්ලුම්

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[මෙහිපාල සේනානායක මයා.]

පත්‍ර කැඳවන්නේත් නැතිව—සේවයට
බඳවා ගත් සැටි ප්‍රකාශ කරමින් මා එදා ඒ
ලැයිස්තුව ඉදිරිපත් කළා. මට දැන් ඒ සම්
බන්ධයෙන් එක්තරා ආරංචියක් ලැබී
තිබෙනවා. ඒ ගැන මා කාටවත් විරුද්ධව
වෝදනාවක් කරන්නේ නැහැ. කෙළින්ම
සමහර විට ගරු ඇමතිතුමා වෙනුවෙන්
වෙනත් පිරිසක් ඒ ව්‍යාපාරය ගෙන යනවා
වෙන්නට පුළුවනි. ඒ සම්බන්ධයෙන් මට
තොරතුරු දැන ගන්නට ලැබී තිබෙන්නේ
කොට්ඨාශයේ නාගරික මන්ත්‍රීතුමාගෙනුයි.
එතුමා මට ලියමනක් එවා තිබෙනවා. නාග
රික මන්ත්‍රීතුමා හැරිස් වික්‍රමතුංග
මහතායි ඒ මහත්මයා තමයි මට දැනුම්
දුන්නේ, මා ඉදිරිපත් කළ නම් ලැයිස්තුව
ඒ ප්‍රදේශය තුළ තිබෙන ගෙවල්වලට
ගෙන ගොස් යම් යම් උදවිය ඒ ගෙවල්
වල අයට නොයෙක් දේ කියනවාය කියා
“බලන්න ගරු ඇමතිතුමා තමුන්නාන්
සේලාට රක්ෂාවල් දුන්න; තමුන්නාන්
සේලාගේ වෝඩ් මෙම්බර් මහත්මයා
ගිහිල්ලා ඒ ආරංචිය මැදවච්චියේ පාර්ලි
මේන්තු මන්ත්‍රී මෙහිපාල සේනානායක
මහත්මයාට දිලා තියෙනවා; දැන් උන්
තැනේ ඒ රක්ෂාවල් නැති කරන්නට හද
නවා” යනාදි වශයෙන් කියනවාලු. මේ
විධියේ බොරු කතාවල් ප්‍රචාරය කර හරින
බවට ආරංචියක් මට දැන් ලැබී තිබෙනවා.
එය ගරු ඇමතිතුමාගේ වැඩක්ය කියලා
මම නම් කොහෙත්ම විශ්වාස කරන්නේ
නැහැ. මේ වාගේ වැඩක් නම් කවදාවත්
ගරු ඇමතිතුමා කරනු ඇතැයි මා හිතන
තේ නැහැ. එහෙත් මේ නම් ලැයිස්තුව
මට දුන්නේ හැරිස් වික්‍රමතුංග මහත්මයා
නොවන බව මේ අවස්ථාවේ ප්‍රකාශ කරන
නට ඕනෑ. මම එය ලබා ගන්නේ ඒ සංඝථා
වෙනුයි. ඒ කාරණය පැහැදිලි ලෙස දැනුම්
දෙන්නට ඕනෑද මේ ගරු සභාවට. මේ විධි
යට ක්‍රියා කරමින් දේශපාලන ඵල ප්‍රයෝ
ජනයක් මෙයින් ලබා ගන්නට කවුරු
තමුන් උත්සාහ කරනවා නම් එය වැරදි
දෙයක් බව සඳහන් කරන්නට ඕනෑ. ජන
සතු සේවා ඇමතිතුමා එවැන්නක් කරනු
ඇතැයි මම හිතන්නේ නැහැ.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා (යටියන්
තොට)

(කලාතිත්‍රි ආණ්. ආර්. පෙරේරා—යටියන්
තොට)

(Dr. N. M. Perera—Yatdiyantota)

ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගේ හැටි
තමුන්නාන්සේ දන්නේ නැතුවා වගෙයි.

මෙහිපාල සේනානායක මයා.

(ශ්‍රී. මාමත්තිරිපාල සේනානායක)

(Mr. Maithripala Senanayake)

එදා මම බනිප් තෙල් සංඝථාව සම්බන්ධ
යෙන් විස්තර වශයෙන් ප්‍රශ්න කීපයක්
ඉදිරිපත් කළා. මේ රටේ තෙල් පිරිසිදු
කිරීමේ කර්මාන්ත ශාලාවක් ඇති කරන
නට යන බව ඇසීමෙන් ඒ කාලයේ අපි
කවුරුත් බොහොම සන්තෝෂ වුණා.
බොහොම ලොකු බලාපොරොත්තුවකිනුයි
අපි ඒ කාලයේ සිටියේ. ආර්ථික අතින්
පමණක් නොව දේශපාලනය අතින්
අපේ රටට එයින් විශාල සහනයක් සැල
සෙනු ඇතැයි කල්පනා කළා. මම නැවත
වරක් එක් වැදගත් කාරණයක් කියන
නට කැමතියි. ආර්ථික අතින් පමණක්
නොව, දේශපාලනය අතින් විදේශික
යන්ට අප කෙරෙහි බලපෑමක් කරන්නට
පුළුවන් වන තත්ත්වයක් ඇති වන විධි
යේ වැඩ පිළිවෙළක් ඔය කර්මාන්ත
ශාලාවේ ඇති කරන්නට එපාය කියන ඉල්
ලීම මම නැවත වරක් මේ ගරු සභාවේදී
ගරු ඇමතිතුමා වෙත ඉදිරිපත් කරන්නට
කැමතියි. ඇයි මා එසේ කියන්නේ? ඔය
කර්මාන්තශාලාව ඉදි කරන්නට ගිය
අවස්ථාවේ ඉතාමත්ම පුළුල් වැඩ පිළි
වෙළක් තමයි අනුගමනය කෙළේ. ඔය
කාර්යය භාරව සිටි ඇමතිවරයා වශයෙන්
ඉතාමත් පුළුල් වැඩ පිළිවෙළක් අනුවයි
කටයුතු කෙළේ. අපි ඒ අනුව ටෙන්ඩර්
කැඳවුවා. එය කෙළේ කෙසේ දැයි විස්
තර කරන්නම්. ලෝකයේ සෑම රටකටම
“කෘඩ් ඔයිල්” කියන අමු ද්‍රව්‍යය අපට
වාසිදායක අන්දමට ලබා දෙන්නට අවස්ථා
වක් සලසා දෙන ආකාරයටයි ඒ කටයුත්ත
කෙළේ. රටේ වෙළඳපොළදාම සම්බන්ධවත්
හොඳ අභිනාලමක් දමන්ට පුළුවන් වන
විධියට මේ රටේ තේ, රබර් සහ පොල්
යනාදි දේවල් විකුණා ඒවායින් ඒ අමු
ද්‍රව්‍යවලට ගෙවන්නට පුළුවන් වන විධියට
ඒ කොන්ත්‍රාත් ආදිය සාදා ගැනීමටයි එදා

අපි මහත්සි ගත්තේ. එහෙත් දැන් මොකක්ද සිද්ධ වෙලා තියෙන්නේ? මා එදා කී දේවල් නැවත වරක් මේ ගරු සභා වේදී අදත් කියන්නට බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ. කෝටි 47½ ක පමණ තෙල් ගැනීම සම්බන්ධයෙන් මේ සංඝථාව ගත් වැඩ පිළිවෙළ මොකක්ද? තෙල් සැපයීමට පුළුවන් කොම්පැනි කිහිපයකින් පමණක් ඒ තෙල් ගැනීමට නොවෙයි එදා වැඩ පිළි වෙළ යොදා තිබුණේ. ඒ අයට පෞද්ගලික වශයෙන් ලියුම් ලියා තිබෙනවා. කලින් සකස් කර තිබුණු සැලැස්ම පවා වෙනස් කර එසේ, කැල්ටෙක්ස් සහ ඡෙල් යන සමාගම් තුනට පමණක් සීමාවන අන්දමට, නැතිනම් එම සමාගම්වල තෙල් නිපදවන ස්ථානවලට පමණක් සීමා වන අන්දමට මෙම කර්මාන්ත ශාලාව නිර්මාණය කර තිබෙන නිසා අවසාන වශයෙන් කමිත්ත ශාලාවට අවශ්‍ය අමු තෙල් ගෙන්වීමත් එම කොම්පැනිවලට භාර වී තිබෙනවා. මේ නිසා, ඉතාමත්ම භයානක තත්ත්වයකුයි ඇතිවී තිබෙන්නේ. කමිත්ත ශාලාව තනා නිම කළායින් පසුව ඡෙල් කොම්පැනියට සම්බන්ධ අංශවලටයි එය පවත්වා ගෙන යාමේ කාර්යය භාර වී තිබෙන්නේ. කලින් ඇති කර ගෙන තිබුණු කොන්දේසි අනුව නම් කර්මාන්ත ශාලාව තනා නිම කළාට පසුව අවුරුදු දෙකක කාලයක් තුළදී ලාංකික කාර්මිකයන් පුහුණු කර පසුව ඒ අයට කර්මාන්ත ශාලාවේ කටයුතු භාර දීමයි කළ යුතුව තිබෙන්නේ. නමුත් ඒ කොන්දේසි සම්පූර්ණයෙන්ම වෙනස් කර ඇති නිසා නව වැඩ පිළිවෙළ අනුව ලාංකිකයන් පුහුණු කිරීමක් සිදු වන්නේ නැති බව පෙන්වා දෙන්න කැමතියි. මේ කාරණය සම්බන්ධයෙන් පැහැදිළි ප්‍රකාශයක් ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා බලා පොරොත්තු වෙනවා. මෙබඳු විශාල කර්මාන්තයක් ආරම්භ කිරීමෙන් අපේ රටට ලබා ගැනීමට තිබුණු විශාල වාසිය නැති කර දමා අපේ විදේශ විනිමයෙන්ම, ලබා ගන්නා අමු තෙල් සඳහා ගෙවීමට කට යුතු සලස්වා තිබීමෙන් අප රටට විශාල පාඩුවක් සිදුවන බව නැවත වරක් පෙන්වා දෙන්න කැමතියි.

ගරු සභාපතිතුමනි, කර්මාන්ත ශාලාවෙන් පිටවන තෙල් විකිණීමට යොදා ඇති පිළිවෙළ ගැනත් අපේ සැලකිල්ල යොමු කරන්න වටිනවා. කර්මාන්ත ශාලාවෙන් පිටවෙන අමු තෙල්—බත්කර් ඔයිල්—ඡෙල් කොම්පැනියටම ගත අටකට—අඩු මුදලකට—දෙන්නට මෙම සංඝථාව වැඩ කටයුතු යොදා ගෙන තිබෙනවා. මෙතෙක් කල්, ලංකාවට එන තැව්වලට වුවමනා කරන තෙල්, ඡෙල් කොම්පැනිය වැනි සමාගම්වලට අයත් මධ්‍යස්ථානවලින්ම ගෙනවිත්, මෙහිදී විකුණු මිලටත් අඩු මුදලකටයි අපේ කර්මාන්ත ශාලාවෙන් ලබා ගැනීමට කටයුතු යොදා ගෙන තිබෙන්නේ. එයින් විශාල පාඩුවක් අපේ රටට, අපේ සංස්ථාවට ඇති වන බව පැහැදිළි වශයෙන්ම කියන්න ඕනැ. එම නිසා, ගත අටක බද්දක් අය කඳත්ත මුදල් ඇමතිතුමාට යෝජනා කරන්න පුළුවන් නම්, මෙතෙක් කල් කොම්පැනි වලින් ලංකාවට ගෙනවිත් විකුණු මිලටම ඒ කටයුත්ත කරන්න පුළුවන් වෙනවා.

පූ. භා. 11.30

රුපියල් කෝටි හතලිස් හතහමාරක් පමණ වටිනා අමු තෙල් ගෙන්නා ගන්නා අවස්ථාවේදී අවුරුදු පහක කොන්ත්‍රාත්තු වකට අත්සන් තැබීම මොන රටකවත් සිරිත නොවෙයි. කිසිම රටක් කවදාවත් එබඳු ගිවිසුමක් ඇති කර ගත්තේ නැහැ. දවසින් දවස ලෝක වෙළඳ පොලේ තෙල් මිල වෙනස් වෙනවා, අඩු වැඩි වෙනවා. එම නිසා හය මාසයෙන් හය මාසය ගිවිසුම් ඇති කර ගැනීමයි සෑම රටකම පාහේ සිරිත. අද වුණත් තත්ත්වය බලන්න. ලංකාව, තෙල් වෙන් එකකට අමෙරිකානු ඩොලර් 1 ගත 41 ක් ගෙවන්න ගිවිසුම් වලට අද අත්සන් කර තිබෙනවා. ඉන්දියාව ගෙවන්නේ ඩොලර් 1 යි ගත 28 යි. මෙබඳු තත්ත්වයක් තිබියදී ඉතාමත් වැඩි මිලකට—කෝටි හතලිස් හත හමාරකට—අමු තෙල් ලබා ගැනීමට කටයුතු කර තිබෙන බව පෙනී යනවා. මේ කාරණය ගැන මා මෙයට පෙරත් සඳහන් කළා. මෙන්න මේ කාරණා නිසා, කලින් ඇති කර ගෙන තිබුණු කොන්දේසි වෙනස් කර යම් යම් ප්‍රදේශවලින් පමණක් තෙල් ලබා ගැනීමට ගිවිසුම් ඇති කර ගත්තේ කුමන

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[මෛත්‍රීපාල සේනානායක මයා.]

කාරණයක් නිසාද කියා කරුණු පැහැදිලි කරන ලෙස ඉල්ලා සිටිනවා. ඒ කියන්නේ කලින් අපි ඒ 'කර්මාන්ත ශාලාව' නිර්මාණය කර තිබුණේ, පහසුවෙන් ඒ වගේම වැඩ ලාභයක් ලැබෙන විධියටත් ලෝක වෙළඳ පොලෙන් තෙල් ගැනීමට අවස්ථාවක් ලැබෙන විධියටයි. නමුත් මේ අලුත් වැඩ පිළිවෙළ නිසා ඒ තත්ත්වය අද නැති වී තිබෙනවා. ඔන්න ඔය විධියට කටයුතු කළ නිසයි, අද සම්පූර්ණයෙන්ම මේ කර්මාන්ත ශාලාවේ අනාගතය ගැන අප තුළ සැකයක් ඇති විටට පවා කටයුතු යෙදී තිබෙන්නේ.

ඊළඟට, මේ කර්මාන්ත ශාලාවත් සමගම එකට අත්වැල් බැඳගෙන යායුතුව තිබුණ එකක් තමයි, පොහොර කර්මාන්ත ශාලාව. නමුත් අද ඒ විධියටද සංස්ථාවේ කටයුතු කෙරී ගෙන යන්නේ? “නැෆ්තා”, ඒ කියන්නේ කර්මාන්ත ශාලාවෙන් පිට වෙන දේවල් තබා ගැනීමට වැංකියක් සෑදා ගෙන යනවා. ඒ වැන්කිය ඒ කර්මාන්ත ශාලාවට ආසන්නයෙන්ම තිබෙන්න ඔබ්බ. ඒ කර්මාන්ත ශාලාවට වුවමනා කරන පයිප්ප දැමීමේ ප්‍රදේශයට පමණක්—Pipeline Phase එකට පමණක්—සැහෙන්න අඩි 40ක් වැටෙන විධියේ වැංකියකටයි ටෙන්ඩර් ප්‍රසිද්ධ කර තිබුණේ. ටෙන්ඩර් දුන්නේ ඒ ප්‍රමාණයටයි. ගරු ඇමතිතුමා හිතාවෙනවා. මා දන්නවා මොන කාරණයක් නිසාද හිතා වෙන්නේ කියා. මගේ කලින් කතාවේදී මා අතින් පොඩි වරදක් සිදු වුණා. විශේෂයෙන්ම මා ඒ කාරණය පැහැදිලි කරන්නයි දැන් නැගී සිටියේ. විශ්කම්භය කියන වචනය එදා මා පාවිච්චි කර තිබෙනවා. මේ පයිප්ප ලයින් එක නැත්නම් මාර්ගයේ පළල අඩි 40 ක් වෙන්න ඔබ්බ. මේ සඳහා ලක්ෂ 15ක කොන්ත්‍රාත් එකක් දී තිබුණා. නමුත් එම කොන්ත්‍රාත් එක—එක පාරටම ක්‍රියාකාරී අධ්‍යක්ෂතුමාගේ අණක් පිට අඩි 40 ප්‍රමාණය අඩි 80 දක්වා වැඩි කර—ලක්ෂ 30 කොන්ත්‍රාත් එකක් බවට හරවා තිබෙනවා. ඒ කොන්ත්‍රාත් එක දී තිබෙන්නේත් අඩු වෙන් ඉල්ලු පුද්ගලයාට නොවෙයි. අද ඔය සංස්ථාව තුළ පුදුම විධියේ වැඩ පිළිවෙලක් තමයි ගෙන යන්නේ. කොන්ත්‍රාත් එක එක් කෙනෙක් ගන්නවා. එය ඊළඟට තව

කෙනෙකුට පවරනවා. ඊට පසුව නැවතත් තවත් කෙනෙකුට පවරනවා. ඔන්න ඔය විධියේ වැඩ පිළිවෙලක් තමයි මේ සංස්ථාවේ කෙරී ගෙන යන්නේ. ඒ බව මේ අවස්ථාවේදී පැහැදිලිවම කියන්න ඔබ්බ.

එදා මම කිව්වා, නැෆ්තා වැංකිය සෑදීමේ කටයුත්ත භාර ගෙන තිබුණේ බෝනාස් සමාගම කියලා. නමුත් එය භාර දී තිබෙන්නේ බෝනාස් සමාගමට නොව, “සුම්ටෝමෝ” කොම්පැනියට බව පසුව මට දැන ගන්න ලැබුණා. නමුත් අන්තිමට මෙය කර තිබෙන්නේ ඒ අයත් නොවෙයි. ඒ අය Commercial Engineers ලාට භාර දී තිබෙනවා. ඊළඟට ඒ අයත් Foundation Engineers ලාට භාර දී තිබෙනවා. අන්තිමට ඒ අය මේ වැඩේ කළා. නමුත් වැංකිය අංශක 9ක් පහත් වී තිබෙනවා. ගැලුම් 25,000ක් දැමීමට බලාපොරොත්තුවෙන් සෑදූ වැංකිය දැන් අංශක 9ක් ඇද වී තිබෙනවා. මේ ඇදය සකස් කරන්න ඒ අය මහත්සි ගත්තා. නමුත් බැරි වුණා. දැන් මොකක්ද ඒ අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය කියන්නේ? ගැලුම් 25,000 ක් දැමීමේ බලාපොරොත්තුවෙන් හැදුවත් ඒ තරම් ප්‍රමාණයක් දමන්න වුවමනා කරන්නේ නැත, ගැලුම් 15,000ක් දැමීමාම ඇතියි කියයි අද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය තීරණය කර තිබෙන්නේ. ගැලුම් 25,000 ක් දැමුවොත් තවත් ඇද වෙන්න පුළුවනි නේ. චතුර පොම්ප කළ විගසම වැංකිය ඇද වෙන්න පටන් ගත්තා. ඔන්න ඔය විධියේ වැඩ කටයුතු රාශියක් තිබෙනවා. පැය ගණනක් තිස්සේ වුණත් කියන්න පුළුවනි. නමුත් මට ඒ තරම් වේලාවක් ලැබෙන්නේ නැහැ.

ඔය විධියේ වැඩ රාශියක් මේ සංස්ථාවෙන් කෙරෙන බව පැහැදිලිව පෙනෙනවා. මේ අවස්ථාවේදී නොකියාම බැරි තවත් හොඳ ලක්ෂණ කතාවක් තිබෙනවා. එය නම් නොකියාම බැහැ. මේ සංස්ථාවේ වැඩට පැමිණ සිටින පිරිසකට—මගේ හිතේ ඉතාලි ජාතික මහත්වරුන් පිරිසක්—නැවතීමට ගෙයක් ගන්න සිදු වුණා. අපේ ඇමතිතුමාගේ හිත මිත්‍ර අභය ගුණසේකර මහත්මයාගේ ගෙයක් තිබෙනවා, ඒ ගේ ගන්නය කියා තිත්දු කළා.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

මාසෙකට කුලිය රුපියල් 750 සි. රුපියල් 750ක් බැගින් අවුරුදු දෙකක අත්තිකාරම් මුදලක් අභයගුණසේකර මහතා ඉල්ලුවා. ඒ කියන්නේ රුපියල් 18,000ක්. එහෙත් ඒ පිළිබඳව කිසිම ගිවිසුම් ආදියක් අත්සන් කරන්න කලින්, අභයගුණසේකර මහතාට ගේ අයිතිද නැද්ද කියා සොයා බලන්නත් කලින්, කුලිය පිළිබඳව තක්සේරු කර බලන්නත් කලින්, සභා පනිතුවාගේ අණක් පිට ගේ සඳහා රුපියල් 9,000 ක් ගෙව්වා. මණ්ඩලයේ නීතිඥ මහත්වරුන් කීව්වා, මෙසේ මුදල් ගෙවීම නීත්‍යානුකූල නැත කියා. මේ ඉඩම අයිති අභයගුණසේකර මහත්මයාටද කියා සොයන්නේ නැතුව, සඳහන් කර ඇති කුලිය වටිනාවද කියා තක්සේරුකර බලන්නේ නැතුව, ගෙව්වා. පසුව මොකක්ද සිද්ධ වුණේ? එම ගේ අයිති අභයගුණසේකර මහතාට තොවෙයි කියා දැනගන්න ලැබුණා. එසේ දැනගන්නාට පසුව ඒ මුදල් ආපසු දෙන්නය කියා ලියුම් ලියන්න පටන් ගත්තා. නමුත්, ඒ අතරතුර ලොකු ලොකු සමාගම් කීපයකින් රුපියල් 12,000 ක් වටිනා **෧ බඩු** ගත්තා.

කවුද මේ බඩු ගන්න ඉදිරිපත් වුණේ? ඒ ගේ අයිතිකාරයායි කී අභයගුණසේකර මහත්මයාමයි. මෙන්න ඒ ගැන වැඩ අධිකාරිතැන ලියා ඇති ලිපිය:

“From Working Director,
To C.S.S.O.
Subject: Furniture in Mr. Abeygoonasekera's B'galow at Gonawala.
Date: 16th August, 1969.

Chairman has sanctioned the sale of some items of furniture from the list prepared by you. The following are the particulars.

	Rs.
Item (1) 2 Beds at Rs. 350 each	700.00
Item (2) 2 Beds at Rs. 315 each	630.00
Item (6) 1 teak wardrobe ..	1,150.00
Item (10) Foam rubber drawing suite	550.00
Item (11) 24 Bed sheets ..	391.00
Item (12) 16 pillow Cases at Rs. 4.90	78.40
Item (13) 12 pillows at Rs. 7.50	90.00
Item (20) 2 mosquito nets at Rs. 45	90.00
	<hr/> 3,679.60 <hr/>

Since Mr. Abeygoonasekera has been given possession of the bungalow on his refunding the balance rent to the Corporation, I am requesting Administrative Manager of the Refinery to arrange for the removal of the balance items as soon as possible.

I am attaching Mr. Abeygoonasekera's cheque for Rs. 10,771.26 which includes payment of Rs. 3,679.60 on account of furniture etc. and Rs. 6,000 on account of the refund of rental calculated for 8 months. Since the cheque is in excess of the payments due to us, I would like you to accept this cheque and on realisation and the finalisation of the above transactions to refund Mr. Abeygoonasekera the balance due to him.

The balance items on the list should be sold as authorised earlier.

Sgd. Lionel Gunatilleke,
Working Director.”

Now, what has happened to this cheque?

මොකක්ද වැක්පතට වුණේ?

ගරු සුගතදාස
(கௌரவ சுகததாச)
(The Hon. Sugathadasa)
කවුද ගත්තේ?

මොත්‍රිපාල සේනානායක මයා.
(திரு. மைத்திரிபால சேனநாயக்க)
(Mr. Maithripala Senanayeke)
සංස්ථාවයි ගත්තේ. ඊට පසුව එම ගෙයි පදිංචි වෙන්නය කියා ඒ නිලධාරීන්ට කීව්වාම ගෙය සුදුසු නැත කියා ඒ ගොල්ලන් එහි පදිංචි වුණේ නැහැ. දැන් ගේ රුපියල් 250 කටවත් දෙන්න බැරි තත්ත්වයකයි තිබෙන්නේ. ඊට පසුව තින්දු කළා. ඒ බඩු ටික විකුණමයි කියා

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා
(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)
(Dr. N. M. Perera)
The cheque bounced !

මෙත්‍රිපාල සේනානායක මයා.
(திரு. மைத்திரிபால சேனநாயக்க)
(Mr. Maithripala Senanayeke)

මුදල් නැත කියා ආපසු ආවා. ඔන්න දැන් සංස්ථාවෙන් ගත් රුපියල් 9,000 ත් නැහැ; බඩු සඳහා ගත යුතු රුපියල් 3,679 ත් නැහැ. දැන් අහයගුණසේකර මහතා ලංකාවෙන් නැහැල්ලු.

මේවා අපි කියන්නේ සමහර විට ගරු ඇමතිතුමා දන්නේ නැතුව ඇතැයි සිතන නිසයි.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා
(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)
(Dr. N. M. Perera)

නැහැ, නැහැ; එයා එව්වර “ඉනසන් ටි” නැහැ. තවත් තිබෙනවා. මම කියන්නම්.

මෙත්‍රිපාල සේනානායක මයා.
(திரு. மைத்திரிபால சேனநாயக்க)
(Mr. Maithripala Senanayeke)

දැන් මේ ගේ අයිතිකාරයා සම්බන්ධ වත් මහා පුදුම කථාවක් තිබෙනවා. මෙම ගේ අයිතිකාරයාගේ නැදෑයෙක් ඉන්නවා, එල්. එම්. පිරිස් කියා. ඔහු තෙල් සංයුක්ත මණ්ඩලයේ ආරක්ෂක නිලධාරියෙක්. ඔහු කලින් තුන්වැනි ශ්‍රේණියේ ලිපි කරුවෙක්ල. [බාබා කිරීමක්] The father is a close relation of the owner of the house. අයිතිකාරයා පොලිස් කාරයෙක්ල. ගේ පාවිච්චියට ලැබෙන්නේ නැහැ. සංස්ථාවෙන් දුන්න රුපියල් 9,000ට සිදු වුණු දේකුත් නැහැ. රුපියල් 12,000කට ගත් බඩුමුවටුවලින් රුපියල් 3,000කට ගත් බඩු ටිකත් නැහැ; මිනිහත් නැහැ. ඔය විධියට කරුණු කියනවා නම් අපට එළිවන තෙක් කියන්න පුළුවන්. මා එදත් කිව්වා, මේ සංස්ථාව මේ රටේ ආර්ථික හා දේශපාලන නිදහසට බලපාන්නට පුළුවන් භාරදුර වැඩ කටයුතු කරන සංස්ථාවක් බව. ඒ නිසා ඔවුනි දෙයක් සම්බන්ධ

ධව ඇමතිතුමා නිශ්ශබ්ද නොවිය යුතු බව මා පැහැදිලිව කියන්නට ඕනෑ. ඔය පැත්තේ අය රජය කළත්, මේ පැත්තේ අය රජය කළත් මෙවැනි සංස්ථා මාර්ගයෙන් රටේ යහපතට ලොකු සේවයක් ලබා ගන්නට පුළුවන්. මේ සංස්ථාවල පාලනය පිළිබඳ වගකීම ගරු ඇමතිතුමාට භාර නිසා මේවා සම්බන්ධව විධිමත් පරීක්ෂණයක් කිරීම ඉතාමත් අවශ්‍ය බව මා මතක් කරන්නට ඕනෑ.

ලංගමය ගැන මා කිසිවක් කියන්නේ නැත කියා මා කලින් කීවා. නමුත් එකක් කියන්නට ඕනෑ. අය වැය ලේඛනය දෙවැනි වර කියවීම පිළිබඳ විවාදයෙන් පසු, අනුරාධපුර ඩිපෝටේ සේවය කරන, මා සමග නැදෑ සම්බන්ධකම් ඇති අය කවිද කියා සොයනවාලු, මාරු කරන්න. ගරු ඇමතිතුමනි, යම් කෙනකුට සුදුසුකම් තිබේ නවා නම්, ඔහු රාජකාරිය හරියට කරනවා නම්, ඔහුට සේවය කරන්න ඉඩ දෙන්න. පලි ගැනීම තරක බව කියමින් මහජනතාවට පොරොන්දු 21ක් දුන් තමුත්තාත් සේලා ඒ එකක්වත් ඉෂ්ට කළේ නැහැ. එසේ ඉෂ්ට කරන්නට බැරි වුනත් එවැනි දේ තම් කරන්නට එපාය කියමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසාන කරනවා.

පු. හා. 11.45

ආර්. ජී. සේනානායක මයා. (දඹදෙනිය)
(திரு. ஆர். ஜி. சேனநாயக்க—தம்ப
தெனிய)

(Mr. R. G. Senanayake—Dambadeniya)
ගරු සභාපතිතුමනි, පෙබරල් පක්ෂයේ තද විරුද්ධත්වයක් තිබුණත් පෙබරල් පක්ෂය ආණ්ඩුව ඇතුළේ සිටියත් ත්‍රිකුණාමල වරාය ජනසතු කිරීම ගැන මා ගරු ඇමතිතුමාට විශේෂ ප්‍රශංසාවක් කරන්නට ඕනෑ. එතුමා ඇමතිකමට පත් වුණු දවසේ සිට මා එතුමාට මේ ගැන කරුණු මතක් කළා. එහෙත් ජනසතු කළාය කිව්වට තවම එතැන තිබෙන වැඩ පිළිවෙලේ වෙනසක් පෙනෙන්නට නැහැ. පරණ කොන්ත්‍රාත්කාරයන්ගේ බලපෑම් තවමත් ත්‍රිකුණාමල වරාය සංස්ථාවේ තිබෙන බවයි, පෙනෙන්නේ. තවමත් කොන්ත්‍රාත්කාරයන් මගින් තමයි, බඩු පටවන්නෙන්, බාත්තෙන්, සංස්ථාවේ නිල ධාරීන් ඒ දේවලට අත්සන් කළාට පරණ

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

කොන්ත්‍රාත්කාරයන් යටින් සිටිනවා. ජන සතු කරනවා නම් නියම ආකාරයට ජනසතු කරන්නට ඕනෑ. නමින් පමණක් ජනසතු කර කොන්ත්‍රාත්කාරයන්ට ඒ උදවියගේ වැඩ කටයුතු සහ ජාවාරම් කරගෙන යාමට ඉඩ නොදෙන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සහාපතිතුමනි, ආණ්ඩුවේ වැඩපල වල්වලින් වරාය සංයුක්ත මණ්ඩලයේ ත්‍රිකුණාමලයේ පමණක් කම්කරුවන්ට නියම විධියට බලපත්‍ර දෙන්නේ නැහැ. ඉස්සර සුද්දන්ගේ චතුරල වැඩ කළ දෙමළ කුලීකාරයින්ගේ බෙල්ලේ එල්ලා තිබුණ විත් ටිකටි එකක්. තමුන්නාන් සේට මතක ඇති ඒ කාලයේ දෙමළන් ගෙන් වැඩ ගත්තේ වහලුන්ගෙන් වැඩ ගන්නා වගේ බව. ටිත් ටිකටි ක්‍රමය අනුවයි එකිනෙකාගෙන් වෙන් කර ඔවුන් හඳුනා ගන්නේ. ඒ ටිත් ටිකටි ක්‍රමය වර්තමාන ශිෂ්ට ලෝකයෙන් දැන් අයින් වී ගෙන යනවා. අධිරාජ්‍ය යුගය පටන් ගත් කාලයේ තමයි ඔය ක්‍රමය ඇති වුණේ. බල්ලන්ගේ බෙල්ලේ කොලර් එක බදිනවා වාගේ කම්කරුවන්ගේ බෙල්ලටත් ටිත් ටිකටි දැමීම. තොන්ඩමන්ලාගේ දියුණුවත් සමග චතුරලින් නම් දැන් ටිත් ටිකටි එක බෙල්ලේ එල්ලීම අහෝසි වී ගිහිනි. එහෙත් තවමත් ත්‍රිකුණාමලේ වරායට ටිත් ටිකටි එක බලපානවා.

ගරු සී. පී. ද සිල්වා (ඉබ්බම්, වාරිමාර්ග
හා විදුලිබල ඇමති හා සභානායක)

(கௌரவ சீ. பீ. டி சில்வா—காணி, தீர்ப்
பாசன, மின்விசை அமைச்சரும் சபை முதல்
வரும்)

(The Hon. C. P. de Silva—Minister of Land, Irrigation and Power and Leader of the House)

කොහේද එල්ලා තිබෙන්නේ ?

ආර්. ඩී. සේනාරත්න මහා.

(திரு. ஆர். ஜி. சேனாநாயக்க)

(Mr. R. G. Senanayake)

දැන් එල්ලන්තේ නැහැ. අතේ තබා ගෙන යනවා. ආණ්ඩුවේ අතික් හැම වැඩ පොළකම බලපත්‍රයක් දෙනවා. ඡායා රූපයක් සහිතව නම ගම ඇතුළත් කර තිලිබාරීන්ගේ සහතික සමග පොටෝ පාස් දෙනවා අතික් හැම තැනකම. එහෙත්

ත්‍රිකුණාමලේට නැහැ. ඒ ජන්තවරුන්
 දෙදෙනෙක් විරිය කළා ඔය විත් විකට්
 ක්‍රමය නැති කරන්නට. ඒ අය වැලිගුම්
 මගින් මාරු කළා. මොකක්ද ඔකට හේතු
 ව? ආණ්ඩුවේ අතික් හැම වැඩ පොළකම
 පොටෝ පාස් දෙනවා නම් ත්‍රිකුණාමලේ
 වරායේ නැත්තෝ ඇයි? ආණ්ඩුවේ
 ඒ ජන්තවරුන් පොටෝ පාස් ක්‍රමය ඇති
 කරන්නට හදන විට ඔවුන් ඒ ස්ථානවලින්
 වහාම පිට කරන්නේ ඇයි? එයට හේතුව
 ත්‍රිකුණාමලේ වැඩ කරන වැඩි දෙනා කල්ලි
 තෝනින් විමයි. ඒ අයට උප්පැන්න සහ
 නිකයක් සොයා ගන්නට බැහැ; නිලධාරීන්
 ගේ සහතිකයක් ලබා ගන්නට බැහැ.
 කල්ලිතෝනින් නැව්වලින් බානවා. ඒ වරා
 යේම වැඩ දෙනවා. නියම විධියට ඔවුන්ට
 පඩියක් ගෙවන්නෙත් නැහැ. බත් පතටයි
 ඒ අයගෙන් වැඩ ගන්නේ.

ගු. සි. පි. ද සිල්වා

(கௌரவ சீ. பீ. டி சில்வா)

(The Hon. C. P. de Silva)

බන් ගොට්ටෝ.

ආර්. ජී. ජෝනාතාන මයා.

(திரு. ஆர். ஜி. சேனநாயக்க)

(Mr. R. G. Senanayake)

කන්තලේ ආදී ත්‍රිකුණාමලේ අවට ප්‍රදේශවල අනන්ත අය සිටිනවා වැඩට යන්න සූදුනම්ව. ඒ අයට තැනක් නැහැ. කල්ලතෝනින්ගෙන් වරාය පිරිලා. ඔය රින් රිකඩ් ක්‍රමය නැති කරන්නට පුත්තක් සේනානායක ඒජන්තතුමා විරිය කළා. ඊළඟට නෙවිල් ජයවීර ඒජන්තතුමාත් උත්සාහයක් ගත්තා. ඔවුන් ඒ යෝජනා ව ඉදිරිපත් කරන විටම වෙනත් තැන කට මාරුකරනවා. යම් ඒජන්ත කෙනෙක් පොටෝ පාස් ගැන කථා කළොත් ඔහු ත්‍රිකුණාමලේ නම් තබන්නේ නැහැ.

ගරු ආමතීතුමා වැදගත් සේවයක් කර
නිබෙනවා. මේ රටේ වරායවල් ජනසතු
කරන විට ත්‍රිකුණාමලේ වරාය ජනසතු
කළේ නැහැ. කොළඹ වරාය ජනසතු කළා;
ගාල්ලේ වරාය ජනසතු කළා; එහෙත්
ත්‍රිකුණාමලේ වරාය ජනසතු කළේ නැහැ.
බස් ජනසතු කරන විට නම් රටේ තිබුණු
බස් සියල්ලක්ම ජනසතු කළා. එහෙත්

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

[ආර්. ජී. සේනානායක මයා.]

වරායවල් ජනසතු කරන විට ත්‍රිකුණාමලේ වරාය ජනසතු කළේ නැහැ. යම් නීතියක් පනවනවා නම් ඒ නීතිය ලංකාවේ හැම තැනකටම බලපාන්න ඕනැ.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

කොයි ආණ්ඩුවද ත්‍රිකුණාමලේ වරාය ජනසතු නොකළේ ?

ආර්. ජී. සේනානායක මයා.

(திரு. ஆர். ஜி. சேனநாயக்க)

(Mr. R. G. Senanayake)

කොයි ආණ්ඩුවක් හෝ වේවා.

ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක්

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

තමුත්තාත්සේත් ඒ කාලයේ ඒ ආණ්ඩුවේ හිටියා නේද ?

ආර්. ජී. සේනානායක මයා.

(திரு. ஆர். ஜி. சேனநாயக்க)

(Mr. R. G. Senanayake)

නැහැ. මම හිටියේ නැහැ.

මේ ඇමතිතුමා ඇමති බුරයට පත් වූ මුල් කාලයේදීම මා එතුමාට මේ කරුණ ගැන මතක් කර ත්‍රිකුණාමලය වරායත් ජනසතු කරන්නයි කියා ඉල්ලා සිටියා. බලපෑම කොතරම්ද බලන්න. ආණ්ඩුවටත් බලපෑම තිබුණා. අනික් වරායවල් ජනසතු කරන විට ත්‍රිකුණාමල වරාය ජනසතු කළේ නැහැ. මේ ආණ්ඩුවටත් බලපෑම කොතරම් ද කිව්වොත් යම් ඒජන්ත කෙනෙක් එතන වැඩකරන කම්කරුවන්ට පොටෝ පාස් දෙන්නට හැදුවොත් ඔහු වැඩි දවසක් එතන තියන්නේ නැහැ.

ත්‍රිකුණාමල වරාය ලෝකයේ තිබෙන වරායවල් අතුරින් ඉතාම වැදගත් වරායක් බව අප කවුරුත් දන්නවා. එංගලන්තය, අමෙරිකාව, ආදී ඕනෑම රටක් දන්නවා, ලංකාවේ ත්‍රිකුණාමල වරායේ ඇති වැදගත් කම, වටිනාකම. ඒ තරම් වටිනා වරායක් වන ත්‍රිකුණාමලය වරාය දියුණු කිරීම සඳහා

කිසිවක් නොකොට අගමැති තුමා ලබන මාසයේදී කන්කසන්තුරේ වරායේ මුල් ගලක් තබන්නට යනවාලු. ඇයි ත්‍රිකුණාමලය වරාය දියුණු කිරීමට පියවර නොගන්නේ ? ලෝකයේ තිබෙන ඕනෑම විශාල නැවක් ත්‍රිකුණාමල වරායට ඇතුළු කරන්නට පුළුවනි. එහෙත් ත්‍රිකුණාමල වරායේ සංවර්ධනය සඳහා මෙතෙක් කිසිම සැලැස්මක් පිළියෙළ කර නැහැ. කරන්නේ, කොමිෂන් සභා පත් කිරීම පමණයි.

ලංගමය කොතෙකුත් විවේචනය වුණා. ලංගම බස් ධාවනය ගැන කථා කරන විට අප අමතක කරන්න තරකයි, බස් කොන් දෙස්තරවරුන්ගේ සේවයේ තිබෙන දුෂ්කරතා. එංගලන්තයේ නම් බස් කොන් දෙස්තරවරුන්ට මෙවැනි කරදරකාරී තත්ත්වයක් නැහැ. අපේ බස් කොන්දෙස්තරවරුන් පැය 8ම සේවය කළ යුතුව තිබෙන්නේ හිටගෙනයි. ඔවුන් ඒ අත මේ අත විසි වෙමින්, මගීන්ට තෙරපෙමින්, මගීන්ගෙන් බැණුම් අසමින්, සමහර විට ගුටිත් කමින්, සේවය කළ යුතුව තිබෙනවා. එංගලන්තයේ නම් කොන්දෙස්තරවරුන්ට වාඩිවීම සඳහා පොඩි පුටුවක් තිබෙනවා. ඔහු එතැන ඉදගෙනයි, ටිකට් දෙන්නේ. ලංකාවේ මෙත් මගීන්ගෙන් තෙරපී දුක් විදීමක් එංගලන්තයේ බස් කොන්දෙස්තරවරුන්ට නැහැ. මගීන් පිරුණාම ඔහුගේ පුටුව ඉදිරියේ ඇති පොල්ල පාත් කරනවා. එවිට ඔහු ඉන්න තැනට තෙරපී එන්නට මගීන්ට පුළුවන් කමක් ලැබෙන්නේ නැහැ. ලංකාවේ ධාවනය කෙරෙන ඩබල් ඩෙකර්ම නමා, එංගලන්තයේත් ධාවනය කෙරෙන්නේ. අපේ කොන්දෙස්තරවරුන්ට ලැබෙන පහසුකම් සලසා දීමට කටයුතු නොකරන්නේ ඇයි ?

අපේ ලංගම බස් ඉතා පටු පාරවල ධාවනය කෙරෙනවා දැක්කාම විදේශ සංචාරකයන් පුදුම වෙනවා.

ගරු සී. පී. ද සිල්වා

(கௌரவ சி. பி. டி. சில்வா)

(The Hon. C. P. de Silva)

රියැදරන් දකෂයි.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

ආර්. ජී. සේනානායක මයා.

(*திரு. ஆர். ஜி. சேனநாயக்க*)

(Mr. R. G. Senanayake)

ඉතාම දක්ෂයි. මා ඔවුන්ට ප්‍රශංසා කරනවා. මහියංගනය පැත්තේ ඉතා පටු පාරවල පවා විශාල ලංගම බස් දෙකක් එකට මාරු වන හැටි පුද්ගලික. කොතරම් සීරුවෙන් ඒ බස් මාරු වෙනවාද කීවොත්, ඒ බස් දෙක අතරට “බ්ලේඩ්” එකක්වත් රිංගවන්න බැරි තරම්. ඉතාමත් පටු නුසුදුසු පාරවල විශාල බස් ධාවනය කරන්නට කටයුතු සැලැස්වීම නිසා නිරපරාදේ බස් අබලන් වෙනවා. පාරවල් එවැනි අසතුටුදයක තත්ත්වයක පැවතුණත්, ලංගමය කාල සටහන් සකස් කරන්නේ, හොඳ පාරවල බස් ධාවනය කළ හැකි වේගය අනුවයි. ලංගම බස් කොළඹ සිට ත්‍රිකුණාමලයට යන්නට ගන්නේ පැය 5 1/2 යි. අපට නම් ඒ වේලාව තුළදී මෝටර් රථයෙන්වත් ත්‍රිකුණාමලයට යන්නට බැහැ. ඒ පාරවල තත්ත්වය අනුව මෝටර් රථය වැඩි වේගයකින් ධාවනය කරවන්න පුළුවන් කමක් නැහැ. සාමාන්‍යයෙන්, “අපේ ගමටත් බස් එකක් ඕනෑ” යනුවෙන් ගම් වාසීන් ඉල්ලීම් කිරීම ස්වභාවිකයි. එවැනි ඉල්ලීම් ඉටු කර දමන්න බැරි නිසා පාරවල් කොතරම් අසතුටුදයක වුණත් බස් ධාවනය කරවනවා. පාරවල් තැනීම භාර රජයේ වැඩ, තැපැල් හා විදුලි සන්දේශ කටයුතු පිළිබඳ අමාත්‍යාංශයේ සහයෝගය ලංගමයට ලැබෙනවා නම් මෙවැනි අසතුටු දයක තත්ත්වයක් ඇති වන්නේ නැහැ. මෙම අංශ දෙක අතර කිවිටු සම්බන්ධතාවක් තිබිය යුතුයි. ලංගමයෙන් පාඩු සිදු වන බව අද හැම තැනකම කියැවෙනවා. මෙහිදී අපි දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව දෙස මොහොතකට බලමු. දුම්රිය පාරවල් හදා ගන්නේත් දුම්රිය නැවතුම් පොළවල් හදා ගන්නේත් එම දෙපාර්තමේන්තුවෙන්මයි. ඒත් දුම්රියෙන් ලාභයි. ලංගමයට එවැනි කටයුතු පැවරී නැහැ. පාරවල් හදන්නේ වෙනත් අංශයක් විසින්, පාරවල බෝක්කු හදන්නේත් වෙනත් අංශයක් විසින්. ලංගමයෙන් ඒවාට කිසිම වියදමක් නැහැ. ලංගමයට පැවරී තිබෙන්නේ බස් ධාවනය කරවීම පමණයි. ඒත් ලංගමයෙන් පාඩුයි.

මීට හේතුව මොකක්ද? බස්වල වැඩ කරන කොන්දොස්තර මහත්වරුන්ටත් රියදුරු මහත්වරුන්ටත් මා ප්‍රශංසා කරනවා. ලංගමයේ වැඩ පොළවලත් පාලන යන්ත්‍රයේත් දුර්වලකම් නිසායි පාඩු සිදු වන්නේ. වෙනත් රටවල පාරවලට බස් යොදවන්නේ එම පාරවල තත්ත්වය විමසා බැලීමෙන් පසුවයි. එහෙත් මේ රටේ එවැනි තත්ත්වයක් නැහැ. කුඩා පාරවලට ලොකු බස් රථ යොදා තිබෙනවා. වෙනත් රටවල පාවිච්චි කොට ඉවත් කරන පළියට හැම බස් රථයක්ම මෙහි ගෙන්වා ගන්නට අප ඉක්මන්විය යුතු නැහැ.

මිලිගට ක්‍රීඩා අංශය ගැන වචන ස්වල්පයක් කිව යුතුයි. අපේ ක්‍රීඩකයන් ගැන ලොකු රාවයක් ඇති කොට ප්‍රසිද්ධියක් ලබා ගැනීම ගැන ගරු ඇමතිතුමාට මා ප්‍රශංසා කරනවා. එහෙත්, හොංකොං නගරයේ හෝ සිංගප්පූරුවේ හෝ විශාල ක්‍රීඩාංගනවල අපේ ක්‍රීඩකයන් තරඟ කළ පමණින් ජාතික ව්‍යාපාරයක් වශයෙන් අපේ ක්‍රීඩා දියුණු වන්නේ නැහැ. ජාතික වශයෙන් ක්‍රීඩා දියුණු වන්නට නම් අපේ රට තුළම ඒ පිළිබඳ උනන්දුව වැඩි දියුණු කළ යුතුයි. අභ්‍යන්තර වශයෙන් ඒ පිළිබඳ පුළුල් ව්‍යාපාරයක් ගෙන යා යුතුයි. ක්‍රීඩා පුහුණුව ව්‍යාප්ත කළ යුතුයි. තවම එවැනි තත්ත්වයක් ජාතික වශයෙන්, අභ්‍යන්තර වශයෙන් ඇතිවී නැහැ. අපේ පාපන්දු කණ්ඩායම් හා ධාවක කණ්ඩායම් රන් පදක්කම් ලබා ගත්තත් ජාතික වශයෙන් ඒ ක්‍රීඩා තවම දියුණු වී නැහැ.

ගරු සුගතදාස

(*கௌரவ சுகததாச*)

(The Hon. Sugathadasa)

දියුණු නැත්නම් වෙන රටවලට ගිහින් දිනන්නෙ කොහොමද?

ආර්. ජී. සේනානායක මයා.

(*திரு. ஆர். ஜி. சேனநாயக்க*)

(Mr. R. G. Senanayake)

තෝරාගත් ටික දෙනකු ගිහින් දිනන බව ඇත්ත. ඒ අයත්, පුළුල් ලෙස පැවැත්වුණු තරඟ මාලාවකින් තෝරාගත්

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ආර්. ජී. සේනානායක මයා.]

අය නොවෙයි. මා කියන්නේ, තවම මේ ක්‍රීඩා අභ්‍යන්තර වශයෙන් පුළුල් වශයෙන් මේ රටේ දියුණුවකට පත් බව නැති බවයි.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

විශාල දියුණුවක් තිබෙනවා.

ආර්. ජී. සේනානායක මයා.

(திரு. ஆர். ஜி. சேனநாயக்க)

(Mr. R. G. Senanayake)

දියුණුවක් තිබෙන බව ඇත්ත. එහෙත්, තමුත්තාත්තේ හැම විටම කල්පනා කරන්නේ විදේශවල තරඟ සඳහා ක්‍රීඩකයන් ඉදිරිපත් කිරීම ගැන පමණයි. අභ්‍යන්තර වශයෙන් එම ක්‍රීඩා ව්‍යාප්ත කිරීම ඉතාම අඩුයි. ඒකයි මගේ අදහස. ජාත්‍යන්තර තරඟවලදී අපේ ක්‍රීඩකයන් විශාල ජයග්‍රහණ ලබා තිබෙනවා. එහෙත් අභ්‍යන්තර වශයෙන් බලන විට ඒ ක්‍රීඩා දක්ෂතාව එතරම් ව්‍යාප්ත වී නැහැ.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

හුඟක් දුරට පැතිරී තිබෙනවා.

ආර්. ජී. සේනානායක මයා.

(திரு. ஆர். ஜி. சேனநாயக்க)

(Mr. R. G. Senanayake)

වයඹ ප්‍රදේශයේ නම් නැහැ.

අන්තිම වශයෙන් ජර්මන් අභ්‍යාස විද්‍යාලය ගැන කරුණක් මතක් කරන්නට කැමතියි. අපේ රටේ කාර්මික අභ්‍යාසායනන බොහොම ස්වල්පයයි තිබෙන්නේ, අපේ ලමයින් මේ වැඩවලට බොහොම දක්ෂයි. අපේ ලමයින් ඉංජිනේරු විද්‍යාවට, මෝටර් කාර්මික ශිල්පයට බොහොම දක්ෂයි. අද ඔහුම පාරක ගමන් කරන විට දෙපස තිබෙන ගරාජ් සමූහය බලන්න. ස්වෝත්සාහයෙන් ඉගෙන ගත් උදවිය නේද ඒවා ආරම්භ

කර තිබෙන්නේ? ගරාජ්වලට වැඩ කර ලබාගත් පුහුණුව පමණයි. ඔවුන්ට තිබෙන්නේ. තමුත් ඔවුන් දක්ෂ කාර්මිකයින් වශයෙන් කටයුතු කරනවා. කුඩා ගම්වල වුවත් අද අපට ගරාජ් දකින්නට ලැබෙනවා. අපේ උදවිය මේ විෂයයන්වලට දක්ෂ තමුත් ශාස්ත්‍රීය පුහුණුවක් සහ දැනුමක් ලබා ගැනීමට ප්‍රමාණවත් අභ්‍යාස ආයතන නැහැ. චේරහැර ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස මධ්‍යස්ථානය තිබෙනවා. අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ ඒ මධ්‍යස්ථානයෙන් හරියා කාරව වැඩ කෙරෙන්නේ නැහැ. වසා දමා තිබෙනවා.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

වසා නැහැ.

ආර්. ජී. සේනානායක මයා.

(திரு. ஆர். ஜி. சேனநாயக்க)

(Mr. R. G. Senanayake)

නිතර නිතර එතැන සිටින ඇති වෙනවා; වැඩ වර්ජන ඇති වෙනවා. පංගුවක් වෙලාවට වැඩ කරනවා; පංගුවක් වෙලාවට වැඩ කරන්නේ නැහැ. කිව්වට තිබෙන ආයතනයවත් තවම හරියාකාරව පැවත්වෙන්නේ නැහැ. ඒවාගේම මේ මධ්‍යස්ථානයට ශිෂ්‍යයින් බොහොම වික දෙනයි ඇතුළු කර ගන්නේ. මේ ආයතනය මීට වඩා පුළුල් කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ඒ වාගේම චේරහැර ජර්මානු කාර්මික මධ්‍යස්ථානය ආදර්ශයක් කරගෙන ලංකාවේ සෑම කොට්ඨාශයකම, සෑම ප්‍රදේශයකම, එවැනි මධ්‍යස්ථාන පිහිටුවීම ආණ්ඩුවේ යුතුකමක් බව මා පෙන්වා දෙන්නට සතුටුයි. මුලින් මේ කාර්මික ආයතනය පිහිටුවනු ලැබූ අවස්ථාවේදී ජර්මන් ආණ්ඩුවේ බලාපොරොත්තුව වූයේත් ඒකයි. ලංකාවේ සෑම ප්‍රදේශයකම එවැනි කාර්මික අභ්‍යාස ආයතන පිහිටුවිය යුතුයි. දඹ දෙනියේ ලමයින්ට, අනුරාධපුරයේ ලමයින්ට චේරහැරට එන්නට පුළුවන්ද? ඒ ලමයින් කාර්මික අධ්‍යාපනයක් ලබා ගන්නේ කොහොමද? එම නිසා චේරහැර මධ්‍යස්ථානය ආදර්ශයක් කරගෙන

விசேஷப் பணம் கெட்டுப்பண, 1969-70

—கூடுதல் பணம்

கூடுதல் பணம் பற்றியும் உடனடி நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளப்படுகிறது.

சபாபதி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

The Sitting is suspended till 2 P.M.

உடனடி பணம் பற்றியும் உடனடி நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளப்படுகிறது.

அதன்படி அமர்வு பி.பி. 2 மணிவரை இடைநிறுத்தப்பட்டு, மீண்டும் ஆரம்பமாயிற்று.

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

வி. அந்நாமலை (அங்கீகரிக்கப்பட்ட உறுப்பினர்)

(திரு. வி. அந்நாமலை—நியமன அங்கீகரிக்கப்பட்ட உறுப்பினர்)

(Mr. V. Annamalai—Appointed Member)

I wish to make a few comments on the bus services, particularly in the plantation areas. I have brought to the notice of the Hon. Minister a number of instances where school-going children have found it difficult to travel by bus. Only a small number of buses ply on those routes, particularly towards Galaha, Ragala, Hatton and Passara. Those are areas where the bus service is poor. Children have to walk long distances. Some of the estates are large and children have to walk a number of miles within the estate itself, get to the main road, and from there travel a further long distance to the school. I met the Hon. Minister and told him about the difficulties these children are undergoing. He listened to us sympathetically and promised to do his best. I do not know how long it would take him to rectify some of these matters.

I would like to tell him that the number of buses plying on the Galaha-Kandy road is insufficient. People who have to come to Kandy from Galaha to attend court find it difficult to arrive in court in time. I was told that efforts are being made to get some extra buses sent there as soon as new buses are available.

There are many estates with quite a large number of persons who wish to travel by bus within the estates themselves, but they have no buses to travel in. When we ask the C. T. B. why they do not ply buses on those roads, they say the roads must be improved. When we make representations to the Hon. Minister of Public Works, he says he has no money to take over the roads. The problem remains. I feel that there must be some co-ordination between the Ministry of Public Works and the Ministry of Nationalized Services. At least the officials of those two departments must, whenever representations are made by Members of Parliament, instead of writing and telling us about their difficulty, go and see things for themselves and formulate some scheme whereby more buses could be put on the road.

It is by bus alone that people can travel to the courts, to the towns, and to attend to their day to day needs. I am bringing this matter to the notice of the Hon. Minister so that he will see that buses are sent particularly to the plantation areas whenever it is found that there are no buses. There are large estates which have no bus services at all. The C. T. B. must see to it that they ply buses on those estates.

If estate roads have to be taken over, it is useless saying that they are private roads or roads on private land. They must take over the roads, ply buses on them, give commuters in areas the opportunity to travel by bus. I know that the hon. Member for Hewaheta (Mr. Daniel) made representations that the Mullewa-Hewaheta Road and the Kandy-Uduwela Road are not served by a sufficient number of buses. These are not plantation areas; they are small villages. They have to either improve or widen the road. Even the other day when I met the Hon. Minister of Public Works, Posts and Telecommunications, I told him that we were ready to offer *shramadana* service, if necessary, in order to widen the road. We were ready to get the plantation workers and villagers to co-operate with the department and get the road

[අත්තමලෙයි මයා.]
widened without allowing the Government to spend money on this work. When such an offer is made it shows the goodwill on the part of commuters.

I would, therefore ask the Hon. Minister to look into this matter at least in the coming year under the new Budget. There must be some provision made, and even if there is no money voted for the moment and a supplementary vote becomes necessary there should be no hesitation in providing the money for one of the essential needs of the public. I would ask both Hon. Ministers to sit down together and think once again of obliging these commuters with a bus service.

දයා ටී. පස්කුවල් මයා. (මතුගම)
(திரு. தயா டி. பஸ்குவல்—மதுகம)
(Mr. Daya T. Pasqual—Matugama)

ගරු සභාපතිතුමනි, ජනසතු සේවා සහ ක්‍රීඩා ඇමතිතුමාට සැම පැත්තෙන්ම පහර වදින මේ අවස්ථාවේදී පෞද්ගලික වශයෙන් එතුමාගේ සිත රිදෙන ආකාරයට මා කථා කරන්නට බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ. ප්‍රථමයෙන්ම හඟුරන් කෙන ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ (ජෝර්ජ් අබයගුණසේකර මයා.) කථාව ගැන මට වචන යක් කියන්නට තිබෙනවා. එතුමාගේ කථාවට සවන් දුන් මා පුදුමයට පත් වුණා. මිට ප්‍රථමයෙන් තිබුණු ආණ්ඩුවක් කැවුම් කිරි බත් කමින් ජනතා ප්‍රීති සෝෂා මධ්‍යයේ එතෙක් පෞද්ගලික ව්‍යාපාර යක්ව තිබුණු බස් ව්‍යාපාරය ජනසතු කළාය, නමුත් එසේ කළේ තරක චේතනාවකින් යුක්තවය, ඒ තරක චේතනාවේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් දැන් මේ ආයතනයෙන් ලාභයක් නොලැබෙනවාය කියා එතුමා තම කථාව ආරම්භයේදී ප්‍රකාශ කළා. එතුමන්ලා ආණ්ඩුව භාර ගන්නට ප්‍රථමයෙන් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයෙන් ලාභයක් ලැබුණු බව එතුමා නොදන්නවා වෙන්තට ඇති. ඒ ගැන මා කණගාටු වෙනවා. රටේ ප්‍රසිද්ධ අර්ථ ශාස්ත්‍රඥයින් පමණක් නොවෙයි සාමාන්‍ය මිනිසුන් පවා මෙවැනි ආයතනවලින්, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය, බනිජ තෙල් නීතිගත

සංස්ථාව වැනි ආයතනවලින් විශාල අස් වැන්නක්—විශාල ආදායමක්—ලැබෙන බව දන්නවා. අප කවුරුත් වාගේ ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාට පහර දෙන්නේ ඇත්ත වශයෙන්ම එතුමාගේ වරදක් නිසා නොවෙයි. එතුමා යටතේ වැඩ කරන නිලධාරීන්ගේ, මේ ආයතන පාලනය කරන නිලධාරීන්ගේ නොසැලකිලිමත් කම සහ සුරක්ෂිතභාවයක් නැතිකම නිසයි අවසානයේදී ගරු ඇමතිතුමාට බැට වදින්නෙ.

ගරු සභාපතිතුමනි, හඟුරන් කෙන ගරු මන්ත්‍රීතුමාට පසුව කථා කළ මැදවච්චියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (මෙත්‍රීපාල සේනානායක මයා.) බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව පිළිබඳව ප්‍රකාශ කළ අදහස්වලට ඇහුම්කන් දුන්නා නම්, ඒ කී පරිදි නොවුවමනා විෂදම්භවලට ඉඩදී තිබෙනවා නම්, කිසිම සැලකිලිමත් බවක් නැත්නම් පිරිසිදු ලාභයක් ලබා ගත හැකි ආයතනයකින් වුවත් පාඩු සිදුවන බව තේරුම් ගන්නට තිබුණා. විශාල අස්වැන්නක් ලැබුණත් ලක්ෂ සංඛ්‍යාත ගණනින් මුදල් නාස්ති කරනවා නම් අර ලැබෙන අස්වැන්න අහක යන බව එයින් පෙනෙනවා. ජාතික රුදාවක් තිබෙන අය එහි සේවය සඳහා පත් නොකිරීම නිසාත් පුද්ගලික වුවමනාවන් උඩ යම් යම් අයට රක්ෂා සැපයීමේ වැඩ පිළිවෙළක් ගෙන යන නිසාත් එම අංශයෙන් පාඩු සිදු වෙනවා. මෙම ව්‍යාපාරය ආරම්භ කිරීමේදී තිබුණු චේතනාව හොඳයි. ජනතාව එයින් හොඳට ප්‍රයෝජන ලබා ගත්තා. හඟුරන් කෙන ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ කතාවේ හැටියට මට පෙනෙන්නේ පාසල් ළමුන් සහ දුප්පත් පොහොසත් කවුරු කවුරුත් වැඩි වැඩියෙන් බස්වල ගමන් කිරීම ඒ අයට හිස රදයක් වෙලා තිබෙන බවයි. අපට නම් වුවමනා කරන්නේ හැකි පමණින් ජනතාව අතර බස් සේවය ජනප්‍රිය කිරීමටයි. එසේ හෙයින් බස් සංඛ්‍යාව වැඩි කිරීමත් එම අංශය නිසියාකාර සංවිධානය කිරීමත් එම කටයුතුවල තීර තව සිටින පාලකයන්ගේ යුතුකමයි. ඒ අයගේ දුර්වලකම් නිසා බස් සේවය අඩ පණ වෙනවා මිස ජනතාවගේ ගමන් බිමන් වැඩිකම නිසා එසේ වෙනවා යැයි කියන්නට බැහැ.

ගරු සභාපතිතුමනි, රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ගමනාගමනයට සුදුසු වන අන්දමට සකස් කරන ලද පාරවල් කීපයකට බස් සේවාවන් යොදන ලෙස අවුරුදු හතරක පහක පටන්ම අප ඉල්ලනවා. වලගෙදර-ගුලනෙවත්ත-පල්ලෙගොඩ-කීරන්තිඩිය පාර, තැබඩ-කෝට්ටියාහේන-නාර්තුපාන පාර, පාන්තිය-බෙල්ලන පාර සහ මතුගම-මානාන-නාරවිල-බෝපිටිය පාර යනාදී පාරවල් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් තනා නිමකර තිබෙනවා. ඒවා බස් ධාවනයට සුදුසු පාරවල් හැටියට සදහන් කළ හැකියි. එසේ හෙයින්, එම පාරවලට බස් රථ යොදන්නැයි පුද්ගලික සංදේශ මගින් සහ සංවිධාන මගින් නොයෙක් වර ඉල්ලා තිබෙනවා. ඒවාට ලැබෙන පිළිතුර නම් “දැනට බස් නැහැ; ලැබුණොත් දෙන්න පුළුවනි” යන්නයි. එහෙත් ලිහදී එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ, සංවිධායකයකුගේ ගේ ලිහට නම් බස් එකක් දුන්නට පටන් ගත්තා. ඒ පළාත ඒ තරම් ජනාකීර්ණ පළාතක්ද නොවෙයි. එහෙත් අපි එම වැඩ පිළිවෙලට විරුද්ධත්වයක් දක්වන්නේ නැහැ. මෙයින් අපට පෙනෙනවා පාක්ෂික භාවයට සහ හිතවත් භාවයට වැඩි සැලකිල්ලක් දක්වන බව. එසේ වුවද එම බස් සේවාව ලැබීම ගැන අපි සතුටු වෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ ගරු ඇමතිතුමා ක්‍රීඩා ඇමතිවරයා වශයෙන් සලකන විට නම් එතුමාට ප්‍රශංසා කළ යුතුයි. ක්‍රීඩා භූමිය දියුණු කර ගැනීම පිණිස මතුගම සුළු නගර සභාවට එතුමාගෙන් රුපියල් 20,000 ක ආධාරයක් ලැබී තිබෙනවා. එම ක්‍රීඩා භූමිය විශාල මදි නිසා එය ලොකු කළ යුතුව තිබෙනවා. ක්‍රිකට් ක්‍රීඩාව ප්‍රථම බෝල් ක්‍රීඩාව වැනි ක්‍රීඩාවන් එහි පැවැත්වීම පිණිස එය මීට වඩා විශාල විය යුතුයි. එම ක්‍රීඩා භූමිය විශාල කිරීම සඳහා ඊට යාව තිබෙන මේ ඇමති තුමාගේම යටතේ තිබෙන ලංගමයට අයත් ඩිපෝට්ට යට වී ඇති බිම් ප්‍රමාණයක් ඉල්ලුම් කළා. එම බිම් ප්‍රමාණය අක්කර 1 1/4 කට වැඩි නැහැ. ඒ ඉඩම් ප්‍රමාණය වෙනුවට නගර නිර්මාන ශිල්පිතුමාගේද නිර්දේශ වලට අනුව අක්කර 6ක් දීමට සූදානම් වී සිටියදීත් ඇමතිතුමා ඊට කන්දී නැහැ. නැවත නැවතත් එතුමාට මේ ගැන මතක් කර තිබෙනවා. වරින්වර විදුලි ප්‍රවේශන මගින්

පවා මේ ගැන එතුමාට සිහිපත් කර තිබෙනවා. කෙටියෙන් කියනවා නම්, පිළිතුරු සඳහා මුදල් බදින ලද විදුලි පුවත් පව්‍යාවා තිබෙනවා. එහෙත් නියෝජිතයන්ට ඇවිත් ඒ ගැන සාකච්ඡා කිරීමට ඉඩකඩ සැලසෙන පරිදි ඒවාට තවම පිළිතුරු එවා නැහැ. නගරය සංවර්ධනය කිරීමටත් ක්‍රීඩා භූමිය සකස් කිරීමටත් නගර ශාලාව සෑදීමටත් එම බිම් කොටස නොලැබුණොත් කාට හෝ වේවා ඉදිරි කාලයේදීත් එම නගරය සංවර්ධනය කරන්නට ලැබෙන්නේ නැහැ. එම ඩිපෝට් මතුගම කේන්ද්‍රස්ථානයෙහිම තිබීම අවශ්‍ය නැති බව නගර නිර්මාන ශිල්පීන් පවා ප්‍රකාශ කර තිබෙනවා. එතුමාට එම වාදිතාත් සමගයි මෙම කරුණු ඉදිරිපත් කර තිබෙන්නේ. දැන් තිබෙන ස්ථානයට සැතපුම් බාගයකටත් අඩු ප්‍රමාණයක් දුරින් නගරය තුළම පිහිටි අක්කර 6ක් ඒ වෙනුවෙන් දෙන්නට සූදානම් වුවත් එතුමා ඊට ඇහුම්කන් නොදීම ගැන අපි කනගාටුවට පත් වෙනවා. ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා එම ප්‍රදේශවාසීන්ගේ ඉල්ලීම ඉටුකිරීම් වස් ඒ ඉඩම පවරා ගැනීම පිණිස නොබෝ කලකින්ම කටයුතු කරතැයි මා විශ්වාස කරනවා. එම අක්කර 1 1/4 දීලා වෙනත් අක්කර 6ක් ලබාගෙන ඒ ස්ථානයෙහි ලංගම ඩිපෝට් තැනීමට එතුමා ක්‍රියා කරනවා ඇතැයි අප විශ්වාස කරන බව මා නැවත වරක් ප්‍රකාශ කරනවා.

මා මීට වඩා කතා කරන්නට බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ. මගේ කථාව සඳහා මෙම ස්වල්ප වේලාව වෙන් කර දීම ගැන තමුන්නාත්සේට ස්තූතිවන්ත වෙමින් මෙම වචන සටලපය අවසාන කරනවා.

එම්. ඒ. අබ්දුල් මජීඩ් මයා. (පොත්තුවිල්)
(ஜமுப் எம். ஏ. அப்துல் மஜீது—பொத்துவில்)
(Mr. M. A. Abdul Majeed—Pottuvil)

When I listened to the criticisms of hon. Members, I felt that the Hon. Minister has been embarrassed more by his friends than by his foes.

I do want to say thank you to the Hon. Minister and to the C. T. B. directorate for having acted upon the suggestion to reopen the regional C.T.B. depot at Batticaloa.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[එම්. ඒ. අබ්දුල් මජීඩ් මයා.]

When the C.T.B. first started a regional office it was at Batticaloa but subsequently Batticaloa was relegated to the background and both Batticaloa and Amparai were controlled from Badulla. The Members of Parliament of Batticaloa and Amparai districts made representations to the Hon. Minister and he was good enough to rectify the position. Therefore on behalf of the people of Batticaloa District and Amparai District I again thank him for it.

අ. නා. 2.15

The Batticaloa depot had right throughout been served by very old buses. May be the Federal Party was partly to blame for it because of the anti-Sri campaign it carried on. However, the Batticaloa depot never had an opportunity of having new buses till after the Hon. Minister visited the Batticaloa District, and I thank him for it.

The matter I am now going to raise is not a parochial or electoral matter. The Ceylon Transport Board should have started a bus service in Amparai District long ago to serve the areas I am now about to mention. The Gal-oya Valley was developed and colonized by the Gal Oya Development Board, which is now being run by the River Valleys Development Board. Units 4, 5, 6, 7, 11, 12, 13 and 14 under the River Valleys Development Board and the villages of Annaveli, Navithanveli and Chavalakadai embrace two whole village council areas, and yet there is no public transport for people living in those areas to get to the nearest town of Amparai. They have to walk at least six miles to get to the nearest bus route.

The Chairman, D.C.C., who is the government agent of the district has time and again written asking that a bus service be started to serve these areas, whenever the D.C.C. resolved that it should press for a bus service.

The biggest rice mill in Ceylon is situated at Chavalakadai, employing hundreds of labourers. I am told that this is the largest rice mill in South East Asia. Not merely that, you find the Agricultural Department divisional office, the Agrarian Services Department divisional office, and the Central Dispensary, at Annaveli. There are more than 15,000 people, but they are not served with a bus service.

We were told at the D.C.C. meeting that a permit must be obtained from the Public Works Department that a seven-ton bus could ply on the road. The government agent wrote to the D.P.W. and I personally met him and got a letter saying that a seven-ton bus could ply on that road. As a matter of fact about a hundred seven-ton lorries carrying rice or paddy travel on the road to the Chavalakadai rice mill daily.

Therefore I would earnestly urge the Hon. Minister and the C.T.B. to operate a bus service to serve these areas early. This is not a personal favour. It is a thing that should have been done.

These people have to get to the kachcheri, they have to go to the hospital or to take patients there, but they have no public transport. I have trust and confidence in the Minister that he will take action on this matter early.

One other matter I wish to touch on is the need for a bus stand for Pottuvil. Pottuvil is about 67 miles from Batticaloa town. It is also the terminus for buses from Moneragala. There is no garage or any form of shelter for the night for commuters who travel to and from Pottuvil. I ask the Hon. Minister to provide this essential facility. Even this matter the D.C.C. has been pressing for a long time. I do hope action will be taken to provide a shelter at Pottuvil.

Then I want to thank the Hon. Minister for having taken a very keen interest in providing rural areas like mine with playgrounds. We of

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

the backwoods of the Batticaloa District never had an opportunity to participate in sports earlier. The Hon. Minister was very enthusiastic and he has provided not merely playgrounds but instructors as well. I am also happy that the department is manned by very amiable and personable gentlemen. I thank the Hon. Minister and his department for the services rendered to us.

දැර දැරියන්ට පාඨශාලාවලට යාමට අප හසුකම් ඇති වන බව කතාහවුවෙන් සඳහන් කළ යුතුව තිබෙනවා. ඒ නිසා එකම බස් රථයක් ධාවනය කරවන මාර්ගයක මෙවැනි ප්‍රශ්නයක් ඇති වුණහොත් වහාම ඊට පිළියම් යොදන්නායි මා ඉල්ලා සිටිනවා.

පී. එම්. කේ. තෙන්නකෝන් මයා. (මිහින්තලේ)

(திரு. பி. எம். கே. தென்னகூன்—மிஹிந்தலை)

(Mr. P. M. K. Tennekoon—Mihintale)

ගරු සභාපතිතුමනි, නොයෙක් පැති වලින් ගරු ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාටත් එතුමාගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාටත් පහර එල්ල වන අවස්ථාවේදී මිහින්තලේ ආසනය වෙනුවෙන් පසුගිය අවුරුද්දේ වැදගත් යුතුකමක් ඉටු කිරීම ගැන ඒ දෙපලට මගේ ස්තූතිය පුද කරන්නට කැමතියි. මා කාලයක් තිස්සේ කරන ලද ආයාචනයක ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් පසුගිය වර්ෂය තුළ අලිස්තාන මාර්ගයේත් පයින් සිකුලම මාර්ගයේත් බස් රථය බැගින් ධාවනය කරවන්නට පසුගිය අවුරුද්දේ සිට විධිවිධාන යොදා තිබෙනවා. මේ කර්තව්‍යය සම්බන්ධයෙන් ඒ දෙපලට මගේ ස්තූතිය හිමි වෙනවා. එහෙත් අවාසනාවකට මෙන් මේ බස් රථවල ගමන් කරන පාඨශාලා ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් බොහෝ අවස්ථාවල මහත් හිරිහැරයට පත් වන බව කිව යුතුව තිබෙනවා. අපේ ප්‍රදේශවල එක බස් රථයක් ධාවනය කරවන මාර්ගවල යම්කිසි අවස්ථාවකදී ඒ බස් රථය කඩා වැටුණහොත්, එහි ප්‍රතිඵලයක් වශයෙන් පාඨශාලා ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් දහසක් කරදරවලට මුහුණ පාන හෙයින් ඒ වෙනුවට ඉතාමත්ම ඉක්මණින් වෙනත් බස් රථයක් යොදවා ගමන් පහසුකම් සලස්වන්නායි අලිස්තාන බස් සේවය විවෘත කළ අවස්ථාවේදී මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලීමක් කළ බව මට මතකයි. එසේ වුවත් අනුරාධපුර ඩිපෝ වේ බස් රථ අඩුපාඩුකම් තිබෙන නිසා අර කඩුණු බස් රථය සාදා කවදා හෝ පාරට දමන තෙක් ඒ මාර්ගයේ බස් ධාවනයක් සිදු වන්නේ නැහැ. ඒ හේතුවෙන් අපේ

මරදන්කඩවල නගරයට හැම පැත්තෙන්ම එන බස් රථ හතක් අටක් පාර දිගේ නවත්වා තිබෙනවා. එක්තරා වේලාවක් ඒ බස් රථ නවත්වා තිබී නැවත ඒවා ධාවනය කරගෙන යනවා. නගරයේ ප්‍රධාන පාරේ එහා මෙහා මේ බස් රථ නවත්වනවා. මේ නිසා මරදන්කඩවල නගරයට අංග සම්පූර්ණ බස් නැවතුම් පොළක් ලබා දෙන්නායි මා ඉල්ලා සිටිනවා. ප්‍රධාන නගරය මධ්‍යයේ ප්‍රසිද්ධ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් මුඩු ඉඩමක් තිබෙනවා. ලංගමයට ඒ ඉඩම ලබාගෙන අඩු වියදමකින් ඒ බස් නැවතුම්පොළ සකස් කරන්නට පුළුවනි. ඒ නිසා ඒ ගැන ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරන්නායි මා ඉල්ලා සිටිනවා.

අම්බලන්ගොඩ කොට්ඨාශයේ එක්තරා මාර්ගයක බස් රථයක් ධාවනය නොකිරීම සම්බන්ධයෙන් අම්බලන්ගොඩ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (වෛද්‍යාචාර්ය එම්. එච්. සද්ධාසේන) ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාට ඊයේ චෝදනා කළ බව මට අසන්නට ලැබුණා. මෙය පොදු ප්‍රශ්නයක් හැටියට සලකා බලමු. ඇත්ත වශයෙන්ම අද බස් රථ සම්බන්ධ අඩුපාඩුකම් තිබෙනවා. අවුරුද්දකට බස් රථ හාර පන් සියක් අලුතෙන් නොගෙන්වා මේ ප්‍රශ්නය විසඳන්නට බැරි බව ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාත් ප්‍රසිද්ධියේම කියා තිබෙනවා. ඉකුත් වර්ෂය තුළ ආණ්ඩුව ලොරි රථ සහ මෝටර් රථ දස දහස් ගණනක් මේ රටට ගෙන්වුවා. ලොරි රථයක් ගෙන්වීමෙන් සැතසීමක් ලැබෙන්නේ එක් පුද්ගලයෙකුටයි. මෝටර් රථයක් ගෙන්වීමෙන් සැතසීමක් ලැබෙන්නේ එක් පුද්ගලයෙකුටයි. පුද්ගලයන් වික දෙනෙකු සැතසීම සඳහා ලොරි රථ සහ මෝටර් රථ දස දහස් ගණනක් ගෙන්වීම සඳහා අපේ විදේශ විනිමය වික වැය කළා. පොදු මහජනයා ගැන කල්පනා කර බස් රථ විකක් මේ රටට

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[පී. එම්. කේ. තෙන්නකෝන් මය.]

ගෙන් නුවා නම් මහ මග ගමන් කරන ලක්ෂ සංඛ්‍යාත ජනතාවකට එයින් විශාල සේවයක් සැලසෙනවා ඇති. එසේ කළා නම් ගරු ඇමතිතුමාට මේ අන්දමට ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන්ගෙන් පහර වදින්නෙන් නැහැ. කළ යුතු වැඩ කට යුතු විශාල වශයෙන් නියෝජ්‍ය පුද්ගලයන් අතළොස්සකට, වෙනත් විධියකට කියතොත් පාක්ෂිකයන්ට, හිතවතුන්ට, වෙළඳ ව්‍යාපාරිකයන්ට, සැනසීම ලබා දීම සඳහා ලොරි රථ සහ මෝටර් රථ දස දහස් ගණනක් මේ රටට ගෙන්වා විදේශ විනිමය පිසා වැය කිරීමේ අසාධාරණය නිසා අද ලක්ෂ සංඛ්‍යාත ජනතාවකට ගමන් කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් බස් රථ සංඛ්‍යාවක් ලබා ගන්නට බැරි වී තිබෙනවා. මහජනයාට දුක් විදින්නට සිදු වී තිබෙන අතර ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන්ගෙන් දොස් අහන්නට ගරු ඇමතිතුමාට සිදු වී තිබෙනවා. බස් රථ සංඛ්‍යාව අඩු නිසා අද පෞද්ගලික වෑන් රථ හිමියන් මගින් එහා මෙහා ගෙන යමින් විශාල මුදලක් උපයා ගන්නවා. බස් රථ අඩුවීම නිසා පෞද්ගලික වෑන් හිමියන්ට ධනෝපයන මාර්ගයක් පැදී තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, පසුගිය ආණ්ඩුව පවතිද්දී ලංගම සේවය සඳහා එක එක කොට්ඨාශයෙන් පුද්ගලයන් තෝරා ගන්නට යෙදුණා. ලොතරැසි ක්‍රමයට, පුද්ගලයන් තෝරා ගත්තා. එක කොට්ඨාශයකින් හත් අට දෙනෙකු තෝරා ගත්තා. මේ නිසා මිහින්තලේ කොට්ඨාශයෙන් හතර පස් දෙනෙකු ලංගම කොන්දොස් තරවරුන් හැටියට පත් වුණා. අවාසනාවකට වගේ, මැනක සිට ඒ තත්ත්වය ගැන අපි දන්නේ නැහැ. ඒ පිළිබඳ හෝඩුවාවක් වත් අපි දන්නේ නැහැ. මොන විධියට සේවකයන් පත් කරනවාද කියා මා දන්නේ නැහැ. ඒ කාලයේදී තමුන් තාන් සේලා ඒ විධියට පත් කරගත්තා නම්, අප ආණ්ඩු බලයට පත් කළ උදවියට එක එල්ලේම දේශපාලන මුහුණවරින් අපි රක්ෂා දීමේ තිබෙන වරද මොකක්දැයි රත්ගම ගරු පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රීතුමා (ඩී. ඊ. තිලකරත්න මය.) ප්‍රශ්න කළා. එතුමා දෙපැත්තේම වාසි ලබාගත්

කෙනෙකු බව මා එතුමාට මතක් කරන්නට සතුටුයි. පසුගිය ආණ්ඩුව තිබුණු කාලයේදී එතුමා ගේ වුවමනාවන් ඒ ආණ්ඩුවෙන් පිරිමසා ගත්තා. ඒ ආණ්ඩුව පැරදුණාට පසු දැන් මේ ආණ්ඩුවෙන් එල ප්‍රයෝජන ගන්නට කල්පනා කරනවා. ඒ අන්දමට උන්නැහේ දෙපැත්තෙන්ම දිනු බව මා මෙහිදී කියන්නට ඕනෑ.

ලක්ෂ්මන් ද සිල්වා මය. (බලපිටිය)

(ක්‍රි. ලක්ෂ්මන් ඩී. සිල්වා—බලපිටිය)
(Mr. Lakshman de Silva—Balapitiya)
ඒක ලොකු වාසනාවක්.

පී. එම්. කේ. තෙන්නකෝන් මය.

(ක්‍රි. ඒ. ආර්. ටේ. ටෙනෙකුන්)
(Mr. P. M. K. Tennekoon)

ඒකට කමක් නැහැ. අවසානයේ සීමා වද දන්නේ නැහැ. ඒ කෙසේ වෙතත් මා වැඩි කාලයක් ගන්නට අදහස් කරන්නේ නැහැ. ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා එක ඉල්ලීමක් කරමින් මගේ කථාව අවසාන කරනවා. මේ ඉල්ලීම ඉදිරිපත් කරන්නේ ක්‍රීඩා අංශයටයි.

පසුගිය අවුරුදු කිහිපය තුළම මගේ ආසනය තුළ ක්‍රීඩා පිටියක් තනා ගැනීමට කිසිම ආධාරයක් ලැබුණේ නැහැ. මා චෝදනා කරනවා නොවෙයි. ක්‍රීඩා පිටියක් තැනීම සඳහා අද මාමිනියා කෝරලයේ ගම්සභාව ඉඩමක් අත් කරගෙන තිබෙනවා. ඒ ඉඩමේ අංග සම්පූර්ණ ක්‍රීඩා පිටියක් තනා ගැනීම සඳහා මේ මුදල් වැඩියේදී මුදල් වෙන් කර දෙන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා ඉතා ගෞරවයෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. මේ ක්‍රීඩා පිටිය තනා ගැනීම සඳහා මුදල් වෙන් කර දෙනවා නම්, ඒ මගින් මරදන්කඩවල නගර වාසින්ටත්, මරදන්කඩවල මහා විද්‍යාලයේ ඉගෙනුම ලබන දහස් ගණනක් ශිෂ්‍යයන්ටත් ඔවුන්ගේ පොදු ක්‍රීඩා කටයුතු කර ගැනීමට එයින් පහසුව සැලසෙනවා. ඒ නිසා මාමිනියා කෝරලේ ගම්කාරිය සභාවට මේ මුදල් වර්ෂයේදී ඒ ක්‍රීඩා පිටිය සකස් කර ගැනීම සඳහා මුදල් විකක් වෙන් කර දෙන ලෙස ඉල්ලමින් මගේ වචන ස්වල්පය මෙයින් හමාර කරනවා.

விசேஷ உறுப்பினர், 1969-70

—கூடுதல் உறுப்பினர்

சபாபதி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

I should like to remind hon. Members that we have to finish the discussion on these Votes by 4 o'clock. The Hon. Minister will reply at 4.30 P.M. We are already 4½ hours behind time.

அப்துல் கைர் மகர் மகர் (பெர்வலா)

(ஜனாப் அப்துல் பாக்கீர் மாக்கார்—பெர்வலா)

(Mr. M. Abdul Bakeer Markar—Beruwala)

Mr. Chairman, I am very happy to follow the hon. Member for Mihintale, because there was not much criticism in his speech. He concentrated more on the requirements of his area, but, all the same, with one sentence he broke down the entire edifice that he had built up. He mentioned the question of recruitment of personnel to the C. T. B. If he really looked back at the manner in which the previous Government recruited personnel to the C. T. B. and the other corporations, I think he would hang his head from shame. I should like to bring to the notice of that Member an instance that took place just before the last general election.

There was a young man who was really a very active member of the U. N. P. youth league there. That young man was enticed by the then Member for Beruwala and given a post of conductor in the C. T. B. Besides that, during the last general election—I do not know whether this was the experience of other Members as well—quite a number of supporters of the then Government were seen going about with exercise books and pencils in hand, visiting almost every house, noting down names, addresses and qualifications of young men and women in the area, and the nature of the jobs that they wanted. They were even assured of those posts and positions either in the C. T. B. or in some other corporation if they came back to power. That was the

manner in which supporters of the last Government offered jobs to people and placed some of them in various positions.

After this Government came into power quite a large number of people have been recruited to the C. T. B. We are grateful to the Hon. Minister for the manner in which recruitment was done; it was done on an area basis. I know that in my own electorate a number of young men have found jobs, and they have been recruited regardless of party affiliations. I have had difficulty in convincing some of the young men of my own area who come to me and say: "Look, in such-and such a depot so-and-so has been appointed. He is a person who was in the forefront of the election campaign of the Opposition parties." But, in spite of all that, the Hon. Minister has been successful in getting a band of men who are loyal to the Minister and to the board, to man the C. T. B.

We know, in the past strikes were a common thing in the C. T. B. There was a strike once every few months. But, fortunately for the country and fortunately for the economy of the country, we find that the present Minister, either by his personality or by his tact, or by his charming manner and the methods that he adopts, has been able to keep the men in the service of the C. T. B. satisfied, with the result that there has been no occasion or cause for people who are inclined that way to persuade the employees to go on strike or to put forward unreasonable demands. Even where there were certain demands the Hon. Minister was kind enough to see that those demands were met and the people kept satisfied.

அ. க. 2.30

In whatever service you may be, loyalty to the Government in power is essential. The Hon. Minister has seen to it that the men he has selected and employed are loyal both to him and to the Government. But I must caution the Hon. Minister about the manner in which some of the

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[අච්ඡේද බැර මාකර් මය.]

C. T. B. officers are conducting themselves. If the Hon. Minister could persuade some of those old hands to drop their old loyalties, do their work and see to the interests of the board, I feel that he might be able to give us a better service.

I have to make a few references to matters that concern my electorate. You know, Mr. Chairman, work is being done now in Beruwala for the purpose of opening a fisheries harbour. The harbour engineers are in charge of the work. For the last so many years—it was started somewhere in 1964 or roundabout that period—work has been going on. But at what rate? At a snail's pace. I might also bring to the notice of the Hon. Minister that in the Throne Speech of 1967 or 1968, the Government undertook to see that before the end of 1968 the Beruwala Fisheries Harbour was made to function. But I am afraid, I have to point out emphatically to the Hon. Minister, that at the rate work is going on in Beruwala, we might not have a fisheries harbour for a few more years to come. I am just pointing out how things are in Beruwala now.

Some of the equipments that are being used should either find a place in the Colombo Museum or be sent to Anuradhapura and kept there, because some of the machinery used work only for about a week and then go out of order.

There is a dredger there. I want to point this out to the Hon. Minister. It worked for two or three days and went out of order. It worked again for a few weeks at a stretch and went out of order. It was put right. Thereafter a month or so ago, it went out of order again. For the past 1½ months it is not functioning. So, by trying to use old and outmoded equipment or machinery in this way, the Government or the board stands to lose. For this reason a large number of employees have to idle, and no work is being done by them. Much difficulty is created when work is

carried out in this way. If that method of working continues, I am afraid we will not have the fisheries harbour this side of another three or four years.

There is another matter that I want to point out to the Hon. Minister, and that is about the Alutgama Bus Stand. The Alutgama Bus Stand—I think some of those people who use the Galle Road will bear witness to this fact—is one of the most important bus stands between Kalutara and Galle, where a large number of buses come in from various centres and routes. Yet, that bus stand is in a very unsatisfactory state. There are no sheds at all. If any stranger goes there, he will find that the whole place is filthy, ugly and dirty. Sometimes people have to close their nostrils when they happen to pass that bus stand. I think land had been acquired a number of years ago for the purpose of erecting sheds. Land is available. Probably money provision has also been made, but, very unfortunately, no action has been taken. An important bus stand like this must be given priority in the list of bus shelters that are to be put up.

Then, Mr. Chairman, there are instances where several complaints have been made either to me personally or to the officers concerned about the number of buses that run in the early hours of the morning. It is an unwholesome sight to see a large number of people hovering round bus shelters and halting places to catch their morning bus. Particularly during those hours, the services are not operated satisfactorily.

I am very grateful to the Hon. Minister for providing a grant for the improvement of the Beruwala playground. I am afraid, as chairman of the local authority, I have to use all that money for the acquisition of the land, and I think the council will have to pay more than the grant received for the acquisition of the land. I hope the Hon. Minister will

விசேஷப் பணம் கெடுப்பதன், 1969-70

—கூடுதல் பணம்

help us by giving a further grant to put that playground into shape so that it may serve a useful purpose in that area.

Another fact I must mention is this. The Hon. Minister himself has been very courteous and very considerate where representations were made direct to him. But I am afraid the same treatment is not received from some of those who are in charge of the affairs of the C.T.B. I only hope that the executives and others in charge of the affairs of the C. T. B. will, regardless of political and other considerations, see to it, when representations are made to them by the representatives of the people, who are really the voice of the people, that they pay due heed to such representations in the interests of both the people and the service.

Finally, I want to congratulate the Hon. Minister for the good and useful work he has done. He has a large number of corporations and departments under him. We are really happy that he has saved us from quite a number of difficulties that might otherwise have arisen.

அவரின் உதவி. உதவி. பேரேரர்

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Mr. Chairman in point of fact, I do not know where to start—I have so much to say about the Hon. Minister.

பி. சேல்டன் ஜயசிங்க மஹா. (கலாநிதி
உதவி அமைச்சர் பாராளுமன்றம்)

(திரு. டி. ஜெல்மன் ஜயசிங்க—கைத்
தொழில், கடற்செய்தல் அமைச்சரின் பாராளு
மன்றக் காரியதரிசி)

(Mr. D. Shelton Jayasinghe—Parliamentary Secretary to the Minister of Industries and Fisheries)

Better not !

அவரின் உதவி. உதவி. பேரேரர்

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

You will think so when I finish. I want to start by congratulating him on the sports side where he has done something. We must acknowledge the fact that he has made some progress in the field of sports. I wish he may continue to be a good sportsman in the other fields also. But I cannot say that he has been a good sportsman, judging from what has happened.

Let us start with the C. T. B. Last year, the Hon. Minister will remember, I read out from his own internal reports on the kind of malpractices that are going on in his C. T. B. I am not going to read out all that again. The Hon. Minister undertook to rectify some of those things. I should like to know what has been done about the various charges I made on the last occasion. I am not going to deal with them again.

Hon. Members have spoken about buses not running properly. Actually, one of the major difficulties you are having is this. Your management has lost the confidence of the workers, including the workers you have recruited. You have not recognized their unions. You have not held any meetings of the joint committee of those unions. That was the basis on which the C. T. B. organization started. The joint committee of all the trade unions in the C. T. B. met, discussed and worked out various problems. Up to date, you have only occasionally and casually summoned them and thereafter really dismissed them without any final satisfaction with regard to their demands. I am not going to itemize their demands ; I have got their demands with me. There are still about a hundred workers thrown out after the January 8 strike.

அவர் புகார்

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Out of ?

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Out of about three to four thousand. I must say that gradually you have brought them back with substantial punishments. They have been shifted out from one place to another. This kind of victimization is going on at the present moment. I shall give you one or two cases.

In a sense one must sympathize with these workers because of your inability to provide adequate buses. That also is due to lack of co-operation from your staff. I am prepared to admit that. Your engineering staff has absolutely no confidence in you, with the result that the buses that can be repaired in a day or half a day will take a few weeks because your engineering staff does not co-operate. That is correct. That is one of the reasons why you are not getting an adequate number of buses on the road. I mentioned last time my own experience. I am not going to repeat it. But that is your major difficulty. As a result the poor workers have to bear the brunt of all this. Conductors are abused right and left by passengers.

You know the case when actually a conductor's neck was squeezed until he died, in Kurunegala. The hon. Parliamentary Secretary knows that. Do not shake your head. As a result there was a strike. That is not the only place. There are a number of strikes because of police assaults. There have been stabbing affrays. The frustrated public has been unable to bear all this. For hours on end they have to stand on the road in order to get a bus. Time tables are scrapped at the whims and fancies of other people, just because they have not got enough buses, and the poor passengers suffer. And they start abusing whom? They cannot abuse the Hon. Minister; he is too far away. So they abuse the nearest man—the conductor and the driver—and often there is an exchange of blows. This is what happens. Consequently there have been a considerable number of lightning strikes.

What do you do? You retaliate when the strikes take place for genuine grievances of assaults, stabbing and so on. You immediately transfer some of the people you think are responsible. I can give you one or two cases.

In Badulla there was a lightning strike. What did you do? You got rid of a man called R. K. Swamy, Internal Audit Officer, Vice-President of the ACUMW. This employee has been suddenly transferred from Badulla to Batticaloa. No charges have been framed against him. The only fault I can think of was that he was responsible for bringing the workers back. He was a union leader. He appealed to the workers. As a matter of fact, as a result of his appeal, the workers went back to work. The net result was that he was transferred. There are other cases like that.

H. B. Marasinghe, Clerk, Class I, 58 years old, on the verge of retirement, was transferred to Batticaloa from Badulla. The reason is not known except that the Junior Minister, Mr. S. A. Peeris, wanted it done. He was the person responsible for transferring Mr. Marasinghe. He insisted on his being transferred. Generally this Junior Minister is a very genial sort of person. I am normally reluctant to believe that he would indulge in a thing like this, but this is the report I have. If he has anything else to say, I should be glad to hear it. The officer cannot be forced to work for more than two years at an uncongenial station. He has already come from Batticaloa to Badulla and again he is being shifted out. Mr. Marasinghe is opposed to it.

එස්. ඒ. පීරිස් මහ. (වැනිප් හා වෙලද
ඇමතිගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්)

(திரு. எஸ். ஏ. பிரிஸ்—வர்த்தக, வியாபார
அமைச்சரின் பாராளுமன்றக் காரியதரிசி)

(Mr. S. A. Peeris—Parliamentary Secretary to the Minister of Commerce and Trade)

May I explain ?

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කරක සභාව

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

No, not now. Do not use my time for it. You can do so on your own.

Mr. Christie Senanayake, Clerk, Class III, an employee, has been transferred to Jaffna from Badulla. No valid reason has been given. It is victimization because he is a representative of a union.

අ. සා. 2.45

G. I. de Silva, Senior Roads Inspector, was assaulted by a policeman at the Badulla bus stand while he was on duty. This assault led to a stoppage of work by the entire work force at the Badulla depot. Now to add insult to injury, G. I. de Silva has been transferred to Batticaloa. He was assaulted by the police; the workers went on strike in sympathy; poor G. I. de Silva is now transferred out to Batticaloa!

You cannot expect co-operation from your staff when you behave like this.

Today the C.T.B. is known as No. 1 killer in Ceylon. Do you know that? It is not a statement made by us but a statement made by your capitalist press. The "Observer", the "Ceylon Daily News" and so on treat the C.T.B. as No. 1 killer in this country. Hon. Members must have seen the number of buses that are parked on the roads in the night. Not a single bus is serviced properly and washed. People are complaining that they cannot travel in buses without getting their suits soiled. Ask all the government servants. Please go along High Level Road and see the number of buses on the roadside from evening till next morning when they start for work and go off. Who is servicing these buses? Who looks after these buses? The proper thing to do is to service the bus when it comes to the depot and see whether it is in a fit state to start work the next day. Who does that? Nobody does it. Nobody takes any trouble to do this. No wonder your whole system is in a hopeless state.

The Hon. Minister is going to open a depot at Crows' Island. A Question was asked in this House in regard to this matter. You know where the Crows' Island is. It is just by the beach in Mutwal. Sir, I have seen the Answer given by the Hon. Minister of Nationalized Services. The Hon. Minister, answering the Question said "The Crows' Island is not exposed to constant sea-wind." The Crows' Island is by the beach, but the Hon. Minister says that it is not exposed to constant sea-wind! The Hon. Minister is going to spend lakhs of rupees on the construction of a depot at Crows' Island where all your buses will corrode as a result of sea-wind. Please do not forget that you have 4,000 to 5,000 buses. Some of them are on the road and some of them go to the depots. For instance, there is a depot at Ratmalana. There are buses inside the depots. I am not denying that. But why are you doing this? I am informed that the Hon. Minister did not answer that question when it was put to him. I am told that the Hon. Minister never consulted any of his technical officers when he did this; that he did this entirely on his own. When the Question was asked from the Hon. Minister whether reports have been obtained from experts to the effect that this site was suitable for the proposed institution, he said:

"The technical officers of the C.T.B. have examined the project and are satisfied that from the point of view of construction and operation it is satisfactory."—[OFFICIAL REPORT, 12th June 1969; Vol. 84, cc. 3202-3.]

The next Question was:

"If so, will he tabled those reports?"

Here is the Answer given:

"Does not arise in view of (d) above."

I challenge the Hon. Minister to submit these reports. There are no reports from your technical officers. I am informed that your technical officers—I am speaking with authority—have not been consulted on this matter and that they are opposed to

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා]

this idea of taking these buses to Crows' Island and exposing them to sea-wind, and thereby causing corrosion. That is what you are doing.

That is not all. My good Friend, the Hon. Minister of Scientific Research and Housing, will tell you that at Homagama you find a heap of scrap dumped on Mr. Dharmasena's land. Mr. Dharmasena is a son of an ex-bus magnate. Is that not so? That is what they have done. They have dumped scrap there. What is the total value of the scrap dumped there? I think the value is about Rs. 3,000. For the last so many years how much money have you paid to this gentleman by way of rent? You have paid him over Rs. 500 a month. Over Rs. 30,000 you have paid as rent for that land where scrap worth only Rs. 3,000 is dumped. That is what you are doing. You are talking about not having money. This is how the money goes in the C.T.B.

Consider Mr. Wilfred Senanayake's land, about an acre in extent. He has asked you to release his land. He has said, "Please release my land and allow me to use it because you are not making use of it." But you have not released the land yet. You have got your depot established half a mile away, but you have not yet released that land. And you continue to pay Rs. 90 a month by way of rent.

ශ්‍රී සුගතදාස

(කෙළරඹ සුගතදාස)

(The Hon. Sugathadasa)

What is this land?

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාතිථි ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

Just opposite the scrap dump. You wanted to acquire that land but he managed to get that proposal cancelled. But you are spending money in keeping it. The owner pleads, "Please give back the land to me.

I do not want your rent." But you persist in not releasing it. Nobody is interested. This is what happens to your money.

Then, Mr. Minister, you have raised bus fares in the up-country areas.—[Interruption]. Why are you shaking your head.

ශ්‍රී සුගතදාස

(කෙළරඹ සුගතදාස)

(The Hon. Sugathadasa)

New routes or old routes?

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාතිථි ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

Old routes. The Diyatalawa-Bandarawela route. On that route bus fares have been raised.—[Interruption]. They are illegally charging higher fares. I have had a complaint about this.

ශ්‍රී සුගතදාස

(කෙළරඹ සුගතදාස)

(The Hon. Sugathadasa)

I shall look into it.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාතිථි ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

You will look into it. I had a complaint about this matter and that is why I raise this now. I was surprised to hear that fares have been increased, because you cannot raise bus fares without referring it to this House. I would like to have a discussion in this House before you raise bus fares.

Let me pass on to another matter. I do not intend to deal with buses any more. I have plenty more to say about them, but I had better leave them and get on to something else. Consider petrol.

The performance of the Ceylon Petroleum Corporation is simply amazing. Wonderful things are happening there. The hon. Member for Medawachchiya (Mr. Maithripala Senanayake) drew attention to one

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කුරක සභාව

matter. How is it possible for your Petroleum Corporation to give money out to a so-called land owner without verifying whether he is the real owner. And the corporation pays out as much as Rs. 9,000 ! What action have you taken against the working director for authorizing the payment? Have you taken any action against Lionel Gunatilleke for paying out a sum of Rs.9,000 as rent to a man who does not own the house? And the cheque becomes.—[*Interruption.*] Why, he mentioned some other Mr. Silva.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

He mentioned Mr. Abeygoonasekera.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

He mentioned Mr. Abeygoonasekera and also a security officer whose father owns the house. The house certainly does not belong to Mr. Abeygoonasekera. I do not know to whom it belongs, but it does not belong to Mr. Abeygoonasekera. That is the point. And then, he gave a due cheque to you. Surely, you must immediately dismiss the directors who are responsible for wasting money and throwing good money after bad. But you have not taken any action.

Your Petroleum Corporation is running in the funniest way possible. What is happening there? The Dutch people are having a tamasha of their own. It was understood that they were going to have as their understudies qualified Ceylonese engineers who would be able to take over within a matter of a couple of years at the most, but they have sidetracked all the engineers. All technical work has been taken away from them. They do not get a chance to get used to such work. I have got a full report on it.

They are thoroughly dissatisfied and frustrated. Local engineers are not allowed to participate in general operations. The non-technical person who is in charge of administration appears to be the only person taken into the confidence of the foreign oil company, but their high opinion of this officer does not appear to be shared by the other staff. The foreigners appear to have pressurized the board of directors into appointing him to that high position in the refinery.

Qualified Ceylonese engineers, people who have left their jobs out of sheer patriotism, have come to Ceylon hoping to serve this country on much lower salaries than they were actually earning abroad. Many Ceylonese engineers who held responsible positions abroad have been recruited as so-called management trainees and are comparatively grossly underpaid. It was a patriotic feeling that made them give up lucrative jobs to serve the mother country. That is the position in your petroleum refinery. All the Ceylonese young men are thoroughly frustrated.

I wish to mention the case of a highly qualified and experience engineer who, having returned from training abroad, has been kept busy with insurance work. In the end they will say that there is nobody fit to continue the work, and he will carry on for another five years or half a dozen years or more.

The assistant general manager appointed to look after the running of the refinery is unfortunately having his hands full as Chief Engineer of the Port of Colombo.

It is ironical that incompetent yes-men appear to be making careers for themselves on the recommendation of this oil company, who are extremely glad to deal with mugs at the top.

Let me cite the case of an electrical engineer who, it is rumoured, was dismissed by the D. G. E. U. and who claimed to have had wide experience

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා]

in instrumentation. He has recently been sent abroad to gather the elements of instrumentation in Europe, thus ensuring the prolonged stay of the foreign instrument engineer. This is a branch of engineering that is supposed to be novel to this country. So the corporation has gone to the extent of bringing in six technicians from Burma Shell, India, but is not interested in allowing the local technicians, trained in India, to gradually take over because these Indians, like others, are interested in staying in Ceylon. That is the position in your oil refinery.

The whites, apparently, are having a good time in this place. Let me mention some of the things that are happening in your oil refinery. I have been informed that Mr. Dissanayake was loaned from the Government stores as one of the most efficient and able men. The Government Store-keeper will bear testimony to the fact that Mr. Dissanayake is a very able man. What happened was that the whites refused to allow him to function. Then they imported a foreigner on a salary of 10,000 guilders. If they got the local man to do that work they would not have spent so much of foreign exchange. But they did not want the efficient local man; so they imported a foreigner. It is only a question of storekeeping. They paid the foreigner 10,000 guilders as salary.

අ. න. 3

ශ්‍රී සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

For a month or for a year?

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Must be for a year. It is 10,000 guilders.

I am reading from a confidential document. This is a letter addressed to the Chairman of the Board of Directors through the Finance Manager and Chief Manager. His name will appear as you go along

"The Chairman, Board of Directors, thr' F.M./CM.,

Purchase Order No. A-2038 of 17.7.69 and

Purchase Requisition No. S/SB/HW/178 of 9.6.69."

It is of recent date.

"Reference my discussion with F.M.

Your kind attention is requested to Board Conclusion No. 4380 (2) of 11.4.69 which was reached consequent on an allegation made by Mr. P. D. Karunatileke, W. D."

A wonderful man you have chosen! Could you not find some other person? Did you have to find a man of such a reputation for this job? I do not know whether hon. Members know as much as I know about him.

—"that I, as acting O.A. (P), made arrangements to purchase carbon papers from elsewhere when stocks were available for sale with the C. W. E.—Sole Agents. This allegation, however, was proved false. The W. D. may have taken this up at Board level presumably on information supplied directly or indirectly by the Chief Supplies & Stores Officer."

"W.D." in the letter stands for Working Director. Now, this is the important portion:

"In view of the fact that there have been Board discussions and inquiries on a Board directive on a matter like the above, I wish to bring the following to the notice of the Board for necessary action.

On Purchase Requisition No. S/SB/HW/178 of 9.6.69, for the supply of—

Item (1) 8 Nos. "Eclatec" Strut lighting lamps reference 1328 H. Complete with Union for connection to the bracket, choke, condenser, 400 watt Colour corrected M. V. Lamp 230 Volts.

Item (2) 8 Nos. Fully galvanized sub tube bracket suitable for the lam preferred to above.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

The C. S. S. O. himself has nominated the following suppliers for calling for quotations when the C. W. E. is the sole agent for these particular items:

1. Walker Sons & Co., Ltd.
2. Walker & Greig Ltd.
3. Maurice Roche Ltd.
4. Ceylon Electrical Co.
5. Rotex Ltd.
6. Radio Electrons.

Based on the quotations received the C.S.S.O. has made arrangements to purchase the above item from Rotex Ltd. at

Item (1) Rs. 1,500 each
Item (2) Rs. 175 each

vide P. C. No. A.2038 of 17.7.69.

In this connection I wish to point out that we have earlier purchased the same items from the C. W. E. at

Item (1) Rs. 1,500 each
Item (2) Rs. 75 each

vide our P.OO Nos. A 1283 and A 1288 of 7.3.68 and 14.3.68 respectively."

The same items had been bought from the C. W. E. for Rs. 495 and Rs. 75, but now your C. S. S. O., instead of making the purchase from the C. W. E., prefers to buy from another agent who buys from the C. W. E., at Rs. 1,500, when previously it was Rs. 495, and Rs. 175 for an item which was Rs. 75.

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

(திரு. டி. பி. வெலகெதர—தேசிய மய
சேவை அமைச்சரின் பாராளுமன்றக் காரிய
தரிசி)

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

Who is that ?

ஸ்டிரீட்ஸ் லிமி. லிமி. பேரேரா
 (கலாநிதி என். எம். பெரேரா)
 (Dr. N. M. Perera)

This is a confidential letter.

செ. மன்திரேசன்
(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)
(An hon. Member)

How did you get that?

—කාරක සභාව

ஸ்டீவன். பி. பி. பெரேரா
 (கலாநிதி என். எம். பெரேரா)
 (Dr. N. M. Perera)

You would like to know, would you not?

சேரீசை மொழிபெ டிசை. (நெய்மீர்மெ)
(திரு. ஜோஜ் கொத்தலாவல—பண்டார
கம)

Mr. George Kotelawala—Bandara-
gama)

Your information is wrong.

ஸ்டாலின் உண். சி. பி. பெரேரா
 (கலாநிதி என். எம். பெரேரா)
 (Dr. N. M. Perera)

Will you please withdraw that? I take responsibility for making this statement. I do not want you to accuse me like that. I know what I am doing. If it is false the Hon. Minister can prove that it is false. This is a confidential document with all your numbers in it. I am prepared to take responsibility for it.

“Item No. 2 was purchased at Rs. 75 each vide our POO Nos. A 1283 and A 1288 of 7.3.68 and 14.3.68 respectively.

I am reliably informed that Messrs Rotex Ltd., are making arrangements to purchase these items from the C. W. E. at a much lower rate and supply them to this Corporation."

ගරු ජේ. ආර්. ජයවර්ධන (රාජ්‍ය ඇමති
සහ අග්‍රාමාත්‍යතුමාගේත් ආරක්ෂක හා
විදේශ කටයුතු පිළිබඳ ඇමතිගේත් පාර්ලි
මේන්තු ලේකම්)

(கௌரவ ஜே. ஆர். ஜயவர்தன—இராஜாங்க அமைச்சரும் பிரதம அமைச்சராகும் பாதுகாப்பு, வெளிவிவகார அமைச்சராகும் பாராளுமன்றக் காரியதரிசியும்)

(The Hon. J. R. Jayewardene—Minister of State and Parliamentary Secretary to the Prime Minister and Minister of Defence & External Affairs)

You said the C.W.E. is making a profit?

ஸ்டாலின் உதவி. ஸ்டாலின் உதவி.
 (கலாநிதி என். எம். பெரேரா)
 (Dr. N. M. Perera)

How do you know that the C. W. E. is not making a profit when they sell at Rs. 495 each ?

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සිභාව

గర్ల జె. థార్. పబ్లికేషన్

(கௌரவ ஜே. ஆர். ஜயவர்தன)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

You said so.

ਭਾਖਾਇਕਾ ਚੰਨਾ. ਚੰਨੀ. ਚੋਰੀਕਾ

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

All I said was that it would have been purchased at Rs. 495 from the C. W. E. and sold to the corporation at Rs. 1,500.

To continue :

"I also understand that the C. W. E. had these items in stock at the time this purchase was initiated from Messrs Rotex Ltd."

All that the corporation had to do was to telephone the C.W.E. to find out if they had these in stock, say that they had quoted Rs. 495 for it earlier, and ask whether they could supply the quantum required at the same price. But the corporation calls for quotations from others who buy from the C. W. E. and sell at a higher price.

The letter continues :

“It is significant to note that the relevant Authority to Purchase—No. 6502—has not been properly authorised according to delegation of Financial Authority.”

This is irregular in that way, too. The proper authority had not authorized this purchase. The letter says further:

"Since a proper purchase amounting to approximately Rs. 375 I made under delegated Financial Authority was the subject of Board discussion and subsequent inquiry, I feel that an irregular purchase amounting to Rs. 13,400 should also be subjected to necessary inquiries and the officers concerned dealt with appropriately."

Once again, when rogues fall out we come by our own. This I would not have got—[Interruption]. This is a serious discussion. I would never have got this letter if not for the fact that a charge was made against this particular officer, he felt that a wrong charge had been made, and exposed the other dealings that were taking place. Otherwise, I would never have got this letter.

Mr. Minister, what is happening in this corporation? This is only one of the items. I have with me copies of the minutes of all your board meetings, every one of your board meetings.—[*Interruption*]. You can ask the chairman if you like.

Let me give another example.

සහාය

(அக்கிராசனர்)

(The Chairman)

How much longer will the hon. Member take?

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Well, Sir, I need a few minutes more. This is very important and I think it is worthwhile. Even if it means a little extra time, we can catch up when we come to the discussions on the Votes of the Ministry of Justice.

The other matter is in regard to the purchase of plain file folders. This is a letter dated August 6, 1969—not long ago—to the General Manager through F. M., and it says :

“Your reference is requested to Purchase Order No. C-33915 of 26.6.69 placed on Messrs. Excelsior Trading Company, 81, Prince Street, Colombo 11, for the supply of 10,000 plain file folders (covers) Rs. 187 per 1,000.

This purchase Order was based on quotations received from Messrs:

H. W. Cave & Co.
Cargills (Ceylon) Ltd.
Colombo Apothecaries Ltd.
Excelsior Stationers
Lanka Stationers
M. D. Gunasena & Co.

in respect of PR No. 221 FD of 26.5.68. When calling for quotations, the Eastern Paper Mills Corporation has been excluded."

එම්. පී. ද සොයිසා සිටවර්ධන මයා.
(මිනුවන් ගොඩ)

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

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

No commission from them.

ଆପାଙ୍କର ଶ୍ରୀ. ଶ୍ରୀ. ପେଟେର

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

"It has been the practice in the past to purchase our stationery requirements wherever possible from the Eastern Paper Mills Corporation, since they are the sole manufacturers of these items.

However, by purchase Order No. C-34018 of 17.7.69, we have placed a Purchase Order with the Eastern Paper Mills Corporation for 12,000 plain file covers @ Rs. 154.50 per 1,000."

That was on the 17th of July. But on 26.6.69 you bought from the Excelsior Trading Company, instead of going to the Eastern Paper Mills Corporation. I quote again :

“In respect of the purchases made from the Excelsior Trading Company there is no evidence to show that we have made inquiries from Messrs. Eastern Paper Mills Corporation whether stocks of plain file folders were available with them for sale at that time. If the purchase was made from Messrs. Eastern Paper Mills Corporation, this corporation would have made a saving of approximately Rs. 325.

I am bringing this to your notice in view of the fact that investigations were made into a proper purchase made by me as Acting O.A. (P) in terms of delegated financial authority—vide Board conclusion No. 4380 (2) of 11.4.69."

Now you see how things are happening in your corporations.—
[*Interruption*]. I cannot give you the source of my information. Then I will dry up my sources of information. I hope that as a result of what I am telling you, you will be able to—
[*Interruption.*] I am not going into the full details of all that I have got here, but I intend to take up some of the more relevant portions. I am reading from your Board Minutes of 23.7.69.

၈၄ မိုးကစဉ်း

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Are they copies or originals ?

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

These are copies.

ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක්

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

Are they true copies?

ਭਾਖਿਕਾਈ ਚੰਨਾ. ਚੰਨੀ. ਚੋਰੋਰੋ

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

They are true copies, distributed to all your directors.

ගරු මන^ථ නිවරයෙකි^ථ

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

Can you certify to their correctness?

ආචාර්ය එන්. එම්. සෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I am certifying to their correctness. I quote:

“ 1969 ජූලි මස 23 වැනි දින පැවැත් වුණු අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ 322 වැනි රැස්වීමේ වාර්තාව අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය විසින් පහත සඳහන් කරුණ තීරණය කළේය : හදිසි අවස්ථාවලදී උපකරණ ලබා ගැනීම පිණිස බී. අයි. ටී. එච්. ආයතනය උපයෝගී කර ගැනීමට.....”

This B.I.T.H. is an off-shoot of the Shell Group. Why is it that you are buying from these people? Why did the board of directors decide this? Why did you not go through the Crown Agents? When you buy from these people you have to pay the cost of the article, a commission for the purchase of the article, and in addition a service charge of £50.—[*Interruption.*] No, no. ခုဝိမ္မိ အဝိမ္မိ ဟုဝိမ္မိ they can buy without calling for tenders. If you go through the Crown Agents you do not have to pay all these charges. But this is the decision of your board of directors.—[*Interruption.*] I think the board decision is wrong.—[*Interruption.*] Well, that is a point of view you are entitled to have, but that is not the point of view I hold.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා]

අ. ආ. 3.15

Then, may I give one other interesting fact for your information. You are recruiting, Mr. Minister, 283—something in the neighbourhood of that number—to your security service. Why this tremendous increase in numbers?—[Interruption]. This is the decision of the Board :

“ අංක 4440 දරණ වාර්තා සටහනේ තීරණ අනුව ආරක්ෂක සේවයේ සම්පූර්ණ සේවක සංඛ්‍යාව පිළිබඳව සේවක මණ්ඩල කළමනාකාරතුමා 1.8.69 වන දින අංක පීඩී/ඒ/4 සි දරණ මැමෝව සාමාන්‍ය ධිකාරි මහතා ඉදිරිපත් කළේය. ප්‍රධාන ආරක්ෂක නිලධාරි මහතා විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද යෝජනාව අනුව.....”

I want to refer to another very interesting matter. Your board has fixed a rate of Rs. 15 for the transport of certain articles. This is recorded in the board minutes of 7th August 1969 as follows :

1969 අගෝස්තු මාසයේ 7 වැනි දින පවත්වන ලද අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයේ 323 වැනි රැස්වීමේ වාර්තාව අනුව 4543 සිලෝන් රෝඩ් සර්විස් සමාගමට ගෙවිය යුතු ප්‍රවාහන ගාස්තු :

යකඩ ටොන් 731 ක් රේගුවේ සිට කොළොන්නාව දක්වා ප්‍රවාහනය කිරීම සඳහා සිලෝන් රෝඩ් සර්විස් සමාගම විසින් රු. 21,954.90 කට ඉදිරිපත් කර තිබෙන බිල් පත පිළිබඳව මුදල් හා ගිණුම් කළමනාකාර මහතාගේ 1969.7.29 වැනි දින මැමෝව සාමාන්‍ය ධිකාරි මහතා ඉදිරිපත් කළේය. මේ අවස්ථාවේ කැඳවනු ලැබූ සහකාර වාණිජ කළමනාකාර අල්විස් මහතා සහ ප්‍රධාන සැපයීම් නිලධාරි විමලදාස මහතාත් සංස්ථාවේ ප්‍රවාහන කොන්ත්‍රාත් කරුවන් සිටියදී සිලෝන් රෝඩ් සර්විස් සමාගමට මෙම යකඩ තොගය ඇදීම පැවරීමට හේතු වූයේ කොන්ත්‍රාත්කරුවන් විසින් මෙය කිරීමට මැලිකම දක්වූ බැවින් බව පැහැදිලි කර දුන්නේය. ටොන් එකකට රු. 15 කට නොවැඩි ගාස්තුවක් ගෙවීමට සිලෝන් රෝඩ් සර්විස් සමාගම සමග සාකච්ඡාකර තීරණය කර ගැනීම ප්‍රධාන සැපයුම් නිලධාරි මහතාට පැවැරුවේය.”

This is a decision of your board of directors. Now, who are these people —“Ceylon Road Services”? An offshoot of City Carriers. City Carriers is an organization which is already blacklisted by the C.T.B. as undesirable and unsatisfactory. Nagoor Pitchai, with whom your own ministerial Colleague has some connection, was prepared to do this transport at Rs. 9 per ton.

ශ්‍රී සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Which Minister ?

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Your own Colleague. Do not pretend you do not know Nagoor Pitchai.

ශ්‍රී සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

You were referring to a Minister.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

He has some relations—put it that way. Nagoor Pitchai offered to transport this particular load at Rs. 9 per ton. The board decided to accept an offer at Rs. 15 per ton. That is not the end of the matter. Actually, the order was placed at Rs. 30 per ton. Now what has happened? Your people are faced with a difficulty. The contractor is now going to the courts to sue you to get Rs. 30 per ton.

This is what is happening. I have referred to only some of the items. If I were to go through the kind of corruption that is going on in that place I will have to spend hours. There is no time to deal with all the things that are happening in your refinery. The hon. Member for Medawachchiya too referred to some of them.

There is everything wrong in your refinery at the present moment. Mr. Minister, I do think that a serious effort should be made to cleanse that place. After all, this is our money that is going out. Are we surprised that the Tulhiriya project has cost an extra Rs. 100 million? You will find that you too will want many millions than what you bargained for because of this kind of shady dealings taking place. There is no

தீயச்சன பதன் கெடுதலு, 1969-70

—கூரக ஸ்ரீமதி

proper control; there is no proper check. What else do you expect when you have directors who are interested in making money?

How can you justify the payment of Rs. 9,000 to a person for a house that does not belong to him?

வேலுசேகர மீனா.

(திரு. வெலகெதரா)

(Mr. Welagedera)

We are not in possession of the house yet.

அவரீய உன். உம். பரேரா

(கலாநிதி என். எம். பரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

It does not belong to that person. You will be ejected. Let me give you another instance. Not long ago, last week in fact, a lorry with 90 bags of sugar in it was lost. You know it. Who were the people who were responsible for the transport? Your friends Andare Appu of Modera, Remy Silva and Percy of Ferguson Road. The Harbour Police found this lorry after three days and all three contractors were fined Rs. 15,000. Right? But they have been given back the contract again. This is not the first time you did this. Previously also they lost a lorry and you fined them Rs. 12,000 for a similar misdemeanour. They are still the sole contractors for loading and unloading all cement from the harbour to the Modera C.W.E. One Fowzi of the U.N.P. is also an interested party. You are encouraging this kind of thing. A man is found to have spirited away a lorry load of sugar and you fine him Rs. 12,000. Why do you fine him?

அவரீய உன்.

(கெளரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

I fined him?

அவரீய உன். உம். பரேரா

(கலாநிதி என். எம். பரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I hold you responsible.

அவரீய உன்.

(கெளரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

My Ministry is responsible?

அவரீய உன். உம். பரேரா

(கலாநிதி என். எம். பரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Must be your corporation.

அவரீய உன்.

(கெளரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Why do you say "corporation"?

அவரீய உன். உம். பரேரா

(கலாநிதி என். எம். பரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Your Ministry is looking after the Port (Cargo) Corporation, I presume?

அவரீய உன்.

(கெளரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

I shall reply.

அவரீய உன். உம். பரேரா

(கலாநிதி என். எம். பரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Sure enough. You should reply. I hope you will reply.

All I am pointing out is this. Here is a person who has obviously spirited away a lorry-load of sugar. He is fined. Again he is given the contract. Surely, the first thing to do is to blacklist the man and say, "You have no right have a contract again." I thought the Port (Cargo) Corporation was responsible for this.

அவரீய உன்.

(கெளரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Not at all.

அவரீய உன். உம். பரேரா

(கலாநிதி என். எம். பரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

And the Food Department.

விசாரணை மன்றத் தினாபதி, 1969-70

—காரக கலாவி

சுரு. சூதாசா

(கௌரவ சுதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

Not the Port (Cargo) Corporation.

சுரு. சூதாசா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

The Food Department?

சுரு. சூதாசா

(கௌரவ சுதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

Then why do you tell me?

சுரு. சூதாசா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

All I am saying is that the Port (Cargo) Corporation has also got a responsibility to see that no rogues are allowed to come in.

சுரு. சூதாசா

(கௌரவ சுதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

No. This is the first time I have heard about this. You are under the impression that the Port (Cargo) Corporation gives the contracts.

சுரு. சூதாசா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Who gives the contracts, the Food Department? No, Mr. Minister, you cannot shake off your responsibility like this. Your Port (Cargo) Corporation has also a responsibility to see that the proper people get the goods and that the lorries are not spirited away. After all, the people who have to pay in the end are the poor people of this country.

I do not want to take much more time. I have enough documents here with me, if I were to go through them one by one, to prove the case I am making that everything is wrong in your corporations—the Petroleum Corporation, the refinery and the C. T. B. Serious steps should

be taken. We do not take any particular delight in exposing these transactions except to bring them to your notice so that you may rectify them. But I do not see that happening. The same kind of mistake is continuing over and over again. I I do want Hon. Ministers, who are responsible to this House and to the country, to take effective steps. After all, that is the purpose of our discussions here. Our duty is to bring all these matters to your notice, and your duty is to see that they are rectified. Instead of that, if the same mistakes continue year after year, where are we? I do think the whole purpose of this discussion will be lost if Hon. Ministers do not take serious notice of the points urged here. We take the trouble to get at all the documents as far as we can so that the guilty ones cannot slip out and escape. Hon. Ministers must see that these matters are followed up and the people responsible are brought to book. That is what you have failed to do in the last four or five years. That is our major complaint against the Hon. Minister. I do hope that as a result of this discussion the Hon. Minister will take more effective steps than he has taken up to date.

சு. க. 3.30

வேலாசாசா

(திரு. வெலகெதா)

(Mr. Welagedara)

Mr. Chairman, I am grateful to hon. Members for having made certain valuable criticisms of the Ministry of Nationalized Services. I am particularly grateful for the tributes paid in spite of the difficulties we have encountered. In regard to the C. T. B. I wish to reply to the points made by hon. Members one by one in the order in which they were raised.

The hon. Member for Divulapitiya (Mr. Jayakody) said that due to the employment of extra persons we are incurring big losses. I shall come to that in due time. He also referred to the loss of certain vehicles. He said

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

that a couple of hundred buses owned by the C. T. B. were lost. Evidently he was misinformed. The audit report has been subsequently corrected. My information is that these vehicles which were found not available before 1964 have been accounted for as taken to Werahera and subsequently cannibalized for repairing other vehicles. The vehicles referred to are CV 1052, CV 6550, CV 5037, IC 969, IC 2851, IC 3431, 22 Sri 1977, 23 Sri 145, 23 Sri 770 and 23 Sri 1254. They were old vehicles which were not in use. They were immobilized and their parts were used on other vehicles.

The hon. Member also stated that a double-decker driver should have a height of 5 feet 7 inches. This is a suggestion which we will have to consider. At present the height required of a double-decker driver is 5 feet 3 inches.

He also referred to the case of Mr. Herman Joseph and his promotion. Mr. Herman Joseph was an employee in the Royal Air Force, Katunayake, from 1947 to 1960. During the time of the previous regime he was taken over to the C. T. B. He was a Grade VI appointee in 1965, and on the qualifications he possesses, the C.T.B. has quite rightly promoted him to Grade V with effect from 1st August, 1969.

There was confusion of thought between the hon. Member and the hon. Member for Matara (Mr. Tudawe). The hon. Member for Divulapitiya thinks that we should not have bus shelters and bus stands, but that we must utilize the money spent on the construction of these for the purpose of purchasing more buses. In this connection I must say that I would have liked them to show clarity of thought as to what they want. We have already decided to construct a bus stand at Matara and in fact we have commenced work on it. It appears that the Opposition does not want these. Besides the one at Matara, we have started work on others. I am afraid that the hon. Members of the Oppo-

sition are in agreement with the suggestion of the hon. Member for Divulapitiya; will, if they do not want these bus shelters and stands we can stop their construction.

ශ්‍රී ජේ. ආර්. ජයවර්ධන

(කෙළරා ජේ. ආර්. ජයවර්ධන)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

Why should you stop?

වෙලගෙදර මහ.

(ශ්‍රී. ඩබ්ලිව්. ඩබ්ලිව්. ඩබ්ලිව්.)

(Mr. Welagedara)

That is what they want.

ශ්‍රී ජේ. ආර්. ජයවර්ධන

(කෙළරා ජේ. ආර්. ජයවර්ධන)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

It is not the Opposition that use the bus stands, but the commuters.

වෙලගෙදර මහ.

(ශ්‍රී. ඩබ්ලිව්. ඩබ්ලිව්. ඩබ්ලිව්.)

(Mr. Welagedara)

They want us to use the money we spend on the construction of these shelters for the purchase of more buses.

It is true that the hon. Member for Minuwangoda (Mr. de Zoysa Siriwardena) during the short period he functioned as Minister of Nationalized Services tried to give a better bus service to the people. We are grateful to him for that. He mentioned that we have put in more employees and that it is not in keeping with the amount of service rendered and the number of buses engaged. That is incorrect. In 1965—that was the year we took over—there were 33,000 odd employees as against 3,138 buses, and this works out to an average of 10.8 persons per bus. In 1968, there were 38,120 employees as against 3,996 buses, and the average works out to 9.8 persons per bus. This is less than the number you had; and furthermore we have improved the bus service by putting in more buses.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාතිථි ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

Only 100 buses.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதரா)

(Mr. Welagedara)

About 800 more buses. The number of buses in 1965 was 3,138 ; in 1968 it was 3,996.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

According to the Central Bank Report, it is wrong.

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதரா)

(Mr. Welagedara)

The hon. First Member for Akurana (Mr. Hemachandra Sirisena) referred among other things to the losses in the port ; I think the hon. Minister will deal with that matter.

The hon. Member for Monaragala (Mr. Raja Welegama) was very critical of the C. T. B. He said that we were discriminating against the people in his area by not providing them a better service, bus shelters and bus stands. I find that we have already started work on a bus stand in that area. We have taken steps to acquire one acre of land for a bus stand near the Tanamalwila Market. With regard to the acquisition of this property, we have already published a notice in the gazette of 21.1.69, and are in the process of acquiring this land for the purpose.

Then the hon. Member said that certain bus halts had not been fixed as he wanted them. The hon. Member knows that the local body of the area, the police and the officers of the C. T. B. co-operate in the matter of fixing bus halts. It is done from the point of view of the convenience of both commuters and drivers.

The hon. Member also mentioned the new bus service to Okkampitiya. This service was not provided at that time because the road was not suitable for the purpose. The hon. Member now says that since then

this road has been improved. I myself do not know what its present condition is. We shall get a report and see that a bus service is made available without delay. Of course, the decision not to provide buses on new routes till we have given adequate supplies to existing routes was taken for good reasons, which I shall mention later.

The hon. Member for Anuradhapura (Mr. Ratnayake) said that we have not given his area any new vehicles for the last few years. In 1965 there were 66 buses in Anuradhapura. We increased it to 88 buses. That represents a one-third increase. We have also allocated 22 new buses for his district, of which 12 will be sent without delay when buses are available.

The hon. Member also spoke about a bus stand. I must tell the hon. Member that land has already been earmarked for this purpose and that we are in the process of constructing a bus stand at Anuradhapura.

The bus services of this country today are better than at any time during the last ten years. Hon. Members will be surprised to hear that, but when I give the figures later on they will understand why I say it.

In 1958, when we took over the bus service from various bus *mudalalis*, we could not actually cope with the traffic at that time. There were 40 models of buses at the time we took over. We have now brought this down to two or three models and improved the service.

While improving the service we have also tried our best to give the employees better amenities in spite of various difficulties. We have been able to provide them with new depots, new garages, new rest-rooms, new canteens and extra facilities when they work during special festivals. By doing these things we have been able to win the goodwill of employees to some extent and we are getting more co-operation than

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

before. In consequence, we have been able, during this period, with the number of vehicles we have at present, to increase the number of passengers carried as compared to 1965.—[Interruption]. I have the figures up to 1968. I shall make them available to the hon. Member if he wants them. We have also increased the mileage run.

Speaking of new routes opened up, I should like to say that we have opened up 142 new routes within this short time and given 57 extensions of existing routes. It was said that they opened up 98 new routes in 1965 alone before the election. But the increase of routes I just mentioned is not a mere pre-election increase, but a general increase that the C. T. B. has been able to provide.

The hon. Member for Anuradhapura mentioned a housing scheme in Anuradhapura. That housing scheme is nearing completion. The contractor is somewhat slow but that does not mean that we are defaulting in the matter.

Temporary quarters have been provided for employees at Amparai and Ratmalana.

In order to have more housing schemes we have applied for land in Polonnaruwa, Keerimalai, Hatton, Nuwara Eliya, Kilinochchi, Kuliya-pitiya, Maho, Mannar, Matale, Mattakkuliya and Welimada.

That is about all I wanted to mention in regard to that aspect of the matter. Now we will consider figures.

Consider the figures from January to June 1968 and for the same period in 1969. The number of passengers carried in the C. T. B. buses have increased from 632,233,319, to 655,128,172. This is an increase of 22,894,853, or 3.6 per cent. The mileage operated by the board also increased from 105,667,439 to 106,954,042, which is an increase of 1,286,603 or 1.2 per cent. The revenue earned has increased from Rs. 131,371,218 to Rs. 136,662,229 giving an increase of

Rs. 5,290,901 or 4 per cent. The average number of buses operated per day has increased from 3,714 in 1968 to 3,761 in 1969, an increase of 1.2 per cent.

These figures show that the highest revenue, highest mileage and the highest number of passengers carried, during the period of the nationalization of bus transport has been in the first six months of this year. The following figures will give an indication of the vast strides the C. T. B. has taken from 1965 up to date. Here also I am taking the figures from January to July of 1965 and of 1969.

The passengers carried numbered 445,975,781 in 1965 and 665,128,172 in 1969, an increase of 219,152,391 or 46.9 per cent. The mileage operated was 78,894,158 in 1965 and 160,154,442 in 1969, an increase of 51,210,384 or 41.1 per cent.

In 1965 the revenue was Rs. 91,559,801, in 1969 it was Rs. 136,662,229, the actual increase being Rs. 45,102,428, that is, an increase of 49.2 per cent.

The number of buses operated daily, in 1965, was 2,923; in 1969 it was 3,761, the actual increase being 838, that an increase of 28.7 per cent.

අ. ස. 3.45

The total number of accidents, including very minor ones, from January to August 1966, was 3,130, as against 3,942 during the same period in 1969. There, too, we have decrease the accident rate. This reduction in the number of accidents by 711, or 5.6 per cent, is in spite of the fact that more buses were operated on an increased mileage.

It is proposed to have as many as 500 more buses within the next few months, and vast improvements in the service can be expected. A large number of buses lying in garages for a considerable period are also being repaired and put into service.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

[වෙලඳෙර මය.]

There was a point raised by the hon. Member for Medawachchiya about crude oil. He mentioned that we are paying extra for crude oil. He said that that amount is more than the amount that is being paid in India.

There was also a question raised by the hon. Member for Kolonnawa (Mr. Ilangaratne) in the Second Reading Debate which, I would reply to first. The question of importing crude oil for the Ceylon Refinery from sources that will buy Ceylon products like tea in a large way was carefully considered in early 1967. In order to ensure that the best possible terms are obtained not only in regard to the price of crude oil but also in regard to freight, technical assistance and training Ceylonese personnel, a Bid Book was drafted and sent to all organizations intersted in the export of crude oil. They were also definitely told that they could make an offer in respect of the sale of crude oil only and that they need not make any offer for freight, etc. The crude oil most suitable to the refinery in view of the design adopted was Agha Jari which is produced in Iran. A little less suitable crude oil is the Basrah products of Iraq. The C. P. C. Consultants advised that it will not be very profitable or even desirable from the technical point of view to process Basrah crude oil by itself. However, it could be mixed with the Agha Jari crude oil to form a 50-50 blend. Accordingly, the C. P. C. was willing to purchase Basrah crude oil up to 50 per cent of its requirements. Actually, two of the major companies who made offers on the tender offered Basrah crude oil also along with Agha Jari. Our invitation to bid was circulated to two national companies in the Middle East, namely, The National Iranian Oil Co. (NIOC) and the Iraq National Oil Co. (INOC). Neither of these made an offer. The C.P.C. tried through our Embassy in Bagdad to elicit a reply to our invitation to bid and the Managing Director of the INOC sent the following reply dated 9th May 1967 :

"Thank you for your letters dated February 19th and April 28, 1967. We regret to inform you that we are not able at present to participate in this tender."

The reason why the national oil companies in the Middle East do not export crude oil may be briefly explained. Firstly, they were of recent origin and did not include within their functions exploration and exploitation for oil. It is only quite recently that the National Iranian Oil Co. has taken to the production of oil. They had contented themselves with the refining and distribution of products. They utilized the oil received as royalties from the big companies for refining in their refineries and looking after internal requirements. Even the refined products they produced were not of sufficient quantity to permit of export. The C. P. C. once approached the Ministry of Oils in Iraq for some refined products, and the reply received was in the negative. So, it is correct to say that the national oil companies in this region have never been in the business of exporting crude oil. It was only about two years ago that the NIOC of Iraq started to export in small quantities.

Another reason for their reluctance to export crude oil is that they did not find it profitable to export crude oil at world market prices, as these prices are now heavily discounted on the posted prices. Even if they had a small surplus for export, the big oil companies bought the surplus off them by paying the higher posted prices.

The above position is now beginning to change. The Iraq National Oil Company have now decided to go into production of crude oil. They were handicapped for want of the necessary equipment but are now able to obtain the assistance of foreign organizations. It was only in 1969 that the local representative of the Iraq Government Purchasing Board indicated at a conference with the General Manager of the C. P. C. that their national company will be in a position to supply crude oil from 1970 onwards. But even then it will be crude oil they received from

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

the big companies against the royalty. It will probably take another year or two for them to produce their own oil. The Petroleum Report of 31st July 1969 refers to a large scale exploration of oil by the INOC in the Rumalia Field in North Iraq to be carried out with financial and technical assistance from the U.S.S.R. Production from this field will come into the market in 1972 only. The Ceylons Petroleum Corporation has already informed them that as its requirements have been fully covered up to the middle of 1970 it will be possible to negotiate for the purchase of Basrah crude oil with the INOC at the end of this period.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

If it is very much longer, you can table that.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Also a copy of the agreement that you have signed.

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதரா)

(Mr. Welagedara)

Then I shall come to the price factor. It was mentioned that the price of crude oil is one dollar and forty-one cents. It is true that the price paid by the Ceylon Petroleum Corporation is one dollar and forty-one cents. This has been the lowest tender since May 1967 and we negotiated on this price in December 1967. There are other conditions which are favourable. We get crude oil free of interest for 180 days which accounts for four cents. Then we get free technical assistance which accounts for 4½ cents. In all it works out to 8½ cents. So that the price of crude oil is about one dollar and 32½ cents. We also gain as a result of the suppliers guaranteeing to buy our surplus bunker at agreed prices. The excess product cannot be easily sold in world markets. The corporation, therefore, by the guarantee of

the suppliers to purchase bunker has been able to safeguard itself against large quantities of unsaleable products being on its hands. It accounts for about 34 per cent of the crude oil. Therefore, it is a distinct advantage that we have obtained from the suppliers of crude oil.

The hon. Member for Yatiyantota (Dr. N. M. Perera) stated that India purchases crude oil at one dollar and 28 cents. That is not correct. The original contract that India entered into was for outright purchase of crude oil at one dollar and 41 cents. India has only now, that is, in 1969, tried to get this price reduced to Rs. 1.28, but it has so far not succeeded in doing so.

It might interest hon. Members to know that the Ceylon Petroleum Corporation is aware that prices of crude oil declined in the Middle East in the latter part of 1968. The contract for the supply of crude oil was made in January 1969. Recently the Corporation was able to obtain 10 per cent of its requirements at one dollar 30 cents per barrel. It will therefore be seen that the price the corporation paid on the earlier contract was very competitive and that it had taken full advantage of the market situation obtaining at that time and purchased it at the lowest possible price.

ලීලරත්න විජේසිංහ මයා. (පොළොන්නරුව)

(திரு. லீலரத்ன விஜேசிங்க—பொலன்னறுவை)

(Mr. Leelaratne Wijesinghe—Polonnaruwa)

ගරු සභාපතිතුමනි, ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීර්ෂය යටතේ කපා කරන මේ මොහොතේදී ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයේ පොළොන්නරුව ඩිපෝව සම්බන්ධයෙන් කරුණු ස්වල්ප යක් සඳහන් කරන්න මා අදහස් කරනවා. මෙම ඩිපෝව අතිල් මුහුණත මහතා ඇමතිවරයා වශයෙන් පත්ව සිටියදී, 1964 අවුරුද්දේදී ආරම්භ කරනු ලැබුවා. ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් තුමා ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය ලබා ඇති ප්‍රගතිය ගැන සඳහන් කළත්, එබඳු

[ලීජිස්ලේෂන් විද්‍යා මණ්ඩලය.]

දියුණුවක් ලබා ඇති බවක් ගැන අපට නම් පෙනී යන්නේ නැත. ආරම්භ කළ අවදි යේදී තිබුණු ගොඩනැගිලි කිසිදු අලුත් වැඩසා කිරීමක් නැතුව ඒ තත්ත්වයෙන් ම අදත් පවතිනවා. සේවකයන්ට කිසිම පහසුකමක් සලසා නැති අතර, රැකියාව තුළ වැඩ කරන සේවකයන්ට රාත්‍රී කාලයේ පොල්අතු කඩවල හෝ පොල් අතු පියස්සක් යට ගත කර පසුදා පාන්දර නැගිට පසුදින වැඩට යා යුතු තත්ත්වයක් ඇති වී තිබෙනවා. මෙබඳු අසතුටුදායක පරිසරයක් යටතේදී එම සේවකයන් වැඩ කරන්නේ.

පොලොන්නරුවේ ප්‍රධාන බස් නැවතුම් පොල කොයි තරම් අයහපත් තත්ත්වයක පවතිනවාද කියනවා නම්, වර්ෂා කාලයට එකම මඩ වගුරක් බවට එය පරිවර්තනය වෙනවා. පායන කාලයට හරක් මඩුවක් වාගෙයි. කොටින්ම, මෙම ස්ථානය එකම අපායක් වාගෙයි. ඒ ස්ථානයේ එක් පැත්තක ලැලි උඩ මාලු තමාගෙන විකුණනවා. අඩු වශයෙන් වැසිකිළි පහසුකමක් වත් නැත. වර්ෂා කාලයට මගීන්ට ඔළුව ආවරණය කර ගැනීමටත් තැනක් නැත. ඉස්සරහ ඇති හවාන් හෝටලයට යන්නටයි මගීන්ට බොහෝ අවස්ථාවලදී සිදු වන්නේ. මේ අන්දමට කිසිදු පහසුකමක් මගීන්ට හෝ සේවකයන්ට සලසා දීමට පසුගිය කාලපරිච්ඡේදය තුළ ක්‍රියා කර නැත. අනිල් මුනසිංහ මහතා ඇමතිවරයා වශයෙන් සිටියදී මගේ ඉල්ලීම අනුව මෙම ස්ථානය පරීක්ෂා කර බලා පවතින අයහපත් තත්ත්වය ගැන අවබෝධ කර ගෙන, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් ඉඩම් කැබලිල්ලක් ලබාගෙන එම ස්ථානයට මෙම බස් නැවතුම්පොළ ගෙන ගියා. නමුත් මෙම ආණ්ඩුව බලයට පත් වුණාට පසු යම් යම් අයගේ බලපෑම් උඩ නැවතත් අර මඩ වගුරටම එය ගෙන ගියා. කොයි ස්ථානයේ බස් නැවතුම්පොළ ඇති කළත් අපට කමක් නැත. නමුත් මනුෂ්‍යයන්ට ගුවනෙන් නව පුළුවන් ස්ථානයක මෙම බස් නැවතුම්පොළ පවත්වාගෙන යා යුතු බවයි මා කියන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, මා ගරු ඇමතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා, පසුගිය අවුරුදු හතර ඇතුළත අලුතෙන් බස් සේවාවක් තුනක්

ලබා දෙන්නට එතුමා ක්‍රියා කිරීම ගැන. විශේෂයෙන්ම පොලොන්නරුව ඩිපෝවේ ඩිපෝ අදිකාරි වශයෙන් ක්‍රියා කළ නෙල් සන් මහතාටත් සේවක මහතාටත් ස්තූති කිරීම මගේ යුතුකමක් වශයෙන් මා සලකනවා. ඇත්ත වශයෙන්ම ඒ මහතා සේවකයන්ගේ මෙන්ම මගීන්ගේද ඕනෑ එපාකම් ගැන, අඩුපාඩුකම් ගැන, සොයා බලා ක්‍රියා කළා. නමුත් ඒ මහතා හිටි ගමන්ම වෙනත් ස්ථානයකට මාරු කර යවා තිබෙනවා. කුමන ස්ථානයකටදැයි කියන්න මා දන්නේ නැත. ඊට පසු එම ඩිපෝවේ වැඩ කටයුතු අවුල් ජාලයකට පත් වී තිබෙනවා පමණක් නොවෙයි, සේවකයන්ගේ හෝ මගීන්ගේ පහසුව පිණිස කිසිම පියවරක් ගෙන නැත. කොටින්ම, ඉතාමත්ම හොඳ ඩිපෝවක් හැටියට තිබුණු පොලොන්නරුව ඩිපෝව දැන් නරකම ඩිපෝවක් බවට පරිවර්තනය වී තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, බස් සේවාවන් කීපයක් ලබා දෙන ලෙස අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ ඉල්ලා සිටියා. පොලොන්නරුවේ සිට පරාක්‍රමසමුද්‍රය දක්වා දිවෙන බස් මාර්ගය කලහගල දක්වා තව සැතපුම් හතරක් දීර්ඝ කර දෙන ලෙස ඉල්ලා සිටියා. විශේෂයෙන්ම දිස්ත්‍රික්ක සම්බන්ධතා කමිටුව මෙම ඉල්ලීම අනුමත කර තිබෙනවා. ලංගමයේ නිලධාරීන් පැමිණ පාර පරීක්ෂා කර බැලීමෙන් අනතුරුව බස් ධාවනය පිණිස සුදුසු බවට නිර්දේශ කර ඇති නමුත්, බස් සේවය දීර්ඝ කිරීමට උත්සාහ දරා නැත. විශේෂයෙන්ම කලහගල කියන මෙම ප්‍රදේශය ඉතාමත්ම නොදියුණු තත්ත්වයකින් තිබෙන්නේ. පරාක්‍රම සමුද්‍රය දක්වා සැතපුම් දහයක් දොළහක් පයින්ම ඇවිත් තමයි බස් රථයකට නගින්න පුළුවන් වෙන්නේ. එම නිසා කැලැබද ප්‍රදේශයක ජීවත්වන මෙම ජනතාවට පහසු කමක් සැලසීමක් වශයෙන් කලහගල දක්වා බස් ධාවනය දීර්ඝ කරන මෙන් ගරු ඇමතිතුමාගෙන් නැවත වරක් ඉල්ලා සිටිනවා.

පොලොන්නරුවේ සිට අරනගමුව දක්වා බස් ධාවනය දීර්ඝ කරන ලෙස ඉල්ලා සිටියා. ඇත්ත වශයෙන්ම මෙයින් විශාල සේවාවක් පිඹුරන්තාව වැඩ ව්‍යාපාර ය යටතේ එම ප්‍රදේශවල පදිංචි උදවියට

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

සැලසෙනවා. දහස් ගණනක් දැනට මෙම ප්‍රදේශයේ ජීවත් වෙනවා. අරනගම්විල, උල්පත්වැව, අලවකුඹුර, හෙරනගල, මාදුරු ඔය, එබරුආටමුල්ල යන පැරණි ගම්මාන වල ජීවත්වන උදවියට බස් සේවාවක් නොමැති නිසා, රුපියල් හතරක් ගාස්තු වශයෙන් ගෙවා පෞද්ගලික වාහනවල—වැන්වල—ගමන් කරන්නටයි අද සිදු වී තිබෙන්නේ. එම නිසා, අරනගම්විල දක්වා බස් සේවාව දීර්ඝ කිරීමට පියවර ගන්නා මෙන් නැවත වරක් ඉතා ඕනෑකමින් ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, පොළොන්නරුවේ සිට වැලිකන්දටත්, වැලිකන්දේ සිට මුතුගලටත්, මුතුගල සිට ආපසු පොළොන්නරුවටත් ධාවනය වන අන්දමට බස් සේවාවක් ලබා දෙන ලෙස ඉල්ලා සිටිනවා. එසේ බස් රථයක් ධාවනය කළොත් මුතුගල තැපැල් මල්ලද එ් සමගම ගෙනෙන්නට හැකි වීමෙන් ඒ ප්‍රදේශවාසීන්ට සේවයක් ඒ අතරම සැලසෙනවා. එපමණක් නොවෙයි, මුතුගල අවට ඇති කටුවන්විල, අලෙන්විපතාන, දිවිසේන, පතාවසේන ත්‍රිකුණාමුර් යන පළාත්වල පදිංචි උදවියට, පොළොන්නරුවට විත් බෙහෙත් ටිකක් ගැනීමට බස් රථයකට ගොඩ වීමට සැත ප්‍රමිත අවස්ථා පයින් ගමන් කරන්න දැනට සිදු වී තිබෙන නිසා මෙම සේවාවන් ගෙන් ඒ ප්‍රදේශයේ ජනතාවට සැලසෙන සේවය ඉමහත් බව සඳහන් කරන්න ඕනෑ. ඒ නිසා මා තමුන්නාන්සේගෙන් කරුණාවෙන් ඉල්ලා සිටිනවා ඒ බස් රථය ලබා දෙන්නය කියා.

කරදරයට පත් වන බස් මගින් ගැන තව වචනයක් කියන්න ඕනෑ. බස් අනතුරු නිසා ඒ අයගේ අත පය කැඩෙනවා. තමුත් ඔවුන්ට කිසිම වන්දියක් ගෙවන්නේ නැහැ. බස් අනතුරුවලින් මැරෙන අය අපමණයි. මා හිතන හැටියට දෝවේ බස් අනතුරින් අත පය කැඩුණ අයට තවමත් වන්දි මුදල් ගෙවා නැහැ. ඒ නිසා මා තමුන්නාන්සේගෙන් විශේෂයෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, බස් සේවයෙන් කරදරයට පත් වන අයට වන්දි මුදල් ගෙවීම සඳහා යම්කිසි වැඩ පිළිවෙලක් යොදන්නය කියා. මීට වඩා මා තමුන්නාන්සේට කරදර කරන්නේ නැහැ. මගේ වචන සවල්පය මෙයින් අවසාන කරනවා.

අ. භා. 4

සභාපති

(அங்கிராசனார்)

(The Chairman)

The hon. Member for Bentara-Elpitiya wants to speak for three minutes. Shall we go on for another ten or fifteen minutes?

ගරු මන්ත්‍රීවරු

(கௌரவ அங்கத்தவர்கள்)

(Hon. Members)

Aye!

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

(திரு. எச். ஜி. ஏ. காரியவசம்—பெந்தா-எல் பிற்றிய)

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

ගරු සභාපතිතුමනි, විශේෂයෙන්ම ජන සතු සේවා ඇමතිතුමාට කිව යුතු කරුණු කිහිපයක් තිබෙනවා. තමුත් මට ලැබී තිබෙන්නේ සීමා සහිත කාලයක් නිසා වචන කිහිපයක් කියා මගේ කතාව අවසන් කරන්න බලාපොරොත්තු වෙනවා. බස් සේවකයන් සම්බන්ධයෙන් තිබෙන දුක්ගැනවිලිවලට කන් දීමෙන් විශේෂයෙන්ම ඔවුන්ගේ සහයෝගය ලබා ගත හැකි බව මීට පෙර කථා කළ මන්ත්‍රීවරුන් විසින්ද තමුන්නාන්සේට මතක් කර දුන්නා. මා ඒ සම්බන්ධයෙන් වචනයක් කියන්න ඕනෑ. යම්කිසි බස් එකක් ගොස් යම්කිසි තැනක නතර කළ විට එහි සිටින සේවකයන්ට කැම ටිකක් කන්නට හෝ නිදා ගන්නට හෝ තැනක් නැහැ. ඔවුන් බස් එක ඇතුළේම කැම ගන්නත් ඕනෑ, නිදා ගන්නත් ඕනෑ. ඒ නිසා ඒ බස් සේවකයන්ට යම්කිසි පහසුකමක් සලස්වන්න ඕනෑ. පැලවත්ත බස් නැවතුම් පොළත් ඒ වගේ තැනක් තමයි. ඒ බස් නැවතුම් පොළේ කැම ටිකක් කන්න තැනක් හෝ නිදා ගන්න තැනක් හෝ ඇත්තේ නැහැ. ඇතුළේම බස් නැවතුම් පොළත් ඒ විධියයි. ඒ වගේ තැන් කිහිපයක්ම තිබෙනවා. එවැනි ස්ථානවලට අවශ්‍ය පහසුකම් සපයන්නය කියා මා විශේෂයෙන්ම ඉල්ලා සිටිනවා.

දෙවැනි කාරණය නම් ගාල්ල බස් නැවතුම් පොළේ ඇතුළේම හරහා ඇල්පිටියට යන බසයට නගින බස් නැවතුම් පොළට නොමැති වීමයි.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[කාරියවසම් මයා.]

දැරුවත් වඩා ගත්ත මැණිවරුන්ද, රෝගී අයද බොහෝ විට ගාල්ල රෝහලට යාම සඳහා හැම පැත්තකින්ම මේ බස් නැවතුම් පොළට එනවා. එසේ එන අයට පෝලිම්වල සිටින්නන් සිදු වෙනවා. තමුන්තාන්සේලා විශේෂයෙන්ම පොරොන්දු වි තිබෙනවා, පෝලිම් නැති කරන වාය කියා. තමුන් මේ ස්ථානයේ හැම විටම බස් එකට නැගීම සඳහා මගින් පෝලිම් ගැසී සිටිනවා. ඉතාමත් දුක් මුසු දර්ශනයකුයි මෙතැන තිබෙන්නේ. ඒ නිසා ඒ ස්ථානයට ආවරණයක් සකස් කර දෙන ලෙසත් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ඊළඟට මට කිව යුතු තවත් කාරණයක් තිබෙනවා. ඇල්පිටිය ඩිපෝට් තැනීමේ කටයුතුවලට කම්කරුවන් බඳවා ගන්නේ මොන ප්‍රතිපත්තියක් උඩද කියා මා තමුන් තාන්සේගෙන් දැන ගන්න කැමතියි. මා රැකියා ලබා ගැනීම සඳහා කීප දෙනෙක් ම ඒ ස්ථානයට එව්වා. තමුන් ඒ අයට රැකියා ලැබුණේ නැහැ. තමුන්තාන්සේ දන්නවා ඇති. ගාල්ල පළාතේ තිබෙන කිසිම සංස්ථාවක—වරායේ හෝ සීමෙන්ති කර්මාන්ත ශාලාවේ හෝ ගින්නොට තුනි ලැලි කර්මාන්ත ශාලාවේ හෝ—කිසිම රැකියාවක් බෙන්තර-ඇල්පිටිය උදවියට ලැබෙන්නේ නැහැ. සිල් 30, 40 ගසා ගත් අය සිටිනවා. බෙන්තර-ඇල්පිටිය ආසනයේ රැකී රක්ෂා නැති තරුණ තරුණියන් 30,000 ක් පමණ සිටිනවා. ඒ වගේම මගේ ආසනයේ ඡන්ද දායකයින් 60,000 ක් පමණ සිටිනවා. ලංකාවේ ඡන්ද දායකයන් වැඩිම සංඛ්‍යාව සිටින ආසනය බෙන්තර-ඇල්පිටිය ආසනයයි. මේ තරම් රැකීරක්ෂා විරහිත උදවිය සිටින ආසනයෙන් අවශ්‍ය සේවකයන් බඳවා ගන්නේ නැතිව, හැතැප්ම 30, 40 ඇත පළාත්වල සිටින අය බඳවා ගන්නවා. ඔවුන්ට බස් වල ගමන් කිරීමට අවසර පත්‍රත් ලබා දෙනවා. අම්බලන්ගොඩ, බලපිටිය, රත්තොට ආදී පළාත්වලින් කම්කරුවන් ගෙන්වා ගෙන සිටිනවා. ඒ විධියට ඇත පළාත්වලින් කම්කරුවන් ගෙන්වා ගත්තේ ඇයිද කියා මා තමුන්තාන්සේගෙන් අසනවා. ඒ නිසා මේ ගැන පරීක්ෂණයක් පවත්වන්නට කියා මා තමුන්තාන්සේ ගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. සිල් 30, 40 ගසා ගත් උදවිය මගේ ආසනයේ සිටියදී වෙන

පළාත්වලින් කම්කරුවන් ගෙන්වා ගත්තේ ඇයිද කියා ඇමතිතුමා සොයා බලන්න.

ඊළඟට තමුන්තාන්සේ යටතේ තිබෙන ක්‍රීඩා අංශය ගැනත් මා කියන්න කැමතියි. එම අංශයෙන් විශේෂ සේවයක් කෙරී තිබෙන බව කියන්න ඕනැ. ගම්බද ප්‍රදේශ වලට ක්‍රීඩා පිට්ටනි සාදා දෙන්නා වාගේම හැම ගමකටම ක්‍රීඩා භාණ්ඩ—ක්‍රීඩා උපකරණ—සපයා දෙන්නට කියාත් මා ඉල්ලනවා.

අවසාන වශයෙන් තවත් කාරණයක් කියන්න ඕනැ. තමුන්තාන්සේට මතක ඇති, පසුගිය දවස්වල හොඳම බස් ඩිපෝ එක තේරීමේ තරඟයක් පැවතුණා. එම තරඟයෙන් ඇල්පිටියට තුන්වැනි තැන ලැබුණා. තමුන් මා හිතන හැටියට යම්කිසි අක්‍රමිකතාවක් නොකෙරුණා නම් පළමු වැනි ස්ථානය ඇල්පිටියට ලැබෙන්න ඕනැ. තරඟයෙන් ජයග්‍රහණය ලබා පළමු වැනි ස්ථානයට තේරුණ ඩිපෝවේ හැම සේවකයෙකුටම රු. 500 බැගින් දීමේ පොරොන්දුවක් තිබුණා. ඇල්පිටිය ඩිපෝවේ සේවක සංඛ්‍යාව වැඩි නිසා ඒ ඩිපෝ වට පළමු ස්ථානය දුන්නොත් විශාල මුදලක් වැය කරන්නට සිදුවන නිසා ඒ ඩිපෝවේ ආදායම් වෙනත් ඩිපෝවලට කපා හැර ඇල්පිටි ඩිපෝවට තුන්වැනි ස්ථානය දුන් බව දැන ගන්නට තිබෙනවා. ඇල්පිටිය බස් ඩිපෝව ඉතාම හොඳ බස් ඩිපෝව ලෙස සැලකෙනවා. ඒ නිසා මේ තත්ත්වය ගැන පරීක්ෂා කර බලා, ඒ වරද හරිගස්සන ලෙස මා ගරු ඇමතිතුමා ගෙන් ඉල්ලා සිටින අතර මේ වැය ශීර්ෂ යටතේ කපා කිරීමට මේ සුළු කාලයවත් ලබා දීම ගැන ගරු සභාපතිතුමාට ස්තූති කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය මෙයින් නවත්වනවා.

එෆ්. ආර්. ඩයස් බණ්ඩාරනායක මයා.
(දොම්පෙ)

(திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்க—
தொம்பே)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike—Dompe)

Mr. Chairman, with your permission I wish to raise a very small point which would not take more than a minute.

It is a question of a principle which does not affect only this Minister but other Ministers as well.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

Under the law as it stands today, it is prohibited for Members of Parliament to have contracts with the Government. But when most of the government activities today have been extended into corporations there is absolutely no prohibition for Members of this House, Senators and the like, having transactions with government corporations. Considering the volume of business done today by government corporations, transactions with corporations are far bigger and far more valuable than a contract with Government.

I want the Hon. Minister to give his mind to the question of the desirability of a change in the law prohibiting Members of Parliament, in the interest of pure administration, from having contracts with government corporations. Since the Hon. Minister is in charge of the most important and valuable government corporation, I would particularly bring it to his notice that today there are Members of Parliament running petrol sheds under the Petroleum Corporation and engaging in business practices which would be considered horrible under any administration.

You will find it prohibited by law for a Member of this House to supply eggs to the Marketing Department but for some reason it is not prohibited to supply milk to the Milk Board merely because one is a government department and the other is a government corporation, regardless of value.

I would respectfully submit in the interest of purity of administration, when we are talking today of laws for the declaration of assets, for purifying public administration this question of contracts with government corporations is a matter which should be brought under review.

ඩැනියෙල් මයා.

(திரு. டனியல்)

(Mr. Daniel)

Am I prohibited from supplying milk?

එෆ්. ආර්. ඩයස් බණ්ඩාරනායක මයා.

(திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்க)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

You are not prohibited. That is the point I am making. You are today permitted to do it.

What I am saying is this. If the law is that you should not have contracts with government departments you should equally not have contracts with government corporations.

Now, what I do wish to point out is not that anybody is doing anything unlawful. Let not the hon. Member for Hewaheta (Mr. Daniel) misunderstand me. I am not alleging that there is anything unlawful in what he is doing, but what I am saying is that we should change the law to make it undesirable for Members of this House to engage on that kind of traffic.

Furthermore, today there are chairmen of government corporations who are holding very high office who are themselves contractors to other government corporations. This kind of traffic leads to intensification of corruption and corruption efforts. I would appeal to the Hon. Minister to use his good offices to bring about a change in the law in respect of corporations—not merely in his corporations; he cannot change the law himself—and to take necessary action in the interest of purity in public administration.

පර්සි සමරවේර මයා. (වැලිමඩ)

(திரு. பேரூசி சமரவீர—வெலிமடை)

(Mr. Percy Samaraweera—Welimada)

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ වැය ශීර්ෂය යටතේ මට කළා කිරීමට අවකාශ ලැබී තිබෙන්නේ ඉතා සුළු කාලයක් පමණයි. මා බලාපොරොත්තුවෙන් සිටියේ විකක් දීර්ඝ කළාවක් කර එතුමා අපට මෙනෙක් කර තිබෙන සේවාව ගැන ගරු ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාට මගේ අපේ පළාත් වාසින්ගේ බලවත් ස්තුතිය ප්‍රකාශ කරන්නටයි. අපේ ප්‍රදේශවල වැඩ කට යුතු ගැන ඉතාමත් උනන්දුවෙන් සලකා බැලූ ඇමතිවරයකු වශයෙන් මා මේ අවස්ථාවේදී වැලිමඩ ප්‍රදේශ වාසින් වෙනු

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[සමරවර මයා.]

වෙන් එතුමාට අපගේ හක්තයාදර ස්තුතිය පිරිනමනවා. මා උදේ සිටම මේ වැය ශීර්ෂ යටතේ සිදු වුණු කටා බොහොමයකට සවන් දිගෙන සිටියා. තෙල් සංයුක්ත මණ්ඩලයේ යම් යම් වැඩ කටයුතු නිසා ගරු මන්ත්‍රීවරුන් මෙම ගරු සභාවේදී ගරු ඇමතිතුමාට මඩ ගැසීමට තැත් කළා. ඒ කටාවලට හොඳින් සවන් දිගෙන සිටිමට තේරුම් ගියේ තෙල් සංයුක්ත මණ්ඩලයේ අධිකාරියේ වැරදිවලින් මෙවැනි විවේචන ඇති වෙන්නට ඉඩ ඇති බවයි. එම නිසා තෙල් සංයුක්ත මණ්ඩලය පාලනය කරන පිරිස ගරු ඇමතිතුමාට කැලලක් වන පරිදි යම් යම් ක්‍රියා කර තිබෙනවා නම්, ඒ ගරු මන්ත්‍රීවරුන් සියලු දෙනාම ඉල්ලා සිටියා වාගේ මාත් ඇමතිතුමාගෙන් අවධාරණයෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, වහාම ඒ ගැන සොයා බලන්න ය කියා.

ලංගම ගැන කටා කරන විට පෙන්වා දිය යුතු වැදගත් කාරණයක් තිබෙනවා. ලංගමයේ යහපත් සේවාවට හානි කර වූ යම් කිසි දුර්වලකමක් අද ලංගමයේ තිබෙනවා නම් ඒ ලොකුම දුර්වලකම තමයි දේශපාලන පක්ෂ නායකත්වයෙන් යුත් වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරයක් තිබීම. මෙය තෙල් සංයුක්ත මණ්ඩලයටත්, අනික් සෑම ආයතනයකටත් බල පාන දුර්වලකමක්. වෘත්තීය සමිති ව්‍යාපාරයට මා දොස් කියනවා නොවෙයි. එහෙත් දේශපාලන පක්ෂ හා සම්බන්ධකම් තිබෙන, දේශපාලන පක්ෂ නායකත්වයෙන් පවත්වාගෙන යන වෘත්තීය සංගම් නිසාම අද ජනසතු සේවාව ඉතාම කනගාටුදායක තත්ත්වයකට වැටී තිබෙනවා.

අද ලංගමයේ සේවකයන් 38,000ක් පමණ සේවය කරනවාය කියනවා. එහෙත් ඒ එකම ලංගම සේවකයකුවත්, මෙම සේවය තමන්ගේ සේවයක් වශයෙන් සලකා සේවය කිරීමට ඉදිරිපත් නොවන්නේ මෙන්න මේ දේශපාලන පක්ෂ ප්‍රතිපත්තිය අනුගමනය කරමින් කටයුතු කිරීමට සූදානමින් සිටින ඒ වෘත්තීය සමිති නායකයන්ගේ වැඩ පිළිවෙළ නිසා බව අපට හොඳින් තේරුම් යනවා.

ජනසතු සේවාව මොකක්ද කියන එක ගැන ඊයේ මේ ගරු සභාවේ ප්‍රශ්නයක් මතු වුණා. පළාත් පාලන ඇමතිතුමා විසින් පවසන ලද කියමනක් ගැනයි ඒ සඳහන් වුණේ. ඒ අනුව පැහැදිලි වුණේ පසුගිය රජය කර ඇත්තේ බස් ජනසතු කිරීමක් නොව, රජය සතු කිරීමක් බවයි. එහි තේරුමක් තිබෙනවා; සත්‍යයක් තිබෙනවා. ඒ මොකද? මා කලින් සඳහන් කළ අන්දමට ලංගමයේ හෝ වෙනත් මොනම ජනසතු සේවාවක හෝ සේවය කරන යම් කිසි කෙනෙක් කල්පනා කරනවා නම් මෙය අයිති රජයටය, මෙය පාලනය කරන්නේ රජය විසින්ය, අපි කරන්නේ නිකම්ම පඩි ලබන රක්ෂාවක් කියා, කවදවත් ඒ සේවාව සාර්ථක අන්දමින් පවත්වාගෙන යන්න ලැබෙන්නේ නැහැ. මෙය තමන්ගේ දෙයක් හැටියට කල්පනා කර එහි සේවකයන් ඒ සේවාව කරනවාද? ජනසතු සේවාව ගැන ඔය තරම් කටා කරන පසුගිය රජය ඒ හැඟීම ජනසතු සේවාවල සේවකයන්ට දෙන්නට මොන වැඩපිළිවෙළක්ද ගත්තේ?

ජනසතු ව්‍යාපාරය ආරම්භ කිරීමෙන් දිවංගත බණ්ඩාරනායක මැතිතුමා විශාල සේවයක් කළ බව අපි දන්නවා. එහෙත් ඒ සේවකයන් තුළ යථෝක්ත හැඟීම ඇති කිරීමට පසුගිය රජයෙන් මොන මහන්සියක්ද ගත්තේ? යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා) සේවක පිරිස ගැන කටා කළා. ඒ උදවියගේ ව්‍යාපාරය නිසාම තමයි, අද ලංගම සේවක පිරිස තුළ මෙය අපේ දෙයක්ය, අපේ රට සතු දෙයක්ය, එනිසා තමන්ගේ දෙයක් ලෙස සලකා රාජකාරි කළ යුතුය කියන හැඟීමක් තැනුව ගොස් තිබෙන්නේ. එම නිසා ජනසතු ව්‍යාපාරය දියුණු කිරීම සඳහා ගරු ඇමතිතුමා යම්කිසි පියවරක් ගන්නවා නම් ගත යුතු වැදගත් පියවර තමයි වෘත්තීය සංගම්වල තිබෙන දේශපාලන නායකත්වය පිළිබඳව සැලකිල්ල යොමු කිරීම. දේශපාලන නායකත්වයෙන් යුත් වෘත්තීය සංගම් ව්‍යාපාර ජනසතු සේවා ඇතුළත තිබුණොත් මේ ආණ්ඩුවට පමණක් නොවෙයි, මොනම ආණ්ඩුවකටත් ඒ සේවාවන් දියුණු කරන්න

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

බැහැ. ලංගමය දියුණු නැත කියා කිසිම කෙනෙකුට ප්‍රකාශ කරන්න බැහැ. එදා තිබුණු තත්ත්වයත්, අද තිබෙන තත්ත්වයත් අතර ලොකු වෙනසක් තියෙනවා. 1958 අවුරුද්දේ රියදුරු මහත්මියකුට ලැබුණු චේතනයත්, කොන්දොස්තර මහත්මියකුට ලැබුණු චේතනයත් ගැන කල්පනා කරන විට අද ඒ අයට ලැබෙන චේතනයේ සැහෙන වැඩි විමක් තිබෙන බව පෙනෙනවා. ආදායම අනුව බැලුවත් තත්ත්වය ඒකයි; වැඩ කරන පිරිස අනුව බැලුවත් තත්ත්වය ඒකයි. ඒ නිසා ලංගම සේවයේ සැලකිය යුතු දියුණුවක් ඇති වී තිබෙන බව අප පිළිගන්නට ඕනැ. ඒ අතර යම් යම් අඩු පාඩු තිබීම ප්‍රද්‍රමයක් නොවෙයි. ඒ අඩු පාඩු ඉදිරියටත් ඇති වන්නට පුළුවන්. ජනගහණය වැඩි වන තරමට, වැඩ කටයුතු වැඩි වන තරමට මේ රටේ ජාතික ආදායම ප්‍රමාණවත් වන්නේ නැහැ, ඒ වැඩකටයුතු කරගෙන යාමට.

අ. හා. 4.15

තව අවුරුදු 15 ක් යන විට අපේ දරු වත්ට උගන්වන්නට, අපේ දරුවන්ගේ සෞඛ්‍ය සම්පත ආරක්ෂා කරන්නට මේ රටේ ජාතික ආදායම මදි වෙනවාය කියා මා ඊයේ ප්‍රකාශ කළා. නමුත් නාන්සේලා බස් ගාස්තු වැඩි කරනවා නම් ඒක බොහොම පරෙස්සමෙන් කරන්න ය කියා යටියන්තොට මන්ත්‍රීතුමා (ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා) ප්‍රකාශ කළා. ගරු සභාපති තුමනි, මේ රට පාලනය කිරීම පිණිස මේ ගරු සභාවට පැමිණ සිටින අප කරන සෑම දෙයක්ම, මහජනයාගේ ඡන්දයම බලා ගෙන කරන්නට ඕනැය කියා අප කල්පනා කරනවා නම් කවදාවත් අපට හරියට වැඩ කටයුතු කරන්න බැහැ. මා කලින් කී අංශ දෙකට අපේ ජාතික ධනය වියදම් වන ප්‍රමාණය ගැන බැලුවාම තව අවුරුදු 15 ක් ගත වන විට අපට යන්න සිදු වන්නේ බස්වලින් නොවෙයි, බර කරන්නවලින්. ගරු සභාපතිතුමනි, බස් ගාස්තු වැඩි කළ යුතු නම් එය ජාතික ප්‍රශ්නයක් හැටියට කල්පනා කර ඒ කටයුත්ත කරන්න ඕනැ. ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයේ දියුණුව ගැන පමණක් නොව, මුළු රටේ දියුණුව ගැන අප කල්පනා කරන්න ඕනැ. ජාතික ධනය

වශයෙන් භාණ්ඩාගාරයට එකතු වන දේ ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ නඩත්තුව සඳහා අවුරුදු පතා දෙන්නට පුළුවන් කමක් නැහැ. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට අවශ්‍ය මුදල් ඒ මණ්ඩලය විසින්ම සොයා ගත යුතු බව වගකිවයුතු පුද්ගලයන් කවරුත් කල්පනා කරන්නට ඕනැ. ඒ සඳහා ඉදිරියටත් ඇති කළ යුතු ක්‍රම ඇති කරන ලෙස මා ගරු ඇමති තුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. ගරු ඇමති තුමා මහජනයාගේ ඡන්දය බලාපොරොත්තු වී ජනසතු සේවා කරගෙන යාමට බලාපොරොත්තු වෙනවා නම් එතුමාට ඒවා කවදාවත් හරියට කරගෙන යන්නට ලැබෙන්නේ නැහැ. අපේ පළාතේ රැස්වීම් වලදී මා මේ ගැන කියා තිබෙනවා. බස් විකට් එකකට ගත 5 ක් වැඩි කිරීම ගැන කිසිම කෙනෙකු විරුද්ධ නැහැ, යම්කිසි ආදායමක් ලංගමයට ලබා ගෙන මීට වඩා හොඳ බස් සේවයක් මහජනයාට ලබා දෙන්නට පුළුවන් නම්. ඒ නිසා මහජන පහසුව සැලසීම සඳහා යම්කිසි පියවරක් ගන්නට තිබෙනවා නම් ඒ ගැන තීරණයක් ගැනීමට පසුබට වන්නට වුව මනා නැහැ. මෙය ජාතික ප්‍රශ්නයක් හැටියට සලකා විපක්ෂයේ අය සමගත් සාකච්ඡා කර වගකිවයුතු පිරිසක් හැටියට එය විසඳීමට කටයුතු කරනවා ඇතැයි මා බලාපොරොත්තු වෙනවා. මේ අමාත්‍යාංශයෙන් මෙතෙක් කර තිබෙන සේවය ගැන ගරු ඇමතිතුමාටත්, අධ්‍යක්ෂවරුන්ටත් අපේ බලවත් ප්‍රසාදය පළ කරන අතර මේ රටේ ජනතාවගේ යහපත සඳහා වඩාත් හොඳ ජනසතු සේවයක් ඉදිරියට ඇති වේ වැඩි බලාපොරොත්තු වෙමින් මගේ වචන සවලපය අවසාන කරනවා.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

The Sitting is suspended till 4.35 P.M.

රැස්වීම ඊට අනුකූලව නාවකාලිකව අත්සිවුවන ලදීන්, අ. හා. 4.35 ට නැවත පවත්වන ලදී.

அதன்படி அமர்வு பி. ப. 4.35 மணி வரை இடை நிறுத்தப்பட்டது, மீண்டும் ஆரம்பமாயிற்று.

Sitting accordingly suspended till 4.35 P.M. and then resumed.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ ගරු සභාවේ දෙපැත්තේම ගරු මන්ත්‍රීවරුන් අවුරුද්දකට වරක් මේ අන්දමට වැය ශීර්ෂයන් යටතේ තම තමන්ගේ අදහස් පළ කිරීමට තැත් කරනවා. ඊයේ සිට මේ අවස්ථාව වන තුරු ගරු මන්ත්‍රීවරුන් 25 දෙනෙක් පමණ මේ වැය ශීර්ෂය යටතේ කථා කළ බව කවුරුත් දන්නවා. ඒ 25 දෙනාගෙන් 23 දෙනෙක් හෝ 20 දෙනෙක් පමණම කථා කළේ මගේ අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ගැනයි. විවාදය ආරම්භ කළේ දිවුලපිටියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමායි. ඊළඟට කථා කළේ මිනුවන් ගොඩ ගරු මන්ත්‍රීතුමා. මාත් මගේ කථාව ආරම්භ කරන්න යන්නේ දිවුලපිටියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ (ජයකොඩි මයා.) කථාව ගැන සඳහන් කරමිනුයි. දිවුලපිටියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා ලංගම ගැන කථා කරමින් එහි තිබෙන දුර්වලකම් හා මහජනතාවට සහනයක් නැතිකමත් අද තිබෙන තත්ත්වයන් ගැන ප්‍රකාශ කළා. ඇමති වරයා හැටියට මා මගේ කාර්යාලයේ නොසිට ලංගම කන්තෝරුවට ගොස් එහි වැඩ කටයුතු ගැන සොයා බලා කටයුතු කිරීමේ තත්ත්වයකින් ක්‍රියා කරන ලෙස එතුමා මගෙන් ඉල්ලා සිටියා. ඇත්ත තමයි සභා පතිතුමනි, මා ඇමතිවරයා හැටියට මගේ කාර්යාලයේ නැත්නම් මධ්‍යස්ථානයේම නොසිට ඒ ඒ තැන්වලට ගොස් දුර්වලකම් ආදිය තිබෙනවා නම් ඒවා ගැන සොයා බලා ක්‍රියා කළ යුතුයි. එය ඇමතිවරයාගේ පරම යුතුකමක්.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඊළඟට අපේ මිත්‍ර මිනුවන්ගොඩ මන්ත්‍රීතුමා (ද සොයිසා සිරි වර්ධන මයා.) මොකක්ද කීවේ? ඇඟිලි ගහන්න එපාය කීවා. ඇඟිලි ගහන්නේ නැතිව වැඩ කරන්න කීවා. එතුමා විශේෂ යෙන්ම කීවා සේවකයින් බඳවා ගැනීමේදී සුදුසුකම් ඇති අය ගන්නය කියා. සාමාන්‍ය කථාවක් තිබෙනවා වයසට පැමිණෙන විට කල්පනාව අඩුයි කියා. මා දන්නේ නැහැ. මිනුවන්ගොඩ මන්ත්‍රීතුමාටත් එහෙම වෙලා තිබෙනවාද කියා. එතුමා කීව්වා ඇඟිලි ගහන්න එපාය කියා. කොහොට ගහන ඇඟිලිද මම දන්නේ නැහැ, සභා පතිතුමනි. සුදුසුකම් ඇතිව සේවකයින්

ගන්නය කීවා. මිනුවන්ගොඩ ගරු මන්ත්‍රී තුමා දැන් කල්පනා කරනවා ඇති මා කියන්නට යන්නේ මොනවාද කියා. දිවුල පිටියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා කියන්නේ මිනු වන්ගොඩ ගරු මන්ත්‍රීතුමා කියන එක නොවෙයි. එකම පක්ෂයේ වුවත් ඒ කථා දෙකේ පරස්පර විරෝධයක් තිබෙනවා. අර අම්බලන්ගොඩ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (වෛද්‍යාවාය්‍යී එම්. එච්. සද්ධාසේන) කළා වගේ, එකම පක්ෂයේ වුණත් අදහස් දෙකක්. දෙන්නම එක පක්ෂයේ වුණාට ඉදිරිපත් කළේ එකම අදහස නොවෙයි. ඉතින් කාගෙන් උපදේශයක් ගන්නද? දිවුලපිටියේ මන්ත්‍රීතුමාගේ කථාවෙන් උපදේශයක් ගන්නද මිනුවන්ගොඩ මන්ත්‍රීතුමාගේ කථාවෙන් උපදේශයක් ගන්නද?

ලක්ෂ්මන් ජයකොඩි මයා. (දිවුලපිටිය)

(திரு. லக்ஷ்மன் ஜயக்கொடி—திருவூர்தி டி.ய.)

(Mr. Lakshman Jayakody—Divulapitiya)

මහජනයාගෙන්.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

මා දැන් කථා කරන්නේ මන්ත්‍රීතුමා ගේ කථාව ගැනනේ. දිවුලපිටියේ මන්ත්‍රී තුමා කරුණු කීපයක්ම ඉදිරිපත් කළා. දුර්වලකම් හා මහජනයාට සහනයක් නැති කම ගැන එතුමා කරුණු ඉදිරිපත් කළා. ඔව්, මහජනයාට සහනයක් නැත කියන එක මා පිළිගන්නවා. බස් ධාවනයේ වැරදි තිබෙනවායයි කීවා. මා නැතැයි කියන්නේ නැහැ. මා එය භාර ගන්නවා. බස් ධාවන යේ දුර්වලකම්වලට මූලික හේතුව මොකක්ද? වැදගත්ම ප්‍රශ්නය එයයි. 1958 බස් ජනසතු කළ අවස්ථාවේදී තිබුණේ බස් කීයද? 2,800 යි. මේ අවස්ථාවේදී එය හොඳින් මතක තබා ගන්නට ඕනැ. බස් ජනසතු කළ අවස්ථාවේදී ලැබුණු බස් 2,800 න් වැඩි හරියක්ම අබලන් ඒවායි. සමහර බස්වලට මේ පැත්තෙන් රෝද යක් දමන විට, අනෙක් පැත්තෙන් රෝද යක් ගැලවෙනවා. ඒවායින් බොහොමයක් අවුරුදු 15, 18, 20 පරණ ඒවායි. ඒ තරම් කසිකබල් බස් ගොන්නක් තමයි, ජනසතු කළ අවස්ථාවේ තිබුණේ.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

ඒ කාලයේදී බස්වලින් ගමනාගමනය කළ සංඛ්‍යාව ලක්ෂ 11 ක් පමණක් බවත් විශේෂයෙන් මතක තබාගන්නට ඕනෑ. 1958 සිට 1969 දක්වා ගත වී ඇත්තේ අවුරුදු 11 ක් පමණක් නමුත්, බස්වලින් ගමනාගමනය කරන සංඛ්‍යාව ලක්ෂ 11 සිට ලක්ෂ 34 දක්වා, ලක්ෂ 23 කින් වැඩි වී තිබෙනවා. ගමනාගමනයේ යෙදෙන සංඛ්‍යාව වැඩි වී තිබෙන ප්‍රමාණයට සරිලන තරම් බස් ප්‍රමාණයක් ධාවන මාර්ගවලට අළුතින් එක් වී තිබෙනවාදැයි අප මෙහිදී කල්පනා කර බලන්න ඕනෑ. 1958 සිට 1965 දක්වා පසුගිය රජය අළුතින් ගෙන්වා තිබුණේ බස් 500 ක් පමණයි. 1965 සිට මේ දක්වා ජාතික රජය අළුතින් බස් 858 ක් ධාවනය සඳහා යොදවා තිබෙනවා. ඒ අනුව බලන විට, බස්වල ගමනාගමනයේ යෙදුණු පිරිස 1958 සිට 1969 දක්වා ලක්ෂ 23 කින් වැඩි වී ඇත්තේ, අළුතින් ධාවනය සඳහා එක් කර තිබෙන්නේ බස් 1,358 ක් පමණක් බව පෙනෙනවා. ලංගමය ආරම්භ කළ අවස්ථාවේදී තිබුණු බස් 2,800 න් බොහොමයක්ම ඒ වන විටත් අවුරුදු 15, 18, 20 පරණ කසිකබල් ඒවා වූ බැවින්, ධාවනය කරවීමට පුළුවන් තත්ත්වයක නොතිබුණු ඒවා බොහොමයක් දිනපතා ධාවන මාර්ගවලින් ඉවත් කරන්නට සිදු වූ බවත් මතක් කරන්නට කැමතියි. දැන් කල්පනා කර බලන්න, ගමනාගමනයේ යෙදෙන ලක්ෂ 34 ක් දෙනා සඳහා දැනට තිබෙන බස් ප්‍රමාණවත්ද කියා. මෙවැනි තත්ත්වයක් තිබෙද්දී, කුමන රජයකට හෝ වේවා, සතුටුදායක බස් සේවයක් පවත්වාගෙන යන්නට පුළුවන්ද?

ලංගමයෙන් පාඩු සිදු වන බවත් දිවුල පිටියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ලක්ෂ්මන් ජයකොඩි මයා.) කීවා. එවකට තිබුණු රජය 1964 දී ලාභ ලැබූ බවත් එතුමා කීවා. මේ රජය බලයට පත් වුණාට පසුව 1965, 1966, 1967, 1968 යන වර්ෂවල ලංගමයෙන් පාඩු සිදු වුණාය කීවේ කොහෙන් ලබා ගත් ගණන්හිලි අනුව දැයි මා දන්නේ නැහැ.

ජයකොඩි මයා.

(තිල. ඉයාකොඩි.)

(Mr. Jayakody)

ශ්‍රී ලංකා මහ බැංකු වාර්තාවලින්

ගරු සුගතදාස

(කෙළරාචු ජයගතදාස)

(The Hon. Sugathadasa)

ඒ වාර්තාවල තිබෙනවාද, 1965, 1966 අවුරුදුවල පාඩු වුණාය කියා?

ජයකොඩි මයා.

(තිල. ඉයාකොඩි.)

(Mr. Jayakody)

Page 102.

ගරු සුගතදාස

(කෙළරාචු ජයගතදාස)

(The Hon. Sugathadasa)

ඉස්සරහ දෙරිත් හා පස්සා දෙරිත් ලංගමයට සේවකයන් බඳවා ගැනීමක් ගැන මිනුවන්ගොඩ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.) කළ ප්‍රකාශය මට අමතක වුණේ නැහැ. මා එතැනට එනවා. යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා) මේ ගරු සභාවේ නවත්වා ගත්තේත් සාක්ෂියක් වශයෙනුයි. 1958 දී ලක්ෂ 52 ක් පාඩුයි. 1959 ලක්ෂ 130ක් අලාභයි; 1960 ලක්ෂ 80 යි; 1961 ලක්ෂ 38 යි. ලාභ අලාභ දෙකම තිබෙනවා. මම පෙන්වා දෙන්නම්. 1962 ලාභය ලක්ෂ 35 යි; 1963 ලක්ෂ 41 යි; 1964 ලක්ෂ 123යි. 1965 දී ලක්ෂ 15ක් ලාභයි. 1965-66 සේවකයන්ට බෝනස් ගෙවීමට පසු ලක්ෂ 30 ක් ලාභයි. බෝනස් ගෙවීම සඳහා ලක්ෂ 50 ක් පමණ වැය වුණා. [බාබා කිරීමි] දිවුලපිටිය ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ලක්ෂ්මන් ජයකොඩි මයා.) ඉදිරිපත් කළ තර්කය මොකක්ද? 1965 සිට දිගටම පාඩු සහිතව වැඩ කරගෙන යන බවයි. ගණන කොයික වුණත් කමක් නැහැ. ලක්ෂ ගණනින් කියන්න වුවමනා නැහැ. එතුමා කීව්වේ 1965 සිට දිගටම පාඩුවට වැඩ කරගෙන යන බවයි. එතුමා ඉදිරිපත් කළ තර්කය ඒකයි. එතුමන් ලාගේ රජය තිබුණු කාලයේදී 1964 වන තුරු දිගටම ලාභ තිබුණාය, 1965, 1966, 1967, වර්ෂවල දිගටම පාඩු සිදු වුණාය යන තර්කයයි එතුමා ඉදිරිපත් කෙළේ. 1967 දීත් 1968 දීත් අලාභ වුණු බව ඇත්ත. ඒත් එසේ අලාභ වීමට හේතු තිබෙනවා. රුපියලේ අගය අඩු කිරීම නිසා අවුරුද් දකට ලක්ෂ 130 ක් වැඩිපුර ගෙවන්නට

PUBLIC LIBRARY
JAFFNA

අ. භා. 4.45

ආර්. එස්. පෙරේරා මයා. (කැලණිය)
(திரு. ஆர். எஸ். பெரேரா—களனி)
(Mr. R. S. Perera—Kelaniya)
කවුද ඒව කෙළේ ?

ගරු සුගතදාස
(கௌரவ சுகததாச)
(The Hon. Sugathadasa)

රීළඟට පැටෝල් මිල වැඩි වුණා. අමතර කොටස් සඳහා වැඩිපුර ගෙවන්නට සිදු වුණා. සුවස් ඇළ වැසීම නිසා දුර මාර්ග යකින් නැව් ගමන් කරවන්නට විමෙන් වැඩිපුර නැව් ගස්තු ගෙවන්නට සිදු වුණා. මේ කරුණුත් අප සලකා බලන්නට ඕනෑ.

දිවුලපිටිය ගරු මන්ත්‍රීතුමා තවත් කරුණු කීපයක් ඉදිරිපත් කළා. බස් ධාවනයේ අඩුපාඩුකම්, දුර්වලකම්, සේවකයන්ගේ අඩුපාඩුකම්, මහජනයාට නියම අන්දමේ සේවයක් නොසැලසීම යනාදී කරුණු සම්බන්ධයෙන් සාධාරණව පිරිසිදු චේතනාවෙන් කෙරෙන විවේචන අප පිළිගන්න ලැස්තියි. එවැනි විවේචන ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරුන්ගෙන් කෙරුණත් විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රී වරුන්ගෙන් කෙරුණත් අප ඒවා සැලකිල්ලට ගන්නවා. එහෙත් අසාධාරණ විවේචන කිරීම සුදුසු නැහැ. මේ රජය බලයට පැමිණි ගමන්ම ජනසතු බස් සේවය ආපසු මුදලාලිලාට දෙන්නට යන බවට සෝෂාලිස්ට් පක්ෂය කාලය තුළ විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රීවරුන් විසින් රටපුරා ගෙන ගියා. ඒත් අප එහෙම ආපසු දුන්නාද ? දන්නෙත් නෑ ; දෙන්නෙත් නෑ. බස් සේවයේ දුර්වලකම් තිබෙනවාය, මහජනයාට හිරිහැර ඇති වෙනවාය කියා දිවුලපිටියේ ගරු මන්ත්‍රී තුමා කීවා. මොන ආණ්ඩුවක්වත් මහජන තාවට හිරිහැර කරනවාය කියා මා සිතන්නේ නැහැ. අපේ පොරොන්දු අප ඉෂ්ට කරනවා. දැනට බස් අඩු වුණත් දෙසැම්බර් මාසය වන විට අපට ඉතාම හොඳ බස් සේවයක් ඇති කරන්නට පුළු වන් වෙනවා.

කොලට්ස්ලාටත් රෝලන්ඩ්ස්ලාටත් බස් අළුත්වැඩියා කරන්නට දෙනවාය කියා දිවුලපිටියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා කීවා. බව,

දෙනවා ; දන්නා. ඒ සමගම බස් සේවය දුර්වලය මේක හොඳට කරන්නට ඕනෑය කියා එතුමා කියනවා. කඩයකට ගිහින් සුදුරු මාදුරු කොත්තමල්ලි ගන්නවා වාගේ ක්ෂණයකින් කැඩුණු බස් අළුත් වැඩියා කරන්නට පුළුවන් නම් බොහොම හොඳයි. නමුත් එහෙම කරන්නට බැහැ. එහෙම කරන්නට පුළුවන් නම් කොලට්ස් ලාටත් රෝලන්ඩ්ස්ලාටත් දෙන්නට වුවමනාවක් නැහැ. වේරහැර දුන් මාසයකට බස් පණහක් පමණ අළුත් වැඩියා කර එළියට දමනවා. වේරහැර දුන් රු දවල් දෙකේම වැඩ කරනවා. වෘත්තීය සම්තිවල සාමාජිකයන් මොන අන්දමට වැඩ කරනවාද කියා මා මේ අවසරාවේදී කියන්නට අදහස් කරන්නේ නැහැ. නමුත් බස් පණහක් අළුත්වැඩියා කර එළියට දමනවා. දැනට මාස පහළොවකට පමණ ප්‍රථමයෙන් කැඩුණු බස් රථ 1,250 ක් පමණ තිබුණා. ඒවායින් අද තිබෙන්නේ අට සිය ගණනක් පමණයි. මාසයකට පනහ බැගින් අළුත්වැඩියා කරනවා නම් අට සියයක් අළුත්වැඩියා කරන්නට මාස කීයක් ගත වෙනවාද කියා කල්පනා කර බලන්න. හොඳ බස් සේවයක් ඇති කරන්නට ඕනෑය, බස් රථ මදිය කියන දිවුලපිටියේ ගරු මන්ත්‍රී තුමා, ඒ සමගම වේරහැරම බස් අළුත් වැඩියා කරනවා මිසක් පිට අයට දෙන්නට එපාය කියනවා.

ජයකොඩි මයා.
(திரு. ஜயக்கொடி)
(Mr. Jayakody)
අලුතෙන් මිනිසුන් ගන්නා නොව.

ගරු සුගතදාස
(கௌரவ சுகததாச)
(The Hon. Sugathadasa)

වේරහැර සේවක සංඛ්‍යාවේ හැටියට තමයි මාසයකට බස් පනහක් අළුත් වැඩියා කරන්නේ. පනහකට වඩා පුළු වන්නම් කරනවා. හැටක් හැත්තෑවක් අළුත්වැඩියා කරන්නට පුළුවන් නම් කර නවා. අළුත්වැඩියා කිරීම සඳහා කොලට්ස් ලාටත් රෝලන්ඩ්ස්ලාටත් දුන් බස් රථ තවම ලැබී නැහැ. ඒවා මාස ගණන් තබා ගෙන ඉන්නවා. දිවුලපිටියේ ගරු මන්ත්‍රී තුමා ඒක දන්නවා. කවුරු හරි බොරු

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කරක සභාව

ආරංචියක්, කසි කබල් ආරංචියක්, දුන්
නාම ඒක මෙහෙ ඇවිත් කියනවා. අප
මේවා කරන්නේ රෝලන්ඩ්ස් ලාට්ටන්
කොලට්ස් ලාට්ටන් මාවින් ලාට්ටන් උදව්
වක් කිරීම පිණිස නොවෙයි. මහජනතා
වට උදව්වක් කිරීම පිණිසයි.

මිනුවන්ගොඩ ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ කථාව ගැන තවත් වචනයක් කියන්නට තිබෙනවා. දැන් බස් සේවය දුර්වලය. එතුමන්ලා සිටින කාලයේ අර විධියට මේ විධියට කළාය, ලාභ නිබුණාය යනාදී දේවල් කියා ඊළඟට මොකක්ද කිව්වේ? අප සුදුසුකම් නැති උදවිය ගන්නාය කිව්වා. මා කලින් කිව්වා වාගේ වයසට යන්න යන්න කල්පනාව අඩුයි. හේතුව ඒකද කියා මා දන්නේ නැහැ. ගරු මන්ත්‍රීතුමා වරක් මා පස්සෙන්ම ඇවිත් කී දෙයක් මතකද? ඇත්ත වශයෙන්ම මා ඒක කියන්නට කැමැති නැහැ. නමුත් එතුමා මේ ගරු සභාවට ඇවිත් සුදුසුකම් නැති අය ගන්නාය කියා මට වෝදනා කරනවා. අරක අමතක වෙලාද?

८ ज्योतिष्यो विरोधकान् मया.

(திரு. டி. சொய்சா சிறிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

කවිද ?

၆၄ ဆူ၆၇၃ဆ

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

කියන්නම්, හොඳ හැටි කියන්න එපාය.
සාක්ෂියට යටියන්නොට ගරු මන්ත්‍රී
තුමා (ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා) ඉත්
නවා. ඒ මන්ත්‍රීතුමා කෙලින් වැඩ කළා.
නමුත් මිනුවන්ගොඩ මන්ත්‍රීතුමා
මොකක්ද මට ඇවිත් කිව්වේ? මතකද?
නමුත් මා කමැති නැහැ ඒ ගැන
කියන්න.

I do not like to say this kind of thing. The hon. Member for Minuwangoda should be more careful about what he says.

၆၃၇ သို့မဟုတ် ၆၃၈

(கௌரவ சுகத்தாச)

(The Hon. Sugathadasa)

If I do expose I would expose not only the hon. Member but some others too. Do not allow me to proceed further, with due respect to you !

එම නිසා මා ඒ ගැන කියන්නට යන්නේ නැහැ. මින් පසුවටත් කතා කරන විට ටිකක් කල්පනාකාරී ලෙස කටයුතු කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා. [බාබා කිරීමක්] බාගයක් කියන්න එපා. මේ අවස්ථාවෙහිදී මා ඒ ගැන කියන්නේ නැහැ. කොලොන් නාවේ ගරු මන්ත්‍රීතුමාට (ඉලංගරත්න මයා.) මම පසුව කියන්නම්. Having told something absolutely incorrect without any consideration to the facts, he went on to give expression to his own version of it. I remember, this happened about four months ago.

Then, to meet the extra expenditure of the C. T. B. පෙට්ට්වලට ලක්ෂ 36 කුත් පට්ට්වලට ලක්ෂ 158 කුත් ටයර්වලට ලක්ෂ 108 කුත් අමතර කොටස් වලට ලක්ෂ 72 කුත් ගිහිත් නිබෙනවා. පාඩු වුණේ ඒවා සිනුයි. 1965, 1966 වර්ෂවල සුළුවෙන් හෝ ලාබ නිවුණා. බස් එකකට සේවකයන් 18 දෙනෙක් සිටින බවත් එක්තරා මන්ත්‍රී වරයෙක් කිව්වා. ඒ ගණන කොහෙන් සොයාගෙන කිව්වාද දන්නේ නැහැ. බස් සේවකයන් කී දෙනෙක් සිටිනවාද යන්න ගැන ගරු පාර්ලිමේන්තු ලේකම් තුමා කිව්වා. මා ඒ ගැන කතා කරන්නට යන්නේ නැහැ.

හුඟ දෙනෙක් කතා කළේ බාවනය පිළි
 බඳවයි. අපි අනාගතයේදී මීට වඩා සේව
 යක් දෙන්නට පුළුවන් තරම් මහත්සි
 වෙනවා. හැබැයි කිසිම සැකයක් නැතුව මට
 ප්‍රකාශ කරන්නට පුළුවනි, ලංගමයෙහි
 1958-65 අතර පැවති පාලනයට වඩා අද
 පාලනය හොඳ බව.

දි සොසො සිවිවර්ධන මයො.

(திரு. டி. சொய்சா சிறிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

I defended a case of wrongful dismissal. I did not ask for a favour.

ද සොසොසා සිරිවර්ධන මයා.

(திரு. டி. சொய்சா சிறிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

මහජනතාව උත්තර දෙව්වි.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

1965 දී මහජනයා උත්තර දුන්නා නේද? ඒ ගැන තර්ක කරන්නට වුවමනා නැහැ. මැදවච්චියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (මෙමුජාල සේනානායක මයා.) ලංගමය ගැන කතා නොකර පෙට්‍රෝලියම් කෝප රේෂන් එක ගැන කතා කළා. ඒ ගැන පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා කරුණු විකක් කිව්වා. විශේෂයෙන් කළුතර සිද්ධිය පිළිබඳව උත්තරයක් වුවමනා බව එම ගරු මන්ත්‍රීතුමා කිව්වා. ඒ නිසා පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා නොකී කරුණක් කියන්නට මා කැමතියි. අපි ටෙන්ඩර් කැඳවුවේ කොම්පැනි දෙක තුනකින්ද? නැහැ.

අ. හා. 5

In 1965 about 44 firms of different countries including many independent companies and state organizations like the National Iranian Oil Company and the Iraq National Oil Company were written to for offers. Only a few responded, that is, four major companies, the French Petroleum Company, the Nafta of the U.S.S.R. and the National Iranian Oil Company. I am going to be brief. Discussions were held with all these parties and their terms were obtained. Formal tenders were invited in February 1967 from these and 15 others. Tender notices were sent to the Foreign Embassies here. But only six parties tendered including the U.S.S.R. organization. Four of the major oil companies tendered and one independent, that is, Philips Petroleum, which is a partner of the Egyptian Petroleum Organization. All except the U.S.S.R. organization offered Middle East crudes, that is, from Iran, Iraq, Kuwait and Saudi Arabia. The best crude to meet the market requirements of Ceylon is the crude which is 34.9 API gravity and the oil companies that offered crude offered crude of this variety.

කොම්පැනි දෙක තුනකින් ටෙන්ඩර් කැඳවූ බවයි. මැදවච්චියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා ප්‍රකාශ කළේ. අපට ඇතුළත් වී

විධියටයි. ගරු පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා ඒ සමහර කරුණුවලට පිළිතුරු දුන් නිසා මා නැවත ඒවා ගැන සඳහන් කරන්නට යන්නේ නැහැ.

“තප්තා” එක්රැස් කර තැබීම සඳහා සෑදූ ලද වැංකි අංශක නවයක් ඇල වුණු බවත් ඒ නිසා කලින් බලාපොරොත්තු වූ පරිදි වෙන් 25,000 ක් එක්රැස් කරන්නට බැරි බවත්, වෙන් 15,000 ක් පමණක් එක්රැස් කරන්නට පුළුවන් බවත් මැදවච්චියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා තව දුරටත් ප්‍රකාශ කළා. ඒක වැරදි ප්‍රකාශයක්. එතුමාට වැරදි ආරංචියක් ලැබී තිබෙනවා. ඒ ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ පක්ෂයේ උදවිය ආණ්ඩුවේ දෙපාර්තමේන්තු වලත්, සංස්ථාවලත් ඉන්නවා. ඒ උදවිය මේ ආරංචි ඒ ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ට සපයනවා. ඒ ආරංචි ලැබුණු හැටියේම ඒ ගරු මන්ත්‍රීවරුන් ඒවා හරි ආරංචියයි කල්පනා කරනවා. ඒ ආරංචි දුන් තැනැත්තා විශ්වාස කළ හැකිද, ආරංචි නිවැරදි විය හැකිදැයි කල්පනා නොකර ඒවා ගැන මෙම ගරු සභාවේදී උස් හඬින් කතා කරනවා.

The contractors for this job were Sumitomo. It is admitted that there was a certain differential sinking taking place after the tank was filled with water. The original differential was about 8°. Corrective measures were taken and this has been reduced to 2. Further action is being taken to ensure that the tank will be in proper condition when needed. The tank even in the present condition can take its full load of Naphtha, that is, 15,000 gallons.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

You say the load is 15,000 gallons?

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

The full load is 15,000 gallons. Originally, I was told they wanted to have two tanks of 10,000 gallons each

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

but they decided on one tank of 15,000 —[Interruption]. There were two charges. We admit one. This is incorrect information. They come to this House with it and very loudly proclaim what they have been told.

පයිප් ලයින් එකක් ගන්න කියා තිබෙනවා.

It is not correct that the entire length of the pipeline phase was widened from 40 to 80 feet. The Refinery Project Engineer advised that that section going through marshy land should be wider in order to afford sufficient protection to the pipeline. It was done for good engineering reasons and not at the request of any director.

මැදවම්බියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා අඩි 40 ක පයිප්ප ලයින් එක අඩි 80ක පයිප්ප ලයින් එකක් හැටියට සඳහන් කළා. ඒ කියන ගමන්ම අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ අණ පිට ඒ කටයුතු කෙරුණු බවත් කිව්වා. මට ඒ අවස්ථාවේදී එතුමාගේ කථාවට බාධා කර ඒ වරද හරිගස්සන්නට ඉඩ තිබුණා. මම එහෙම කළේ නැහැ. මේවා කොහෙන් හෙයාගෙන එනවාද කියා මා දන්නෙ නැහැ. අරය, මෙයා ගෙනෙන කැලි විශ්වාස කරගෙන කථා කරනවා. ඊට වඩා හොඳයි, මට ලියුම් කැල්ලක් එවා “මෙන්න මෙහෙම දෙයක් දැන ගන්න තිබෙනවා. ඒක ඇත්තද, නැද්ද?” කියා ඇහුවා නම්. එහෙම ඇහුවා නම් මම උත්තර දෙනවා. එහෙම කළා නම් මේ විධියේ වැරදි කාරණා මේ සභාවේ කිය වෙන්නෙ නැහැ. ඒ සිරිත මේ ගරු සභාවේ ඇති කරන්නට ඕනෑ. නිකම් චෝදනා නොකර, පහර නොගසා, ඒවා ගැන සොයා බලන්නට අපට ඉඩ ප්‍රස්ථාවක් දෙන්න ඕනෑ. නිකම් බොරු චෝදනා—මම තද වචන පාවිච්චි කරන්නට කැමති නැහැ; නමුත් එහෙම නොකියා බැහැ—වැරදි චෝදනා ඉදිරිපත් කිරීම හොඳ නැහැ.

යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ කථා වෙන් වැරදි තැන් කීපයක් තිබෙනවා. මේ වගේ යම්කිසි තොරතුරක් ලැබුණාම ඒක හරිද වැරදිද කියා ලියුම් කැල්ලකින් මගෙන් ඇහුවාම මම ඒක හරි නම් හරි

කියනවා, වැරදි නම් වැරදියි කියනවා. මට කිසිදෙයක් හංගන්න වුවමනා නැහැ. නැත්තා වැරදිය අංශක 9ක් ඇළ වී තිබෙන බව කිව්වා. මම ඒක ඇත්ත බව පිළි ගත්තා.

ඊළඟට අබේගුණසේකර මහත්මයා ගැන තව චෝදනාවක් කළා. ඒකෙ ඇත්තක් තිබෙනවා. මම ඔළුව වැණු අවස්ථාවේදී මැදවම්බියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා කී දේවල් ගැන මට ඒ අවස්ථාවේදී කණගාටුවක් ඇති වුණා. මම දන් දවස් 4 කට 5 කට ඉස්සරවෙලා ඒ පිළිබඳව සියට 25ක් වත් දැනගෙන හිටියේ නැහැ. මේ කරුණුවලින් සියයට 75 කටත් වැඩිය මේ නිලධාරීන් ගෙන් දැන ගන්නට ලැබුණේ මේ වැය ශීඝ්‍ර සාකච්ඡාවට භාජන වන අවස්ථා වෙදි. යටියන්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමා කියා සිටියා, එයා නොදැනුවත්ව මේක සිදු වෙයිද කියා. අබේගුණසේකර මහත්මයා වරාය සංස්ථාවෙන් අස් වී දන් මාස 4 ක් විතර වෙනවා, මම ඉන්පසු තවම ඒ මහත්මයාව දැක්කෙවත් නැහැ.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාභිති භූ. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

තමුත්තාන්සේ දැන් තරහවෙලා.

ගරු සුගතදාස

(කෙළරාභ ආභූතාභාෂ)

(The Hon. Sugathadasa)

මම උත්තරයේ සමඟ තරහ වුණා නම්, තමුත්තාන්සේ කොහොමද කියන්නෙ මේවා මා දැනුවත්ව කළා කියා.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාභිති භූ. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

අබේගුණසේකර මහත්මයාගේ ප්‍රශ්නය නොවෙයි; දෙපාර්තමේන්තුවේ වැඩ කට යුතු ගැන දැන ගන්නට ඕනෑ.

ගරු සුගතදාස

(කෙළරාභ ආභූතාභාෂ)

(The Hon. Sugathadasa)

දැන් මේ නැව් මණ්ඩලයක් පත් කර තිබෙනවා. ඒ මණ්ඩලයේ සභාපති පත් කළේ කවුද? ඒ කාර්යයේ ඒ සභාපති

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ගරු සුගතදාස]

තුමාට පත් කළේ මැදවිච්චියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමායි. අබේගුණසේකර මහත්මයා අස් වෙලා දැන් මාස 4 ක් වෙනවා. එතුමා අස් වුණේ මාර්තු මාසයේයි. ඊට පසු අද වනතුරු මම උත්තරාගේට දැක්කේ නැහැ. ඒ නිසා මා දැනුවත්ව මේ කටයුතු කළා යයි කීම ගැන මා කණගාටු වෙනවා.

Some Indian technicians who are urgently required for the refinery had to be found accommodation in terms of their agreement with the corporation. At that moment it was essential that they be found accommodation in close proximity to the refinery. The only house available at that time belonged to Mr. Abeygoonasekera who demanded a rental of Rs. 750 per month. Since the accommodation was urgently needed the chairman authorized renting out a house in fulfilment of the corporation's obligation to provide for their accommodation. Furniture and equipment were purchased. Seven technicians occupied this house at one time. And at a later stage the number dropped to four. The cost of housing, even for four technicians in a hotel, would have been approximately Rs. 6,500 per month. If the costs were calculated for seven technicians, that would be as much as Rs. 10,000 per month. In the circumstances, the chairman's receiving Rs. 750 per month and providing furniture cannot be considered extravagant.

After a short occupation, the Indian technicians found that they could not get the type of food they required in the area, and the locality was also not suitable. They, therefore, requested that they be housed in Colombo where such food could be arranged far more conveniently. The corporation, therefore, had to put them up in Colombo at much greater cost—at a cost in fact of Rs. 55 per person for each day which amounted to Rs. 1,650 per month. The economics concerned in fact taking a house at Kelaniya near the refinery.

When Mr. Abeygoonasekera rented out his house, he requested an advance which was paid. Since the corporation stopped occupying the house, it was decided to hand back possession to Mr. Abeygoonasekera and obtain a refund due to the corporation. Mr. Abeygoonasekera was, therefore, written to. He sent a cheque in payment which, unfortunately, did bounce. He has now been requested—[Interruption]. There you are. We are not going to hide these facts. There is no purpose. We do not want to.

Therefore, I wish to reiterate and emphasise the facts. If the hon. Member really had written a note to me, I would have given him all the facts. Mr. Abeygoonasekera has now been requested to make good the payment in cash. And if he does not do so, the corporation will take usual legal steps to obtain this money.

When the house became vacant, the corporation transferred to the canteen and other sections of the corporation a part of the furniture and equipment that was bought for this house.

The only portion Mr. Abeygoonasekera wished to purchase was some furniture and which originally cost the corporation Rs. 4,000. The corporation valued this at Rs. 3,650 in case Mr. Abeygoonasekera wished to purchase them. The furniture has not yet been handed over to Mr. Abeygoonasekera. The corporation is not aware of any other claimants to this house on the ground that the house belonged to them and not to Mr. Abeygoonasekera.

මම ඒ කාරණය ගැන වැඩි යමක් කියන්නට වුවමනා කරන්නේ නැහැ. ඒක එයාට අයිති නැති ගෙයක් නම්—ඒ ගෙය අනුන්නේ එකක් නම්—මේ විධියේ පොදු ආයතනයකට පාවිච්චියට දීලා කුලී යක් අය කර ගන්නේ කොහොමද? ඒ විධියට අනුන්නේ ගෙයක් කාටවත් දෙන්නට පුළුවන්ය කියලා මම හිතන්නේ නැහැ. පුදුම වැඩක් තේද එතකොට මේකි මා දන්නා තරමට නම් උත්තරාගේට

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

ගෙයක් තිබුණා. හැබැයි, ඒක කොයි ගෙයද කියන්නට මම හරියටම දන්නෙ නැහැ. රු. 15,000ක් පාඩු වුණු බවක් තමයි මැදවැටියෙ ගැන මන්ත්‍රීතුමා කීව්වෙ. පසුව එය රු. 12,000ක්ය කියලා තවත් කවුදෝ කීව්වා. ඒ කොයි හැටි වෙතත් ඒ තරම් පාඩුවක් වෙලා නැහැ. රු. 360 කට වඩා පාඩුවක් වෙලා නැහැ කියලයි මට කියන්න තියෙන්නෙ. එත කොට සිසේට දහයයි අඩු වෙලා තියෙන්නේ. දිපු වෙක් එක ආපසු ආපු එක තමයි කතාශ්‍රව්‍යව තියෙන කාරණය. ඒ වුණොට අපිත් නිකම් ඉන්නේ නැහැ. එ ගැන අපි ක්‍රියා කරනවා. එහෙම ක්‍රියා නොකර බැහැ. මෙය පෞද්ගලික මුදලක් නොවෙයි.

අ. හා. 5.15

The hon. Member for Yatiyantota raised a question in regard to certain purchases made by the Ceylon Petroleum Corporation. I have got a note here to say that certain purchases were made when those articles were not available at the C.W.E.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාநிதி என். எம். பெரேரா)
(Dr. N. M. Perera)

That is not my statement. That is your own officers' statement.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)
(The Hon. Sugathadasa)

I am coming to that. You said that you were informed of this by certain people whom you consider loyal to you. Otherwise, you said, you could never have got those papers. I say that it is a treacherous act on the part of that man or woman who gave you that information. You, as a leader of a party, should set an example. Apart from the fact that the information given to you is wrong—[Interruption].

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)
(Dr. N. M. Perera)

No. Tell me what is wrong.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)
(The Hon. Sugathadasa)

Your reference to a purchase of lighting equipment from Rotex Limited.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)
(Dr. N. M. Perera)
Is that wrong?

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)
(The Hon. Sugathadasa)
Yes.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)
(Dr. N. M. Perera)
What is wrong?

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)
(The Hon. Sugathadasa)

I will tell you. You said that it was available at the C. W. E. and asked why the petroleum corporation could not buy it from them.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)
(Dr. N. M. Perera)

The C.W.E. are the sole agents.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)
(The Hon. Sugathadasa)

But at the time the petroleum corporation wanted to buy, it was not available at the C.W.E. It was out of stock. Then the corporation called for quotations from various firms. And you will be surprised to know that up to now they have not bought it. What have you got to say to that? That is the type of information you get from people whom you consider loyal to you, but whom I accuse of having committed a treacherous act. Do you encourage that type of thing? What would

விசர்ப்பன பனந் கெடுபிபன, 1969-70

—காரக ஸகாவ

[ஓர் ஸுனெடிஸ]

you have done if, when you were Minister of Finance, a clerk gave that kind of information to somebody outside ?

அலாபீய லந். லி. பரேரா

(கலாநிதி ஂன். ஂம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

What will I do ?—[Interruption].

ஓர் ஸுனெடிஸ

(கெளரவ ஸுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

When you became Minister of Finance you did not want to have in the Treasury a single man who you thought would not be loyal to you. You did the correct thing: you transferred them overnight. And you yourself raised the question just now: “(Why did the C.T.B. transfer certain people overnight without holding any inquiry?” My answer to that question is, I followed you.

அலாபீய லந். லி. பரேரா

(கலாநிதி ஂன். ஂம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

But you are victimizing people.

ஓர் ஸுனெடிஸ

(கெளரவ ஸுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

No victimization. It was done for the greater good of the greater number. We have taken some action. I do not deny that.

அலாபீய லந். லி. பரேரா

(கலாநிதி ஂன். ஂம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

All that I say is that you will not get the co-operation of the employees when you—[Interruption].

ஓர் ஸுனெடிஸ

(கெளரவ ஸுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

I did not ask any of those people who—[Interruption]. But how can you run an institution with people like that ?

அலாபீய லந். லி. பரேரா

(கலாநிதி ஂன். ஂம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

It is more important for you to rectify the mistake.

ஓர் ஸுனெடிஸ

(கெளரவ ஸுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

I know how to do it.—[Interruption].

அலாபீய லந். லி. பரேரா

(கலாநிதி ஂன். ஂம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

But you would not have known it if I did not raise it.

ஓர் ஸுனெடிஸ

(கெளரவ ஸுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

There are so many things which cannot be known by you, by me, or by anybody else. There are so many things happening—

அலாபீய லந். லி. பரேரா

(கலாநிதி ஂன். ஂம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I have a duty to perform here. These are not private matters between you and me.

ஓர் ஸுனெடிஸ

(கெளரவ ஸுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

I am grateful to you for having given this information. We can trace the people, and when we deal with them, please do not raise questions.

அலாபீய லந். லி. பரேரா

(கலாநிதி ஂன். ஂம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

You would not know the persons.

ஓர் ஸுனெடிஸ

(கெளரவ ஸுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

We will come to know of the party.

விசேஷ உதவிக் கெட்டுப்பது, 1969-70

—காரக உதவிக்

ஹாஸ்டீஸ் லீன். லீ. பீரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

You will punish the innocent.

ஹாஸ்டீஸ் லீன். லீ. பீரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(The Hon. Sugathadasa)

Sir, I would wish to refer to another matter with your permission. The Standing Orders clearly state that we cannot refer to the conduct of an hon. Member without a substantive Motion in this House. The other day under the Votes of the Ministry of State—I was not here in the House on that day, and even if I had been present, I would not have dealt with it on that day without verifying the facts—the hon. Member for Yatiyantota referred to the question of dried fish and spoke about one L. L. Abeyratne. He said that he was a non-existing person and that the real man was one Shelton Abeyratne. Now, I have got the facts about the matter. I am sorry to say the information furnished to him by the party is misleading. This misleading information might put him into trouble.

I am sorry that I am deviating—

ஹாஸ்டீஸ்

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

That is by way of a personal explanation?

ஹாஸ்டீஸ் லீன். லீ. பீரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(The Hon. Sugathadasa)

Yes.

The hon. Member must realize that the person concerned was a class mate of his.

ஹாஸ்டீஸ் லீன். லீ. பீரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

My classmate?

ஹாஸ்டீஸ் லீன். லீ. பீரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(The Hon. Sugathadasa)

Yes.

ஹாஸ்டீஸ் லீன். லீ. பீரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Mr. Leo Abeyratne?

ஹாஸ்டீஸ் லீன். லீ. பீரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(The Hon. Sugathadasa)

Yes.

Sir, this is the affidavit sworn by him.

“I, Leyanage Leo Abeyratne presently of No. 523/1, Prince of Wales Avenue, Grandpass being a Christian do hereby make oath and affirm as follows:

1. That I am the deponent above named.
2. I am a resident of Grandpass for fifty nine years and of this period I have been in the residence of 523/1, Prince of Wales Avenue, Grandpass, for nearly twenty five years.
3. I am the chief occupant of the household at the above mentioned address and reside with my wife and children.
4. I am holding the present premises on a rental from my landlord, Mr. V. Stephen Perera, and hold monthly receipts in proof of the same.
5. In my capacity as chief occupant of the above address I have signed all Declarations of the Householders' lists and am in possession of my present series rice ration book the serial No. of which is K 259181.
6. As the chief occupant of the above address I had been a registered voter.
7. I also possess a passport issued to me by the Ceylon Government bearing the No. 1877 which certifies my name, identity and address.
8. I am a dried fish dealer holding a permit from the Government Agent of Colombo.
9. As a dealer in dried fish I have registered my business with the Government Agent of Colombo and my business registration No. is 1189.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ගරු සුගතදාස]

10. My store is situated No. 92, Prince Street, Pettah."

Now this very important. This is a letter written by Mr. L. L. Abeyratne:

"The Hon. Minister of Nationalised Services,
Colombo.

Hon. Sir,

As a constituent of yours I write this with a view to obtain redress from the Hon. Minister of State through you.

I am very much grieved to hear on a reading of the HANSARD dated 1st Sept. 69, that Dr. N. M. Perera, M.P., had stated, with reference to the issue of dried fish permits that there is no such person as L. L. Abeyratne residing at 523/1, Prince of Wales Avenue, Grandpass, Colombo 14, and the dried fish permit which is held by me is really owned by Shelton Abeyratne.

Whilst contradicting this statement I wish to state that I am one of the few long standing men of Grandpass. I have been residing here since the time when Dr. N. M. Perera himself was residing. He was at that time residing at No. 82, St. Joseph's Street, Grandpass, which is presently occupied by the Post Office, Grandpass. Both of us were school-mates attending St. Joseph's School, Grandpass. He was most commonly known then as N.M. and used to call me Leo. I knew his father very well, he was known as A. Abbe Singho.

Now I wish to state that I am the genuine holder of the dried fish permit under the name of L. L. Abeyratne. I possess the business registration and the store needed for the business. Mr. Shelton Abeyratne is my son living in the same household. But he has nothing to do with the business, all the profits that I derived from the same is accrued to me solely. It is therefore completely untrue to say that the real holder of the permit is Shelton Abeyratne.

I request you Sir, in fairness to everybody to get the Minister of State to hold an impartial inquiry to ascertain the facts regarding this matter, and also for Dr. N. M. Perera to know that he is guided by his buddies who give him wrong information that has made him a laughing stock in the country.

Thank you.

L. L. ABEYRATNE."

Sir, I do not want to have a quarrel with the hon. Member for Yatiyantota—[Interruption]

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I am only asking the Hon. Minister to inquire into this matter.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

All I am asking the hon. Member is this. Whenever the hon. Member gets such information—whether it is correct or wrong information—it is far better for him to write to the Minister concerned and verify matters instead of coming to this House—[Interruption]. What did you say? You said that there was no person by the name of Mr. L. L. Abeyratne.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I had good reasons for stating that.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

You said that there was no person by the name of Mr. L. L. Abeyratne.—[Interruption].

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Let the Minister of State inquire into this matter.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

All I want to tell the hon. Member is this. Whenever the hon. Member gets any information, either from the corporation or from his friends, I would warn him to be careful. They are trying to mislead him in order to get a little advantage of his position.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

මෙම වැය ශීර්ෂය සම්බන්ධයෙන් ගරු මන්ත්‍රීවරුන් කීප පොළක්ම කථා කළා. තම ආසනවල ඡන්දදායකයන්ගේ අදහස් උදහස් මේ ගරු සභාව ඉදිරියේ තැබීම ගැන ඒ මන්ත්‍රීතුමන්ලාට මා ස්තූති කර තවා. එතුමන්ලාගෙන් ඉතා වැදගත් එමෙන්ම සාරවත් අදහස් උදහස් ප්‍රකාශ වුණා. පිළිගත හැකි අදහස් පිළිගෙන දැනට වඩා හොඳ බස් සේවාවක් ලබා දීමට අප ක්‍රියා කරන බව දන්වන්නට කැමතියි. මෙහිලා එක් වැදගත් කරුණක් ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලාගේ දැනගැනීම පිණිස මා කියනවා. එනම්, අද දහවල් ගරු අගමැතිතුමා හමු වී කළ සාකච්ඡාවකින් පසුව අලුතෙන් බස් රථ දෙසියක් ලබා දීමට තීරණය කරනු ලැබුවා. එම බස් රථ ලැබීමෙන් පසුව වඩාත් හොඳ සේවාවක් ඇති කිරීමට උත්සාහ දරන අතර මන්ත්‍රී තුමන්ලාගේ ඉල්ලීම් බොහෝ දුරට ඉටු කර දෙන්නට හැකි වේයයි මා විශ්වාස කරනවා.

“85 වන ශීර්ෂයෙහි 1 වන සම්මතය සඳහා රු. 10,89,544 ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සභාසම්මත විය.

85 වන ශීර්ෂයෙහි 1 වන සම්මතය උපලේඛන
යෙහි කොටසක් හැටියට නීතිය යුතු යයි නිශේශ
කරන ලදී.

“ 85 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 10,89,544 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

85 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 1,089,544 for Head 85, Vote No. 1, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 85, Vote 1, ordered to stand part of the Schedule.

2 වන සම්මතය.—පාලන ශාස්තූ—පුනරාවර්තන
වියදම, රු. 6,45,200

வாக்குப்பணம் இல. 2.—பரிபாலனச் செலவுகள்—
மீண்டுவரும் செலவு, ரூபா 6,45,200

Vote No. 2.—Administration Charges—
Recurrent Expenditure, Rs. 645,200

“85 වන ශීර්ෂයෙහි 2 වන සම්මතය සඳහා රු. 6,45,200 ක මුදල උපලෝඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සභාසම්මත විය.

85 වන ශීර්ෂයෙහි 2 වන සම්මතය උපලේඛන
යෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නිශේශ
කරන ලදී.

“ 85 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 6,45,200 அட்டவணை யின் சேர்க்கப்படுமாக ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

85 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 645,200 for Head 85, Vote No. 2, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 85, Vote 2, ordered to stand part of the Schedule.

3 වන සම්මතය.—පාලන ශාස්ත්‍ර—මූලධන වියදම,
රු. 12,000

வாக்குப்பணம் இல. 3.—பரிபாலனச் செலவுகள்—
ஆக்கப்பொருட் செலவு, ரூபா 12,000

Vote No. 3.—Administration Charges—
Capital Expenditure, Rs. 12,000

..“85 වන ශ්‍රීරූපයෙහි 3 වන සම්මතය සඳහා රු. 12,000 ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදිත්, සභාසම්මත විය.

85 වන ශීර්ෂයෙහි 3 වන සම්මතය උපලේඛන
යෙහි කොටසක් හැටියට නීතිය යුතු යයි තීරණ
කරන ලදී.

“85 ஆம் தலைப்பு, 3 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 12,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

85 ஆம் தலைப்பு, 3 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணை
யில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 12,000 for Head 85, Vote No. 3, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 85, Vote 3, ordered to stand part of the Schedule.

5 වන සම්මතය.—දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සපයන සේවා—මූලධන වියදම. රු. 5,00,000

வாக்குப்பணம் இல. 5.—திணைக்களத்தால் அளிக்
கப்படும் சேவைகள்—மீண்டுவருஞ் செலவு,
ரூபா 5,00,000

Vote No. 5.—Services provided by the
Department—Capital Expenditure,
Rs. 500,000

“85 වන ශීර්ෂයෙහි 5 වන සම්මතය සඳහා රු. 5,00,000 ක මුදල උපයෝජනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සභාසම්මත විය.

85 වන ශීර්ෂයෙහි 5 වන සම්මතය උපලේඛන
යෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නියෝග
කරන ලදී.

விசேஷப் பதவி கைப்பிடிப்பது, 1969-70

—கூடுதல் பதவி

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

85 ஆம் தலைப்பு, 5 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணியில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 500,000 for Head 85, Vote No. 5, be inserted in the Schedule”, put, and agreed to.

Head 85, Vote 5, ordered to stand part of the Schedule.

86 வன அபிவிருத்தி—கொழும்பு வரைய கொடுக்கப் பட்ட பதவி

1 வன அபிவிருத்தி.—கூடுதல் அபிவிருத்தி பதவிக்குக் கொடுக்கப் பட்ட பதவி, ரூ. 66,72,000

86 ஆம் தலைப்பு.—கொழும்பு கப்பற் பகுதி
ஆணைக்குழு

வாக்குப்பணம் இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுகையுடைய வேதனையும் பிற பதவிகளும், ரூபா 66,72,000

HEAD 86.—COLOMBO PORT COMMISSION

Vote No. 1.—Personal emoluments and other allowances of staff, Rs. 6,672,000

“86 வன அபிவிருத்தி 1 வன அபிவிருத்தி பதவி ரூ. 66,72,000 க் கொடுக்கப் பட்ட பதவி” எனும் பதவி விவரம் தெரிவித்து, பதவிவிவரம் விச.

86 வன அபிவிருத்தி 1 வன அபிவிருத்தி பதவி ரூ. 66,72,000 க் கொடுக்கப் பட்ட பதவி” எனும் பதவி விவரம் தெரிவித்து, பதவிவிவரம் விச.

“86 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 66,72,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

86 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணியில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 6,672,000 for Head 86, Vote No. 1, be inserted in the Schedule”, put, and agreed to.

Head 86, Vote 1, ordered to stand part of the Schedule.

2 வன அபிவிருத்தி.—கூடுதல் அபிவிருத்தி பதவி, ரூ. 1,82,61,410

வாக்குப்பணம் இல. 2.—பரிபாலனச் செலவுகள்—மீண்டுமும் செலவு, ரூபா 1,82,61,410

Vote No. 2.—Administration Charges—Recurrent Expenditure, Rs. 18,261,410

“86 வன அபிவிருத்தி 2 வன அபிவிருத்தி பதவி ரூ. 1,82,61,410 கொடுக்கப் பட்ட பதவி” எனும் பதவி விவரம் தெரிவித்து, பதவிவிவரம் விச.

86 வன அபிவிருத்தி 2 வன அபிவிருத்தி பதவி ரூ. 1,82,61,410 கொடுக்கப் பட்ட பதவி” எனும் பதவி விவரம் தெரிவித்து, பதவிவிவரம் விச.

“86 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 1,82,61,410 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

86 ஆம் தலைப்பு 2 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணியில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 18,261,410 for Head 86, Vote No. 2, be inserted in the Schedule”, put, and agreed to.

Head 86, Vote 2, ordered to stand part of the Schedule.

3 வன அபிவிருத்தி.—கூடுதல் அபிவிருத்தி பதவி, ரூ. 5,00,000

வாக்குப்பணம் இல. 3.—பரிபாலனச் செலவுகள்—கூடுதல் அபிவிருத்தி பதவி, ரூபா 5,00,000

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

“86 வன அபிவிருத்தி 3 வன அபிவிருத்தி பதவி ரூ. 5,00,000 க் கொடுக்கப் பட்ட பதவி” எனும் பதவி விவரம் தெரிவித்து, பதவிவிவரம் விச.

86 வன அபிவிருத்தி 3 வன அபிவிருத்தி பதவி ரூ. 5,00,000 க் கொடுக்கப் பட்ட பதவி” எனும் பதவி விவரம் தெரிவித்து, பதவிவிவரம் விச.

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

86 ஆம் தலைப்பு, 3 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணியில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 500,000 for Head 86, Vote No. 3, be inserted in the Schedule”, put, and agreed to.

Head 86, Vote 3, ordered to stand part of the Schedule.

4 வன அபிவிருத்தி.—கூடுதல் அபிவிருத்தி பதவி, ரூ. 21,40,500

வாக்குப்பணம் இல. 4.—பரிபாலனச் செலவுகள்—கூடுதல் அபிவிருத்தி பதவி, ரூபா 21,40,500

Vote No. 4.—Services provided by the Department—Recurrent Expenditure, Rs. 2,140,500

“86 வன அபிவிருத்தி 4 வன அபிவிருத்தி பதவி ரூ. 21,40,500 க் கொடுக்கப் பட்ட பதவி” எனும் பதவி விவரம் தெரிவித்து, பதவிவிவரம் விச.

86 வன அபிவிருத்தி 4 வன அபிவிருத்தி பதவி ரூ. 21,40,500 க் கொடுக்கப் பட்ட பதவி” எனும் பதவி விவரம் தெரிவித்து, பதவிவிவரம் விச.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

“ 86 ஆம் தலைப்பு, 4 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 21,40,500 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

86 ஆம் தலைப்பு, 4 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணை
யில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 2,140,500 for Head 86, Vote No. 4, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 86, Vote 4, ordered to stand part of the Schedule.

5 වන සම්මතය.—දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සපයන සේවා—මූලධන වියදම, රු. 2,40,000

வாக்குப்பணம் இல. 5.—திணைக்களத்தால் அளிக்
கப்படும் சேவைகள்—மீண்டுவருஞ் செலவு,
ரூபா. 2,40,000

Vote No. 5.—Services provided by the
Department—Capital Expenditure,
Rs. 240,000

“86 වන ශ්‍රීඡයෙහි 5 වන සම්මතය සඳහා රු. 2,40,000 ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදිත්, සභාසම්මත විය.

86 වන ශ්‍රේණියෙහි 5 වන සම්මතය උපලේඛන
යෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නිගමනය
කරන ලදී.

“ 86 ஆம் தலைப்பு, 5 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 2,40,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

86 ஆம் தலைப்பு, 5 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 240,000 for Head 86, Vote No. 5, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 86, Vote 5, ordered to stand part of the Schedule.

6 වන සම්මතය.—ආර්ථික සංවර්ධනය—පුනරාවර්තන
විසදුම, රු. 34,13,134

வாக்குப்பணம் இல. 6.—பொருளாதார அபி
விருத்தி, மீண்டுவருஞ் செலவு, ரூபா 34,13,134

Vote No. 6.—Economic Development—
Recurrent Expenditure, Rs. 3,413,134

“86 වන ශීර්ෂයෙහි 6 වන සම්මතය සඳහා රු. 34,13,134 ක මුදල උපයෝජනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදිත්, සභාසම්මත විය.

86 වන ශීර්ෂයෙහි 6 වන සම්මතය උපලේඛන
යෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නියෝග
කරන ලදී.

“ 86 ஆம் தலைப்பு, 6 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 34,13,134 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

86 ஆம் தலைப்பு, 6 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணை யில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 3,413,134 for Head 86, Vote No. 6, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 86, Vote 6, ordered to stand part of the Schedule.

7 වන සම්මතය.—ආර්ථික සංවර්ධනය—මූලධන
විසදුම, රු. 1,54,49,282

வாக்குப்பணம் இல. 7.—பொருளாதார அபி
விருத்தி—ஆக்கப்பொருட் செலவு, ரூபா 1,54,49,282
Vote No. 7.—Economic Development—
Capital Expenditure, Rs. 15,449,282

“ 86 වන ශීර්ෂයෙහි 7 වන සම්මතය සඳහා රු. 1,54,49,282 ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය ” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදින්, සභාසම්මත විය.

86 වන ශීර්ෂයෙහි 7 වන සම්මතය උපලේඛන
යෙහි කොටසක් හැටියට නිබිඳ යුතු යයි නියෝග
කරන ලදී.

“ 86 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 1,54,49,282 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

86 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணை யில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 15,449,282 for Head 86, Vote No. 7, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 86, Vote 7, ordered to stand part of the Schedule.

87 වන ශ්‍රීරූපය.—වෙරළබඩ පහන් සෙවය

1 වන සම්මතය.—කාර්ය මණ්ඩල පොද්ගලික පඩිතාඩි සහ අනිකුත් දීමනා, රු. 90,000

87 ஆம் தலைப்பு.—கரையோர வெளிச்சம்

வாக்குப்பணம் இல. 1—பணியாளரின் ஆளுக்கூரிய
வேதனமும் பிற படிகளும், ரூபா 90,000

HEAD 87.—COAST LIGHTS

Vote No. 1.—Personal emoluments and other allowances of staff, Rs. 90,000

“87 වන ශීර්ෂයෙහි 1 වන සම්මතය සඳහා රු. 90,000 ක මුදල උපලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදිත්, සභාසම්මත විය.

87 වන ශීර්ෂයෙහි 1 වන සම්මතය උපලේඛන
යෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නියෝග
කරන ලදී.

“ 87 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 90,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

87 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 90,000 for Head 87, Vote No. 1, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 87, Vote 1, ordered to stand part of the Schedule.

விசர்த்தன பதன் கெடுதலு, 1969-70

—காரக சபா

2 வன சமீதன.—பாலன ஸப்த—புனரவர்த்தன
விசர்த்த, ரு. 51,500

வாக்குப்பணம் இல. 2.—பரிபாலனச் செலவுகள்—
மீண்டுவரும் செலவு, ரூபா 51,500

Vote No. 2.—Administration Charges—
Recurrent Expenditure, Rs. 51,500

“87 வன சமீதனே 2 வன சமீதன சப்த
ரு. 51,500 க மூல ருபலேவனயெ அருவன கல
புருய” யன பருய விவசன ருதன், சபாசமீதன வி.

87 வன சமீதனே 2 வன சமீதன ருபலேவன
யெ கெடுவன ஸப்யெ நியெ புரு யெ நியெ
கர்தன ரு.

“87 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா
51,500 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமா” எனும்
வினா விடுக்கப்பட்டு, ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

87 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவண
யில் இணையப்பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 51,500
for Head 87, Vote No. 2, be inserted in
the Schedule”, put, and agreed to.

Head 87, Vote 2, ordered to stand part
of the Schedule.

90 வன சமீதன.—கர்த்தமன்த ஸ நிவர
கருவரு அமாதவரஸ

1 வன சமீதன.—கர்த்த மன்கலய பூர்த்துலக
பவநவி சப அநிதன் திமன, ரு. 3,93,326

90 ஆம் தலைப்பு.—கைத்தொழில், கடற்குழியில்
அமைச்சர்

வாக்குப்பணம் இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுக்குரிய
வேதனமும் பிறபடிகளும் ரூபா 3,93,326

HEAD 90.—MINISTER OF INDUSTRIES AND
FISHERIES

Vote No. 1.—Personal emoluments and
other allowances of staff, Rs. 393,326

வி. வி. ஓல்கர்தன் மஸ. (கொலொன்
நாவ)

(திரு. ரீ. பி. இலங்கரத்தன—கொலொன்
னாவ)

(Mr. T. B. Ilangaratne—Kolonnewa)

கரு சபாபநிதும், “சமீதன ருப்யு
10 கின் அரு கல புரு ய” கி மம யோச்சனா
கர்தனவா. நோயெக் நோயெக் பருய மரு
புரும ஸ்வா சபாவி ஓர்த்தியெ ஸெனவிந்
சாகவலா கிரிம மகசன மன்த்ரிவர்தன் வ
யென் அபே புருகமகி லெ பருவென்த

மன்த் கர்தன் காமநி. மீவா பூர்த்து
லக பருய வயென் டேபுன்தெ ம கரு
மன்த்ரிவர்தன் சருகன்தெ நுவ. மீமென்
ம விருத்திய பார்த்திய விசின் ஓர்த்திய
கர்தன கருவரு ஸன அபவநய யெபு கிரிம,
பாருவ பருயயே புருகமகி. மீ நிய
சமீதன ஸ்வா ஸன அபி கனா கர்தன்
புவி காமுந்நகின் நோயெ. மகநிய
ரு? ஸ்வாவிந் சமீதன வி கிநெ அமரு
கரு வென நிய. அபவந் ஸ கிநெ அமரு
வ நியெவா. ஸ நிய ம ஓல்கா சிபிவா,
அபி கியன டேவல் ஸன ஸ விபியெ கல்
பனா கர்தன் ஸவய கிய. விசேசயென்
மெ பநசரு சேவா காமநிதும்மெ கனா
வென் புவர்த்தி புரு, பருவா கல்பனா
கர்தன் அபி மீ கிநா நுநி டேவல்
அபுசுசன பூர்த்துலயன் விபியெ. விசேச
யென் அபி யமி யமி டேவல் மரு கிரிம
ஸன பாருவ சருவ வெந்ந கிநா. மக
நியரு? யமிகிச நரக அந்ரோலயன்
பவநிவா நமி ஸ்வா கருவ லுத கரு
மெ ஸவ கரு அபுஸுவகி வென நிய.

அ. ஸ. 5.30

பருவென்த கரு கர்த்தமன்த காமநி
தும்மெ அபவநய யெபு கர்தன்
காமநி, பருவா காமநி அயெ நியெ
புவி வர்த்தன டேக ஸன. நிவர சஸுவெ
வர்த்த சஸுவெ பரு வர்த்தன டேக
நியெவா. மீ பரு வர்த்தன டேக
கருவ பருய கருவ பருய நோ
யெ. காம சமீதிவரு சிபிவ சேவகி
அரு பருயெ லுச சிபிவா. கிரி
லுகா நியசு பருயயெ அபி
வர்த்திய சமீதிவரு அயன்,
கி. பி. பு. பரு அயன் வர்த்திய
சமீதி வரு சிபிவ அயன், லுகா
சம சமசு பருய யெ வர்த்திய
சமீதிவரு அயன், மகசன
பருசன் பருவருவ அயன்
வர்த்திய சமீதி வரு அயன்,
பாருவ பருயயே வர்த்திய
சஸமயெ பு பருக சேவக
சஸமயெ அயன் யெ
கருவருவ பருவருவ மீ
பரு வர்த்திய பருவரு
ஸன நியென்.

விசேசயென் ம மீ அபுஸுவ
வெ பருவருவ பரு வர்த்திய
ஸன கியன் காமநி. கர்த்த
மன்த காமநிதும் மீ பரு
வர்த்திய சாகவலாவக
கருவருவா.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත්, 1969-70

—කාරක සභාව

නමුත් ඒ සාවිෂ්ට සාර්ථක වුණේ නැහැ. ඒ ගැන “ඔබ්සවර්” පත්‍රයේ මෙන්ම මෙහෙම තිබෙනවා.

“We will talk of wastage and corruption too, but the Minister said, no.”

ගරු සභාපතිතුමනි, ප්‍රජාතන්ත්‍රවාදී යුගයකදී මේ හැම දෙතම අදහස් කරන්නේ පුරවැසියන් වශයෙන් තමන් විසින් ඉටු කළ යුතු යුතුකම් ඉටු කිරීමටයි. චේතනයක් ලබන රැකියාවකට ගියත් පුරවැසියන් වශයෙන් ඔවුන්ගෙන් ඉටු විය යුතු යුතුකම් තිබෙනවා. ඒ යුතුකම් ඉටු කිරීමට නොහැකි වෙන විට ඒ අයට වේදනාවල් ඇති වෙනවා. විශේෂයෙන්ම ගරු ඇමතිතුමා වැනි පුද්ගලයෙක් යටතේ තිබෙන අමාත්‍යාංශයක යම්කිසි ආපදාවක් වෙනවා නම්, පරණ පුරුද්ද අනුව ඒ ආපදාවන් වලට මුල සොයා පිළියම් යෙදිය යුතුය කියා ඒ සේවකයන් කල්පනා කරනවා. ඒ නිසා ගරු ඇමතිතුමාගේ මේ පිළිතුරු ගැන ඇත්ත වශයෙන්ම අපි කණගාටු වෙනවා. තරක දේවල්, අයුතුකම්, සිදු වෙනවාය කී විට, ඒ සම්බන්ධයෙන් ඇහුම්කන් නොදී ඔවා ගැන මා කතා කරන්නේ නැහැ කියා සාකච්ඡාව බිඳ වැටීමට ඉඩ හැරීම ගැන අපි කණගාටු වෙනවා.

මේ වැඩ වර්ජකයින් ඉදිරිපත් කර තිබෙන කරුණු මොනවාද? ලංකා ධීවර සංස්ථාවේ මහ වැඩ වර්ජනය සම්බන්ධයෙන් ඉදිරිපත් කර තිබෙන කරුණු, ආර්ථික ප්‍රශ්න, වෘත්තීය සමිති කරුණු ආදියට සම්බන්ධ වෙනවා. ඒ වගේම යම් යම් දූෂණයන් සිදු වෙන බවත්, ඒවා පිරිසිදු කරන ලෙසත් ඒ අය ඉල්ලා සිටිනවා. ඒ අය ඉදිරිපත් කර තිබෙන කරුණු මෙන්ම මේවායි.

පේසාලෙ ටින්මාලු කර්මාන්ත ශාලාවට රුපියල් ලක්ෂ 20ක් වියදම් කර තිබෙනවා. ඒ සඳහා ලක්ෂ 20ක් වැය කළත් ඒ ගොඩනැගිලි කැඩී ගෙන යනවා. ඒ නිසා ඒ ඒ කරුණු කෙරෙහි ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරවන ලෙසයි ඉල්ලා සිටින්නේ.

ඊළඟට අධ්‍යක්ෂ අබු බකර් මහත්මයා ගැන සඳහන් වෙනවා. ඒ මහත්මයා ගරු ඇමතිතුමාගේ පරණ අනුගාමිකයෙක්. ඔහු

අධ්‍යක්ෂවරුන්ගේ කිසිම අනුමැතියක් නොගෙන ගොඩනැගිලි තැනීම පිණිස සේවකයන් 1,500ක් අරගෙන තිබෙනවා. ඒ ගැන මා නම් බොහෝම සන්තෝෂ වෙනවා. බොහෝ දෙනෙකුත් බදවා ගෙන සිටින්නේ මගේ කොට්ඨාශයෙනුයි. ඒ අයගෙනුත් සමහර අය අද වැඩ වර්ජනයේ යෙදී සිටිනවා. කම්කරු පංක්තියේ සිටින අය සටන් කිරීමේදී හේද බිත්ත නොවන බව ගරු ඇමතිතුමා දන්නවා. ගරු ඇමතිතුමා ධනපති පංක්තියට අද පක්ෂව සිටියත් ඒ අය කවදත් ධනපතිවාදයට විරුද්ධයි. ඒ අය හැම විටම ඊට විරුද්ධව සටන් කරන්න සූදානම්. මේ සේවකයන් ගැනීම නිසා චේතනා ප්‍රමාණය ලක්ෂ හතර හමාර කින් වැඩි වී තිබෙනවා. සමහර විට ක්‍රමානුකූලව—එක් කෙනෙකුගේ නැත්තම් අබු බකර් මහත්මයාගේ හිතුවක්කාරකමට නොවෙයි ක්‍රමානුකූලව—වැඩපිළිවෙලක් අනුව මෙය කර ගෙන ගියා නම් මේ තරම් මුදලක් වැය වෙන්නේ නැහැ.

අනික් කරුණ නම් මුදලාලිලාගෙන් කුම්බලාවන් රාත්තල රු. 1.05 බැගින් සංස්ථාව ගන්නවාලු. ඒ රාත්තලක් මසුන් මරන්නන්ගෙන් ගන්නේ ශත 50 බැගිනුයි. ඔන්න ඔව් තමයි ඉදිරිපත් කරන්න උත්සාහ කරන කරුණු. මුඩිලියර් ජේරම් යස් කියන එක්තරා පුද්ගලයෙක් ලක්ෂ ගණනක මුදල් හම්බ කරගෙන තිබෙනවා. ඒ වාගේම හුඟක් මාළු කුණු මාළු වශයෙන් වළලා දමා තිබෙනවා. අනික් කාරණය ටෙන්ඩර් කැඳවන්නේ නැතුව පේසාලේ ටින් කම්හලට අයිස් නිෂ්පාදනාගාර සෑදීම කොම්පැනියකට භාර දී තිබෙනවා. ටෙන්ඩර් කැඳවුවා නම් සමහර විට අඩුවට කරන්න පුළුවන්කම තිබුණා.

1968 වර්ෂයේදී මාළු රාත්තල් 1,87,00,000ක් කුණු කර දමා තිබෙනවා. සංස්ථාවේ ගිණුම්වලින් මම කියන්නේ. මා කියන්නේ නැහැ, කුණු මාළු වළලන්න එපාය කියා. එසේ වළ දැමීමේ නැතුව තබා ගන්නොත්, අර මට කුණු කරවල කිව්වා වාගේ ඇමතිතුමාට කුණු මාළු කියා කියයි. එය වැළලිය යුතුයි. නමුත් එක් කෝටි අසූ හතර ලක්ෂයක් කිව්වාම එය විශාල ගණනක්. එයින් තේරුම් යන්නේ හරියට වැඩ නොකරන බවයි.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ඉලංගරත්න මයා.]

ඒ වාගේම වූනා බෝට්ටු Syctito සමාගමෙන් ගන්නට එක්තරා සේවක යෙක් නිර්දේශ කළා. එනම් ආනන්ද සිල්වා නමැති මහත්මයා. මොකක්ද ප්‍රතිඵලය? ඒ පුද්ගලයාගේ වැඩ තහනම් කිරීමයි. වැඩ තහනම් කෙළේ මණ්ඩලයට වැරදි ගණන් හිලවී පෙන්නුවාය කියා. එහෙත් ඔහු කර තිබෙන්නේ ඇත්ත යුක්ත ඉදිරිපත් කර අඩුවෙන් ගැනීමට යෝජනා කිරීමයි. පසුව ආපසු වැඩට අරගෙන තිබෙනවා. ඒ මොකද? ඒ මහතාගේ ගණන් හිලවී හරි නිසා. ඔය විධියට කරන්න සුදුනම් වන්නේ මොකද? වැඩ ටෙන්ඩර්වලට දී සංඝථාවට පාඩු පමුණුවන්නයි.

අනික් කාරණය මණ්ඩලයට උපදේශක වරුන් අරගෙන තිබෙනවා, එක්කෙනෙකුට මාසෙකට රුපියල් දෙදහස බැගින් පඩි ඇතුළුව. මම දන්නේ නැහැ, ඒ මහත්වරුන්ගේ සුදුසුකම් ආදිය ගැන. හොඳ සුදුසුකම් ඇති අය වෙන්න පුළුවන්. එහෙත් මෙවැනි උපදේශකවරුන් ඕනෑ තැන කියන එකයි වෘත්තීය සම්භාවය අදහස. ඩී. පී. ඉරාගල් බණ්ඩාර මහතාට රු. 2,000යි. ඒ උපදේශකවරයකුට ගෙවන මාසික වේතනය. ඩයස් අබේසිංහ මහතාට රු. 2,000 යි. ඔලිවර් ගුණවර්ධන මහත්මයාට රු. 5,000 යි. මීගම මහතාම මහත්මයාට රු. 2,000යි. ඔය විධියට තුන් දෙනෙකුට 2,000 බැගින් එක්කෙනෙකුට 5,000 බැගින්, රුපියල් 11,000ක් ඒ උපදේශක ඉජ්ජේරුවරුන්ට ගෙවනවා.

ඊළඟ කාරණය : යෙන් ක්‍රමය අනුව ජපානයෙන් ගෙනා බාල යන්ත්‍ර නිසා විශාල පාඩුවක් ඇති වී තිබෙනවා. තවත් කාරණයක් : අධ්‍යක්ෂවරුන් දෙන්නෙකුගේ වේතන එක පාරටම නංවා තිබෙනවා. කාගේද අඩුබකර් මහතාගේ සහ ස්ටැන්ලි ප්‍රනාන්දු මහත්මයාගේ. රුපියල් 10,000 බැගින් තිබුණ වේතනය එක වරම රුපියල් 15,000 ට නැංගුවා. මෙන්න මේවායි ගරු ඇමතිතුමනි, ධීවර සංඝථාවේ වැඩ වර්ජනය කර සිටින සේවකයන් ඉදිරිපත් කරන්න ගිය කරුණු. එම නිසා ඒ අයට ඇහුම්කන් දෙන්නට තමුන් තාන්සේට බැරි නම්, නුදුන්නා නම්, මටවත් ඇහුම්කන් දී කාරුණිකව මේ කාරණා ගැන සොයා බලා, ඒ තිබෙන අඩුපාඩු නැති

කරන ලෙස මා ඉතාමත් ඕනෑකමින් ඉල්ලා සිටිනවා. එම නිසා නැවතත් සාකච්ඡාවක් කැඳවා, ගරු ඇමතිතුමාට බැරි නම් ස්පීර් ලේකම්තුමාටවත් කියා සාකච්ඡාවක් කැඳවා, මෙය සමථයකට ගෙනෙන ලෙස මා ඉල්ලනවා.

කැළණියේ ටයර් සංඝථාවේ වැඩ වර්ජනයත් දිග්ගැස්සිගෙන යනවා. එහි කොමිෂනර්ස්, ශ්‍රී ලංකා, සම සමාජ, එක්සත් ජාතික පක්ෂය, මහජන එක්සත් පෙරමුණ ආදී පක්ෂ පහටම හිතවත්කම් ඇති වෘත්තීය සමිති 5 ම වැඩ වර්ජනයේ යෙදී සිටිනවා. දැන් සිද්ධ වී තිබෙන්නේ මොකක්ද? කිසිම සාකච්ඡාවක් කැඳවා නැහැ. ඒ පිරිස කරන්නේ දේශපාලන සටනක් නොවෙයි, ආර්ථික සටනක්. ආණ්ඩුව ආරක්ෂා කරන්න ඉදිරිපත් වී සිටින ජාතික සේවක සමිතියත් වැඩ වර්ජනයට සහභාගි වී සිටින නිසා ඒ බව හොඳින්ම පැහැදිලියි. ඒ වාගේම මහජන එක්සත් පෙරමුණ පක්ෂයත් වැඩ වර්ජනය කර තිබෙනවා. දැන් පියවරක් අරගෙන තිබෙනවා, ඒ වැඩ වර්ජකයන් එතැන ඉදි කර ගෙන තිබෙන කුඩාරම කඩා දමා ඔවුන් එතැනින් ඵලවන්න. ධීවර සංඝථාවේ ඔය විධියේ වැඩක් වන්නට ගියා. මා ගිය විට ඒක දැකලා පොලීසියට කිව්වා, ඔය වැඩය කරලා, වාහනවලට බාධාවක් ඇති කරන්න ඒ අයට ඉඩ දෙන්න එපාය කියා. ඒ කීම අනුව පොලීසිය ඒ වැඩය නැවැත්වුවා. මෙතනත් ඔය වැඩය කළොත්, ඒ සේවකයන් පාරට බැස්සොත් නොයෙක් ප්‍රශ්න දිග්ගැස්සෙන්නට ඉඩ තියෙනවා. ඒ නිසා නිලධාරීන් යොදවා සාකච්ඡා පවත්වා එවැනි තත්ත්වයක් නැවැත්වීමට කටයුතු කර ඒ වටිනා සංඝථා දෙක ආරක්ෂා කර ගන්නා ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

තව පොඩි ප්‍රශ්න දෙක තුනක් සඳහන් කරන්නට තියෙනවා. මිනිපේ ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ (එච්. එම්. නවරත්න මයා.) කාලයත් මට දුන් තමුත් මා ඒ සම්පූර්ණ කාලයම ගන්නට අදහස් කරගෙන නැහැ. අය වැය ලේඛනය දෙවැනි වර කියවීම පිළිබඳ විවාදයේදී ප්‍රශ්න දෙකක් මතු වුණා. ගුවන් යානා බලපත්‍රය පිළිබඳ ප්‍රශ්නය එකක්. මේක පාර්ලිමේන්තුවේදී ඒ තරම් දුරට සාකච්ඡා කළ යුතු ලොකු ප්‍රශ්නයක් නොවෙයි. එහෙත් දැන් මෙය

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

ලොකු ප්‍රශ්නයක් බවට පත් වී තිබෙනවා. “ඔබ්සර්වර්” පත්‍රයෙන් ලොකු අකුරුවලින් යුත් ශීර්ෂ පාඨ සහිතව වාර්තා පළ කර තිබෙනවා. ඒ මන්ත්‍රීවරුන් දෙදෙනා බොරු කාරයන් වශයෙන් හැඳින්වෙන විධියට මයිල්වාගනම් මහත්මයා අහස් යාත්‍රාවේ පළමු වැනි පන්තියේ ආවාය කියා මිනිසේ මන්ත්‍රීතුමා ප්‍රකාශ කළ බව ඔබතුමාට මතක ඇති. ඔක ඔය හැටි වරදක් නොවෙයි. කවිද ගෙව්වේ කියන එකයි, ප්‍රශ්නය. ඒ ගැන ඇමතිතුමා එක්තරා ප්‍රකාශයක් කළා. මයිල්වාගනම් මහත්මයා ඇමතිතුමාට ඉදිරිපත් කළ විස්තරයේ හැටියට වන්නට ඇති ඒ ප්‍රකාශය කරන්නට ඇත්තේ. හපුතලේ මන්ත්‍රීතුමන් (ඔබ්ලිවි. පී. ජී. ආරියදාස මයා.) පානදුරේ මන්ත්‍රීතුමන් (ලෙස්ලි ගුණවර්ධන මයා.) ඒ අහස් යාත්‍රාවේ සිටි නිසා සාක්ෂි කියයි කියා ඒ ප්‍රකාශයේ තිබුණා. වාසනාවකට හෝ අවාසනාවකට පානදුරේ මන්ත්‍රීතුමා ඒ අවස්ථාවේදී පාර්ලිමේන්තුවේ සිටියා. එතුමා කී දේ 1969 අගෝස්තු මස 21 වැනි දා “හැන්සාඩ්” වාර්තාවේ 1621 වැනි තීරුවේ මේ විධියට තියෙනවා :

“THE HON. D. P. R. GUNAWARDENA : and Mr. Mylvaganam also travelled economy class.

MR. LESLIE GOONEWARDENA : No, first class. The difference may have been paid by the U.N.”

පානදුරේ මන්ත්‍රීතුමා ඔය විධියට කිව්වා. එහෙත් මයිල්වාගනම් මහත්මයාගේ ප්‍රකාශයේ හැටියට ඒ මහත්මයා ආවේ ඉතෝනොම් ක්ලාස් එකේ. ප්‍රශ්නය එතැනින් ඉවර නැහැ. “ඔබ්සර්වර්” පත්‍රය ඒ මහත්මයාව ආරක්ෂා කරනවා. එසේ ආරක්ෂා කිරීමට හේතුව අප දන්නවා. ලේක් හවුස් ආයතනය, විදේශ විනිමය ආරක්ෂා කරන ආයතනයක් හැටියට මේ ප්‍රශ්නවලට ලොකු තැනක් දී අනුන්ගේ විදේශ විනිමයන් ආරක්ෂා කිරීම ගැන අප පුදුම වන්නේ නැහැ. “ඔබ්සර්වර්” පත්‍රයේ මෙහෙම තියෙනවා :

“The Minister, Mr. Philip Gunawardena, will table photostat copies of the Customs Passenger Manifest and the U.T.A. passenger list which conclusively prove that there were no first class

passengers to Colombo on the plane in which the Director of Development, Mr. C. Mylvaganam, came after his last trip abroad.”

මේ තරම් ලොකු තත්ත්වයක් මේ ප්‍රශ්නයට ලැබී තිබෙනවා. සමහරවිට මිනිසේ මන්ත්‍රීතුමා ඒකේ ගියේ නැහැ. කාගේත් දැනගැනීමට එය මතක් කළා. එයා—මයිල්වාගනම් මහත්මයා—පළමු වැනි පන්තියේ ගියාය කියා පානදුරේ මන්ත්‍රීතුමා කිව්වා.

ජෝර්ජ් කොතලාවල මයා.

(திரு. ஜோர்ஜ் கொத்தலாவல்)

(Mr. George Kotelawala)

ඒ මන්ත්‍රීතුමා දන්නේ නැත කිව්වා.

ඉලංගරත්න මයා.

(திரு. இலங்கரத்ன)

(Mr. Ilangaratne)

පළමු වැනි පන්තියේ ගියාය කියා එතුමා කිව්වා. මේ සුළු ප්‍රශ්නය ලොකු ප්‍රශ්නයක් හැටියට අරගෙන තියෙනවා. මයිල්වාගනම් මහත්මයා තිල ගමනක්—වැදගත් ගමනක්—ගිහින් තියෙන්නේ. පෝලන්තයේ “පිලිප්ස්” රේඩියෝ ආයතනයට, ලංකාවේ කමිනිෂන් ශාලාවක්—රේඩියෝ අභ්‍යාස විද්‍යාලයක්—ඉදි කිරීමට දීම පිළිබඳ සාකච්ඡාවකටයි ගියේ. මේක දෙතුන් විධියකට වෙන් වුණු පුළුවන්. තුන් වැනි පන්තියේ යන විට හිතනවා, තුන් වැනි පන්තියේ යනවට වඩා හොඳයි, පළමු වැනි පන්තියේ ගියොත්, ටිකක් රස්තෙ ඇතිව යන්න පුළුවන් කියා. ඒ නිසා ගෙව්මක් කරලා රස්තෙ වෙලා යනවා. ටිකට එකට ගෙවන්න තිබෙන මුදලට වඩා ගෙවන්න සිදු වෙනවා, රස්තෙ වෙන්න.

අ. හා. 5.45

ඒ නිසා ඒ වැඩි ගණන ගෙවා එහාට ගියාම රස්තෙ වන්නටත් පුළුවන් ; හොඳට එන්නටත් පුළුවන්. සමහරවිට එවැනි සිද්ධියක් වෙන්න ඇති. අතික් අතට මුදල් ගෙවා පළමුවැනි පන්තියේ ආවාය කියමු. එවිට ටිකට දෙකක් ලැබෙනවා. එකක් කැන්සල් කරන්නේ නැහැ. ඒ නිසා එවැනි එකක් වන්නටත් පුළුවන්. පානදුරේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා,

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ඉලංගරත්න මයා.]

(ලෙස්ලි ගුණවර්ධන මයා.) දැක්කාය කියන එක වැරදීමක් කියා පිළිගන්නට බැරි නිසා, මුදලක් ගෙව්වා කියා ඔප්පු කළත් පිළිගන්න බැහැ. ප්‍රසිද්ධ ජීවිත ගත කරන අයටත් රජයේ උසස් නිලධාරීන්ටත් කිසි සැකක් බියක් නැතිව මුහුණ දෙන්නට පුළුවන්කම තිබෙන්නට ඕනෑ දේශපාලන තනතුරුවලින් හෝ රජයේ තනතුරුවලින් අයුතු ප්‍රයෝජන නොගන්න බවට. අවුරුදු 4 කට පසු ගරු අගමැතිතුමා කියා තිබෙනවා වත්කම් හෙළි කරන්න ය කියා. ඒ ගැන 1966 සිටම විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ ලොකු උද්ඝෝෂණයක් තිබුණා. අන්තිමේ වත්කම් හෙළි කරන්න ය කියා ගරු අගමැතිතුමා කියා තිබෙන්නේ ප්‍රසිද්ධ ජීවිත පිරිසිදු කරන්නයි. මේ තැනත් අයථා වැඩක් වුණා නම්, ඒ විධියේ පුද්ගලයෙකුගෙන් එවැන්නක් වෙන් නෙ ඇයි? කර්මාන්ත ඇමති ආශයේ තිබෙන වාතාවරණය ඒ තරම් හොඳ නැහැ. මුදලකට ඕනෑම දෙයක් කර ගන්නට පුළුවන් ය කියන වාතාවරණයක් එහි තිබෙනවා. මේවා මතු කරන විට එය නවත්වන්නටත් “කැන්වස්” කරන අය සිටිනවා. අපේ යුතුකම ඉටු කරන්නයි, මේ කියන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, තවත් ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. මෙය කර්මාන්ත ඇමතිතුමාට සම්බන්ධ පෞද්ගලික ප්‍රශ්නයක් වන්නට පුළුවන්. එතුමාගේ පුත්‍රයාගේ අධ්‍යාපනය ගැන අපි ද්වේෂසහගතව කථා කරන්නේ නැහැ. මෙය පෞද්ගලික ප්‍රශ්නයක් නොවෙයි. fපිලිප්ස් රේඩියෝ සමාගම සම්බන්ධ කරුණකට රජයේ උසස් නිලධාරියෙක් ඕලන්දයට ගියා. ගරු ඇමතිතුමාත් ගියා. එසේ ගොස් ආවාට පසු ඇමතිතුමාගේ පුත්‍රයා අධ්‍යාපනය සඳහා එහි ගියා. එමෙන්ම fපිලිප්ස් රේඩියෝ කම්මාන්ත ශාලාවක් පිහිටුවන්නට නම් සම්පූර්ණ ඒකාධිකාරය ඒ අයට දෙන්නට ඕනෑය කියා කොන්දේසි ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. වෙන කෙනෙකුට මෙහි රේඩියෝ නිපදවන්නට බැහැ. දැනට තිබෙන ආයතන වසා දමා සම්පූර්ණ ඒකාධිකාරය ඒ අයට දෙනවා නම් පමණයි, මුදලත් බඩුත් ගෙවැවිත් කර්මාන්ත ශාලාවත් අභ්‍යාස ආයතනයත් හදන්නේ. එයත් එක කොන්දේසියක්. එමෙන්ම කුණ්ඩන්මාලස්ලාගේ හා රෝවි

ලාගේ අවසර පත්‍ර අවලංගු කර තිබෙනවා. සමහර විට අර කොන්දේසි ක්‍රියාත්මක කරන්න වෙන්න ඇති. මේ සමගම මයිල්වාගනම් මහත්මයා වෙනුවෙන් ඉදිරිපත් කළ ප්‍රකාශයේ බරපතළ චෝදනා වක් තිබෙනවා.

“The motive for this false allegation would seen obvious.”

ඒ කියන්නේ, මිනිපේ මන්ත්‍රීතුමා (එච්. එම්. නවරත්න මයා.) ඉදිරිපත් කළ කාරණය ගැනයි.

“This Ministry has cancelled the radio manufacturers’ approval granted to Messrs. Philips in collaboration with Maurice Roche of Colombo and also Messrs. Kundanmalls in collaboration with National of Japan.”

මෙයින් අදහස් වන්නේ කුමක්ද? මිනිපේ මන්ත්‍රීතුමා ඒ ආයතන දෙක වෙනුවෙන් කථා කළ නිසා මේ චෝදනා කිරීම ගැන තේරුම් ගන්න පුළුවන් ය කියන එකයි. මෙය ආණ්ඩුවේ සේවකයෙක් කරන බරපතළ චෝදනාවක්. මහජන මන්ත්‍රීවරයෙක් පැමිණ මොකක් වත් කීවාම, ඒ කථා කරන්නේ “ක්ලයන්ට්ස්ලා” ගැනයිලු. එය බරපතළ චෝදනාවක්. කර්මාන්ත ඇමතිතුමාගේ පුත්‍ර රත්නය එහි ගොස් අධ්‍යාපනය හැදෑරීම ගැන අපේ කිසිම විරුද්ධත්වයක් නැහැ. අපට එය දැනගන්නට ඕනෑකම තිබෙන්නේ මේ වාතාවරණය නිසයි. ආණ්ඩුවේ උසස් නිලධාරියෙකුත් ගියා; ගරු ඇමතිතුමාත් ගියා. පිලිප්ස් රේඩියෝ කර්මාන්ත ආයතනයක් මෙහි හදන්නට පොරොන්දු වී තිබෙනවා කොන්දේසි උඩ. ඒ කොන්දේසි හරි ගියොත් සමහර විට ඒ ආයතනය මෙහාට ඒවි. ඒ අතරතුර ඇමතිතුමාගේ පුත්‍ර රත්නය එහාට ගොස් අධ්‍යාපනය ලබනවා. කොයිතැන්ද විදේශ විනිමය? කවුද එය සපයන්නේ? කවුද ශිෂ්‍යත්වයක් දුන්නේ? තවත් ප්‍රතෙක් යුගෝස්ලාවියාවට ගොස් තිබෙනවා. ඒ ගැන අපි කිසිවක් කියන්නේ නැහැ. සමහරවිට ශිෂ්‍යත්වයක් ලබාගෙන යන්න ඇති. එහෙත් එක ප්‍රතෙක් ඕලන්දයට ගිය ගමන ගැනයි, ප්‍රශ්නය මතු වී තිබෙන්නේ. අප මේවා මතු කරන්නේ, ප්‍රසිද්ධ ජීවිතයක් ගත කරන ඇමතිතුමාට තමාගේ හොඳ නම ආරක්ෂාකර ගන්නට අවස්ථා

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

එක් ලබා දීම සඳහායි. එතුමා නම් කියනවා, “මගේ වයස අවුරුදු 68 යි, කාගේ වුණත් දැවුණ්ට ඉගෙන ගන්න මා හුඟාක් ආධාර කළ කෙනෙක්, මගේ පුතුන්ටත් ඉගෙන ගන්න ආධාර කිරීමේ ඇති වරද මොකක්ද?” කියා. තමාගේ පුතුන්ට ඉගෙන ගන්නට ආධාර කිරීමේ කිසිම වරදක් නැහැ. එහෙත් ඒ සඳහා තම ඇමති තනතුරෙන් අයථා ප්‍රයෝජන ගෙන තිබෙනවා නම් එය බරපතල වරදක්. අපට පැහැ දිලි කර ගන්නට වුවමනා වී තිබෙන්නේත් ඒ පිළිබඳ තත්ත්වයයි.

සභාපති

(அக்கிரசனார்)

(The Chairman)

I have allowed you to speak on that subject because this has been referred to before. I would request hon. Members, if they want to talk about the conduct of any Member, to kindly bring a substantive Motion. Because it is not fair, on a subject like this, to bring it up in the Committee stage. Now you are making suggestions against the Hon. Minister himself. As this has been referred to before and as the Hon. Minister himself has replied, I am allowing it. In future I would request hon. Members not to make allegations against other Members, Ministers or otherwise, with regard to their conduct.

ඉලංගරත්න මයා.

(திரு. இலங்கரத்ன)

(Mr. Ilangaratne)

We will consider the implications

ඒ ගැන මට කියන්නට තිබෙන්නේ එපමණයි. සභාපතිතුමාගේ නියෝගය සම්බන්ධයෙන් මා මොකත් කියන්නේ නැහැ. එහෙත් සමහර දේවල් රන් රස වගේ එකකින් අනෙක වෙන් කර ගන්නට ඉතාම අමාරු තරමට එකිනෙකට සම්බන්ධයි. මා හිතනවා, අප මේවා මතු කළ විට තමාගේ නම පිරිසිදු කර ගන්නට අවස්ථාවක් ලැබෙන නිසා ඇමතිතුමාත් ඊට කැමති වේය කියා.

ගරු ඩී. පී. ආර්. ගුණවර්ධන (කර්මාන්ත හා ඩිවර ඇමති)

(கௌரவ டி. பி. ஆர். குணவர்தன—கைத் தொழில், கடற்பொழில் அமைச்சர்)

(The Hon. D. P. R. Gunawardena—Minister of Industries and Fisheries)

There is nothing to prevent your bringing a substantive motion to prove your allegations.

ඉලංගරත්න මයා.

(திரு. இலங்கரத்ன)

(Mr. Ilangaratne)

ගංගා නිමිත භූමි සංවර්ධන මණ්ඩලය කෙරෙහි කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයට කිසිම බලයක් නැති පාටයි. එම මණ්ඩලය ඒ තරම් හිතුවක්කාර අන්දමටයි, ක්‍රියා කරන්නේ. මෙහිදී ඇමතිතුමාට ප්‍රසංසා කරන්නට පවා මට සිදු වී තිබෙනවා. ඒ මන්ද කීවොත්, එම මණ්ඩලයට ඒ තරම් බලතල දෙන්නට එපා යයි ඇමතිතුමා කියා තිබෙන නිසායි. එහෙත් අමාත්‍යාංශය නුච්චමනා බලතල එම මණ්ඩලයට දී තිබෙනවා. එම මණ්ඩලය සතුව තිබෙනවා, සුවද විලවුන්—“cosmetics”—නිෂ්පාදනය කිරීමේ අංශයක්. සිනි කර්මාන්තයේ අතුරු නිෂ්පාදනයක් වන “මොලාසස්” ආදියෙන් තමයි, සුවද විලවුන් නිෂ්පාදනය කිරීමට ඉඩ දී තිබෙන්නේ. එසේ සුවද විලවුන් නිෂ්පාදනය කිරීමට ඉඩ දී තිබෙන්නේ කොන්දේසි දෙකක් උඩයි. එයින් පළමුවැන්න, නිෂ්පාදනය කළ යුත්තේ සාමාන්‍ය මහජනතාවට වුවමනා සුවද විලවුන් වර්ග විය යුතුයි. දෙවැන්න, ඒවායේ මිල පිටරටින් ගෙන්වන ඒවාට වඩා අඩු විය යුතුයි. එහෙත් දැන් සිදු වන්නේ මොකක්ද? මා මේ ලිපිය කියවූ විට එය හොඳ හැටි තේරුම් යයි.

ලියමන ලියන්නේ කවුද?

The Chairman,
River Valleys Development Board
Sgd. R. Kahawita.

එය ලියා තිබෙන්නේ කා අමතාද?

D. G. Plant Esq.,
Director,
Gala International Ltd.,
Surbiton, Surrey.

නම නම් ලස්සණයි. “ගාලා”

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

[ඉංග්‍රීසි මාසය.]

Dear Mr. Plant,

The Board has imported the following items of cosmetics in September 1966, and they were cleared during the same month. For various reasons, we find these items are not moving fast, with the result the Board is carrying over a large stock of materials worth, approximately, Rs. 124,500.00. I seek your advice now as to what we should do with these large stocks: whether you can give us some relief on this liability or whether it could be re-shipped to another territory where these may be popular and selling fast.

2. I seek this assistance from you for the reason that if we continue with this liability we will be operating the project at a loss. It is quite possible that some of the items we have, will not be fit for sale. I am having them examined and will be sending you a detailed report within the next few days.

3. The items are—

As Finished Goods

මෙහි අමුද්‍රව්‍ය වලින් සාමාන්‍ය ජනතාවට වුවමනා කරන සුවඳ විලවුන් නිෂ්පාදනය කරන්නට බලය දී තිබෙන නමුත් ගෙන්වා තිබෙන්නේ සම්පූර්ණයෙන් නිපදවන ලද ද්‍රව්‍යයි. මෙන්න ගෙන්වා තිබෙන ද්‍රව්‍ය :

- “ (i) Lipstick No. 7—Sable
- (ii) Velvet Bloom Brushes
- (iii) Powder Compacts—
Bronze
Sarong
Tan.”

මා නම් මේවා අහල දැකල නැ.

“ (iv) Talc-de-Luxe.”

මේවායෙ වටිනාකම රු. 13,006.89 යි. බලය දී තිබෙන්නේ සාමාන්‍ය ජනතාවට අවශ්‍ය cosmetic හෙවත් සුවඳ විලවුන් හැදීමටයි.

“ As raw materials in Stores

(a) Lipstick Bulk No. 7—Sable (734 dozens.)”

වටිනාකම රු. 6,880.06 යි.

“ (b) Sleeves, labels and cases for No. 7 (734 dozens).”

වටිනාකම රු. 19,451.00 යි.

ලිප්ස්ටික් පාවිච්චි කරන්නේ කී දෙනාද ?

“ The movement of lipstick in colours of Nos. 1, 6 and 15 are also slow. ”—

—කාරක සභාව

මා හිතන්නේ මේවා හුඟක් රතු ඇති. අපේ කළු තොල්වලට ගැලපෙන්නේ නැතිව වෙනත් ඇති.

“and these stocks are listed below as raw materials.

Colour

Sea Coral No. 1

More Red No. 6

Italian Pink No. 15

Sleeves, Labels and Stocks for above quantities.”

මේ සියල්ලේම වටිනාකම රු. 71,510.27 යි.

“ A quantity of 2,000 dozens of Girl Lace perfumed talcum powder is on order and considering the prevailing market position, it appears would be very difficult to push this item. The landed cost of the perfumed talcum bulk powder to make up 2,000 dozens, based on a previous shipment is Rs. 6.36 per dozen, which works out at Rs. 13,611.00.

The total cost of all these items amount to approximately Rs. 124,500.00.

Sgd. R. Kahawita
Chairman,

River Valleys Development
Board.

මෙවැනි දෙයක් සිදුවී තිබෙන්නේ මොන හේතූන් නිසාද යන්න විස්තර කරන්න පෙර කිව යුතු කරුණක් තිබෙනවා. මෙම ආයතනය ද්‍රව්‍ය 32 ක් විකුණනවා. Gala Perfume Cologne, Girl Perfume ආදී වූ ඒ සියල්ලම “ගාලා” කොම්පැනියට අයත් ද්‍රව්‍ය. මෙම ආයතනයට බලය දී තිබෙන්නේ මෙහි තිබෙන අමු ද්‍රව්‍ය වලින් මෙහිම සුවඳ විලවුන් නිෂ්පාදනය කිරීමටයි. එහෙත්, ඉහත කී ද්‍රව්‍ය 32 න් මෙහි අමුද්‍රව්‍යවලින් නිපදවෙන්නේ 6 ක් පමණයි. අනෙක් 26 ම සම්පූර්ණයෙන්ම පිටරටින් ගෙන්වනවා. එපමණක් නොවෙයි, බෝතල් පියන්, සෝඩා පෙට්ටි, ලේබල් ආදියත් පිටරටින් ගෙන්වන්න ඕනෑ. දැන් මද්‍යසාරයත් පිටින් ගෙන්වනවා. මේවා ගැන සොයා බලා ප්‍රශ්න කරන්න කර්මාන්ත ඇමතිතුමාට බලයක් නැද්දැයි මා අහනවා. නැවත වරක් “එම් පයර්” එකක් අස්සේ “එම්පයර්” එකක් පවතින තත්ත්වයක් ඇති වී තිබෙනවා. මේ ද්‍රව්‍ය සියල්ලක්ම පිටරටින් ගෙන්වීම තහනම් කර තිබෙන ඒවායි. මෙම බඩු ගෙන්වීම බාරව තිබුණේ සෙබස්තියන් පෙරේරා නම් මහත්මයාකුටයි. “ගාලා”

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

කොම්පැනිය වෙනුවෙන් මෙහි සිටි ඒජන්ත ඔහුයි. ඔහු වික්ටර් රත්නායක මහත්මයා සමග මිත්‍ර වුණා. එයා තමයි සභාපතිතුමා. ඔහු සමග මිත්‍ර වී මෙහෙ රක්ෂව ලබා ගත්තා. සුවද විළවුන් ගෙන්වන සංස්ථාවේ වෙළඳ නියෝජිතයා වුණා. එතකොට “ගාලා” ඒජන්තත් මොහුයි. සංස්ථාවේ වෙළඳ නියෝජිතයාත් මොහුයි. හරියට හෝටලයයි බේකරියයි වගෙයි. එතැනින් දන්වනවා. මොහු ඇතවුම් කරනවා. මොකක්ද සිද්ධ වුණේ? මෙයා තමයි බඩු ගෙන්වන්නෙ. ඒ වාගෙම, මේ ද්‍රව්‍ය පිළිබඳ විශේෂඥයා වශයෙන් පෙනී සිටින නිසා මිළ නියම කරන්නෙත් මෙයා තමයි. මේ විධියට හිතුවක්කාර අන්දමට වැඩ කරගෙන ගියා. ටික ටික යාලුවෝ අල්ලා ගත්තා. එක් පැත්තකින් සභාපතිතුමා සමග මිත්‍ර වුණා. සමහර අවස්ථාවලදී එතැන නොයෙක් නොයෙක් නිලධාරීන් සමග මිත්‍ර වුණා. සමහර අවස්ථාවලදී විශේෂ සුවද විළවුන් වර්ග පාර්සල් සංස්ථාවේ තමට පිටරිත් එනවා. මෙයා මොකක්ද කරන්න? රේගු පහසුකම් යනාදියත් ලබාගෙන සංස්ථාවේම වාහනයෙන් ඒවා ගෙන්වා ගන්නවා. ගෙන්වා ගෙන කොළඹ, මායා මාවතේ “සේලන් ග්ලැසිස්” කියන ස්ථානයේ තබා විකුණනවා. ඒක “බියුටි පාලර්” එකක්.

අ. හා. 6

ගරු ඩී. පී. ආර්. ගුණවර්ධන

(கௌரவ டி. பி. ஆர். குணவர்தன)

(The Hon. D. P. R. Gunawardena)

The River Valleys Development Board does not come under the Ministry of Industries.

ඉලංගරත්න මයා.

(திரு. இலங்கரத்ன)

(Mr. Ilangaratne)

In any case, that is all I wanted to say.

ගරු ඩී. පී. ආර්. ගුණවර්ධන

(கௌரவ டி. பி. ஆர். குணவர்தன)

(Hon. D. P. R. Gunawardene)

Will the hon. Member give way? The R. V. D. B. perfume industry has not been approved by us. No exchange has been approved by us. It has been registered in recognition of its existence.

ඉලංගරත්න මයා.

(திரு. இலங்கரத்ன)

(Mr. Ilangaratne)

ඒ ප්‍රකාශය ගැන අප සතුටු වෙනවා. මේවායින් පෙනෙන්නේ ඇමති මණ්ඩලයේ සහයෝගයක් නැතිකමයි. එක් පැත්තකින් සුවද විළවුන් වර්ග ගෙන්වන්නට එපාය කියා ගරු මුදල් ඇමතිතුමා තහනම් නියෝග පනවනවා. ඒවාගේම කර්මාන්ත ඇමතිතුමාත් අවසරයක් දී නැහැ. නමුත් කවිදෝ හිතුවක්කාර කමට ඒවා ගෙන්වනවා. කවුද ආණ්ඩුව? පත්‍රවලින් මේකට විරුද්ධ ප්‍රචාරයක් ගෙන ගියා. ඒවා ගැනත් තැකීමක් නොකර කටයුතු කරගෙන යනවා.

තවත් කාරණයක් තිබෙනවා. Nugaduwa (Ceylon) Engineering Corporation නම් ලාංකික ආයතනයක් තිබෙනවා. ඒ ආයතනය තණ කොළ කතුරු—lawn mowers—, අත් පොම්ප—hand pumps—, oil milling machinery (spares) යනාදී භාණ්ඩ තනනවා. නමුත් මේ භාණ්ඩ පිටරිත් ගෙන්වීම තහනම් කර තැනි නිසා මේ ආයතනය අඩපණ වී තිබෙනවා. ඇමතිතුමාට කීප වරක්ම මේ කරුණු ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. ඒ ගැන ක්‍රියා කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

තවත් කාරණයක් තිබෙනවා. ටයර් සංස්ථාවේ කේ. ඩී. පී. පෙරේරා සහ ආර්. පී. එල්. ජයසූරිය නම් මහත්වරුන් දෙදෙනෙකු සිටිනවා. ඒ දෙදෙනා පරීක්ෂක වරුන් වශයෙන් වැඩ කරන්නෙ. නමුත් ඒ තනතුරේ නාමයවත් වැටුපවත් ලැබෙන්නේ නැහැ. ඒ ගැන අවධානය යොමු කරන මෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ර්ලගට, ඇමතිතුමාත් හඳුනන කේ. ජේ. එස්. ඒ. ප්‍රනාන්දු නම් මහත්මයෙක් සිටිනවා. Proprietor, Asia Merchant Trading Company; Gracilaria Confervoides; Industry Section 1—D 4 Agar Agar. මේ සම්බන්ධව විශාල දුක්ගැනවිල්ලක් තිබෙනවා. කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශයටත් අධ්‍යක්ෂතුමාටත් මටත් ඇමතිතුමාටත් නිතර නිතර ලියුම් එවනවා. ඒ සම්බන්ධව යම් තීරණයක් කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, එළු හම් පදම් කිරීමේ ආයතනයක් ගැන පත්‍රවල විශාල කලබලාගැනියක් තිබුණා. මමත් බොහොම

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ඉලංගරත්න මයා.]

සතුටු වුණා, කොලොන්නාව ප්‍රදේශයේ රැකිරක්ෂා ප්‍රශ්නය තවත් සුළු ප්‍රමාණය කින්වත් වැඩි වන නිසා. එය දැන් කෙරෙන්නේ නැති බවක් මට ආරංචියි. ඒ සඳහා වැය කරන්නට සිදු වන මුදල හා සමාන ජාතික ධනයක් එමගින් නිපද වන්නට බැරිය කියන අදහස උඩ එය තවත්වන්නට කල්පනා කර තිබෙන බවයි පෙනෙන්නේ. ඒ හේතුව නිසා එය රෙකම දාරු කර නැතැයි කියන ආරංචිය ලැබී තිබෙනවා. මේ කාරණය සම්බන්ධයෙනුත් පැහැදිලි ප්‍රකාශයක් කරනවා ඇතැයි මා විශ්වාස කරනවා.

මහජන එක්සත් පෙරමුණේ උදවියගේ රැකිරක්ෂා ප්‍රශ්නය හුඟක් දුරට විසදී තිබෙනවා. එවැනි එක්තරා පුද්ගලයෙකු ගැන තමුන් තාන්සේගේ අවධානය යොමු කරවන්නට මා කැමතියි. ගරු ඇමතිතුමා විසින් පවත්වන ලද කතාවක් මා ළඟ තිබෙනවා. එතුමා බොහොම ලස්සනට මෙසේ කියා තිබෙනවා.

“We are very unfortunate in the selection of directors and chairmen. It is very difficult and that is why I want the electronics industry to be developed as fast as possible so that we can find out what goes on inside the brain of a man as well as what goes on inside the heart of a man. Sometimes we make blunders in the selection of personnel, and once we realize that we have committed a blunder we see to it that the person concerned is either asked to resign or removed from office. We have done that several times.”—[OFFICIAL REPORT, 21st August, 1969 ; Vol. 86, c. 1619.]

මා ඉල්ලා සිටිනවා, නැවත වරක් මේ ගැන සලකා බලා කටයුතු කරන හැටියට විශේෂයන් අධ්‍යක්ෂවරන් පිළිබඳව කියන්නට තිබෙන්නේ එයයි. තමුන් තාන්සේලාගේ කීර්තියට බලවත් සේ කැලේ කරන එක් අයෙක් සිටිනවා. එනම්, එල්. එස්. පෙරේරා මහතායි. කිසි වෙකු විසින් වඩා කිට්ටුවට නොගතයුතු කෙනෙක් හැටියට ඔහුව හඳුන්වන්නට පුළුවනි. ඔහු තමයි, කොටිකාවත්තේ සුළු නගර සභා ආසනයකට මහජන එක්සත් පෙරමුණෙන් තරඟ කොට දිණුවේ. ඔහු පිහිටුවා ඇති වාර්තාව කුමක්ද? ඔහු ගරු

ඇමතිතුමාගේ සංස්ථා කීපයක ඉදල 1969 මාර්තු මාසයේ පටන් ආයුර්වේද පර්යේෂණාගාරයේ විකිණුම්කාර නිලධාරියෙකු වශයෙන් වැඩ කරන බව පෙනිනවා. 1969 සැප්තැම්බර් 1 වන දින පටන් පෝමන් කෙනෙක් වශයෙන් ඔහුට උසස් පදවියක් දී තිබෙනවා. මොහුට භාරදුර කටයුතු රුපියක් කරන්නට භාර දී තිබෙනවා. රුපියල් 30,000 ක පමණ බෙහෙත් යනාදිය ලබා ගැනීම පිළිබඳ කටයුතුව ඒ සම්බන්ධව කතා කිරීමටත් ඔහුට පැවරී තිබෙනවා. විශාල පදවියක් ඔහුට දී තිබෙන බවයි පෙනෙන්නේ. [බාධාකීර්මක්] ඔහුගේ දැනීම් ප්‍රමාණයේ හැටියට ඔහු වෙද මහතකු වෙනවා තබා පුස් කොළ පොතවත් කියවා තිබෙනවද දන්නේ නැහැ.

දැනටමත් මිනීමැරීමේ චෝදනාවකට ඔහු දෙවන විත්තිකාරයා වී සිටිනවා. ඔහු නිතරම වාගේ නොයෙකුත් අපරාධවලට සම්බන්ධ වෙනවා. මා සිතන හැටියට වැල්ලම්පිටිය පොලීසියට නිතරම වාගේ ඔහුගෙන් බේරීමක් නැහැ. මොහු ටෙන් ඩර් කැඳවීමක් නොකර 1969 අගෝස්තු මාසයේදී එක්තරා පුද්ගලික සමාගමකට කොන්ත්‍රාත්තුවක් දී තිබෙන බවක් ආරංචියි. අවුරුද්දකට අවශ්‍ය කරන බෝතල් ප්‍රමාණයකින් පහෙන් දෙකක් ගෙන්වීමේ කොන්ත්‍රාත්තුවක් වශයෙන් එය හඳුන්වන්නට පුළුවනි. මුළු කොන්ත්‍රාත් එක දී තිබෙන්නේ රුපියල් 40,626 කට යි. මේ අන්දමට ඔහු නොයෙකුත් හිතු වක්කාරකම් කර තිබෙනවා.

ගරු ඩී. පී. ආර්. ගුණවර්ධන
(கௌரவ டி. பி. ஆர். குணவர்தன)
(The Hon. D. P. R. Gunawardena)

Will you please table the papers or are you making the statement on your own responsibility ?

ඉලංගරත්න මයා.
(திரு. இலங்கரத்ன)
(Mr. Ilangaratne)

I am making it on my own responsibility. You can check it up. This is the information I have got.

ඒ පිළිබඳව විභාගයක් කොට තමුන් තාන්සේගේ කීර්මාන්ත අංශය පිරිසිදු කරන හැටියට මතක් කරනවා.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

අවසාන වශයෙන් අහන්නට කැමතියි. සිරිසෝම රණසිංහ මහතාට මොකද වුණේ කියා. විදුරු කර්මාන්ත ශාලාව සම්බන්ධව ඔහුට දුන් අවසර පත්‍රය කැන්සල් කරනවාද නැද්ද? ඔහු විදේශ විනිමය වංචාවක් කොට අසු වුණු ලංකික පුද්ගලයෙක්. එවැන්නෙකුට කර්මාන්ත අවසර බලපත්‍රයක් දීම සුදුසුයයි තමුන්නාන්සේ තවමත් සිතනවාද? එසේ නොසිතනවා නම්, එම අවසර පත්‍රය කැන්සල් කරන්නේ කවදාද?

එන්. ඩෙන්සිල් ප්‍රනාන්දු මයා.
(මීගමුව)

(ශ්‍රී. ටෙන්සිල් පෙරේරා—ශ්‍රී. කොරුමුල්ල)

(Mr. N. Denzil Fernando—Negombo)

ගරු සභාපතිතුමනි, කර්මාන්ත හා ධීවර අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීඝ්‍රය යටතේ වචන ස්වල්පයක් කතා කරන්නට අවස්ථාව ලැබීම ගැන මා සන්තෝෂ වෙනවා. මා නියෝජනය කරන මීගමුව කොට්ඨාශය මුළුමනින්ම පාහේ ධීවර වෘත්තියෙහි යෙදුණු ජන්දදායකයන්ගෙන් යුක්ත වූවක් බව තමුන්නාන්සේ දන්නවා ඇති. එසේ හෙයින් මා ඔවුන් වෙනුවෙන් මෙම අවස්ථාවෙහිදී යමක් කියන්නට කල්පනා කරනවා. මා මගේ කොට්ඨාශයේ ධීවරයන් වෙනුවෙන් කපා කරන්නට කැමතියි. ඇත්තෙන්ම ධීවර කර්මාන්තය දියුණු වුණේ 1965 ට පසුවයි. ඊට කලින් ධීවර කර්මාන්තය හෝ ධීවර වෘත්තිය හෝ දියුණු කර තිබුණේ නැ. දියුණු කරන්නට අදහස් කර තිබුණේ නැහැ. 1965 ට පසුව ධීවර වෘත්තිය දියුණු වී ඇති බව අප කවුරුනුත් පිළිගන්නට ඕනෑ. ධීවර වෘත්තියේ යෙදී සිටින දුගී දුප්පත් ධීවරයන්ට නිවාස සහ ධීවර ආම්පන්න වැඩි වැඩියෙන් ලැබුණේ 1965 ට පසුවයි. ලංකාවේ ධීවර වෘත්තියේ යෙදී සිටින සියලු දෙනාම දුගී දුප්පත් ධීවරයෝ. මේ මෑතක් වන තුරු ඔවුන්ගේ ධීවර ආම්පන්නවල දියුණුවක් ඇති වුණේ නැහැ. එහෙත් දැන් යාන්ත්‍රික ධීවර බෝට්ටු හා නවීන ආම්පන්න ඔවුන්ට ලැබී තිබෙනවා.

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.

(ශ්‍රී. ඩී. සොය්සා සිරිවර්ධන)

(Mr. de Zoysa Siriwardene)

1965 ට පෙර මෝටර් බෝට්ටු ලැබුණේ නැද්ද?

ඩෙන්සිල් ප්‍රනාන්දු මයා.

(ශ්‍රී. ටෙන්සිල් පෙරේරා)

(Mr. Denzil Fernando)

මිනුවන්ගොඩ ගරු මන්ත්‍රීතුමාට උත්තර දෙන්නට මට පුළුවනි. එහෙත් ඒ සඳහා කාල වේලාව නැහැ. මට කපා කිරීම සඳහා වැඩි වේලාවක් දෙන්නේ ඔය ප්‍රශ්නයට මෙන්ම වෙනත් ප්‍රශ්න මතු කරනවා නම් ඒවාටත් උත්තර දෙන්නට මට පුළුවනි. මට ලැබී තිබෙන මිනිත්තු 20 තැන්නම් 25 තුළදී ඔය ඔක්කොම ප්‍රශ්න වලට උත්තර දෙන්නට පුළුවන්කමක් නැහැ. මගේ ධීවරයන් වෙනුවෙන් කපා කරන්නට තිබෙන නිසා ඔය අනෙක් ප්‍රශ්නවලට පිළිතුරු දීමෙන් වැලකී සිටින්නටයි, මා කල්පනා කරන්නේ.

මේ ජාතික ආණ්ඩුවේ බලවත් උත්සාහය නිසා දැන් අපේ ලංකාව ප්‍රධාන ආහාරය අතින් සියයට 75 කින් සවයංපෝෂිත වී තිබෙන බව අප කවුරුනුත් දන්නවා. ආහාරය ගැන කල්පනා කරන විට මාළු ලෝකයේම ප්‍රසිද්ධ දෙවැනි ආහාරයක් බව කියන්නට පුළුවනි. අපට මාළුපිණි නැතිව බත් කන්නට බැහැ. මුහුදු මාළුවා අල්ලා ගැනීම ලේසියි. වගා කිරීමක් නැහැ. පෝර දැමීමක් නැහැ. මුහුදට ගොස් මාළු කුරියා අල්ලා ගැනීම පමණයි, කරන්නට තිබෙන්නේ. මාළු කුරියකු අල්ලා ගත්තායින් පසුව පැය දෙකක් තුනක් ඇතුළත උඟට කළ යුතු දේ කළ යුතුයි. අපේ රට වටේටම මුහුද තියෙනවා. වාරකන් කාලය සහ වලාල කාලය තිබෙනවා. දෙපැත්තට යන දිය ගැලීමක් තිබෙනවා. එකිනෙකට විරුද්ධව හමන හුළං තිබෙනවා. ඒ නිසා අපට මාළුන් ගොඩ දමා ගන්නට ලේසියි. එහෙත් පුරාණ කාලයේ සිටම තිබුණු ආම්පන්නයි මෑතක් වන තුරුම මේ ධීවරයන් පාවිච්චි කළේ. 1965 න් පසුව ධීවර ආම්පන්න පිළිබඳ වෙනසක් ඇති වුණු අතර

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[බෙන්සිල් ප්‍රකාශන මය.]

1969 දී ධීවර වරායවල් 8 ක් සාදන්නට කටයුතු කර තිබෙනවා. මේ ධීවර වරාය වල් 8 සෑදීමට ක්‍රියා කිරීම ගැන මා ගරු ධීවර ඇමතිතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙනවා. පළමුවැනි ධීවර වරාය මීගමුවේ තැනුවායින් පසුව මගේ ධීවරයන් පිරිසට ලොකු සෙනෙක් සැලසෙනවා ඇති. ඒ නිසා මේ ධීවර වරායේ වැඩ බොහොම ඉක්මණින් නිම කර දෙන ලෙස මා ගරු ඇමතිතුමා ගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. දැන් ඒ වරාය සඳහා මුල් ගල තබා ඉවරයි. ඉක්මණින් එහි වැඩ නිම කර දෙන්න [බාධාකිරීම් මක්] මට එක ධීවරයකුවත් විරුද්ධ නැහැ. විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ සිටින මන්ත්‍රී වරුන් වික දෙනකු උඩරට ප්‍රදේශයට ගිහින් කියනවා, ධීවරයින්ට කිසි දෙයක් මේ රජය කර නැහැ කියා; පහත රටට ඇවිත් කියනවා, උඩරට ගොවීන්ට මුකුත් කර නැහැ කියා. ගොවීන්ට වගේම මේ ආණ්ඩුව ධීවරයන්ටත් විශාල සේවයක් කර තිබෙනවා. වරායවල් 8 ක් තනාගෙන යනවා නම්, ධීවර කර්මාන්තයට අවශ්‍ය අවුට් බෝඩ් එන්ජින් හා ඉන් බෝඩ් එන් ජින් ආණ්ඩුව මගින් ගෙන්වා දෙනවා නම්, ධීවරයින්ට මොකුත් කෙරුවේ නැහැ කියන එක වැරදියි.

අ. හා. 6.15

ගරු ඇමතිතුමනි, පසුගිය අවුරුද්දේ මේ රටට ගෙන්වූ අවුට් බෝඩ් මෝටර්ස් සංඛ්‍යාව මදි බව මා කියන්න ඕනැ. මේ අවුරුද්දේ වැඩිපුර මෝටර්ස් 1,000 ක් පමණ ගෙන්වන්නට යන නමුත්, ඒ සංඛ්‍යාව මදි. ජනවාරි, පෙබරවාරි මාසය තරම වන විට මේ මෝටර්ස් 1,000 ත් ඉවර වෙන්නට ඉඩ තිබෙනවා. ඒ නිසා අඩු ගණනේ රුපියල් ලක්ෂ 5ක් වත් ආණ්ඩු වෙන් වැඩිපුර ලබාගෙන ධීවර වෘත්තියේ යෙදී සිටින ඒ දුගී දුප්පත් ධීවරයන් වෙනුවෙන් තවත් මෝටර්ස් දාහක්වත් ගෙණා විත් දෙන්නට උදව් කරන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා. අශ්ව බල 30 පමණ ඉන්බෝඩ් මෝටර්ස් මේ රටේම හදන්නට දැන් පියවර ගෙන තිබේ නැහැ. එහෙත් මේ සාදන්නට ලැබුණේ කර තිබෙන “බ්‍රික්” එන්ජින් අතික් එන්ජින්වලට වඩා රාත්තල් 200 ක් විතර බරයි. දැන් සාමාන්‍යයෙන් බෝට්ටු

වක් තනන්නේ අඩි 26 ටත්, 28 ටත් අතර ප්‍රමාණයටයි. බර රාත්තල් 200 ක් වැඩි වුණම ඒ බෝට්ටුවක තවත් මාළු පටවන්නට ඉඩක් නැහැ. මේ බෝට්ටුවක් අඩි 32 ක් විශාල කර සෑදුවත් ඒක පාලනය කර ගන්නට අමාරුයි. ඒ නිසා ලිස්ටර් එන්ජින්, පර්කින්ස් එන්ජින් ආදී බර අඩු එන්ජින් ලංකාවට ගෙනෙන්නට උදව් කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. මේ එන්ජිමට පමණක් විදේශ විනිමය නොදී අනිකුත් බර අඩු සෑම වර්ගයේම ඉන්බෝඩ් මෝටර්ස් ගෙන්වන ලෙස මා ඉල්ලනවා. අවුට් බෝඩ් මෝටර්ස් ගෙන්වීමේදී ජෝන්සන් සහ එවින්රුඩ් යන එන්ජින් දෙවර්ගය පමණක් ලංකාවට ගෙන්වන්න කියාත් මා ඉල්ලනවා. මර්කරි, බෙන්වා ආදී අවුට් බෝඩ් එන්ජින් වලින් අපේ ධීවරයින්ට කිසිම පලක් නැහැ. රුපියල් 1,500 ක් 2,000 ක් ගෙවා මිලදී ගන්නා ඒ එන්ජින් සමහරවිට මාසයකින් දෙකකින් අයින් කරන්නට සිද්ධ වෙනවා.

ධීවර වෘත්තියේ යෙදී සිටින ධීවරයින්ට නිවාස වුවමනා කරනවා. ධීවර දෙපාර්තමේන්තුවට ධීවර නිවාස සෑදීම සඳහා පසු ගිය වර්ෂ දෙකේ වෙන් කර දුන් මුදල් ප්‍රමාණයටත් වඩා වැඩි මුදලක් යොදවා ධීවර දෙපාර්තමේන්තුව මගින් දුගී දුප්පත් ධීවරයන් වෙනුවෙන් ගෙවල් සාදා දී තිබෙන නිසා මේ අවස්ථාවේදී ධීවර දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂතුමා මෙහි සිටිනවා නම් මම එතුමාට ඒ ගැන ස්තූතිය පුද කරනවා. ධීවර කර්මාන්තයේ යෙදී සිටින දුගී දුප්පත් ධීවර කාර්මිකයන්ට රජය මගින් කර දිය යුතු වැඩ මේවායි. ඔවුන්ට ඉන්නට තැනකුත් බොන්නට වතුරත් නැති නිසා ඒ පහසුකම් දෙක සලසා දෙන්නට ඕනැ. මේ නිසා වැඩි වැඩියෙන් මුදල් යොදවා ඔවුන් වෙනුවෙන් ගෙවල් සාදා ඔවුන් ඒවායේ පදිංචි කරවන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. දැනට වෙන් කර තිබෙන මුදල් මදි නම් ආණ්ඩුවෙන් තවත් මුදල් ලබාගෙන ඔවුන්ට උදව් කරන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාට මා මතක් කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඉතා ඈත කාලයේ පටන්ම මීගමුව ධීවර ගමක් බව මීගමුවේ මන්ත්‍රීවරයා වශයෙන් මා තමුත්තාත් සේ මන්ත්‍රීවුවෙන් තොකිව්වත් තමුත්තාත්

විසර්ජන පතත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

සේලා ඒ බව පිළිගන්නවා ඇති. ඒ නිසා ගරු ඇමතිතුමනි, මිගමුව ධීවර වෘත්තියට අවශ්‍ය ප්‍රදේශයක් වශයෙන් නම් කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. එහෙම කළොත් ඒ අනුව අපට අවශ්‍ය දේවල් ලබා ගන්නට පුළුවන් වෙනවා ඇති. ඒ නිසා ඒ විධියේ නියෝගයක් කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. එහෙම කරනවා නම්, වරායවල් පමණක් නොව ධීවර වෘත්තියට වුවමනා කරන අනිකුත් දේවලුත් අපට පහසුවෙන් ලබා ගන්නට පුළුවන් වෙනවා. ඒ වගේම, මාළු ටින් කිරීමේ දෙවෙනි කර්මාන්ත ශාලාව මිගමුවේ වැල්ල විදියේ හෝ එසේ නැත්නම් කුඩාපාඩුවේ හෝ තනන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ටින්වල මාලු ඇහිරීමේ දෙවැනි කම්හල මිගමුවේ පිහිටෙව්වොත්, අවුරුදු ගණනා වක් තිස්සේ මසුන් මැරීමෙන් ලත් පළ පුරුද්දක් තිබෙන, මුළු අවුරුද්ද තුළම මසුන් මැරීමේ යෙදෙන, මිනිසුන් සිටින ප්‍රදේශයක් නිසා ඒ කර්මාන්තයට වුව මනා කරන මාලු මිගමුවේ අපටම සපයන්නට පුළුවන් බව ප්‍රකාශ කරන්නට කැමතියි. ඒ නිසා දෙවැනි කම්හලක් පිහිටුවනවා නම් එය මිගමුවේ වැල්ල විදියේ හෝ කාමව්වෝඩේ හෝ වෙනත් සුදුසු තැනක පිහිටන ලෙස මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. තවද, එය හැකි තාක් ඉක්මනින් ඇති කර දෙන ලෙසත් ගෞරවයෙන් ඉල්ලන්නට කැමතියි.

මසුන් මරන උදවියට වුවමනා කරන භාණ්ඩ ආදිය විදේශ විනිමය සහතික පත්‍ර ක්‍රමයෙන් නිදහස් කරන්නට ගරු ඇමතිතුමා ක්‍රියා මාර්ගයක් ඇති කිරීම ගැන එතුමාට මිගමුවේ දුගී දුප්පත් ධීවර කාර්මිකයන් වෙනුවෙන් ස්තූති කරන්නට ඕනෑ. පසුගිය මාසයේ 30 වැනිදා තුන් හවුල් කණ්ඩායමේ රැස්වීමකදී ඊට සහභාගි වූ මිනිහෙක් එය තමාගේ වුව මනාවෙන් කළ වැඩක් හැටියට පෙන්වා දෙන්නට උත්සාහ කළ බව මට දැන ගන්නට ලැබුණා. ධීවර වෘත්තියේ යෙදෙන උදවියගේත්, ඒ ප්‍රදේශ නියෝජනය කරන ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ගේත් බලවත් ඉල්ලීමට සාවධානාව ඇහුම්කන් දුන් ගරු ඇමතිතුමා ඒ කාරණය කැබිනට් මණ්ඩලය ඉදිරියේ තබා ඒ ක්‍රියා මාර්ගය

ඇති කළ බව අපට කියන්නට පුළුවනි. මේ ගැන මාත්, වෙන්තප්පුවේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (පෙස්ටස් පෙරේරා මයා.) ඇතුළු මුහුදුබඩ ප්‍රදේශ නියෝජනය කරන සෙසු ගරු මන්ත්‍රීතුමන්ලාත් ක්‍රියා කර ඇති බව කියන්නට ඕනෑ. මේ කාරණය සම්බන්ධයෙන් ගරු කථානායකතුමාගේ නම සඳහන් කරන්නට මා බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ. ඒ හැම දෙනාගේම ඉල්ලීම් උඩයි මෙය කළේ.

විදේශ විනිමය සහතික ක්‍රමය නැති කර තිබෙන්නේ ජූලි මාසයේ 1 වැනිදා සිට බව පෙනී යනවා. එහෙත් අවුරුද්දක් පමණ දුප්පත් ධීවර කාර්මිකයන්ගේ මුදල් දී තිබෙනවා. ඒ නිසා මේ කාරණය ගරු අගමැතිතුමා ඇතුළු කැබිනට් මණ්ඩලයට ඉදිරිපත් කර ඉතා ඉක්මනින් විදේශ විනිමය සහතික ක්‍රමය නැතිකර, මෙතෙක් ගෙවන ලද මුදල නැවතත් ඒ ධීවර කාර්මිකයන්ට දෙන්නැයි ගරු ඇමතිතුමාට මම කරුණාවෙන් මතක් කරන්නට කැමතියි. මේ සඳහා වැඩි මුදලක් වැය වන්නේ නැහැ. වැඩිම වුණොත් රු. 50,000 ක් නැත්නම් රු. 60,000 ක් වියදම් වන්නට පුළුවනි, අවුරුද්දකට එය ඒ තරම් විශාල මුදලක් නොවේ. ආණ්ඩුවට එය ඒ තරම් විශාල මුදලක් නොවෙතත් ධීවර කර්මාන්තයේ යෙදෙන දුගී දුප්පත් උදවියට නම් එය විශාල මුදලක් නිසා ඒ උදවිය වෙනුවෙන් මම ඒ ඉල්ලීම ඉදිරිපත් කරනවා. ඩී. ඩී. හී. ස ක්‍රමය ඉදිරිපත් කළ දවසේ සිට එය නැති කර එයින් ඉතිරි වන මුදල ධීවර කාර්මිකයන්ට දෙන්නැයි මම නැවතත් කියනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි ධීවර කාර්මිකයන්ගේ අභිවෘද්ධියට තුඩු දෙන දේ හරියාකාර කළොත් මුහුදුබඩ ප්‍රදේශවල තිබෙන ආසන සියල්ලක්ම ජාතික ආණ්ඩුවට ලැබෙනවාට මා තුළ නම් කිසිම සැකයක් නැහැ. මට එය සැකයෙන් තොරව මේ අවස්ථාවේදී කියන්නට පුළුවනි. දැනට මත් ඒ උදවියට මේ ආණ්ඩුව උදව් කර තිබෙනවා. තවත් වැඩිපුර හැකි තරමින් ඒ උදවියට උදව් කරන්නැයි මා ඉල්ලනවා.

ධීවර කර්මාන්තය දියුණු කිරීම සම්බන්ධයෙන් ගරු ඇමතිතුමා ගන්න උත්සාහය ගැන එතුමාට ස්තූති කරන අතරම

[ඩෙත් ඩිල් ප්‍රකාන්ද්‍ර මයා.]

එතුමාගේ අමාත්‍යාංශයේ අනෙක් වැඩ කොටස වන කර්මාන්ත අංශය ගැනත් කථා කරන්නට ඕනෑ. මගේ ප්‍රදේශයේ තවම තිබෙන්නේ පිහන් කෝප්ප කම් හල පමණයි. මේ ප්‍රදේශයේ උගත් තරුණ තරුණියන් ඉන්නවා. ඒ අයට වුවමනා තරම් රක්ෂාවල් දෙන්නට නම් වැඩ වැඩියෙන් එහි කම්හල් පිහිටුවන්නට ඕනෑ. ඒ නිසා තවත් කම්හලක් තනවා දෙන්නැයි මා ඉල්ලනවා. පිහන් කෝප්ප කම්හලෙන් සාදන ඩිනර් සෙට් විකුණන විට ගැනුම්කරුවන්ට ලැබෙන්නේ ලොකු දීසිය නැතිවයි. ලොකු දීසියක් නැත්නම් ඩිනර් සෙට් එක අසම්පූර්ණයි. බත් අරින්නට ලොකු දීසියක් වුවමනාමයි. ලොකු දීසියක් එක්කම ඩිනර් සෙට් එක දෙන්නැයි මා ඉල්ලා සිටිනවා. වෙළඳාම හරියාකාර කෙරෙන්නේ ලොකු දීසිය සමග ඩිනර් සෙට් එක දෙනවා නම් පමණයි. සමහර අය ලොකු දීසියක් නැති නිසා ඒ ඩිනර් සෙට් ගන්නේ නැහැ. ප්‍රශ්න කළ විට පිළිතුරු වශයෙන් කියන්නේ ගරු ඇමතිතුමාගේ නියෝග යක් අනුව මිස එසේ නැත්නම් ලොකු දීසියක් දෙන්නට බැරි බවයි. ඒ නිසා ඒ ගැන සලකා බලා උදවුරක් කරනවා නම් හොඳයි. අපේ කර්මාන්ත දියුණුව ගැන ගරු ඇමතිතුමාට අපේ ස්තුතිය හිමි කරන අතරම තවත් එකක් කියන්නට ඕනෑ. ගරු ඇමතිතුමාට තුල්හිරිය පේෂ කර්මාන්ත ආයතනය ගැන කවුරුත් ප්‍රශංසා කරන බව මා දන්නවා. එතුමා අම්බලන්ගොඩ ආදි ප්‍රදේශවල තවත් කර්මාන්ත ඇති කර තිබෙන බව අපි දන්නවා. ඒ ගැන තව දුරටත් කථා කරන්නට වුවමනා කරන්නේ නැහැ. ඒ නිසා ගරු ඇමතිතුමාටත් එතුමාට සහයෝගය දෙන සියලු දෙනාටමත් ස්තුති කර මින් මට කථා කරන්නට කාලය දීම ගැන ගරු සභාපතිතුමාටත් ස්තුති කරමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

කේ. තුරෙසිරත්නම් මයා. (පෝදුරු
තබ්බ)

(திரு. கே. துரைரத்னம்—பருத்தித்துறை)
(Mr. K. Turairatnam—Point Pedro)

கௌரவ அக்கிராசனரவர்களே எனக்குப்
பேசுவதற்கு இத்தருணத்தைத் தந்தமைக்
காக நான் எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக்

கொள்ளுகிறேன். எனக்கு முன்பு பேசிய
கௌரவ நீர்கொழும்புப் பிரதிநிதி திரு.
டென்ஸில் பெர்னாண்டோ அவர்கள் மீன்பிடிப்
பிரச்சினையைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டார். நான்
குறிப்பிடுவது என்னவென்றால், தேசிய அரசாங்கம்
மீன்பிடித் தொழிலாளர்களின் நல
னில் போதியளவு அக்கறை செலுத்தவில்லை
யென்பதுதான். நான் போதியளவு என்று
சொல்லுகின்றபொழுது, இந்த அரசாங்கம்
கமக்காரர்களுக்குக் கொடுத்த சலுகைகளில்
பாதிப்பங்கைக்கூட மீன்பிடித் தொழிலாளர்
களுக்குக் கொடுக்கவில்லை என்றுதான் குறிப்
பிடுகிறேன். குறிப்பாக பங்கீட்டரிசிக் குறைப்
பினால் பாதிக்கப்பட்டவர்களில் பெரும்பகுதி
யினர் கரையோரப்பகுதி மக்களே. ஏனென்
றால் மூன்று நேரமும் அரிசி உணவை உண்ணு
கின்ற காரணத்தால் அவர்கள் பாதிக்கப்பட்டி
ருக்கிறார்கள். வாழ்க்கைச் செலவுக்காகத் திண்
டாடுகின்ற நிலைமை அவர்கள் மத்தியிலே அதி
கமாக இருப்பதை நாங்கள் காணக்கூடிய
தாக இருக்கிறது. அரசாங்கங்கள் தொடர்ந்து
வருகின்றன. ஆனால் அவை மீன்பிடித் தொழி
லாளர்களுக்குப் போதிய நலவுரிமைகளைச்
செய்யவில்லை. இனிமேலாவது அரசாங்கம்
அதனைச் செய்யுமென்று நாம் எதிர்பார்க்கி
றோம்.

மீன்பிடித் தொழிலாளர்களின் நலனைப்பற்றி நாங்கள் அதிகம் கவனம் செலுத்த வேண்டும். ஏனென்றால் கைத்தொழிலைப் பற்றி நாம் பேசுகின்றபொழுது வெளிநாட்டுச் செலாவணியைப்பற்றி அடிக்கடி பேசுகின்றோம்; ஆனால் மீன்பிடி உபகரணங்களை இறக்குமதி செய்யச் செலவிடுகின்ற செலாவணிப் பணத்தை அதிவிரைவிலே பெற்றுவிட முடியும்—

Gestation period is very short என்று ஆங்கிலத்தில் சொல்லலாம். ஆகவே, ஒரு சில மாதங்களுக்கிடையிலேயே அந்தப் பணத்தை நாம் பெற்றுவிட முடியும். ஆனால் கமத்தொழிலில் ஈடுபடுத்துகின்ற வெளிநாட்டுச் செலாவணியைப் பெறப் பல வருடங்கள் செல்லும். இவ்வாறு மீன்பிடித் தொழிலுக்குச் செலவிடுகின்ற வெளிநாட்டுச் செலாவணியை கூடிய விரைவில் நாம் திரும்பப் பெற்று, அதை இத்தேசத்தின் அபிவிருத்திக்குப் பயன்படுத்தக்கூடியதாக இருக்கும். மீன்பிடித்தொழிலாளி இன்று இரண்டு நாற்காலிகளுக்கிடையிலே வீழ்ந்துவிட்டான். ஒன்று மீன்பிடி இலாகா. மற்றையது மீன்பிடிக்கூட்டுத்தாபனம். இவ்விரண்டுக்குமிடையில்

நதிகதரிவித்துக் வீழ்ந்து நசுங்குகின்ற நிலையிலே மீன்பிடித்

விசேஷப் பணம் கெட்டுப்போ, 1969-70

—கூரக கலா

தொழிலாளர்கள் இருப்பதை நாம் பார்க்கிறோம். குறிப்பாக, மீன்பிடிக்கூட்டுத்தாபனம் என்ன முறையிலே செயற்படுகின்றது, அதன் நோக்கமென்ன, நடைமுறையிலே அது எவ்வாறு இருக்கிறதென்பதை ஆராய வேண்டும்.

ஒரு சில கிழமைகளுக்கு முன்னர் நான் பாராளுமன்றத்திலே ஒரு கேள்வியைக் கேட்டேன். 11 தொன் மீன்பிடி இழுவைக் கப்பல்கள் சுமார் 40 வரையிலே செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றிற்காக சுமார் 30 இலட்சம் ரூபா வரையிலே செலவிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இந்த 30 இலட்சம் ரூபாவையும் நாம் நிச்சயமாக திருப்பிப் பெற்றுக்கொள்ள முடியாதென்றுதான் நான் கூறவிரும்புகிறேன். ஏனென்றால் பன்னிரண்டரை இலட்சம் இரூபாதல் மீனைத்தான் இந்த இழுவைக் கப்பல்கள் சுமார் மூன்று வருடகாலத்திலே பிடித்திருக்கின்றன. அவற்றிலும் சுரா, திருக்கை போன்ற கீழ்த்தரமான மீன்களைத்தான் பிடித்திருக்கின்றன. long line—நீளக் கயிற்றிலோ, தூண்டிலிலோ, அல்லது வலைகளிலோ கும்பளா, அறுக்குளா போன்ற நல்ல வகையான மீன்களைப் பெற்றுக்கொள்ள முடியும். அதற்குப் பதிலாகத் தரம் குறைந்த மீன்களைத்தான் இழுவைக் கப்பல்கள் மூலம் பெற்றுக் கொள்ளுகிறோம். நான் கூறவிரும்புவது என்னவென்றால், இங்கே வந்த ஜப்பானிய நிபுணர்கள்கூட இரும்புக்கப்பல்கள் இவ்வாறு சின்னவகையிலே செய்ய முடியாதென்பதைச் சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறார்கள் என்பதுதான். பெரும்பகுதியான இழுவைக் கப்பல்கள் ஒரு பக்கமாகச் சாய்ந்தே செல்கின்றன. சிலவற்றை இழுத்துக்கொண்டு வரமுடியாதது கடலிலே விட்டுவிட்டுத் திரும்பி வந்துவிடுகிறார்கள். இரண்டு கப்பல்களுக்கு மேலே கடலிலே விட்டுவிட்டுத் திரும்பி வர வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டது. எஞ்சினுக்கு மேலே இருக்கும்பொழுது ஒருவிதமான உதறல் இக்கப்பல்களிலே இருப்பதைக் காண்கிறோம். இந்தக் கப்பல்கள் இன்னும் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு மேலே நீடிக்க மாட்டா. இதற்குச் செலவழித்த பணத்தை நிச்சயமாகத் திருப்பிப் பெறமுடியாது. ஆகவே, இனிமேலாயினும் இவ்விதமான இழுவைக் கப்பல்கள் செய்ய வேண்டாம்; அவற்றை ஆராய்ந்து பார்த்தே செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அவற்றில் செலவழிந்த பணத்தைப் பரம்பரை பரம்பரையாக வாழ்ந்து வரும் சாதாரண மீன்பிடித் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்திருந்தால் சுமார் 120, ஆல் பணம் கட்ட முடியவில்லை. என்றாலும் வைத்து

லது 150 மூன்றரைத் தொன் எடையுள்ள வள்ளங்களை அவர்கள் பெற்றிருக்கலாம். அதனால் சாதாரண மீன்பிடித் தொழிலாளர்கள் ஊதியம் பெற்றிருப்பார்கள்.

டி. ஓ. 6.30

இந்த இழுவைக் கப்பல்கள் வருடத்தில் சராசரி அறுபது நாட்கள்தான் மீன்பிடித்திருக்கின்றன. அதாவது, ஒரு வருடத்தில் ஆறிலொரு பகுதி நாட்களுக்குத்தான் மீன்பிடித்திருக்கின்றன. அதுமாத்திரமல்ல, மூன்று நாட்களுக்குக் கடலில் நின்று மீன்பிடிக்க முடியுமென்று எண்ணிய கப்பல்கள் 24 மணித்தியாலங்களுக்கு நிற்க முடியாத நிலை—நோக்கமிதக்க முடியாத நிலை—இருக்கின்றது. ஆகவே, இந்தச் சிறிய மூன்றரைத் தொன் வள்ளங்களைக் கூடுமான அளவுக்குக் கொடுக்க வேண்டும்.

இன்று சிறிய வள்ளங்கள் கொடுக்கும் நிலை ஓரளவுக்குக் குறைந்திருக்கின்றது. அத்துடன் எஞ்சின்களின் விலையும் ஏறிக்கொண்டு போகின்றது. கமத்தொழிற் பகுதியை எடுத்துப் பார்த்தால், ஒரு குடியேற்றவாசிக்கு ஐந்து ஏக்கர் நிலம், ஒரு வீடு என்பன நன்கொடையாகக் கொடுக்கப்படுகின்றன. மீன்பிடித் தொழிலாளர்களுக்கு வள்ளங்கள் கொடுக்கப்படுகின்றன. ஆனால், அந்த வள்ளங்கள் எந்தத் தொழிற்சாலையில் செய்யப்பட வேண்டுமென்று கந்தோரில் நிர்ணயிக்கப்படுகின்றது. அத்துடன், அவர்களுடைய எஞ்சின்கள் என்னவாக இருக்கவேண்டுமென்று கந்தோரில் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது. 'பேக்கின்ஸ்' எஞ்சின் வேண்டுமென்று கேட்டால், 'புக்' எஞ்சின்தான் இருக்கின்றது, வேண்டுமென்றால் எடுத்துக் கொண்டு போகலாம் என்று கூறப்படுகின்றது. ஆனால், அதற்குப் பணம் கட்ட வேண்டும். 'டோபிடோ' முதலிய இன்னும் பல விதமான எஞ்சின்கள் வந்து போய்விட்டன. இதனால், மீன்பிடித் தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ஒரு சிறிய நிவாரணம் செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் அந்த எஞ்சின்களைத் திருப்பிக் கொடுக்கும் வரையில், பணத்தைக் கட்டினால் புது எஞ்சின்கள் தருவோம் என்று அவர்களுக்குச் சொல்லப்படுகின்றது. சிலர் விஷயத்தில் கடலில் இறங்கிய நாள்தொட்டு அந்த எஞ்சின்கள் தொந்தரவு கொடுத்ததனால்

பெரீச்சன பனன் கெடுபென, 1969-70

—காரண கணம்

[னே. துரேசெர்னன் மன.]

இழுத்து ஒரு வருடத்துக்கு, அல்லது இரண்டு வருடத்துக்குப் பிறகு அந்த எஞ்சினைத் திருப்பிக் கொடுத்தாலும் குறிப்பிட்ட தொகையைக் கட்டும்படி வற்புறுத்துகிறார்கள். ஆகவே இந்த ரகமான எஞ்சின்கள் கொடுக்கப்பட்டவர்களுக்கு நிவாரணம் உடனடியாக அளிக்கப்பட வேண்டும்.

நான் முதலில் குறிப்பிட்டது போல, கமக்காரர்களுக்கு இவ்வளவு உதவிகளைச் செய்யும் அரசாங்கம் குறைந்தது ஐம்பது வீதத்துக்கு மேலாகவாவது வள்ளங்களைக் கட்டுபவர்களுக்கு ஒரு Subsidy வழங்க வேண்டும். ஒழுங்காக வள்ளங்கள் கட்டுபவர்களுக்கு அரைவாசிப் பணத்தைக் கட்டியதன் பின் மீதிப் பணத்தை நிவாரணமாக—உதவியாக—கொடுக்க வேண்டும். கமக்காரர்களுக்கு, ஒரு வருளுக்குப் பதின்மையிரம் ரூபாவுக்கு மேல் குளங்கள் கட்டல் முதலிய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும் அரசாங்கம் ஏன் மீன்பிடித் தொழிலாளர்களுக்கு இவ்விதமான உதவிகளை செய்யவில்லையென்று கேட்க விரும்புகிறேன். கமக்காரர்களுக்கு இவ்வித உதவிகளைச் செய்யக் கூடாதென்று நான் சொல்லவில்லை. கடற்றொழில்தான் இன்று இந்த நாட்டின் “சின்ட் ரெல்லா”வாக இருக்கின்றது. யாரும் கவனிப்பாரற்ற நிலையிலே கடற்றொழில் இயங்கி வருகின்றது என்பதைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

கடற்றொழிலிலே ஓர் அங்கமான கடலட்டை, சங்கு போன்றவற்றிற்கு ஏற்றுமதி வசதிகள் உடனடியாகச் செய்யப்பட வேண்டும். குறிப்பாக நயினாதிவு போன்ற இடங்களிலே சங்கு குளிக்கப்படுகின்றது. அவற்றை ஏற்றுமதி செய்ய முடியாத நிலையில் அந்த மக்கள் இருக்கிறார்கள். எனவே, அவர்களுக்குப் போதுமான அளவுக்கு ஆக்கமும் ஊக்கமும் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, இறக்குமதியாகும் எஞ்சின்களின் இறக்குமதி விலைக்கும் விற்பனை விலைக்கும் இடையில் நியாயமான அளவு வித்தியாசம் இருக்கின்றது. ‘பேக்கின்ஸ்’ எஞ்சினை எடுத்துக் கொள்வோம். சுமார் ஏழாயிரம் ரூபா விலையில் இறக்குமதி செய்யும் முப்பது குதிரை இழுப்புச் சத்தியுள்ள எஞ்சினுக்கு சுமார் பத்தாயிரம் தொடக்கம் பதின்மூன்று

யிரம் ரூபா வரையில் ஏன் மீன்பிடித் தொழிலாளர் கொடுக்க வேண்டும்? இங்கே எஞ்சின்களை விற்கும் விலை கட்டுப்படுத்தப்பட வேண்டும். சாதாரணமாக விற்கப்படும் விலையை அமைச்சர் காரியாலயம் நிச்சயமாக கட்டுப்படுத்த வேண்டும். எஞ்சின்களை விற்கும் பொழுது இன்ன வீதத்துக்கு மேல் இலாபம் வைத்து விற்கக்கூடாது என்று திட்டவட்டமாகக் கூற வேண்டும். அப்படி விற்பனை லைசென்ஸ் வழங்க மாட்டோம் என்றும் சொல்ல வேண்டும்.

ஏற்றுமதி, இறக்குமதியிலும் இதே மாதிரித் தான் செய்ய வேண்டும். எனக்கு நன்றாகத் தெரியும் “புக்” என்சின்களுக்கு சென்ற வருடம் ஒரு விலை கூறினார்கள். இன்று, கடனுதவித் திட்டம் வந்தவுடன் கூடுதலான விலை தரும்படி எங்களை நிர்ப்பந்திக்கிறார்கள். இப்படியாக நிர்ப்பந்திக்கும் பொழுது அந்த விலையைக் கொடுக்க வேண்டியவன் சாதாரண மீன்பிடித் தொழிலாளியாவான். Commodity Aid, அதாவது பொருள் கடனாகத் தருகிறோம் என்று சொல்வது வியாபாரத்தில் ஒரு புதிய தந்திரம். ‘கடனாகத் தருகிறோம், நீங்கள் வாங்குங்கள்’ என்று சொல்லும் நேரத்திலே ஆயிரம் ரூபாவோ, இரண்டாயிரம் ரூபாவோ கூடுதலாகக் கொடுத்துத் தான் வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. ‘லிஸ்டர்’, ‘புக்’ போன்ற மூன்று நாலு ரக என்சின்களுக்கு மாத்திரம் தான் இறக்குமதி அனுமதி கொடுக்க வேண்டும். அதே நேரத்தில் ஒரு தனிக் கம்பனிக்கு ஏகபோக விநியோக உரிமை கொடுக்கக்கூடாது. அப்படிக் கொடுத்தால், அவர்கள் இந்த நாட்டிலே முழுச் சக்தியையும் பிரயோகிக்கக் கூடியதாக இருக்கும். அவர்கள் விரும்பியவாறு என்சின்களின் விலைகளை ஏற்றியோ, உதிரிப் பாகங்களின் விலைகளைக் கூட்டியோ விற்கக் கூடியதாக அமையும். அதனால் இதைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டும். இதே மாதிரித் தான் வலைகளும், மற்றைய மீன்பிடி உபகரணங்களும் இருக்கின்றன. வலைகள் இன்று FEECs திட்டத்தின் கீழ் வருகிறது. இவற்றுக்கு FEECs உடனடியாக நீக்கப்பட வேண்டும். இந்த FEECs திட்டத்தினால் முன்பு ஐந்து, ஐந்தரை ரூபா வற்ற நூல் இப்பொழுது பத்து, பதினொரு ரூபாவுக்கு விற்கப் படுகின்றது. அதனால் வலைகளின் விலை இரட்டித்து விடுகிறது. கயிறுக

விசேஷப் பணம் கையெழுத்தான, 1969-70

—கூடுக கணவ

ளின் விலையும் அதே அளவுக்குப் போகிறது. அதனால், இவற்றுக்கு FEECs இலிருந்து விதி விலக்கு அளிக்க வேண்டுமென கௌரவ அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். வலைகளும் மீன்பிடி உபகரணங்களும் FEECs இலிருந்து நீக்கப்பட்டு ஏழைக் கடற்றொழி லாளர்களுக்கு மலிவான விலைக்குக் கொடுக்கக் கூடியதாக அமைய வேண்டும்.

கமக்காரர்களுக்கு 1956 ஆம் ஆண்டுக்கு முன் வழங்கப்பட்ட கடன்கள் நீக்கப்பட்டிருப்பது அனைவருக்கும் தெரியும். கடற்றொழி லாளர்களுக்கு அரசியல் நியாயங்களுக்காகவோ, அல்லது வேறு காரணத்துக்காகவோ முன்னொரு காலத்தில் கடன்கொடுக்கப்பட்டது. குறிப்பாக பருத்தித்துறைப் பகுதியிலே தாழையடி ஐக்கிய மீன்பிடிச் சங்கம் போன்ற சங்கங்களுக்கு கடன் கொடுக்கப்பட்டது. கடனைக் கொடுத்துவிட்டு, குறிப்பிட்ட விலைக்கு மாத்திரமே கருவாடு விற்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அதனால், யுத்த காலத்திலும் அதற்குப் பின்னரும் வெளி மார்க்கட்டை விட மூன்றிலொரு பங்கு விலைக்கு கருவாடு விற்க வேண்டியிருந்தது. அதனால் சரியான முறையில் கடனைக் கொடுக்கமுடியாமல் அந்தத் தொழிலாளர்கள் பெரும் கஷ்டத்துக்குள்ளாகியிருக்கிறார்கள். இதனைக் கௌரவ அமைச்சர் கவனித்து கமக்காரர்களுக்கு எந்த விதமாக விதிவிலக்கு அளிக்கப்பட்டதோ அதே விதமாக கடற்றொழிலாளர்களுக்கும் விதிவிலக்கு அளிக்க ஆவன செய்ய வேண்டும். இந்த விதமாக விதிவிலக்கு அளித்தால், இனிமேல் கடன் பெறுகிறவர்கள், முன்னர் கடனை இறுக்காதவர்களைச் சுமமா விட்டுவிட்டார்கள் தானே என நினைத்து தங்கள் கடன்களையும் இறுக்காமல் விட்டுவிடுவார்கள் என்று கௌரவ அமைச்சர் சிலவேளை எண்ணக் கூடும். அந்தக் காலத்தில் கடன் வழங்கும் திட்டத்தைச் சரியான முறையிலே அமைக்காத காரணத்தினாலேயே அப்படி நடந்தது. இனிமேல் இவ்விதம் நடக்காது என்று கௌரவ அமைச்சருக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மீன்பிடித் தொழிலாளர்கள் படிப்பறிவு அற்றவர்கள். கடனைப் பெற்று குறைந்த விலைக்குக் கருவாடு விற்பதனால் பல சங்கங்கள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவை சரியான முறையில் அமைக்கப்படாததால் அவர்கள் பெரிதும் கஷ்டப்பட்டிருக்கிறார்கள். அச் சங்

கங்களுக்கும் விதிவிலக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். 1956 ஆம் ஆண்டுக்கு முன் பெற்ற கடன்களையெல்லாம் ரத்து செய்ய வேண்டும்.

இன்னும் ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். 'வெருவல' போன்ற இழுவைக் கப்பல்கள் கடலுக்கு அண்மையில் வந்து மீன்பிடிக்கின்றன. சாதாரண மீன்பிடித் தொழிலாளர்களுடன் போட்டி போடுகின்றன. இந்த இழுவைக் கப்பலை நான் பார்த்திருக்கிறேன். இவ்வாறு இழுவைக் கப்பல்கள் கடலுக்கு அண்மையில் வந்து மீன் பிடிப்பதனால் மீன்பிடித் தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். நீங்கள் அவர்களுக்குக் கடனைக் கொடுக்கிறீர்கள். அந்தக் கடனை இறுக்க வேண்டுமானால் அவர்கள் மீன்பிடிக்க வேண்டும். மீன் பிடிக்க வேண்டுமானால் அருகேயுள்ள கடலிலேதான் அவர்களால் மீன்பிடிக்க முடியும். ஆனால் இழுவைக் கப்பல்கள் வந்து அவர்களுடன் மோதுகின்றன. இது சம்பந்தமாக நான் உங்களுக்கு ஒரு கடிதத்தை வாசித்துக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

“ வி. கே. எஸ் 34

இராசையா செல்லத்தம்பி,
உடுதுறை வடக்கு,
செம்பியன் பற்று,
2.9.69.

கனம் கே. துரைத்தினம் எம். பி. அவர்களுக்கு,
ஐயா,

11.3.69 இரவு ஏழு மணிக்கு மேல் எல்லைக் காலுக்கும் தானையடிக்கும் இடையில் பன்னிரண்டு பாகத்தில் மீன்பிடிச் கூட்டுத்தாபன வள்ளம் ஒன்று என்னுடைய வள்ளத்தைச் சேதப்படுத்தியும் வலைகள் பதினெட்டை அறுத்தும் எனக்கும் என்னுடன் வந்தவர்களுக்கும் அடித்தும் பயமுறுத்தியுமுள்ள முறைப் பாட்டை 12.3.69 இல் தங்களுக்கும் கூட்டுத்தாபனத் தலைமைக் காரியாலயத்திற்கும் மீன்பிடி இலாகாத் தலைமைக் காரியாலயத்திற்கும் அறிவித்தேன். அதற்கும் பிற்பாடு நீங்கள் தொடர்ந்து மேலிடங்களுக்கு இதுபற்றி முறையிட்டுக் கொண்டுள்ளீர்கள். ஆனால் இதுகாலவரியந்தம் எனக்கு ஒருவித பதிலுமில்லை. வள்ளத்தைச் சேதப்படுத்தியமையினாலும் வலைகள் பதினெட்டை அறுத்துவிட்டபடியினாலும் தொழில் செய்துகொள்ள முடியாமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறேன். இது ஒரு பக்கம் இருக்க ஈவிரக்கமில்லாமல், “ பணத்தைச் செலுத்து, அல்லது வள்ளத்தைப் பறிமுதல் செய்வோம் என்று மீன்பிடி இலாகா கங்கணம் கட்டுகிறது.”

இவ்வாறு திரு. செல்லத்தம்பி எனக்குக் கடிதம் எழுதி இருக்கிறார். இதுபற்றி மீன்பிடி 'ரேலர்' பகுதி டைரக்டருக்கு எடுத்துச்

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[කෝ. තුරෙයිරත් නම් මයා.]

சொன்னபோது அவர் பாதிக்கப்பட்டவருக்கு நிவாரணம் வழங்கப்படுமென்றார். அவர் அப்படிச் கூறியும் இதுவரை எதுவும் நடைபெறவில்லை. இம்மாதிரி 'ரோலர்'களில் மீன்பிடிக்கச் சென்றவர்கள் கற்பிட்டியில் மீன்பிடித் தொழிலாளர்களுடைய வலைகளை அறுத்து விட்டார்கள். பின்னர் 'போட்கமிஷனி'ல் வேலை செய்யும் சுளியோடிகளை கூப்பிட்டு இப்படிச் சிக்கிய எத்தனை எத்தனையோ வலைகளைக் கழற்றி எடுத்து இருக்கிறார்கள். ஆனால் இதைப்பற்றி அவர்கள் ஒருவருக்கும் ஒரு சொல்லுக்கூடச் சொல்லவில்லை. அதாவது ரோலரில் சிக்கி வலைகள் வந்திருக்கின்றன. இதை அதற்குரிய மீன்பிடித் தொழிலாளர்களிடம் சேர்ப்பிக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் ஒருநாளும் சொல்லவில்லை. ஆகையால் இதுவரை எவ்வளவு வலைகளை இவ்விதம் எடுத்திருக்கிறார்களோ அவற்றையெல்லாம் திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டும். முன்னர் திரு. சில்வா அவர்கள் மீன்பிடி டைரெக்டராக இருந்த காலத்தில் ஐம்பது பாகத்துக்குள் ஒருநாளும் ரோலர் இயங்காது என்று வாக்குறுதி அளித்தார். ஆனால் இன்றைக்கு பத்துப் பன்னிரண்டு பாகத்துள்ளும் இந்த ரோலர்களில் வந்து மீன்பிடிக்கிறார்கள். இதனால் சாதாரண மீன்பிடித் தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள்.

நான் முன்னர் வாசித்த வி. கே. எஸ். 34 என்ற கடிதத்தைப் பற்றி இங்கு குறிப்பிடுகிறேன். அந்தக் கடிதத்தில் குறிப்பிட்டபடி திரு. செல்லத்தம்பியின் வள்ளத்தை அவர்கள் அடித்து உடைத்துச் சேதப்படுத்தியதுடன் வள்ளத்தில் இறங்கிப் பயமுறுத்தியும் இருக்கிறார்கள். இப்படிப் பயமுறுத்துகிற வேலையில் இறங்குபவர்கள் அனேகமாக கடற்படைக்காரர்கள்தாம். அவர்களுக்குத்தான் ஆட்களைப் பயமுறுத்திப் பழக்கம். திரு. செல்லத்தம்பியின் குற்றச்சாட்டைப்போல அடிக்கடி குற்றச்சாட்டுகள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. இதைத் தவிர்க்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட வேண்டும். திரு. செல்லத்தம்பி அவர்களுக்கு, அவருடைய வள்ளம் சேதப்படுத்தப்பட்டமைக்கு நஷ்டஈடும் நிவாரணமும் வழங்கப்பட வேண்டும். அவருடைய கட்டுப்பண விடயத்திலும் அவருக்குச் சலுகைகள் அளிக்க வேண்டுமென்று நான் சொல்லிவைக்க விரும்புகிறேன்.

Digitized by Noolah

இதைப் போன்ற பல பிரச்சினைகள் மீன் பிடித் தொழிலாளர்களுக்கு இருக்கின்றன. மீன்பிடித் தொழிலாளருக்கான வீட்டுத் திட்டங்கள் பற்றி ஒன்றுகூற விரும்புகிறேன். தற்போதை மீன்பிடி டைரெக்டர் ஓர் இளம் ஆள் எனக்கும் அவருக்கும் கடலுக்கும் நெருங்கிய தொடர்புண்டு. அவர் தன்னால் இயன்ற அளவு நல்ல சேவை செய்து வருகின்றார். ஆனாலும் இந்தச் சனிக்கிரகம்தான் மீன்பிடித் தொழிலை ஆட்டிப்படைக்கின்றதென்று சொல்லுகிறார்கள். அனேகமாக மீன்பிடி டைரெக்டர்களாக வருபவர்கள் அதிக காலம் நின்று பிடிப்பது இல்லை. ஆனால் இந்த டைரெக்டராவது நீண்ட காலம் நின்றுபிடிக்க வேண்டும். அதே நேரத்தில் மீன்பிடித் திட்டங்கள் பற்றி நீர்கொழும்புப் பிரதிநிதி அவர்களும் குறிப்பிட்டார். மீன்பிடித் தொழிலாளர்களுக்கு மேன்மேலும் வீடுகள் கட்டப்பட வேண்டும். மீன்பிடித் தொழிலாளர்கள் இவ்வளவு காலமும் சேரிகளில் வாழ்ந்துவந்துள்ளார்கள். இது விடயத்தில் உடனடியாக அவர்களுக்கு உதவிகள் வழங்கப்பட வேண்டும். இந்தவருடம் குறைந்தது சுமார் இருபது இலட்சம் ரூபாவாவது மீன்பிடித் தொழிலாளருக்கான வீட்டுத் திட்டங்களுக்கு ஒதுக்கப்பட வேண்டும்.

அடுத்ததாக, இன்றெல்லாம் நாளாந்தம் கரையோரப் பகுதிகளில் இருக்கும் ஆட்களைக் கடலில் காணவில்லை, வள்ளங்களைக் காணவில்லை என்ற கூக்குரல் எழுகின்றது. இப்படிக்காணாமற்போகும் மீன்பிடித் தொழிலாளர்களையும் வள்ளங்களையும் கண்டுபிடிக்கும் வண்ணம் பிரதான இடங்களில் எல்லாம் rescue services வைக்கப்பட வேண்டும். ஒவ்வொரு வள்ளங்களிலும் “lifebouys”—அதாவது உயிர் காப்பதற்கான மிதவைகள் கொண்டுபோகவேண்டுமென்று சட்டமியற்றப்பட வேண்டும்.

Fig. 6.45

அடுத்ததாக இம்மீன்பிடித் தொழிலாளர் களுக்கு இன்சூரன்ஸ் திட்டமொன்றிருக்க வேண்டும். ஒரு சிறிய தொகையை மீன்பிடித் தொழிலாளர்கள் செலுத்துகின்ற அதே நேரத் திலே மிகுதிப் பணத்தை அரசாங்கம் கொடுத்து, ஆழ்கடலிலே மீன்பிடிப்பவர்க ளுக்கு ஓர் இன்சூரன்ஸ் திட்டத்தை ஏற் படுத்த வேண்டும். அடுத்ததாக அறுபது வீதத்திற்கு மேற்பட்ட மீன்பிடிப்பாளர்கள் வட மாகாணத்திலே இருந்தாலும், மயிலிட் டுத்துறைமுகம் ஒன்றுதான் மீன்பிடித்துறை

விசேஷ உணர்வு கையெழுத்தான, 1969-70

—காரைக்காலம்

முகமாக அங்கே இருக்கின்றதென்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். என்னுடைய கிராமத்திலே இயற்கையான ஒரு துறைமுகம்—தொண்டமானாறு இருக்கிறது. அதை ஜேர்மன் குழுவினர் கூட ஆராய்ந்து சென்றிருக்கின்றனர். அதிவிரைவிலே அதையும் ஒரு துறைமுகமாக அமைத்துத் தருவீர்களென்று நான் எதிர்பார்க்கிறேன்.

மீன்பிடித்தொழிலுக்கு இன்னும் பல செய்யப்படவேண்டுமென்பதை குறிப்பிட விரும்புகிறேன். மிகவும் கஷ்டமான ஒரு தொழிலைச் செய்கின்ற மீன்பிடித்தொழிலாளர்களுக்கு ஏற்ற ஊதியத்தைக் கொடுக்கவேண்டியது அரசாங்கத்தின் கடமையாகும். ஆனால் போதுமான அளவு ஊதியம் கூட்டுத்தாபனத்திலிருந்து கிடைப்பதில்லை. மீனை விற்பதானாலோ, அல்லது வலைகளை விற்பதானாலோ பெறுகின்ற நயத்திலே தான் கூட்டுத்தாபனம் இயங்குகின்றது. மீன்பிடித் தொழிலாளர்களின் வயிற்றிலே அந்தக் கூட்டுத்தாபனத்தினர் நடந்து கொண்டிருக்கிறார்களே தவிர—அவர்களுடைய கஷ்டத்திலே இயங்கிறார்களே ஒழிய—வேறொன்றுமில்லை. இல்லாவிட்டால் கூட்டுத்தாபனம் பெருமளவில் நட்டமடைந்திருக்குமென்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்ததாக, கைத்தொழில்களைப் பற்றியும் நான் சில வார்த்தைகள் கூறவிரும்புகிறேன். இன்று தரமான பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதற்கென Standards Bureau ஒன்று இருந்தாலும் அங்கே என்ன நடைபெறுகிறதென்பதை அறிய ஆவலாக இருக்கிறோம். இந்நாட்டிலே உள்ள எழுபத்தைந்து அல்லது எண்பது சத வீதமான கைத்தொழில்கள் பதினைந்து பெரும் பிரபல்யமான கம்பனிகளின் கீழேயே இன்று தேங்கிக் கிடக்கின்றன. இந்நிலைமையை நாம் நீடிக்கவிட முடியாது. குறிப்பாக இந்தியாவிலேயிருந்து விரட்டப்பட்ட “பிரலா” கம்பனி இங்கே வந்துசேர்ந்திருக்கிறது. அதுவும் ஆராயப்படவேண்டிய ஒரு விடயமாகும். இலங்கையின் எந்தப் பக்கத்திலே நாம் இருந்தாலும் எங்களைப் பிற நாட்டவருக்கு அடகுவைக்க நாங்கள் விரும்பவில்லை என்பதை எங்கள் கட்சியின் சார்பிலே நான் சொல்லிவைக்க விரும்புகிறேன்.

இன்று கைத்தொழில்கள் யாவும் கொடும்பைச் சூழத்தான் இருக்கின்றன. வடக்கு, கிழக்கு மாகாணங்களிலும் இல்லை; தெற்கிலும்

இல்லை; மத்தியிலும் இல்லை. குறிப்பாக உடுப்பிட்டித் தொகுதியிலே பருத்தி ஆலையொன்று spinning and weaving mills ஒன்று இருக்கிறது. இத்தொழிற்சாலைக்குப் புதிய இயந்திரங்களைப் பொருத்துவதற்கு விண்ணப்பித்தார்கள். அதற்கான செலாவணி அங்கீகாரம் வழங்கப்படவில்லை. அதே நேரத்திலே பெரிய கம்பனிகளுக்கு இங்கே இடம் கொடுக்கப்படுகிறது. அங்கே அதிகாரம் குவிந்து போய் இருக்கிறது. Industrial power is being concentrated in and around Colombo. It is not a very healthy sign நான் அதிக நேரம் பேச விரும்பவில்லை. கௌரவ அக்கிராசனரவர்களுக்கு எனது நன்றியைத் தெரிவித்து எனது உரையை முடித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

ஈ. ஜி. ஜி. டி. டி. (டேவினுவரா)
(திரு. ஆர். ஜி. ஜி. டி. மெல்—தெவினுவரா)
(Mr. R. J. G. de Mel—Devinuwara)

Mr. Chairman, the birth pangs of industry in any country bring in their wake several problems and sometimes severe hardships. We in Ceylon should be happy that we have escaped some of these problems and hardships that accompany industrialization in any land. I, for my part, congratulate the Hon. Minister of Industries and his officials for bringing some order and some method into our industrial development and the development of fisheries.

I think I should, in passing, reply to what my hon. Friend from Negombo (Mr. Denzil Fernando) said. He tried to make out that the development of fisheries in this country started after 1965. I think the Hon. Minister of Industries himself would be the first to admit that it was his Colleague in the M.E.P. Government of 1956, my predecessor in the Devinuwara seat, Mr. P. H. William Silva, who laid the foundation stone for the development of fisheries in this country by giving a fillip to the mechanization of boats and introducing several other measures for the development of fisheries in this country. I do not think I should waste any more time replying to the observations of my hon. Friend from Negombo.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ද මැලේ මයා.]

The Hon. Minister of Industries would be the first to admit that it was Mr. P. H. William Silva who laid the foundation stone, who took the first steps for organizing fisheries systematically in this country. I am happy that the Hon. Minister of Industries is more or less going on the lines demarcated by Mr. P. H. William Silva during the period 1956 to 1960.

ශ්‍රී ඩී. පී. ආර්. ගුණවර්ධන

(கௌரவ ம. பி. ஆர். குணவர்தன)

(The Hon. D. P. R. Gunawardena)

He did not demarcate anything.

ද මැලේ මයා.

(திரு. டி. மெல்)

(Mr. de Mel)

No, Sir, I think it would be unfair to say that Mr. William Silva did not do anything. At least, he started the mechanization of the boats. No doubt, there were snags in his scheme, and the Hon. Minister has now brought some order and method both into industrial development and the development of fisheries. But it is unfair to say that—

සභාපති

(அக்கிராசனர்)

(The Chairman)

Was there no mechanization before Mr. William Silva?

ද මැලේ මයා.

(திரு. டி. மெல்)

(Mr. de Mel)

I do not think so. It started in 1956. The Hon. Minister of Industries would be the first to admit it.

Last year I made a suggestion in all humility that just as much as the Hon. Minister of Industries took the first steps to emancipate the *andegoviya*, the tenant farmer, by introducing the Paddy Lands Act in this country, he should also take the first steps to emancipate the ordinary

fisherman in this country by introducing a comprehensive Fisheries Act for the betterment and upliftment of his standard of living.

I think the Hon. Minister of Industries agreed with my suggestion last year. I should like to know what has happened to the proposed Fisheries Act, whether steps are being taken to bring this legislation. Without a Fisheries Act of this nature I do not think there can be any systematic development of fisheries in this country or any upliftment of the standard of living of the ordinary fisherman.

Then, Sir, there is the question of the high price of mechanized boats at present. Before the introduction of the new fiscal and monetary policy of this Government—I refer to the devaluation, FEECs and so on—the price of a mechanized boat, that is both the hull and the engine, ranged between Rs. 12,000 and Rs. 14,000. The price of this same 3½-ton mechanized boat has risen to between Rs. 20,000 and Rs. 22,000 now.

Even when the price of a 3½ ton mechanized boat was Rs. 12,000, the small man—I am not talking of the fish mudalali, the fish magnate, who could well afford to buy not merely a boat at Rs. 12,000 but even a fleet of boats at Rs. 22,000—the ordinary fisherman found it difficult to buy it. So, how can the ordinary fisherman now buy a boat for Rs. 20,000?

I would humbly suggest to the Hon. Minister that some sort of a subsidy or rebate or a grant be given to the ordinary fisherman on these 3½-ton mechanized boats by the Government otherwise, the ordinary fisherman will not be able to buy any of these mechanized boats in future. The ordinary fisherman cannot afford Rs. 22,000 to buy a mechanized boat. It is true that mechanized boats are being snapped up by the hundreds by fish mudalalis by big people. But it is the ordinary fisherman we should look after. I would suggest to the Hon.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කුරක සභාව

Minister that some sort of grant, subsidy or rebate be given to the ordinary fisherman to buy mechanized boats.

Recently the Cabinet has made a decision to ask for security in land or property worth Rs. 10,000 before a man could be given a mechanized boat. I like to ask the Hon. Minister : How many of the small fishermen in this country can offer security in land or property worth Rs. 10,000 ? This rule works very inequitably on the small fisherman of this country. There are very few ordinary fishermen who can offer security in land or property worth Rs. 10,000. It is only the big fish mudalalis fish magnates, who can offer this security.

There is another rule that members of the same family should not be given mechanized boats. There is some merit in this rule. I do not for a moment deny that some sort of racketeering might have taken place in the allocation of fishing boats in the old days to members of the same family, with the connivance and collusion of the fisheries inspectors. But this rule works extreme hardships in certain cases. There is such a case in my own constituency—the case of Charles Silva, a familiated man with eight children. He was allocated a fishing boat after two interviews. But because his brother has got a fishing boat in Rekawa in the Hambantota District, which is 50 miles away from Gandara where Charles Silva is living, the allocation which was granted to him on his own merit, has now been cancelled on the ground that his brother has got a mechanized boat. These two brothers may not even be on talking terms. Each has a family of his own. One has seven children, and the other has eight or nine children. One is living in Rekawa in Hambantota, and the other is living in Gandara. As I said, these two brothers may not even be on talking terms. In certain families there are brothers who do not talk to each other. There may be such people even in Ministers' families. In my family there are

brothers who do not talk to each other. Just because one brother has got a mechanized fishing boat, should we deprive another brother who has all the necessary qualifications to get a mechanized boat ? I would appeal to the Hon. Minister to change some of these inequitable rules like not allocating fishing boats to members of the same family, because they cause great hardships in practice.

The practice is also growing in this country for big fish mudalalis to apply for mechanized boats in the name of dummies. There are today a large number of ghost owners of fishing boats in this country, big fish mudalalis who can afford Rs. 22,000. They apply for a large number of boats in the name of dummy fishermen and obtain fishing boats. This is one of the reasons why you find it difficult to make your recoveries. I would request the Hon. Minister to evolve some system, preferably by the development of fisheries co-operative societies, and allocate fishing boats to the co-operative societies. It is my conviction that a fisheries co-operative system can solve this problem. That is the only way by which fishing boats can go to the ordinary fishermen, thus preventing fish mudalalis collaring all the boats in the name of dummies and nominees who present themselves at the interview and obtain the boats. It is the fish mudalali who pays the Rs. 22,000 and operates the boat on behalf of the nominee giving him a small sum, a pittance, for his pains.

I agree that with increased mechanization the production of fish has increased. But it would appear that under the present dispensation, with the present high prices of mechanized boats, and with the present system of allocation, more and more benefits of mechanization are going to big fish mudalalis and there are less and less chances of a small man getting a boat to ply his occupation.

I would suggest a subsidy by the Government of at least half the cost of the boat. Then out of the other half of the cost of the boat, a loan

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ද මැලේ මයා.]

might be given for a quarter, and the fisherman might be called upon to deposit the balance sum. That would be a more equitable system than the present system of allocation of boats.

අ. ආ. 7

සභාපති

(අක්කිරාසනර්)

(The Chairman)

Order, please! The Hon. Deputy Speaker will now take the chair.

අනතුරුව කථානායකතුමා මූලසනයෙන් ඉවත් වූයෙන්, නියෝජ්‍ය කථානායකතුමා [එම්. සිවසිතම් පරම් මයා.] මූලසනාරූඪ විය.

அதன் பிறகு, சபாநாயகர் அவர்கள் அக்கிராசனத் தினின்று நீங்கவே, உப சபாநாயகர் அவர்கள் [திரு. எம். சிவசிதம்பரம்] தலைமை தாங்கினார்கள்.

Whereupon MR. SPEAKER left the Chair, and MR. DEPUTY SPEAKER (MR. M. SIVASITHAMPARAM) took the Chair.

ද මැලේ මයා.

(திரு. டி. மெல்)

(Mr. de Mel)

Then, Sir, apart from the increase in the cost of 3½ ton mechanized boats, there is an increase in the price of outboard engines. In reply to a Question asked by me recently, the following figures were given by the Hon. Minister—certain figures to illustrate the rise in the price of outboard engines as a result of the monetary and fiscal policies of this Government.

An Evinrude 6-horse-power outboard engine has gone up from Rs. 1,370 in 1965 to Rs. 1,834 in 1969. A Mercury 7.5 horse-power engine has gone up from Rs. 1,400 in 1965 to Rs. 2,005 in 1969. A Mercury 9.5 horse-power engine has gone up from Rs. 1,850 in 1965 to Rs. 2,490 in 1969, and so on.

The recent increases in the price of 3½ ton mechanized boats and outboard engines have caused hardship to the ordinary small fishermen. I would request the Hon. Minister to take some remedial action to help the small man get over his present hardships.

It is my conviction, Sir, that the present cadre of fisheries inspectors will never be able to adequately perform the function of fisheries development in this country. The Hon. Minister, I think, would agree with me that the present cadre of fisheries inspectors in the department leaves much room for improvement. It is very unlikely that with the present cadre of inspectors you will be able to get on with the job of either fisheries extension work or fisheries development work. Just as for land work you have district land officers and land development officers, you can establish a new cadre of district fisheries officers, recruited preferably from among unemployed graduates with a flair for fisheries work and with an understanding and appreciation of the social and economic conditions and the educational background of the ordinary fishermen. I think in this way more work can be done towards developing fisheries in this country. Certainly, with the present cadre of fisheries inspectors, I do not think we can get on with the job of fisheries development.

Then, Sir, the present cadre of co-operative inspectors doing fisheries work also leaves much room for improvement. As you know, ten credit co-operative societies or ten multi-purpose co-operative societies might be supervised by one co-operative inspector. But when you are starting co-operative fishing work, when you are more or less taking the first steps, laying the foundation for the development of fisheries on co-operative lines it is essential that there should be one co-operative inspector for at least three or four societies so that he can look after these societies, supervise their work, audit their accounts, encourage them, educate them, do the necessary extension work, from these co-operative societies, see that they are formed on healthy and systematic lines and see that the co-operative development of fisheries is done on a systematic and planned basis. I would suggest that at least another 100 co-

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කරක සභාව

operative inspectors should be recruited for the development of co-operative fisheries in this country.

There is also the question of fisheries harbours. Fisheries harbours in this country have become sand banks in certain areas. There is a big sand bank at Tangalle. The fisheries harbour at Tangalle has become one big sand bank due to silting. The fisheries harbour at Ambalangoda is silting fast. The Fisheries Harbour at Hikkaduwa silting fast. The State Engineering Corporation in my opinion has taken on more than they can chew. These fisheries harbours have been badly sited. They have been badly planned. They are fast deteriorating into complete sand banks in which even boats cannot beach. The disease now is worse than the original disease. At Tulhiriya too it would look as if the State Engineering Corporation has taken on more than they can chew. There has been bad planning, bad costing. In the same way in the construction of fisheries harbours there has been bad planning and bad siting. I would suggest that a separate engineering section of the Fisheries Corporation be formed to take on fisheries engineering work. I think we are laying far too much responsibility in the hands of civil engineers when we call upon them to construct fisheries harbours. That is a specialized job requiring special knowledge and training. It requires knowledge of current marine engineering, and with a want of this knowledge and planning it is quite apparent that we have wasted millions of rupees in the construction of these fisheries harbours.

I would suggest that a planned programme of fisheries education and extension work, training schools, film shows, etc. be started. I would also suggest the establishment of a fish canning factory in the South. The southern coast, particularly Devinuware, Gandara and Nilwella in my electorate, produces the best Tuna fish in this country. There is vast scope for the canning of Tuna

Canned Tuna is fetching a ready market in the Continent and in the United States of America at the moment. I would suggest that, when you think of a fish canning factory in the future for the canning of Tuna this factory be sited in the South where the best Tuna fishing grounds are found in this country.

Coming to industries, the Hon. Minister has made certain worthwhile proposals, for industrial development on a sound and systematic basis, but unfortunately from what is happening today it would appear that what the Minister of Industries proposes, the Minister of State or the Planning Ministry or some other authority disposes. There are two authorities at the moment, a dual authority, for industrial development in this country. There almost appears to be two Ministers. We have the Minister of Industries, the Hon. Philip Gunawardena, who is here before us, and we also appear to have another Minister of Industries who is also Minister for quota, trade quota and OGL industries. I think even without reference to the Minister of Industries and Fisheries certain assembly plants are being set up in this country under trade quotas with OGL imports, with various components brought under various schemes and under licences given by the Controller of Imports and Exports.

I think that this type of haphazard development without co-ordination among the various Ministries has led to complete confusion in the industrial sector of this country. There is the assembling of cars going on—the Mitsubishi Colt, the Mazda—under the O.G.L. imports probably without any reference to the Minister of Industries. There is the radio assembling that is going on under the O.G.L. imports. I do not know whether the Hon. Minister of Industries is even aware of what is going on behind his back with licences granted by the Minister of State or by his officials under trade quotas and O.G.L. imports. How are you going to have a co-ordinated industrial policy with two Ministers working at cross purposes?

විපරිත පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ද මැලේ මය.]

The Industrial Development Bill which the Hon. Minister has presented in Parliament is an extremely good measure, but what has happened to the other Bill, the Regulation of Industry Bill, which is much more important than the Industrial Development Bill—the Bill for the regulation of industry, for price control, for quota control, for the systematic development of industry in this country under a regulation system of development? Such a Bill is a *sine qua non* for industrial development in this country. A Bill of this nature was presented by the S. L. F. P. Government on 8th August 1964 and it was called the Regulation of Industry Bill. That Bill was pigeon-holed and made to gather dust after the fall of the S. L. F. P. Government.

I understand that the Hon. Minister has formulated a scheme for the regulation of industry, price control quality control and so on. I also understand that the draft Regulation of Industry Bill is gathering dust in the office of the Ministry of Planning for the last two or three years. How can you have industrial development in this country without regulation of industry, without price control, without quality control, and without adequate statutory provision for these purposes?

I would now refer to the unconscionable prices of some of our new industrial products—a sheer exploitation of a sheltered market. There is this question of transistor radios. It is no longer a luxury item. Most people in this country use transistor radios. I understand that the O.G.L. component for the manufacture of a transistor radio costs anything between Rs. 75 to Rs. 100 with FEECs; the labour and the cabinet would cost another Rs. 100 at most. Therefore, the maximum cost of a transistor radio assembled in Ceylon should be around Rs. 200, but at what price are the locally assembled transistor radios being sold? With a 25 per cent margin of profit a transistor radio can easily be sold for Rs. 250, but I understand

that most makes of transistor radios are being sold at a price between Rs. 400 to Rs. 600. Why are they allowed to do so? Is there no co-ordination between these new assembling industries licensed by the Minister of State and the industrial policy of your department?

On trade quota basis, I cannot understand how Messrs. Kundanmals, Favouites, and another gentleman by the name Sirrul Kadheer—I understand that Sirrul Kadheer not only manufactures transistor radios but he also sells aphrodisiacs as a side-line—how all these distinguished citizens, enjoying very special distinguished quotas, are starting these assembly industries outside the purview of the Ministry of Industries and Fisheries. This is not a healthy sign or a healthy development in the industrial set-up of this country. There must be co-ordination between the various ministries involved. There must be co-ordination among the Industries Department, the Import Controller, the Exchange Controller and Customs departments and so on and so forth, if we are going to have proper industrial development on a regulated basis in this country.

අ. ම. 7.15

Then there is the question of fans. Most fans—Usha fans and so on—produced in this country, till a few months ago, were selling at between Rs. 500 and Rs. 600. I am talking of the unconscionable profits made by these new industrialists. These new industrialists made 200 per cent to 300 per cent profit. As I told you, most of these fans were selling at between Rs. 500 and Rs. 600. I understand a new firm which came into the market was willing to sell the same fan at Rs. 280. Then the earlier manufacturers immediately brought down the price of their fans to Rs. 300. See the profits they were making all these years—a profit of more than 150 per cent! Is this not scandalous? Should not something be done to regulate these industries and price-control their products?

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කරුක සභාව

Then I come to the assembling of alarm clocks and watches. The price of an alarm clock in the old days used to be Rs. 10. Now an alarm clock assembled in Ceylon is sold at Rs. 90. How can any ordinary man buy an alarm clock for Rs. 90? Something is wrong with the industrial set-up of this country. You should bring in adequate legislation for the purpose of price control and quality control.

Then there are the new industries which have just sprung up. What is the justification for the current price of a Lambretta scooter? Today a Lambretta scooter advertized for sale at Rs. 3,800. I used a scooter in my university days, and the price of a scooter then used to be Rs. 700 or Rs. 800. The price of a scooter should be at most Rs. 1,500. I am sure that components plus labour and assembly charges should not be more than Rs. 1,500 under any circumstances. What is the justification for this profit of Rs. 2,000 on a Lambretta scooter?

I now come to the question of refrigerators. Here too a profit of more than 100 per cent is made.

What has happened to the Report of the Tractor Committee? This does not really come within the purview of the Hon. Minister of Industries and Fisheries. What is the margin of profit of the tractor firms—Ferguson, Sathiyawadi Stores, and so on? Why does not the Government assemble tractor immediately in Ceylon—on a 49 to 51 per cent basis, if necessary—with a well-known tractor firm? Then we will certainly admit that the benefits of the food production drive will surely begin to go to the *goviya* and not to the tractor companies.

Apart from the question of unconcionable prices there is the question of the big monopolies starting in this country. There is complete exploitation of the consumer. There is an absolute monopoly of

margarine by Lever Brthers—a complete monopoly by a firm with foreign vested interests, with no Ceylonese interests at all.

There is a complete monopoly of aluminium foil for the tea industry by Acme Aluminium Co., Ltd. There is a complete monopoly of tin cans for every item by Amico Industries—and a very poor can at that. There is a complete monopoly of tooth brushes by one firm.

I took some pains to cost the manufacture of tooth brushes. Before devaluation of the rupee and FEECs, a tooth brush could have been produced in this country for 10 cents without any difficulty. Even after devaluation and FEECs a tooth brush should not cost more than 20 cents. But the cost of a tooth brush today to the consumer is Rs. 1.20 or Rs. 1.75. Is this justifiable? Most people in this country use tooth brushes today. It is no longer a luxury article. What can be produced here for 10 cents, what is being produced in Hong Kong for the equivalent of 8 cents, is sold in this country for Rs. 1.50. What is the justification for this monopoly?

The manufacture of industrial oxygen is complete monopoly of the Ceylon Oxygen Co. Ltd. The sale of milk foods, until recently, was the monopoly of Ceylon Nutritional Foods. It is no wonder that companies like Ceylon Nutritional Foods were able to declare a dividend of 150 per cent in one year.

ශ්‍රී ජේ. ආර්. ජයවර්ධන

(කෙළරව ජේ. ආර්. ජයවර්ධන)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

That was in your time.

ද මැලේ මහ.

(තිල. ඩී. මෙල්)

(Mr. de Mel)

In 1965-66. I am happy that you are taking action to control the making of this type of unconscionable profits, but these are things that occurred and are still occurring.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

--කාරක සභාව

[ද මැ ටී මස.]

Then there was the famous Sathar who made 300 per cent profit, "by the grace of God." according to him. By the grace of God he has vanished from Ceylon.

Then, there is the system of distribution and marketing. A pernicious habit is starting in this country under monopoly conditions almost, with a sheltered market, of a new system of distribution and marketing, the sole distributor rights being given to some directors of companies, sons of directors and near and dear ones of directors.

I know of one company which manufactured an article of utility cotton clothing about two or three year ago, having had a complete monopoly in this country in the sphere of cotton textiles. In a sheltered market, this company had the sole distribution rights for doing sweet nothing. They raked in as much as Rs. 5 lakhs every year to the detriment of the consumer. A new system of invisible profits through sole distribution rights in a sheltered market has started in this country.

These are matters which should be looked into. New company legislation should be framed to enable action to be taken on these matters.

Even in the United States of America, in the State of New York, there is some system of price control and price-tagging of utility articles. Why cannot we have a similar system of price control and price-tagging in this country? Where you cannot price-tag an article, wide publicity by compulsory advertisement over the radio and the newspapers, can be resorted to.

A word about the C.I.S.I.R. Although the C.I.S.I.R. does not strictly come within the purview of the Hon. Minister of Industries and Fisheries. I think it is only my duty to speak a few words on that institution. The C.I.S.I.R., in my opinion, has been the weakest link in the in-

dustrial set-up of this country. It has talked for 15 years and done hardly anything except for some academic research quite unconnected with the industrial development of this country.

What has it done to investigate local raw materials? What has it done in the last few years to investigate our timber, our grasses, our minerals, our sands, our agricultural products, with a view to encouraging our industrial effort?

Even rubber wood is being used in the manufacture of industrial fibres in Japan today. Thousands of tons of rubber wood are being exported from Malaysia to Japan for the manufacture of various industrial fibres like rayon and so on. What has the Ceylon Institute of Scientific and Industrial Research done for the last ten years? As it is outside the purview of the Ministry of Industries, I know that the Hon. Minister has hardly any control over the activities of the C.I.S.I.R. It is my view that it is completely wrong in principle for the Ceylon Institute of Scientific and Industrial Research to be outside the purview of the Minister of Industries.

What has the National Science Council done? The National Science Council has been sleeping for the last two years. The Ceylon Institute of Scientific and Industrial Research has been sleeping for the last two years. There is no programme of research. Particularly, there is no programme of co-ordination in relation to the industrial needs of this country.

I remember, I served about two years ago on a committee dealing with the planting and manufacture of cadju in this country, set up by the Ministry of Planning and Economic Affairs. Although I am a Member of the Opposition I consented to serve on that committee in the interest of the country. We recommended that the C.I.S.I.R. should devise a small type of cadiu machine for the decorticating of cadju. Today

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

there are cadju machines in Italy used not only for decorticating but also for the whole process, costing about Rs. 30 lakhs. Such machines are in use in East Africa. The cadju cultivator of this country does not have the capital to invest in this Rs. 30-lakh machine, but a machine can be devised costing between Rs. 5,000 and Rs. 10,000 for the simple operation of decorticating cadju. For the last two years the C.I.S.I.R. has been sleeping over this proposal. They still have not been able to evolve a simple cadju machine. What is the use of the C.I.S.I.R.? It is a complete disgrace to this country. There is much loud talk and no action whatsoever. I would suggest that you undertake a thorough reorganization of the C.I.S.I.R., if you want it to be of any benefit to this country.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

I am sorry, you have taken half an hour more. There are a number of other speakers.

ද මැල් මෙය.

(திரு. டி. மெல்)

(Mr. de Mel)

I shall finish in ten minutes.

සභාපති

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

I shall give you another five minutes. You must finish by 7.30 P.M.

ද මැල් මෙය.

(திரு. டி. மெல்)

(Mr. de Mel)

There should also be a complete reorganization of the Development Finance Corporation. Just because the chairman has left the corporation for other reasons you cannot assume that everything is all right with it. It needs a complete and thorough overhaul. I think the World Bank has just released Rs. 75 million to the

D.F.C. for the financing of industries in this country. The country will have to repay this loan some time. The Government, and particularly the Hon. Minister of Industries, should exercise more control over the functioning of the corporation.

I made some remarks during the Second Reading Debate about industrial development. I am sorry, my remark in this House which were made in Sinhala have caused some misunderstanding. I was referring then to the absence of large-scale public sector industries in the south. I admit that there is a considerable number of private sector industries in the Matara District, but there are no large-scale public sector industries in the Matara or Hambantota districts. This is an omission for which not only this Government but also the S.L.F.P. Government before them was responsible. In the south in the Matara and Hambantota districts, there is raw material for a cotton textile project, for a paper project, for a plywood project, for a sugar project in Uda Walawe and for a fish canning project. I would suggest that a few large-scale public sector industries be established in these districts.

We have proposed in the District Co-ordinating Committee at Matara, which includes the hon. Member for Matara also that an industrial estate be established at Matara. Establishing an industrial estate at Galle does not meet the problems of the Matara and Hambantota districts. Tissamaharama is almost 100 miles from Galle, further away from Galle than Galle is from Colombo. The proper place for an industrial estate, though it is a bit farther away from the port, should be Matara. I would earnestly request the Hon. Minister to consider our suggestions.

There is no time to go into public sector industries. No doubt, most of them with one or two exceptions, have begun to make profits. We are very happy about it. It is a matter for satisfaction on both sides of the House. Still the profits are not enough. The overheads are too high.

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ද මැද මස.]

The cost of buildings in the public sector industries is too high. For example, in the Tulhiriya textile mill, a public sector industry, their financing, their budgeting, their costing, their accounts, their audit, their internal audit, and above all, their system of purchasing with commissions in Ceylon and abroad as it very often happens, all are on the high side. All these will have to be carefully looked into and controlled as many abuses can arise and a public sector industry can become an octopus.

අ. හා. 7.30

No single Minister and not even this House has a proper control of the purchasing system of these corporations. Various abuses can arise. I have no time to deal with all that individually today.

There is also the question of industrial raw materials and machinery, over-invoicing, purchase of second-hand machinery, commissions abroad exchange frauds, all these have been rampant for the last ten years.

The Indian Government has instituted the machinery recently for the control or canalizing by Government of all imports, of all industrial machinery, of industrial raw material, to check and control most of the abuses.

There should either be a central indenting agency to prevent red tape and controls, or at least a central pricing board or department that can scrutinize and cross-check all indents placed abroad and see that some of these exchange frauds, and abuses with regard to purchase of industrial raw materials are checked.

In the sphere of industrial development which has been taking place from 1956 onwards, the only person who has been completely forgotten is the consumer. He has been battered and beaten from all sides. Is this fair by the ordinary consumer of this country? Is this just?

In the same way the Fisheries Department does not help the ordinary fisherman but it tends to help the big fish mudalali. That is not in the interests of the country; nor is it in the interests of industrial development. It does not take the consumer into account. It defeats the very purpose of industrialization in a developing country.

I for one admit that there has been growth. I do not dispute those figures. There may be certain discrepancies, but there has been growth in the industrial sector, and in the fisheries sector. I do not dispute that. But is growth by itself enough? Growth should be permitted to satisfy the needs and aspirations of the common man. Above all, growth should be permitted to satisfy the needs of the consumer. Fisheries development should be permitted to satisfy the needs of the small fishermen, not so much the big mudalali. Growth, in my opinion, is no growth at all if it does not satisfy the needs and aspirations of the common man, the consumer including the ordinary fishermen.

ඩී. ඇම්. ටී. බණ්ඩාර මයා. (වාරියපොල)

(திரு. டி. எம். டி. பண்டார—வாரியப்பொல)

(Mr. D. M. T. Bandara—Wariyapola)

ගරු සභාපතිතුමනි, ධීවර සංඝ්‍යාවේ මාළු සැපයීම ගැන මා පළමුවෙන්ම ගරු ඇමති තුමාට කරුණු කීපයක් පෙන්වා දෙන්න කැමතියි. වාරියපොල, නිකවැරටිය, යාපහුව, බිංගිරිය වැනි ආසනවලට නිබෙන ගම්බද ප්‍රදේශවලට ධීවර සංඝ්‍යාවේ මාළු කඩද වත් ලැබෙන්නේ නැහැ. එම නිසා ගම්බද අයට ධීවර සංඝ්‍යාවේ මාළු ලබාගැනීමට අවස්ථාවක් සලසා දෙන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. යුද සමයේ දී පවා ගම්බද පොළ වල පැවැත්වෙන අවස්ථාවලදී ධීවර දෙපාර්තමේන්තුව මගින් ඒ වෙළඳ පොළ වලට මාළු යැවීම කරගෙන ගියා. නමුත් ධීවර සංඝ්‍යාව පිහිටෙව්වාට පසුව මා ඉහත සඳහන් කළ ඒ ප්‍රදේශවලට මාළු ලබෙන්නේ නැහැ. මුහුදු මාළු විකක් ලබාගැනීමට අපේ ගම්බද පළාත්වල උදවියත් ඉතාම ආශයි. දැනට මේ සෑම ආසනවලම ගම් 15, 12 එකතු වී සති පතා වෙළඳ පොළවල්

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

පවත්වනවා. ඒ වෙළඳ පොළවල් පැවැත් වෙන අවස්ථාවලදී වැත් මාර්ගයෙන් මෙම සංස්ථාවේ මාළු යැවීමට සලස්වන්නේ නම් ගම්බද උදවියට මාළු ලබාගැනීමට අවස්ථා වක් සැලසෙනවා. එම නිසා ඒ කාරණය කෙරෙහි ගරු ඇමතිතුමාගේ කාරුණික අවධානය යොමු වෙනවා ඇතැයි මා බලා පොරොත්තු වෙනවා.

කර්මාන්ත ගැන කථා කරන විට වැඩි යෙන්නේ කර්මාන්තශාලා පිහිටුවා තිබෙන්නේ නගරබද ප්‍රදේශවල බව කියන්නට සිදු වී තිබෙනවා. විශේෂයෙන්ම කොළඹට ආසන්න ප්‍රදේශවලයි. කර්මාන්තශාලා දිනෙන් දිනම ඉදි කෙරෙනවා. එම නිසා ජල විදුලිය ආදී පහසුකම් තිබෙන පිටිසර ප්‍රදේශවලටත් මෙම කර්මාන්තශාලා බෙදී යන සේ යම් වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කළ යුතුව තිබෙනවා. කර්මාන්තශාලා නැතිකම හේතුකොටගෙන ඒ ප්‍රදේශවල අයට කම්කරු රැකියාවක්වත් ලබාගන්නට පිළි වෙළක් නැහැ. රජයෙනුත් පෞද්ගලික අංශයෙනුත්, සංස්ථා අංශයෙනුත් කර් මාන්ත ශාලා පිහිටුවා තිබෙන්නේ කොළඹ සහ තදසන්න ප්‍රදේශවල නිසා කොළඹ රැකි රක්ෂා කායභාලයෙන්මයි කම්කරු වත් ගන්නේ. කුරුණෑගල වැනි රැකි රක්ෂා කායභාලවල ලියාපදිංචි වී සිටින කම්කරු වත්ට කවදවත් අවස්ථාවක් ලැබෙන්නේ නැහැ. එම නිසා මා කලින් කී පරිදි ගම්බද ප්‍රදේශවලට රැකි රක්ෂා බෙදී යන ආකාර යට එම ප්‍රදේශවලත් කර්මාන්තශාලා පිහි ටුවන හැටියට මා ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

රාජ්‍ය කාර්මික සංස්ථාවෙන් යම් යම් වැඩ සඳහා ගනු ලබන කොන්ත්‍රාත්වලදීවත් කොන්ත්‍රාත් අංශයෙන් රක්ෂා ලබා ගත් තට ඒ ප්‍රදේශවල අයට පුළුවන්කමක් ලැබී නැහැ. ඒ සඳහා බඳවාගන්නේත් ඒ ඒ නගරවල තැත්තම් ඒ ඒ කොන් ත්‍රාත්තු පවතින ප්‍රදේශවලිනුයි. පුත්තලම සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාවේ කොන්ත්‍රාත් තුවක් අපි උද්ගරණයක් වශයෙන් ගනිමු.

ඒ කොන්ත්‍රාත්තු වැඩ සඳහා බඳවා ගත් තේ ඒ ප්‍රදේශයෙන්ම පමණයි. ඒ අතින් වත් අපේ ප්‍රදේශවල උදවියට රක්ෂාවක් සොයා ගන්න පිළිවෙළක් නැත. එම නිසා පෞද්ගලික අංශයෙන්, රාජ්‍ය අංශයෙන් කර්මාන්තශාලා පිහිටුවන විට අපේ ප්‍රදේ ශවලත් ජල විදුලි ආදී පහසුකම් තිබෙන ස්ථානවල ඒවා පිහිටුවීමට පියවර ගන්නා මෙන් මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

දැනට අවුරුදු 9කට 10කට පමණ පෙර සිට උළු කර්මාන්ත ශාලාවක් පිහිටුවීමට සඳහා හෙට්ටිපොළ ප්‍රදේශයේ පරික්ෂණ පැවැත්තුවා. උළු සහ ගඩොල් කැපීමට අවශ්‍ය පස් ඒ ප්‍රදේශයේ තිබෙනවා. අද ගම්බද ජනතාව පවා ස්වකීය ගෙවල් සෙවිලි කර ගැනීමට වැඩියෙන් පාවිච්චි කරන්නේ උළුයි. එම නිසා අද උළු හිඟ යක් පවතිනවා. පන්සලක බණ මඩුවක් සෙවිලි කිරීමට හෝ උළු ටිකක් ලබාගැනීම අද අපහසු වී තිබෙනවා. එම නිසා උළු ගඩොල් සෑදීම පිණිස අවශ්‍ය අමු ද්‍රව්‍ය තිබෙන ඒ ප්‍රදේශයේ උළු කර්මාන්ත ශාලා වක් පිහිටුවීම ඉතාමත් යෝග්‍යයයි. මේ සඳහා විදේශ විනිමය වැය වෙන්නේ නැහැ. හෙට්ටිපොළ ප්‍රදේශයේ කොළඹමුණේ අසලයි, පරික්ෂණ පවත්වා තිබෙන්නේ. අවශ්‍ය අමු ද්‍රව්‍ය ඕනෑ තරම් තිබෙනවා. මීට පෙර අයවැය විවාදවලදී කාරක සභා අවස්ථාවල මා මෙම කාරණය ගැන සඳ හන් කර තිබෙනවා. එම නිසා මෙය මහ ජන අවශ්‍යතාවක් වශයෙන් සලකා මහ ජනයාට තම තමන්ගේ නිවාස සෙවිලි කර ගැනීමට හැකි වන පරිදි උළු කර්මාන්තශාලා වක් වහාම පිහිටුවන ලෙස මා ගරු ඇමති ගෙන් ඉතාමත් ඕනෑකමින් ඉල්ලා සිටි නවා. අපේ කර්මාන්ත ශාලාවල නිපදවන රැවුල කපන බ්ලේඩ් තල නියම තත්ත්ව යක නැහැ. රැවුල බාගෙන යනවිට තලයේ මුවහත නැති වී යනවා. රැවුල කපා ඉවර කරන්න නම් තවත් තලයක් ඕනෑ කර නවා. විශාල වශයෙන් විදේශ විනිමය වැය කරමින් නිපදවන්නේ ඉතාමත්ම බාල තත්ත්වයේ භාණ්ඩයි. නගරබද ජීවත්වන අයට පිටරටින් ගෙන්වන විල් කින්සන් වැනි බ්ලේඩ් තල රුපියල් දෙක ගණනේ ගන්න පුළුවනි. මෙම තලය කින්සන් හතලිස් වරක් රැවුල බාන්න

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[සී. ඇම්. පී. බණ්ඩාර මයා.]

ප්‍රථමනී. නමුත් දැන් තිබෙන අන්දමේ පහත් තත්ත්වයේ බිලේඩි තල නිපද විමෙන් ජනතාවට ප්‍රයෝජනයක් ලබෙන්නේ නැහැ; අපේ විදේශ විනිමය නාස්ති වී යාම පමණයි සිදු වන්නේ. එම නිසා මෙබඳු භාණ්ඩ නිපදවන කර්මාන්ත ශාලා වසා දැමීමයි වඩා හොඳ පියවර.

ඊළඟට ගොවි ජනතාව පාවිච්චි කරන ලංකාවේ නිපදවන කටු කම්බි ගැනත් වචනයක් කියන්න ඕනැ. ඉස්සර අපි කුඩා කාලයේ වැට්ටලට ගසන ලද කටු කම්බි තවමත් මලකඩ නොකා එලෙසම තිබෙනවා. නමුත් අද අපේ රටේ නිපදවන කටු කම්බි මාස තුනක් පාවිච්චි කරන්නත් බැහැ, මලකඩ කනවා. වෛතිලිංගම්, ජැෆ්පර්ජි, ආදී සමාගම්වල නිපදවනු ලබන කටු කම්බි ඉතාමත්ම බාල තත්ත්වයකයි තිබෙන්නේ. එක කන්නයකදී කටු කම්බි වැට ගැසුවාම අනික් කන්නය දක්වා එය පාවිච්චි කරන්න පුළුවන්කමක් නැහැ, මලකඩ කා දිරාපත් වී යනවා. එම නිසා දේශීය භාණ්ඩ හැකි තරම් උසස් තත්ත්වයෙන් නිපදවන්න ඕනැ. ඉස්සර, ඒ කියන්නේ 1956, 1957 අවුරුදුවලදී, කටු කම්බි භාණ්ඩරයක් රුපියල් තිස්පහකට හෝ හතලිහකට මිල දී ගන්න පුළුවන් කම තිබුණා. නමුත් අද කටුකම්බි භාණ්ඩරයක මිල රුපියල් හැත්තෑවටත් අසූවටත් අතර ගණනක් වෙනවා. මෙතරම් විශාල මුදලක් වියදම් කරන්න ගොවිජන තාවට පුළුවන්කමක් නැහැ. අනික් කාරණය ගෙවන මුදලට සරිලන භාණ්ඩ ලබාගන්න පුළුවන්කම තිබෙන්න ඕනැ. එසේ නැති වුණොත් වැය කරන මුදල් අපතේ යැව්වායයි සිතෙනවා. අනික් අතින් විදේශ විනිමය නාස්ති වී යනවා. මේ නිසාම දේශීය නිෂ්පාදනයන් ගැන ජනතාව තුළ කලකිරුණු ස්වභාවයක් ඇති වී තිබෙන බව සඳහන් කළ යුතුමයි. එම නිසා මේවා ගැන පරීක්ෂා කර බලා, නියම තත්ත්වයෙන් භාණ්ඩ නිෂ්පාදනය කරන්නේ නැති නම් රජය මගින් හෝ උසස් තත්ත්වයේ භාණ්ඩ නිෂ්පාදනය කර මහජනතාව අතර බෙදා හරින මෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

උදඵ සම්බන්ධයෙන් සුළු සුළු පැමිණිලි ලැබී තිබෙනවා. තවම එය නියම තත්ත්වයට පැමිණ නැති බව පෙනී යනවා.

පොළොව කෙටීමේදී පෙරට වඩා විශාල වෙහෙසක් දරන්න වන බවට පැමිණිලි ලැබී තිබෙනවා. උදඵ නිපදවීමේදී උදඵ පාවිච්චි කරන අයගෙන් උපදෙස් ලබා ගන්න ඕනැ. කොළඹ සිට සැලසුම් හැදීමෙන් පමණක් එය කරන්න බැහැ. එම නිසා ගොවියන්ගෙන් උපදෙස් ලබාගෙන ගොවි උපකරණ නිපදවිය යුතු බව මතක් කරන්න කැමතියි.

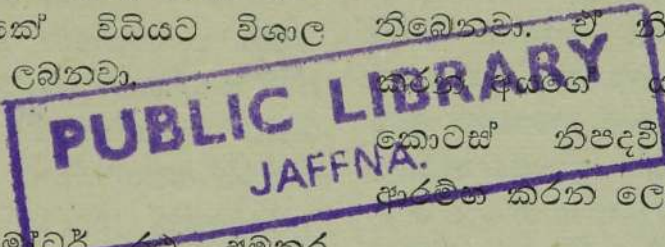
මෝටර් රථ කොටස් ගෙන්වා සවි කිරීමේ කර්මාන්තශාලා කීපයක්ම ආරම්භ කර තිබෙනවා. නමුත් මෙම රථ පිටරිත් ගෙන්වන රථවලට වඩා දෙගුණයක් මිලයි, තත්ත්වයෙන් පහත්. ජීප් රථවලට තිත්ත එකවරයි ගා තිබෙන්නේ. මලකඩ කැමෙන් ප්‍රමේසම් වීම පිණිස ගන්න ඕනැ කරන තිත්ත ගා නැහැ. කොහු දමා සකස් කළ ආසනයයි තිබෙන්නේ. නමුත් විකුණන්නේ විශාල මිල ගණන්වලටයි. පිටරිත් ගෙන්වූ රුපියල් දහ දහසේ සිට පහළොස් දහ දක්වා මිල නියම කරනු ලැබූ ජීප් රථ අද විකුණන්නේ රුපියල් තිස් දාහයකට හෝ තිස්පන්දාහකටයි. පාරට අරගෙන මාස කීපයකින්ම අබලන් වෙනවා පමණක් නොවෙයි, ආසනවලත් ඉදගන්න බැරි තත්ත්වයක් ඇති වෙනවා. එම නිසා වැය කරන මුදලට වටිනාකම ඇති භාණ්ඩ ලබා ගැනීමට ඉඩකඩ සලසා දෙන්න ඕනැ. මේ හැම ව්‍යාපාරයක්ම, කර්මාන්තශාලාවක්ම, ලාංකික හැටියට ඉදිරිපත් වුණොත්, මුදල් ගරා ගැනීමේ ව්‍යාපාරයන් හැටියටයි ඒවා ක්‍රියාත්මක වෙන්නේ. මහජනයාට මොනවා වුණත් කමක් නැහැ. විදේශ විනිමය කොයි තරම් වියදම් වුණත් කමක් නැහැ. බදු නිදහස තිබෙන බැවින්, පුළුවන් තරම් ලාභ සෙවීමටයි—පුළුවන් තරම් තමන්ගේ ලාභ තර කර ගැනීමටයි—ඒ අය කටයුතු කරන්නේ. ඒ නිසා පිටරිත් අමතර කොටස් ගෙන්වා මෙහි නිපදවන හැම දෙයක්ම, වාහනයක් හෝ වෙන දෙයක් හෝ වේවා, ඒ හැම දෙයක්ම නිෂ්පාදනය කළ පසු ඒවා සුදුසු භාණ්ඩ කියා අනුමත කිරීමේ බලය කර්මාන්ත මණ්ඩලයකට පවරන්න ඕනැ. එහෙම නැත්නම් මේ භාණ්ඩ මිල දී ගන්න මහජනතාව කලකිරීමට පත් වෙනවා. ඒ අය විශාල මුදලක් වැය කර

විසර්ජන පතත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

ඒවා මිල දී ගන්නේ තමන්ගේ වුවමනා වල් ඉටු කර ගැනීමටයි. ඒ නිසා ඒවා හොඳ තත්ත්වයකින් තිබෙන්න ඕනැ. පිරව්වින් ඒ භාණ්ඩ ගෙන්වනවා නම් අන්න ඒ භාණ්ඩවල තත්ත්වයටම මේ රටේ නිපදවන ඒ භාණ්ඩත් තිබෙන්න ඕනැ. ඒ කරුණ ගැන තමුන් තාන්සේගේ අවධානය යොමු කරවන්න කැමතියි.

ඊළඟට තවත් කාරණයක් පෙන්වා දෙන්න ඕනැ. අද නොයෙකුත් කර්මාන්ත ශාලා ආරම්භ කරනවා. නමුත් මෝටර් රථ අමතර කොටස් සෑදීමට කර්මාන්ත ශාලා වක් ආරම්භ කිරීමට කර්මාන්ත අමාත්‍යාංශය තවමත් කල්පනා කළේ නැහැ. අද ඒ සඳහා කෝටි ගණන් විදේශ විනිමය වැය වෙනවා. ඒ වගේම අපට නියම අමතර කොටස් ගැනීමට නොහැකි වෙන අවස්ථා තිබෙනවා. ඉන්දියාව ආදී වෙනත් රටවලින් ඒ අමතර කොටස් මෙහි ගෙන්වා විකුණනවා. අද මෝටර් රථ නිපදවන සමාගම් මගින් නිපදවන අමතර කොටස්වලටම සමාන අමතර කොටස් වෙනත් සමාගම් මගින් නිපදවනවා. ඒ නිසා ඒ අමතර කොටස් මෙහි ගෙන්වීමේ දී වෙළඳුන් නොකෝ විධියට විශාල වශයෙන් අයුතු ලාභ ලබනවා.



අ. භා. 7.45

ඒ වගේම මේ මෝටර් රථ අමතර කොටස් ගෙන්වන සමාගමෙන් බොහෝ අවස්ථාවලදී අපට ඒවා මිල දී ගැනීමට අපහසු වෙනවා. මේ ලඟදී මගේ මිත්‍රයෙකුට මෝටර් රථ අමතර කොටසක් ගැනීමට වුවමනා වුණා. ඔහු එවිට අමතර කොටස් ගෙන්වන සමාගමට ගියා. නමුත් එය එහි තැනි බව කීව්වා. එම සමාගමෙන් ඒ අමතර කොටස දෙන්නේ මෝටර් රථය ඒ සමාගම ලවා අලුත්වැඩියා කරවනවා නම් පමණයි. වෙනත් පුද්ගලික ගෑරේජ් එකකට හෝ වෙනත් තැනකට ගෙන ගොස් අලුත්වැඩියා කරනවා නම් ඒ සමාගමෙන් ඒ අමතර කොටස දෙන්නේ නැහැ. ඔය සමාගම මගින් පිරව්වින් ගෙන්වන අමතර කොටසක් මිලදී ගැනීමට වැය වෙන්නේ රුපියල් 600 ක් නම්, අමතර කොටස් ගෙන්වන පුද්ගලික වෙළෙඳුන් දෙකුගෙන් ඒ අමතර කොටස ගැනීමට ඒ වගේ දෙගුණයක පමණ මුදලක්—රුපියල් 1,200 ක් ගෙවන්න ඒ කාරණාව කෙරෙහිත්

පමණ—අවශ්‍ය වෙනවා. සමාගමේ ඒ අමතර කොටස නැතැයි කී විට ඔහුට පංචිකාවත්ට ගොස් ඒ අමතර කොටස ගන්න සිදු වෙනවා. රුපියල් 600 භාණ්ඩයට ඔහුට රුපියල් 1,200 ක් ගෙවන්න සිදු වෙනවා. මෙන්න මේ විධියට එක් එක් කෙනාට අමතර කොටස් ගෙන්වීමට ඉඩ දී තිබීම නිසා නොයෙක් අන්දමේ අයුතු ලාභ ලබා ගැනීමට අවස්ථාවක් සැලසී තිබෙනවා. ඒ නිසා අමතර කොටස් සෑදීමේ කමින්නශාලාවක් මේ රටට අවශ්‍යයි. මීට පෙරදී කතා කළ ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක් කියන්න යෙදුන, ට්‍රැක්ටර් නිපදවීමේ කර්මාන්තශාලාවක් මේ රටට අවශ්‍යය කියා. ඒ වගේම මෝටර් රථ අමතර කොටස් සෑදීමේ කර්මාන්ත ශාලාවක් ද මේ රටට අවශ්‍යයි. අමතර කොටස් ගෙන්වීම සඳහා කෝටි සංඛ්‍යාත මුදලක් මේ රටින් වැය වෙනවා. ඒ වගේම අමතර කොටස් සොයා ගැනීමට නොහැකිව අයින් කළ වාහන ගණනාවක්ම තිබෙනවා. ඒ නිසා මෝටර් රථ පාවිච්චි කරන අයගේ යහපත සඳහා අමතර කොටස් නිපදවීමේ කර්මාන්තශාලාවක් ආරම්භ කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ඊළඟට මතක් කළ යුතු තවත් කාරණයක් තිබෙනවා. පරණ යකඩ, අමතර කොටස් හැම දෙයක්ම එකතු කර අද පංචිකාවත්තට ගෙන යනවා. ඊට පසු ඒවා නැව්වලට පටවා ජපානයට යවනවා. ජපානයේදී ඒවා නැවත උණු කර මෝටර් රථ අමතර කොටස් ආදී නොයෙකුත් භාණ්ඩ නිපදවා නැවතත් පිරව්වලට යවනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, අපි වානේ සංස්ථාවෙන් නියම ප්‍රයෝජනය ගන්න ඕනැ. පිරව්වින් එන වානේ උණු කිරීම පමණක් නොවෙයි, වානේ සංස්ථාවෙන් කළ හැකි වන්නේ. පංචිකාවත්තෙන්, අනික් හැම තැනමත් තිබෙන පරණ යකඩ වානේ සංස්ථාව මගින් මිලියට අරගෙන උණු කර, යකඩ, චිනච්චට්ටි ආදිය සාදන්න අන්න ඒ කාරණාව කෙරෙහිත්

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

—කාරක සභාව

[ඩී. ඇම්. ඩී. බණ්ඩාර මයා.]

තමුත්තාන්සේගේ අවධානය යොමු කර වන්න කැමතියි. එහෙම නැත්නම් වානේ සංස්ථාවක් තිබීමෙන් කිසිම ප්‍රයෝජනයක් නැහැ. පිටරටින් වානේ තහඩු ගෙනාවත් ඒවා පුංචි කර ගැනීම පමණක් නොවෙයි වානේ සංස්ථාවෙන් කළ යුත්තේ. මේ රටේ තිබෙන පරණ යකඩ එකතු කර ඒවායින් නැවත ප්‍රයෝජන ගැනීමට අපේ සංස්ථාවට පුළුවන්කම තිබෙන්න ඕනෑ. අද විශාල වශයෙන් අපේ පරණ යකඩ ගෙන යන්නේ ජපන් රටටයි. ඒ රටේ යපස් නැහැ. ඒ නිසා වානේ සංස්ථාවෙන් වහාම මේ කායඝීය ආරම්භ කරන්න ඕනෑ. පරණ යකඩ එකතු කර ඒවා නැවත හොඳ යකඩ බවට පත් කිරීම එම සංස්ථාව මගින් කළ යුතුයි. ඒ ගැන තමුත්තාන්සේගේ අවධානය යොමු කරවන්න ඕනෑ.

අතික් කාරණය නම් ටයර් සංස්ථාව මගින් දැනට මාස 6 කට 7 කට පමණ උඩදී බොහොම හොඳ තත්ත්වයක් තිබෙන ටයර් නිපදවිම. දැනට මාස 6 ක පමණ සිට ටයර් ටියුබ්වල තත්ත්වය හොඳ නැහැ. අළුතෙන්ම ගන්න ටයර් පිපිරී යනවා. ටයර් එක ඇතුළේ තියෙද් දිම ටියුබ් එක පිපිරී යනවා. එතැන ඉංජිනේරුවකු උසස් වීමක් ඉල්ලා නොලැබුණු නිසා ටයර් ටියුබ්වල තත්ත්වය බාල කර තිබෙන බවයි, අපට දැනගන්නට ලැබී තිබෙන්නේ. මෝටර් රථ පාවිච්චි කරන්නන්ගේ යහපත සඳහා, මේ සම්බන්ධයෙන් විශේෂ පරීක්ෂණයක් කර, කොයි තරම් ටයර්, ටියුබ් ගණනක් පිපිරී ආපසු භාර දී තිබෙනවද, කොයි තරම් පාඩු වී තිබෙනවද කියා සොයා බලා කඩා කප්පල්කාරී ලෙස කටයුතු කළ අයට දඩු වම් දෙන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

බී. වයි. තුඩාවේ මයා. (මාතර)

(திரு. பி. வை. துடாவை—மாத்ரதறை)

(Mr. B. Y. Tudawe—Matara)

ගරු සභාපතිතුමනි, බිවර සහ කම්මන්ත අමාත්‍යාංශයේ වැය ශීඝ්‍රය යටතේ මටත් වචන ස්වල්පයක් කපා කරන්නට අවස්ථාව ලැබීම ගැන මා සතුටු වෙනවා. ගරු දෙවනුවර මන්ත්‍රීතුමා (ආර්. ජේ. ජී. ද මැල් මයා.) ප්‍රකාශ කළ අන්දමට පරවේණි කාරයන්ගේ දැසත්වයෙන් ගෙවී

ජනතාව මුද්‍රා ගැනීමට කුඩුරු පණතක් සකස් කළා වගේ මේ රටේ මාළු මුදලාලි ලාට යට වී සිටින බිවර කාර්මිකයන් එයින් මුද්‍රාගෙන ඔවුන්ටත් හොඳ ජීවිතයක් ගත කිරීමට අවස්ථාව ලබා දීම සඳහා බිවර පණතක් ඉදිරිපත් කිරීම ඉතාමත් අවශ්‍ය බව මා මේ අවස්ථාවේදී ප්‍රකාශ කරන්න සතුටුයි. අපේ රටේ පිහිටීම දෙස බැලූ විට, අපේ රටේ භූගෝල ශාස්ත්‍රීය පරිසරය දෙස බැලූ විට මුහුදෙන් වට වී ඇති මේ පුංචි රටේ මේ තරම් රැකිරක්ෂා හිඟයක් ඇති විම ඉතාමත් කණගාටුදයකි. ඒ රැකිරක්ෂා හිඟය බොහෝ දුරට අඩු කිරීමට බිවර කාර්මාන්තය ප්‍රයෝජන කර ගන්නට පුළුවන් බවයි, මගේ විශ්වාසය. අද මේ රටේ විශේෂයෙන් බිවර කාර්මාන්තය කෙරෙන පෙදෙස්වල තරුණයන් කියන පොඩි සින්දුවක් තියෙනවා. “සාගරයක් මැද පුංචි රටක් ඇත—ඒකෙ ඉන්න මට රක්ෂාවක් නැත.” මේ පොඩි සින්දුවෙන් තේරෙන්නේ, සාගරයෙන් වට වී තිබෙන මේ පුංචි රටේ රක්ෂාවක් නැති විම කොයි තරම් අවාසනාවක්ද යන්න ඔවුන් හොඳින් අවබෝධ කරගෙන තිබෙන බවයි. සාගරයෙන් නියම අන්දමට ප්‍රයෝජන ගන්නට පුළුවන්ය කියන අදහස—ඒ මගින් රැකිරක්ෂා නැත්තවුන්ට රැකිරක්ෂා සපයන්නට පුළුවන්ය කියන අදහස—අපේ තරුණ ජනතාව තුළ කැවැදී තිබෙන බවයි, ඒ පොඩි ගීයෙන් පැහැදිලි වන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, බිවර කාර්මිකයන්ට අදත් නියම විධියට තමන්ගේ බිවර කාර්මාන්තය කරගෙන ජීවත් වීමට පුළුවන් මාර්ගයක් සැලසී නැහැ. තවමත් බිවර කාර්මිකයන් මාළු මුදලාලිලාගේ සුරාකැමට ගොදුරු වී සිටින පිරිසක් වශයෙන් ජීවත් වෙනවා. ඒ නිසා මේ තත්ත්වය වෙනස් කිරීමට කටයුතු කිරීම ඉතාමත් අවශ්‍යයි. අපේ රටේ බිවර කාර්මාන්තය පුහුණු කිරීමට අභ්‍යාස පාඨශාලා කීපයක් ඇති කර තිබෙනවා. එහෙත් ඒ බිවර අභ්‍යාස පාඨශාලාවල ඉගෙන ගන්නා තරුණයන්ට එයින් පිට වී ගිය පසු ඒ ව්‍යාපාරයේ යෙදෙන්නට අවශ්‍ය පරිසරය සකස් කර දී නැහැ. බිවර අභ්‍යාස පාඨශාලාවලින් පිටවන තරුණයන්ට ඒ අභ්‍යාසය ලබා ගැනීමෙන් කිසිම

විසර්ජන පනත් කෙටුම්පත, 1969-70

--කාරක සභාව

ප්‍රයෝජනයක් නැහැ. ඔවුන්ට බිවර කර්මාන්තය කිරීමට අවශ්‍ය උපකරණ සහ අනික් පහසුකම් සපයන්නේ නැහැ. ඒ නිසා යාන්ත්‍රික බිවර බෝට්ටු සැපයීමේදී, බිවර අභ්‍යාස පාඨශාලාවල ඉගෙන පිට වූ තරුණයන්ට ඒවා සැපයීම සම්බන්ධයෙන් විශේෂ සැලකිල්ලක් දැක්වීම අවශ්‍ය බව මා ප්‍රකාශ කරන්න සතුටුයි. බිවර කර්මිකයින්ට නිවාස සැපයීම සඳහා සැහෙන ක්‍රියා මාර්ගයක් තවම අරඟෙන නැහැ. පසුගිය මාර්තු මාසයේ මැද හරියේදී ගරු කර්මාන්ත හා බිවර ඇමතිතුමා මාතරට ගිය අවස්ථාවේ එතුමා මාතර නගරයේ - නොටමුණ කියන ප්‍රදේශයට ගියා බිවර කර්මිකයින්ගේ තත්ත්වය පරීක්ෂා කිරීමට. ඒ අවස්ථාවේදී බිවර කර්මිකයින්ට මහ කරදරයක් හා බාධකයක් වශයෙන් තිබෙන නොටමුණේ ගල් පරය බැලීමටත් එතුමා ගියා. එතුමා එහි පැවති රැස්වීමකත් කථා කළා. ඒ ගල් පරය ඉවත් කර දීමට ක්‍රියා කරනවාය කියා එතුමා එදා පොරොන්දුවකුත් වුණා. එහෙත් ඒ ගල් පරය තවමත් එහෙමම තිබෙනවා. එපමණක් නොවෙයි. ඒ බිවර කර්මිකයින්ට නිවාස ක්‍රමයක් ඉක්මනින් සපයා දෙන බවටත් එතුමා පොරොන්දු වුණා. එයත් ඉටු වී නැහැ. බිවර නිවාස ක්‍රමයක් ඒ අයට ඉතාමත්ම අවශ්‍ය වී තිබෙනවා. ඊටත් වඩා ඔවුන්ට අවශ්‍ය වී තිබෙන්නේ දැනට යාන්ත්‍රික බෝට්ටු මුහුදට ගන්නට බැරි තත්ත්වයක් ඇති කර තිබෙන ඒ ගල් පරය ඉවත් කිරීමයි. ඒ නිසා එය ඉවත් කිරීමට වහාම කටයුතු කර ඒ දුප්පත් බිවර කර්මිකයින්ට සහනයක් සලසා දෙන්නය කියා මා කියනවා.

එමෙන්ම බිවර කර්මිකයින්ට අවශ්‍ය බිලිකොකු, දෑල් ආදියේ මිල ඉහළ ගොස් තිබෙනවා. වි.වි.හි.ස. ක්‍රමය නිසා ඒවාට වැඩි මුදලක් ගෙවන්නට සිදු වී තිබෙනවා. ඒ නිසා බිවර කර්මිකයින්ට අවශ්‍ය ඒ උපකරණ පිටරිත් ගෙන්වනවා වෙනුවට ඒවා මේ රටේම නිෂ්පාදනය කිරීමට කර්මාන්තශාලාවක් පිහිටුවීම ප්‍රමාද කරන්නේ ඇයි කියා මා අහනවා. එවැනි කර්මාන්ත ශාලාවක් හැදවෙත් බිවර කර්මිකයින්ට අවශ්‍ය කරන උපකරණ පහසු මිලකට සපයන්නට පුළුවන්කම ලැබෙනවා.

එමෙන්ම පසුගිය කාලසීමාව තුළ මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ කර්මික සංවර්ධනය සම්බන්ධව කිසිම දියුණුවක් සැලසී නැති බව කණගාටුවෙන් කියන්නට සිදු වී තිබෙනවා. ලංකාවේ වගී සැතපුම්කට වැටෙන ජනගහනය අනුව බලන විට මාතර දිස්ත්‍රික්කය වැටෙන්නේ 4 වැනි තැනටයි. 1 වැනි තැනට වැටෙන්නේ කොළඹ; 2 වැනි තැනට වැටෙන්නේ මහනුවර; 3 වැනි තැනට වැටෙන්නේ කළුතර; 4 වැනි තැනට වැටෙන්නේ මාතර. ජනගහණයෙන් 4 වැනි තැනට වැටෙන මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ කර්මික සංවර්ධනය ගැන මේ ආණ්ඩුවෙන් කිසිම සහනයක් සැලසී නැහැ. එහෙත් මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ කර්මාන්ත සංවර්ධනයට අවශ්‍ය මූලික දේවල් තැත්නම් මූලික වුව මනාවත් තිබෙනවා. කර්මික සංවර්ධනයකට අවශ්‍ය මූලික වුවමනාවන් නම් මිනිස් ශ්‍රමය, විදුලිය, අමු ද්‍රව්‍ය හා කර්මික ඥානයයි. ඒවා තිබෙනවා නම් කර්මික සංවර්ධනයක් ඇති කරන්නට පුළුවන්. මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ ජල විදුලිය තිබෙනවා; අමු ද්‍රව්‍ය තිබෙනවා; මිනිස් ශ්‍රමය තිබෙනවා; හොඳ කර්මිකයින් සිටිනවා. මේ හතර එක් කර මාතර දිස්ත්‍රික්කයේ කර්මික සංවර්ධනයක් ඇති කරන්නට කටයුතු නොකරන්නේ ඇයි කියා මා අහනවා.

ගරු ජේ. ආර්. ජයවර්ධන
(கௌரவ ஜே. ஆர். ஜயவர்தன)
(The Hon. J. R. Jayewardene)
මොනවාද තිබෙන අමු ද්‍රව්‍ය?

තුඩාවේ මයා
(திரு. துடாவை)
(Mr. Tudawe)
මැරි තිබෙනවා.

ගරු ජේ. ආර්. ජයවර්ධන
(கௌரவ ஜே. ஆர். ஜயவர்தன)
(The Hon. J. R. Jayewardene)
මැරි කමින්නශාලාවක් තිබෙනවානේ.

තුඩාවේ මයා
(திரு. துடாவை)
(Mr. Tudawe)

පිහන් මැරි තිබෙනවා. පොල් තිබෙනවා. විනාකිරි හදන්න පුළුවන්. අරක්කු හදන්න පුළුවන්. කොහු කර්මාන්තය

[තුඩාවේ මයා.]

දියුණු කරන්නට පුළුවනි. ඒ වාගේම අපේ ප්‍රදේශයේ පැහිරි තිබෙනවා; රබර් තිබෙනවා. අපේ ප්‍රදේශවල පේෂකර්මය දියුණු කරන්නට බැරිද? තුල්හිරියේ පමණද, පේෂකර්මය දියුණු කරන්න පුළුවන්; එවැනි විශාල පේෂකර්මාන්තශාලා මාතර ප්‍රදේශයේ පිහිටුවන්න බැරිද? තුල්හිරියේ තිබෙන අමු ද්‍රව්‍ය මොනවාද? තමුන්නාන් සේලාගේ කොට්ඨාශවලට නම් හැම පහසු කමක්ම සලසා ගන්නවා. ශාල්ලේ සිමෙන්ති කර්මාන්තශාලාවක් දැමීමේ එහි ඒ සඳහා අමු ද්‍රව්‍ය තිබෙන තිසාද?

ශ්‍රී ජේ. ආර්. ජයවර්ධන

(කෙළරාච ඥේ. ආර්. ඥයවර්තන)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

පසුගිය ආණ්ඩුවෙනුයි, එය කළේ.

තුඩාවේ මයා.

(තිරු. තුඩාව)

(Mr. Tudawe)

පේෂකර්මාන්තශාලාව තුල්හිරියට ගෙන ගියේ ඇයි?

ශ්‍රී ජේ. ආර්. ජයවර්ධන

(කෙළරාච ඥේ. ආර්. ඥයවර්තන)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

දොම්පේ වෙනුවට තුල්හිරියට ගෙන ගියා.

සභාපති

(අභිකිරාසනර්)

(The Chairman)

Will the hon. Member be finishing in about another five minutes?

තුඩාවේ මයා.

(තිරු. තුඩාව)

(Mr. Tudawe)

අඩු ගණනේ තව විනාඩි 15 ක් වත් ඕනෑ.

එකල්හි වෙලාව අ. හ. 8 වූයෙන්, මන්ත්‍රී මණ්ඩලයට ප්‍රගතිය වාර්තා කරනු පිණිස සභාපති තුමා මූලාසනයෙන් ඉවත් විය.

කාරක සභාව ප්‍රගතිය වාර්තා කරයි; නැවත ෪෪වන 1969 සැප්තැම්බර් 8 වන සඳුදා.

நேரம் பி. ப. 8 மணியாகியவிடவே, குழுவின் பரிசீலனைபற்றி சபைக்கு அறிவிக்கும் பொருட்டு உப அக்கிராசனர், அக்கிராசனத்திலிருந்து நீங்கினார்.

குழவினது பரிசீலனை அறிவிக்கப்பட்டது; மீண்டும் கூடுவது, செவ்வாய்க்கிழமை 9, செப்டெம்பர் 1969.

It being 8 P.M., the Chairman left the Chair to report Progress.

Committee report Progress: to sit again on Monday, 8th September 1969.

ආනයන හා අපනයන (පාලන)

පනත: නියෝග

இறக்குமதி, ஏற்றுமதி (கட்டுப்பாடு)

சட்டம்: பிரமாணங்கள்

IMPORTS AND EXPORTS (CONTROL)
ACT: REGULATIONS

ශ්‍රී ජේ. ආර්. ජයවර්ධන

(කෙළරාච ඥේ. ආර්. ඥයවර්තන)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

I move,

"That the Regulations made by the Minister of State under Section 2 of the Imports and Exports (Control) Act (Cap. 286), and published in the Ceylon Government Gazette Extraordinary No. 14,800/3 of 5th May 1968, which were presented on July 30, 1968, be approved."

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සභා සම්මත විය.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

ශ්‍රී ජේ. ආර්. ජයවර්ධන

(කෙළරාච ඥේ. ආර්. ඥයවර්තන)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

I move,

"That the Regulations made by the Minister of State under Section 2 of the Imports and Exports (Control) Act (Cap. 236), and published in the Ceylon Government Gazette Extraordinary No. 14,814/7 of 13th August 1968, which was presented on July 30, 1969, be approved."

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සභා සම්මත විය.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

நிவாழ்வு பதன: நிர்வாகம்

பரிசுரக இடல்

சுரு. சே. ஈ. பீ. பீ. பீ.

(கௌரவ ஜே. ஆர். ஜயவர்தன)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

I move,

"That the Regulations made by the Minister of State under Section 20 of the Imports and Exports (Control) Act, No. 1 of 1969, relating to Import Licensing (Levy of Fees) and published in the Ceylon Government Gazette Extraordinary No. 14,866/2 of 9th August 1969, which were presented on August 31, 1969, be approved."

புள்ளியை விசேஷ டீன், ஸ்காட்லாந்து.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

சுரு. சே. ஈ. பீ. பீ. பீ.

(கௌரவ ஜே. ஆர். ஜயவர்தன)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

I move,

"That the Regulations made by the Minister of State under Sections 14 and 20 of the Imports and Exports (Control) Act, No. 1 of 1969, relating to Import Licensing (Special Provisions) and published in the Ceylon Government Gazette No. 14,866/2 of 9th August 1969, which were presented on August 31, 1969, be approved."

புள்ளியை விசேஷ டீன், ஸ்காட்லாந்து.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

நிவாழ்வு பதன: நிர்வாகம்

விடுமுறைச் சட்டம்: பிரமாணம்

HOLIDAYS ACT: REGULATION

சுரு. சே. ஈ. பீ. பீ. பீ.

(கௌரவ ஜே. ஆர். ஜயவர்தன)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

On behalf of the Hon. Minister of Home Affairs,

I move,

"That the Regulation made by the Minister of Home Affairs, with the concurrence of the Minister of Labour and Employment, under Section 11 of the Holidays Act, No. 17 of 1965, which was presented on August 23, 1969, be approved."

புள்ளியை விசேஷ டீன், ஸ்காட்லாந்து.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

பரிசுரக இடல்: ஸ்காட்லாந்து
—மேலேயே மீத கட்டுப்பாடு
ஸ்காட்லாந்து ஸ்காட்லாந்து

குறை நிரப்பத் தொகை: கசாதார

அமைச்சர்—மலேரியாத் தடுப்பு இயக்கம்;

புது நிர்மாண வேலைகள் முதலியன

SUPPLEMENTARY SUPPLY: MINISTER OF HEALTH—EXPENDITURE ON ANTI-MALARIA CAMPAIGN, NEW CONSTRUCTION WORKS, ETC.

சுரு. சே. ஈ. பீ. பீ. பீ. (ஸ்காட்லாந்து)

(கௌரவ ஈ. எல். சேனநாயக்க—சுகாதார

அமைச்சர்)

(The Hon. E. L. Senanayake—Minister of Health)

I move,

"That a supplementary sum not exceeding Rupees twelve million four hundred and forty-five thousand seven hundred and three (Rs. 12,445,703) be payable out of the Consolidated Fund of Ceylon, or any other fund or moneys of, or at the disposal of the Government of Ceylon or from the proceeds of any loans obtained by the Government of Ceylon, for the service of the financial year beginning on October 1, 1968, and ending on September 30, 1969, and that the said sum may be expended as specified in the Schedule hereto :

Schedule

Head 80—Minister of Health.

Rs.

Vote No. 2—Administration Charges—Recurrent Expenditure

305,303

Head 81—Department of Health.

Vote No. 4—Services provided by the Department—Recurrent Expenditure

6,315,500

Vote No. 5—Services provided by the Department—Capital Expenditure

5,824,900

Total

12,445,703 "

புள்ளியை விசேஷ டீன், ஸ்காட்லாந்து.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

ලංකා බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාවේ වාර්තාව

කල් තැබීම

වරාය (තැට් බඩු)

නීතිගත සංස්ථා පනත: නියෝග

துறைமுக (சரக்கு) கூட்டுத்தாபனச்

சட்டம்: பிரமாணங்கள்

PORT (CARGO) CORPORATION ACT: REGULATIONS

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

I move,

"That the Regulations made by the Minister of Nationalized Services by virtue of the powers vested in him by Section 69 (2) of the Port (Cargo) Corporation Act, No. 13 of 1958, as amended by Port (Cargo) Corporation (Amendment) Acts, No. 67 of 1961 and No. 41 of 1964, published in the Ceylon Government Gazette Extraordinary No. 14,847/2 of 29th March 1969, which were presented on August 23, 1969 be approved."

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සහ සම්මත විය.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

ලංකා බනිජ තෙල් නීතිගත සංස්ථාව: වාර්ෂික වාර්තාව, 1967

இலங்கை பெற்றோலிய கூட்டுத்தாபனம்

ஆண்டறிக்கை 1967

CEYLON PETROLEUM CORPORATION: ANNUAL REPORT, 1967

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

I move,

"That the Annual Report and Statement of Accounts for the year 1967 of the Ceylon Petroleum Corporation together with the Auditor's Report, the comments of the Auditor-General thereon, which was presented on September 12, 1968, be approved."

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සහ සම්මත විය.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

කල්තැබීම

ஒத்திவைப்பு

ADJOURNMENT

ගරු ජේ. ආර්. ජයවර්ධන

(கௌரவ ஜே. ஆர். ஜயவர்தன)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

I move,

"That the House do now adjourn."

ප්‍රශ්නය සහතික කිරීම ලදී.

வினா எடுத்தியம்பப் பெற்றது.

Question proposed.

ප්‍රින්ස් ගුණසේකර මයා. (හබරාදුව)

(திரு. பிறின்ஸ் குணசேக்கர—ஹபரதுவ)

(Mr. Prins Gunasekera—Habaraduwa)

නියෝජ්‍ය කථානායකතුමනි, පළාත් පාලන ආමතුවල වෙන කල් දී ඇති ප්‍රශ්නයක් මතු කරන්නයි, මා නැගී සිටියේ. එතුමා දැනට මේ ගරු සභාවේ නැති නිසා හෙටත් පිළිතුර වාර්තාගත වෙනවා ඇතැයි මා විශ්වාස කරනවා. හබරාදුව ගම්සභාවේ පැන නැගී ඇති අර්බුදකාරී තත්ත්වයකුයි මේ ප්‍රශ්නයට හේතු වී තිබෙන්නේ. මේ ගම්සභාවේ බලය අත්පත් වී තිබෙන්නේ ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ නියෝජිතයන්ටයි. විරුද්ධ පාර්ශ්වයට අයත් පක්ෂවලට බලය අත්පත් වී තිබෙන පළාත් පාලන ආයතනයක් මහජන සේවයක් ඉටු කරන්නට යන අවස්ථාවක මොකක් හෝ නිදහසට කරුණක් ඉදිරිපත් කර මින් එම පළාත් පාලන ආයතනය විසුරුවා හැරීමට පියවර ගැනීම මේ රජයේ ප්‍රතිපත්තියදැයි මා දැන ගන්නට කැමැතියි. හබරාදුව ඡන්දදායක කොටි යායය තුළ පිහිටි තවත් පළාත් පාලන ආයතනයක් සම්බන්ධයෙනුත් මෙවැනිම හදිසක් සිදු වී තිබෙන නිසායි, මා ඒ ප්‍රශ්නය අසන්නේ. හබරාදුව ප්‍රදේශයේ පළාත් පාලන ආයතන සම්බන්ධයෙන් වගකියන සහකාර පළාත් පාලන කොමසාරිස්වරයෙක් ඉන්නවා. ඔහු ගැන මා කොතෙකුත් පැමිණිලි කර තිබෙනවා. එහෙත් මේ රජය එවා ගැන කිසිවක් නොකළ බවත් මා දන්නවා. එම නිසා ඒ ගැන මා වැඩි යමක් කියන්නේ නැහැ. හබරාදුව ගම්සභාවේ ඉල්ලීම පරිදි

දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලැබුණු ණය මුදලක් යොදවා, ප්‍රදේශයේ විදුලිබල සම්පාදනය සඳහා වූ සියලු කටයුතු කෙළවර කරන්නට දැන් ආසන්නයි. හබරාදුව ගම්සභාවේ විරුද්ධ පක්ෂයේ නියෝජිතයන්—ආණ්ඩු පක්ෂයේ නියෝජිතයන්—කියා තිබෙනවා, දැනට බලයේ සිටින ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ නියෝජිතයන්ට, ඒ විදුලිබල සම්පාදන කටයුතු කෙළවර කරන්නට ඉඩ දෙන්නේ නැත කියා. ඊට පෙර මෙම ගම්සභාව විසුරුවා හරින්නට සූදානම් තිබෙනවා. ඒ බවට ගම්සභාවේ එක් නියෝජිත මහත්මයකු ගෙන් මට ලිපියක් ලැබී තිබෙනවා. එයින් කියවෙන්නේ මෙසේයි. “මේ කටයුත්ත ඉවර කරන්නට අපට ඉඩක් ලැබෙන්නේ නැහැ. විසුරුවා හැරීමේ නියෝගයක් ලබා ගෙන, පාලනය ගැන කෙරෙන පරීක්ෂණ වලින් මට එය පැහැදිලියි. ඉක්මණින් වැඩ කරන්නය, විසුරුවා හැරීමේ නියෝගය ලබාගන්නාය යනුවෙන් එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ නියෝජිත මහත්වරුන්ට කියා තිබෙනවා.”

මෙම ගම්සභාව ඒ පළාතේ අවුරුදු ගණනාවක්ම වෙනත් වැඩ කරන අතර විදුලි බලය සම්පාදනය කිරීමටත් බොහෝ මහත්සි ගත්තා. දැන් එය කෙරෙන්නට ඔන්න මෙන්න කියා තිබියදී, එයින් යම් කිසි ගෞරවයක් ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයට ලැබිය යන බිය නිසා එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ ඇමතිතුමා මාර්ගයෙන් ගම්සභාව විසුරුවා හැරීමට පියවරක් ගත්තා බවයි ඒ පළාතේ පැතිර තිබෙන කතාව. විරුද්ධ පාර්ශ්වයට වැඩි බලයක් තිබෙන පළාත්වලට වර්තමාන ආණ්ඩුව සලකන්නේ මෙහෙමදැයි මා දැනගන්නට කැමැතියි. යම් නිලධාරියකු යොදා විමසා බැලුවොත් ඕනෑම ගම්සභාවක තිබෙන අඩුපාඩුකම් සොයා ගන්නට බැරිකමක් නැහැ. එහෙත්, මෙවැනි අවස්ථාවකදී, ගම්සභාවෙන් කිසියම් සේවයක් ඒ පළාතට සිදු වීමට ඔන්න මෙන්න කියා තිබෙන අවස්ථාවකදී එය විසුරුවා හැර එක්සත් ජාතික පක්ෂයට හිතවත් නිලධාරියකුට එය බාර දීමෙන් අදහස් කෙරෙන්නේ ; ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ

පාලනය කෙරෙහි මිනිසුන් තුළ කළකිරී මක් ඇති කිරීමයි. විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රීවරයකුගේ ආසනය තුළ පිහිටි ගම්සභාවකට මේ විධියට ආණ්ඩුව සලකන විට එක පාරටම මහජනයාට පෙනෙන්නේ එම ප්‍රදේශය විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රීවරයකු විසින් නියෝජිතය කරන නිසා, එම ගම්සභාවේ බලය ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයට තිබෙන නිසා එය විසුරුවා හැරී බවයි.

ඊයේ පෙරෙයිද මෙම රජයේ ඇමති වරයකු හබරාදුව කොට්ඨාශයේ තවත් ප්‍රදේශයකට ගොස් ග්‍රාමීය විදුලි බල යෝජනා ක්‍රමය යටතේ විදුලි බල සම්පාදනයක් ආරම්භ කර ආපසු ආවා. විදුලි බලය සම්පාදනය කිරීම සඳහා ගම් 7 ක් වෙන් වී තිබෙනවා. ප්‍රමුඛස්ථානය දිය යුතු එම ගම් සම්පූර්ණයෙන්ම අතහැර දමා, එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ හිතවතුන් එක්කෙනකු දෙදෙනකු සිටින ප්‍රදේශයකට පමණක් ඇමතිතුමා සමග සාකච්ඡා කොට විදුලි බලය ලබාගෙන තිබෙනවා. විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රී වරයකු සිටින නිසා මෙම ප්‍රදේශයට කවදා වත් වැඩ කෙරෙන්නේ නැතැයි ආණ්ඩු පක්ෂයේ මැති ඇමතිවරුන් ඒ ප්‍රදේශයට ගොස් කියා තිබෙනවා. කෙරෙන වැඩ පිකවත් කෙරෙන්නේ එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ පරාජිත අපේක්ෂකයා මගින් බවත් එම මැති ඇමතිවරුන් කියා තිබෙනවා. පරාජිත මිනිසුන්ට තැන දී පරාජිත යුගයක් උදා කිරීමද වර්තමාන රජයේ ප්‍රතිපත්තිය ? හබරාදුව ආසනයේ සිටින්නේ ඉතාම උසස් විධියට විශිෂ්ට අන්දමට පරාජය වුණු එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ අපේක්ෂකයකු බව එක් ඇමති වරයකු ගිය සතියේදී කියා තිබෙනවා. අගමැති ධුරය දරමින් සිට පරාජය වුණු කෙනකු ගැන ලංකාවේ පමණක් නොව ලෝකයේ කොහේවත් ඉතිහාසයක සඳහන් වී නැහැ. හබරාදුවේ පරාජිත අපේක්ෂකයා ගැන ඉහත කී විධියට සඳහන් කර තිබෙන්නේ, පරාජයට හුඟක් දක්ෂ ඇමතිවරයකුයි. ඒ ගැන මගේ රණ්ඩුවක් නැහැ. ඒ ඇමතිතුමාගේ පරණ පරාජය ගැන හෝ ලබන මැතිවරණයේදී එතුමාට මුහුණ දෙන්නට සිදුවන පරාජය ගැන හෝ අපි පසුව කතා කරමු.

[ප්‍රින්ස් ගුණසේකර මයා.]

මා නගන ප්‍රශ්නය මෙයයි. තමන් අත ආණ්ඩු බලය නිබුණු පළියට විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රීවරයකුගේ කොට්ඨාශය කට මේ විධියට වෙනස්කම් කිරීම හරිද?

රුවන්පුරගේ සරණපාල නමින් එක් සත් ජාතික පාක්ෂික ගම්සභා නියෝජිත මහත්මයකු සිටිනවා. වර්තමාන පළාත් පාලන ඇමති ආර්. ප්‍රේමදාස මහතා නමාගේ නැයකු බව කියමින් සරණපාල මහතා ඒ පළාතේ උදන් අනන්‍යවා. එම නිසා උන්තැනට ඕනෑ හැටියට ඕනෑම වෙලාවක හබරාදුව ගම් කායරී සභාව විසුරුවා හරින්නට පුළුවන්ය කියනවා. හබරාදුව ගම් කායරී සභාව විසුරුවා හරින්නට ඇමතිතුමා නිකුත් කළ නියෝගයක් ඒ. සී. එල්. ජී. මහත්මයා අතේ තිබෙනවාලු. හබරාදුව ගම් සභාවේ සභාපතිතුමා මට එවූ ලියුම් දෙකක පිටපත් තිබෙනවා. ගරු ඇමතිතුමා තැනි නිසා මා ඒවා කියවන්නට අදහස් කරන්නේ නැහැ. මේ ලියුම්වල මුල් පිටපත් ඇමතිතුමාට යවා තිබෙනවා. පළාත් පාලන අමාත්‍යාංශය පිළිබඳව සාකච්ඡා කරන අවස්ථාවේදී මේවා ගැන කරුණු

ඉදිරිපත් කරන්නට පුළුවනි. විදුලි බලය දෙන්නට ප්‍රථමයෙන් හබරාදුව ගම් කායරී සභාව විසුරුවා හරින්නට ඇමතිතුමා කට යුතු කරනවාය කියා ආරංචියක් මුළු ප්‍රදේශයම දෙවනත් කරමින් පැතිර යනවා. ඒ ආරංචිය ඇත්තක්ද බොරුවක්ද යන්න ගරු ඇමතිතුමා මන්ත්‍රී මණ්ඩලයට දැනුම් දේවිඳි මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.

ප්‍රශ්නය විමසන ලදින්, සභා සම්මත විය.

බිඟු බිඳුණු පිටු, ඉත්තරුකොණ්ඩාවට ගියා.

Question put, and agreed to.

මන්ත්‍රී මණ්ඩලය ඊට අනුකූලව අ. හා. 8.10 ට, 1969 සැප්තැම්බර් 1 වන දින සභා සම්මතය අනුව, 1969 සැප්තැම්බර් 8 වන සදුද, පූ. හා. 10 වන තෙක් කල් ගියේය.

අ. තනතුරු. ඩී. පී. 8.10 මනිකුල, පාප අ. තනතුරු 1969 පෙප්ටෙම්බර් 1 ආරම්භයේදී 1969 පෙප්ටෙම්බර් 8 දිනකදී පිටුපස, පූ. පී. 10 මනිකුලය ඉදිරිපත් කළේය.

Adjourned accordingly at 8.10 P.M. until 10 A.M. on Monday, 8th September, 1969 pursuant to the Resolution of the House of 1st September, 1969.

ලිඛිත පිළිතුරු

ලිඛිත පිළිතුරු

ප්‍රශ්නවලට ලිඛිත පිළිතුරු

வினாக்களுக்கு வாய்மூல விடைகள்

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

කොන්ත්‍රාත් කොමිසම

ஒப்பந்த விசாரணைக்குழு

CONTRACTS COMMISSION

199/69

ප්‍රින්ස් ගුණසේකර මයා. (හබරුදුව)

(திரு. பிறின்ஸ் குணசேக்கர—ஹபருதுவ)

(Mr. Prins Gunasekera—Habaraduwa)

අග්‍රාමාත්‍ය, රාජ්‍යාරක්ෂක හා විදේශ කටයුතු පිළිබඳ ඇමති සහ ක්‍රම සම්පාදක හා ආර්ථික කටයුතු ඇමතිගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය : (අ) රජය මගින් පත් කරන ලද කොන්ත්‍රාත් කොමිසම නීත්‍යානුකූල නොවන බව රාජාධිකරණය තීන්දු කර ඇති බව එතුමා දන්නවාද? (ආ) ඒ කොමිසම උදෙසා 1969 ජූලි 1 වෙනිදා දක්වා කවර පුද්ගලයින්ට රජය කොපමණ මදලක් වියදම් කර තිබේද?

ගරු ඩබ්ලි සෝනානායක (අග්‍රාමාත්‍ය, ආරක්ෂක හා විදේශ කටයුතු පිළිබඳ ඇමති සහ කළු සම්පාදක හා ආර්ථික කටයුතු පිළිබඳ ඇමති)

(கௌரவ டட்ளி சேனாநாயக்க—பிரதம அமைச்சரும், பாதுகாப்பு, வெளி விவகார அமைச்சரும் திட்ட அமைப்பு, பொருளாதார விவகார அமைச்சரும்)

(The Hon. Dudley Senanayake—Prime Minister, Minister of Defence & External Affairs and Minister of Planning & Economic Affairs)

(අ) කොමසාරිස්වරයා පත්කිරීම (393 වැනි අධිකාරය වන) පරීක්ෂණ කොමිෂන් සභා පනතට පටහැනි බැව් වර්ෂ එක්දහස් නවසිය හැට අටේ අංක 30 දරණ රාජාධිකරණ අභියාචනය පිළිබඳව රාජාධිකරණය මගින් දෙන ලද 1969 ජුනි මස 30 වන දින දරණ නඩු තීන්දුවේ සඳහන් වේ. මීටපසු මහනුවර ජල යෝජනා ක්‍රමය පිළිබඳ පරීක්ෂණ යක් පවත්වන ලෙස අති ගරු අග්‍රාණ්ඩුකාරතුමා විසින් කොමසාරිස් වරයාට අමතර විධානයක් නිකුත් කර ඇති අතර, මෙතෙක් පැවැත්වුණ පරීක්ෂණය නිත්‍යානුකූල කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ව්‍යවස්ථා ළඟදීම පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරනු ඇත.

67.

(ආ)	(i)	කොමසාරිස්වර, රාජ නීතිඥ ඊ. ජී. වික්‍රමනායක මහතාට ගෙවන ලද පාරිතෝෂික මුදල	...	...	...	1,56,000
	(ii)	ජ්‍යෙෂ්ඨ නීති උපදේශක ආර්. ඒ. කන්නන්ගර මහතාගේ ගාස්තු	...	...	...	41,212
	(iii)	කායාර් මණ්ඩලයට ගෙවන ලද පඩිනඩි හා අතිකාල දීමනා	...	...	...	2,62,140

(ලැයිස්තුව අමුණා ඇත.)

අදාල ලැයිස්තුව

67.

- | | | | |
|----|--|-----|----------|
| 1. | රා. නි., ඊ. ජී. වික්‍රමනායක මහතා, කොමසාරිස්ට් පාරිතෝෂික මුදල | ... | 1,56,000 |
| 2. | ආර්. ඒ. කන්නන්ගර මහතා, නීතිඥ ගාස්තු | ... | 41,212 |
| 3. | එස්. සිවරාසා මහතා, ලේකම්, 65.10.25 සිට 66.10.4 දක්වා | ... | 11,180 |
| 4. | ඒ. එම්. එම්. සහබිඩින් මහතා, ලේකම්, 66.10.5 සිට 69.7.1 දක්වා | ... | 54,123 |

லெனெ பிசெதுரு

லெனெ பிசெதுரு

	ரூ.
5. சி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 65.11.23 ஸி 69.7.1 டன்லா	... 29,779
6. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 66.1.2 ஸி 69.7.1 டன்லா	... 17,320
7. சி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 67.3.1 ஸி 69.7.1 டன்லா...	... 7,200
8. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 65.11.20 ஸி 69.7.1 டன்லா	12,630
9. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 65.11.25 ஸி 67.11.13 டன்லா	... 6,445
10. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 65.12.23 ஸி 66.10.30 டன்லா	... 3,470
11. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 65.12.1 ஸி 66.9.30 டன்லா	... 5,450
12. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 66.2.4 ஸி 66.9.23 டன்லா	... 4,343
13. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 66.9.1 ஸி 69.7.1 டன்லா	... 25,279
14. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 66.9.23 ஸி 69.6.30 டன்லா	... 23,445
15. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 66.9.24 ஸி 67.2.19 டன்லா	... 2,941
16. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 67.3.8 ஸி 69.7.1 டன்லா	... 20,942
17. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 67.10.1 ஸி 69.2.28 டன்லா	... 8,634
18. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 67.3.1 ஸி 67.3.7 டன்லா	... 43
19. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 67.1.24	... 7
20. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 3 ஸி 67.2.5 டன்லா	... 17
21. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 67.1.24	... 14
22. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 67.2.24	... 6
23. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 65.11.23 ஸி 66.3.31 டன்லா	... 487
24. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 20 ஸி 65.11.30 டன்லா	... 37
25. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 65.12.6 ஸி 67.7.2 டன்லா	... 2,373
26. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 65.12.1 ஸி 66.7.30 டன்லா	... 918
27. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 65.11.23 ஸி 69.7.1 டன்லா	... 6,136
28. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 65.12.5 ஸி 68.2.23 டன்லா	... 3,523
29. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 66.8.2 ஸி 69.7.1 டன்லா	... 5,061
30. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 66.9.15 ஸி 69.7.1 டன்லா	... 5,528
31. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 67.9.17—69.2.28	... 2,736
32. டி. டி. பசெரேரா மனதா, லெனெ, 68.5.28—69.7.1	... 2,073
	<hr/> 4,59,352 <hr/>

(அ) 1968 ஆம் ஆண்டின் 30 ஆம் எண்கொண்ட பிறிவி கவுன்சில் மேன் முறையீட்டில், பிறிவி கவுன்சில் தனது 1969, யூன் மாதம் 30 ஆம் திகதியத் தீர்ப்பில், ஆணையாளரின் நியமனமானது (393 ஆம் அத்தியாய மான) விசாரணை ஆணைக்குழுக்கள் சட்டத்தின் அதிகாரங் கடந்ததாகும் என வலியுறுத்தியுள்ளது. அதன் பின்னர், கண்டி நீர் வழங்கல் திட்டத்தையொட்டி விசாரணை நடத்துகவென அவ்வாணையாளருக்கு அதி உத்தமராம் மகாதேசாதிபதி அவர்களால் புதிய ஆணையொன்று வழங்கப் பட்டுள்ளதோடு, ஏற்கனவே நடாத்தப்பெற்ற விசாரணைகளைச் சட்டப்படி செல்லுபடியாக்க விரைவில் பாராளுமன்றத்தில் சட்டமியற்றலும் கொணரப் படும்.

ரூபா

- (ஆ) (i) ஆணையாளர், திரு. ஈ. ஜி. விக்ரமநாயக்க, கியூ.சி., அவர் களுக்குத் தகைமைக் கொடை .. 1,56,000
- (ii) சிரேட்ட வழக்கறிஞர், திரு. ஆர். ஏ. கன்னங்கரா அவர் களுக்குக் கட்டணங்கள் .. 41,212
- (iii) அலுவலகப் பணியாளர்களுக்குச் சம்பளங்களும் “மேலதிக நேர” கொடுப்பனவுகளும் .. 2,62,140

(நிரல் இணைக்கப்பட்டுள்ளது)

வேலை பிழைப்பு

வேலை பிழைப்பு

தொடர்புறுத்தப்பட்ட நிரல்

ரூபா

1. ஆணையாளருக்குத் தகைமைக்கொடை, திரு. ஈ. ஜி. விக்ரமநாயக்க, கியூ.சி.	..	1,56,000
2. சட்ட வல்லுநர் கட்டணங்கள், திரு. ஆர். ஏ. கன்னங்கரா	..	41,212
3. செயலாளர், திரு. எஸ். சிவராசா, 25.10.65—4.10.66	..	11,180
4. செயலாளர், திரு. ஏ. எம். எம். சகாப்தின், 5.10.66—1.7.69	..	54,123
5. திரு. எல். ஈ. ஓ. பெரேரா, எழுதுவினைஞர், 23.11.65—1.7.69	..	29,779
6. திரு. ரி. செல்வநாயகம், எழுதுவினைஞர், 2.1.66—1.7.69	..	17,320
7. திரு. எச். டபிள்யூ. சுகததாச, எழுதுவினைஞர், 1.3.67—1.7.69	..	7,200
8. திரு. ஆர். ஏ. டி. ஆர். ரணசிங்க, தட்டெழுத்தாளர், 20.11.65—1.7.69	..	12,630
9. திரு. டி. அயாகம், தட்டெழுத்தாளர், 25.11.65—13.11.68	..	6,445
10. திரு. ஜி. திசாநாயக்க, மொழிபெயர்ப்பாளர், 23.12.65—30.10.66	..	3,470
11. திரு. சி. எல். இராமநாதன், சுருக்கெழுத்தாளர், 1.12.65—30.9.66..	..	5,450
12. திரு. சி. கனகலிங்கம், சுருக்கெழுத்தாளர், 4.2.66—23.9.66	..	4,343
13. திரு. டபிள்யூ. ஏ. பர்ணந்து, சுருக்கெழுத்தாளர், 1.9.66—1.7.69	..	25,279
14. திரு. ஜே. பி. குயினன், சுருக்கெழுத்தாளர், 23.9.66—30.6.69	..	23,445
15. திரு. ஏ. வி. கெட்டிஆரச்சி, சுருக்கெழுத்தாளர், 24.9.66—19.2.67	..	2,941
16. திரு. ஐ. எல். எம். எம். நிலாம்ப, சுருக்கெழுத்தாளர், 8.3.67—1.7.69	..	20,942
17. திரு. எஸ். ஜே. எம். பர்ணந்து, சுருக்கெழுத்தாளர், 1.10.67—28.2.69	..	8,634
18. திரு. சி. எஸ். பண்டார, சுருக்கெழுத்தாளர், 1.3.67—7.3.67	..	43
19. திரு. டி. விக்ரமரத்ன, சுருக்கெழுத்தாளர், 24.1.67	..	7
20. திரு. ரி. டி. எல். விஜேநாயக்க, சுருக்கெழுத்தாளர், 3—5.2.67	..	17
21. திரு. பி. எம். அலெக்ஸாண்டர், சுருக்கெழுத்தாளர், 24.1.67	..	14
22. திரு. எஸ். எல். பத்திரண, சுருக்கெழுத்தாளர், 24.2.67	..	6
23. திரு. கே. பி. பெரேரா, அமய பியோன், 23.11.65—31.3.66	..	487
24. திரு. ஏ. ஏன். குணதாச, அமய காவலாளர், 20—30.11.65	..	37
25. திரு. டபிள்யூ. எஸ். பெரேரா, அமய பியோன், 6.12.65—2.7.67	..	2,373
26. திரு. ஜே. ஏ. சுமணதாச, அமய தொழிலாளி, 1.12.65—30.7.66	..	918
27. திரு. யு. ஜி. எட்வின் சிஞ்ஞோ, அமய காவலாளர், 23.11.65—1.7.69	..	6,136
28. திரு. சி. டி. கருணரத்ன, அமய காவலாளர், 5.12.65—23.2.68	..	3,523
29. திரு. ஏன். சுந்தரசேகர, அமய பியோன், 2.8.66—1.7.69	..	5,061
30. திரு. எம். ஏ. சோமசிநி, அமய பியோன், 15.9.66—1.7.69	..	5,528
31. திரு. கே. ஏ. ஜினதாச, அமய காவலாளர், 17.9.67—28.2.69	..	2,736
32. திரு. ஜே. கே. நிக்கலஸ், அமய தொழிலாளி, 28.5.68—1.7.69	..	2,073
		4,59,352

(a) The Privy Council in its judgement dated 30th June 1969 in Privy Council Appeal No. 30 of 1968 has held that the appointment of the Commissioner was *ultra vires* the Commissions of Inquiry Act (Cap. 393). A fresh Commission has since been issued to the Commissioner by His Excellency the Governor-General to inquire into the Kandy Water Supply Scheme and legislation will shortly be presented in Parliament to validate the inquiries already held.

Rs.

- (b) (i) Honorarium to Mr. E. G. Wikramanayake, Q.C., Commissioner .. 156,000
(ii) Fees to Mr. R. A. Kannangara, Senior Counsel .. 41,212
(iii) Salaries and overtime to office staff .. 262,140

(List attached).

List referred to

Rs.

- | | | |
|---|----|---------|
| 1. Honorarium to Commissioner Mr. E. G. Wikramanayake, Q.C. | .. | 156,000 |
| 2. Lawyers Fees to Mr. R. A. Kannangara | .. | 41,212 |
| 3. Mr. S. Sivarasa, Secretary 25.10.65 to 4.10.66 | .. | 11,180 |
| 4. Mr. A. M. M. Sahabdeen Secretary 5.10.66 to 1.7.69 | .. | 54,123 |

			Rs.
5.	Mr. L. E. O. Perera, Clerk 23.11.65 to 1.7.69 ..	..	29,779
6.	Mr. T. Selvanayagam, Clerk 2.1.66 to 1.7.69 ..	..	17,320
7.	Mr. H. W. Sugathadasa, Clerk 1.3.67 to 1.7.69 ..	..	7,200
8.	Mr. R. A. D. R. Ranasinghe, Typist 20.11.65 to 1.7.69 ..	..	12,630
9.	Mr. D. Ayagama, Typist, 25.11.65 to 13.11.67 ..	..	6,445
10.	Mr. G. Dissanayake, Translator 23.12.65 to 30.10.66 ..	..	3,470
11.	Mr. C. L. Ramanadan, Stenographer 1.12.65 to 30.9.66 ..	..	5,450
12.	Mr. C. Kanagalingam, Stenographer 4.2.66 to 23.9.66 ..	..	4,343
13.	Mr. W. A. Fernando, Stenographer 1.9.66 to 1.7.69 ..	..	25,279
14.	Mr. J. B. Guinan, Stenographer, 23.9.66 to 30.6.69 ..	..	23,445
15.	Mr. A. V. Hettiaratchchi, Stenographer 24.9.66 to 19.2.67 ..	..	2,941
16.	Mr. I. L. M. M. Nilam, Stenographer 8.3.67 to 1.7.69 ..	..	20,942
17.	Mr. S. J. M. Fernando, Stenographer 1.10.67 to 28.2.69 ..	..	8,634
18.	Mr. C. S. Bandara, Stenographer 1.3.67 to 7.3.67 ..	..	43
19.	Mr. D. Wickramaratne, Stenographer 24.1.67 ..	..	7
20.	Mr. T. D. L. Wijenayake, Stenographer 3-5.2.67 ..	..	17
21.	Mr. B. M. Alexander, Stenographer 24.1.67 ..	..	14
22.	Mr. S. L. Pathirana, Stenographer 24.2.67 ..	..	6
23.	Mr. K. P. Perera, Casual Peon 23.11.65 to 31.3.66 ..	..	487
24.	Mr. A. N. Gunadasa, Casual Watcher 20 to 30.11.65 ..	..	37
25.	Mr. W. S. Perera, Casual Peon 6.12.65 to 2.7.67 ..	..	2,373
26.	Mr. J. A. Sumanadasa, Casual Labourer 1.12.65 to 30.7.66 ..	..	918
27.	Mr. U. G. Edwin Singho, Casual Watcher 23.11.65 to 1.7.69 ..	..	6,136
28.	Mr. C. D. Karunaratne, Casual Watcher 5.12.65 to 23.2.68 ..	..	3,523
29.	Mr. N. Sundarasekara, Casual Peon 2.8.66 to 1.7.69 ..	..	5,061
30.	Mr. M. A. Somasiri, Casual Peon 15.9.66 to 1.7.69 ..	..	5,528
31.	Mr. K. A. Jinadasa, Casual Watcher 17.9.67 to 28.2.69 ..	..	2,736
32.	Mr. J. K. Nicholas, Casual Labourer 28.5.68 to 1.7.69 ..	..	2,073

459,352

ඩබ්. ආර්. එම්. අප්පුහාමි මහතාගේ
මැන්දමුවට අර්ථසාධක මුදල්

திரு. டப்ளியூ. ஆர். எம். அப்புஹாமியின்
விதவைக்குரிய ஊ. சே. லா. நிதி

E. P. F. MONEYS DUE TO WIDOW OF
MR. W. R. M. APPUHAMY

206/69

ඩී. බී. එම්. හේරත් මයා. (වලපනේ)

(திரு. ரி. பி. எம். ஹேரத்—வலப்பனை)

(Mr. T. B. M. Herath—Walapane)

කමිකරු හා රැකිරක්ෂා ඇමතිගෙන්
ඇසූ ප්‍රශ්නය: (අ) කොළඹ කොමාර්සල්
සමාගමේ කදපොල ශාඛාවේ සේවයේ යෙදී
සිටියදී මියගිය ඩබ්ලිව්. ආර්. ඇම්. අප්පු
හාමි මහතාගේ භාග්‍යාව වන බී. ඇම්. ප්‍රංචි
මැතිකා මහත්මිය අර්ථසාධක අරමුදලේ
ප්‍රතිලාභ ඉල්ලන ලද්දේ කවදාද? (ලිපි
ගොනු අංකය: සීආල්/සී (2)/2349) (ආ)
මෙම මුදල් අප්‍රමාදව ගෙවීමට එතුමා ක්‍රියා
කරනවාද? නොඑසේ නම් ඒ මන්ද?

தொழில், தொழில் வசதி அமைச்சரைக்
கேட்ட வினா: (அ) கொழும்பு கொமாரசல் கம்
பெனியின் கந்தபொலை கிளை அலுவலகத்தில்
கடமையாற்றிக் கொண்டிருக்கும் பொழுது
காலமடைந்த திரு. டப்ளியூ. ஆர். எம். அப்பு

ஹாமியின் மனைவியான திருமதி பி. எம்.
புஞ்சிமெனிகே ஊழியர்சேமலாப நிதியைக்
கோரியதெப்பொழுது? (கடிதக் கோவை சி.
எல்./சீ.(2)/2349) (ஆ) இப்பணத்தைக்
காலந்தாழ்த்தாது வழங்குவதற்கு அவர் நட
வடிக்கை எடுப்பாரா? இல்லையெனில்; ஏன்?

asked the Minister of Labour and
Employment: (a) When did Mrs.
B. M. Punchimenika, wife of the late
Mr. W. R. M. Appuhamy, who died
while in the service of the Kanda-
pola branch of the Colombo Com-
mercial Company, forward her appli-
cation (File No. CL/C (2)/2349) for
the Employees' Provident Fund
benefits? (b) Will he take action to
pay these dues early? If not, why?

ගරු එම්. එච්. මොහමඩ් (කමිකරු, රැකී
රක්ෂා හා නිවාස ඇමති)

(கௌரவ எம். எச். முகம்மது—தொழில்,
தொழில்காண், வீடமைப்பு அமைச்சர்)

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

(අ) 69.3.31 දින දීය. (ආ) මෙම මුදල්
අප්‍රමාදව ගෙවීමට ක්‍රියා කරගෙන යනු
ලැබේ.

(a) On 31.3.69. (b) Action is being
taken to pay these dues early.

දයක මුදල්; මුදල් ගෙවන දිනෙන් පසුව ඇරඹෙන මාසයේ සිට මාස 12ක් සඳහා රු. 32.00යි. (අශෝධිත පිටපත් සඳහා නම් රු. 35.00යි.) මාස 6කට ගාස්තුවෙන් අඩකි. පිටපතක් ගත 30යි. තැපෑලෙන් ගත 45යි. මුදල්, කොළඹ ගාලු මුවදෙර, මහලේකම් කාර්යාලයේ රජයේ ප්‍රකාශන කාර්යාංශයේ අධිකාරී වෙත කලින් එවිය යුතුය.

சத்தா : பணம் கொடுத்த தேதியையடுத்துவரும் மாதம் தொடக்கம் 12 மாதத்துக்கு ரூபா 32.00 (திருத்தப்படாத பிரதிகள் ரூபா 35.00), 6 மாதத்துக்கு அரைக்கட்டணம் ; தனிப்பிரதி சதம் 30, தபால்மூலம் 45 சதம், முற்பணமாக அரசாங்க வெளியீட்டு அலுவலக அத்தியட்சரிடம் (த. பெ. 500, அரசாங்க கருமகம், கொழும்பு 1) செலுத்தலாம்.

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 502, Colombo 1