



පාර්ලිමේන්තු විවාද

(ගැන්සාඩ්)

නියෝජිත මන්ත්‍රී මණ්ඩලයේ

තිල වාතාව

අත්තිකාරම් ප්‍රධාන කරුණු

ප්‍රශ්නවලට වෘත්ති පිළිතුරු [නි. 1533]

විසර්ජන කෙටුම්පත් පණත, 1965-66 [දහතුන්වන වෙන් කළ දිනය]
[නි. 1551] :

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

පරිපූරක මුදල් [නි. 1803]

කල් නැතිමේ සෝපනාව [නි. 1804]

பாராளுமன்ற விவாதங்கள்

(ஹன்சார்ட்)

பிரதிநிதிகள் சபை

அதிகாரபூர்வமான அறிக்கை

பிரதான உள்ளடக்கம்

வினாக்களுக்கு வாய்மூல விடைகள் [ப. 1533]

ஒதுக்கீட்டு மசோதா, 1965-66 [ஒதுக்கப்பட்ட பதின்மூன்றாம் நாள்] [ப. 1551] :

தலைப்புக்கள் 85-87, 90—குழுவில் ஆராயப்பெற்றது

குறைநிரப்புத் தொகை [ப. 1803]

ஒத்திவைப்புப் பிரேரணை [ப. 1804]

Volume 62

No. 6

Tuesday

7th September 1965

PARLIAMENTARY DEBATES

(HANSARD)

HOUSE OF REPRESENTATIVES

OFFICIAL REPORT

PRINCIPAL CONTENTS

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS [Col. 1533]

APPROPRIATION BILL, 1965-66 [Thirteenth Allotted Day] [Col. 1551] :
Considered in Committee—Heads 85-87 and 90

SUPPLEMENTARY SUPPLY [Col. 1803]

ADJOURNMENT MOTION [Col. 1804]

வாசிக பிசீரூர்

நியோசீன மன்தி மனீவரீய

பிரதரிதிகள் சபை

House of Representatives

1965 ஐப்ரீலுமீரீ 7 வன ஐனரூவாடி

செவ்வாய்க்கிழமை 7, செப்ரெம்பர் 1965

Tuesday, 7th September 1965

பூ. ஸ. 10 வ மன்தி மனீவரீய டீஸ் விய. கலா
நாயகனா [சூமன் ஐலீவரி லீஸ். பிசீஸ்,
கே.பி.பீ.] இலாசனாரூகி விய.

சபை மு. ப. 10 மணிக்ருக் கூடியது. சபாநாயகர்
அவர்கள் [கௌரவ முர்மான் அல்பட் எப். பீரிஸ்,
கே.பி.ஈ.] தலைமை தாங்கினார்கள்.

The House met at 10 A.M., MR. SPEAKER
[THE HON. SIR ALBERT F. PEIRIS, K.B.E.]
in the Chair.

பூசனவரீவ வாசிக பிசீரூர்

வினாக்களுக்கு வாய்முல விடைகள்

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

பிசீன் லிபி ஸண்டிந மனீவரீய: ஐஸ்
கர்ந ரே ஸேவகசீன்

பீங்கான் கூட்டுத்தாபனம்: சேவையினின்று
நிறுத்தப்பட்டுள்ள ஊழியர்கள்

CERAMICS CORPORATION: DISCONTINUED
EMPLOYEES

1. ரீக்சீமன் பீயகோடி மிய. (பீவரீ
பிசீய)

(திரு. லக்ஷமன் ஜயக்கொடி—திவுலுபிட்டிய)
(Mr. Lakshman Jayakody—Divulapitiya)

கர்மானா ஸ லிவரீ கடுயுது ஐமரி
கென் ஐபூ பூசீநய: மீலுவே பிசீன் லிபி
ஸண்டிந மனீவரீயே ஸேவகென் ஐஸ்
கர்ந ரே ஸேவகசீன் 18 டேனாவ பேரீய
இலீல ஸ பிசீயன்டல பிசீரி பிசீன் கர்
மானாஸாலால ரக்சா லலா டீமவ லுமல
கடுயுது கர்நலாடி? லீசே நலி, லீ கல
டிடி? நலாலீசே நலி, லீ மனீடி?

கைத்தொழில், கடற்றொழில் அமைச்சரைக்
கேட்ட வினா: பெரியமுல்லை, பிலியந்தலை ஆகிய
இடங்களிலுள்ள பீங்கான் தொழிற்சாலைகளில்
சேவையினின்றும் நிறுத்தப்பட்டுள்ள, நீர்
கொழும்பிலுள்ள இலங்கைப் பீங்கான் தொழிற்சாலைகளில்

வாசிக பிசீரூர்

தாபனத்தைச் சேர்ந்த 18 ஊழியர்களுக்கும்
தொழில் வழங்குவதற்கு அவர் நடவடிக்கை
கள் எடுப்பாரா? ஆமெனில் எப்பொழுது?
இல்லையெனில் ஏன்?

asked the Minister of Industries and
Fisheries: Will he take steps to
give employment to the 18 employees
of the Ceylon Ceramic Corporation,
Negombo, who were discontinued
from service, in the Ceramic Fac-
tories at Periyamulla and Piliyan-
dala, and if so, when and if not,
why?

கர். பி. பி. ஐ. ஐ. ஐ. (கலிநீந
ஸ லிவரீ ஐமரி)

(கௌரவ ம. பீ. ஆர். குணவர்தன—கைத்
தொழில், கடற்றொழில் அமைச்சர்)

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

Of the 18 casual employees dis-
continued from the Ceramic Factory
at Negombo, those employees who
had been originally recruited from
the Employment Exchange would
be considered for re-employment
when vacancies occur at the
Negombo Factory.

பீயகோடி மிய.

(திரு ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

ஐரூர் பூசீநயகீ நலிவலா. பஹூகிய
வலாவேடி கர் ஐமரிநுமலகென் மீ பூசீ
நய ஐபூ விர, பிசீயன்டல பிசீன் கர்
மானா ஸாலா விலாந கர்ந விர லீ ஐயவ
ரக்சாவலீ டேநலாய கிய பாரோன்டலகீ
பூசூ. லீ கிய கர் ஐமரிநுமல மீ ஸந
ஐலகா லலா ஸேவகென் ஐஸ் கர்ந ரே மீ
ஐயவ யமீகிய ஐநயகீ ஐலகநலாடி? பிசீ
யன்டல கென் மீலுவ கர்மானா ஸாலால
ஐலூர்நு ஐநிபூ விர லீ ஐயவ ரக்சா டேந
லாடி?

கர். பி. பி. ஐ. ஐ. ஐ. (கலிநீந

(கௌரவ ம. பீ. ஆர். குணவர்தன)

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

மீலுவே ஐலூர்நு ஐநிபூ விர லீ ஐயவ
ரக்சா டீமவ ஐய விரீய கர்நலா. நலுநீ
பிசீயன்டல ஐலநென் ஐரமீந கர்ந கர்
மானா ஸாலாவ மீ கலாலீ ஸநிம

වෘත්ති පිළිතුරු

යෙන් වැටුපක් නොලැබේ. (ඉ) මෙවැනි පත්වීමක් දෙපාර්තමේන්තුව කර නැත.

REV. HALIYALE RATANAPALA

ପ୍ରକାଶକ ଓ ଲେଖକ.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

රජයේ විද්‍යාලයක් වන කොළඹ
ආනන්ද මහා විද්‍යාලය වැනි විද්‍යාලයක
වැවුපක් තැනිව අතිරේක ගුරුවරයකු වශ
යෙන් සේවය කරනවාය කිව්වා?

ଏକ ପିଠିକୋଷାଳୀ

(கௌரவ ஈரியகொல்ல)

(The Hon. Iriyagolle)

රජයෙන් වැටුපක් නොලබන බවයි මා කීවිවෙ. ගරු මන්ත්‍රීතුමා දන්නේ නැතිව ඇති; මේ විද්‍යාලවල පහසුකම් ගාස්තු කියා මුදල් අය කරනවා. යම්කිසි පාසැලකට යම් යම් විෂයයන් සඳහා අතිරේක ගුරු වරුන් ප්‍රමාණවත් නැත කියා ගුරු දෙගුරු සමිති කල්පනා කරනවා නම් තාවකාලික වශයෙන් පහසුකම් ගාස්තුවලින් ගෙවමින් ගුරුවරුන් පත් කිරීමේ සිරිතක් තිබෙනවා.

అనుభవముననుసరించి.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

ඒ සිටින කවදා සිටද පටන් ගත්තේ?
රජයේ විද්‍යාලවලින් ඒ විධියේ පන්විම්
කරන්න පළවන්නද?

၈၄ ပိပိယောဇ်ဇ

(கௌரவ ஈரியகொல்ல)

(The Hon. Iriyagolle)

ප්‍රච්ඡින්න.

ග්‍රාම සේවක විභාගය, ජනවාරි, 1965

கிராம சேவகர் பரீட்சை, ஜனவரி 1965

GRAMA-SEVAKA EXAMINATION, JANUARY,
1965

3. පියකොටි මයා.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

ස්වදේශ කටයුතු ඇමතිගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය : (අ) 1965 ජනවාරි 23 වැනි දින පවත්වන ලද ග්‍රාම සේවක විභාගයේ ප්‍රතිඵල ප්‍රසිද්ධ කරන්නේ කවදාද? (ආ) පත්වීම් දෙන්නේ කවදාද?

වංචික පිළිතුරු

உள் நாட்டு விவகார அமைச்சரைக் கேட்ட வினா: (அ) 23.1.65 ஆம் தேதியன்று நடாத்திய கிராம சேவகர் பரீட்சையின் முடிவுகள் எப்பொழுது வெளியிடப்படும்? (ஆ) நியமனங்கள் எப்பொழுது கொடுக்கப்படும்?

asked the Minister of Home Affairs :

(a) When will the results of the Grama Sevaka Examination held on 23rd January, 1965, be published?

(b) When will the appointments be given?

ගරු ආචාර්ය ඩබ්ලිව්. දහනායක
(සවදේශ කටයුතු පිළිබඳ ඇමැති)

(கௌரவ கலாநிதி டபிள்யூ. தகநாயக்க—
உள்நாட்டு விவகார அமைச்சர்)

(The Hon. Dr. W. Dahanayake—
Minister of Home Affairs)

(a) Arrangements are now being made to hold the *viva voce* test in the various districts for all the candidates who entered for the examination held in January this year. (b) The appointments will be made when the results are known.

ଅବତାରୀ ଓ ଉଦ୍ଧାରୀ.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

Will that be done during this financial year or the next?

ගරු ආචාර්ය දිසානායක

(கௌரவ கலாநிதி தகநாயக்க)

(The Hon. Dr. Dahanayake)

I shall do my best to see that it is done as quickly as possible.

පකාසි ගොඩ ගමිකායනී සභාව : ඉඩමක්
අත්කර ගැනීම

கொஸ்கோட கிராமச்சபை—காணி கைக்கொள்ளல்
KOSGODA V. C.—ACQUISITION OF LAND

4. 'එල්. සී. ද සිල්වා මයා. (බලපිටිය)

(திரு. எல். சீ. டி சில்வா—பலப்பிடிய)

(Mr. L. C. de Silva—Balapitiya)

පළාත් පාලන ඇමතිගේ පාර්ලිමේන්තු
ලේකම්ගෙන් ඇසූ ප්‍රශ්නය : (අ) කොස්
ගොඩ ගම්කයාඪී සභාව, ක්‍රීඩා භූමියක්
සඳහා ඉඩමක් අත්කර ගැනීම යෝජනා
කළ බව එතුමා දන්නවාද? (ආ) මෙම
ඉඩම් අත්කර ගැනීම ගැන ඉඩම් හිමියන්
ගෙන් විරුද්ධත්වයක් නොතිබුණු
හෙයින්, මෙම අත්කර ගැනීමේ කටයුතු
කරගෙන යන ලෙස ඉඩම්, වාරිමාර්ග | 100

වෘත්තික පිළිතුරු

විදුලි බල ඇමති අත්කර ගැනීමේ නිලධාරී
යාට නියෝග කළ බව එතුමා දන්නවාද ?

(9) පළාත් පාලන ආමතියේ නියෝග

පරිදි අත්කර ගැනීම අත්හැර දමන ලද
බව පළාත් පාලන අමාත්‍යාංශයේ සභික

ලේකම් විසින් 1965 ජූනි මස 2 වැනි දින
ඔහුගේ ලිපියෙන් කොස්ගොඩ ගම්කායඞ්

සහාවේ සහාපති වෙන දැනුම් දී ඇති බව
එතුමා දන්නවාද? (ඊ) මෙම අත්කර

ගැනීම අත්හැර දමා ඇත්තේ මන්ද?
(උ) මෙම අත්කර ගැනීම පිළිබඳ කටයුතු

කරගෙන යන ලෙස සවිර ලේකම්ට හා
අත්කර ගැනීමේ නිලධාරියාට උපදෙස්

දීමට එතුමා එකඟ වෙනවාද? (ඊය) එසේ නම්, ඒ කවදද? නොඑසේ නම්, ඒ

මක්ද ?

உள்ளூராட்சி அமைச்சரின் பாராளுமன்றக் காரியதரிசியைக் கேட்ட வினா: (அ) கொஸ் கொட கிராமச் சபை, விளையாட்டு மைதானத் துக்கெனக் காணி ஒன்று கொள்ள உத்தேசித் திருந்தது என்பதை அவர் அறிவாரா? (ஆ) இக்காணியைக் கொள்வதற்கு காணிச் சொந்தக்காரர்கள் எதிர்ப்புக்கள் தெரிவிக்காதிருந்த மையினால், அக்காணியைக் கொள்ளுமாறு காணி, நீர்ப்பாசன, மின்சக்தி அமைச்சரால் காணி கொள்வனவு உத்தியோகத்தார் பணிக் கப்பட்டார் என்பதை அவர் அறிவாரா? (இ) உள்ளூராட்சி அமைச்சரின் பணித்தலின் பேரில் அக் கொள்வனவு கைவிடப்பட்டுள்ள தென உள்ளூராட்சி அமைச்சரின் நிரந்தரக் காரியதரிசி 1965, ஜூன் 2 ஆம் தேதிய கடித மூலம் கொஸ்கொட கிராமச் சபையின் தலை வருக்கு அறிவித்தார் என்பதை அவர் அறி வாரா? (ஈ) இக் கொள்வனவு கைவிடப்பட் டது ஏன்? (உ) இக்காணியைக் கொள்ளுமாறு நிரந்தரக் காரியதரிசிக்கும் கொள்வனவு உத்தி யோகத்தருக்கும் கட்டளையிடுவதற்கு அவர் சம்மதிப்பாரா? (ஊ) ஆமெனில் எப்பொழுது? இல்லையெனில், ஏன்?

asked the Parliamentary Secretary to the Minister of Local Government: (a) Is he aware that the Kosgoda Village Council proposed to acquire a land for a playground? (b) Is he aware that since there were no objections from the land owners to this acquisition the Minister of Land, Irrigation and Power had directed the Acquiring Officer, Galle, to proceed with this

[එල්. සී. ද සිල්වා මයා.]

acquisition? (c) Is he aware that the Permanent Secretary to the Ministry of Local Government has by his letter of 2nd June, 1965, informed the Chairman, Kosgoda Village Council, that the acquisition has been abandoned on the directions of the Minister of Local Government? (d) Why has this acquisition been abandoned? (e) Will he agree to instruct the Permanent Secretary and the Acquiring Officer to proceed with this acquisition? (f) If so, when and if not, why?

ආර්. ප්‍රේමදාස මයා. (පළාත් පාලන ආමතියේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්)

(තිரு. ආර්. ප්‍රිමොදාස—உள்ளுராட்சி அமைச்சரின் பாராளுமன்றக் காரியதரிசி)

(Mr. R. Premadasa—Parliamentary Secretary to the Minister of Local Government)

(අ) ඔව්. (ආ) මෙම ඉඩම අත්කර ගැනීමට ක්‍රියාකරන ලෙස ඉඩම්, වාරිමාර්ග හා විදුලි බලය පිළිබඳ ආමතියකින් විසින් නියම කරනු ලැබූ බව දනිමි. (ඉ) ඔව්. (ඊ) මෙම ඉඩම අත්කර ගැනීම, මානුෂික හේතූන් පිට අත්හැරදමා තිබේ. (උ) නැත. (ඌ) ඉඩම අයිතිකරු ජීවිතාන්තය දක්වා සිර දඬුවමක් විඳින බැවින්ද, ඔහුගේ භායානීවට හා දරුවන්ට නිවාසයක් නොමැති විය හැකිව තිබුණ හෙයින්ද, ගරු ආමතියකින් විසින්, මානුෂික හේතූන් පිට, අනිත් සුදුසු ඉඩමක් අත්කර ගැනීමට නියම කර තිබේ.

එල්. සී. ද සිල්වා මයා.

(තිரு. எஸ். சி. டி சில்வா)

(Mr. L. C. de Silva)

ගරු පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා දන්නවාද, මේ ඉඩමේ අයිතිකරුවාගේ භාර්යාව වත් දරුවන්වත් පදිංචි වී නැති බව? ඒ නිසා ගරු පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාට දන්නා තිබෙන හේතු අමූලික අසත්‍ය ඒවා බව මා ප්‍රකාශ කරනවා.

ප්‍රේමදාස මයා.

(තිரு. ப்ரீமொதாச)

(Mr. Premadasa)

තමුත්තාන්සේ එහෙම කියනවා නම් තවත් වරක් ඒ ගැන පරීක්ෂණයක් කරන්න පුළුවන්.

වලගෙදර-පරගහතොට ර. වැ. දෙ. පාර

வலகெதர—பறகஹாத்தொட்ட அ.க.ப. பாதை
WALAGEDARA—PARAGAHATOTA P.W.D. ROAD

5. එල්. සී. ද සිල්වා මයා.

(තිரு. எஸ். சி. டி சில்வா)

(Mr. L. C. de Silva)

රජයේ වැඩ, තැපැල් සහ විදුලි සන්නිවේදන ආමතියෙන් ආසන්න ප්‍රශ්නය: (අ) බලපිටිය ජන්දදායක කොට්ඨාශයේ වලගෙදර පරගහතොට පාර ඉතාමත්ම නරක තත්ත්වයක පවත්නා බව එතුමා දන්නවාද? (ආ) මෙම පාර වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා ආස්තමේන්තුවක් මාස ගණනකට පෙර ආල් පිටියේ විධායක ඉංජිනේරු තැන විසින් රජයේ වැඩ අධ්‍යක්ෂ වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණු බව එතුමා දන්නවාද? (ඉ) මෙම පාරේ පාලම් හා බෝක්කු තැවත ඉදිකර ගල් හා තාර දැමීම සඳහා වූ ආස්තමේන්තුව අනුමත කිරීම ගැන එතුමා සලකා බලනවාද? (ඊ) එසේ නම්, ඒ කවදාද? (උ) නො එසේ නම්, ඒ මන්ද?

அரசாங்கக் கட்டுவோலை, தபால் தந்திப் போக்குவரத்து அமைச்சரைக் கேட்ட வினா: (அ) பலப்பிட்டியத் தேர்தற்றொகுதியிலுள்ள வலகெதர-பறகஹாத்தொட்ட பாதை மிக மோசமான நிலையிலுள்ளதென்பதை அவர் அறிவாரா? (ஆ) இப்பாதைக்குத் திருத்தங்கள் செய்வதற்கான மதிப்பீடொன்றை எல் பிற்றிய நிறைவேற்று எஞ்சினியர் அரசாங்கக் கட்டுவோலை அதிகபதிக்கு அநேக மாதங்களுக்கு முன்னரே சமர்ப்பித்துள்ளாரென்பதை அவர் அறிவாரா? (இ) இப்பாதையின் மதகுகளையும் பாலங்களையும் திரும்பவும் அமைப்பதற்கும், அதற்குக் கல் பரப்பித் தாரிடுவதற்குமான மதிப்பீட்டினை அங்கீகரிப்பது பற்றி அவர் சிந்திப்பாரா? (ஈ) அவ்வாறாயின், எப்பொழுது? (உ) அன்றேல், ஏன்?

asked the Minister of Public Works, Posts and Telecommunications: (a) Is he aware that the Walagedara-Paragahatota Road in the Balapitiya Electorate is in an extremely bad condition? (b) Is he aware that an estimate for improvements to this road had been submitted by the Executive Engineer, Elpitiya, to the Director of Public Works, several months ago? (c) Will he consider

[துவாவே மயா.]

காணி, நீர்ப்பாசன, மின்விசை அமைச்சரைக் கேட்ட வினா: (அ) முன்னைய அரசாங்கத்தினால் ஆரம்பிக்கப்பட்ட தேர்தல் தொகுதிப் பண்ணைகளில் அதிகமானவை கைவிடப்பட்டுள்ளனவென்பதை அவர் அறிவாரா? (ஆ) மாத்தறை தேர்தல் தொகுதியைச் சேர்ந்த தல்பாவிலாவில் உள்ள 22 ஏக்கர் விஸ்தீரண முடைய தேர்தல் தொகுதிப் பண்ணை மூடப்பட்டுவிட்டதென்பதை அவர் அறிவாரா? (இ) எனவே, காணியற்ற ஏழை மக்களுக்கு இக்காணியைப் பராதீனப்படுத்துவதற்கு அவர் நடவடிக்கைகள் எடுப்பாரா? (ஈ) ஆமெனில் எப்பொழுது? இல்லையெனில், ஏன்?

asked the Minister of Land, Irrigation and Power: (a) Is he aware that most of the electoral farms that were set up by the former Government have been abandoned? (b) Is he aware that the electoral farm, 22 acres in extent, at Talpawila in the Matara electorate has been closed down? (c) Will he, therefore, take steps to alienate this land to the landless poor people? (d) If so, when and if not, why?

சி. பி. சே. சேனேவிரத்ன மயா. (ஓவதி, வாசிமாரீன ஸா வித்திரிசு அமனினே பாரீசு தேன்து லேகதி)

(திரு. சி. பி. ஜே. செனேவிரத்தன—காணி, நீர்ப்பாசன, மின்விசை அமைச்சரின் பாராளுமன்றக் காரியதரிசி)

(Mr. C. P. J. Seneviratne—Parliamentary Secretary to the Minister of Land, Irrigation and Power)

(அ) இலி. (ஆ) இலி. (இ) மெம ப்ரதேசு யே ரிவிபிரி வந்த ஸன நாகுவிசிய யன ஓவதிவிரிந் அன்கர 155 க் ரப்யபி ஸன கவிபிகரூவந் 679 தேனெகூ அனரே தூனபி மந் லெதாதி அந. ப்லூவிந் மதி ப்ரபி லீரிம யபனே மெம ப்ரதேசுயே நவந் ஓவதி லெதாதி அநவஸய. அந்ந வஸ யெந் கியனோந் ரப்யபி அந்பந் கர ஸன லெதா தி அநி மெம ஓவதிவிரி கவிபிகரூவந் விஸாசு ஸம்ஸாவந் பதிவி வி நோ மூநி லூவி பேனே. ஓவதி ஸம்பிந கிரிமே அஹு பஹு யபனே 106 வநிமனநிபு பந் கலூ லூவி ப்லூவி தூநவாதி? (இ) அந்ந மெம ஓவதி கவிபி அபலூ கிரிமே பிசே நதி, ப் மந்?

தூனபி கவிபுநு கரஸன யநு லூவி. மே நதிந் லெந கல ரப்யபி அந்பந் கர ஸன மதி ப்ரபி லீரிம யபனே கவிபிகரூவந் அநரே நவந் ஓவதி லெதாதி அந வஸ லூவி மெ கலபநா கரதி. (ஈ) மெம ப்ரதேசு யபந நதிந்நே நந.

துவாவே மயா.

(திரு. துடாவ)

(Mr. Tudawe)

ஸா பாரீசுதேன்து லேகதிமூஸனே மூ தூனபி கலமநி, ப் பலானே நரூ ஸயந் ப்லூவி ஸபூபகார நுமயபி பி ஸூபிபேகாந் பவந்லாஸன யந் ஓலீசு மகி கலோந் ரிபி ஓவ தேனவாதி கியா.

சேனேவிரத்ன மயா.

(திரு. செனேவிரத்தன)

(Mr. Seneviratne)

ப் விநியே ஸம்பிநயகி அநி கரஸன கரூஸு ஓதிபிபந் கலோந் ஓவ தேனபி.

வூலிஸம கோரலே விவிநி ஸேவா ஸபூபகார ஸமீநி ஸம்ஸம

வெலிகம் கோரலே பல நோக்குக் கூட்டுறவுச் சங்க சமாசம்

WELIGAM KORALE MULTI-PURPOSE
CO-OPERATIVE SOCIETIES UNION

9. துவாவே மயா.

(திரு. துடாவ)

(Mr. Tudawe)

வாஸிப ஸா வெலிசு அமனினே பாரீசு தேன்து லேகதிஸனே அஹு ப்ரதேசு: (அ) மூநர திசுநிக்நயே வூலிஸம கோரலே விவிநி ஸேவா ஸபூபகார ஸமீநி ஸம்ஸம பிபி பாலந கவிபுநு ஓநா காரீயகூல லேச கரஸன கிய லூவி ப்லூவி தூநவாதி? (ஆ) பிபி ஸம்ஸம, ஸன பூ வாரீசு மஹா ஸஹா ரூபிமேதி பிபி அஹுந் காரக ஸஹா நோரூ ஸந்நாபி பஹு, ஸபூபகார ஸம்பிபி லந கலூபாரிசு ஸாமாநயஸன காரக ஸகிககிந் ஸநு லலய மஹுஸே லலநலவிரிபி யபந்நோபி மெம ஸமீநியே ஸஹாபநி வஸ யெந் தேபாரீதேன்துவே நிரிபாரியேகூ பந் கலூ லூவி ப்லூவி தூநவாதி? (இ) பிசே நதி, ப் மந்?

වංචික පිළිතුරු

වෘත්ති පිළිතුරු

සංවිධිත කොමසාරිස්ගේ මේ ක්‍රියාව සමූපකාර ව්‍යාපාරයට අවංක සේවයක් කළ අයට කරන ලද නින්දාවක් වන හෙයින් මෙම සංගමයේ කාරක සභාවට එහි සභාපති තෝරා පත්කර ගැනීමට එතුමා ඉඩ දෙනවාද? (උ) නොඑසේ නම්, ඒ මන්ද?

வர்த்தக, வியாபார அமைச்சரின் பாராளுமன்றக் காரியதரிசியைக் கேட்ட வினா : (அ) மாத்தறை மாவட்டத்திலுள்ள வெவிகம் கோறளை பலநோக்குக் கூட்டுறவுச் சங்க சமாசம் அதன் கருமங்களை மிகத் திறமையுடன் ஆற்றியதென்பதை அவர் அறிவாரா? (ஆ) இறுதியாக நடைபெற்ற வருடாந்தப் பொதுக் கூட்டத்தில் சமாசம் அதன் புதிய குழு உத்தியோகத்தர்களைத் தெரிவு செய்த பின்னருங்கூட கூட்டுறவு அபிவிருத்தி ஆணையாளர், நியமனங்கள் சம்பந்தமாய் வழமையில் குழு அங்கத்தவர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள அதிகாரங்களில் சம்பந்தமில்லாது தலையிட்டு திணைக்கள உத்தியோகத்தர் ஒருவரை இச்சமாசத்தின் தலைவராக நியமித்தார் என்பதை அவர் அறிவாரா? (இ) ஆமெனில், ஏன்? (ஈ) கூட்டுறவு அபிவிருத்தி ஆணையாளரது இச்செயல் கூட்டுறவு இயக்கத்தில் உண்மையான சேவையாற்றியவர்களுக்கு அவமானத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளதை முன்னிட்டு இச்சமாசக் குழுவினர் அதற்குரிய தலைவரைத் தெரிந்தெடுப்பதற்கு அனுமதிப்பதற்கு அவர் நடவடிக்கைகள் எடுப்பாரா? (உ) இல்லையெனில், ஏன்?

asked the Parliamentary Secretary to the Minister of Commerce and Trade: (a) Is he aware that the Weligam Korale Multi-purpose Co-operative Societies' Union in the Matara District, administered its affairs very efficiently? (b) Is he aware that even after the union elected its new committee at the last annual general meeting, the Commissioner of Co-operative Development arrogating the powers of appointment which are usually vested in the members of the committee, appointed an officer of the department as the chairman of this union? (c) If so, why? (d) In view of the fact that this action of the Commissioner of Co-operative Development is an insult to those who have done a genuine service to the co-operative movement, will he take

steps to allow the committee of this union to elect its chairman? (e) If not, why?

එස්. එච්. පීරිස් මයා. (ව්‍යූත්ත හා වෙළෙඳ
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)

(අ) වැලිගම් කෝරළයේ විවිධ සේවා සමුපකාර සමිති සංගමයේ මෑත කාලයේ පාලනය කායසීක්ෂම නොවූ බව පෙනී ගොස් තිබේ. (ආ) සංගමයේ අතුරු ව්‍යවස්ථාවලින් සමුපකාර සංවර්ධන කොමිෂාරිස්වරයා වෙත පැවරී ඇති බලතල යටතේ සංගමයේ කාරක සභිකයෙකු හා සභාපති වශයෙන් පළමුවැනි ශ්‍රේණියේ සමුපකාර සමිති පරීක්ෂකවරයෙකු ර්‍ෆ්. ඩී. 22 දින සිට පත්කරන ලදී. (ඉ) සංගමයේ අකායසීක්ෂම පාලනය මගහැර විම සඳහා වඩා කිට්ටු දෙපාර්තමේන්තු පරිපාලනයක් ඇති කිරීමේ අභිප්‍රායෙන්. (ඊ) මෙය යථා කාලයේදී සලකා බලනු ලැබේ. (උ) තවමත් කාරක සභාව ඊට සුදුසුයයි කොමිෂාරිස්වරයාට නිගමනය කළනොහැකි නිසා.

නුසාලම් මයො.

(திரு. துடரவ)

(Mr. Tudawe)

මා පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාගෙන් අහන්ට කැමතියි, මාතර සමුපකාර සංවර්ධන උප කොමසාරිස් තුමා විසින් වැලිගම් කෝරළේ විවිධ සේවා සමුපකාර සමිති සංගමය දිස්ත්‍රික්කයේ හොඳම සමුපකාර සංගමය වශයෙන් සටහන් කර තිබෙනවාද නැද්ද කියා.

එසේ. ඒ පිරිසට මො.

(திரு. எஸ். ஏ. பீரிஸ்)

(Mr. S. A. Peeris)

මැනකදී එහෙම සටහන් කර නැහැ.

കഥാ മൃഗശൈലി

(சபாநாயகர் அவர்கள்)

(Mr. Speaker)

Question No. 7.

வாசிக பிழிதரு

வாசிக பிழிதரு

பி. பி. ஓபுலாந மயா. (காபிகர்ட்ம ஸா
பாஹர் ஐமனினே பார்டிலேன்து லேகலி)
(திரு. பி. சி. இம்புலாந—விவசாய, உணவு
அமைச்சரின் பாராளுமன்றக் காரியதரிசி)

(Mr. P. C. Imbulana—Parliamentary
Secretary to the Minister of Agriculture
and Food)

I want more time to answer this
question.

புன்தய மது திககடி ஓடிபன் கிரிமெ நியோக
கரந லடி.

வினாவை மற்றொரு தினத்துக்குச் சமர்ப்பிக்க ஆணை
யிடப்பட்டது.

Question ordered to stand down.

டேகிஸிவி பன்டடியக கைபியாகய :
பாரவல்

தெஹியோவிற்த தேர்தற்றொகுதி : வீதிகன்

DEHIOWITA ELECTORATE : ROADS

10. பி. பி. டி பிலிவா மயா. (பி. பி. ஸார்.
பிரசேகர் மயா.—டேகிஸிவி—வெதுவி)

(திரு. எல். சி. டி சில்வா—திரு. ம. பி. ஆர்.
விரசேகர—தெஹியோவிற்த சார்பாக)

(Mr. L. C. de Silva—on behalf of Mr. D.
P. R. Weerasekera—Dehiowita)

ரக்யே வுவி, வுபுலி ஸா விடிலி ஸுடேஓ
ஐமனினேன் ஐபு ப்ருநய : (அ) பஐகிய
ரக்ய விபின் டேகிஸிவி பன்டடியக
கைபியாகயே பாரவல் ஐடிமெ ஸா ஐபு
வுபிய கிரிமெ வென் கரந லடி மிபி மிடல
கைபமகன்டி? (பா) மிடல வென் கரந லடி
பாரவல் மைவாடி?

அரசாங்க கட்டுவெலை, தபால், தந்திப் போக்கு
வரத்து அமைச்சரைக் கேட்ட வினா : (அ)
தெஹியோவிற்த தேர்தல் தொகுதியிலுள்ள
வீதிகளைத் திருத்துதற்கும், வீதிகள் அமைப்ப
தற்கும் முன்னைய அரசாங்கத்தால் ஒதுக்கப்
பட்ட பணம் எவ்வளவு? (ஆ) எவ்வீதிகளுக்குக்
கென பணம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது?

asked the Minister of Public Works
Posts and Telecommunications: (a)
What is the total amount of money
allocated for the construction and
repairing of roads in the Dehiowita
electorate by the last Government?

(b) What are the roads for which
money has been allocated?

விசயபால மென்டிஸ் மயா.

(திரு. விஜயபால மெண்டிஸ்)

(Mr. Wijayapala Mendis)

With your permission I am tabling
the Answer :

ரூ. ல.

(அ) வர்ஷ 64-65 வென்கரந லடி மிடல—
மார்ந வமின்துப ஐடிதா ... 66,590 0
மார்ந வுமி டிபுது கிரிம ஐடிதா ... 101,890 0

(பா) கைபில-ரன்நபுர்-வூலலாய பார்
பரகஐவி-வூலல-டிஸேவ பார்
டிஸேவ-மூகிக் கன்டி-ஓபுலிபிபிய
பார்
ஐபுலியகை-டேகிஸிவி பார்
டேகிஸிவி-ஓரகியகை-புர் பார்
டேகிஸிவி ஐபி ஐலகை பை பார்
ஓரகியகை-கைபமகன்டி-மூலி-
லைப பார்

புர்-பைலஸிபன்-மூலிலைப பார்

நக்காவி-மூலிலைப பார்

பனாவை-மூகியகை பார்

ஐபுலகை-கன்டன் பார்

லகியகை-கிரிவல பார்

லகியகை-மூகிக் கன்டி பார்

விடலகை-கன்டெலல பார்

ஐபிபியாவைல-புலன்-புலர்பிபிய
பார்

புர்-பைலலகை கையக பார்

ஓரகியகை-மூலிவல கன்டி கையக
பார்

(ஆ) 64-65 ம் நிதி ஆண்டின்போது ஒதுக்கப்பட்ட
தொகை :

மூல்டு பராமரிப்பு ... ரூபா 66,590.00

மூல்டு திருத்தி அமமத்தல்... ரூபா 101,890.00

(பா) கைபும்பு-ரத்தினபுரி-வெள்ளவாய வீதி

பறகடுவா-பிலில்ல-டிகோவா வீதி

டிகோவா-மணிகண்ட-இம்புல்பிற்றிய வீதி

எகிலியாகொடை-டெகியோவிற்த வீதி

டெகியோவிற்த-டெறநியாகல்-நூறி வீதி

டெகியோவிற்தவில் இருந்து அலகொட ஆயப்
பாதை

டெறநியாகல்-கொஸ்காகண்ட-மலிபோட வீதி

நூறி-பொல்கஸ்வத்த-மலிபோட வீதி

நாகவிற்த-மலிபோட வீதி

பன்னவல்-மணியகை வீதி

அத்துகை-குளநை வீதி

பஸ்நாகல்-நிலவல் வீதி

புலபால்-மணிகன்ட வீதி

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

නොපැමිණීමේ අවසරය :

ඩී. පී. ආර්. වීරසේකර මයා.

வராதிருக்க அனுமதி : திரு. டி. பி. ஆர்.
வீரசேக்கரா

LEAVE OF ABSENCE : MR. D. P. R.
WEERASEKERA

එම්. පී. ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා. (මිනු
වන්ගොඩ)

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

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

මෙම යෝජනාව මම ඉදිරිපත් කරනව :

“1946 ලංකා (ආණ්ඩුක්‍රම) රාජසභා ආඥාවේ 24
(1) (ඊ) ඡේදය යටතේ දෙහිවිට මහනුවර ඩී. පී.
ආර්. වීරසේකර මහතාට 1965 සැප්තැම්බර් මස 7
වැනි දින සිට මාස 3ක් තුළ මන්ත්‍රී මණ්ඩලයේ
රැස්විම්වලට නොපැමිණීමට අවසර දිය යුතුය.”

එල්. සී. ද සිල්වා මයා.

(திரு. எல். சி. டி. சில்வா)

(Mr. L. C. de Silva)

විසින් සවිර කරන ලදී.

அனுவதித்தார்.

Seconded.

ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සහසම්මත විය.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

ஒதுக்கீட்டு மசோதா, 1965-66

APPROPRIATION BILL, 1965-66

කාරක සභාවෙහිදී සලකා බලන ලදී.—[ප්‍රභෘතිය
සැප්තැම්බර් 6.]

[කථානායකතුමා මූලාසනයේ විය.]

குழுவிலாராயப்பட்டது—[தேர்ச்சி, செப்டம்பர் 6]

[சபாநாயகர் அவர்கள் தலைமை தாங்கினார்கள்]

Considered in Committee—[Progress,
6th September.]

[MR. SPEAKER in the Chair.]

85 වන ශීර්ෂය.—ජනසතු සේවා අමාත්‍ය
වරයා

1 වන සම්මතය.—කාර්ය මණ්ඩල පොද්ගලික
පඩිනම් සහ අනිකුත් දීමනා, රු. 2,18,286

—කාරක සභාව

1 වන උප ශීර්ෂය.—සේවක සංඛ්‍යා හා වැටුප්,
රු. 1,44,347

தலைப்பு 85.—தேசியமயச் சேவை அமைச்சர்

வாக்குப்பணம் இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுக்கூரிய
வேதனமும் பிறப்புகளும், ரூபா 2,18,286

உப தலைப்பு 1.—ஊழியர் கோப்பும் சம்பளங்களும்,
ரூபா 1,44,347

HEAD 85.—MINISTER OF NATIONALIZED
SERVICES

Vote No. 1.—Personal emoluments and
other allowances of staff, Rs. 218,286

Sub-head 1.—Cadre and Salaries,
Rs. 144,347

ඉදිරිපත් කරන ලද සංශෝධනය—[සැප්තැම්බර්
6] :

பிரேரிக்கப்பட்ட திருத்தம்—[செப்டெம்பர் 6] :

Amendment moved—[6th September] :

“That the Vote be reduced by Rs. 10 in
respect of Sub-head 1, item “Minister””.
—[ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා]

ප්‍රශ්නය යළිත් සහතිකව කරන ලදී.

வினா மீண்டும் எடுத்தியம்பப்பட்டது.

Question again proposed.

ඒ. ලතිෆ් සින්නලෙබ්බෙ මයා. (මඩකල
පුව දෙවන මන්ත්‍රී)

(ஐனாப் ஏ. லதிப் சின்னலெப்பை—மட்டக்
களப்பு இரண்டாம் அங்கத்தவர்)

(Mr. A. Latiff Sinnalebbe—Second
Batticaloa)

கௌரவ அக்கிராசனர் அவர்களே, நான்
நேற்றிரவு பேசுகையில் கிழக்கு மாகாணத்தை
இதற்கு முன்னிருந்த கூட்டு அரசாங்கம்
புறக்கணித்து, எங்களை இலங்கை வாழ் மக்கள்
அல்ல என்று கருதினார்கள் என்று கூறினேன்.
அப்படிச் கூறுகையில் நான் சில சில மிக
முக்கியமான கருத்துக்களை எடுத்துரைத்தேன்.
நான் இன்று இலங்கைப் போக்குவரத்துச்
சபையைப் பற்றி கதைக்கும்போது ஒரு சில
குறிப்புக்களைக் கூற விரும்புகின்றேன். தற்
சமயம் எங்களுடைய இலங்கைப் போக்கு
வரத்துச் சபை மட்டக்களப்பு டிப்போ ஏறத்
தாழ் மூன்று, நான்கு வருடங்களுக்கு முன்பு
ஒரு மத்திய டிப்போவாக இருந்தது. ஆனால்
கூட்டு அரசாங்கம் என்ன செய்ததென்றால்
அந்த டிப்போவுக்கு மத்திய அந்தஸ்தை வழங்
காது, அந்த அந்தஸ்தில் இருந்து குறைத்து
விட முயன்றார்கள், குறைத்தார்கள். இப்

விசேஷ கௌரவ அமைச்சர் பதவி, 1965-66

—கூடுதல் பதவி

பொழுது நான் கௌரவ அமைச்சர் அவர்களை மிக முக்கியமாக வேண்டிக் கொள்வது என்னவென்றால் அந்த அந்தஸ்தைத் திரும்பவும் மட்டக்களப்பு இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை டிப்போவுக்கு வழங்க வேண்டுமென்பதுதான். கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் கிழக்கு மாகாணத்துக்கு, முக்கியமாக மட்டக்களப்புக்கு விஜயம் செய்த போது அவர்களிடம் நான் இதை எடுத்துக் கூறியிருக்கின்றேன்.

ஜ. ஓ. 10.15

இன்று மிக முக்கியமான ஒரு பஸ்ஸுக்கு எந்த விதமான பழுதும் எஞ்ஜினுக்கு ஏற்பட்டால் அதைக் கழற்றி கொழும்பில் இருக்கக்கூடிய வொஹோ டிப்போவுக்கு அனுப்ப வேண்டியதாக இருக்கின்றது. ஒரு “ஈ—ரைப்” பஸ்ஸில் “கியர் ட்றபிள்” ஏற்பட்ட உடனே அதைக் கழற்றி கொழும்பில் இருக்கின்ற வொஹோ டிப்போவுக்கு அனுப்ப வேண்டியதாயிருக்கின்றது. அப்படிச் செய்தால் பொது மக்களுக்கு ஏற்படக் கூடிய கஷ்டங்கள் அனைத்தையும் நாம் கவனத்துக் கெடுக்குங்கால், மிக முக்கியமாக நாம் கவனிக்க வேண்டியது இதை எப்படி சீர்துறைக்குக் கொண்டுவர முடியுமென்பதையே. இதற்காக நான் மிகவும் கண்ணியமாகவும் தாழ்மையாகவும் எங்களுடைய கௌரவ அமைச்சரைக் கேட்ப தென்ன வென்றால், இப்படிப்பட்ட எஞ்ஜின்களுக்கு ஏற்படும் “ட்றபிளை” அல்லது “றிப்பயர்” களை அங்கேயே செய்யக்கூடியதாக மத்திய நிலையமாக்க வேண்டும். அதாவது நான் கூறுவ தென்ன வென்றால், decentralization of the C. T. B. இதைத் தான் நான் மிக முக்கியமாகக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இப்பொழுது அங்கிருந்து கொழும்பில் இருக்கக்கூடிய டிப்போவுக்கு அனுப்ப வேண்டியிருப்பதை விட்டு, அங்கேயே எஞ்ஜின்களைப் பழுதுபார்க்கும் “வேக்ஷொப்” களை நிறுவ வேண்டும். இதை மிக இலகுவாகச் செய்யலாம். இதை கௌரவ அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்துக் கெடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

இதைவிட, கௌரவ அகலவத்தை “எம். பி.” அவர்கள் கூறினார்கள், ட்ரெலி பஸ்ஸைப் பற்றியும் அதில் சேவை செய்த ஊழியர்களைப் பற்றியும். இந்த விஷயத்திலே நான் அறிந்

துள்ள மட்டும்—கௌரவ அமைச்சர் அவர்களும் நான் கூறுவதை ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்—அந்த ட்ரெலி பஸ் சேவையிலிருக்கக்கூடிய ஊழியர் ஒவ்வொரு வருக்கும் இன்று வேலை கொடுக்கப்பட்டுத்தானிருக்கின்றது. இந்தத் தேசிய அரசாங்கம் அவர்களைப் புறக்கணிக்காது, அவர்களை வேறு நோக்குடன் பார்க்காது அவர்களுக்கு இன்று இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையிலே வேலை கொடுத்திருக்கின்றது. இதனைக் கௌரவ அகலவத்தை எம். பி. அவர்கள் இதுவரை அறியாதிருந்தால் அவருக்கு நான் இன்று இதனைக் கூறிவைக்க விரும்புகின்றேன்.

டி. ஷோசியா சிரிவர்தனா இ.ஓ.

(திரு. டி. சொய்சா சிறிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

I think that is wrong. They have not given employment to all.

லாதிப் சின்னலெபே இ.ஓ.

(ஜாப் லாதிப் சின்னலெபே)

(Mr. Latiff Sinnalebbe)

இதுபோக, நேற்று இங்கு பேசியவர்கள் ஓர் இனத் துவேஷக் கோட்பாட்டை எடுத்தாரைத்தார்கள். இன்றிருக்கக்கூடிய தேசிய அரசாங்கத்திலே எல்லாச் சாதியினரும் எல்லாச் சமூகத்தினரும் ஒன்று சேர்ந்து, இலங்கை வாழ் மக்கள் எல்லோரும் முன்னேற வேண்டும், நாம் எல்லோரும் இலங்கையர்கள் என்ற நோக்குடன் பாடுபட்டு வரும்பொழுது, நேற்றுப் பேசிய ஒருசிலர் குரோத மனப்பான்மையுடன் பல இன மக்களிடையே குரோதத்தை விளைவிக்க முயன்றார்கள். தமிழர்களிடையேயும் முஸ்லிம்களிடையேயும் குரோதத்தை உண்டுபண்ணுவதற்காக காஷ்மீர் பிரச்சினையையும் இந்தியாவையும் பற்றி எடுத்தாரைத்தார்கள். இது நம் எல்லோருக்கும் ஞாபகமிருக்கலாம். நான் இங்கு வற்புறுத்திக் கூற விரும்புகின்றேன், முஸ்லிம்களாக இருக்கலாம், தமிழர்களாக இருக்கலாம், சிங்கள மக்களாக இருக்கலாம், நாம் எல்லோரும் இந்தத் தேசிய அரசாங்கத்தின் கீழ் ஒன்றுபட்டிருக்கின்றோம். எங்களுக்கு மற்றப் பிரச்சினைகளைப் பற்றி அக்கறையில்லை. அந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க எங்கள் அமைச்சரவை இருக்கின்றது. கௌரவ பிரதம அமைச்சர் அவர்கள் இருக்கிறார்கள், இவ்வித பிரச்சினைகளைத் தீர்த்து அவற்றுக்குப் பரிகாரம் தேடுவதற்கு. ஆனால்,

பிப்ரவரி மார்ச் மாதம், 1965-66

[சென்னை மாநகரில்]

எங்களுக்குமே பிளவு ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று யாராவது நினைத்தால் அது முடியாத காரியமென்று நான் இங்கு உறுதியாகக் கூறிவைக்க விரும்புகின்றேன்.

இன்னமொரு மிக முக்கியமான பிரச்சினை இருக்கின்றது. நம் எல்லோருக்கும் சரித்திரம் தெரியும். இலங்கையிலே, மட்டக்களப்பு “மட்டக்களப்பு ஹாபர்” என்று கூறக்கூடிய முறையிலே ஏறத்தாழ தூறு வருடங்களுக்கு முன் விளங்கிவந்திருக்கின்றது. மட்டக்களப்பும் கற்குடாவும் கிழக்கு மாகாணத்திலே துறைமுகங்களாக விளங்கி வந்தன. ஆனால் இத் துறைமுகங்களை மீண்டும் ஏற்படுத்துவதற்கோ, அபிவிருத்தி செய்வதற்கோ மேலும் முன்னேற்றங்களைக் கொண்டு வருவதற்கோ இதற்குமுன் யாரும் உத்தேசிக்கவில்லை. நானறிய ஏறத்தாழ பதினைந்து இருபது வருடங்களுக்கு முன் மட்டக்களப்பிலிருந்து கல்முனைக்கூடாகச் செல்லும்போது மக்கள் துறைமுகங்களைப் பாவித்து அவற்றின் மூலமாக “போட்டு” களிலே,—வாடிகள் மூலமாக பாதைகளிலே—பிரயாணம் செய்தார்கள். இன்று அவையெல்லாம் கைவிடப்பட்டுப் புறக்கணிக்கப்பட்டுவிட்டன.

இதுமாதிரியல்ல. எங்கள் வீதிகள் போக்குவரத்துக்கு ஏற்றனவாக இல்லாதிருந்த காலத்திலே மட்டக்களப்பிலிருந்து காலிக்கு நாம் கப்பல் மூலமாகச் சென்று காலியிலிருந்து கொழும்புக்குப் புகையிரத மூலமாக வந்திருக்கின்றோம். எனவே, நான் கௌரவ அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்பது என்னவென்றால், ஏன் மட்டக்களப்பு துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்யக்கூடாது? அதனை அபிவிருத்திசெய்து ஐந்தாறு கப்பல்களை மட்டக்களப்புத் துறைமுகத்துக்கு அனுப்பவேண்டுமென்று நான் கேட்கவில்லை. ஏதோ ஒன்றிரண்டு கப்பல்களையாவது அனுப்புவீர்களாயின் அங்கு வதியும் ஐந்தாறு, ஆயிரம் மக்களுக்கு அது வேலைவசதி செய்து கொடுத்ததாக முடியும். ஆகவே தான் இவற்றையெல்லாம் உங்களுடைய கவனத்துக்குக் கொண்டு வந்து கற்குடாவையும் மட்டக்களப்பையும் துறைமுகங்களாக்க உத்தேசியுங்கள் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன். இன்னும் ஒரு விஷயம் இங்கே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றது. துறைமுகங்கள்தான் இன்று இலங்கையின் ஜீவநாடியாக இருக்கின்றன. இன்று அவை எங்களுக்கு

—கூடுதல் பதில்

தைத் தேடித் தருவது மாதிரியன்றி, எங்கள் நாட்டை முன்னேற்றப்பாதையில் இட்டுச் செல்வனவாகவும் இருக்கின்றன. ஆனால் துறைமுகத்தில் சில யூனியன்கள் நடந்து கொண்ட விதம் புதுப் பிரச்சினைகள் பலவற்றை ஏற்படுத்துவனவாக இருந்தது. சில யூனியன்கள் எங்களது தேசிய அரசாங்கத்துக்கு முட்டுக்கட்டையிட முயற்சித்தன. அவ் விஷயத்தில் எங்களுடைய கௌரவ அமைச்சரவர்கள் எடுத்த நடவடிக்கைகளைப் பாராட்டுகின்றேன். மெச்சுகின்றேன். “ஊழியர்களைத் தூண்டிவிட்டு வேலை நிறுத்தம் செய்வோம். அதன் காரணமாகத் தேசிய அரசாங்கத்தை இக்கட்டான நிலைக்குள்ளாக்குவோம்” என்று அவர்கள் நினைத்தார்கள். ஆனால் எங்களுடைய கௌரவ அமைச்சர் அவர்களுடைய திட்டங்களை யெல்லாம் முறியடித்தார். இதற்கெல்லாம் காரணமாக இருந்த அந்தத் தலைவரை வேலையிலிருந்து நீக்கினார். உறுதியுடனும் நம்பிக்கையுடனும் கௌரவ அமைச்சரவர்கள் அத்தகைய நடவடிக்கையை எடுத்ததையிட்டு நான் அவரை மெச்சுகின்றேன், பாராட்டுகின்றேன்.

கௌரவ சபாநாயகரவர்களே, இன்றைய ‘டெயிலி நியூஸ்’ பத்திரிகையில் வெளியாகியுள்ள செய்தி யொன்றைச் சபையின் கவனத்துக்குக் கொண்டுவர விரும்புகின்றேன். இன்றைய பத்திரிகையில், லங்கா சமசமாஜக் கட்சியின் ஆதிக்கத்தின் கீழிருந்த தொழிலாளர் யூனியன் ஒன்றின் தலைவர் அதனை விட்டு விலகி, ஐக்கிய தேசியக் கட்சியின் ஆதரவின் கீழுள்ள யூனியனில் சேர்ந்திருப்பதாக செய்தி யொன்று வெளிவந்திருக்கின்றது. அப் பத்திரிகையில் வெளிவந்த செய்தி உண்மையா அல்லவா என்பது எனக்குத் தெரியாது. ஆயினும் அச் செய்தி உண்மையில்லாவிடில் பத்திரிகையில் பிரசுரமாகியிருக்க முடியாது. அவ்விதம் அது பிரசுரமாகியிருக்கும் காரணத்தால் நானும் அதனை உண்மை என்றே ஏற்றுக் கொள்கிறேன். இவையெல்லாம் மெச்சத் தக்கனவாக இருக்கின்றன. இன்று இலங்கை வாழ் மக்கள் அனைவரும் இவர்கள் மேல் வைத்திருந்த நம்பிக்கையை இழந்து விட்டார்கள். மார்க்ஸிஸவாதிகளுடன், சமசமாஜவாதிகளுடன் இலங்கை சேர்ந்திருந்தால் ஒருகாலமும் முன்னேற்றப்பாதையில் நடக்க முடியாது என்பதை அவர்கள் உணர்ந்து விட்டார்கள். தேசிய ஒற்றுமை, எல்லா இனமக்களுடைய

—කාරක සභාව

balance 50 per cent. from the rest of the Southern Province. That is the truth.

(Mr. Jayakody)

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ වැය ශීර්ෂය යටතේ වචන ස්වල්පයක් කළා කිරීමට මා බලාපොරොත්තු වෙතමි. මට පෙර කළා කළ මඩකලපුව දෙවන ගරු මන්ත්‍රීතුමා (එ. ලිෆ්ට් සින්තලෙබ්බෙ මයා.) සඳහන් කළ ඇතැම් දේ අසා සිටි මට එතුමාගේ සිතිය විකක් මදි වෙලා තිබෙනවාදෝ යන සැකයක් ඇති වුණා. ඒ විධියේ කල්පනාවක් මට ඇති වුයේ ඇයි? ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ ආණ්ඩුව පැවති කාලයේදී මඩකලපුව ප්‍රදේශයට “ශ්‍රී” අක්ෂරය යෙදූ අලුත් බස් රථ යැව්වේ තැත්තේ ඒ ප්‍රදේශයේ ජනතාව කෙරෙහි එම ආණ්ඩුව තුළ තිබුණු වෛරයක් තැත්තම් ක්‍රෝධයක් නිසා බවක් මේ ගරු සභාවට ඉදිරිපත් කරන්න ඒ ගරු මන්ත්‍රීතුමා තැත් කළා. ගරු සභාපතිතුමාට මතක ඇති, 1958 අවුරුද්දේ ජාති හේද කෝලාහලවලට මුලපිරුවේ කොහෙන්ද යන්න. බස් රථ ධාවනය සම්බන්ධව අප අධිෂ්ඨානය කරගෙන සිටියේ එය දේශපාලන හේදවලින් තොරව, රටේ ආර්ථික ප්‍රශ්නය හා සම්බන්ධතාවක් ඇති ව්‍යාපාරයක් ලෙස සලකා හැකි තරම් දුරට ක්‍රියා කිරීමටයි. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පිහිටුවන ලද්දේ යම් පරමාර්ථ පෙරදැරි කරගෙනද, ඒ පරමාර්ථ මුදුන්පත් කර ගැනීම සඳහා අප විසින් ක්‍රියා කළ යුතුව තිබුණා. ආර්ථික ප්‍රශ්නයක් හැටියටත්, සේවයක් සලසන අතර ලාභ ගැනීමේ මාර්ගයක් හැටියටත්, සලකා එම සංස්ථාව තව තවත් දියුණු කිරීමේ අභිලාෂයෙන් ලංකාවේ වෙනත් ප්‍රදේශවලට බස් රථ යැවූ ආකාරයටම ඒ ප්‍රදේශයටත් අප විසින් “ශ්‍රී” අක්ෂරය යොදන ලද අලුත් බස් රථ යවනු ලැබුවා එහෙත් සිදුවූයේ කුමක්ද? ඒ ඇත්තෙන්ම ඊට විරුද්ධව වැඩ පිළිවෙලක් යෙදුවා. ඒ නිසා අපට එදා සිට ඒ ප්‍රදේශයට ශ්‍රී අක්ෂරය යෙදූ අලුත් බස් රථ යවන්න ප්‍රච්චිත කමක් තිබුණේ නැහැ. ගරු මන්ත්‍රීතුමා ඒ සම්බන්ධයෙන් අප වෙත චෝදනාවක් එල්ල කිරීම ගැන මා කනගාටු වෙතමි. මේ ගරු සභාවෙදි එවැනි චෝදනාවක් කරන

(The Hon. Dr. W. Dahanayake)

The people of Magalle, Galle, lost their lands and they were dehouseed when the construction work in Magalle started. So they made a claim to the Hon. Minister that they should be given some sort of consideration when labour was recruited, and the Hon. Minister has ordered that a percentage of labour should be taken from the people of Magalle, Galle, and that the balance should be taken from the rest of the Southern Province.

(Mr. P. G. B. Keuneman—Third Colombo Central)

What percentage?

(The Hon. Dr. Dahanayake)

I believe it was fifty-fifty, as far as I remember; that is, 50 per cent. from the people of Magalle and the

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[ජයකොඩි මයා.]

විට සැහෙන අවබෝධයක් ඇතිව එය කළ යුතුව තිබෙන බව අමුතුවෙන් මතක් කරන්න දෙයක් නොවෙයි. කෙසේ වෙතත් එතුමා එවැනි අවබෝධයකින් තොරව මෙන් කථා කිරීම ගැන මා කතා ගාටු වෙනව.

පූ. හා. 10.30

ගරු සභාපතිතුමනි, ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ ආණ්ඩුවෙන් එදා ශ්‍රී අක්ෂරය යෙදූ අලුත් බස් රථ මඩකලපුව ප්‍රදේශයට යැවූ අවස්ථාවේ ඊට විරුද්ධව මඩකලපුවේ දෙවන ගරු මන්ත්‍රීතුමන් ක්‍රියා කළ බව මට මතකයි. අපට ආරංචිත් ලැබී තිබුණු, එතුමන් මඩකලපුවට ශ්‍රී බස් රථ යැවීමට විරුඬ වුණාය කියා ශ්‍රී බස් රථ යැවීම ගැන බොහොම මහත්සි වෙලා විරුද්ධත්වය පළ කර ක්‍රියා කළ උදවිය අතර එතුමන් කෙනකු වන බැවින් අපට විරුද්ධව එතුමා දැන් එල්ල කරන යම් චෝදනාවක් වෙතොත් එය ඒ ගරු මන්ත්‍රීතුමාටත් එන්න ඕනැය යනු මගේ පිළිගැනීමයි. ඒ අවස්ථාවේ බස් ගණනාවක් ගිනි තියන්නත් උත්සාහ කළාය කියා කඹුරුපිටියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (පර්සි වික්‍රමසිංහ මයා.) කියනව. ඒ නිසා අපට පමණක් ඔය විධියට චෝදනා එල්ල කිරීම යුක්තිසහගත නැහැ.

ඇත ප්‍රදේශවල සිට අලුත් වැඩියා කිරීම සඳහා වේරහැරට බස් රථ ගෙන යාම සම්බන්ධයෙන් විශාල හිරිහැරයක් තිබෙන බවක්, තව දුරටත් කථා කරමින්, මඩකලපුව දෙවන ගරු මන්ත්‍රීතුමා සඳහන් කළා. ඒක නම් මාත් පිළිගන්නව. පසුගිය ආණ්ඩුව හරිමන් පිරිස් කොමිසන් සභාව පත් කිරීම ගැන ගරු ඇමතිතුමා දන්නව. ධාවන අංශයත්, ඉංජිනේරු අංශයත් යන දෙක කඩා වෙන් කර ප්‍රාදේශීය වශයෙන් බෙදා හැරිය යුතුය යනුවෙන් ඒ කොමිෂන් සභාව නිර්දේශ කළ බවත් එතුමා දන්නව. ඒ අවස්ථාව වන විට ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ඉතාමත් විශාල පාඩුවක් දරමින් වැඩ කරගෙන ගියේ. ඒ නිසා අවුරුද්දෙන් අවුරුද්ද මේ ගරු සභාවට පැමිණ මූලික ධනය යොදන්න සිද්ධ වුණා. ඕනෑවත්ගොඩ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (එම්. පී. ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.) ජනපතා සේවා මන්ත්‍රීතුමා

ඇමතිවරයා හැටියට ඉන්න කාලයේ හරිමන් පිරිස් කොමිසන් සභාවේ වාර්තාවෙන් කරන ලද නිර්දේශ අනුව ධාවන අංශය ප්‍රාදේශීය වශයෙන් බෙදා හැරිය බව සන්නෝෂයෙන් කියන්න ඕනැ. එදා එසේ බෙදා හැරීම යුක්තිසහගතය කියා පළමුවෙන් කල්පනා කර ඊට පසුවයි කොමිෂන් සභාව පත් කළේ. කොමිෂන් සභාවෙන් නිර්දේශ කර තිබෙන්නේ ඒ අදහස හරිය කියායි. ඊට කියන්නේ “විසේන්ද්‍රලයිසේෂන්” හෙවත් විමධ්‍යගතකිරීම කියායි. ධාවනය කිරීමේ අංශය ඒ ආකාරයට විමධ්‍යගත කළ නමුත් වේරහැර ඉංජිනේරු අංශය තවමත් ඒ සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කර නැහැ. පසුගිය ආණ්ඩුව තිබුණු කාලයේදී ඒ සඳහා එක්තරා සැලැස්මක් අනුව වැඩ පිළිවෙළක් යෙදුවා. අනුරාධපුරයෙන්, වේරහැරත්, කොළඹත්, මහනුවරත් ප්‍රාදේශීය ඉංජිනේරු අංශ වශයෙන් කටයුතු කිරීමටයි, වැඩ පිළිවෙළක් යෙදුවේ. ඇත්ත වශයෙන්ම එය යුක්තිසහගතයි. එපමණක් නොවෙයි, මේ ව්‍යාපාරය මීට වඩා ලාභ ගෙන දෙන අන්දමට පවත්වාගෙන යාම සඳහා වැඩ පිළිවෙළක් ඇති කිරීමේ සැලැස්මක් යොදා තිබුණා. ඒ සැලැස්ම අනුව වැඩ කරතොත් හොඳය කියා මා කල්පනා කරනව.

අධ්‍යාපන දෙපාර්තමේන්තුවට හැදී තිබෙන ලෙඩේ දැන් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයටත් බෝවෙගන එන බව දකින්නට ලැබීම ගැන කියන්නත් කතාගාටයි. “පිළිගැනීම” යන වචනය මා මෙතන පාවිච්චි කරන්නේ නැහැ. ගරු ඇමතිතුමා හෝ, එතුමගේ අමාත්‍යාංශයේ යම් නිලධාරි පිරිසක් හෝ, එසේත් නැත්නම් අනෙකුත් නිලධාරීන් හෝ එහි සේවකයින්ගෙන් පළිගැනීමට අදහස් කරනවය කියන්නේ නැහැ. ඒකට හේතුවක් තියෙනව. තමුත් නාන්සේට මතක ඇති, තමුත් නාන්සේ කොළඹ නගරාධිපති වශයෙන් සිටිද්දී ට්‍රොලි බස් සේවාව ගෙන යන්නට බැරිව, ඒ අයට ලංගමයේ රැකියාවන් දෙන්නය කියා පසුගිය ආණ්ඩුවෙන් ඉල්ලු බව. තමුත් නාන්සේ ට්‍රොලි බස් සේවකයන්ට තැනක් ලබා දීමට ලොකු පරිශ්‍රමයක් දැරූ බව අපි දන්නව. ඒ අවස්ථාවේදී අපේ ආණ්ඩුව වැටුනා. මඩකලපුවේ දෙවන මන්ත්‍රීතුමා ප්‍රකාශ කළා, ට්‍රොලි බස්

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

සේවකයන් හැම කෙනකුටම රක්ෂා ලැබුණාය කියා. නමුත් මිනුවන්ගොඩ හොරම්පැල්ලේ රූපරත්න නමැති හිටපු ප්‍රොලි බස් සේවකයකුට තවම රක්ෂාව ලැබී නැහැ. ඒක කරන්න බැරි දෙයක් නොවෙයි. ඒ අයට රැකියාවන් දෙන්නය කියා, තමුන්නාන්සේ නගරාධිපති වශයෙන් සිටිද්දී එවකට සිටි ඇමතිවරයාගෙන් ඉල්ලීමක් කරන්න තමුන්නාන්සේට පුළුවන් නම්, දැන් තමුන්නාන්සේම ඇමතිවරයා වශයෙන් සිටිද්දී, තමුන්නාන්සේ අතේ බලය තියෙද්දී—පැන තියෙද්දී—ඒ වැඩය බොහොම පහසුවෙන් කරන්න පුළුවන්. ඒ අය සියයට සියයක්ම ගන්නන් අපේ කිසි විරුද්ධත්වයක් නැහැ. අපි කියනවා, එ අය ගන්නය කියා.

ගරු වි. ඒ. සුගතදාස (ජනසතු සේවා ඇමති)

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

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

ප්‍රොලි බස් සේවය නතර කරන විටත් ඒ තැනැත්තා වැඩ කළාද?

ජයකොඩි මයා.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

ඔව්. ප්‍රොලි බස්වල වැඩ කර කර ඉඳල, ප්‍රොලි බස් සේවය නවත්වන විට එයාවත් නැවත්වුවා.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாசு)

(The Hon. Sugathadasa)

මම ඒකට උත්තර දෙන්නම්.

ජයකොඩි මයා.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

ගරු සභාපතිතුමනි, ඒ විරෝලි බස් සේවකයන්ට ලංගමයේ රක්ෂා දෙනවට කවරුවත් විරුද්ධ වන්නෙ නැහැ. ඒ අයට රැකියාවන් දීමට ඒ තරම් අපහසුවකුත් නැහැ. ඒ නිසා ඔවුන් සියළු දෙනාට ම ලංගමයේ පත්වීම් දෙන ලෙස අපි ඉල්ලා සිටිනවා.

පසුගිය රජයෙන් දෙන්නට තීරණය කළ ඔය විධියේ පත්වීම් ගණනාවක්ම මේ රජය බලයට පත් වූ පසු නවත්වා තිබෙන බව අපට පෙනෙනවා. අගලවත්තේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (අනිල් මුණසිංහ මයා.) පසුගිය සභාග රජයේ ගමනාගමන ඇමති වශයෙන් සිටියදී සැම ඡන්ද කොට්ඨාශයකින්ම කොන්දොස්තර වරුන් 25 ක් හෝ ඊට වැඩි යම් කිසි ගණනක් බැගින් ගන්නට තීරණයක් කළා. එය ඉතාමත්ම හොඳ සාධාරණ ක්‍රමයක්. යම් යම් අක්‍රමිකතා කරන්නට පුළුවන් අන්දමට කලින් තිබුණු තත්ත්වය මෙයින් මගහැරෙව්වා. කොන්දොස්තර තනතුරු බලාපොරොත්තු වන හැම කෙනකුටම කවි චේරිවලට එන්නය කියා ලොතරැසියක් ඇද්දා. කාටද අවස්ථාවක් ලැබෙන්නෙ, කාටද අවස්ථාවක් නොලැබෙන්නෙ කියා කාටත් පෙනුණා. මා ඉදිරිපත් කළ ලැයිස්තුවේ 102 දෙනකුගේ නම් තිබුණ. පළමු වැනි වතාවේ ලොතරැසියෙන් 12 දෙනෙක් ගත්තා. එයින් ඒ ලැයිස්තුවේ ගණන අඩු වුණා. ඊට පසු වතාවේදී තවත් 25 ක් ගත්තා. එයින් ඒ ලැයිස්තුවේ ගණන තවත් අඩු වුණා. සැම ඡන්ද කොට්ඨාශයකින්ම මේ විධියට බඳවා ගත්තා. ඒ පත්වීම් දීම එක්තරා ප්‍රදේශයකට සීමා කළේ නැහැ; එක්තරා කොට්ඨාශයකට සීමා කළේ නැහැ; එක්තරා පක්ෂයකට සීමා කළේ නැහැ. සැම මන්ත්‍රීවරයකුගෙන්ම ලැයිස්තු අරගෙන සාධාරණ වැඩ පිළිවෙලක් යෙදුව.

දැන් ඒ ලැයිස්තු සම්පූර්ණයෙන්ම අහෝසි කරල. ලංගමයට දැනුම් දී තිබෙනවා, ඒ අයගේ දේශපාලන අදහස් මොනවාද කියා, ආණ්ඩු පක්ෂයේ මන්ත්‍රීවරයාගෙන් හෝ ආණ්ඩු පක්ෂයේ පරාජිත අපේක්ෂකයාගෙන් හෝ දැන ගන්නය කියා. අන්න එතැනයි, අසාධාරණය සිදුවන්නෙ. ඒ නිසා මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා, කලින් ඇති කර තිබුණු සාධාරණ පිළිවෙල දිගටම අනුගමනය කරන ලෙස.

තවත් එක කරුණක් මතක් කරන්න තියෙනවා. කොන්දොස්තර කෙනකු වශයෙන් බඳවා ගන්න කෙනකුගේ බර අඳි ගණනේ රාත්තල් 100 ක් වත් වන්නට නිත්‍යය කියා තියම කර තිබෙනවා. මේක

විපරිපත කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

කරන්නට කැමතියි. එසේ අමාරු කම් ඇති විමට හේතුව මොකද? සේවකයින් හෝ වත්තිය අයිතිවාසිකම් ආරක්ෂා කිරීමට අප සම්පූර්ණ සහයෝගය දුන් නිසයි. නමුත් අද සිදු වී තිබෙන්නේ කුමක්ද? වෘත්තිය සමිතියකට අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලයෙන් කිසිවක් කරවා ගන්නට බැරි තත්ත්වයක් ඇති වී තිබෙනවා. සේවකයින් සම්පූර්ණයෙන්ම වාල් තත්ත්වයේ තබා ගැනීමේ වැඩ පිළිවෙලක් අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩලය අනුගමනය කරනවා. තමන්ගේ වෘත්තිය අයිතිවාසිකම් ආරක්ෂා කර ගැනීම සඳහා කට ඇරලා කපා කරන්නට අද සේවකයින්ට පුළු වන්නකමක් නෑ. සේවකයින් පාගා තබා ගැනීමේ වැඩ පිළිවෙලක් අද තිබෙන්නේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, “ජොයින්ට් කවුන්සිල්” යන නමින් වැදගත් සංස්ථාවක් ලංගමය තුළ අප විසින් ඇති කළා. සේවකයින්ගේ සෑම වෘත්තිය ප්‍රශ්න යක්ම ඒ ජොයින්ට් කවුන්සිල් මගින් නිර්කාරණය කර ගන්නට අපට පුළුවන් වුණා. අභ්‍යන්තරයකට මෙන් ඒවා කඩා කප්පල් වුණා. ඒවා කඩාකප්පල් කරන්නට යම් යම් නිලධාරීන් විසින් නොයෙක් බලවේග ඇති කළා. ස්වාමියාත් සේවකයාත් අතර සම්බන්ධතාවයක් ඇති කරගෙන කටයුතු කරන්නට ගරු ඇමතිතුමාගේ අදහසක් තිබෙනවා නම්, ඒ සඳහා යම්කිසි දේශපාලන පක්ෂයකට සම්බන්ධවූ හෝ දේශපාලන පක්ෂයක ප්‍රතිපත්ති අනුගමනය කරන හෝ වෘත්තිය සමිති පමණක් ඊට සීමා කරගන්නට එපායයි මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. එවැනි ක්‍රියා මාර්ගයකදී සියල්ලම එකතු කර ගත යුතුයි. එසේ නැත්නම් තව ටික කලක් යන විට සේවකයාගේ ආරක්ෂාව සඳහා යම් යම් තීරණ ගැනීමට වෘත්තිය සමිතිවලට සිදුවෙනවා ඇති. ලංගමයටත් අධ්‍යාපන ඇමති අංශයේ ලෙඩීම බෝවේ ගෙන එන බවයි පෙනෙන්නේ. මාස හතරක් ගත වන තුරු කිසිම කරදරයක් තිබුණේ නෑ. ඒ කාලය තුළ ආදායමක් වැඩි වේගන ආවා. ලංගම සේවකයන් අද නිත්‍යානුකූලව වැඩ කරනවා පමණක් නොව සාධාරණ සේවයක් කරන්නට ඕනෑම කියන හැඟීම උඩ කටයුතු කරනවා. අද ලංගම සේවකයන් මේ ආණ්ඩුවට කැඳවීමක් කර නැහැ.

කොයි තරම් උදව් උපකාර කරමින් සේවය කරනවාද කියන එක තමුත්තාත්සේ දන්නවා ඇති. තමුත්තාත්සේ ලා කලින් කිව්වා ලංගම සේවකයින් නොයෙකුත් දේශපාලන ප්‍රශ්න උඩ තමුත්තාත්සේ ලාට විරුද්ධව වැඩ කළාය කියා. එක ඇත්ත වෙන්ත ප්‍රච්චන්. අපි කියන්නේ නැහැ නැත කියා. නමුත් මේ ආණ්ඩුව බලයට පත් වුණාට පස්සේ ඔවුන් ආණ්ඩුවට විරුද්ධව වැඩ කෙළේ නැහැ.

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

(ත්‍රි. ඩී. පී. බෙලකෙතරා—දේශීය ධනා සේවයේ මූලාශ්‍රයේ පාරාලෝමනේ කාරිය තරිසි)

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

දැන් හොඳයි.

ජයකොඩි මයා.

(ත්‍රි. ඉයාකොඩි)

(Mr. Jayakody)

දැන් හොඳයි කියා උප ඇමතිතුමා කියනවා. එසේ නම් ඔවුන්ට ලැබිය යුතු අයිතිවාසිකම් සහ වරප්‍රසාද දෙන්නේ නැත්තේ ඇයි? “ජොයින්ට් කවුන්සිල්” වැඩ පිළිවෙළ ප්‍රාණවත් කර නැහැ.

වෙලගෙදර මයා.

(ත්‍රි. බෙලකෙතරා)

(Mr. Welagedera)

දැන් තිබෙනවා.

ජයකොඩි මයා.

(ත්‍රි. ඉයාකොඩි)

(Mr. Jayakody)

අපට කැඳවීමක් කර නැහැ.

වෙලගෙදර මයා.

(ත්‍රි. බෙලකෙතරා)

(Mr. Welagedera)

කැඳවනවා.

ජයකොඩි මයා.

(ත්‍රි. ඉයාකොඩි)

(Mr. Jayakody)

මමත් ශ්‍රී ලංකා වෘත්තිය සමිති සමිතේ ලතයේ ලේකම් කෙනෙක්. අපට කිසිම කැඳවීමක් කර නැහැ.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

ඕනෑම වුණාම කැඳවනව.

ප්‍ර. සා. 10.45

ජයකොඩි මයා.

(திரு. ஜயக்கொடி)

(Mr. Jayakody)

ජාතික සේවක සංගමයේ සභාපතිතුමා ආදී ඒ විධියේ අය කැඳවනවා ඇති. නමුත් අප නම් කැඳවා නැහැ. වෘත්තීය සමිති වල සිටින කම්කරුවන් 14,000 න් 8,000ක් 9,000ක් පමණ අපේ වෘත්තීය සමිතියට අයත් වෙනව. ඒවාගේම ලංකා සමසමාජ පක්ෂයේත් කොමියුනිස්ට් පක්ෂයේත් අය ඉන්නව. එම නිසා ඒ විධියට අප නොකැඳවනවා නම් එය ලොකු අසාධාරණයක්.

මේ සභාවේදී මම ප්‍රකාශ කරන්න කැමතියි, කලින් සිටි ලංගම සභාපතිතුමා වන රාජේන්ද්‍ර මහතා සිටි කාලයේදී එතුමා වෘත්තීය සමිතිවලට සම්පූර්ණ සහයෝගය දුන් බව. එතුමා කිසිම පක්ෂයක් ගත්තේ නැහැ. එහෙත් මෙහෙත් එක එක්කෙනා කියන කියමන් පිළිගත්තේ නැහැ. ඒ විධියේ නායකත්වයක් ලැබුණ ඒ කාලයේ වෘත්තීය සමිතිවලට හොඳ තත්ත්වයක් තිබුණ. නමුත් අද ඒක නැහැ. කෙසේ වෙතත් දැන් සිටින සභාපතිතුමා වෘත්තීය සමිති අයිතිවාසිකම් සහ වරප්‍රසාද තැනි වන විධියේ අසාධාරණ කම් කරාවිය කියා මම හිතන්නේ නැහැ. ඒ මොකද? සේවකයාත් සේව්‍යයාත් අතර සම්බන්ධත්වය ඇති වන විධියේ “ජොයින්ට් කවුන්සිල්” ක්‍රමය මුලින්ම ඇති කෙළේ එතුමා සිටි කාලයේදී එතුමා විසින්මයි. සමහර විට තමුන් නාන්සේලා කල්පනා කරනවා ඇති සේවකයන් මොකක් හෝ පිළිබඳව කට ඇරියොත් ඒ අය මාරු කරන විධියේ තර්ජනාත්මක වැඩ පිළිවෙළක් ගැන. නමුත් එවැනි දෙයක් කරන්න ගියොත් සේවකයන් කොයි විධියට පරිවර්තනය වේවිද කියා සමහර විට තමුන් නාන්සේලාට නොපෙනෙනවා ඇති.

ඊළඟට ගාස්තු මණ්ඩලය ගැන කරුණු කීපයක් සඳහන් කරන්න ඕනෑ. ගාස්තු මණ්ඩලයේ වැඩ කටයුතු කුමන ප්‍රතිපත්තියක් උඩ ගෙන යනවාද කියා මම දැන

ගන්න කැමතියි. සමහර පාරවල හැතැපීමට ශත තුනකුත් තවත් පාරවල හැතැපීමට ශත 8 කුත් වශයෙන් දැනට අය කරනව. ඔය දෙකෙන් එකක් වෙන්න ඕනෑ. දාහොන්න—කොච්චිකඩේ හරහා මිනුවන්ගොඩ සිට මිගමුවට යන බස්වල හැතැපීමට ශත 8 ක් අය කරනව. නමුත් මිගමුව සිට කොච්චිකඩේට යන බස් වල අය කරන්නේ ශත තුනයි. යම් මාගීයක බස් දිවවීමෙන් පාඩු සිදු වේ නම් ඒ මාගීය තවතා දමන ප්‍රතිපත්තියකුත් තිබෙනව. ඒ නිසා සෑම පාරක් සම්බන්ධයෙන්ම එක එක සමාන ප්‍රතිපත්තියක් තිබෙන්න ඕනෑ. සමහර විට අපි පිළිගන්නව, උඩ රට ප්‍රදේශවල ටයර් නාස්තිය සහ ඩිසල් වැඩියෙන් පිවිසීම නිසාත් අති කාල දීමනා ගෙවිය යුතු නිසාත් යම් යම් වෙනස් කම් කරන්නට සිද්ධ වෙන බව. නමුත් කළ ආදියත් නැති ඉහත කී අවහිරකම් ඇත්තෙන් නැති එකම මාර්ගයේ එකම තැනකට යන බස්වලින් එක කොටසකින් හැතැපීමට ශත 8 කුත් අනික් කොටසින් හැතැපීමට ශත තුනකුත් අය කිරීම තමුන් නාන්සේලා විකක් විභාග කර බැලිය යුතු බව මම මතක් කරන්න කැමතියි.

මුලින්ම ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලය පටන්ගන්නා විට එක්තරා පරමාර්ථයක් තිබුණා. මහජනතාවගේ අවශ්‍යතා සඳහා ලංගම බස්, මාගීවල දුවවන අතරම තවත් වැදගත් පරමාර්ථයක් තිබුණේ සමාරංක බස් සේවය දියුණු කිරීමේ වැඩ පිළිවෙළක් ඇති කිරීම ගැනයි. මගේ කල්පනාවේ හැටියට ඒ කාලයේ සංචාරක බස් රථ ලංගමයට ගත්තේ නැහැ. පාරවල දුවන බස් රථ පමණයි, ලංගමයට ගත්තේ. සංචාරක බස් රථ සමාගම්වලට ඒ විධියටම කටයුතු කරන්න ඉඩ දුන්න. එදා කල්පනා කළේ, ක්‍රමානුකූලව ලංගම බස් රථ සේවය දියුණු කරන්නයි. විදේශවලින් පැමිණෙන අමුත්තන්ගේ ප්‍රයෝජනය සඳහාත් මේ රටේ ජනයාගේ පහසුව සඳහාත් ඒ සංචාරක බස් රථ යෙදවිව. තමුන් නාන්සේලා දන්නේ නැතිව ඇති, පැරණි බස් රථ විකිණීමේදී කලින් පැවති ආණ්ඩුව අරගෙන තිබුණු වැඩ පිළිවෙළ ගැන. පාවිච්චියට ගන්න බැරි වී තිබෙන යම් බස් රථයක් මහජනයාට විකුණන විට—වෙන් දේ සියක් මගින් හෝ වෙනත් ක්‍රමයක්

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

මගින් එම විකිණීම කරන්න පුළුවනි—
එය කැලී වශයෙන් විකිණීමට එදා තීරණය කළා. නමුත් මේ ආණ්ඩුව ඇති වුණාට පස්සේ එවැනි බස් රථ සම්පූර්ණයෙන්ම විකුණන්න වැඩ පිළිවෙළක් ඇති කර තිබෙනවා. එසේ කළාම සංචාරක බස් රථ හිමියන් ඒ බස් රථ මිල දී ගෙන නොමනා විධියට පාවිච්චි කරන්න පටන් ගෙන තිබෙනවා. ඔවුන් තමන්ගේ සංචාරක සේවා කටයුතුවලට පමණක් නොවෙයි, ඒ බස් යොදවන්නේ. පොලීසි නැති ගම්බද ප්‍රදේශවල තිබෙන පාරවල මගින් පටවන්න ඒ බස් රථ දුවවන බව පේනවා. මා ඒ බස් හිමියන්ගේ නම් මේ අවස්ථාවෙදී කියන්නේ නැහැ. ඒ අයගේ නම් කියන්න මගේ අදහසක් නැහැ, මෙහිදී. ගරු ඇමතිතුමාට වුවමනා නම් මට ඒ බස් රථවල නොමිමර දෙන්න පුළුවනි. දිවුල පිටිය—කොළඹ පාරේ එන විට සමහර අවස්ථාවලදී මෙවැනි බස් රථ දකින්නට ලැබෙනවා. මෙවැනි බස් රථ මහා මාගීයේ නවත්වල මගින් අරන් යනවා. වැන්වලට මගින් පැටවීම වෙනම කාරණයක්. එක අතකින් බස් හිඟ අවස්ථාවලදී වැන් හිමියන්ගෙන් විශිෂ්ට සේවයක් සැලසෙනවාය කියන්න පුළුවනි. ලංගමයට අයත්ව තිබූ පරණ බස්, කොටස් වශයෙන් විකිණුවාම මේ විධියේ අයවා ප්‍රයෝජනවලට පාවිච්චි කරන්න බැරි වෙනවා ඇති. කොටස් වශයෙන් විකිණුවාම, ඒ කොටස් ලොරි රථ යනාදියේ පාවිච්චිය සඳහා යොදවා ගන්න පුළුවන් වෙනවා. තමුත්තාත්සෙල එසේ නොකර සම්පූර්ණයෙන්ම විකුණනවා. මේ වැඩ පිළිවෙළ වහාම නවත්වන ලෙස මා ඉල්ලනවා. එසේ නොකළොත් අනාගතයේ දී ලංගමයට ලැබෙන ආදායම ක්‍රමක්‍රමයෙන් අඩු වෙන්නට පුළුවනි. මේ ගැන විශේෂයෙන් ම ගරු ඇමතිතුමා සලකා බලනු ඇත කියා මා විශ්වාස කරනවා.

ඩී. එම්. ටී. බණ්ඩාර මයා. (වාරියපොල)
(திரு. டி. எம். டி. பண்டார—வாரியப்பொல)
(Mr. D. M. T. Bandara—Wariyapola)

මේ අවස්ථාවෙදී ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ වචන ස්වල්පයක් කතා කරන්නට වුවමනායි. මා පළමුවෙන්ම බස් රථ සේවාව ගැන කතා කරන්න අදහස් කරනවා. විශේෂයෙන් දුර බැහැර ගමන් කරන බස් රථවල සුළු සුළු කාර්මික ආබාධ ඇති වෙනවා. එසේ වූ විට ඒවා

අතරමග නවත්වා දමනවා. එසේ කළාම, ඒවයේ ගමන් කරන මගීන්ට විශාල කර දරවලට මුහුණ පාන්න සිදු වෙනවා. සුළු කාර්මික දෝෂයක් නිසා බස් රථයක් මග නැවතුනොත් ළඟක තියෙන තැපැල් කාර්යාලයකට ගිහින් ඒ බව කුරුණෑගල ඩිපෝට්ට හෝ වෙනත් ඩිපෝට්ටකට හෝ විදුලි පණිවුඩයක් මගින් තැනිතම් ටෙලිපෝන් පණිවුඩයක් මගින් දැනුම් දීමයි, අපේ පළාතේ නම් කෙටිගෙන යන්නේ. එසේ කළාම එම ඩිපෝට්ට කාර්මික අංශයේ අය ඒ ස්ථානය කරා ඇවිත් අර බස් රථය අළුත්වැඩියා කර දෙනවා. එම අළුත්වැඩියාව ඉවර වන තුරු ඒ බස් රථයෙන් පැමිණි මගීන්ට බලා සිටින්නට සිදු වෙන අවස්ථා තිබෙනවා. එම නිසා බස් රියාදුරන්ට කාර්මික දැනුමක් ලබා දෙනවා නම් මෙවැනි සුළු සුළු කාර්මික ආබාධවලින් මගහරවාගෙන බස් රථ පදවන්නට පුළුවනි. විදුලි බල දෝෂයක් හෝ ඩීසල් අදින්නේ නැතිකමේ දෝෂයක් හෝ එම බස් රථයකට සැදුනා වෙන්නට පුළුවනි. රියාදුරන් ලවාම එවැනි කාර්මික දෝෂ හරිගස්වා ගන්නවා නම් කරදරයක් නැතුව මගීන්ගේ ගමන් බිමන් යන්නට පුළුවන් වෙන බව කියන්නට ඕනැ.

ගරු සභාපතිතුමනි, අපේ ලංගම බස් රථවල ආරක්ෂාව සඳහා වැඩිපුර රෝද ගෙන යාමේ සිරිතක් නැහැ. පාවිච්චියෙහි පවතින රෝදයක හුලං ගියොත් එම බස් රථයේ ගිය මගීන්ට පැය ගණන් රස්තියාදු වෙන්නට සිදු වෙනවා. උසාවිවලට යන මගීන් පාසැල්වලට යන ළමයින් වැනි අය ඒවයේ ගමන් කරනවා. අමතර රෝද ගෙන යන්නේ නැති නිසා මහජනයාට නොයෙකුත් විධියේ කරදර විදින්නට සිදු වූ අවස්ථා මා බොහෝ විට දැක තිබෙනවා. එම නිසා සෑම බස් රථයකම ආරක්ෂාව සඳහා අමතර රෝදයක් ගෙන යාමට වැඩ පිළිවෙළක් යොදන හැටියට මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට අයිති බස්වල බඩු පැටවීමේ ආදායම රුපියල් ලක්ෂ 32කින් විතර අඩුවී තිබෙනවාය කියා 1962 දී කුමාරසිංහ මහතාගේ වාර්තාවේ පෙන්වුම් කර දී තිබුණි. ඊට හේතුව, කොන්දේස්තරවරුන්ට සහ රියාදුරන්ට මෙම කාර්යය වෙනුවෙන් කොමිස් මුදලකුත් දෙන නමුත් ඒ වෙනුවෙන්

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[ඩී. ඇම්. ටී. බන්ඩාර මයා.]

ඔවුන් උනන්දුවක් දක්වන්නේ නැතිකම බව පෙනී ගොස් තිබුණි. එදා ගම්බද සුළු වෙළෙන්දා තමන්ගේ බඩු ගෙනිව්වේ බස් රථවලයි. එක බස් රථයක අඩු ගණනේ හොණ්ඩර 10ක්වත් ගෙනියන්න පුළුවන්කම තියෙනව. අපේ කාන්තාවෝ බස් එකේ වහලට නැගී තමන්ගේ බඩු අරගෙන බිමට බහිනවා මා දැක තිබෙනව. එය නින්දාවක්. ඒ නිසා යම්කිසි කොමිස් මුදලක් ගෙවා පෝටර්වරුන් යොදා ගම්වල දුටන බස්වල ගැමියන්ගේ රාත්තල් පනහ හැට තිබෙන බඩු ගෝනින්, බුලත් තටු හා එළවළු වට්ටින් ගෙන යන්නට ක්‍රමයක් සලසන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනව. එහෙම නොකළොත් ලංගමයට ලැබෙන්නට තිබෙන ආදායමක් පෞද්ගලික වැන්වලට හා කාර්වලට ගෙවන්නට මහජනයාට සිදු වෙනව. ඒ හැරත් ඒවා බස්වල ගෙන නොයන නිසා අභිංසක ගැමියන්ට ඒ සඳහා විශාල මුදලක් ගෙවන්නටත් සිදු වෙනව. මා හිතන විධියට දැනට බස් 4,000ක් පමණ ලංකාවේ මාර්ගවල ධාවනය වෙනව. එක බස් එකකකින් දවසකට රුපියල් 20ක් උපයා ගන්නට පුළුවන් වුණොත් රුපියල් කෝටි ගණනකින් ලංගම ආදායම වැඩි වෙනව. ඒ නිසා කොමිස් මුදලක් දී පෝටර්වරුන් පත්කර ඒ කාරණය ක්‍රියාවට පරිවර්තනය කරන හැටියට මා ඉල්ලා සිටිනව.

එමෙන්ම ටොන් 1½ක් 2ක් පමණ බර වාහන දුටන කුඩා පාරවල් තිබෙනව. ඒ පාරවල කුඩා බස් ධාවනය කරවන්නට පුළුවන් තත්ත්වයක් තිබෙනව. ඒ මාර්ගවල දැනට බස් ධාවනය නොවන නිසා මගීන්ට ඉතා අමාරුවෙන් පයින් ගමන් කරන්නයි සිදු වී තිබෙන්නේ. සමහර අවස්ථාවලදී වැඩි මුදල් ගෙවා පෞද්ගලික වාහනවලින් ගමන් කරන්නන් සිදු වෙනව. යම් කෙනෙකුගේ දරුවෙක් අසනීප වූ විට හැතැප්ම 10ක් 12ක් ගෙවා ආරෝග්‍යශාලාවකට යන්නට බස් නැති නිසා මාස ගණනාවක් නැත්තම් අවුරුද්දක් තිස්සේ ඔහු විසින් අමාරුවෙන් උපයාගෙන සිටි මුදල පෞද්ගලික කාර්වලට ගෙවන්නට සිදු වෙනව. ඒ නිසා ටොන් 1 ටොන් 1½ බර වාහන ධාවනය කළ හැකි පාරවල කුඩා බස් රථ ධාවනය කරවන්නා කියා මා ඉල්ලා සිටිනව.

එමෙන්ම කලින් හිටි ඇමතිතුමා කීවා මේ fපියට් බස් රථ ගෙන්නුවේ ඉංජිනේරු වරුන්ගේ නිර්දේශයන් අනුවය කියා. ලංකාවේ මොන මොන ප්‍රදේශවල මේ fපියට් බස් රථ දුටවා බලාද ගෙන්වීමට නිර්දේශ කළේ කියා මා අහන්න කැමතියි. 1962 වන තුරු ලංකාවේ තිබුණේ fපියට් බස් රථ 10ක් පමණයි. නමුත් ලේලන්ඩ් හා බෙන්ස් බස් රථ හය සියකටත් හත්සියකටත් අතර සංඛ්‍යාවක් තිබුණා. එතුමා කීවා, මේ ලේලන්ඩ් හා බෙන්ස් බස් රථ මිල වැඩියි කියා. එසේ නමුත් ලේලන්ඩ් රථයක් කිසිම රෙපයාර් එකක් නැතිව සැතපුම් ලක්ෂ 4ක් පමණ දුටුවන්තට පුළුවන්. එමෙන්ම බෙන්ස් රථ ලංකාවේ ඕනෑම පාරකට ඔරොත්තු දෙනවා. ප්‍රවාහන සේවකයින් අද වැඩි වශයෙන් පාවිච්චි කරන්නෙත් ඒවායි. ඒ නිසා ඉංජිනේරුවන් fපියට් බස් රථ ගෙන්වීමට නිර්දේශ කළේ කොහොමද කියා මට නම් තේරෙන්නේ නැහැ. එමෙන්ම කලින් ගෙන්වා තිබෙන බෙන්ස් රථ එකක්වත් තවම අයින් කර නැහැ. පෞද්ගලික කොමිෂනරුවන්ගෙන් ලංගමයට භාරගත් බෙන්ස් රථ අද වන තුරු පාරවල ධාවනය කරන බව අපි දැක තිබෙනව. ඒ නිසා කලින් හිටි ඇමති තුමාගේ ඉංජිනේරුවන්ගේ නිර්දේශ කොයි විධියට උනාද කියන එක කාටත් පුදුමයට කරුණක්.

එමෙන්ම ලංගම පළිගැනීමත් අධ්‍යාපන දෙපාර්තමේන්තුවේ පළිගැනීමිවලට සමාන යයි උපමා දක්වමින් කලින් සිටි ඇමති වරයාත් විරුද්ධ පාර්ශ්වයේ මන්ත්‍රී වරුනුත් ඊයේ කථා කළා. වාරියපොල ආසනයේ පසුගිය මහා මැතිවරණයේදීත් අතුරු මැතිවරණයේදීත් ලංගම සේවකයින් සියයට 90ක් ම මට විරුද්ධව වැඩ කළා. අපේ නායකතුමාගේ ප්‍රධානත්ව යෙන් රැස්වීමක් තිබුණා නම් එදාට සාමාන්‍ය පිළිවෙලටවත් බස් දිවෙව්වේ නැහැ. එවැනි දිනවලදී අභිංසක දුප්පත් මව්වරුන්ට තමන්ගේ දරුවන්ට බෙහෙත් ගන්නට බස්වලින් ගමන් කරන්නට පුළුවන් වුණේ නැහැ. ලොකු මුදලක් ගෙවා පෞද්ගලික වාහනවල හෝ පයින් හෝ හැතැප්ම 10ක් 12ක් ගමන් කරන්න ඔවුන්ට සිදු වුණා. ඩඩ්ලි සේනා නායක අපේ නායක තුමා නාවත්,

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

සුළු රැස්වීමක් හෝ ප්‍රසිද්ධ කළොත් එදාට බස් නැහැ. එහෙත් එවකට සිටි අගමැති ණියගේ රැස්වීම්වලට මිනොටමුල්ල, බොරැල්ල, කඩවත, කැගල්ල යන ඩිපෝ වල බස් තිහ හතලිහක් වැඩ කළා.

දැන් කියනවා, අපි පළිගන්නවාය කියා. මගේ ප්‍රදේශයේ සිටින බස් කොන් දොස්තරවරුන්ගෙන් සියයට 99 ක් පමණ දෙනාත්, බස් රියදුරන් හා අනික් සේවකයින්ගෙන් මැතිවරණ කාලයේදී මට විරුද්ධව වැඩ කළා. නමුත් මම ඒ කිසිම සේවකයෙක් මාරු කරන්න යයි කිව්වේ නැහැ. එසේ වුවත් අපට චෝදනා කරනවා, පළිගන්නවාය කියා. මේ පළිගැනීමේ ආරම්භය කොතැනින් ඇති වුණදැයි බැලුවොත් පෙනේවි, තුන් හවුලට අයත් පක්ෂවලින් පටන් ගත් බව. ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයත්, අනික් වාමාංශික පක්ෂත් පළිගැනීමට හපන්න. ඔය උදවිය අපේ පවුලෙන් පළිගත් හැටි මට කියන්න පුළුවනි. මගේ මාමණ්ඩියන් නැන්දම්මාන් 1960 දී එක්සත් ජාතික පක්ෂයට වැඩ කළාය කියා හැතැප්ම 15 ක් පයින් යාමට සිදු වන ස්ථානයකට මාරු කළා. මාමණ්ඩිය පළමු වන ශ්‍රේණියේ මුල් ගුරුවරයෙක්. විශ්‍රාම ලැබීමට තිබුණේ තව අවුරුදු දෙකයි. උතුරු මැද පළාතේ අවුරුදු 15 ක් වැඩ කර තිබෙනවා. නමුත් බස් තුනකින් ගමන් කොට තවත් හැතැප්ම 10 ක් පමණ පයින් යාමට සිදු වන තැනකට මාරු කළා. එතනින් නොතාවනී උදේ පාන්දර යන බස් රථයේ කාල සටහන පවා වෙනස් කළා, ගමන් කිරීම අපහසු වෙන්න. පාන්දර 6 ට යන බස් රථය හතරහමාරට යාමට නියම කළා. ඒ තරම් දරුණු විදියේ පළිගැනීම් තමයි, ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයත්, තුන් හවුලත් කළේ. ලංගමයේ සේවකයින් මාරු කළේ තැන කියනවා. ඔවුන් මාරු කිරීමට වුවමනාවක් තිබුනේ නැහැ. ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂය බඳවා ගත් සේවකයින් මාරු කිරීමට වුවමනාවක් නැහැ.

පු. හා. 11

ඊළඟට කිව්වා කුසපත් ඇදීමේ ක්‍රමයට ආසනයකින් කොන්දොස්තරවරුන් 25 බැගින් බඳවා ගන්නාය කියා. මගේ ආසනයේ කොන්දොස්තරවරුන් 25 දෙනෙක්

තේරුණා. නමුත් ඉන් 12 දෙනයි, බඳවා ගන්නේ. අනික් 13 දෙනා බඳවා ගන්නේ නැහැ. 1964 දී රියදුරන් බඳවා ගැනීමට ඉල්ලුම්පත් කැඳව්වා. මගේ ආසනයේ අයත් ඉල්ලුම් කළා. නමුත් ඒ කිසිවෙක් සම්මුඛ පරීක්ෂණයට කැඳවුවේ නැහැ. ඉල්ලුම්කරුවන් අතර අවුරුදු 5, 6, 10, රියදුරු බලපත්‍ර දරණ පළපුරුදු අය සිටියා. නමුත් ඔවුන් සම්මුඛ පරීක්ෂණයකට කැඳවුවේ නැහැ. 1964 දී ඒ ප්‍රදේශයෙන් බඳවා ගන්නේ කේ. ඩී. පෙරේරා කියන රියදුරා පමණයි. මට කලින් සිටි වාරිය පොල මන්ත්‍රීතුමා එක්සත් ජාතික පක්ෂයට සභාය දුන් කිසිම රියදුරකුට හෝ කොන්දොස්තර වශයෙන් ඉල්ලන්නකුට හෝ සහතිකයක් දුන්නේ නැහැ. ඔවුන් රස්තියාදු කළා. නමුත් මේ ඊයේ පෙරෙයිද රියදුරන් වශයෙන් බඳවා ගැනීමට ඉල්ලුම් පත් කැඳවා තිබුණු අවස්ථාවේදී මම ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේත්, සම සමාජ පක්ෂයේත්, එක්සත් ජාතික පක්ෂයේත් අපේක්ෂකයින්ට සහතික දුන්නා. මැතිවරණය දිනුවාට පසු—පළාතේ මන්ත්‍රී වරයා වශයෙන් පත් වූවාට පසු—අපේ නම් පක්ෂ හේදයක් ඇත්තේ නැහැ. ප්‍රදේශයේ කාටත් පොදුවේ වැඩ කරනවා. අපට වුවමනා නම් කේ. ඩී. පෙරේරා කියන රියදුරාගෙන් පළිගන්න තිබුණා. ඔහුට විරුද්ධව විනයානුකූලව කටයුතු කරන්න තිබුණා. ඔහු සමානයක් නිවාඩු දමා අවුත් තම පෞද්ගලික කාර්මික මැතිවරණ ප්‍රචාරක කටයුතු සඳහා යෙදව්වා. ඔහු මැතිවරණ රැස්වීම් සංවිධානය කළා. නමුත් අපි පළිගන්නා වේතනාවෙන් වැඩ කරන්නේ නැහැ.

මේ මන්ත්‍රීවරු ලංගමය ගැන කොයි තරම් උදම් ඇණුවත් 1962 දක්වා රුපියල් දෙකෝටි හැත්තෑලක්ෂයක් ලංගමයෙන් පාඩුයි. මා කිව්වේ ලංගමයේ වාර්ෂික අනුවයි. කුමාරසිංහ මහත්මයාගේ වාර්තාව අනුව 1962 ට ලක්ෂ 40 ක ලාභයක් තිබෙනවා. නමුත් එය ඔබ්බට ජනරාල් විසින් පරීක්ෂා කර බලා නැහැ. මේ ව්‍යාපාරය සඳහා රුපියල් නව කෝටි හැත්තෑ ලක්ෂයක මූලික බතයක් යොදවා තිබෙනවා. ඒ මුදල සඳහා අඩු වශයෙන් සියයට 10 ක වත් පොලියක් ලැබෙන්න ඕන. ඒ අනුව මේ ව්‍යාපාරයෙන් කෝටියක ගුණ ලාභයක්

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[ඩී. එම්. ඩී. බණ්ඩාර මයා.]

ලැබෙන්න ඕන. පාඩු විමට හේතුව වී ඇත්තේ ලංගමයේ අදක්ෂ පාලනය විය යුතුයි. මට කියන්න පුළුවන් 1962 දක්වා පමණයි. මන්ද? ඊට මෙහාට වාර්තා ලැබී නැහැ. මේ ව්‍යාපාරය මහජනයාගේ ගමන් පහසුද සලසමින්, ඔවුන්ගේ බඩු බාහිරා දිය කරදරයක් නැතිව ගෙන යන්නට පුළුවන් විදියටත්, ලාභ ලබන්නට පුළුවන් විදියටත්, විනිත මහජන සේවාවක් කිරීම සඳහා සුදුසු විධි විධාන සලස්වන්නටයයි ඉල්ලමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

පර්සි වික්‍රමසිංහ මයා. (කබුරුපිටිය)

(සී. ටී. ටී. වික්‍රමසිංහ—கம்புறுப் பட்டிய)

(Mr. Percy Wickremasinghe—Kamburupitiya)

ගරු සභාපතිතුමනි, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සම්බන්ධයෙන් කථා කරන විට මට ප්‍රථමයෙන්ම මතක් කළයුතු කාරණයක් නිබෙනවා. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාත්මක කළයුතුව නිබෙන කරුණු කිපයක් මා ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාට ඉදිරිපත් කළා. ඒ සෑම අවස්ථාවකදීම පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා ඒ මා ඉදිරිපත් කළ කාරණා සම්බන්ධව දැඩි සැලකිල්ලක් දක්වා යුක්තිය ඉෂ්ට කරදීමට ඉදිරිපත්වී ක්‍රියා කිරීම ගැන මා ප්‍රථමයෙන්ම එතුමාට මගේ කෘතඥතාවය ප්‍රද කරනවා. එතුමා ඉදිරියටත් ඒවගේම කටයුතු කරාවිය කියා අප විශ්වාස කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මට ප්‍රථමයෙන් කථා කළ වාරියපොළ ගරු මන්ත්‍රීතුමා එතුමාගේ කථාවේදී මේ බෙන්ස් බස් රථ සම්බන්ධයෙන් බොහොම ඉහළින් වර්ණනා කළා. මා නම් ඔය බෙන්ස්, ලේලන්ඩ් බස් රථ ගැන දන්නෙ නැහැ. ඔය එක එක වර්ග වල බස් කොයිවත් පාරේ දුවනව. fපියට් බස් රථ 10 ක් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පාවිච්චි කළා. මා මේ බෙන්ස් රථවලට වඩා fපියට් රථ හොඳය කියනවාත් fපියට් වලට වඩා බෙනස් රථ හොඳය කියනවාත් නෙවෙයි. fපියට් බස් රථ 10 ක් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය පාවිච්චි කළා. මේ රටේ පාවිච්චි කළ අනිකුත් බස්වලට වඩා

ඒ fපියට් බස් රථ දහය ඉතාමත්ම හොඳය කියා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ඉංජිනේරු වත් නිර්දේශ කර තිබෙනවා. ඒ අනුව තමයි අපේ හිටපු ඇමතිවරයා මේ රටේ කුඩා පාරවල ධාවනය සඳහා fපියට් බස් රථ ගෙන්වන්නට යෝජනාවක් කළේ.

ගරු සභාපතිතුමනි, අද නිබෙන ප්‍රශ්නය ගම්බද කුඩා පාරවල ධාවනය සඳහා කුඩා බස් රථ නැතිකමයි. ගම්බද පාරවල් සඳහා බස් රථ ඉල්ලුවාම සෑම අවස්ථාවකදීම අපට ලැබෙන පිළිතුර කුඩා බස් රථ නැහැ යන්නයි. ඒ නිසා තමයි ගම්බද පාරවල ධාවනය කරවීමට කුඩා බස් රථ ගෙන්වීමට හිටපු ගරු ඇමතිතුමා යෝජනා ක්‍රමයක් පිළියෙළ කර තිබුණේ. ඒ යෝජනා ක්‍රමයට කුමක්වී තිබෙනවාද කියා මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් දැනගන්නට සතුටුයි. ගම්බද ප්‍රදේශවල කුඩා පාරවල බස් රථ ධාවනය සඳහා ගරු ඇමතිතුමා ඒ ක්‍රමය හෝ තැත් නම් ඊට වෙනස් ක්‍රමයක් හෝ ක්‍රියාත්මක කරන්නට බලාපොරොත්තු වෙනවාද?

ගරු සභාපතිතුමනි, අද නිබෙන ප්‍රශ්නය මේකයි. පාරකට බස් රථයක් ඉල්ලුවාම, ඒ පාරට බස් රථයක් දැමීමට ප්‍රථමයෙන් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ රෙකමදාරු වක් වුවමනා කරනවා. අද විශාල කඳත් පටවා, ටොන් පහ හය බර පටවා ලොරි ධාවනය කරන මාරු දිස්ත්‍රික්කයේ ඇතැම් පාරවල් ගැන මා දන්නවා. තමුත් මේ පාරවල්වලට බස් රථ ඉල්ලුවාම ප්‍රසිද්ධ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව නිර්දේශ කරන්නේ මේ පාරවල් බස් රථ ගමනාගමනයට සුදුසු නැත, බෝක්කු පාලම් ආදිය ශක්තිමත් නැත කියායි. ප්‍රසිද්ධ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලැබෙන ඒ වාර්තාව අනුව මේ පාරවල් බස් රථ ගමනාගමනයට සුදුසු නැත කියා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය තීරණය කරනවා. මේ තත්ත්වය නිසයි අද ගම්බද කුඩා පාරවලට බස් රථ දමන්නට නොහැකිවී තිබෙන්නෙ.

රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවේ වාර්තා අනුව ක්‍රියා කරන්නට ගියොත් නම් කවදා වත් ගම්බද පාරවල්වලට බස් රථ යොදවන්න පුළුවන්කමක් ඇතිවෙන්නෙ නැහැ. ටොන් පහ හය බර පටවා ගත් විශාල ලොරි දුවන පාරවල් බස් රථ ගමනා

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

ගමනයට සුදුසු නැත කියා රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව නිර්දේශ කරනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, පසුගිය කාලයේ ගම් කාර්ය සභාවේ සභාපති වශයෙන් ගම් කාර්ය සභාවෙන් තැනූ එක්තරා පාරක බස් දුවන් න මා බලය දුන්නා. විශාල කඳන් පටවා ගත් කැලෑ දෙපාර්තමේන්තුවේ ලොරි ඒ පාරේ බාවනය කරනවා. නමුත් බෝක්කු වලට කිසිම හානියක් වුණේ නැහැ. ඒ නිසා ගම්කාර්ය සභාවෙන් කළ ඉල්ලීම අනුව ඒ පාරේ බස් රථ බාවනයක් ආරම්භ කළා. අද ඒ බස් රථ සේවයට විශාල ආදායමක් ලැබෙනවා. පාරට කිසිම හානියක් වුණේ නැහැ. නමුත් අපි පළමුවෙන් රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් නිර්දේශයක් ගන්න ගියානම් මොකද වෙන්නේ? එසේ නම් කවදාවත් ඒ පාරට බස් රථයක් යොද වන්න ඉඩ දෙන්නේ නැහැ. අද තිබෙන තත්ත්වය ඒකයි. මේ සම්බන්ධව ලංගමය විසින් යම්කිසි වැඩ පිළිවෙළක් යෙදිය යුතුව තිබෙනව.

ඊළඟට ලංගමයේ තිබෙන පැරණි නීතියක් තමයි, කොන්දොස්තර කෙනෙකු රාත්තල් 100 ක් බර පුද්ගලයෙකු විය යුතුයි කියන එක. ඒ ගැන මේ ආණ්ඩුවට මා දොස් කියන්නේ නැහැ; ඒක එදා සිටම තිබුණ. මොන හේතුවක් උඩ දැමූ නීතියක් දැයි මා දන්නේ නැහැ. කොන්දොස්තර කෙනෙකුගේ බර රාත්තලක් දෙකක් අඩු වුණාම මොකද, රාත්තලක් දෙකක් වැඩි වුණාම මොකද? මේ නීතිය අවලංගුකරන්න කියා මා ඉල්ලා සිටිනව. ඒ ගැන මා ඇමති තුමාට දොස් කියන්නේ නැහැ. ඒක කලින් ඉදලම තිබුණු නීතියක්. තමුත්තාත්සේ නම් කෑමති වන එකක් නැහැ, වැඩියෙ බර දාන්න.

ගරු සභාපතිතුමනි, මෙතුමාට කලින් සිටි ඇමතිතුමා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට කොන්දොස්තරවරුන් තෝරා ගැනීමට ඉතා සාධාරණ ක්‍රමයක් ඇති කළා. ඒ ඇමතිවරයා පත්වන්නට පෙර ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට පස්සා දොරින් සේවකයන් බඳවා ගන්නවා යැයි චෝදනා තිබුණ. සේවකයන් බඳවා ගැනීමට ඒ ඇමතිතුමා ඉතා සාධාරණ ක්‍රමයක් යෙදුව. කවුරු වුණත්, තමුත්තාත්සේලාගේ පක්ෂය හෝ වේවා, සමසමාජ පක්ෂය හෝ වේවා, ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂය හෝ

—කරක සභාව

වේවා, ඕනෑම පක්ෂයක් යම්කිසි හොඳ වැඩක් කළාම ඒ වැඩය හොඳයයි කියන්න ඕනෑ. ඒ ක්‍රමය අනුව සෑම ඡන්ද කොට්ඨාශයකින්ම ඉල්ලුම්පත්‍ර කැඳවා සුදුසු අය තෝරා ගන්න. කබුරුගමුව ඡන්ද කොට්ඨාශයේ පමණක් සුදුස්සන් 74 දෙනෙක් සිටිය. පළමු වරට ඒ අතරින් එක ඡන්ද කොට්ඨාශයකින් 12 දෙනා බැගින් තෝරා ගන්නට නියම කළා. ඒ අනුව මගේ කොට්ඨාශයෙන් ලොතරැයි ක්‍රමයට ඒ 74 දෙනා ගෙන් 12 දෙනකු තෝරා ගන්න. තමුත්තාත්සේ ඇමති වුණාට පසුව දෙවෙනි අවුරුද්දේ ඇබැරිතු තිබෙන ආකාරයට එක කොට්ඨාශයෙන් 24 දෙනා බැගින් ලොතරැයි ක්‍රමයට ඉතුරු අයගෙන් තෝරා ගන්න. එහෙත් තවම ඒ අයට පත්වීම් දීල නැහැ. මගේ කොට්ඨාශයේ තෝරා ගත් 24 දෙනාගෙන් එක් අයෙකුට පමණක් පරීක්ෂණයකට එන්න යයි දන්වා තිබෙනව. මට මතකයි, මා ඇසූ ප්‍රශ්නයකට පාර්ලිමේන්තු ලේකම්වරයා පිළිතුරක් දුන් බව, සෞඛ්‍ය අතින් හානියක් නැත්නම්, නිරෝගි උදවිය නම්, ඒ තෝරාගෙන තිබෙන අයට පත්වීම් දෙනවා කියා. එම නිසා පුළු වන් තරම් ඉක්මණින් තෝරාගෙන සිටින 24 දෙනාට පත්වීම් දී, ලැයිස්තුවේ ඉතිරි අයටත් ඒ ක්‍රමයටම පත්වීම් දෙන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනව. ඒ ක්‍රමයම ඉදිරියටත් අනුගමනය කළොත්, පස්ස දොරින් පත්වීම් දුන්නාය කියන චෝදනා ඇමති තුමාට හෝ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාට හෝ එල්ල වෙන්නේ නැහැ.

පසුගිය මාස කීපය තුළ ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සේවකයන් මාරු කළා කියා පැමිණිලි එතරම් නොතිබුණු නිසා අපට වැඩි කරදරයක් තිබුණේ නැහැ. එහෙත් දැන් ටික ටික එන්නට පටන් ගෙන තිබෙනව. අර ඩෙන්ගු උණ බෝවෙන්න වගේ අධ්‍යාපන ඇමති ඊරියගොල්ල මහත් මයාගේ මාරුවීම් උණය මේවාටත් බෝවී ගෙන එනවාදැයි මා දන්නේ නැහැ. ඇමති වරයා ගැන මා දන්නවා. එතුමා මා සමග කීප විටක්ම කීව්ව, මම මාරු කිරීම්වලට විරුද්ධයි; මට අප්‍රමාණ වැඩ තිබෙන නිසා ඒ කරදර ඇති කර ගන්නට මා කෑමති නැහැ, කියා. එතුමා ඉදිරියටත් ඒ ප්‍රති පත්තියම අනුගමනය කරනවා ඇතැයි මා විශ්වාස කරනව.

[පර්සි වික්‍රමසිංහ මයා.]

ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සේවය කරන මගේ කොට්ඨාශයේ කීප දෙනකු රිය පෙරේදා මාරු කර තිබෙනවා. මා එක කාරණයක් පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාට දැනුම් දුන්න. උන්නාහේ එක පාරටම ඒ මාරුව අවලංගු කරන්න නිර්දේශ කළා. ලංගමයේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා කවුද? සුමානයක් යන්න පෙර පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාගේ නිර්දේශය ප්‍රතික්ෂේප කර නැවතත් ඔහු මතුගමට මාරු කරල. පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා දන්නෙවත් නැහැ, උන්නාහෙගෙ නිර්දේශය අවලංගු කරල ආති බව. උන්නාහේට නැවතත් මා ඒ කාරණය ඉදිරිපත් කළාම ඒ සේවකයා ගැන බොහොම කනගාටු වෙලා, සම්පූර්ණයෙන් ඒ මාරු කිරීම වැරදි බව පිළිගෙන ඒ ගැන ක්‍රියා කර තිබෙනවා.

ආමතිවරයාටත් මා කාරණයක් ඉදිරිපත් කළා. ආමතිවරයා ආහුව, මොකද මේ මාරු වීම කර තිබෙන්නෙ කියා. මා කිව්වා, දේශ පාලන හේතූන් උඩය කියා. මා ඒ සම්බන්ධයෙන් වහාම ක්‍රියා කරනවා යයි ආමතිතුමා කාරණය භාර ගත්ත. ඒ ගැන මා ස්තූති කරනවා. පැරදුණු උදවියයි ගම් වල සිටින එක එක උදවියයි ආවින් කියන හැටියට සේවකයන් මාරු කර පිරිමහන්ට පුළුවන්ද? මා කෙළින්ම කියන්නම්, ආමති තුමනි, මේ සේවකයන්ගෙන් සියයට 90 කටත් වඩා වැඩ කළේ තමුන්තාන්සේලාට විරුද්ධවයි. අපි නැතැයි කියන්නෙ නැහැ. මේක මාරු කරල පිරිමහන්න පුළුවන් දෙයක්ද? මේ විධියට දඩුවම් කරන්න යනවා නම් ඒ අය හදන්න කවදවත් පුළුවන් වෙන්නෙ නැහැ. සේවකයින්ට කරුණාවෙන්, ආදරයෙන් තමුන්ගෙ රාජකාරිය හරියට කරන්න ය කියල අවවාද කළොත් මම හිතන හැටියට ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සේවකයින්, සියයට සියයක්ම ලංගමයේ දියුණුවට වැඩ කරනවාට කිසිම සැකයක් නැහැ. හිරිහැර කරදර කිරීමෙන් නම් ප්‍රයෝජනයක් වෙන්නෙ නැහැ.

ප්‍ර. හා. 11.15

මම දන්නවා, ලංගමය පිහිටුවන අවස්ථාවේදි දිවංගත ගරු බණ්ඩාරනායක මැතිතුමා, ඒ සේවකයින්ට පොරොන්දුවක්

දුන්න, තමන්ගෙ ප්‍රදේශය තුළම සේවය කිරීමට, අවස්ථාවක් සලසා දෙනවා කියා. ඒ පොරොන්දුව අනුව තමයි මේ සේවකයින් සේවයට බැඳුණේ. මතර අය, මාතර දිස්ත්‍රික්කය තුළම තබා ගන්නා බවටත්, ගාල්ල ප්‍රදේශයේ අය ඒ දිස්ත්‍රික්කය තුළම තබා ගන්නා බවටත් පොරොන්දු දීලයි, එදා සේවයට බඳවා ගත්තේ. ඒ විධියට සේවයට බඳවා ගෙන හිටපු ගමන්ම වෙනත් ප්‍රදේශයකට ගිහින් ඩබල් ඩෙකර් බස් රථයක් පදවන්න දැමීමෙන් ඒ රියදුරු මහතාට ඩබල් ඩෙකර් බස් රථය හරියට එළවන්න පුරුදු නැති නිසා නොයෙකුත් අනතුරු ආති වෙන්න පුළුවනි. ඒ නිසා එහෙම කිරීම හොඳ නැහැ; යුක්ති සහගත නැහැ. මේ විධියේ ක්‍රියා වලින් ලංගමයට ප්‍රයෝජනයක් වෙන්නෙ නැහැ, මහජනතාවට ප්‍රයෝජනයක් වෙන්නෙත් නැහැ. එපමණක් නොවෙයි, සේවකයන්ට සෞඛ්‍ය සැලසෙන්නෙත් නැහැ.

වෙලගෙදර මයා.

(ශ්‍රී. ලංකා සේවා)

(Mr. Welagedera)

මට පෙන්වන්න පුළුවන්ද එවැනි පොරොන්දුවක් දී තිබෙන්නෙ කොහේදිද, කවදාද කියල?

පර්සි වික්‍රමසිංහ මයා.

(ශ්‍රී. ලංකා සේවා)

(Mr. Percy Wickremasinghe)

මම අභියෝග කරනවා නොවෙයි. පොරොන්දුවක් දුන්නාය කිව්වම, ඔක ලියවිල්ලකින් දෙන්නම ඕනෑ නැහැ. මම කියන්නෙ නැහැ, ඔක ටයිප් කරල එහෙම තැන්තම් අවිටු ගහල භාර දුන්න ය කියල. බණ්ඩාරනායකතුමා එදා ප්‍රකාශ කළ දෙයයි මම කිව්වෙ. ලියවිල්ලකින් පොරොන්දුවක් දුන්න ය කියල මම කිව්වෙ නැහැ.

වෙලගෙදර මයා.

(ශ්‍රී. ලංකා සේවා)

(Mr. Welagedera)

මොනම වාර්තාවකවත් නැහැ.

පර්සි වික්‍රමසිංහ මයා.

(ශ්‍රී. ලංකා සේවා)

(Mr. Percy Wickremasinghe)

මම පිළිගන්නවා. මම ලංගමයේ සේවය කළෙත් නැහැ. ආණ්ඩුවක හිටියෙන් නැහැ. මම දන්නෙත් නැහැ. තමුන්

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

ඒ විධියේ පොරොන්දුවක් එදා බණ්ඩාර නායකතුමා දුන්න බව පමණයි මම කියන්නේ. ඒ කාරණය මම හොඳින්ම දන්නවා. කෙසේ වුවත් මෙම සේවකයින්ට තමන් ගෙ ගම් පළාතෙම සේවය කරන්න අවස්ථාවක් සලසා දුන්නම ඒ අයට හොඳින් වැඩ කර ගෙන යන්න පුළුවන්කම තිබෙනවා. මම දන්නවා, එක කොන්දොස්තර මහත්මයෙක් නගරබද ඩිපෝවකට මාරු කර තිබෙනවා. ඒ මහත්මයා කියනවා, අපේ ගම්බද ප්‍රදේශයකදී නම් පොතේ ටිකටි එක ලියා භාර දෙන්න පුළුවන් වුණත්, මෙහෙ තියෙන්නේ මොකක්ද එකක් කරකවන්නලු. මම මේව ගැන දන්නේ නැහැ, කොන්දොස්තරකම මම කරල නැහැ. ඉතින්, නගර බද ඩිපෝවක බස් රථයක වැඩ කරන කොට මේ විධියට කරකවන්න වුණම වැරදෙනවලු. පොඩ්ඩක් එහෙම අඩු පාඩුවක් වුණොත් ගෙදර යන්න වන බවයි ඒ අය කියන්නේ. තමුත්තාන්සේට මේ වරදකට එහෙම කියනවා නොවෙයි. මේ කාරණා ගැන කල්පනා කර බලන්නටයි මම කියන්නේ. ඒ අහිංසක ගම්බද සේවකයින්ට වුවමනා නැති හිරිහැර කරදර කරන්නේ නැතුව ඔවුන්ගේ සේවය හරියාකාර ලබා ගන්න, ඔවුන්ගේ සේවය හරියාකාර ඉටු කරන්න, අවස්ථාවක් සලසා දෙන ලෙසයි මම මේ අවස්ථාවේදී මතක් කර සිටින්නේ. ඒ උදවිය නොයෙකුත් නොයෙකුත් තැන්වලට හිටි ගමන්ම මාරු කිරීමෙන් මහජනයාට සේවයක් වෙන්නෙන් නැහැ, ලංගමයට ප්‍රයෝජනයක් වෙන්නෙන් නැහැ. වෙන්නේ, අහිංසක සේවකයාට හිරිහැර කරදර වීම පමණයි.

ඊ ලඟට සදහන් කරන්න කැමතියි, දේශපාලන අයිතිවාසිකම් ගැන. මෙම සංයුක්ත මණ්ඩලවල සේවය කරන සේවකයින්ට දේශපාලන අයිතිවාසිකම් නැහැ. තමුත්තාන්සේගේ අමාත්‍යාංශය යටතේ සංයුක්ත මණ්ඩල ගණනාවක්ම තිබෙනවා. තමුත් ඒ එකම සේවකයකුට වත් දේශපාලන අයිතිවාසිකම් නැහැ; දේශපාලනය ගැන කථා කරන්න බැහැ. ගමනාගමන මණ්ඩලයෙන් එහෙමයි. සංයුක්ත මණ්ඩලවල සේවකයින්ට දේශපාලනය ගැන කථා කරන්න බැරි නම්, රජයේ සේවකයින්ටත් බැරි නම්, කවුද ඉතුරු වෙන්නේ? ගම්බද ගොවි ජනතාවත් අපිත් පමණයි. කුඹුරු පනත සකස් කිරීමේදී යම් විධියකින් නීතියක් පැනවීමට

වොත්, කුඹුරු පනත යටතේ අසුවන ප්‍රදේශවල කුඹුරු වැඩ කරන සියලු දෙනාටත් දේශපාලන අයිතිවාසිකම් නැති කරනවාය කියල කවිඳුන්ද ඉතුරු වෙන්නේ? එම නිසා තමුත්තාන්සේගේ අමාත්‍යාංශය යටතේ තිබෙන සංයුක්ත මණ්ඩලවල හා වෙනත් අංශවල සේවකයින්ට දේශපාලන අයිතිවාසිකම් භුක්ති විඳීමට අවස්ථාවක් සලසා දෙනවා ඇතැයි මේ අවස්ථාවේදී මම විශ්වාස කරනවා.

ගරු සච්ඡේශ කටයුතු භාර ඇමතිතුමාගේ මැෂියෙන් සභාවට දුන් පිළිතුර අනුව ගාලු වරායේ වැඩ කටයුතු සඳහා ගාල්ලේ මහජනතාවට පමණක් නොවෙයි, පිටස්තර මහජනතාවටත්—දකුණු පළාතෙන් සියයට 50 ක් තෝරා ගන්නවාය කියා කිව්ව—අවස්ථාවක් සලසා දෙන්නට යාම ගැන මම මගේ බලවත් සන්නෝෂය මේ වෙලාවේදී ප්‍රකාශ කරන්න කැමතියි. මන්ද? අපේ ප්‍රදේශයේත් මෙම වරායවල සේවය කිරීමට කැමති, සේවය කිරීමේ පළ පුරුදුකම් ඇති අය ඉන්නවා. ඒ අයටත් අවස්ථාව ලබා දීමට පුළුවන් වෙනවා. ඒ නිසා ඒ ගැන අප සන්නෝෂ වෙනවා. සියේට පණහේ අයිතිවාසිකම රත්ගම ආසනයට මෙන්ම කුඹුරුපිටිය, අකුරුස්ස සහ මාතර ආදී ඡන්දදායක කොට්ඨාශවල ජීවත් වන ජනතාව අතරත් සාධාරණ ලෙස බෙදී යනවා නම් එයින් අපට බොහොම සතුටු වෙන්න පුළුවනි.

ලංකා තෙල් සංයුක්ත මණ්ඩලයත් ජන සතු සේවා අමාත්‍යාංශයට අයිති සංස්ථාවක් හැටියටයි මා කල්පනා කරන්නේ. ඒ ගැනත් වචනයක් දෙකක් කියන්න තියෙනවා. ලංකා බනිජ් තෙල් සංයුක්ත මණ්ඩලය ආරම්භ කරන අවස්ථාවේ හැකි තාක් ක්‍රියා කළේ තෙල් සමාගම් යටතේ සේවය කළ සේවකයින්ට පළමුවෙන්ම රක්ෂාවල් ලබා දීමටයි. එහෙත් තවමත් රක්ෂාවල් නොලැබුණු පිරිසක් ඉන්නවා, කැල්ටෙක්ස් සහ ඡෙල් ආදී තෙල් සමාගම් වල සේවය කළ උදවිය අතර. විශේෂයෙන්ම මේ උදවිය වැඩ කර ඇත්තේ තෙල් සමාගම් යටතේ තෙල් බෙදා හැරීමේ නියෝජිතයින් හැටියට ක්‍රියා කළ උදවිය ලෙස බිටුසර් ඩිරෙටර් ආදී සේවකයින් වශ

[පර්සි වික්‍රමසිංහ මයා.]

යෙනුයි. ඒ සියලු දෙනාටම රක්ෂාවල් ලැබී නැහැ. ඒ අය රක්ෂාවල් ඉල්ලුවාම කියන්නේ තෙල් සමාගම් යටතේ සේවය කර නැත කියයි. කෙලින්ම ඒ තෙල් සමාගම් යටතේ වැඩ නොකළත් ඒ අය තෙල් සමාගම් යටතේ තෙල් බෙදා හැරීම කළ නියෝජිතයින් ලෙස වුවත් වැඩ කරන්නන් හැටියට සිටි නිසා ඒ අය ගැන සලකන්න වටිනව. ඒ නිසා ඒ අයට ලංකා තෙල් සංයුක්ත මණ්ඩලය තුළ හෝ ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය තුළ හෝ වරාය සංයුක්ත මණ්ඩලය තුළ හෝ රක්ෂාවල් දීම ගැන ගරු ඇමතිතුමා සලකා බලන්නෝ හොඳයි. ඒ අය එවැනි සංස්ථාවල් යටතේ රක්ෂාවල් කිරීමට සූදානම්ව සිටින නිසා ඒ අය එවන ඉල්ලුම් පත්‍ර ගැන විශේෂ සැලකිල්ලක් දක්වන මෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. තෙල් සමාගම් නැති වීම සමගම රක්ෂාවල් නැති වී ගිය මේ පිරිස ගැන විශේෂ සැලකිල්ලක් දක්වීම යෝග්‍ය බව ගරු ඇමතිතුමා පිළිගන්නවා ඇතැයි මා විශ්වාස කරනවා.

ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් නැවතුම් පොළවල් ගැන පැමිණිල්ලක් කරන්න නියෝජ්‍ය. වෙන පළාත්වල අඩු පාඩු ගැන මා යමක් කියන්න අදහස් කරන්නේ නැහැ. මාතර-හක්මන පාරේ, මාතර ඩිපෝට්ට අයිති යටියන—නුවරඑළිය ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ (ඩොනල්ඩ් ජේ. රණවිර මයා.) ගමේ—අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ මාතර සිට යන බස් සහ හක්මන සිට යන බස් නවත්වන තැනක් තිබුණා. එතන නේ කඩයක් සහ බේකරියක් තිබෙනවා. මෙතෙක් කල් බස් නතර කළ මේ ස්ථානයේ බස් රථ නැවැත්වීම නොකරන ලෙස නියෝගයක් මැනදී එවා තිබෙන නිසා ඩිරසිවර් මහත්වරු දැන් එතන බස් නවත්වන්නේ නැහැ. මේ බේකරිය අයිතිකාරයා මගේ මිත්‍රයෙක්. ඔහු ඒ වුණාට කොමිෂනර්ස් කාරයෙක් නම් නොවෙයි. මැති වරණ කාලයේ මට හිතවත්ව වැඩ කළා. ඒ නිසා වෙන්ව ඇති ඔහුට පාඩුවක් සිදු කරන අදහසින් එවැනි නියෝග නිකුත් කරන්න ඇත්තේ.

ගරු සුගතදාස

(කෙළාචා ආඥාපාත්‍රය)

(The Hon. Sugathadasa)

එතන බස් නැවැත්වුවොත් හිරිහැරයක් වෙයි කියලද දන්නේ නැහැ.

පර්සි වික්‍රමසිංහ මයා.

(කිරු. පර්සි වික්‍රමසිංහ)

(Mr. Percy Wickremasinghe)

බස් රථ නවත්වන්න මහජනයාට වුවමනා කරන්නේ එතනයි. එහෙත් එතන බස් නැවැත්වුවාම මගින් එතනින් යම් යම් දේ ගන්න නිසා එය නතර කර ඔහුට පාඩු කිරීමේ වැඩක් හැටියට මේ තහනම් නියෝගය එවන්න ඇති. මේවා බොහෝම පහත් වැඩ; බොහෝම බාල වැඩ. බස් නැවතුම් පොළවල් ඇති කරන විට පළාතේ මන්ත්‍රීවරයා, පළාත් පාලන ආයතනයේ සභාපතිවරයා වැනි අයගෙන් විමසා බලනවා නම් මහජනයාට සේවයක් වන ආකාරයට වැඩ කරන්න ඉඩ ලැබෙනවා.

වෙලගෙදර මයා.

(කිරු. වෙලගෙදර)

(Mr. Welagedera)

පළාත් පාලන ආයතනවල උපදෙස් ගන්නවා.

පර්සි වික්‍රමසිංහ මයා.

(කිරු. පර්සි වික්‍රමසිංහ)

(Mr. Percy Wickremasinghe)

එසේ කිරීම යුක්තිසහගතයි. පොලීසියේ නිලධාරීන්ගෙන් උපදෙස් ගන්න පුළුවනි. කවුරුපිටියේ ගම්කාරිය සභාවේ සභාපති හැටියට මගෙන් උපදෙස් ගත්තා. ඒ නිසා මේ කොට්ඨාශයෙහි පළාත් පාලන ආයතනයේ ප්‍රධානතුමාගෙන් උපදෙස් ලබා ගන්න. මා විශ්වාස කරනවා යුක්තිසහගත ලෙස එතුමා වැඩ කරනවාය කියා. යටියන බස් නැවතුම් පොළ වෙනස් කිරීම ගැන මා විරුද්ධයි. මා සඳහන් කළ කරුණු කෙරෙහි ගරු ඇමතිතුමාගේ සැලකිල්ල යොමු වනු ඇතැයි මා විශ්වාස කරනවා.

සභාපතිතුමා

(චාය්මානායක)

(The Chairman)

I think the hon. Member has taken too long. How long does the Hon. Minister require for reply?

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

One hour.

සභාපතිතුමා

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

I have got a long list of names of Members who wish to speak. Hon. Members are given ten minutes each. Although I would like to oblige the hon. Member, I am sorry I have to ask him to stop. I am compelled to do so according to the schedule I have. Some hon. Members are repeating the same thing over and over again, and I think ten minutes is quite sufficient. Now, it is the turn of the hon. Member for Ratnapura to speak.

ඩී. පී. ආටිගල මයා. (රත්නපුර)

(திரு. டி. பி. ஆட்டிகல்—இரத்தினபுரி)

(Mr. D. P. Attygalle—Ratnapura)

ගරු සභාපතිතුමනි, ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය පිළිබඳව මමද වචන ස්වල්පයක් කථා කිරීමට බලාපොරොත්තු වෙතම. ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය භාරව විශාල වගකීමක් ඇති ගරු ඇමතිවරයෙක් සහ ගරු පාර්ලිමේන්තු ලේකම්වරයෙක් මේ ගරු සභාවේ පෙනී සිටිනවා. ජනසතු යන වචනයේ නියම තේරුම දන්න එතුමන් ලාගෙන් මේ රටේ පොදු ජනතාවට සැලැස්වියක් ඉටු වීම ගැන විස්තර කිරීම අවශ්‍ය නැහැ. පරාජිත තුන් හවුල්ේ වැඩ පිළිවෙල යටතේ පොදු ජනතාවට සේවයක් සිදු වී නැති බව ඒ අයගේ කථා වලින්ම පැහැදිලි වෙතම. හිත ඇති පිළිවෙලටයි, ඒ අය වැඩ කෙළේ. සතොසේ කොමිෂමෙන් ඔවුන්ගේ කෙරුම් හොඳට දැන් පෙනෙතම. ඒ තුන් හවුල් රජයෙන් කිසිම අන්දමකට යුක්තියක්, සාධාරණයක්, ඉටු වුනේ නැහැ. මේ රට අපේය යන හැඟීමෙන් යුතුව ඔවුන් කිසිසේත් වැඩ කට යුතු කරල නැහැ. ගඳ ගහන දුමුණ ක්‍රියාවත් කෙරුණු ජනසතු සේවා අංශය අපේ ගරු ඇමතිතුමා සහ පාර්ලිමේන්තු ලේකම් තුමා දැන් හොඳට ශුද්ධ කරල ජනසතු මකක්, දෙකක් පාසල් සේවය සඳහා

සේවාව හොඳින් කරගෙන යනු දකින අපි, අපේ ප්‍රශංසාව එතුමන්ලාට පිරිනමනවා. ජාතික ආණ්ඩුව යටතේ අසාධාරණයටත්, අයුක්තියටත් තැනක් නැහැ.

ගරු සභාපතිතුමනි, මා නියෝජනය කරන රත්නපුරය ඉතාම වාසනාවන්ත ජන සමූහයක් ඉන්න ආසනයක්. හැම වාරයකදීම රත්නපුර ආසනය දිනන පක්ෂයට තමයි, මේ රටේ පාලන බලය පැවරෙන්නේ. එහෙත් එක්සත් ජාතික පක්ෂයේ පාලන කාලයේදී පමණයි, රත්නපුර ආසනයට වැඩක් කෙරී තිබෙන්නේ. ඒ ගැන කියන්නට කණගාටුයි. හිතට වේදනාවක් ඇති වුනත් ඇත්ත කියන්නට ඕනෑ. ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ ආණ්ඩුවෙහුත්, තුන් හවුල් ආණ්ඩුවෙහුත් රත්නපුර ආසනයට කිසිම වැඩක් කෙරුණේ නැහැ. ඒ ආසනයේ ඇමතිවරු හිටිය; මන්ත්‍රීවරු හිටිය. නමුත් රත්නපුර ප්‍රදේශයේ කටයුතු පරණ තාලයටමයි, සිදු වන්නේ. අපේ ප්‍රදේශයේ ගමනාගමන පහසුකම් බොහොම අඩුයි. දුම්රියක් තිබෙනවා. ඒක තමයි, දුම්රිය. ගොඵබෙලි වේගයෙනුයි, ඒ දුම්රිය ගමන් කරන්නේ. ඒ දුම්රියෙන් බැහැල, දුම්රිය පාර දිගේ අතල නියෙන තේ කඩයට ගිහින් බුලත් විට කුත් කාල නැවතත් දුම්රියේ නැගල යන්න පුළුවන්. ඔය පිළිවෙලටයි, ඒ දුම්රිය ධාවනය කරන්නේ. රත්නපුරයේ සිට කොළඹට හැතැප්ම 56 ක් තියෙනවා. ඒ දුම්රිය මේ දුර යාමට පැය 6 කට වැඩි කාලයක් ගන්නවා. ඒ නිසා රත්නපුර ප්‍රදේශවාසීන්ට ගමන් පහසුව සැලසෙන්නේ ලංගම සේවාවෙන් පමණක් බව මම ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කරන්න කැමතියි. ඒ ප්‍රදේශයේ විශාල ජනකායක් එහා මෙහා ගමන් කරනවා. ඒ නිසා ඒ ප්‍රදේශයේ අද තිබෙන බස් සංඛ්‍යාව කිසි සේත් ප්‍රමාණවත් නැහැ. තියෙන බස් සියල්ලත් අබලන් වෙලා කොයි වේලාවේ මගදී කඩා වැටේදෝ කියා කියන්නට බැරි තත්ත්වයකයි, තියෙන්නේ. මේ පිළිවෙලටයි—මහජනයාට ඉතාමත් කරදර ඇති වන පිළිවෙලටයි—රත්නපුර ජනතාවට ගමන් පහසුව සලසා තිබෙන්නේ.

පාසල් ශිෂ්‍යයන් සඳහා විශේෂ බස් සේවයක් යෙදවිය යුතු බවත් ඒ සමගම මතක් කරන්න කැමතියි. දැනට බස් සේවාවක්, දෙකක් පාසල් සේවය සඳහා

[ඩී. පී. ආචාර්ය මයා.]

යොදවා තිබෙන නමුත් එය කිසිසේත් සැහෙන් නොහැර. එසේම රත්නපුර නගරය ඇතුළත ටවුන් සර්විස් එකක් ඇති කරන්නට ඕනැ. අද නියෙන සේවය ඉතා මත් දුර්වලයි. බස් දැමිය යුතු පාරවල් ගණනාවක් රත්නපුර නගරය ඇතුළේ තියෙනවා. ඒ හැම පාරකම බස් යොදවා නැහැ. ඒ පාරවල බස් යොදවන ලෙස මහජනයා ඉල්ලීම් කරල තියෙනවා. පිළිතුරු වශයෙන් කියා එවන්නේ, බස් නැත, එසේ නැත්නම් ඒ මාගී සුදුසු නැත කියායි. ඒ ගැන ඇමතිතුමාටත් උප ඇමතිතුමාටත් මා විශේෂයෙන් මතක් කරනවා. උප ඇමතිතුමා රත්නපුරයට පැමිණි අවස්ථාවේදී මේ සම්බන්ධයෙන් එතුමාගේ සැලකිල්ල නොපමාව යොමු කරන බව ප්‍රකාශ කළා. එයද මේ අවස්ථාවේදී මතක් කරන අතර රත්නපුර ප්‍රදේශයෙහි බස් සේවය දැනට වඩා විධිමත් පිළිවෙලට යෙදීමට නොපමාව කටයුතු කරන ලෙසද ගෞරවයෙන් මතක් කරනවා.

දැනට බස් ධාවනය කෙරෙන මාර්ගයක් වන රත්නපුරයේ එරත්න පාරේ බස් ධාවනය ගැනද කිව යුතු කරුණක් තිබෙනවා. සාමාන්‍ය වශයෙන් මෙය මගින් විශාල ගණනක් නිතර එහා මෙහා ගමනා ගමනය කරන මාර්ගයක්. ශ්‍රී පාද වන්දනා කාලයේදී කට්ටි වශයෙන් ලක්ෂ ගණන් මේ මාර්ගයේ ගමන් කරනවා. නමුත්, දැනට මෙම මාර්ගයේ ධාවනය කෙරෙන්නේ ඉතාමත් අඩු බස් ගණනක්. මෙම මාර්ගයේ බස් ගාස්තු වශයෙන් හැතැප්මට ගත 10 බැගින් අය කරනවා. එය විශාල මුදලක්. එය අඩු කරන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කරනවා.

ප්‍ර. හා. 11.30

රත්නපුර නගරයට අංග සම්පූර්ණ මධ්‍යම බස් නැවතුම් පොළක් අවශ්‍යයි. මාර්ග කීපයක් ඔස්සේ එන බස් රථ විශාල සංඛ්‍යාවකුත් විශාල මහජනකායකුත් මේ නගරයට නිතර පැමිණෙනවා. දැනට තිබෙන බස් නැවතුම් පොළ මේ බස් රථ සඳහා ප්‍රමාණවත් නැ. ඉඩ කඩ නැ. එපමණක් නොව මේ ස්ථානය ගංවතුරටද යට වෙනවා. ඒ අවස්ථාවලදී බස් නතර කිරීමට තැනක් නැ. එම නිසා රත්නපුර

නගරයට අංග සම්පූර්ණ බස් නැවතුම් පොළක් නොපමාව ලබාදෙන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

අවසාන වශයෙන් තව එක් කරුණක් ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කරනවා. දැන් රත්නපුරයේ තෙල් සංයුක්ත මණ්ඩලය බ්‍රිමි තෙල් විකුණන්නේ ගැලුමක් ගත 80 බැගිනි. තෙල් බෙදා හැරීමට ඒජන්ත මහත්වරුන් දෙදෙනෙක් සිටිනවා. අද ඒ අයගෙන් කිසිවෙක් බ්‍රිමිතෙල් ලබා ගන්නේ නැ. මෙතෙක් කල් තෙල් බෙදා හැරීම කෙරුණේ ගවයිත් බැදි කරත්ත මාර්ගයෙනුයි. නමුත් තෙල් බෙදා හරින ඒජන්ත වරුන්ගෙන් ඒ අය තෙල් ගත්තේ නැ. මන්ද? ඒජන්තවරුන්ගෙන් ගැලුම ගත 80 බැගින් ලබාගෙන කඩවලටත් ගත 80 ගණනේම දෙන්නට සිදු වී තිබෙන නිසා. ගත 80 ගණනේ තෙල් ගැලුම ලබාගෙන ඒ ගණනටම විකිණීමට සිදු වී තිබෙන නිසා කඩකාරයින් තෙල් ගන්නේ නැ. රත්නපුර නගරයට පමණක් නොව ගම්බදටද මෙය අද විශාල කරදරයක් වී තිබෙනවා. මෙය විශේෂයෙන්ම ගම්බද ජනතාවට විශාල කරදරයක්. දැනට එහි තිබෙන්නේ තව සුමානයකට නැත්නම් දෙකකට පමණ සැහෙන තෙල් නොගයක් පමණයි. තව ටික දවසකදී මුළු රත්නපුර ප්‍රදේශයම අත්ධිකාර වන තත්වයක් මේ නිසා ඇති වී තිබෙනවා. මේ ගැනද නොපමාව ගරු ඇමතිතුමාගේ අවධානය යොමු කරන ලෙස ඉල්ලමින් මගේ විවෘත ස්වල්පය අවසාන කරනවා.

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.

(කිතු. 14. ශෝඨ්ඡා ශිඛිඛාර්තන)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

ගරු සභාපතිතුමනි, 1962 වර්ෂයේදී කුමාරසිංහ මහත්මයාගේ වාර්තාවෙන් ලාභ පෙන්වූ නමුත් ඔබ්ටර් ජනරාල්තුමා එය අනුමත කළේ නැතැයි වාර්තාපොළ ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ඩී. එම්. පී. බණ්ඩාර මයා.) එතුමාගේ කථාවේදී කිව්වා. 1962 වනතුරුම ජනසතු සේවා ඉතාමත් දුර්වල තත්ත්වයක තිබුණු බවද එතුමා පැහැදිලිව කිව්වා. ගරු සභාපතිතුමනි. මෙම සේවාව ජනසතු කරන ලද්දේ 1958 ජනවාරි මාසයේ පළමුවැනිදායි. ප්‍රාදේශීය වශයෙන් කොටස්වලට බෙදා සේවාව පාලනය වන්නට පටන් ගත්තේ 1961 ජූලි මාසයේ සිටයි. බස් සේවය ජනසතු

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

කරන්නට කලින් ලංකාවේ බස් මුදලාලිලා 76 දෙනකු විසින් මේ සේවය කරගෙන ගියා. එය ජනසතු කොට මණ්ඩලයක් මගින් පාලනය කරන්නට පටන් ගත් නමුත් එහි විශාල අඩු පාඩුකම් තිබුණ නිසා, 1958, 1959, 1960 යන අවුරුදුවලදී විශාල වශයෙන් පාඩු සිදු වුණා. මා උප ඇමති වශයෙන් සැහෙන කාලයක් වැඩ කළා. ඒ අවස්ථාවේදී මට පෙනී ගියා, මේ සේවයෙන් හොඳ ප්‍රතිඵල ලබා ගැනීමට නම්, එය ප්‍රාදේශීය වශයෙන් කොටස්වලට බෙදා “පීඨිනල් මැනෝජර්” වරුන් පත් කොට පාලනය කළ යුතු බව. 1961 අප්‍රේල් මාසේ 8 වෙනිදාදී මා වැඩ බලන ඇමති වශයෙන් පත් වුණේ. එසේ පත්වුණාට පසුව මාස දෙකක් යන්නට කලින් එවකට සිටි මණ්ඩලයන් සමග සාකච්ඡා කර මම තීරණය කළා මෙය කොටස් වශයෙන් බෙදා වැඩ කළ යුතුය කියා. ඒ ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කරන්න ප්‍රථම වන් වේවිද, බැරි වේවිද කියන සැකයක් සමහරුන් තුළ තිබුණා. විශේෂයෙන්ම ඉංජිනේරු අංශයේ ප්‍රධාන ඉංජිනේරු තුමා විරුද්ධ වුණා. නමුත් එවකට සිටි මණ්ඩලයන් සමග සාකච්ඡා කර එය කොටස් 17 කට කැඩුව. මගේම අදහස උඩ එසේ කැඩුවත් මම තීරණය කළා එය හරියාකාර ක්‍රියාත්මක වෙනවාද කියා සොයා බැලීම පිණිස කාරක සභාවක් පත් කිරීමට. එසේ තීරණය කර ලත්ඬන් ගමනා ගමන මණ්ඩලයේ ග්‍රිපින් මහත්මිය යාන්, සහකාර ඔබ්ටර් ජෙනරාල් ඩී. එස්. ද සිල්වා මහත්මියන්, හර්මන් පීරිස් මහත්මියන් යන තුන් දෙනා ඇතුළත් කාරක සභාවක් පත් කළා. එහි සභාපති වශයෙන් පත් කළේ හර්මන් පීරිස් මහත්මියයි. මාස තුනකින් ඉදිරිපත් කළ ඒ වාර්තාවේ සඳහන් වුණ කොටස් වශයෙන් වැඩ කිරීම ඉතාමත් සුදුසුය කියා. දිවුලපිටිය මන්ත්‍රිතුමා (ලක්ෂ්මන් ජයකොඩි මයා.) කීවා, හර්මන් පීරිස් වාර්තාවෙන් පසුවය කොටස් කැඩුවේ කියා. නමුත් කොටස් කැඩුවට පසුව එහි ක්‍රියාකාරිත්වය ගැන පරීක්ෂා කර බලා වාර්තා කිරීමටයි. ඒ කාරක සභාව පත් කෙළේ.

1960 වර්ෂයේ ලංගමයෙන් ලක්ෂ 130 ක පමණ පාඩුවක් තිබුණා. 1961 දී ලක්ෂ 70ක් පමණ බදු වශයෙන් ගෙවන්නට සිදුවුණා.

වුණා. නමුත් කලින් වැඩ කළා වාගේ කොටස් නොකඩා වැඩ කරගෙන ගියා නම් වර්ෂයකට ලක්ෂ 130 නොවෙයි, ලක්ෂ දෙසියයකටත් වඩා පාඩු සිදු වෙන්න ඉඩ තිබුණා. කොටස් කැඩීම නිසාත්, සේවක මහතුන්ගේ සහ නිලධාරී මහතුන්ගේ සහයෝගය නිසාත් කලින් තිබුණ ඒ විශාල පාඩුව ලක්ෂ 20 කට පමණ අඩු කර ගැනීමට ප්‍රථමත් වුණා. ඒ නිසා ඊට පසුව අපට හොඳින් පෙනී ගියා මා කළ ඒ තීරණය හරි බව.

යම් කරුණක් නිසා එවකට සිටි මණ්ඩලයට අස් වන්නට සිද්ධ වුණා. ඊට පසුවයි කුමාරසිංහ මහතා පත් කරන්න සිද්ධ වුණේ. 1962 ජනවාරි මාසයේදී සම්පූර්ණ මණ්ඩලය වෙනස් කරන්න සිද්ධ වුණා. වාරියපොල ගරා මන්ත්‍රිතුමා කෙසේ කීවත්, කුමාරසිංහ මහත්මයා වැඩ කරන කාලයේදී තමයි කම්කරු ජනතාවගේත්, මණ්ඩලයේත් සහයෝගය ඇතිව, ලක්ෂ 40ක පමණ වැඩි ආදායමක් ලබා ගන්නට ප්‍රථමත් වුණේ. “ජොසින්ට් කවුන්සිල්” ක්‍රමය ආදිය ඇති කරගෙන වැඩ කිරීමෙන් නියම ප්‍රයෝජනය ලබා ගැනීමට ප්‍රථමත් වුණා.

ඒ එක්කම මඩකලපුවේ දෙවන ගරා මන්ත්‍රිතුමා (ඒ. ලනිෆ් සින්තලෙබ්බෙ මයා.) කීවා, බස් එකක් ඒ ප්‍රදේශයේ කැඩුණ විට බොහොම කාලයක් යනවාය කියා ඒක හදන්න. මම දන්නේ නැහැ දැන් මණ්ඩලය ඒ පිළිබඳව කොයි ආකාරයට කටයුතු කරනවාද කියා; නමුත් මා සිටි කාලයේදී නම් ඒ විධියට බස් රථයක් කැඩුණ විට කොළඹ ඉංජිනේරු මහතාට දන්වන්නේ නැතිව, ඒ ප්‍රදේශයේ ඉංජිනේරු අංශය මගින් ප්‍රථමත් තරම් ඉක්මනින්ම එය සාදා ගැනීමේ වැඩ පිළිවෙළක් ගෙන ගියා. යම් විධියකින් ඇමතිතුමා හිතනවා නම් චේරහැර ඉංජිනේරු අංශයට දන්වම එය සාදා ගත යුතුය කියා, ඇමතිතුමාට මතක් කරන්න කැමතියි, පසුගිය වාර්තා අදිය බලා ඒ කාලයේ කළ විධියට කිරීම වඩා ප්‍රයෝජනය කියා. අපි වැඩ පිළිවෙළක් සාදා තිබුණා, චේරහැර අංශය හතරකට කඩා ගාල්ල, නුවර, අනුරාධපුරය යන ස්ථාන වලත් එහි අංශ පිහිටුවීමට. එන කොට යාපනේ හෝ ත්‍රිකුණාමලයේ හෝ

[ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.]

බස් එකක් කැඩුණ විට කොළඹට නොදන් වාම ඒ ඉංජිනේරු අංශය මගින් එය සාදා ගන්න පුළුවන්කම ලැබෙනව. මම දන්නෙ නැහැ, දැන් කොයි තරම් දුරට ඒ වැඩ පිළි වෙළ ක්‍රියාත්මක කරනවාද කියා.

ඒ වාගේම මඩකලපුවේ දෙවන ගරු මන්ත්‍රීතුමා කිව්වා, ප්‍රොලි බස් රථ සේවාවේ වැඩ කළ සෑම දෙනකුටම රක්ෂා ලබා දී තිබෙන වාස කියා. දිවුලපිටියේ මන්ත්‍රීතුමා පැහැදිලි කළා සෑම දෙනකුටම රක්ෂා ලැබී නැත කියා. ප්‍රොලි බස් සේවය ඇණ හිටියේ මේ ඇමතිතුමා නගාරාධිපති වශයෙන් සිටි අවස්ථාවකයි. එම නිසා ඒ ප්‍රොලි බස්වල වැඩ කළ සෑම දෙනකුටම ලංගම රක්ෂා ලබා දෙනවා ඇත කියා මම විශ්වාස කරන ව. යම් විධියකින් යම්කිසි කොටසකට රක්ෂා දී නොමැති නම් ඉදිරි කාලයෙදී ඒ අයටත් රක්ෂා ලබා දේවිය කියා මා විශ්වාස කරනව.

මැඩිරාස් ප්‍රදේශයේ බස් සේවාව ගැන හොඳාකාර දන්න ඉන්දියානු විශේෂඥයන් කීප දෙනෙක් ලංකාවට ආ බව මට මතකයි. බස් රථයක් පරණ වූ විට, ඒ කියන්නෙ අවුරුදු 10 ක් පමණ පාවිච්චි කළාට පසු විකුණා දැමීම එය අළුත් වැඩියා කර ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට වඩා ප්‍රයෝජනවත්ය යන්නයි, ඒ අයගෙ අදහස, මැඩිරාස්වල කෙරෙන ආකාරයට එය එසේ වුණත් මම ඒ ක්‍රමය පිළිගන්නෙ නැහැ. මැඩිරාසයේ ඒ අන්දමට ක්‍රියාවේ යොදා වන්න පුළුවන් වී තිබෙන්නෙ, වෙනත් පෙදෙස්වල පොද්ගලික බස් වැඩ කරන නිසයි. ලංකාවේ, සියලුම බස් සේවාවන් ජනසතු කළ නිසා මාත් අනිකුත් ඇමති වරුනුත් තීරණය කර තිබුණා, එවැනි මස් රථ විකිණීමේදී දුටන්න හැකිවන ආකාරයට නොවිකුණා කැලි වශයෙන් විකුණන්න. මැඩිරාස්වල විශේෂඥයන් විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද අදහසෙන් යම් විධියක ඇත් තක් තියෙන්න පුළුවනි. තමුත් මෙම අවස්ථාවේදී අපේ රටේ තත්ත්වයට අනුව ගරු ඇමතිතුමාට අදහසක් ඉදිරිපත් කරන්න මා කැමතියි. ඒ විධියේ පරණ බස් විකුණන විට ඒවා බස් වශයෙන් පාවිච්චි කරන්න බැරි වන ආකාරයට විකුණන්න ඕනෑ. අද ලොරි හිඟ නිසා, රජයේ දෙපාර්තමේන්තුවල කටයුතු පිණිස මේ පරණ බස්

ලොරි වශයෙන් සකස්කොට පාවිච්චියට ගන්නත් පුළුවනි. එසේ කරනු විනා, දුටන්න හැකි තත්ත්වයෙන්ම පරණ බස් විකුණුවොත් යම් යම් පුද්ගලයින් ඒවා මිලදී ගෙන “ටුවරිං බස්” ආකාරයට පාවිච්චි කරන්න ඉඩ තිබෙනව; මගින් පටවන්න පාවිච්චි කරන්නත් ඉඩ තිබෙන ව. එසේ වුණොත් ක්‍රමක්‍රමයෙන් අපේ ජනසතු ව්‍යාපාරය පුද්ගලයන් අතට යන්නට පුළුවනි.

අපි බස් ජනසතු කළ අවස්ථාවේදී අදහස් කළේ, මේ රටේ ගමනාගමනය සම්පූර්ණයෙන්ම ජනසතු අංශය මගින් පවත්වා ගෙන යන්නයි. පුද්ගලික “ටුවරිං බස්” පවා අපට අරගන්න සිදු වුණා, බස් අඩුකම නිසා. තමුන්නාන්සේල කරගෙන යන පිළිවෙළේ හැටියට අපට දැනගත්ව ලැබී තිබෙනව, මාගීවල දුටුවන්න පුළුවන් කම තියෙන බස් රථ පවා පුද්ගලයන්ට විකුණනු ලබනවාය යන්න. එසේ කරන වා නම්, ඒ මගින් ජනසතු සේවාවට ලොකු පහරක් වදිනවා ඇති. මා කියන්න කැම තියි, මේ පරණ බස් රථ ලොරිවලට හැරවීම නිසා ලොකු ප්‍රයෝජනයක් ලැබෙන බව. අපේ රටේ වත්කම් හැටියට ලොරි ගෙන් වීම අමාරු නිසා, එය හුඟක් දුරට වැදගත් වෙනව ඇති. ලංගමය මගින් මහජනයා ගෙන යාම පිණිස අළුත් බස් රථ ගෙන් වන අතර පරණ වන බස් රථ ලොරිවරට හැරවිය යුතුයි.

බස් සේවය ගැන කථා කරන විට, “fපියට්” වර්ගයේ බස් රථවලින් වැඩි ප්‍රයෝජනයක් සැලසෙන බව කීව. හිටපු ඇමතිවරයකු වශයෙන් මේ අවස්ථාවේ දී මට එක අදහසක් ඉදිරිපත් කරන්න පුළුවනි. ජනසතු සේවාවෙන් නියම දිගුණු වක් ලබාගැනීමට වුවමනා නම් හැකි පමණ එක වර්ගයකින්ම බස් රථ ගෙන්වන්න ඕනෑ. එසේ වුණාම, ස්පෙයාර් පාට්ස්වලට වැඩිපුර මුදලක් වැය කරන්න සිදු වන්නෙ නැහැ. සමහරවිට, “fපියට්” වෙන්න පුළුවනි; සමහරවිට “බෙන්ස්” වෙන්න පුළුවනි; සමහරවිට, “ලේලන්ඩ්” වෙන්න පුළුවනි; කුමනි වගියක් වුණත් කමක් නැහැ, එක වර්ගයකින්ම හැකිතරම් බස් රථ ගෙන්වන්න කල්පනා කළොත් තමයි, ජනසතු සේවාවෙන් වැඩි ලාබයක් ලබා ගන්න පුළුවන් වන්නෙ. ස්පෙයාර් පාට්ස් ස්ටෝරුවේ ලක්ෂ ගණනක බඩු

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

නිබන්ධනය කියා චෝදනා කළා. ඒ බඩු ගෙන්වා තිබෙන්නේ, අත්කිසි කාරණයක් නිසා නොවෙයි, බස් ජනසතු කරන අවස්ථා වේදී නොයෙකුත් වර්ගයේ බස් රථ මේ රටේ තිබීම නිසා ඇති වුණු දුෂ්කරතාවය නිසයි. එම බස් රථ අචන්ද්‍රාභියා කිරීම් වලදී නොයෙකුත් වර්ගයේ ස්පෙයාර් පාවිස් ගෙන්වන්න අපට සිදුවුණා. ජනසතු සේවාව දියුණු කිරීමට නම් එක වගියේම බස් රථ ගෙන්වා මාගීවල දුවවන්නට ඕනෑය කියා විශේෂඥයන් විසින් පෙන් නුම් කර දෙන්නට යෙදුනේ එම නිසයි.

මා චෝදනාවක් වශයෙන් කරුණු ඉදිරි පත් කරනව නොවෙයි. පරණ වන බස් රථ ලොරිවලට හැරවීමේ ක්‍රියා මාගීය අනු ගමනය නොකර ඒවා සම්පූර්ණ වශයෙන් පුද්ගලික අංශයට විකුණුවොත් ජනසතු සේවාවේ ලොකු පරාජයක් ඒ මගින් ඇති වන බව මා නැවත වරක් ගැ ඇමති තුමාට මතක් කර දෙන්න කැමතියි.

මා ගමනාගමන අංශය භාර ඇමතිවර යාව සිටි කාලයෙදී අපට මුහුණ පාන්න සිදු වුණු ලොකුම කරදරයක් තමයි. වැන් රථවලින් මහජනයා ගෙන යාමේ ව්‍යාපාරය. සාමාන්‍යයෙන් දකුණු පළාතේ ඒ ව්‍යාපාරය වැඩි වශයෙන් කෙරුණ. කොත රම් බස් රථ තිබුණත් වැන්වලින් යන්න මිනිසුන් කල්පනා කළා. විශේෂයෙන් ඔවුන්ගේ බඩු ගෙවලට වුණත් ගෙන ගොස් දීමට වැන් කාරයන් කැමති වූ නිසා, ඒ තත්ත්වය ඇති වුණා. එම නිසා එක් වැන් රථයක හත් දෙනකුට වඩා ගෙන යන්න බැරි වන විධියේ නීතියක් මා ඉදිරි පත් කළා. අපේ ජනසතු සේවාවේ බස් රථ කොපමණ යෙදවත් පාඩු සිදු වන නිසයි, එසේ කළේ. වැන් පිළිබඳව එවැනි පියවරක් අපට ගන්න සිදු වුණා නම් තමුත්තාත්සේලා නැවත වරක් මේ ව්‍යාපාරය පරණ බස් මුදලාලිවරුන්ට දී සංචාරක බස් සේවයක් ඇති කිරීමෙන් කුමක් වේද කියා කල්පනා කර බලන ලෙස මා ඉල්ලනව.

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.

(ශ්‍රී. ශ්‍රී. ප. සොය්සා සිරිවර්ධන)
(Mr. de Zoysa Siriwardena)

As an ex-Minister I think, Sir, you should allow me a little more time. ගැ සභාපතිතුමනි, තවත් කාරණයක් කියන්න කැමතියි. යම් යම් පාරවල බස් බාවනය කරවීමෙන් පාඩුවක් වී තිබෙන නිසා ඒවා නතර කරන්න ඕනෑය කියා තීරණය කර ඇති. යම් පාරක තත්ත්වය හොඳ නම්, පාලම්, බෝක්කු හොඳ නම් පොඩි බස් එකක් දමා ප්‍රයෝජනයක් නැත්නම්, තිබෙන බස් සේවය නතර කිරීම යුතුකමක් නොවේය කියන එකයි මා කියන්න අදහස් කළේ. ජනසතු සේව යෙන් අදහස් කරන්නේ සම්පූර්ණයෙන් ලාභ තිබෙන පාරවල පමණක් බස් දුවවීම නොවෙයි, පාඩු තිබෙන පාරවලත් බස් දුවවා ලාභ තිබෙන පාරවලින් ඒ පාඩුව මකා ගැනීමයි. කොටින්ම කියනවා නම් රත්මලානත් මහරගමත් ගැන කියන්නම්. රත්මලාන ඩිපෝ එකේ විශාල ලාභ යක් තිබෙනව. එහි හැතැප්මකට සතර ගණනේ අය වෙනව. නමුත් මහරගම සතර 2½ යි. ඒ නිසා වෙන් වෙන් වශයෙන් ගණන් බැලුවොත් එය පාඩුවට දුවනවා යයි පෙනෙන්න පුළුවන්. ඒ නිසා යම් පාරක බස් සේවයෙන් පාඩුවක් තිබුණත් මහජනතාවගේ ප්‍රයෝජනය තකා එය නතර කරන්න එපාය කියා මා කියනව. මේ ජනසතු සේවය ඇති කර තිබෙන්නේ මහජනයාට ප්‍රයෝජනයක් සලස්වන්නටයි. ඉස්සර මුදලාලිලා නම් බස් දිවෙව් වේ ලාභ තිබෙන පාරවල පමණයි. එහෙත් ජනසතු සේවයේ අදහස මහජනයාට සේව යක් වන විධියට වැඩ කිරීමයි. ඒ නිසා යම් පාරකින් පාඩු වුණත් එය මහජනතා වට සේවයක් නම් දිගටම පවත්වා ගෙන යන්න ය කියා මා ඉල්ලා සිටිනව.

පු. හා. 11.45



සභාපතිතුමා
(අක්කිරාසනර්)
(The Chairman)

The hon. Member has exceeded his time.

ගැ සභාපතිතුමනි, තව හුඟක් කථා කරන්න තිබෙනව. එහෙත් කථාව නතර කරන්න ය කියා ඔබතුමා ඉල්ලූ නිසා මා කථාව නතර කරනව. පෞද්ගලිකව වුණත් ඇමතිතුමා සමග මගේ අදහස් කියන්න මා කැමතියි. මාසයකට ලක්ෂ 160 ක පමණ ප්‍රාග්ධනක් ලැබෙන බව දැන් මට පෙනී

[ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.]

යනවා. මා සිටි කාලයේ මුලදීම නම් තිබුණු වැඩිම ගණන ලක්ෂ 120 යි. බස් වැඩියෙන් යොදවන්න යොදවන්න වැඩි පුර මුදල් එන නිසා පාඩු වුණත් ලාභ වුණත් ඒ සෑම අංශයකම බස් දුවවන්නය කියා ඉල්ලමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසාන කරනවා.

ඩී. ඊ. තිලකරත්න මයා. (රත්ගම)

(திரு. டி. எ. திலகரத்ன—ரத்னம்)

(Mr. D. E. Tillekeratne—Ratgama)

ගරු සභාපතිතුමනි, ගරු මිත්‍රවන්ගොඩ මන්ත්‍රීතුමාගේ කථාවේදී ඉතා වැදගත් කරුණු රාශියකට කන් දෙන්න අපට සිදු වුණා. විශේෂයෙන්ම පරණ බස් රථ විකිණීමේදී ඒ බස් රථ ලොරි හඳුන්නට පමණක් සීමා කර විකුණුවොත් එය අප කාටත් ප්‍රයෝජන ගතහැකි අවස්ථාවක් වෙන්න පුළුවන්. ලංගම සේවය ගැන නොයෙක් විධියේ මත පහල වුණා. සමහරු එය හොඳයි කිව්වා, තවත් සමහරු එය නරකයි කිව්වා. එහෙත් සමහර කථා වලින් අපට පෙනී ගියේ වෙනත් එකක්. විශේෂයෙන්ම බලපිටිය ගරු මන්ත්‍රීතුමාගේ (එල්. සී. ද සිල්වා මයා.) කථාව එතුමා එල්ල කළේ පෞද්ගලික ඉලක්කය කටය කියා අපට කියන්න පුළුවන්. මා එසේ කියන්නේ ලංගම බස් සේවය ගැන පමණක් නොවෙයි. අයවැය ලේඛනයේ ඉඩම් ඇමතිතුමාගේ වැය ශීර්ෂයන් ගැන සාකච්ඡා කරන අවස්ථාවේදීත් ඒ බලපිටිය මන්ත්‍රීතුමා අයවැය ලේඛනය ගැන කථා නොකර ඒ ඇමතිතුමාට පෞද්ගලිකව පහරක් ගැසූ බව හැන්සාඩ් වාර්තාව කියවන විට තමුන් තාත්සේට පෙනෙනවා ඇති. එමෙන්ම බලපිටියේ මන්ත්‍රීතුමා ඊයේ රාත්‍රියේ කළ කථාවෙහිත් ලංගම සභාපති මහත්මයාට පෞද්ගලිකව පහරක් ගැසුවා. ලංගම දැනට සිටින සභාපති මහත්මයාට එසේ පහර ගැසුවේ ඔහු සමග ඇති පෞද්ගලික වෛරයක් නිසාද නැත්නම් එතුමාගේ ගම බලපිටිය නිසාද කියා මා දන්නෙ නැහැ.

ලංගමයේ සභාපති මහත්මයා මම හොඳට අදහන කෙනෙක්. මගේ ඡන්ද කොට්ඨාශයට අල්ලපු ඡන්ද කොට්ඨාශයේ කෙනෙක්. 1961-62 දී එතුමා ලංගම නිලයේ

යේ සභාපති හැටියට වැඩ කරද්දී මම එතුමා යටතේ සේවය කළා. ඒ නිසා මම එතුමාගේ ගතිගුණ ගැනත් සේවය ගැනත් හොඳට දන්නවා. එතුමා ගැන පමණක් නොවෙයි, ලංගමයේ සිටි සියලුම සභාපති මහත්වරු ගැනත් එහි නිලධාරී මහත්වරු ගැනත් මට කියන්න පුළුවනි. මෙහිදී කොමිස් ගැන කථා කළා. අල්ලස් ගැන කථා කළා. ඊයේ බලපිටියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා නොයෙක් දේ ගැන කථා කළා. බලපිටියේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා දන්නේ නැති නම්, එතුමාගේත් අතික් ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ගේත් දැනගැනීම පිණිස ලංගමයේ දැනට සිටින සභාපතිතුමා ගැන මට මේ කාරණය කියන්න පුළුවනි. එතුමාට ලංගමයේ සභාපති ධුරය නොදැරුවාට එතුමාගේ දෙමව් පියන් එතුමාට පමණක් නොවෙයි තවත් පරම්පරා ගණනකට කැමට බීමට සැහෙන තරම් හම්බ කර තබා තිබෙනවා. ඒ නිසා එතුමාට අල්ලස් ගන්නවත්, කොමිස් ගන්නවත් වුවමනාවක් ඇත්තේ නැහැ. ඒ පිළිබඳව මම ඊට වඩා කථා කරන්නේ නැහැ.

පසුගිය මැතිවරණයේදී වූ සිඩින් පිළිබඳව නොයෙක් විදියේ චෝදනා, කථා අපට අසන්න ලැබුණා. මගේ කොට්ඨාශයේ මැතිවරණ කාලයේදී ඇති වූ සිද්ධීන් දෙක තුනක් ගැන මාත් කියන්න කැමතියි. මට විරුඬව තැබූ රැස්වීම් සඳහා නොයෙක් පාරවල බස් ධාවනය කළා. සමහර පාරවල තවමත් ඒ බවට සලකුණු තිබෙනවා. බෝක්කු කැඩිලා. ඒවා බස් යාමට සුදුසු පාරවල් නොවෙයි. ඒ කාලයේදී බස් ධාවනයට නියම කර තොතිබුණු පාරවල බස් ධාවනය කළා. ඒ නිසා කැඩුණු බෝක්කු සෑදීමට අද ගම්කාරිය සභාවටත්, සුළු නගර සභාවලටත් මුදල් නැතිව සිටිනවා. සමහර පාරවල ධාවනය කළ බස් වල ගිය මණින්ගෙන් සල්ලි අය කළේත් නැහැ. මේවා ගැන සාක්ෂි තිබෙනවා. ඒ කරුණු මම ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා. නමුත් තවමත් නියම පරීක්ෂණයක් පවත්වා නැහැ. ඒ පිළිබඳව වහාම පරීක්ෂණයක් කරන්නය කියා මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

තවත් විශාල අපරාධයක් කර තිබෙනවා, රත්ගම ඡන්දදයකයින්ට. ලංගමයේ ශාඛාවෙන්, අම්බලන්ගොඩ

விசேஷ கௌரவப் பதவி, 1965-66

—காரக பதவி

ஸ்தானத்தின் சேவகத்தின்—கொண்டேய்தர
வருந், கிரகிவர்த்தனன் ஸ் அநித் சேவக
தின்—ரூபியல் 10, 15, 20 ரூபித் එකතු
කොට මට විරුවව ඉදිරිපත් වූ එම්. ජී.
මෙන්ඩිස් සහෝදරයාට ආධාර පිණිස රුපි
යල් 5,000 කට වැඩි ගණනක් දී තිබෙනවා.
ඒ ලැබිණිතු අපි සොයාගෙන තිබෙනවා. ඒ
ක්‍රියා කලාපය එතැනින් කෙළවර වූයේ
නැහැ. මට විරුද්ධව ඉදිරිපත් කළ ඡන්ද
පෙත්සම සඳහා රුපියල් හත්දසන් ගණනක්
එකතු කර තිබෙනවා. ඉන් වැඩි මුදලක්
එකතු කර දී තිබෙන්නේ ලංගමයේ
සේවකයින් විසින්. ඒ තරම් මුදලක්
එකතු කළත් ඇපයක්වත් බැන්දේ
නැහැ. ඒ නමුවට වූ දේ තමුන්තාත්සේ
දන්නවා ඇති.

අමතර කොටස් පිළිබඳව මෙහි
නොයෙක් විදියේ චෝදනා ඉදිරිපත් කර
තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව වචන ස්වල්පයක්
ඉංග්‍රීසියෙන් කීමට මම තමුන්තාත්සේ
ගෙන් අවසර ඉල්ලා සිටිනවා.

Sir, at this stage I would like to
read out extracts from a letter which
I received from a friend of mine :

“Referring to the hon’ble Member for
Ba’apitiya’s statement last night on the
question of stocking and purchase of spare
parts, we would like to trace back to the
beginning of 1958 when the vehicles were
nationalized. The last Government took
over from the bus operators as much as
72 makes and models and to this obvious
burden of varied makes and models, in
a large transport undertaking, which is
said to be the second largest nationalized
undertaking of its type in the world, a
further purchase of multiplicity of makes
and models new to the Board and with
no proved record of service was added.
These makes are, namely, the Skoda from
Czechoslovakia, Fiat from Italy, Ikarus
from Hungary, Magirus deutz from Ger-
many, Heino from Japan. These makes
were purchased in the same year of
nationalization for reasons known by the
powers that were in vogue.”

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා (යටියන්
තොට)

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா—யட்டியாந்
தோட்டை)

(Dr. N. M. Perera—Yatiantota)

What is the hon. Member reading
from ?

3—அர் 8595 (65/9)

ඩී. ඊ. තිලකරත්න මයා.

(திரு. டி. எ. திலகரத்ன)

(Mr D. E. Tillekeratne)

Extracts from a letter from a friend
of mine.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

When did you receive it ?

ඩී. ඊ. තිලකරත්න මයා.

(திரு. டி. எ. திலகரத்ன)

(Mr D. E. Tillekeratne)

This morning.

කෙනමත් මයා.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

Are you tabling the letter ?

ඩී. ඊ. තිලකරත්න මයා.

(திரு. டி. எ. திலகரத்ன)

(Mr. D. E. Tillekeratne)

No. I am reading extracts from
it. This information would be useful
to hon. Members on both sides of the
House.

ශ්‍රී මන්ත්‍රීවරයෙක්

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

We have no objection.

කෙනමත් මයා.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

Is the hon. Member taking
responsibility for the information
contained in the letter ?

ඩී. ඊ. තිලකරත්න මයා.

(திரு. டி. எ. திலகரத்ன)

(Mr. D. E. Tillekeratne)

Yes.

සභාපතිතුමා

(அக்கிராசனர்)

(The Chairman)

Every hon. Member takes respon-
sibility for any statement he makes
on the Floor of the House and that
is so when he reads out a letter also.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

ඩී. ඩී. තිලකරත්න මයා.

(திரு. டி. ஈ. திலகரத்ன)

(Mr. D. E. Tillekeratne)

"The Herman Peiris Committee of Inquiry that went into the working of the C.T.B. in 1961 did quite rightly point out adversely on this particular aspect of ill-conceived decisions in purchasing. Notwithstanding this the last Government complicated matters further by resorting to further purchases of further makes and models which were quite unknown in 1962/1963. These makes were two new models of B.M.C's Isuzu and A. E. C. Ranger. As a result of these ill-planned and ill-conceived decisions, the Board is today saddled with spare parts to the tune of Rs. 25 million the Coalition Regime thought it desirable to add a further two new models on the now famous Fiat purchases where the stock value would be in the region of Rs. 1½ to 2 million shortly.

"This is the legacy of misdeeds of the last regime that the National Government had to inherit. It must be now said what the aim of our Government is in the future. It will be one of our primary aims to keep down capital investments in inventories, inventory carrying costs and as far as possible losses

As regards purchase of spare parts it must be emphasized that in 1961 and 1962 there had been no purchases of spare parts on the initiative of the present Chairman who then held office and all purchases were attended to by the Board Members themselves with the knowledge of the respective Ministers in charge of the Transport Board and therefore it is incongruous and even blasphemous to even think of what the hon. Member for Balapitiya had to state last night against the head of an organization who has to administer a staff of nearly 30,000."

Now, Sir, as I said these are extracts from a letter from a friend of mine which I hope might be useful to hon. Members on both sides of the House.

I would like now to make a few remarks about sport. I would like the Hon. Minister when making allocations to bodies to think of places like the Devapathiraja Maha Vidyalaya which won the Tarbat Challenge Cup for a couple of years and whose athletes broke so many Ceylon records. They have to run on the beach. A school like that which produces some of the best athletes in Ceylon, if the Hon. Minister could assist them to some extent, I think they would be able to produce still better athletes. Therefore when

the Minister makes the allocations I would request him to take into consideration such schools too.

කෙනමන් මයා.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

The hon. Member for Ratgama made a spirited defence of his kinsman and former employer, the present Chairman of the C. T. B. I do not wish to enter into a debate with him about the relative wealth or inheritance of this worthy gentleman, but my hon. Friend quoted from a document whose internal evidence seems to suggest that it was provided by a very high official of the C. T. B. itself. If that is so, I do not understand why these officials do not take the responsibility for their actions and why the hon. Member cannot state that this is a letter from such and such a person. However, I do like to deal with the central question that has been raised before I get on to the points I want to make.

දවල් 12

We heard two points of view from hon. Members opposite in regard to the C. T. B. There was the point of view of the hon. Member for Dehiwala-Mount Lavinia (Mr. S. de S. Jayasingha). He was a former bus owner, and he spoke very movingly about the so-called plight of the former bus owners. He even expressed his indignation that the former Government should have given a bonus of Rs. 150 at the end of last year to C. T. B. employees, and stated that it would have been better if that money was collected and used for payment of compensation to the former bus owners. Mr. Chairman, you can see that this was really an attempt to bring influence to bear on the Minister to satisfy as far as possible, the demands of the former bus owners. I do not know the extent to which the Hon. Minister would oblige; that is to be seen. The Hon. Minister is new to this job, and therefore, there is not much factual evidence by which to assess his regime, except one or two matters which I want to raise later.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

A certain question has been raised and referred to but never seriously dealt with, and that is why I want to deal with it; it is the central question. It is the anxiety being felt by hon. Members of this House over what I would call the dual power that existed in the Government with regard to the C. T. B. The question was posed whether the hon. Minister is really the Minister, whether it is really he who runs the C. T. B. We may have our own opinions about the Minister, but we would like to think that the Minister is the final authority on this question.

The question of this dual authority is rather important, because we are deeply concerned about the future of the C. T. B. This was the first of the nationalized services. For a long time the U. N. P. and some others told the country that it was a great mistake to have nationalized the bus services, that they were being run at a loss and that an undue charge has been imposed on the finances of the country, and so on and so forth.

The hon. Member for Ratgama made a big defence of the present Chairman, Mr. R. T. de Silva. I want to remind the hon. Member that the U. N. P., the main party of this U. N. P.-Federal so-called National Government, dismissed Mr. R. T. de Silva from the position of Chairman during the short period when they were the Caretaker Government in 1960. One of the acts of Mr. Montague Jayewickreme when he was the Minister at that time was to dismiss Mr. R. T. de Silva. Obviously, the U. N. P. at that time did not have much confidence in Mr. R. T. de Silva.

It was after 1960 that Mr. R. T. de Silva was again appointed as Chairman of the Ceylon Transport Board by Mr. Sarath Wijesinghe, when he was the Minister of Communications. In 1961, I believe he was dismissed from this post, following that famous Chakra Lekhana or Circular

strike, by the then Minister, the hon. Member for Minuwangoda (Mr. de Zoysa Siriwardena). I think the hon. Member for Minuwangoda when he became the Minister of Communications took that step of removing Mr. R. T. de Silva. First of all, you will remember, three directors resigned when the then Government admitted that the board had made a mistake in relation to that strike and subsequently Mr. Michael Siriwardena, the then Minister, had to remove Mr. R. T. de Silva. I speak subject to correction.

I wish to bring this to the notice of the Hon. Minister. It is since 1961 that the C. T. B. started making a profit; it was after the changes were made in the Board, that the C. T. B. started making profits. The real turning point, in fact, in the C. T. B. was after the hon. Member for Minuwangoda took over the affairs of the C. T. B. After he took over he introduced a scheme of decentralization and tried to get the co-operation of the workers. Before 1960, the loss incurred by the C. T. B. was to the tune of about Rs. 13 million—almost one-third of the annual loss of the railway. In 1961 it was reduced to about Rs. 2 million, then in 1962 there was a profit of Rs. 4 million; and ever since, the C. T. B. started to make large and very substantial profits. These profits have been increasing thereafter every year.

ද සොයා සිටින්නේ ය.

(திரு. டி. சோய்சா சிறிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

Due to decentralization.

කෙනෙක් ය.

(திரு. கௌமன்)

(Mr. Keuneman)

Due to decentralization, various other reforms that were carried out and the fact that the workers themselves took an interest in the working of the C. T. B. which developed the C. T. B. And what are my hon. Friends doing? They are trying to

பிசுபீசன கெடுபிசன் பதன, 1965-66

[கேனமன் மைய.]

bring back the old state of affairs ; they are establishing a dual authority, as I shall show in a moment. We do not know whether the Minister is actually the Minister. We would like him to be the Minister but if there is going to be a Minister let him be the Minister and not the board. Sir, this is a dangerous situation that is developing in the C. T. B. The hon. Member for Ratgama read out some document relating to spare parts. If there is such a large stock of spare parts, why are these new delegations going abroad to get spare parts? The question of purchasing spare parts was one of the notorious things that was happening in the C. T. B. We are worried. We want to express our deep concern at the fact that the old state of affairs which we thought we had got rid of is now being gradually reintroduced. It is precisely what the hon. Member for Dehiwela-Mt. Lavinia (Mr. S. de S. Jayasinghe) was talking about. The C. T. B. had for far too long after nationalization been run for and on behalf of the former bus *mudalalis*. It was after 1961 that we found a turn for the better in the fortunes of the C. T. B. and that turn is continuing in a progressive way. But, what is happening now? There is a great fear that they want to put the clock back.

Now, Sir, I want to raise two specific matters. One concerns the actions taken by the Minister since he became a Minister. But, before I proceed further I want to register my strong protest and condemnation at the refusal of the C. T. B. to transport daily papers like "Aththa" and "Jana Dina" on the ground that they are political newspapers. My hon. Friends on that side often accused the former Government of doing things that were wrong. But, may I say, that the former Government never stopped the C. T. B. from transporting newspapers, even newspapers which were openly hostile to them?

—கூரக வலாவ

பிசுபீசன கெடுபிசன் பதன, 1965-66
(அந்தரங்கமே)

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

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

Freedom of the press.

கேனமன் மைய.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

The decision of the Government to prohibit the C. T. B. carrying these two newspapers, is a clear case of political discrimination and abuse of power. I ask my good Friends, is C. T. B. the only means of public communication that you are running? The railway is carrying these newspapers, the postal service is carrying these newspapers, but you are using your power in the C. T. B. to prevent the newspapers from being carried by the C. T. B. buses. Why?

செ. மன்றிமன்றி

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

The C. T. B. employees were distributing the papers.

கேனமன் மைய.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

If the C. T. B. employees were distributing the papers then stop them from doing that. In that case you can say that the C. G. R. employees are also distributing the papers. The comments of the hon. Member for Beruwala (Mr. M. Abdul Bakeer Markar) show not only his prejudice but also his ignorance. I can excuse the hon. Member who is a new Member, but the Hon. Minister must know.

The hon. Members opposite obviously hope that they could cripple or stop altogether these newspapers. That has not happened despite the ban and the papers are circulating quite well.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

This is an act of political discrimination, an abuse of power for narrow partisan political purposes. That must be strongly condemned. Newspapers in this country are registered under the law. A newspaper must be registered. If the C. T. B. decides not to carry any newspaper at all that is its business. If it says it has no space in its buses to carry any newspapers it is perfectly entitled to say so. But what does the C. T. B. do now? The C. T. B. is usurping the right to distinguish between one newspaper and another which are all registered as newspapers by the G. P. O.

What right has the C. T. B. to discriminate in that manner? Can they discriminate among passengers and say that only people who voted for the U. N. P. will be taken in the buses or that only people who are prepared to support the U. N. P.-Federal Government will be carried in the buses? Can you discriminate among passengers like that? You cannot. This is utter political partisanship and utter misuse of power.

It is only now they have introduced this new distinction between newspapers. They are going to carry the so-called national newspapers and not the so-called political newspapers. So far as the law is concerned, there is only one thing called a newspaper, namely, what is registered in the G. P. O. as a newspaper in accordance with the Act passed in this House. So far as I can see, according to your definition, a national newspaper is a newspaper that supports the National Government and a political newspaper is a newspaper that supports the Opposition. This is the only possible meaning of these two terms. Are they saying that the Lake House press, the "Dawasa" and the "Sun", the Times papers and all these other papers are not political?

It will be very interesting to know what they will have to say about the "Jana Hitha" which Esmond Wickremasinghe, the Hon. Minister of State, and even the Hon. Prime Minister are now starting. I suppose

that is also a national newspaper performing a national service! I am asking this because my Hon. Friends are doing things, not only in a partisan way but also in an illegal way.

The Hon. Minister has already been hauled up before the Courts in a case of compensation paid by the Petroleum Corporation. He seems to have no regard for the law even in this matter. I do not know the extent to which he initiated this policy, but he has participated in this policy. And I want to register my very strong objection to this discrimination.

The daily papers are publishing all sorts of things and are openly attacking Members of the Opposition; of course, they have a right to do so. We have to reply to them.

The previous Government carried all these monopoly newspapers even when they tried to nationalize the papers. Even when they were being called all sorts of names, they still transported the papers in the C. T. B. buses. So, the Government must give us an explanation for this political partisanship. We condemn it. I now accuse the Government of going further. I accuse the Government of trying to assist the monopoly newspapers in this country.

Sir, it is not a secret that the audited bureau of circulation figures show that since the starting of papers like the "Aththa" and the "Jana Dina", the circulation of the Sinhala newspapers of these monopoly groups has gone down. Lake House, particularly, is affected to the extent of something like twenty to twenty-five per cent. decrease in its sales. The "Dawasa-Sun" group has been reduced to the most ludicrous type of antics to carry out sales promotion; bill boys on tricycles or others with boards are sent marching and shouting to boost up their sales.

And, now, what are my Friends doing? They are becoming an instrument of the monopoly newspapers, using the C. T. B. and the

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[කෙතමන් මය.]

Ministry for this purpose in order to encourage their sales. They were always saying the former Government wanted to nationalize Lake House. They said that that was not the way to break the monopoly of the press, and that the only way to break the monopoly was to have more and more newspapers. But more newspapers have been started to fight the monopoly. If they sincerely believe what they said, they should encourage those newspapers, or, at least, do nothing to prevent their circulation. They were talking with their tongues in their cheeks. They were then talking to help the monopoly newspapers; now they are misusing the power of the Government for this purpose, and we must very strongly protest against this discrimination.

අ. න. 12.15

The second point is in regard to the question of the recognition of unions by the Ceylon Transport Board. This is a matter for which I am not blaming the Hon. Minister. He has tried to do his duty as far as I know. I refer, particularly, to the question of the recognition of the United Motor Workers' Union, with which I am associated—a member of the Ceylon Federation of Trade Unions. Up to quite recently, up to the time of this Government, there were only four recognized unions. After this Government came into power, it recognized the National Employees' Union, a U. N. P. union. How was this done? The National Employees' Union sent up a list of about a thousand people who they said were members of their union and, on that basis, the Government recognized this U. N. P. union. That was all that was asked. In the same way when the United Motor Workers' Union asked to be recognized they were asked to submit a list, and they submitted a list of about three thousand people, which they said was their membership. Subsequently, the Minister went into the matter and issued a letter to the Chairman of the Board, a copy of which I have seen because

he sent it to our union. It was a request from the Minister that any union that had more than a thousand members should be recognized. Apparently, my Hon. Friend was trying to follow the principle that he had followed in the case of the U. N. P. union. Very well. That is consistent. Up to date the C. T. B. has been refusing to carry out that request of the Hon. Minister. All sorts of dodges have been used. First of all, there was the talk of a referendum. Then there was the so-called consultation at Werahera; no workers turned up for the consultation, and the C. T. B. had to retreat in disorder. Even the Department of Labour protested against what was going on. Now, an attempt has been made to bring about a new confusion. Now they say, "Let there be letters from people asking that deductions should be made from the pay sheets". I say, "Recognize these unions, and then see about the deductions". Why do you not follow the procedure that was followed in the case of the U. N. P. union?

I want to ask the Hon. Minister this question: Are you the Minister, or is somebody else trying to run the show? If it is your policy that something should be done, you have powers under the Act to issue a specific instruction to the board. If the board is not carrying out your request, I ask you to use your powers and issue that instruction under the Motor Transport Act. The Board is legally bound to carry it out. I am very sorry that a situation in which dual powers are exercised should be allowed to exist because it is not a healthy sign either for parliamentary government or for the affairs of the C. T. B.

I want to make one last point about the C.T.B. I must say that the C. T. B. has now come up with a new story that the total number of members of unions is more than the number of employees; therefore, the whole matter is unsatisfactory. We all know that workers are often members of more than one union.

Now that a Department of Sports has been started, I want to ask the Hon. Minister what he proposes to do about the suggestion to have a national sports council. This was mooted in the time of the last Government, and I gave notice of a Motion asking for the establishment of a sports council. The Government has taken no action to re-introduce that Bill. I do not know whether the Government intends to have a national sports council. Perhaps, after the experience of the Arts

Council the Government is afraid of cliquism. If it is not their intention to have a national sports council, how does the new Department of Sports and the Ministry seek to enlist the co-operation of the various voluntary organizations which are dealing with sports? Unless you do that, it will not be possible to make any real progress in assisting sports activities. I ask the Hon. Minister to clarify that point.

Secondly, now that we have a Ministry and a Department of Sports, we must see that greater attention is paid to the early training of the teams that we send to compete in the Olympics. All other Governments regards it as a special problem. They do not make selections at the last moment; they go out of their way to select promising sportsmen and athletes and assist them to get experience in international competitions. There are many types of sports in which we can compete like boxing and swimming. We need this drive and that is why we need the money also. I must tell the Government that the money spent on helping the Department of Sports is well spent and we will not grudge you a single cent on that question. Bring the proposal and we will give our vote. It is a very important aspect of the development of sports.

ගරු ජේ. ආර්. ජයවර්ධන (රාජ්‍ය ආමනි
සහ අග්‍රාමාත්‍යතුමාගේත් රාජ්‍යාරක්ෂක හා
විදේශ කටයුතු පිළිබඳ ආමනිගේත් පාර්ලි
මේන්තු ලේකම්)

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

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

Find the money.

කෙනමன் මය.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

There will be complete unanimity in the House.

I would like to ask the Hon. Minister to explain to us what his intentions are in the matter of the development of sport.

එම්. අබ්දුල් බකීர் මාර්කර් මය. (බේරු
වෙල)

(திரு. எம். அப்துல் பாக்கீர் மாக்கார்—
வேருவலை)

(Mr. M. Abdul Bakeer Markar—Beru-
wala)

I am really grateful to the hon. Third Member for Colombo Central (Mr. Keuneman) for the little advice he has given me and also for mentioning that I am inexperienced in politics.

කෙනමන් මය.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keureman)

I did not say so. I said you were a new Member here.

අබ්දුල් බකීர் මාර්කර් මය.

(ஜனாப் அப்துல் பாக்கீர் மாக்கார்)

(Mr. Abdul Bakeer Markar)

I followed it that way.

කෙනමන් මය.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

I said you were a new Member in this House.

අබ්දුල් බකීர் මාර්කර් මය.

(ஜனாப் அப்துல் பாக்கீர் மாக்கார்)

(Mr. Abdul Bakeer Markar)

I am new to this House and I am new to parliamentary politics, but I might mention at this stage that I have been consistent in my political views. The hon. Member today spoke in eulogistic terms about the C. T. B. and what they have done. I heard others also say that. They speak so much of the S. L. F. P. May

I point out to the hon. Third Member for Colombo Central that it was he who said some time back that the entire production of soap here is not enough to remove or clean up the corruption in the S. L. F. P. Government. I am consistent in all my views.

කෙනමන් මය.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

I said that at the time of the murder of Mr. Bandaranaike.

අබ්දුල් බකීர் මාර්කර් මය.

(ஜனாப் அப்துல் பாக்கீர் மாக்கார்)

(Mr. Abdul Bakeer Markar)

In spite of the experience of the hon. Third Member for Colombo Central, he is like the weathercock and he changes now and then in order to suit the set-up in which they are placed.

In regard to the distribution of the "Aththa" paper, I think his colleague from Colombo Central yesterday explained in very lucid terms what prompted the Government to stop the transport of political papers, "Aththa", "Naththa", "Janahitha" or whatever it is or even the "Siyarata".

We are aware that during the elections the C. T. B. drivers and conductors were used to distribute their papers.

කෙනමන් මය.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

That is not correct.

අබ්දුල් බකීர் මාර්කර් මය.

(ஜனாப் அப்துல் பாக்கீர் மாக்கார்)

(Mr. Abdul Bakeer Markar)

I am sure of my facts as to what happened in my constituency.

කෙනමන් මය.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

You were not in the Government. "Jana Dina" was started after this Government came into power.

விசேஷ பதவி வெடுபத, 1965-66

—காரக பதவி

அபிதூல் ககிர் காகர் கி.

(ஐதூப் அப்துல் பாக்ரீர் மாக்காரர்)

(Mr. Abdul Bakeer Markar)

I know that some of those buses went out of route in order to have the papers distributed and handed over at particular centres. If the National Government has put a stop to such activities, I think we must be thankful to them because they are seeing to it that Government money is not wasted. I will leave the rest to the Hon. Minister to answer. I accepted the challenge.

I am very happy that the hon. Member for Agalawatta (Mr. Anil Moonesinghe) is walking into the House. Yesterday he gave a good lot of advice to the Hon. Minister of Nationalized Services as to the manner in which employees should be recruited, the manner in which qualifications should be looked into and the manner in which the C. T. B. should be run. But I might tell that hon. Member, the ex-Minister, "better check up your notes, check up your conscience, find out whether during your own days you practised what you preach today". Think of your good old friend, Kulasinghe, the Road Inspector attached to the Matugama Depot. It was the Minister at that time, the hon. Member for Agalawatta, who allotted to that Kulasinghe a special motor cycle to carry on his political activities.

அபிதூல் ககிர் காகர் கி. (அபிதூல் ககிர் காகர்)

(திரு. அனில் முனசிங்க—அகலவத்தை)

(Mr. Anil Moonesinghe—Agalawatte)

Not at all.

அபிதூல் ககிர் காகர் கி.

(ஐதூப் அப்துல் பாக்ரீர் மாக்காரர்)

(Mr. Abdul Bakeer Markar)

Please be silent. You will have it in a little while. And this very Kulasinghe used that motor bicycle regardless of instruction given by the depot manager. He used his own petrol permits and obtained petrol. He took the motor bicycle from the depot at any time he wanted. Of course, the depot manager could not allow such a thing to go on in that way. He called Mr. Kulasinghe and

said, "Look here, this is a C. T. B. vehicle, you cannot take the vehicle out without my permission." This was a perfectly legal order. He turned round and said, "I have got the Minister's orders and I am here to do as I want." The depot manager was a man with a certain amount of responsibility, he was not going to be intimidated by the political powers of the Minister. He said, "No, you might have dealings with the Minister, but my orders are these." He got down the petrol shed keeper and told him not to issue petrol to Mr. Kulasinghe, unless the issue order was countersigned by him. He called the watcher and told him not to allow Mr. Kulasinghe to take the motor bicycle out unless he had the depot manager's permission. What happened afterwards? The Minister himself had to send orders to the manager to see that that motor bicycle was released for his use.

This very Mr. Kulasinghe is a man who is supposed to have worked overtime. In one month he put in more than ninety hours of overtime.

அபிதூல் ககிர் காகர் கி.

(திரு. அனில் முனசிங்க)

(Mr. Anil Moonesinghe)

On a point of Order, Sir. I have denied this story and my hon. Friend must take my denial, instead of which he is repeating it. There is not a single order I have issued in this respect. I would ask my hon. Friend to accept my denial.

காரக பதவி

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

If an hon. Member of this House denies a particular allegation, it is for the hon. Member who made the allegation to accept such denial. That is the practice in this House.

அபிதூல் ககிர் காகர் கி.

(ஐதூப் அப்துல் பாக்ரீர் மாக்காரர்)

(Mr. Abdul Bakeer Markar)

If he denies, I accept it. I only mentioned the circumstances. I will cite some other instance. There was on

—කරක සභාව

Sirisena of Badureliya. If you deny this too I will accept it. This Sirisena was not actually employed by the C. T. B., he was employed at one time as a care-taker of buses. He was paid Rs. 5 per bus. There were six buses he had to look after and he was paid Rs. 30 a month. This man worked for six months and at the end of the six months he made an application to the depot manager asking that he be confirmed. The depot manager pointed out to him that he was not entitled to be confirmed. Sirisena said that he would get that done and subsequently, what happened to him? When the hon. Member for Agalawatte was Minister in charge of the C. T. B. he was appointed as a mechanic on a wage of Rs. 5.60 a day and he is an employee still at the Werahera depot. He was a man who knew next to nothing about motor mechanism.

I mentioned this fact because I accepted the hon. Member's challenge. Then, on the 10th of October, 1964, at 8.30 P.M. the hon. Member for Agalawatte, who was then Minister, went to the Matugama depot and gave certain instructions. One such instruction was in regard to employment of casual labourers. The depot manager pointed out to the Minister that his cadre was full, but the Minister turned round and told the depot manager that he must carry out his instructions.

I deny that.

(Mr. Abdul Bakeer Markar)

May I know what the hon. Member
denying?

(Mr. Anil Moonasinghe)

I deny that the depot manager told me that these people could not be employed as he already had employees over and above the cadre. He had full right to employ them.

(Mr. Abdul Bakeer Markar)

What the depot manager stated was, the number I have is sufficient and no more men were needed.

(Mr. Keuneman)

Were you present ?

(Mr. Abdul Bakeer Marker)

I am aware of the facts because I am from that area. Then again, it is a fact that when four persons reported for work he refused to give them work. Subsequently, there was a painter whom he wanted employed. That painter was also refused work. The person who was in charge of the Matugama Depot was one Senanayake. True to the name of Senanayake he acted with a sense of responsibility.

(Mr. Keuneman)

What do you say about Deshapriya Senanayake?

(Mr. Abdul Bakeer Markar)

When his officer refused to do these wrong things he was transferred from one place to another.

There were instances where the hon. Member for Agalawatta had used C. T. B. vehicles for his own election work and for election propaganda.—
[Interruption].

விசேஷன கெடுபின் பதன, 1965-66

ஃபார்சு உன். உதி. பரேரா
(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)
(Dr. N. M. Perera)

That story has been denied. This happened yesterday also. This is one of the matters that is before the courts on an election petition. I do not think it is fair for hon. Members to get up here and make partial statements. This matter is under discussion at the moment in the courts.

ஃபார்சு உன். உதி. பரேரா
(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)
(An hon. Member)

This is to be challenged in the courts. Why cannot it be stated?

ஃபார்சு உன். உதி. பரேரா
(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)
(Dr. N. M. Perera)

You cannot make statements here on a matter which is before the courts. You ought to know the rules.—
[Interruption].

The hon. Speaker can give a ruling on that matter.

ஃபார்சு உன். உதி. பரேரா
(அக்கிராசனர்)
(The Chairman)

Order, please! Will the hon. Member please go on?

ஃபார்சு உன். உதி. பரேரா
(ஐ.நா. அப்துல் பாக்கீர் மாக்கார்)
(Mr. Abdul Bakeer Markar)

I am only quoting from reports of cases relating to what took place at the time.

ஃபார்சு உன். உதி. பரேரா
(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)
(Dr. N. M. Perera)

That does not mean that you can make statements here on a matter that is *sub judice*.

ஃபார்சு உன். உதி. பரேரா
(ஐ.நா. அப்துல் பாக்கீர் மாக்கார்)
(Mr. Abdul Bakeer Markar)

As to whether it is *sub judice* or whether we cannot discuss it, I will leave it to the Chair.

ஃபார்சு உன். உதி. பரேரா
(அக்கிராசனர்)
(The Chairman)

The hon. Member may avoid that matter, and his time is also up.

ஃபார்சு உன். உதி. பரேரா
(ஐ.நா. அப்துல் பாக்கீர் மாக்கார்)
(Mr. Abdul Bakeer Markar)

I have a number of matters which I want to bring to the notice of this House to show how the hon. Member, who preaches ethics today had not been conducting himself in the manner in which he wants us to conduct ourselves.

There are certain other matters which I would like to bring to the notice of the Hon. Minister as regards my constituency—

ஃபார்சு உன். உதி. பரேரா
(அக்கிராசனர்)
(The Chairman)

Order please! The hon. Member has no time. He has been speaking of various other matters without speaking about his electorate. I am sorry I cannot allow him further time. I have a list of other speakers before me.

ஃபார்சு உன். உதி. பரேரா
(ஐ.நா. அப்துல் பாக்கீர் மாக்கார்)
(Mr. Abdul Bakeer Markar)

I bow to your Ruling.

ஃபார்சு உன். உதி. பரேரா
(ஐ.நா. அப்துல் பாக்கீர் மாக்கார்)
(Mr. Abdul Bakeer Markar)

ஃபார்சு உன். உதி. பரேரா
(ஐ.நா. அப்துல் பாக்கீர் மாக்கார்)
(Mr. Abdul Bakeer Markar)

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[රාජ්‍ය වෙලේගම් මයා.]

සතු කරන්නට ප්‍රථමයෙන් මගේ කොටස
 ශයේ, එනම් මොනරාගල ප්‍රදේශයේ
 තිබුණු තත්ත්වය මා දන්නවා. ගරු සභා
 පතිතුමනි, ඒ කාලයේ මොනරාගල වැසිය
 කුට උසාවියේ කටයුත්තක් සඳහා හෝ
 කවිවේරියේ කටයුත්තක් සඳහා හෝ
 බදුල්ලට යන්න වුවමනා වුණොත් දවස
 කට කලින් බදුල්ලට යා යුතුව තිබුණා. ඒ
 විධියට නියමිත දිනයට දවසකට කලින්
 ගිහින් ඒ කාර්යය කරගෙන ඊටත් පසුව
 දා තමයි ආපසු ගමට එන්න සිද්ධ වී
 තිබුණේ. ඒ කාලයේ ඒ තරම්ම දුර්වල
 තත්ත්වයකුයි ගමනාගමනය අතින්
 තිබුණේ. නමුත් බස් ව්‍යාපාරය ජනසතු
 කලාට පසු ඕනෑම දවසක උදෙන් පිටත්
 වී බදුල්ලේ උසාවියට හෝ කවිවේරියට
 ගොස් ඒ කාර්යයන් කරගෙන එදාම සවස
 ආපසු නිවසට පැමිණෙන්න පුළුවන් වී
 තිබෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, කතරගම ඇසල
 උත්සවය ගැනත් මා වචනයක් මතක්
 කරන්නට සතුටුයි. එදා, බස් ව්‍යාපාරය
 ජනසතු කරන්නට ප්‍රථමයෙන්, ඇසල
 උත්සවය ආරම්භ වූ විට ප්‍රධාන මාර්ග සහ
 අතුරු මාර්ගවල ධාවනය වූ බස් රථවල
 බාල සටහන් වෙනස් කර, බස් ඉවත් කර,
 ඒවා ඇසල උත්සවය සඳහා යෙදවිට.
 නමුත් දැන් ඇසල උත්සව කාලයේදී
 ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය මගින් ඉතා
 හිත සතුටුදායක බස් සේවාවක් ඒ ප්‍රදේ
 ශයේ පමණක් නොවෙයි ප්‍රදේශ කීපයක
 පවත්වාගෙන යන බව මා සන්නේෂ
 යන් ප්‍රකාශ කරනවා. යාපනය, මොනරා
 ගල, මාතර, ගාල්ල පමණක් නොවෙයි,
 ත්තාරම වැනි ඇත ප්‍රදේශවලත් මේ
 ඇසල උත්සව කාලයේදී ඉතාමත් සතුටු
 දායක බස් රථ සේවාවක් ගමනාගමන
 මණ්ඩලය මගින් පවත්වාගෙන යනවා. ඒ
 විධියට, ඇසල උත්සව කාලයේදී දිවා රෑ
 වහෙසි, රාජකාරියක් වශයෙන් නොවේ
 , සේවාවක් වශයෙන් සලකා, කටයුතු
 රන ඒ ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ
 ලබාදීන් ඇතුළු සියලුම සේවක මහතු
 'ට මගේ ස්තූතිය හිමි වෙනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ලංකාවේ බස් ධාව
 නය මේ තරම් දියුණු තත්ත්වයකට
 පැමිණ තිබියදීත් මොනරාගල වැනි කොට
 ස්භාවලට එයින් ඒ තරම් ප්‍රතිඵලයක් ලබා
 ගැනීමට නොහැකි වී තිබීම ගැන මා කතා
 ගාටු වෙනවා. විශේෂයෙන්ම එසේ වී
 තිබෙන්නේ ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩල
 යේ වරදක් නිසා නොවෙයි, ඒ ප්‍රදේශ
 වල පාරවල තිබෙන දුර්වලතාව නිසයි.
 ඉතාමත් වැදගත් පාරවල් රාශියක්
 මොනරාගල කොටස ශයේ තිබෙනවා. ඒ
 පාරවල බස් ධාවනය කරවන මෙන් ඉල්ලා
 සිටියාම ගමනාගමන මණ්ඩලයේ නිලධා
 රීන් පෙන්වා දෙන්නේ බස් ධාවනය
 සඳහා ඒ පාරවල් සුදුසු තත්ත්වයක
 නැති බවයි. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්
 තුවේ ගොලුබෙලි ප්‍රතිපත්තිය අනුව මේ
 පාරවලට ගල් දමා තාර දමන තුරු ලංකා
 ගමනාගමන මණ්ඩලය බලා සිටියොත්
 බස් ධාවනය කරවන්න තවත් බොහෝ
 කාලයක් ගතවෙන්න පුළුවන් බව මා මේ
 අවස්ථාවේදී මතක් කරනවා. ඒ නිසා මේ
 පාරවල බස් ධාවනය කරවීම පිණිස ජන
 සතු සේවා ඇමතිතුමාගේ අමාත්‍යාංශයන්
 රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුවත් අතර
 ඒකාබද්ධ වැඩ පිළිවෙළක් ඇති කිරීමට
 පියවරක් ගන්නවා නම් හොඳ බව මා
 ඇමතිතුමාට මතක් කරනවා.

ඒ වාගේම, දියුණුවෙන් අඩු ප්‍රදේශවල,
 ගල් දමා තාර දමන තුරුම බස් ධාවනය
 කරවන්න බලා නොසිට, පාලම් බෝක්කු
 ශක්තිමත් නම් තාර දමා නැති වුවත් ඒ
 පාරවලත් බස් ධාවනය කරවීමට ක්‍රියා
 කරන මෙන් මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන්
 ඉල්ලා සිටිනවා. ගරු සභාපතිතුමනි, අද
 තිබෙන තත්ත්වය කුමක්ද? ඒ පාරවල
 බස් ධාවනය නොවන නිසා පාවිච්චි කිරී
 මට නොසුදුසු පොද්ගලික වාහන ඒවායේ
 ගමන් කරනවා. කොයි මොහොතේ ඒවා
 අනතුරුවලට භාජනවේවිද කියන්න බැහැ.
 ඒ වාගේම සැතපුම් පහක හයක දුර ප්‍රමා
 ණයක් යන්න ගාස්තුව වශයෙන් රුපිය
 ලකට වැඩි ගණනක් අය කරනවා. ඒ නිසා
 තාර දමා නොතිබුණත් ඒ ප්‍රදේශවල ජන
 ගහණය ගැන සලකා බලා ඒ පාරවල බස්
 ධාවනය කරවීම සඳහා යම් වැඩ පිළිවෙ
 ලක් සකස් කිරීමට උනන්දු වන මෙන්
 ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ඒ සමගම අපේ ප්‍රදේශයේ පාසැල් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් ගැනත් මා මේ අවස්ථාවේදී මතක් කරන්නට ඕනැ. උසස් අධ්‍යාපනයක් ලබා ගැනීම සඳහා මහා විද්‍යාලවලට යන සමහර පාසැල් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන්ට සැතපුම් දහය දෙළහ ගමන් කරන්නට සිද්ධ වී තිබෙනවා. ඔවුන්ට විශේෂ බස් සේවාවන් නැහැ. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සාමාන්‍ය බස්වලින්මයි ඒ පාසැල් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන්ටත් ගමන් කරන්නට සිද්ධ වී තිබෙන්නේ. ඒ වාගේම අධික දුර ප්‍රමාණයක් ගමන් කළයුතුව තිබෙන නිසා දිනපතා බස් ගස්තු වශයෙන් ඒ පාසැල් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන්ට විශාල මුදලක් වියදම් කරන්නට සිද්ධ වී තිබෙනවා. ඒ නිසා ආර්ථික තත්ත්වය සතුටුදායක නැති ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන්ට නොමිලයේ බස් රථවල යාම සඳහා බලපත්‍ර ක්‍රමයක් සකස් කිරීම කාලෝචිත බව ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාට මතක් කරන්නට කැමතියි.

දැනට අපේ ප්‍රදේශයේ පවතින බස් සේවය ගැන අපට තරමක් සන්තෝෂ වන්නට හැකි වුණත්, සමහර අවස්ථාවල එහි ධාවනය කරන බස් රථයක් මග දී හදිසියේ කැඩුණොත් එය අළුත් වැඩියා කිරීම සඳහා බදුල්ල නැත්නම් බණ්ඩාර වෙල වැනි ඇත පළාතකින් කාර්මිකයකු ගෙන්වා ගන්නට සිදු වන නිසා එදින බස් සේවය අඩපණ වෙනව; ඇණහිටිනව. ඒ නිසා මා යෝජනා කරන්නට කැමතියි, මොනරාගල ප්‍රදේශයේ බස් ඩිපෝවක් පිහිටුවන්නට පුළුවන්කමක් නැත්නම් අඩු ගණනේ කාර්මික අංශයක්වත් ඇති කරන්නට කියා.

තවත් විශේෂ කාරණයක් ගැන මතක් කළ යුතුව තිබෙනව. පසුගිය රජයේ හිටපු ගමනාගමන ඇමතිතුමා විසින් නොයෙක් පහසුකම්වලින් සමන්විත මධ්‍යම බස් නැවතුම්පොළක් කතරගම ඇති කරන්නට වැඩ පිළිවෙළක් සකස් කර තිබුණු බව මා දන්නව. විශ්‍රාම ශාලාවකුත්, ලංකාවේ සෑම ප්‍රදේශයකටම ධාවනය කරන බස් රථ නවතා තැබීමට ඉඩ කඩ ඇති වේදිකාවකුත්, කාර්මික අංශයකුත් ඇතිව අංග සම්පූර්ණ බස් නැවතුම්පොළක් එහි තැනීමට වැඩ පිළිවෙළ සකස් කර තිබුණා. එය ඉතා වැදගත් දෙයක්. බෞද්ධයන්, හින්දු බැති

මතුත් පමණක් නොව කතරගමට සෑම ආගම්වලම බැතිමතුන් පැමිණෙනව, දින පතා දහස් ගණනක්. එම නිසා ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා විශේෂයෙන් ඒ කාරණය සලකා බලා හැකි පමණ ඉක්මණින් ඒ ආරම්භ කරන ලද වැඩ පිළිවෙළ ක්‍රියාත්මක කරයි කියා මා බලාපොරොත්තු වෙනව.

සභාපතිතුමනි, මට දැනගන්නට ලැබුණා, අපේ ප්‍රදේශයේ වැඩ කරන බස් සේවකයන්—පසුගිය කාලයේ ඇති වූ දේශපාලන මතභේද නිසාදැයි මා දන්නේ නැහැ—ඇත ප්‍රදේශවලට මාරු කරන්නට අදහස් කර තිබෙනවය කියා. මා විශේෂයෙන් සඳහන් කරන්නට කැමතියි, ඒ ප්‍රදේශයේ ධාවනය කරනු ලබන බස්වල වැඩ කරන්නේ ඒ ප්‍රදේශයේම පදිංචි කරුවන් බව. එම නිසා ඒ සේවකයින් ඉතා උනන්දුවෙන් සේවයේ යෙදෙනව. මන්ද? තමන්ගේ ප්‍රදේශවල සිට නොයෙක් පහසුකම් විදිමින් සේවය කරන්නට අවස්ථාව ලැබී තිබෙන නිසයි. යම් විධියකින් ඔවුන් ඇත පළාත්වලට මාරු කර හරිනු ලැබුවොත් සමහරවිට දැනට පවතින සතුටුදායක තත්ත්වයෙන් බස් සේවය පවත්වාගෙන යන්නට බැරි වෙයි. මන්ද? ඔවුන්ට ඒ නිසා ඇති වන දුක්ගැනවිලි අවහිරතා ආදිය නිසා. එම නිසා එසේ මාරු කරන්නට අදහස් කර තිබෙනව නම් ඒ අදහස වෙනස් කරන මෙන් ඉල්ලා සිටිනව. මා මේ වැය ශීඝ්‍රය සම්බන්ධයෙන් මිට වඩා කපා කරන්නට යන්නේ නැහැ. මේ අවස්ථාව ලබා දීම ගැන තවුන්නාන්සේට ස්තූති කරමින් මගේ වචන සවලපය මෙයින් අවසාන කරනව.

වී. අන්නාමලෙයි මයා. (පත්කරන ලද මන්ත්‍රී)

(කි. රු. බී. අන්නාමලෙයි—நியமன அங்கத்தினர்)

(Mr. V. Annamalai—Appointed Member)

Mr. Chairman, the hon. Member for Moneragala said that the hon. Member for Beruwala (Mr. Bakee Markar) was not familiar with facts. It may be true that the hon. Member for Beruwala is not familiar with facts, but the hon. Member for

[අන්තර්ගතය මැ.]

Moneragala is also not familiar with facts. The public of Ceylon knows how the C. T. B. was run during the days of the election campaign. I do not want to waste my time in speaking about that as many hon. Members have done so.

I would appeal to the Hon. Minister to see that the estate areas are also provided with bus services. There are a large number of estates with several miles of roads but without any buses plying on those roads. Whenever an application is made to the Hon. Minister or the department, the excuse is that the P. W. D. has not sanctioned the road. I wish to remind the Hon. Minister and the department that 4-ton and 5-ton lorries ply on these roads and there is no reason why small buses cannot be permitted to ply on them. Plantation areas have been badly neglected in this respect, and I would ask the Hon. Minister to give thought to my request and see that these areas are served by buses.

With regard to the bus service proper, it is really not very encouraging to see buses on almost all the roads running heavily crowded. In the old days when these buses were run by the private sector, the police was very sharp to prosecute overloaded buses. I am not saying, now that the service has been nationalised, that the police must prosecute or take them to task. However, that does not mean that the Hon. Minister in charge of nationalized services should not make adequate arrangements to provide an efficient bus service to the public. It is not an uncommon sight to see buses crowded with women having infants in their arms and old people having to travel miles and miles standing. The conductors too find it difficult to collect fares because they are not able to move about in a crowded bus. By the time the bus reaches its destination the passengers would also have left the bus and gone away without paying. I would ask the hon. Minister to put these things right.

අ. හා. 12.45

Then there is the question of proper maintenance of vehicles and buildings. I am not saying that these services should be given back to the private companies, but it must be admitted that in the old days when these services were run by them they maintained the vehicles and buildings well. Today even colour-washing of petrol sheds and maintenance of vehicles are not attended to. I do not think you will see a single bus without even a slight damage—may be even a dent on a mudguard. All that means that the employees are not so national-minded. If a private car owner can look after his car, with a paid employee as a driver, and maintain the car for ten to fifteen years, I cannot understand why equal importance should not be given to maintenance by the C. T. B. authorities and the employees themselves. I would even go so far as to commend the grant of a bonus to drivers and conductors for maintaining their vehicles, for keeping them clean and making them look in the way they should. I have been told by several passengers that they would prefer to go standing instead of sitting because the seats are very unclean and dirty. All these are matters which have got to be looked into. If a proper check is made, these vehicles can be used for a longer period than they are being used now.

The next question is in regard to sports. I would ask the Hon. Minister to give equal opportunities for those living in the rural and plantation areas. In the urban and municipal areas they have got their playgrounds and even their stadia. I would like to tell you, and you yourself may have seen, that after the paddy harvests are over, the village youths run to the closest paddy fields and play cricket, football and national games. They do not have the opportunity during the time of the paddy harvest or when the tea crop is being harvested to have any games. This is a vital matter and I am sure

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

the Minister of Sports, the sportsman that he is, will be fair and do justice in the matter of sports.

සභාපතිතුමා

(அக்ஷிராசனார்)

(The Chairman)

The hon. Member's time is up.

පී. බී. එ. වීරකෝන් මයා. (වත්තේගම)

(திரு. பி. பி. ஏ. வீரக்கோன்—வத்தேகம)

(Mr. P. B. A. Weerakoon—Wattegama)

මම පළමුවෙන්ම ප්‍රශංසා කරනවා අපේ ගරු ඇමතිතුමාටත් උප ඇමතිතුමාටත් කලින් තිබුණාට වඩා හොඳ බස් සේවයක් මේ මාස පහමාර ඇතුළත දී අපට ලබාදීම ගැන. විශේෂයෙන්ම අපේ උප ඇමතිතුමා අපේ ප්‍රදේශයට පැමිණ බොහෝ අඩුපාඩුකම් හරිගස්සා දී තිබෙනවා. නමුත් තවත් හුඟක් තිබෙනවා දියුණු කිරීමට. ගම්බද ප්‍රදේශවල ළමයින්ට නියම වෙලාවට තමන්ගේ පාසැල් කරා යාමට පහසුකම් සලසා දෙන්නටය කියා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් මම ඉල්ලා සිටිනවා. මන්ද? බොහෝ අවස්ථාවලදී නියමිත වෙලාවට බස් පැමිණෙන්නේ නැහැ. බොහෝම ඇත පළාත්වල ඉස්කෝල තිබෙන්නේ. මේ නිසා උදය පාන්දරින්ම, හය හමාරට පමණ, බස් නැවතුම් පොළට පැමිණෙන්න ඕනෑ. එක බස් එකක් මග හැරුණොත්, එහෙම තැත්නම් අවලංගු කළොත් අතික් බස් එකට පැය ගණනක් රැඳී සිටින්න ඕනෑ. එහෙම වුණාම වෙලාවට පාසැලට යන්න ලැබෙන්නේ නැහැ. ඒ වාගේම ආණ්ඩුවේ නිල කරන අයට දුරබැහැර ඉදල කවිවේරියට යාමට අමාරුකම් තිබෙනවා. එම නිසා මේ අඩුපාඩුකම් නැති කර දීමට තමුත්තාත්සෙ උනන්දුවක් දක්වනවය කියලා මම විශ්වාස කරනවා. මට දැනගන්න ලැබී ඇති හැටියට, පුළුවන් තරම් “ඩබ්ල් ඩෙකර්” බස් රථ කොළඹ ප්‍රදේශයට යොදවල ගම්බද ප්‍රදේශවලට තනි තට්ටුවේ බස් රථ යොදවන්න කල්පනා කරනවා. මේ අදහස ඉක්මණින් ක්‍රියාත්මක කළොත් අපේ ප්‍රදේශවල අයට එයින් ලොකු සහනයක් ලැබේය කියලා මම හිතනවා.

මේ සමගම මතක් කරන්න කැමති කරුණක් තිබෙනවා. දැනට ලංගමයේ, වේරහාර සාදන බස් රථ අපේ ප්‍රදේශයට

යොදවන්න ඕනෑ. මන්ද? අපේ කළුකර ප්‍රදේශයට වුවමනා කරන්නේ ශක්තිමත් බස් රථ. එම නිසා මේ කරුණ ගැනත් තමුත්තාත්සෙගේ සැලකිල්ල යොමු කරන්න ඕනෑ. ලංගමයේ වැඩට ටයර් අලුත්වැඩියා කිරීමේ — ටිබ්ල් ඩින් — කර්මාන්ත ශාලාවක් පිහිටුවීමේ වැදගත්කම ගැනත් මතක් කර දෙන්න කැමතියි. දැනට ලංගමයට මෙවැනි ස්ථානයක් නැතිකම නිසා පිටස්තර කොම්පැණිවලට ටයර් දී අලුත්වැඩියා කර ගන්නට සිදු වී තිබෙනවා. මේ නිසා රුපියල් කෝටි ගණනක මුදලක් ලංගමයෙන් වැය කරන්න සිදු වෙනවා. එම නිසා ඉතා ඉක්මණින් ටයර් අලුත්වැඩියා කිරීමේ මධ්‍යස්ථානයක් පිහිටු වන්න කටයුතු කරන්නාය කියලා මතක් කරන්න කැමතියි.

වේරහාර ඩිපෝවේ අවුරුදු පහක කාලයක් තිස්සේ පරණ බස් රථ ගොඩගහල තිබෙනවා. මේව වැස්සට තෙමෙමින් අවිටට වේලෙමින් දිරාපත් වී යනවා. මේ සියල්ලම අවුරුද්දෙන් අවුරුද්ද විකුණනවා නම් රුපියල් ලක්ෂ ගණනක මුදලක් ලංගමයට ලබාගන්නට පුළුවන්. මේ විධියට දිරාපත් වෙන්න ඇරියාම එයින් කාටත් ප්‍රයෝජනයක් වෙන්නේ නැහැ; රුපියල් ලක්ෂ ගණනක පාඩුවකුයි සිදු වෙන්නේ. එමනිසා ටෙන්ඩර් කැඳවීමෙන් හෝ වෙන් දේසි කිරීමෙන් හෝ මේ බස් රථ විකුණා දමන ලෙස මතක් කර දෙන්න කැමතියි.

ඉන්ජුවරන්ස් ක්‍රමය ගැනත් වචනයක් කියන්න ඕනෑ. පෞද්ගලික ඉන්ජුවරන්ස් ආයතන තිබෙන කාලයේදී, මෝටර් රථයක් හෝ වෙනත් වාහනයක් යම් අනතුරකට හාජන වුණොත්, එහෙම තැත්නම් වාහනයේ යම්කිසි වරදක් වුණොත් එය ඉක්මණින් හරිගස්සා දෙනවා. නමුත් දැන එහෙම කරන්නේ නැහැ. මේ නිසා මහජනතාව බොහෝම අමාරු තත්ත්වයකටයි පත් වී තිබෙන්නේ. මේ කරුණ ගැනත් තමුත්තාත්සෙගේ අවධානය යොමු කරන්න කැමතියි.

ඉන්ජුවරන්ස් සංස්ථාවේ නිලධාරී පිරිසක් පුහුණු කර තිබෙනවා. නමුත් පුහුණු කර ඇති නිලධාරී

[විරකෝන් මයා.]

පිරිස තෝරා ගෙන තිබෙන්නේ ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්‍ෂයට හිතවත් අයගෙන්. කලින් ඉන්පුවරන්ස් සමාගම්වල සේවය කළ බොහෝ දෙනෙක් එක්සත් ජාතික පක්‍ෂයේ හිතවතුන්ය කියා ඉවත් කර තිබෙනවා. ඒ අයට වෙනත් තැනක රක්ෂාවක් කරන්න හෝ ආණ්ඩුවේ වෙනත් රක්ෂාවක් ලබා ගන්න බැහැ. මන්ද? මේ අයගෙන් බොහොමයක් දෙනා අවුරුදු තිහටත් නිස් පහටත් අතර අය නිසා. වයස වැඩිකම නිසා වෙනත් තැනක රක්ෂාවකට පත් කර ගන්නේ නැහැ. එම නිසා මේ කාරණය ගැනත් ඇමතිතුමාගේ සැලකිල්ල යොමු කරවන්න කැමතියි.

ලංගමයේ සේවකයන් අතුරෙන් අමාරුම සේවයක යෙදෙන පිරිසක් හැටියට කොන්දෙස්තර මහතුන් හඳුන්වන්න පුළුවන්. දැනට අප සේවයට බඳවා ගන්නේ ජ්‍යෙෂ්ඨ සමත් උදවියයි. ඒ අයට යම්කිසි බලාපොරොත්තුවක් ඇතිව වැඩ කිරීමට හැකිවන අන්දමට මෙම සේවයේ පඩි වැඩි කළොත් හොඳය කියලා කියන්න පුළුවන්. ඊට හේතුව වශයෙන් මම කියන්නේ, වෙනත් අයට වඩා බොහොම අමාරු රාජකාරියක යෙදී සිටින නිසයි. සෙනඟ අතරෙ ගිහිත් සල්ලි එකතු කරන්න ඕනෑ; ටිකට් තොගෙන ගමන් කරන අය අල්ලා ගන්න ඕනෑ; ගමන් ගැන වාර්තාවන් සපයන්න ඕනෑ; බස් රථවල ගමන් කරන අයගේ සැප පහසුකම් ගැන බලන්න ඕනෑ. ඔය විධියේ අප්‍රමාණ වැඩ තිබෙනවා. එම නිසා, මේක බොහොම අමාරු රක්ෂාවක් නිසා, මේ පිරිසට අනාගතයේදී අපට සහනයක් සැලසේවිය කියන හැඟීමෙන් කටයුතු කරගෙන යාමට වැඩ පිළිවෙලක් යොදන අතර ක්‍රමක්‍රමයෙන් වැඩි වන අන්දමේ පඩි ක්‍රමයක්ද සකස් කළොත් ඉතාමත්ම හොඳ බවත් මේ අවස්ථාවේදී මතක් කර දෙන්න කැමතියි. අප සියලු දෙනාම පාහේ බස් කොන්දෙස්තරවරුන් සහ රියදුරන් වැනි පුළු සේවකයින්ට දෙස් කියන නමුත්, ඒ අය ගැන විශේෂ සැලකිල්ලක් ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය දක්වන්නේ හොඳ බව ප්‍රකාශ කරමින් මගේ කථාව ඉවර කරනවා.

ඇස්. බී. යාලෙගම මයා. (රත්තොට)
(திரு. எஸ். பி. யாலேகம்—ரத்தோட்டை)
(Mr. S. B. Yalagama—Rattota)

ගරු සභාපතිතුමනි, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ගැන කථා කළ ගරු මන්ත්‍රීන් පසුගිය ආණ්ඩුවට නොයෙක් විධියේ චෝදනා එල්ල කළා. බස් සේවය ජනසතු කිරීමට පෙර පොද්ගලික බස් ව්‍යාපාර හිමියන් සිටිද්දී මගින්ට කොයි තරම් හිරිහැර කරදර සිද්ධ වුණද යන්න මහජනයා හොඳ හැටි දන්නවා. බස් සේවය ජනසතු කිරීමෙන් පසු අද ඉතාමත් සැප පහසු අන්දමට ගමන් බිමන් යාමේ හැකියාව මගින්ට ලැබී තිබෙන බවත් මහජනයා පිළිගෙන තිබෙනවා. ආණ්ඩු පක්‍ෂයෙන් හෝ විරුද්ධ පාර්ශ්වයෙන් හෝ කවර පිරිසකගෙන් හෝ යම් හොඳක් සිදු වුණා නම් ඒ ගැන කියන්න මැලි විය යුතු නැහැ. හොඳ වැඩක් කරන කවුරුත් වුවත් පැසසිය යුතුයි. එය ඉතා උසස් මනුෂ්‍ය බලයක් බව මතක් කරන්න කැමතියි. ඒ ගැන නොසලකා ඇතැම් ගරු මන්ත්‍රීන් යම් යම් චෝදනා ඉදිරිපත් කිරීම ගැන මා කනගාටු වෙනවා. හොඳ වැඩක් කරන කාට වුවත් සම්පූර්ණ සහයෝගය දී තව තවත් හොඳ වැඩ කිරීමට උනන්දු කරවිය යුතු බව මා මතක් කරන්නේ එයින් රටට සහ ජාතියට හොඳක්ම බලාපොරොත්තු විය හැකි නිසයි.

ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා සම්පූර්ණ තොරතුරු නොදැන සිටිය හැකි වෙතත්, එතුමාටත් වඩා කිට්ටුව වාසය කරන එතුමාගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා සමහර විට මාතලේ ලංගම ඩිපෝවේ සිදු වන ඇතැම් දේ ගැන නොදන්නොත්, එය අපේ කනගාටුවට කාරණයක්. මාතලේ ඩිපෝව ගැන සඳහන් කරන්නට සිදු වීම ගැන මා කනගාටු වෙනවා. මාතලේ ඩිපෝවේ සේවකයන් මාරු කරගෙන යන ආකාරය ඉතාමත් කනගාටුදායකයි. මාතලේ ඩිපෝවේ සේවය කරන කොන්දෙස්තර වරුන් සහ රියදුරන් අතර ද්‍රවිඩ සහෝදරයින් මෙන්ම මුස්ලිම් සහෝදරයින් සිංහල සහෝදරයින් ඉන්නවා. වරින් වර මේ උදවියට මාරුවීම් ලැබෙනවා. මාස දෙකක පමණ සිට මේ මාරු කිරීම් සිදු වන බව අහන්න ලැබෙනවා. අද දිනය හතයි. තව දවස් තුනකින් මාරු කර යැවීම සඳහා බස්

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

සේවකයින්ගේ ලැයිස්තුවක් යන බව මට ආරංචි වී තිබෙනවා. මේ අවස්ථාවේ සිංහල සේවකයන් පමණක් බිල්ලට ගනු ලබන බව ඉතාමත් කනගාටුවෙන් මතක් කළ යුතුව තිබෙනවා. ද්විධ බස් සේවකයින් මාරු කරනු ලැබුවත්, ඒ උදවිය කොළඹට පැමිණ ඒ මාරුවීම් අවලංගු කර ගන්නවා. බිල්ලට අනුවෙලා තියෙන්නේ සම්පූර්ණයෙන්ම සිංහල අයයි. මා මෙය ජාති හේදයක් ඇවිස්සීම සඳහා කියනවා නම් නොවෙයි. මාත් කැමතියි ජාති හේද ආදියෙන් තොරව පැය කරනු දැකීමට. එහෙත් එක් කොටසකට මෙවැනි අතවර වලට ලක් වන්න සිදුවීම බෙදජනකයි.

බණ්ඩා නමින් එක් ඩිරෙට්ට් මහත්මයාණන් ඉන්නවා. ඔහු දැවැන් නව දෙනෙකු ගෙ පියෙක්. ඔහු ජීවත් වන්නේ දොඹ වෙල කොලනියේ. ඔහුට වැලිමඩට ගොස් වැඩ භාර ගැනීමට සිදු වුණා. ඒත් බණ්ඩා නම් තවත් ඩිරෙට්ට් මහත්මයාණකු මාරු කර යැව්වා. මිනොටමුල්ලටත්, මහරගමටත් මාරු කරනු ලැබූ ඩිරෙට්ට් මහතූන් ගැන මා දන්නවා. මේ ආකාරයට මාරු කරනු ලැබූ හැම දෙනාම සිංහලයින් බව මා කියන්නේ ඉතාමත් කනගාටුවෙන්. ජාති හේද ඇවිස්සීමට මා කොහෙත්ම කැමති නැහැ. මා ඊට සම්පූර්ණයෙන් ම විරුද්ධයි. අප හැම දෙනාම ලාංකිකයින් හැටියට කල්පනා කරන්න ඕනෑ බව මා පිළිගන්නවා. එහෙත් මෙවැනි දේ ගැන අහන්න ලැබෙන විට මේ ගරු සභාවට එය ඉදිරිපත් නොකර බැහැ. ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශයේ ගරු පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාගෙන් මා මේ අවස්ථාවේ එක් ඉල්ලීමක් කරනවා. මාතලේ ඩිපෝටේ සිටින සේවකයන්ට කරන අසාධාරණකම් ගැන කරුණා කර පරීක්ෂණයක් කරන්න. මෙතෙක් සිදු කර තිබෙන අකටයුතු සම්බන්ධයෙන් කරුණාකර සොයා බලන්න. කරදරයටත් හිරිහැරයටත් භාජන වුණු සේවකයින්ට කරුණාකර සහනයක් ලබා දීමට ක්‍රියා කරන්න. මාස දෙකක් තිස්සේ මේ අකටයුතු දේවල් කරගෙන යනවා. දහ වැනිදිට ලැයිස්තුවක් යනවා. ඒ ලැයිස්තුව ගියාම හත් අට දෙනකු මාරු කරන්න වෙනවා. තවත් ලැයිස්තුවක් හදන්න යනවා. ඊට ඉස්

සෙල්ල මාසයෙන් කට්ටියක් මාරු කළා. ඔය විධියට ඒ අහිංසක සේවකයන් ඉතාමත් දුෂ්කර ප්‍රදේශවලට මාරු කර ගෙන යනවා. පසුගිය කාලයේදී ඒ අයට ඒ දිස්ත්‍රික්කය ඇතුළෙම, තමන්ගේ නිවාස කිට්ටුවම සේවය කරල සවස් වරුවේ ගෙදර එන්න පුළුවන් තත්ත්වයක් තිබුන. වැලිමඩ, මාතර, මිනොට මුල්ල, මහරගම ආදී ඇත පළාත්වලට සහ දුෂ්කර පළාත්වලට දැන් ඔවුන් මාරු කර ගෙන යනවා. එක්කෙනකු මත්තාරමට මාරු කරල තියෙනවා. තවත් කෙනකු මඩකලපුවට මාරු කරල තියෙනවා. එක ලිපිකරුවෙක් ත්‍රිකුණාමලයට මාරු කරල තියෙනවා. මේ මාරු කරල තියෙන සියලු දෙනාම සිංහල අයයි. මේ අසරණ මිනිසුන් මේ පිළිවෙලට මාරු කිරීම වළක්වන ලෙස මම මේ අවස්ථාවේදී ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉතා බැගෑපත්ව ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, බස් සේවය සම්බන්ධයෙන් කියන්නට තිබෙන ප්‍රධාන කාරණය නම් දැනට තිබෙන බස් ප්‍රමාණය මදි බවයි. යම් බස් රථයක් අබලන් වුණා ම ඒ වෙනුවෙන් යොදවන්නට බස් රථ මාතලේ නැහැ. ඒ ගැනත් සලකා බලන ලෙස මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. පාසල් බස් සේවය සම්බන්ධයෙන් තුන් වචනයක් කියන්නට ඕනෑ. ඔබතුමා ඒ ප්‍රදේශයට ගියොත් පාසල් සේවය සඳහා අවශ්‍ය බස් නැති නිසා මඩලල්පත, දඹුල්ල ආදී ප්‍රදේශවල කොයි තරම් ශිෂ්‍ය ශිෂ්‍යාවන් පාර දිගේ අතරම. වී සිටින වාද කියා දකින්නට පුළුවන්. සමහර දවස්වලට පාසල් බස් සේවය තියෙනවා. හිටපු ගමන් ඒ සේවය අවලංගු කරනවා. ඔය විධියේ දුෂ්කරතාවන් ගැන කල්පනා කර ඒවා හැකි තරම් දුරට නැති කරන ලෙස මම ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මාතලේ-ගොඩ පොල-මුවන්දෙතිය පාරේ බස් රථයක් ධාවනය කරවන ලෙස මම ඉල්ලීමක් කර තිබෙනවා. මීට කලින් ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාටත් මම මේ ගැන කීවා. මේ පාරේ බස් රථයක් ධාවනය කිරීමෙන් විශාල ගණන

විසර්ජන කෙටුම්පත් පත, 1965-66

—කාරක සභාව

[යාඥාග්‍රන්ථ මයා.]

කට ප්‍රයෝජනයක් සැලසෙනව. මේ සම්බන්ධව නුවර ප්‍රාදේශීය කළමනාකාර මහත්මයාට කිවම, රජයේ වැඩ දෙපාර්ත මේන්තුවට කියා පාර හිරිගැස්සුවම බස් රථයක් බාලනය කරවන්න පුළුවන්ය කිව.

සහ: පරිත්‍යාම,

(அக்கிராசனர்)

(The Chairman)

රැස්විම අ. භා. 2 වන තෙක් නාවකාලි
කව අත්සිටුවනව.

රැස්වීම ඊට අනුකූලව නාවකාලිකව අත්පිටුවන ලදීත් අ. හා. 2 ට නැවත පවත්වන ලදී.

அதன்படி அமர்வு இடைநிறுத்தப்பட்டு, மீண்டும் பி.ப. 2 மணிக்கு ஆரம்பமாயிற்று.

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

ନାଗେଶ୍ୱରୀ ପ୍ରସାଦ.

(திரு. யாலேகம்)

(Mr. Yalagama)

ගරු සහායතිතුවමින්, මා දිවා හෝප්නය සදහා විසිර යන අවසානවේදී මගේ කථාව නැවැත්වූයේ මාතලේ-ගොඩපොල-මුවන් දෙතිය පාර ගැන සදහන් කරලයි. ඒ පාර මාතලේ සිට හැතැප්ම 7 ක් පමණ දුරයි දැනටම ඒ පාරේ හැතැප්ම 5½ ක් පමණ දුර බස් ධාවනය කරනව. මුවන් දෙතිය ගම් පෙදෙසට යන පරේ ඉතිරි කොටසෙන් බස් රථයක් යොදවන ලෙස මම නුවර ප්‍රාදේශීය කළමනාකාරතුමා ගෙන් ඉල්ලුව. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුට කියා ඒ පාරේ ඉතිරි කොටස හරි ගස්වා දෙන්නය කියා එතුමා ඉල්ලා සිටිය. රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව බස් ධාවනයට සුදුසු අන්දමට පාරේ ඒ කොටස හරි ගස්සා දුන්න. එසේ පාර හරිගස්සා බව දැන්වුවම ප්‍රාදේශීය කළමනාකාරතුමා කීවෙ, හැතැප්මක් පමණක් වූ පාරක බස් රථයක් ධාවනය කරවන්න බැරිය කියයි. ඒ මාර්ගයේ දුර ප්‍රමාණය හැතැප්මක් පමණක් නොවන බව ගරු උප ඇමතිතුමාට මා විශේෂයෙන් මතක් කරන්නට කැමතියි. එය මාතලේ සිට මුවන්දෙතිය දක්වා හැතැප්ම හතක් දිග මාර්ගයක්. එම නිසා ඒ මාර්ගයට බස් සේවය ලබා දෙන ලෙස මම ඉල්ලා සිටිනවා.

ඊළඟට මතක් කළ යුතු විශේෂ කරුණක් නිබන්ධය. පැවරල්වලට ලාභී පුතෙල් කලවම් කිරීමේ සිරිතක් දැන් පවතිනවා.

ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක්

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

තමුත් තාත්සේල ම වෙන් න ඇති ඔව්
පුරුදු කරන්නට ඇත්තෙ.

ସମାବେଶିତ ଭାବେ.

(திரு. யாலேகம்)

(Mr. Yalagama)

අපි පුරුදු කළේ නැ. කවුරු පුරුදු කළාද කියා මම දන්නේ නැ. පුරුදු කළේ කවුරු වුණත් දැන් එය කෙරීගෙන යනවා. එය කොතැනින් කෙරෙන වැඩක්ද කියා අපට කියන්නට බැහැ. එම නිසා මේ සම්බන්ධ යෙන් වහාම විධිමත් පරීක්ෂණයක් පවත් වන හැටියට මම ඉල්ලා සිටිනවා. තෙල් බෙදාහරින ඒජන්තවරුන් විසින් මෙය කරනවා නම් වහාම ඔවුන්ගේ බලපත්‍ර අවලංගු කිරීමට කටයුතු කරන මෙන් මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

රීලිගට මට සදහන් කරන්නට තිබෙන්නේ දුර ප්‍රදේශවලට යැවූ සේවකයින් ගැනයි. ඔවුන් තැවත වරක් මාතලේ ඩිපෝ එකටම ගෙන්වන්න කියා මම කියන්නේ නැ. නමුත් ඔවුන් ගැන අනුකම්පා කොට වෙනත් කිව්ව ස්ථානයකට ඔවුන් මාරු කරන ලෙසත් මින් බ්‍රදරියට එ' විධියේ මාරු කිරීම් සිදු නොවීමට කටයුතු යොදන ලෙසත් ඉල්ලන අතර මෙම ඉල්ලීම් ගැන ගරු ඇමතිතුමාගේ සැලකිල්ල යොමු වෙනවා ඇතැයි විශ්වාස කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය මෙයින් අවසන් කරනවා.

එම්. ඊ. එච්. මොහමඩ් අලි මයා. (මතුරු
පළමුවන මත්තී)

(ஜனாப் எம். ஈ. எச். முகம்மது அலி—
மூதூர் முதல் அங்கத்தவர்)

(Mr. M. E. H. Mohamed Ali—First Mutur)

கனம் தலைவர் அவர்களே, தேசிய சேவைகள் அமைச்சின் மான்யத்திலே சில குறிப்புக்களைக் கூற நான் சந்தோஷப்படுகிறேன். முதலாவதாக, பஸ் நிலையத்தைப் பற்றிச் சில குறிப்புக்

விசேஷ கௌரவம் உடையது, 1965-66

—காரைக்கால்

களைக் கூற வேண்டியிருக்கின்றது. உதாரணமாக என்னுடைய தொகுதியைத்தான் நான் எடுத்துக்கூற விரும்புகின்றேன். மூதூரிலே இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையின் பஸ் கந்தோர் ஒன்றிருக்கிறது. அது ஒரு நிலையமல்ல, ஒரு கந்தோர் என்று தான் நான் சொல்கிறேன். அந்தக் கந்தோர் இன்னும் சீர்திருத்தி அமைக்கப்படவில்லை. அங்கிருக்கின்றவையெல்லாம் ஓட்டை பஸ்களே. இந்த அரசாங்கம் வந்தபின் நான் கௌரவ அமைச்சரையும் அவருடைய உதவி அமைச்சரையும் வேண்டிக் கொண்டதன் பயனாக அவர்கள் மூதூருக்கு ஒரு புதிய பஸ் அனுப்பியிருக்கிறார்கள். அதற்காக நான் அவர்களுக்கு எனது தொகுதி மக்கள் சார்பிலே எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கின்றேன்.

நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வது என்னவென்றால் என்னுடைய தொகுதிக்கு நல்ல புதிய பஸ்களை நீங்கள் அனுப்ப வேண்டும். மூதூர், வெருகல், சேருவிலே போன்ற இடங்களுக்குப் புதிய பஸ்களை நீங்கள் அனுப்ப வேண்டும். கண்ணியாக் கிராமத்திலே கடந்த சில மாதங்களாக ஒரு கிராமச் சேவை பஸ் ஓடிக்கொண்டிருந்தது. இப்போது சில நாட்களாக அந்த பஸ் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றது. இந்த அரசாங்கத்தை எதிர்க்கின்றவர்கள், இதனைச் சுட்டிக்காட்டி சொல்கின்றார்கள், கூட்டரசாங்கம் இருந்தபொழுது கண்ணியா கிராமச் சேவைக்குப் போட்ட பஸ்ஸை இந்தத் தேசிய அரசாங்கம் வந்தவுடன் நிறுத்திவிட்டது என்று. இந்தக் குற்றச் சாட்டு தேசிய அரசாங்கத்தின் மீது சுமத்தப்படுகின்றது. எனவே, இந்தச் சேவையை மீண்டும் நீங்கள் ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

அடுத்ததாகக் கந்தளாயிலிருந்து திருமலைக்கு விடப்படும் பஸ் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை போதாமல் இருக்கின்றது. இந்தப் போக்குவரத்துச் சேவையைச் சீர்திருத்தி அமைக்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். கந்தளாயிலிருந்து தம்பலகாமத்திற் கூடாகத் திருமலைக்கு விடப்படும் பஸ் வண்டிகள் நல்லவையாக இருக்க வேண்டும். கந்தளாய்—திருமலை, கண்ணியா—திருமலை, தம்பலகாமத்திற் கூடாகக் கந்தளாய்—திருமலை ஆகிய பாதைகளில் நல்ல பஸ் வண்டிகளைப் போக்குவரத்திற்கு விடுத்து அவ்வப்பகுதி மக்

களின் நலன்களை இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை கவனிக்க வேண்டும்.

பல பாதைகளில் தேவைக்கேற்ப பஸ் வண்டிகள் விடப்படாமையினால் போக்குவரத்தில் மிகவும் நெருக்கடி நிலவுகின்றது. அதோடு கொழும்பில் ஓடுகின்ற பல பஸ் வண்டிகள் துப்பரவற்றவையாக இருக்கின்றன. பாவித்த கிகரெட், சுருட்டுத் துண்டுகளாலும் கடலைக்கோது போன்ற குப்பை கூளங்களாலும் இப்பகுதிப் பஸ் வண்டிகள் நிறைந்து ஊத்தையாகக் காட்சி அளிக்கின்றன. பஸ் வண்டிகளின் உட்புறங்களைப் பிரயாணிகளுக்குச் செளகரியமான முறையில் துப்பரவாக வைத்திருக்க வேண்டியது இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையினது கடமையாகும். இவ்வித வேலைகளை உடனுக்குடன் கவனிக்கக் கூடிய முறையில் தொழிலாளர்கள் அமர்த்தப்பட வேண்டியது அவசியம்.

தவிர இலங்கை முழுவதும் பஸ் வண்டிகள் நேரத்திற்கு ஓடத்தக்க முறையில் நேரரசுகள் திருத்தி அமைக்கப்பட வேண்டியதும் அவசியமாகும். எமது அண்டை நாடான இந்தியாவில் தமிழ் நாடு, கேரளம், மைசூர் இராச்சியங்களில் பஸ் சேவைகள் நேரத் தவறாமல் ஒரு நிமிடம்கூடத் தாமதமின்றி நடைபெறுவதைக் காணக்கூடியதாக இருக்கின்றது. இலங்கையிலும் நேரத்தவறாமல் குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குப் பாதைகளில் பஸ் வண்டிகள் ஓட விடப்பட வேண்டியது அவசியமாகும். மூதூரில் உள்ள இலங்கை போக்குவரத்துச் சபைக் கந்தோர் போக்குவரத்து நிலையமாகத் தரம் உயர்த்தப்பட்டுத் தனித்தியங்கக் கூடிய முறையில் அமைக்கப்பட வேண்டுமென்பது கௌரவ அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் விடுக்கும் வேண்டுகோளாகும்.

அடுத்ததாகத் துறைமுகச் சேவை பற்றிச் சில வார்த்தைகள் இங்கு கூற விரும்புகிறேன். மூதூரில் ஒரு இறங்கு துறை கட்டப்பட வேண்டியது தவிர்க்க முடியாதது. நெல், அரிசி, சுண்ணாம்பு, செங்கல் முதலிய பொருட்களை மூதூர் மக்கள் திருமலைக்கும் மற்றும் பிற பகுதிகளுக்கும் கொண்டு செல்ல வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள். திருமலையிலிருந்தும் அத்தியாவசியமான பொருட்கள் பலவற்றை மூதூருக்கு கொண்டு செல்லவேண்டியிருக்கிறது. மூதூரில் ஒரு ஒழுங்கான இறங்கு துறை இல்லாமல் மக்கள் பெரிதும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். இதையும் கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள்

විසර්ජන කෙටුම්පත් පතන, 1965-66

—කාරක සභාව

[මොහමඩ් අලි මයා.]

கவனித்து நடைமுறையில் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

எனது தொகுதியின் ஒரு அங்கமான சீனக் குடாவில் இருக்கின்ற இலங்கை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபன நிலையத்தை அரசாங்கம் நல்ல முறையில் செயற்படுத்துவதுடன் அங்கே காலத்திற்குக் காலம் காலியாக வருகின்ற இடங்களுக்கு வேலையின்றித் தவிக்கின்ற உன்னூர்வாசிகளுக்கே முதலிடம் கொடுக்க வேண்டுமென்பதும் எனது கோரிக்கையாகும். சென்ற வாரம் கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் மூதூருக்கு விஜயஞ் செய்தபோது தமது விஜயம் பற்றிப் பாராளுமன்ற அங்கத்தவர்களாகிய எங்களுக்கு முன்கூட்டியே அறிவிக்காதது மிகவும் வருந்தத்தக்கது. பிரதிநிதிகளாகிய எங்களுக்குத் தெரியாமல் எங்களுடைய தொகுதிகளுக்கு அமைச்சர் விஜயஞ் செய்ததைக் குறித்து நாம் மிகவும் வருத்தமடைந்தோம். எமது பகுதியில் மட்கோவ், கிளப்பன்பேர்க் ஆகிய பகுதிகளில் ஏராளமான காலியான கட்டடங்கள் இருக்கின்றன. இக்கட்டடங்கள் திருத்தப்பட்டு உணவு சேகரிப்பு நிலையங்களாகப் பாவிக்கப்படலாம். இக்கட்டடங்களைத் திருத்தும் வேலை தனிப்பட்டவர்களிடம் அன்றிக் கூட்டுறவு ஸ்தாபனங்களிடம் கையளிக்கப்பட வேண்டும்.

கடைசியாக விளையாட்டுப் பகுதியும்
கௌரவ தேசிய மய சேவைகள் அமைச்சரின்
கீழ் வருகின்ற படியினால் அதைப் பற்றியும்
சில வார்த்தைகள் இங்கு கூற வேண்டியிருக்
கின்றது. எங்களுடைய தொகுதியிலே எத்
தனையோ கிராமங்கள் விளையாட்டுத் திடல்கள்
இல்லாமல் இருக்கின்றன. அங்கு போதிய
காணிகள் இருக்கின்றன. விளையாட்டுத் திடல்
அமைக்கப் போதிய பணம் அவர்களிடமில்லை
யாகையால் அரசாங்கம் இவற்றுக்கு நன்
கொடைகள், பண உதவிகள் கொடுக்க வேண்டு
மென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

சென்ற வாரம் நீங்கள் திருகோணமலைக்கு விஜயம் செய்து அங்கு ஒரு விளையாட்டுத் திடலை ஆரம்பித்து வைத்தீர்கள். திருகோணமலை மாவட்ட அரசாங்க அதிபர் திரு. மக்கெய்சர் இலங்கையிலேயே முதன் முதலாக ஒரு “ஸ்ரேடியம்” விளையாட்டுத் திடலை அமைத்து திருகோணமலை மக்களுக்கு ஒரு பெருமையைத் தேடித் தந்தார். ஆனால், சென்ற மார்கழியில் அடித்த சூறாவளி காரணமாக அவ்விளையாட்டுத் திடல் உடைந்து கேவலமான நிலையை

Digitized by Noolu
nooluham.org

அடைந்துவிட்டது. கொழும்பிலேயுள்ள “ஜூனியர் சேம்பர் ஒப் கொமார்ஸ்” தாபனத்தைச் சார்ந்தவர்கள் திருகோணமலை “கிரிக்கெட் அன்ட் அத்லடிக்ஸ்” சங்கத்துக்குப் பண உதவி கொடுத்து அச்சங்கத் தலைவரும் அதனைச் சார்ந்தோரும் இந்த விளையாட்டுத் திடலை இன்று ஓரளவாகச் சீர்படுத்தி வைத்திருக்கிறார்கள். மிகவும் மோசமான நிலை பிலிருந்த இந்த ஸ்ரேடியத்தைத் திருத்தி அமைத்த விளையாட்டுச் சங்கத்தலைவரையும் அச்சங்கத்தைச் சார்ந்தோரையும் நாம் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது. போதிய பணங்கொடுத்து இந்த விளையாட்டுத் திடல் கிழக்கு மாகாணத்திலேயே ஒரு சிறந்த விளையாட்டுத் திடலாக விளங்க அமைச்சர் அவர்கள் உதவி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டு என்னுடைய குறிப்பை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

අ. හා. 2.15

ඩී. එස්. සමරසිංහ මයා. (කොළොන්නාව)

(திரு. ம. எஸ். சமரசிங்க—கொலன்னாவ)

(Mr. D. S. Samarasinghe—Kolonnawa)

ගරු සභාපතිතුමනි, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ වැය ශීර්ෂය යටතේ මාදු වචන ස්වල්පයක් කළා කරන්නට බලාපොරොත්තු වෙනවා. මො මෙම අමාත්‍යාංශයේ වැඩ බලන ඇමති වශයෙන් සිටි කාලයේදී ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට සේවකයින් බඳවා ගැනීම සම්බන්ධයෙන් සාධාරණ වැඩ පිළිවෙලක් යොදා තිබුණු බව දැන් සිටින ගරු ඇමතිතුමාද දන්නවා ඇතැයි මම විශ්වාස කරනවා. එතෙක්, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට සේවකයින් ගැනීමේදී ඡන්දදායක කොට්ඨාශ අනුව ලංකාවේ කොයි ප්‍රදේශවලින් අසුවන විධියට වැඩ පිළිවෙලක් තිබුණේ නැ. සාධාරණ අන්දමින් සෑම ඡන්දදායක කොට්ඨාශයකින්ම සේවකයින් බඳවා ගත හැකි වන අන්දමට එදා මගේ නියෝගය අනුව ඇති කරනලද වැඩ පිළිවෙල ගැන මේ ගරු සභාවේ සෑම ගරු මන්ත්‍රී වරයෙක්ම ප්‍රීතිය ප්‍රකාශ කළ බව මට මත කයි. සාධාරණව බෙදී යාමේ ක්‍රමය අනුවයි එදා ලංගමයට සේවකයින් බඳවා ගන්නේ. නමුත්, ගරු සභාපතිතුමනි, දැන් ඒ ක්‍රමය වෙනස් කොට වෙනත් නොයෙක් ක්‍රම අනුව ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට සේවකයින් බඳවා ගන්නා බවට ආරංචි

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

තීබෙනවා. එය ඇත්තක්ද කියා මම දන්නෙ නෑ. එදා අපි අපක්ෂපාතව, හැම ප්‍රදේශයකින්ම හැම ඡන්ද කොට්ඨාශයකින්ම සේවකයින් යම් කිසි ගණනක් ඇතුළත් වන විධියට ක්‍රියාත්මක කළ ඒ වැඩ පිළිවෙල ඉදිරියටත් ගෙන යනවානම් එය ඉතා වැදගත් සේවයක් බව මා ඇමති තුමාට මතක් කරනවා.

අනික් කරුණ මෙයයි. ඒ කාලයේදී පරණ බස් බොහොමයක් තිබුණා. ලංකාවේ කොයි ප්‍රදේශයක බස් එකක් නරක් වුණත් එය අලුත් වැඩියා කිරීමට කෙලින්ම වේරහැරටම ගෙන ආ යුතු තත්ත්වයකුයි එදා තිබුණේ. අලුත් වැඩියා කිරීමට වේර හැරට ගෙන එන බස් සංඛ්‍යාව අධික නිසා බස් එකක් අලුත් වැඩියා කිරීමට සමහර විට මාස ගණන් ගත වෙනවා. ඉතාමත් දක්ෂ ක්‍රියාශීලී ඉංජිනේරු මණ්ඩලයක් වේරහැර සිටිනවා. නමුත් අලුත් වැඩියා කිරීම සඳහා එතැනට ගෙනෙන බස් සංඛ්‍යාවේ අධිකකම නිසා ඒවා කලට වේලාවට අලුත් වැඩියා කරන්නට බැරි වීමෙන් දිරාපත් වී ගොස් ඉතා සුළු මුදලට ඒවා විකුණා දැමීමට පවා සිදුවූ අවස්ථා ඇති වුණා. ඒ පිළිබඳව මම පරීක්ෂණයක් පැවැත්වූ අවස්ථාවේදී මට පෙනී ගියා සමහර බස් ඉතා සුළු වියදමකින් අලුත් වැඩියා කර දුවවන්න පුළුවන් බව. ලංගම්‍යට අවුරුදු ගණනක්ම පාවිච්චි කිරීමට හැකි ඒ බස් පොද්ගලික ආයතන මගින් ඉතා සුළු ගණන්වලට මිලට ගෙන, විශේෂයෙන්ම පංචිකාවත්ත ප්‍රදේශයට ගෙන ගොස් විශාල මුදලක් එයින් හම්බ කර ගන්නවා. මෙය මා සඳහන් කරන්නේ ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කිරීමක් වශයෙනුයි. ඊට පසුව මම ඒ ක්‍රමය නැති කර ප්‍රසිද්ධ වෙන්දේසියේ විකුණන්න පටන් ගත්තා. එදා තොග වශයෙන් විකිණීමේදී රුපියල් තුන් සියට හාරසියට ගිය බස් එකක් මෙසේ වෙන්දේසි කිරීමේදී රුපියල් 9,000 කට පමණ විකුණුණා. ඊට පස්සෙ මම ඒ ක්‍රමයත් තවත්වා—

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

දෙවැනි සැරේ වෙන්දේසි කිරීමේදී ද රුපියල් 9,000 ට ගියේ ?

සමරසිංහ මයා.

(திரு. சமரசிங்க)

(Mr. Samarasinghe)

ඔව්, තොග ගණනේ අබලන් බස් හැටියට විකිණීමේදී රුපියල් තුන් සිය හාර සිය ගණනට ගිය බස් එකක් ඊට පසුව, වෙන වෙනම වෙන්දේසි කිරීමේදී ඒ තරම් විශාල මුදලකට විකුණා ගන්න පුළුවන් වුණා. ඊට පසුව මම ඒ ක්‍රමයත් තවත්වා, පිට රට ඇදෙන මුදල් ඉතුරු කර ගැනීමට පුළුවන් වන පරිදි, අලුත් වැඩියා කර ගැනීමට පුළුවන් සෑම බස් රථයක්ම අවුත් වැඩියා කර දුවවන ලෙස නියම කළා. ඒ අනුව ඉංජිනේරු මහත්වරුන්, සේවකයන් ඉතා උනන්දුවෙන් කට යුතු කර සමහර බස් ඉතාමත් සුළු වියදමකින් අලුත් වැඩියා කර දුවවන්න සැලැස්සුවා. සමහර අබලන් බස්වල තිබුණ එන් ජින් යන්ත්‍ර අරගෙන වෙනත් බස්වලට සවි කර අලුත් වැඩියා කරන්නට පුළුවන් වුණා. ඒ අනුව මාස දෙකක් තුනක් ඇතුළත වැඩිම බස් සංඛ්‍යාවක් සෑම ඩිපෝවක් මගින්ම දුවවන්න අපට පුළුවන් වුණා.

රත්මලාන ඩිපෝවෙ වාර්තා අරගෙන බැලුවොත් තමුත්තාත්සේලාට දකින්න ලැබේවි, එසේ බස් අලුත් වැඩියා කිරීම පටන්ගන්නට පස්සෙ ඒ ඩිපෝවෙන් දුවන්න නියමිත සම්පූර්ණ බස් රථ සංඛ්‍යාවම පසුගිය දවස්වලදී දුවවා ඇති බව. ඒ වැඩ පිළිවෙල නිසා මෙහි තවත් බොහෝ කාලයක් පාවිච්චි කරන්නට පුළුවන් බස් රථ ඉතා සුළු වියදමකින් හා කෙටි කාලයකින් අලුත් වැඩියා කර ගත් නිසා පිටරටින් බස් ගෙන්වීම අඩු වීම හේතුකොටගෙන පිටරට ඇදී යන මුදල්ද ඉතුරු කර ගැනීමට පුළුවන්කම ලැබුණා. ඒ ක්‍රමය තව දුරටත් ගෙන යනවා නම් ලංගම්‍යට විශාල ලාභයක් අත් වන බව ඇමතිතුමාට මතක් කරන්න කැමතියි. විශේෂයෙන්ම අබලන් වී යන බස් රථ අලුත් වැඩියා කර ගැනීමට පුළුවන්ද බැරිද යන වග පරීක්ෂා කර බලා වාර්තා කිරීමට අපි ස්ථිර ලේකම් මහතාත් තවත් දෙදෙනෙකුත් යන තිදෙනෙකුගෙන් යුත් මණ්ඩලයක් පත් කර තිබුණා. ඒ මණ්ඩලයෙන් පරීක්ෂා කර බලා පාවිච්චි කරන්නට බැහැ කිව්වොත් පමණයි, ඒවා අමතර කොටස් සඳහා හෝ වෙනත් විධියකින් හෝ විකුණන්නෙ.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[සමරසිංහ මයා.]

අනික් කාරණය, සේවකයන් සම්බන්ධ අඩුපාඩුකම් රාශියක් තිබුණි. ලංගම් සේවකයන් සම්බන්ධයෙන් මා ලත් පළ පුරුද්ද අනුව මට කියන්න පුළුවන් අනික් ආයතනවලට වඩා වෙනස මහත් සියෙන් යුක්තව සේවය කරන පිරිසක් ලංගමයේ ඉන්නවය කියා. ඒ අයට තිබුණ අඩුපාඩුකම් අවහිරකම් මග හැරවීම සඳහා බොහෝ දුරට කටයුතු කළා. මම දන්නේ නැහැ ඒවා කොයි තරම් දුරට ක්‍රියාත්මක වී තිබෙනවද කියා. සමහර ඩිපෝවල සේවය කරන රියාදුරු මහත්වරු සහ කොන්දොස්තර මහත්වරු සමහර විට ඇත ප්‍රදේශවල ඉඳලයි සේවයට පැමිණෙන්නේ. එවැනි අයට තමන්ගේ පළමු වෙනි වාරයෙන් පස්සෙ ඊ ළඟ වාරය එන තුරු නවතින්නට, විවේක ගැනීමට පහසු කම් නැහැ. ඒ නිසා අපි වැඩ පිළිවෙළක් ඇති කළා සෑම ඩිපෝවකම හෝජනාගාර සහ විවේකාගාර ඇති කිරීමට. ඒ සඳහා වෙනම ගොඩනැගිල්ලක් සාදන්නාය කියා අපි කටයුතු යෙදුවා. සමහර තැන්වල ඒවා ක්‍රියාත්මක වේගෙන් ගියා. ඒ එක් කම සෑම ඩිපෝවලම වැඩි වාර ගණනක් සේවයට පැමිණෙන, ඒ වාගේම බස් රථ හොඳින් පාවිච්චි කළ, ඒ වාගේම වැඩි ආදායමක් ලබා දෙන තුන් දෙනෙක් සෑම අවුරුද්ද අන්තිමයකම තෝරා සහතික සහ තැගි දීමේ පිළිවෙළක් ඇති කළා. ඒ විධියට සේවක මහතුවන් උනන්දු කරවීමේ වැඩ පිළිවෙළක් ගෙන ගියා.

මට කලින් කථා කළ ගරු මන්ත්‍රීවරුන් කීප දෙනෙක්ම පෙන්වා දුන්නා යම් යම් මත හේද ලංගමයේ පවතින බව; විශේෂයෙන් දේශපාලන පළිගැනීම් පවතිනවාය කියා. මම හිතනවා එවැනි දේවල් කිරීමට ගියොත් ඒ අයගේ හිත් දුර්වලවීම හේතු කොටගෙන නාස්තියෙන් සහ නොසැලකිල්ලෙන් කටයුතු කිරීමට මං සැලසේවිය කියා. යම් අවස්ථාවක වෙන රජයක් බලයට ආවත් මේ විධියට කරන්න පුළුවනි. එසේ වුණාම, එවැනි දෙයක් මහජනයාට හිමි පොදු වස්තුවක් හැටියට පාවිච්චි කරන්න බැරි වන බව තමුත් තාත්සෙලාට පෙනී යන්න ඕනෑ. එම නිසා එවැනි වැඩ කටයුතු සම්පූර්ණයෙන්ම තැනි කර මෙම සේවාව දියුණු කිරීම පිණිස වැඩ කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා.

එදා අපට හොඳ සේවක පිරිසක් සහ පාලක මණ්ඩලයක් සිටිය. එදා ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ දක්ෂ අධ්‍යක්ෂ පිරිසක් සිටි නිසා අපට විශාල ආදායමක් ලබා ගන්න පුළුවන් වුණු බවත් ඉතා හොඳින් සේවකයන් හසුරුවාගෙන කටයුතු කරගෙන යාමට පුළුවන් වුණු බවත් මතක් කරන්න ඕනෑ. මේ අවස්ථාවේදී මා ඒ අයට ස්තූති වන්න වෙනවා. ඊට සාක්ෂි යක් වශයෙන් මට කාරණයක් ඉදිරිපත් කරන්න පුළුවනි. තමුත්තාන්සේල දන්තව ඇති, ඉස්සර වෘත්තීය සමිතිවලින් වැඩි වශයෙන් ඉල්ලා සිටින්නේ වෘත්තීය සමිති අයිතිවාසිකම් බව. තමුත් අපි ස්ථිර පඩි ක්‍රමයක් ඇති කර නිසියාකාර කටයුතු කරන්න වුණාට පසු බණ්ඩාරවෙල ඩිපෝ වෙන් අපට සන්දේශයක් එවා තිබුණි. එම සංදේශයෙහි ඇතුළත් වුණු එක් ඉල්ලීමක් තිබුණේ මේ ආකාරයටයි :

බණ්ඩාරවෙල ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ ඩිපෝව දැනට පිහිටා ඇත්තේ කීප තැනකය. ඒ නිසා පාලක පක්ෂයට සහ සේවක පක්ෂයට සිදුවී ඇති කරදර අපමානය. මේ කරදර මගහැරවීමට මණ්ඩලය සතුව තිබෙන බණ්ඩාරවෙල පිළියෙල කර ඇති ඉඩමෙහි ඩිපෝ කාර්යාලය සහ ගරාජය පිහිටුවන්න.

“බස් රථ මදි නිසා තව බස් ටිකක් දෙන්න” යනුවෙන් තවත් ඉල්ලීමක් කර තිබුණි. ඒ අනුව බලන විට අපට පෙනී යනවා, මේ අය ඉල්ලා තිබෙන්නේ වෘත්තීය සමිති අයිතිවාසිකම් නොව ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය දියුණු කර ගැනීමේ අයිතිවාසිකම් බව. එවැනි සේවක පිරිසක් සිටින ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ හැමෝගෙම හිත් දිනාගෙන කටයුතු කර තව නම්, මීට වඩා ලාබ ප්‍රයෝජන ලබා ගන්න පුළුවන් වෙනවා ඇති.

පසුගිය කාලෙ බස් රථ ගෙන්වීමේදීත් අපට විශාල අත්දැකීම් ලැබුණි. අපේ රටට දැනට ඉතා අවශ්‍ය වී තිබෙන්නේ, කුඩා බස් රථයි. ප්‍රධාන මාර්ගවල දිවෙන ලොකු බස් රථ විශාල සංඛ්‍යාවක් තිබේ නවා. පිරිසරඹද අළුතින් සෑදූ කුඩා පාරවලට අවශ්‍ය කරන්නේ කුඩා බස් රථයි. එම නිසා බස් ගෙන්වීමේදී විශේෂයෙන් කුඩා බස් රථ ගෙන්වන්න කල්පනා කළයුතුයි.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

බස් රථයක් ගමන් කරමින් තිබෙන අවස්ථාවකදී පෙට්‍රල් බිලොක් එකක් වැනි ඉතා සුළු දෝෂයක් ඇතිවී තනර වුණොත් ඩිපෝට්ට ටෙලිෆෝන් කරන ලෙසත්, ඩිපෝට්ටෙන් ඉන්ජිනේරුවකු හෝ බාස් කෙනෙකු එන තුරු එය එතැනින් නොසොල්වන ලෙසත් නියමයක් කර තිබුණි. නමුත් අපි දන්නවා, බස්වල වැඩ කරන රියදුරන්ට ඒ වගේ සාමාන්‍ය වැරදි හදාගන්න ශක්තියක් තිබෙන බව. එවැනි කායභීයන් සඳහා ඔවුන්ට විරේනිං එකකුත් දී තිබුණි. එම නිසා ඒ දිනවල අපි නියෝග යක් කළා, ඒ විධියට කටයුතු කරන්න ඔවුන්ට ඉඩ සැලසෙන ආකාරයට. නමුත් එම නියෝගය දැන් ඉටුත් කර තිබෙනවා. සුළු වරදක් නිසා බස් රථයක් නැවතුණු විට එය ටිකක් අතපත ගා හරිගස්සා ගන්නය කියා ඔවුන්ට නියෝග කරනවා නම්, ඔවුන් ඉතා සන්තොෂයෙන් එම කටයුත්ත කරනවා ඇති. නමුත් අද තත්ත්වය අනුව බස් රථයකට අත නියන්නවත් බැහැ. මේ හේතුව නිසා ඩිපෝට්ට ටෙලිෆෝන් කළාට පසු එහි සිටි ඉංජිනේරුවකු ඇවිත් එම රථය සෑදා දෙන තුරු මගින්ට පාරේ රස්තියාදු වෙන්න සිදු වෙනවා.

මා දීර්ඝ වශයෙන් කතා කරන්න යන්නෙ නැහැ. ත්‍රිකුණාමල වරාය සම්බන්ධයෙන් මට එක ඉල්ලීමක් කරන්න තියෙනවා. ත්‍රිකුණාමල වරාය, ලෝකයා විසින් පිළිගනු ලැබූ වරායක්. එහි තිබෙන “පේට්ස්” දුර්වල තත්ත්වයකයි පැවතුනේ. මා වැඩ බලන කාලේ විශේෂ මුදලක් සම්මත කරවා ගෙන ඒවා අළුත්වැඩියා කෙරෙව්වා. ඒ හේතුවෙන් තවත් තැව් සංඛ්‍යාවක් එම වරායට ඇතුල් වීමට වැඩ පිළිවෙළ යෙදුණි. අද එම වැඩ පිළිවෙළ ක්‍රියාවේ නොයෙදෙන බව පෙනෙනවා. කොළඹ සහ ගාල්ල යන වරායවල් තදබද වී තිබෙන අවස්ථාවලදී ත්‍රිකුණාමල වරායෙන් ප්‍රයෝජන ගන්න පුළුවනි.

ගරු සභාපතිතුමනි, තවත් කාරණයක් කියන්නට තිබෙනවා, ත්‍රිකුණාමල වරාය සම්බන්ධයෙන්ම. අපේ රටේ විදේශ විනිමය නීතිවලට අනුව පිටකිරීමට තහනම් කර තිබෙන බඩු වර්ග කොළඹ වරායෙන් පිට කිරීම අපහසු වුණත්, ත්‍රිකුණාමලය

වරායේ තත්ත්වය අනුව එතැනින් පිට කරන්න පුළුවනි. ඒ අවස්ථාවල කරන ලද පරීක්ෂණවලින් එම කාරණය පෙනී ගියා. ඊර්ගු දෙපාර්තමේන්තුව මගින් එම වරායේ සමහර ප්‍රදේශ ආවරණය කරන්නට යෙදුනා. මේ ලිහදී මා එහි ගිය අවස්ථාවක මා දැක්ක, වරායේ විශාලත්වය නිසා ඕනෑ විටක නැවකින් හෝ බෝට්ටුවකින් බඩු අරගෙන රහසිගතව වෙන පළාතකට යන්නට පුළුවනි කම තිබෙන බව. ඒ නිසා ආරක්ෂා සංවිධාන යෙදීමෙන්ම පමණක් විශාල මුදලක් ඉතිරි කර ගන්නට පුළුවන් බව මා කියනවා. මා මේ අවස්ථාවේදී කථා කරන්නේ එපමණයි. ස්තූතියි.

පී. ජී. මුතුබණ්ඩා මයා. (ලග්ගල)

(තිල. පී. ඉ. முத்துபண்டா—லக்கல்)

(Mr. P. G. Muthubanda—Laggala)

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ අවස්ථාවේ මේ ගරු සභාවේදී කථා කිරීමට මට අවස්ථාව ලබාදීම ගැන මා විශේෂයෙන්ම තමුත් තාත්සේට ස්තූතිවන්න වෙනවා. මගේ කොට්ඨාශයේ තැන් තැන්වලින් එහෙත් මෙහෙත්, හැතැප්ම හතර පහ තරම් දුර, පාරවල් කීපයක බස් සේවා තිබෙනවා. ඒවායේ සුළු සුළු අඩුපාඩුකම් තිබුණත් මේ ගරු සභාවේදී ඒවා කියන්න මා ඉදිරිපත් වන්නේ නැහැ. එවැනි සුළු සුළු අඩුපාඩුකම් තිබුණත් ප්‍රාදේශීය මණ්ඩල මගින් ඒවා මග හරවා ගන්නට පුළුවන්. මට විශේෂයෙන්ම මේ ගරු සභාවේදී කිය යතුව තිබෙන්නේ මේකයි: මේ බස් ජන සතු කරන්න කලින් බස් අයිතිව තිබුණු බස් හිමියන් දෙස අපි ටිකක් බලන්න ඕනැ. නිදර්ශනයක් වශයෙන් මාතලේ රත්තොට පාරේ බස් අයිතිකාරයෙක්ව සිටි අනු නම් ට්‍රිදලාලි සම්බන්ධව කරුණු කීපයක් මේ ගරු සභාවේදී ඔබතුමාට පෙන්වා දෙන්න ඕනැ.

අ. හා. 2.30

ඇත්ත වශයෙන්ම ඒ අනු නම් මුදලාලි ඒ බස් ව්‍යාපාරය ඇති කළේ කොහොමද කියා මා දන්නවා. රුපියල් දෙසිය ගණනකට ලොරියක් අරගෙන ඒකෙ බස් බොඩියක් ගහගෙන මගින් පැටවීම ආදිය තමන්ම කරමින් එය දියුණු කර, අත්තිමට ආණ්ඩු විට බස් ගන්නා අවස්ථාවේ බස් 14 ක් හෝ

[මුතුබණ්ඩා මයා.]

15 ක් රජයට දිල නිබෙනව. ආණ්ඩුවට බස් දුන්නාට පසුව අද වනතුරු මේ තැනැත්තාට කිසිම මුදලක් ලැබී නැහැ. ඒ තැනැත්තා තමන් සතුව තිබුණු ගෙවල් දෙරවල් ඉඩකඩම් ආදියත් විකුණා එම මුදලින් යොදවලයි ඒ ව්‍යාපාරය එදා දියුණු කර ගත්තේ. එසේ මහන්සියෙන් සහ දේ පොල විකිණීමෙන් ගෙන තිබුණු බස් සියල්ලම රජය සතු වුණා. තමන් වැටුණ අවසාන වන්න තත්ත්වය ගැන නිතර පසුතැවිලි වීමෙන් ඒ තැනැත්තා ලෙඩ වුණා. අද ඔහු ඇස් දෙකම නොපෙනෙන තැනැත්තෙක් බවට පත් වී සිටිනව. ඒ මුදලාලියේ දරුවන් ඇතුළු පවුල අද ජීවත් වන්නේ ගෙයි දොර වල් වහගෙනයි. ඒ දරුවන් දැන් මත්ද පෝෂණයෙන් පෙළෙනව. දැන් ඔවුන් ගත කරන්නේ හරිම දුක්මුසු ජීවිතයක්. මේ මුදලාලි විසින් රජයට කරුණු ඉදිරිපත් කර ආධාර මුදලක්වත් ඉල්ලූ වාර අනන්තයි ; අප්‍රමාණයි. ඒ එකකටවත් අද වන තුරු පිළිතුරක්වත් ලැබී නැහැ. ගරු ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගේ අවධානය ඒ ගැන යොමු කරන ලෙස මේ ගරු සභාවේදී අද මා ඉල්ලා සිටිනව.

දෙවැනි කාරණාව මේකයි : දැන් බස්වල වැඩ කරන කොන්දොස්තරවරුන් විසින් මේ ජනසතු ව්‍යාපාරයේ කඩාකප්පල්කාරී ක්‍රියාවන් අරාමිහ කර තිබෙනව. ඒ ගැන මා සත්‍ය වශයෙන්ම සොයා ගෙන තිබෙනව. මා වැඩිපුරම බස්වල රහසිගතව ගමන්ගැම කරනව. එවැනි අවස්ථාවලදී කඩාකප්පල් කාරී ක්‍රියාවන් දකින්නට මට ලැබුණා. එහෙත්, එවැනි අවස්ථාවල ඒවා ගැන රාජ කාරී කරන්න ගියොත් හිරිහැර පැමිණෙවිය යන බියෙන් මා ඒවාට ඉදිරිපත් වුණේ නැහැ. බස් මගින්ට ටිකටි නිකුත් කිරීම සඳහා පාවිච්චි කරනු ලබන මැෂින්වල ආධාරයෙන් දැන් විශාල වංචාවක් කරගෙන යාමට ඇතැම් කොන්දොස්තරවරුන් වැඩ පිළිවෙල යොදා ගෙන තිබෙන බව අපට දැන ගන්න ලැබී තිබෙනව. නියම කර තිබෙන ආකාරයට මැෂින් කරකවන්නේ නැතිව බාගෙට කරකවීමෙන් මේ වංචාව කරගෙන යාමට පුළුවන් වන අන්දමට වැඩ පිළිවෙල සකස් කරගෙන තිබෙන බවයි කියන්නේ. ඒ වෙලාවෙම ටිකටි පත්‍රයේ විස්තර මුද්‍රණය වන අන්දමටයි ටිකටි මැෂින් සාදා තිබේන මා අදහස් කරන්නේ නැහැ.

තෙ. එහෙත් වංක ක්‍රියාවලට හුරු පුරුදු වූ කොන්දොස්තරවරුන් බාගෙට යන්ත්‍රය කර කවන නිසා යන්ත්‍රයෙන් පිට වන ටිකටි පත්‍ර වල විස්තර මුද්‍රණය වන්නේ නැහැ. මේ දූෂණ වැඩ පිළිවෙල ඇතැම් උදවිය දිගින් දිගටම කරගෙන යනව. එය මහා අපරාධයක් බව අමුතුවෙන් කියන්න වුවමනා නැහැ. ඇත්තෙන්ම මහජන මුදල් මේ අන්දමට හොරකම් කර ගැනීම සුළු පටු අපරාධයක් නොවෙයි. කොළඹ, කුරුණෑගල සහ අනුරාධපුරය වැනි ප්‍රදේශවල පාවිච්චි කරනු ලබන ටිකටි යන්ත්‍ර පරීක්ෂා කර බැලුවොත් සමහර විට රුපියල් සිය ගණන් වංචනික ලෙස සඟවා ගන්න හැටි සවිස්තරව සොයා දැන ගන්න පුළුවන් වේය කියා මා කල්පනා කරනව. මෙවැනි දූෂණ ක්‍රියාවන් සිදු වන බව සත්‍යයක් ලෙස මට ඒත්තු ගන්න පුළුවනි. පසුගිය දවසක එක්තරා අවංක කොන්දොස්තර මහත්මයෙක් දවසේ වැඩ අවසාන කිරීමෙන් පස්සෙ වැඩි පුර මුදල් භාර දී තිබෙනව. මේ සිද්ධිය ගැන සෝදිසි කර බැලුවොත් වැඩි විස්තර දැන ගන්න ලැබෙනවා ඇති. ටිකටි නිකුත් කරන යන්ත්‍ර දවසකට වරක් හෝ සුදුසු යයි හැඟී යනව නම් ඊට වැඩි වාර ගණනක් හෝ මාරු කිරීමේ වැඩ පිළිවෙලක් ඇති කළොත් මෙවැනි දූෂණ සිදු වීම වළක්වන්නට බැරි නම් අඩු ගණනේ එයින් සිදු වන හානියවත් අඩු කර ගන්න පුළුවන් වනු ඇතැයි මා කල්පනා කරනව. ජනසතු සේවාව ඉතා වැදගත් ව්‍යාපාරයක්. එය නිසි ලෙස සකස් කළොත් තව තවත් මුදල් ඉතිරි කර ගන්න පුළුවන් වෙනවට කිසිම සැකයක් නැහැ.

දැනට බස් රථ ධාවනය කරනු ලබන්නේ තාර දමන ලද ප්‍රසිද්ධ පාරවල පමණයි. පිරිසරබද ප්‍රදේශවල සැහෙන තත්ත්වයේ පාරවල් ඇති නමුත් ඒවායේ තාර දමා නැහැ. තාර නොදමන ලද පිරිසරබද පාරවල ගමනාගමනය සඳහා වැන් රථ සාමාන්‍ය කුඩා රථ යොදනවා නම් ඉතාම හොඳ දෙයක්ය යනු මගේ විශ්වාසයයි. එවැනි රථ ගෙන්වා මෙහිදී බොඩි ගහගත් තත්ත්ව පුළුවනි. වැන් සේවයක් ආරම්භ කළොත් ගම්බද ජනතාවට මිට වඩා උසස් සේවයක් ලැබෙනව. ඒ මගින් ගැමි ජනතාවට විශාල සහනයක් සැලසෙනු නිසා කයි. මගේ කථාව මිට වඩා දිග්ගස්සන්න

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

හේමචන්ද්‍ර සිරිසේන මහා. (අකුරණ පළමුවන මන්ත්‍රී)

(ශ්‍රී. ලංකා සංග්‍රහණය—අක්‍රමයෙන්
முதலாம் அங்கத்தவர்)

(Mr. Hemachandra Sirisena—First Akurana)

ගරු සභාපතිතුමනි, ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය යටතේ දීර්ඝ ලෙස කටා කිරීමට මෙය අවස්ථාව නොවන බව තමුන් තාත්සෙ කල් ඇතිවම අපට දැනුම් දී තිබෙන නිසා, කෙටි වශයෙන් මේ වැය ශීර්ෂයට අදාළව යමක් කියන්න මා අදහස් කරනවා. මේ රටේ ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය නමින් වෙනම අමාත්‍යාංශයක් ඇති කර ගැනීමට අවස්ථාව සලසා දුන්නේ 1956 දී ඇති වූ ජනතා යුගයෙන් පසුව බව ප්‍රථමකොටම සඳහන් කරන්න මා කැමතියි. 1956 න් පසු මේ රටේ පළමුවන වරට යම් අත්‍යවශ්‍ය සේවයක් ජනසතු සේවාවක් බවට පරිවර්තනය කරනු ලැබූ වේ නම්, යම් ජනසතු ව්‍යාපාරයක් ආරම්භ කරන ලද්දේ නම්, ඒ අත්කිසිවක් නොව මේ රටේ බස් සේවය බව රටවැසියා හොඳාකාර දන්න නිසා එය අමුතුවෙන් කිවයුතු නොවෙයි. පොදුවේ සලකා බලන විට ජනසතු සේවාවන් ගැන මනා පළපුරුද්දක් නොමැති, අත්දැකීමකුත් නොමැති, ලංකා වාසී ජනතාවට ලක්දිව ඇති වි තිබුණු ආණ්ඩු ක්‍රමය යටතේ අලුතින් පටන් ගන්නා ලද ජනසතු සේවයක් ලෙස බස් ව්‍යාපාරය, ජනසතු කිරීමේ කාර්යයෙහිලා හොඳ අත්දැකීමක් ලබා ගෙන ක්‍රම ක්‍රමයෙන් මහජනතාවගේ සුභසිද්ධිය තකා වැඩ කරගෙන යාමට අතිශයින් උපයෝගී වූ බව අවධාරණයෙන්ම ප්‍රකාශ කළ හැකිව තිබෙනවා. එම ව්‍යාපාරය ක්‍රමයෙන් දියුණු කරගෙන අවුත්, දැන් උසස් තත්ත්වයකට පත් කර තිබෙන බව ජනසතු සේවා කටයුතු පිළිබඳ ගරු ඇමතිතුමා පිළිගන් නවා ඇති.

ජනසතු කරන ලද බස් රථ ව්‍යාපාරයේ දුර්වලකම් මහත් රාශියක් මුලදී තිබුණු බව කවුරුත් පිළිගත යුතුව තිබෙනවා. අවුරුදු කිහිපයක්ම නොයෙක් කරදර කම් කටොල්ලවලට භාජන වෙමින් පැවති ප්‍රථම ජනසතු ව්‍යාපාරය වන බස් රථ ව්‍යාපාරය 1960 ජූලි මාසයේදී පවත්වන ලද මහා මැතිවරණයෙන් පසු පිහිටුවනු ලැබූ ශ්‍රී

ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ ආණ්ඩුව විසින් තව දුරටත් වැඩි දියුණු කරනු ලැබුවා. එවකට පැවති අඩුපාඩු මහත් රාශියක් සම්පූර්ණ කරගෙන අනුක්‍රමයෙන් වඩාත් උසස් තත්ත්වයකට ගෙන ආ බව ප්‍රීතියෙන් සඳහන් කරන්නට කැමතියි. ජනසතු සේවා ව්‍යාපාරයක තිබිය යුතු අංග රාශියක් ඇති කර ගැනීමට අපට පසුගිය කාලයේදී ප්‍රථමත් වුණා. අපට සම්පූර්ණ කිරීමට බැරි වූ ඇතැම් අංගයන් තිබෙන්නට ප්‍රථමනි. ජනසතු සේවා ව්‍යාපාරය ඇති කළ තැන් පටන් මේතාක් කල් හිටපු ගරු ඇමතිවරුන් සහ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්වරුන් කිහිප දෙනෙකු විසින් මේ ගරු සභාවේදී යම් යම් අදහස් ඉදිරිපත් කර තිබෙනවා ඒ ගැන. පළමුවන ජනසතු සේවාව වන බස් ව්‍යාපාරය ප්‍රගතිය කරා ගමන් කරනු දැක්මට එවකට ආණ්ඩු පක්ෂයේ පසු පස ආසනවල සිටි මන්ත්‍රීවරුන් ගණනාවක් විශාල බලපෑම් රාශියක් කර මේ ව්‍යාපාරය මේ තත්ත්වයට සකස් කරගත් බව මම මෙහිදී සඳහන් කරන්න කැමතියි. බස් ව්‍යාපාරය එකම පාලන මධ්‍යස්ථානයක් යටතේයි, තිබුණේ. එය ප්‍රාදේශීය වශයෙන් කොටස් කර වෙන වෙනම පාලනය කිරීම සඳහා අංශ ගණනක් පිහිටුවීමට අප ගත් උත්සාහයේ ප්‍රතිඵල සාර්ථක ලෙසින් ඉටු වී තිබෙන බව අද අපට පෙනී යනවා. ඒ වාගේම වැඩි වැඩියෙන් මාර්ගවල වැඩි වැඩියෙන් බස් යොදවා විශාල මහජන සේවයක් ඉටු කරන අතර විශාල ආදායමක්ද ලබාගැනීමට ප්‍රථමත් තත්ත්වයට මේ සේවාව සකස් වී තිබෙන බව දැන් තමුන් තාත්සෙ දන්නවා ඇති.

මේ පිළිබඳව දීර්ඝ විවේචන අවශ්‍ය නැහැ. මෙහි යම් අඩුපාඩු තිබෙනවා නම් ඒවා පිළිබඳව දෙපක්ෂයෙන්ම කෙරෙන සාකච්ඡාවල වැදගත් කොටස් සම්පිණ්ඩනය කොට, ඒ අඩුපාඩු සකස් කර ගැනීමට ඉතාම හොඳ පිළිවෙල යෙදීමට සහාය දීමයි, දැන් කරන්න තිබෙන්නේ. මුලින්ම මේ ව්‍යාපාරය ජනසතු කරන අවස්ථාවේදී ඇතැම් උදවිය ඉතා තදින් විරුද්ධත්වය ප්‍රකාශ කළා. ඒ අවස්ථාවේදී එක්සත් ජාතික පක්ෂය මේ සම්බන්ධයෙන් විශේෂ සැලකිල්ලක් දැක්වූයේ නැති වුවත් දැන්

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[හේමවන්ද සිරිසේන මයා.]

ජනසතු බස් ව්‍යාපාරය පමණක් නොව, වෙනත් ජනසතු ව්‍යාපාර පවා සාර්ථක අත් දමින් පවත්වාගෙන යාමට ජාතික ආණ්ඩුව උනන්දුවක් දැක්වීම ගැන මම ස්තූති කරනවා. බස් ව්‍යාපාරයේ හා වෙනත් ජන සතු ව්‍යාපාරවල යෙදී සිටින කම්කරුවන් හා අනික් නිලධාරීන් පසුගිය මහා මැතිවරණයේදී එක්සත් ජාතික පක්ෂයට විරුද්ධව වැඩ කළාය කියනවා නම් එහි යම් කිසි සත්‍යයක් ඇති බව මට කියන්න පුළුවනි. ඔවුන් එසේ කරන්න ඇත්තේ අනිකුත් නිසා නොව, මේ ජනසතු ව්‍යාපාර ආපසු පොද්ගලික සමාගම්වලට දේය යන සැකය නිසයි. එසේ කළොත් ඒ සමාගම් පැරණි ක්‍රමය නැවතත් අනුගමනය කර සේවකයින්ට අඩු පඩි ගෙවීමටත්, නොයෙක් තාඛන පිඩනවලට ඔවුන් ගොදුරු කරන්නටත්, ඔවුන් ලවා බැල මෙහෙවර කරවා ගැනීමටත් පටන් ගනිවියයි සිතූ නිසා වැඩි දෙනෙක් එක්සත් ජාතික පක්ෂයට විරුද්ධව වැඩ කරන්නට ඇති බව මම අවබෝධ කරගත්තාය කරනවා. නමුත් ඒ බිය දැන් පහවී ගොස් තිබෙනවා. බස් ව්‍යාපාරය පමණක් නොව, අනික් ජනසතු ව්‍යාපාරත් ඒ ආකාරයෙන්ම පවත්වාගෙන යාමට ආණ්ඩුව අදහස් කරන බව ඒවායේ සේවකයින්ට දැන් පැහැදිලි ලෙස පෙනී ගොස් තිබෙන නිසා කලින් තිබුණු ඒ තත්ත්වය වෙනස් වී දැන් සේවකයින්ගෙන් උසස් සේවයක් ලැබෙනවායයි මම විශ්වාස කර කථා කිරීමට මම බලාපොරොත්තු වන්නේ නැහැ.

මා නියෝජනය කරන අකුරුණ ඡන්දදායක කොට්ඨාශයේ බස් ධාවනය පිළිබඳවත් ගරු ඇමතිතුමාගේ සැලකිල්ල යොමු කිරීම සඳහා යමක් සඳහන් කිරීමට මම අදහස් කරනවා. දැන් බස් මාර්ග රාශියක් තිබෙනවා. දැන් බස් ධාවනය කරන මාර්ගවල 1964 වන තෙක් ගමන් කළ බස් සංඛ්‍යාව ක්‍රම ක්‍රමයෙන් අඩු වී තිබෙනවා. ඊට හේතුව පැහැදිලි වශයෙන් මට තේරුම් ගැනීමට අමාරුයි. ඒ නිසා වැඩි සංඛ්‍යාවක් බස් ධාවනය කිරීම සඳහා කටයුතු සලසා දෙන හැටියට මම ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. පාසල් සිසුන් හා ගුරුවරුන්ගේ ගමන් පහසුව

සඳහා විශේෂ බස් සේවාවක් අංකුඹුර-අලවතුගොඩ-මහනුවර පාරේත්, අංකුඹුර-පුජාපිටිය-මහනුවර පාරේත් යොදවන ලෙස මම ඉල්ලා සිටිනවා. ඒ වාගේම පාසල් සිසුන් මහත් රාශියක් ගමන් කරන බොක්කාවල-හරංකහව හරහා විශ්ව විද්‍යාලයට යන පාරෙන් විශේෂ බස් සේවාවක් යෙදවිය යුතුයි.

ගුරුවරුන්ට පාඨශාලා කීට්ටුව ගුරු නිවාස නැහැ. පාසල් ශිෂ්‍යශිෂ්‍යාවන්ට සැතපුම් ගණන් උදේ සවස ගමන් කරන්නට සිද්ධ වී තිබෙනවා. ඒ නිසා මේ පාසල් ගුරුවරුන් සහ ශිෂ්‍යශිෂ්‍යාවන් සඳහා විශේෂ බස් රථ සේවාවක් ලබා දෙන ලෙස ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, අකුරුණ දෙවන ගරු මන්ත්‍රීතුමාත් (ඒ. සී. එස්. හම්බි මයා.) කථා කරන්නට බලාපොරොත්තුව සිටිනවා. එතුමාත් මේ කරුණු පිළිගන්නට ඇති. අකුරුණ-දුනුවිල හරහා බස් සේවාවක් තිබෙනවා. මේ බස් සේවය මූලින්ම ආරම්භ කළේ 1961 දී පමණ කාලයෙයි. එදා පටන් අද දක්වාම එක බස් රථයමයි ඒ මාගීයේ ගමන් කරන්නේ. ඒ ප්‍රදේශය දිනෙන් දින ආර්ථික වශයෙන් දියුණු වෙනවාත් හැර ජනගහණයත් ශීඝ්‍රයෙන් වැඩි වෙනවා. ඒ නිසා තවත් වැඩිපුර බස් රථයක් ඒ මාගීයේ ධාවනය කරවීමට කටයුතු යොදන මෙන් මා කරුණාවෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ඒ වාගේම දුනුවිල, දොරගමුව හරහා වත්තේගම දක්වා අළුත් බස් සේවාවක් ඇති කර දෙන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනවා. වත්තේගම ගරු මන්ත්‍රීතුමාත් (පී. බී. ඒ. වීරකෝන් මයා.) මේ කාරණය ගැන හොඳාකාරව දන්නවා ඇති. අද විශාල ජන සංඛ්‍යාවක් ඒ මාගීයේ වත්තේගමට ගමන් කරනවා. ඒ නිසා අළුත් බස් සේවාවක් ඒ මාගීයේ ඇති කිරීමට විධිවිධාන සලස්වන මෙන් මා ඉතා කරුණාවෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ඒ වාගේම අලදෙනිය, මුරුත්තලාව හරහා මහනුවර දක්වා තිබෙන බස් සේවාවේ එක රථයක් යහලෙනැන්නෙන් ආරම්භ කරන්නාය කියා අප මීට පෙරත් ඉල්ලුම් කර තිබුණා. නමුත් මේ දක්වාම ඒ ඉල්ලීම ඉෂ්ටකර නැහැ. ජාතික රජයේ

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගේ විශේෂ සැලකිල්ල ඒ ගැන යොමු වෙනවා ඇත කියා මා විශ්වාස කරනවා. යහලෙතැන්නෙන්-මහනුවර දක්වාත් ආපසු මහනුවර සිට යහලෙතැන්න දක්වාත් ධාවනය කරවීමට බස් රථයක් යොදන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා.

ඊළඟට, රජයේ වැඩ දෙපාර්තමේන්තුව මගින් අළුත් මාගීයක් වැඩි දියුණු කර තිබෙනවා. කුළුගම්මත සිය පත්තුවේ වතු වල හරහා මහනුවරට ඒ මාගීයේ ගමන් කරන්න පුළුවනි. එය අළුත් මාගීයක්. මේ මාගීයේ ධාවනය සඳහා අළුත් කුඩා බස් රථයක් හැකි තරම් ඉක්මණින් යෙදවීමට ක්‍රියා කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා. කුළුගම්මත, ගැටහුපිටිය, උගුරුස්සපිටිය ආදී ගම්වාසීන්ට එයින් විශාල යහපතක් සැලසෙනවා. මගේ කොට්ඨාශයේ අඩුපාඩු කම් ගැන මීට වඩා කපා කරන්නට අදහස් කරන්නේ නැහැ. මේ කාරණා සම්පූර්ණ වන විට, වැඩි වන ජනගහණය අනුව, අළුතෙන් මාගී ඇති වන විට ඉදිරිවැටිලිදී තවත් මේ විධියේ කරුණු වැඩි වැඩියෙන් ඉදිරිපත් කරන්නට මා අදහස් කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඊළඟට බස් සේවයේ තිබෙන දුර්වලකම් ගැනත් මා මතක් කරනවා. පැරණි බස් රියදුරන් හා කොන්දොස්තරවරුන්ට වඩා අළුතෙන් බඳවා ගත් රියදුරන් හා කොන්දොස්තරවරුන් ඉතාමත් උසස් සේවාවක් කරන බව මා ප්‍රකාශ කරන්නට සතුටුයි. රක්ෂා ආරක්ෂා කරදීම සඳහා තවමත් ඒ පැරණි සේවකයන් තබා ගෙන ඉන්නවා. ලංකා ගමනා ගමන මණ්ඩලයේ අද විකට් වංචා කිරීම් රාශියක් කෙරෙනවා. ඒ වගේම බස් රියදුරු මහත්වරු තමන්ගේ පෞද්ගලික ඕනෑම පාකම් පිරිමසාගැනීම සඳහා, නිවාඩු ගැනීම සඳහා, බස් රථවල ඉතා සුළු විදුලිය මාගීයක්, තැත්නම් වෙනත් යාන්ත්‍රික උපකරණයක් ඕනෑකමින්ම අබලන් කර බස් රථය තවත්වා දැමීමේ උපක්‍රම රාශියක් තිබෙනවා. මෙවැනි උපක්‍රම වැඩි වශයෙන් කෙරෙන්නේ පැරණි සේවක මහතුවන් අතරයි. අළුතෙන් බඳවා ගත් රියදුරන් හා කොන්දොස්තර මහතුවන් තුළ එවැනි දුර්වලකම් නැති බව අපට පැහැදිලි වශයෙන් පෙනී ගොස් තිබෙනවා. ඒ නිසා අර පැරණි සේවකයන්ගෙන් කාරුණික ඉල්ලීමක් කර හෝ අවවාද කර හෝ මේ

දුර්වලකම් නැති කිරීමට කටයුතු කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනවා. ඔවුන්ගේ අවසාන කාලයේ හොඳ සේවයක් කර, හොඳ නමක් තබා, හොඳ පාරිතෝෂිකයන් ලබා ගෙන යන්න ය කියා ඔවුන්ට කාරුණික වශයෙන් අවවාද කරන්න ඕනෑ. එවැනි අවවාදයක් හෝ ඉල්ලීමක් කර ලංගමයේ මේ දුර්වලකම් නැති කරනවා ඇත කියා මා විශ්වාස කරනවා.

විකට් වංචා කිරීම් පිළිබඳව තවත් කාරණයක් කිවයුතුව තිබෙනවා. මගේ කොට්ඨාශයේ එක්තරා විකට් පරීක්ෂකයෙක් ඉන්නවා. මා නම කියන්න කමති නැහැ. ඔහු තදබල විධියට වංචා කළ රියදුරන් හා කොන්දොස්තරවරුන් සිය ගණනක් අල්ලා දී තිබෙනවා. ඔහු ඇල්ලු එක් වංචාවක් මා සඳහන් කරන්නට සතුටුයි. කොළඹ සිට මහනුවරට රුපියල් 2.25 යි අය කරන්නේ. එක් කොන්දොස්තර මහත්මයෙක් කල් ඇතිව විකට් 20 ක් පමණ කඩාගෙන, ගත 25 හේ අංකය යොදා කඩාගෙන—ඔහු තවත් 2 ඉලක්කම් හරිගස්සා ගෙන තිබෙනවා—අර හරිගස්සා තිබෙන 2 ඉලක්කම ඒ ගත 25 විකට්වල යොදලා මගින්ගෙන් රුපියල් 2.25 බැගින් අය කළා. නමුත් විකට් යන්ත්‍රයේ සටහන් වෙන්නේ ගත 25 යි. ඒ විධියේ කුටෝපක්‍රම, වංචා කිරීම් රාශියක් අල්ලා දී තිබෙනවා, අපේ කොට්ඨාශයේ සිටින විකට් පරීක්ෂක මහත්මයා. එවැනි උදවිය ගැන විශේෂ සැලකිල්ලක් දක්වා, තත්ත්වය උසස් කර මණ්ඩලය ඇතුළට ගෙන හොඳ උපදෙස් ලබාගෙන මේ සේවාව ආරක්ෂා කර ගැනීමටත් තව තවත් ආදායම වැඩි දියුණු කර ගැනීමටත් ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා උනන්දුවෙන් කටයුතු කරනවා ඇතැයි බලාපොරොත්තු වෙනවා. මා මීට වඩා තමුන්නන්සේගේ කාලය ගත්ට බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැහැ. තමුන්නන්සේට ස්තූතියි.

ඒ. සී. එස්. හමීඩ් මයා. (අතුරන දෙවන මන්ත්‍රී)

(ஜனாப் ஏ. சி. எஸ். ஹமீத்—அங்குறனை இரண்டாம் அங்கத்தவர்)

(Mr. A. C. S. Hameed—Second Akurana)

It is a pleasure for me to follow my hon. Colleague. My respect for my hon. Colleague has grown today

—သောက နိဗ္ဗာန်

ଆଦିତି ପଣ୍ଡା

(ஜனாப் ஹமீத்)

(Mr. Hameed)

ਭਾਉਰੰਧ ਚੰਡ, ਚੰਡੀ, ਬੇਬੇਰੰਧ,

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

You do the same thing.

හිමිබ් මය.

(ஜனாப் ஹமீத்)

(Mr. Hameed)

We do not.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I will produce a letter signed by your Minister.—[*Interruption*]. At Kurunegala—

එෆ්. ආර්. සයස් ඔණ්ඩාරනායක මයා.

(သို့မဟုတ်)

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

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike—Dompe)

Ask the hon. Parliamentary Secretary.

ਭਾਖਾਰੀਏ ਚੰਨ, ਚੰਮੀ, ਚੜ੍ਹੇਰੀ

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I have got a copy of that.

မင်း နှစ်စဉ်

(கௌரவ சுகத்தாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Which Minister ?

ਭਾਵਾਰਥ ਚੰਡ. ਚੰਡ. ਪੋਥੋਰ,

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

You! It is under your signature!
Asking the people to work——

అర్చ ప్రాసాదాః

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Will you kindly produce that letter?

දී සොයාගැනීම සිදුවන්නා විය.

(திரு. டி. சொய்சா சிறிவர்தன)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

What is the position now?

[හමිඩ් මයා.]

procedure in Government departments in regard to the surrender of money. Whenever cash is surrendered the person surrendering the cash is issued a receipt. Here is a concern where the daily collection is about five lakhs of rupees, but at the depots receipts are not issued to conductors handing in the collection.

I am bringing this matter to the notice of the Hon. Minister because it should not be a difficult thing to remedy this state of affairs. It may be contended by the C. T. B. authorities that the amount collected can be checked on the way-bills and that way-bills are signed. But, in my view, the signing of way-bills alone is not sufficient to eliminate corruption.

I would also like to bring one matter to the notice of the Hon. Minister, now that a Ministry for Sports has also been set up under the Minister of Nationalized Services. On occasions when inter-school or island-wide sports meets are held throughout the country there is no difficulty for big schools to send their children to participate in such meets. If rural schools want their children to take part in such meets they have to get railway passes from the Education Department.

To give an instance : next week we are having an island-wide meet in Jaffna, but most of the rural school children will be unable to take part in this meet because the Education Department has intimated to the schools that funds are not available to give the necessary passes.

I should think it would be a very simple matter, now that the Minister for Sports is also the Minister for Nationalized Services, for the Hon. Minister to see, whenever we have inter-school meets at a provincial or island-wide level, that poor children who cannot afford to pay are given free passes by the C. T. B. This is not a difficult thing. If the Hon. Minister would only act immediately

in this matter, children from rural schools will be able to take part not only in meets this year but also at least, even in the meet in Jaffna next week.

Next, I would like to ask the Hon. Minister whether he has any plans to improve the tours section of the C. T. B. As matters stand today, schools, and even members of the public, desiring to go on pilgrimages have to depend on the private touring bus companies, and private touring bus companies are few. If one wishes to use a C. T. B. bus for a tour, one has to make a booking a month or even more in advance, and even then one is not certain of a bus. I think it would be a good thing for the Hon. Minister to consider having a touring section in the C. T. B. so that school children specially could be given touring buses at cheap rates. Now that the Hon. Minister is getting more buses I think it should not be a problem.

එෆ්. ආර්. ඩයස් මන්ඩරනායක මයා.

(திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்க)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

How many ?

හමිඩ් මයා.

(ஐ.ஓ.பி. ஹமீத்)

(Mr. Hameed)

He will tell you. Next I wish to appeal to the Hon. Minister to see that when they purchase buses they do not bring into the country only big buses, whether they be double-deckers or single-deckers, because in the Kandyan areas we cannot use big buses. We need more and more D-type, small buses. Whenever we want a new route opened in the Kandyan areas, or whenever we ask for buses, the reply is that there are no buses and if there are buses that they cannot be run on our roads. So I would appeal to the Hon. Minister to see that we get down more D-type buses.

I wonder whether the Hon. Minister would seriously think of co-ordinating transport at some point. Now

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

we have the C. T. B. and the Railway. There is absolutely no relationship between these two; there is absolutely no understanding. Some sort of central co-ordination is necessary between the C. T. B. and the Railway and even the airways. There should be some form of co-ordination and understanding.

අ.හා. 3

There have been many people employed in the C. T. B. who have been dismissed on various grounds. I am not in any way holding a brief for people who have been dismissed on grounds like misappropriation. When a person works in the C. T. B. as a driver or a conductor and loses his job, he has nothing else to look forward to. So I wish to suggest that where C. T. B. workers have lost their jobs—of course, not on account of very serious charges—that they be considered for re-recruitment after three years, if the charges are not of a very grave nature.

Then I come to the case of certain persons who worked in bus companies before the take-over. After nationalization, most of these people were absorbed into the C. T. B. In 1959 there was a Gazette notification asking all those who had been working in bus companies to apply for employment. Some got in, some did not. There are a large number of these bus company employees who did not get employment. I hope the Hon. Minister will look into such cases.

Finally, there are people who worked in the bus companies when they were owned by private individuals. Those who worked as conductors had to give deposits. In some cases, these deposits have still not been returned. The former owners maintained that it was up to the C. T. B. to repay these deposits. It is bad enough for a man to lose his job, but to lose his deposit of Rs. 250 as well is unbearable. I hope the Minister will go into it.

ප්‍රින්ස් ගුණසේකර මයා. (හබරාදුව)

(කි.ප්‍ර. ප්‍රිංප්‍රින්ස් ගුණසේකර—හබරාදුව)
(Mr. Prins Gunasekera—Habaraduwa)

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ විවාදයට සහභාගි වන්න බලා ඉන්න විට—ඒ වෙලාවේ කළා කරන සමහර ගරු මන්ත්‍රීවරුන්ගේ කළාවලේ ඇහෙන විට—මට සංසාරය මතක් වෙනව. සංසාරය කියන එක බොහොම දිගයි. මම එහෙම කියන්නෙ කරන කළා දීර්ඝ නිසා නොවෙයි. ගරු සභාපතිතුමනි, කියමනක් තිබෙනව—සුභාෂිතයෙද ලෝ වැඩ සඟරාවෙද කියා මට හරියට මතක නැහැ—කන කැස්බා විය සිදුරෙන් අහස බලනවා වාගේ දුෂ්කර වැඩක් කියලා. අන්න ඒ වාගේ අමාරු වැඩක් තමයි, මේ විවාදයේදී ගරු මන්ත්‍රීවරයකුට කළා කිරීම සඳහා අවස්ථාවක් ලැබීමත්. මෙම ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය සඳහා වෙන්කර ඇත්තේ පැය දහයක පමණ සුළු කාලයක්. මේ අනුව, ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශය සම්බන්ධව පැවැත්වෙන මෙම විවාදයේදී ගරු මන්ත්‍රීවරයකුට කළා කරන්න ලැබෙන්නෙ විනාඩි දහයක් පමණයි. මම හිතන්නෙ මෙය ඉතාමත්ම සතුටුදායක නැති බවයි. විනාඩි දහයක් වැනි සුළු කාලයක් ලැබුණාම, ගරු මන්ත්‍රීවරයකු තමන්ගේ පළාතෙ තිබෙන අමාරුකම් විසඳා කියා වාඩි වීම සිදු නැක්. ඇත්ත වශයෙන්ම කාරක සභා අවස්ථාවෙදී බලාපොරොත්තු වන්නෙ ඒකද කියා මම දන්නෙ නැහැ.

ගරු සභාපතිතුමනි, දැන් මෙම ගරු ඇමතිතුමාගේ අමාත්‍යාංශයට රුපියල් 3 කෝටි 81 ලක්ෂයක මුදලක් වෙන් කර තිබෙනවා. පැය දහයක් තුළදී රුපියල් 3 කෝටි 81 ලක්ෂයක් වියදම් කරන්න පාර්ලිමේන්තුවේ බලය දෙනව. මුළු අයවැය ගැන සලකා බලන විට කෝටි 250 කට අධික මුදලක් පැය සියයක කාලයක් තුළදී අනුමත කරනව. ඔය තරම් වේගයෙන්, මේ තරම් විශාල මුදලක් අනුමත කරන බව අපට පැහැදිලි කරුණක්. නමුත් කළා කරන්නෙ, අතන පාරේ බස් එකක් නැහැ, මේතැන වේරහැර බස් එකක් කඩුනාම හදාගන්න වෙලා යනව; මෙන්න මේ වාගේ පළාතෙ දිස්ත්‍රික් සම්බන්ධතා කොමිටියෙ කළා කළ යුතු දේවල්. මා හිතනව, මෙයට වඩා ඈහෙන කාලයක් මෙම මුදල් වියදම් කිරීම ගැන සාකච්ඡා කිරීමට මේ

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[ප්‍රින්ස් ගුණසේකර මයා.]

ගරු සභාවේ කාලය වෙන් කර නොතිබීම බලවත් වරදක් බව.

බොහොම පරණ ස්ථාවර නීති වගයකින් අප බැඳල තිබෙනවා. මේ රටේ ජනගහනය අඩු කාලේ, මේ රටේ ජාතික ආදායම බොහොම අඩු තත්ත්වයක පැවති කාලේ, අනුගමනය කළ ස්ථාවර නීති වගයක් අදත් ඔළුව උඩ තබා ගෙන, ඒවා අනුගමනය කරමින් මෙම විවාදය පවත්වන්නට යාම නිසා තමයි, බලාපොරොත්තු වන තත්ත්වයක් නැතුව යන්නේ, ප්‍රකාශ කිරීමට ඇති අදහස් ප්‍රකාශ කරන්න අවස්ථාවක් නොලැබෙන්නේ. එම නිසා අප බලාපොරොත්තු වෙනවා මේ ස්ථාවර අණ පනත් වෙනස් කර, අයවැය පණත දෙවන වර කියවීමේ අවස්ථාව, කාරක සභා අවස්ථාව යන මේ අවස්ථා දෙකේදීම මෙයට වඩා ප්‍රයෝජනවත් අන්දමට, මුදල් වියදම් කිරීම පිළිබඳව, දෙපාර්තමේන්තු වැඩ කටයුතු පිළිබඳව, කරන වැරදි පිළිබඳව, ප්‍රමාදයන් පිළිබඳව, මෙයට වඩා සංවර්ධනාත්මක විවේචනයක් කිරීමට ගරු මන්ත්‍රී වරුන්ට අවස්ථාවක් ලබා දෙනවා ඇත කියා.

මම උදය වරුවේ, ජනසතු සේවා ඇමති තුමාට තුණඬුවක් යවා විමසුවා, මොන මොන දෙපාර්තමේන්තු, මොන මොන ව්‍යාපාර එතුමාගේ අමාත්‍යාංශයට අයිතිද කියා. මට එතුමාගෙන් පිළිතුරු ලැබුණු හැටියට, ලංගමය, බනිජ් තෙල් සංස්ථාව, වරාය නැව්බඩු සංස්ථාව, වරාය කොමිෂන් සභාව, ක්‍රීඩා අංශය සහ කෝස්ටල් ලයිට්ස්—ඒ කියන්නේ ප්‍රදීපාගාර—එතුමාගේ අමාත්‍යාංශයට අයත් වෙනවා. මේ විවිධ දෙපාර්තමේන්තු, ව්‍යාපාර හා වෙනත් අංශයන් ගැන කල්පනා කර බලන විට මේ අංශයන් කෙරෙහි ඇති ඒකාබද්ධතාවය කුමක්ද කියන ප්‍රශ්නය මතු වෙනවා. වරායන් ලංගමයන් අතර තිබෙන සම්බන්ධය කුමක්ද? දෙකම ජනසතු සේවා බව හැබැයි. එහෙත් මේ දෙක අතර ඇති සම්බන්ධය කුමක්ද? පෙට්රල් සංස්ථාවත් ක්‍රීඩා අංශයත් අතර තිබෙන සම්බන්ධය මොකක්ද? පෙට්රල් සංස්ථාවත් ප්‍රදීපාගාරත් අතර ඇති සම්බන්ධය මොකක්ද? මේ එකකට එකක් සම්බන්ධ දේවල් නොවෙයි. මොන ක්‍රමයකින් හෝ අමාත්‍යාංශයක් ඇති කරන්ට වුවමනා නිසා මෙය ඇති

කළාද? නැත්නම් පරණ තිබුණු පුරුද්දක් ඒ විධියටම අනුගමනය කරගෙන යනවාද? ජනසතු කළ පළියට හැම දෙයක්ම එක ආකාරයට පාලනය වෙන්නේ නැහැ. වරාය පාලනයත්, ලංගම පාලනයත් සම්පූර්ණයෙන් එකිනෙකට වෙනස්. ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශයට මේ දෙකම භාර වී තිබෙන නිසා ඒ දෙකේම වැළ ගිය මුල ගිය නැත් සොයා හැම දෙයක්ම ඉගෙන ගන්ට ඕනෑ. තමුන්තාන්සේ දක්ෂ, ක්‍රියාකාරී ඇමතිවරයෙකු හැටියට ප්‍රසිද්ධියක් දරණ කෙනෙක්. [බාබා කිරීමක්] ඔව්, ක්‍රීඩා සම්බන්ධව. තමුන්තාන්සේට මිට වඩා රටට ප්‍රයෝජනවත් වන අන්දමට වැඩක් කිරීමට පුළුවන්කම තිබෙනවා, තමුන්තාන්සේ යටතේ තිබෙන යම් යම් දෙපාර්තමේන්තු හා ව්‍යාපාර වෙනස් කරනවා නම්.

ගරු සභාපතිතුමනි, අකුරුණ දෙවෙනි ගරු මන්ත්‍රීතුමා (ඒ. සී. එස්. හමිඩ් මයා.) කීවාක් මෙන් බස් එක ඇදන්ට ඕනෑ, කෝච්චියට. එහෙත් ජනසතු සේවා අමාත්‍යාංශයට අයිති බස් පමණයි. කෝච්චිය අයිති ගමනාගමන අමාත්‍යාංශයටයි. තමුන්තාන්සේගේ අමාත්‍යාංශයට ඒ දෙක ඇදන්ට පුළුවන්මක් නැහැ. ගමනාගමන ප්‍රශ්න විසදීමට නම් ලංගමයන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවත් එකම අමාත්‍යාංශයක් යටතට එන්ට ඕනෑ. එපමණක් නොව තවත් අඩියක් ඉස්සරහට තබන්ට ඕනෑ. ලංගම, දුම්රිය පමණක් නොව ලංකාවේ තිබෙන පාරවල් වගබලාගැනීම පවා—පාරවල් අළුත්වැඩියා කිරීම හා පාරවල් අළුතෙන් දැමීම ආදී කාරණාත්—ජනසතු සේවා නමින් හෝ මොන නමකින් හැඳින්වුවත් කමක් නැහැ—එකකට එකක් සම්බන්ධකම් ඇති ආයතන—එකම අමාත්‍යාංශයකට භාර දෙන්ට ඕනෑ. මා කියන කාරණය මිට වඩා පැහැදිලි කරන්නම්, තර්කයකින්. තමුන්තාන්සේලාගේ ලංගම සේවයේ අද තිබෙන බොහොම අමාරුකම්වලට, අඩුපාඩුවලට හේතුව දුම්රිය හා බස් සේවා අතර සම්බන්ධයක් නොමැතිකමත්, පාරවල නරක තත්ත්වයන් යන දෙකයි. නරක පාරවල ගියාම බස් කැඩෙනවා. තමුන් පාරවල් තබන්න කිරීම ලංගමයට අයිති දෙයක් නොවෙයි. අපි දිස්ත්‍රික්ක සම්බන්ධතා කාරක සභා වලදී මේ ප්‍රශ්නය මතු කළත් කියන්නේ ඒ කටයුතු අයිති වෙන අංශයකට කියායි.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

දුම්රිය හා ලංගමය සම්බන්ධ කිරීමෙන්
ඇති වන ප්‍රයෝජනය මොකක්ද?

ප්‍රින්ස් ගුණසේකර මයා.

(திரு. பிறின்ஸ் குணசேக்கரா)

(Mr. Prins Gunasekera)

බස් සේවයත් දුම්රිය සේවයත් සම්බන්ධ කිරීමෙන් ඇති වන ප්‍රයෝජනය කුමක්දැයි ඇමතිතුමා මගෙන් අහනවා. මේක තෝරා දෙන්නට ගියොත් සමහරවිට පැය කීපයක් කලා කරන්නට සිද්ධ වෙයි. එම නිසා ඕනෑ නම් මා එතුමා පෞද්ගලිකව හමුවෙලා විස්තර කරන්නම්.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

මම එකට උත්තරයක් දෙන්නටදී,
අහන්නෙ.

ප්‍රින්ස් ගුණසේකර මයා.

(திரு. பிறின்ஸ் குணசேக்கரா)

(Mr. Prins Gunasekera)

අද ලංකාවේ—

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

It works in theory, but not in practice.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Absurd! You do not know any of the latest trends.

ප්‍රින්ස් ගුණසේකර මයා.

(திரு. பிறின்ஸ் குணசேக்கரா)

(Mr. Prins Gunasekera)

ගරු සභාපතිතුමනි, පසුගිය කතරගම උත්සව සමයේදී ලංගම සේවයත් දුම්රිය සේවයත් එකාබද්ධ කර කාලසටහනක් පිළියෙල කර තිබෙනවා මා දැක්ක. එයින්

කොතරම් ප්‍රයෝජනයක් මහජනයාට සිද්ධ වෙන්නට ඇද්දැයි මා ඇමතිතුමාගෙන් අහනවා. එයින් තේරුම් ගන්නට පුළුවන් ලංගම සේවයත් දුම්රිය සේවයත් එකට සම්බන්ධ කළොත් ගමනාගමන පහසුකම් ඇති කිරීමේදී ලබාගත හැකි ප්‍රයෝජනය කොතරම්ද කියා.

ලංකාවේ සෑම තැනම දුම්රිය සේවය නැහැ.

ගරු සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

දැනට සම්බන්ධයක් තියෙනවා තේද?

ප්‍රින්ස් ගුණසේකර මයා.

(திரு. பிறின்ஸ் குணசேக்கரா)

(Mr. Prins Gunasekera)

විශේෂ අවස්ථාවකදී පමණයි, දැනට ඒ සම්බන්ධය තියෙන්නෙ. විශේෂ අවස්ථාවකදී පමණක් නොවෙයි, සෑමදාම ඒ සම්බන්ධය ඇති කරන ලෙසයි, මා ඉල්ලා සිටින්නෙ. රටේ කෙරෙන බොහොමයක් වැඩවලට මුල ගමන් කිරීමයි, බඩු එහා මෙහා ගෙන යාමයි. ඔය දෙක අතරේ තියෙන සම්බන්ධය තේරුම් ගෙන දුම්රියත් ලංගමයත් අතරේ මීට වඩා කිට්ටු සම්බන්ධයක් ඇති කරන ලෙස මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය සම්බන්ධයෙන් එක කාරණයක් ගැන පමණක් ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කරන්නට කැමතියි. මේ ආණ්ඩුව බලයට පත් වූ දවස් වල ගරු මහත්වරුන්ගෙන් පලි ගැනීමේ ව්‍යාපාරයක් පටන් ගත්තා. මේ පලි ගැනීමේ රෝගය ලංගමයටත් දැන් වැළදී තිබීම ගැන මම කනගාටු වෙනවා. හබරුදූව ආසනය තුළ පමණක් පසුගිය සතිය වන විට ලංගම සේවකයන් 50 කට වඩා සංඛ්‍යාවක් කිසිම පරීක්ෂණයක් නැතිව, කිසිම විභාගයක් නැතිව හැතෑප්ම 150, 200 ඇත පළාත්වලට මාරු කරල තියෙනවා. පරාජිත අපේක්ෂකයෙක් ඇවිත් කවරු හෝ

විසර්ජන කෙටුම්පත්: පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[ප්‍රින්ස් ගුණසේකර මයා]

අ. භා. 3.15

සභාපතිතුමා

(அக்ஷராசனார்)

(The Chairman)

බලවත් ඇමති කෙනෙකුගේ කණට කෙදුරු වම අවුරුදු ගණනාවක් ගෙදර සිට රක්ෂාවට ගිය ලංගම සේවකයා හැතැප්ම 150 ක් දුර ත්‍රිකුණාමලයට හෝ මඩකලපුවට මාරු කරනවා. සාධාරණව ක්‍රියා කරනවාය කියා ප්‍රසිද්ධියක් තියෙන ගරු ඇමතිතුමා, පලි ගැනීමේ චේතනාවෙන් හුදු දේශපාලන හේතූන් නිසා කරන මේ මාරු කිරීම් නවත්වනවා ඇත කියා මා බලාපොරොත්තු වෙනවා.

බොහෝම වැරදි තියෙනවා. ඒ සියල්ලක් මිනිත්තු 10 න් කියන්න බැහැ. ගරු මන්ත්‍රීවරයකුට දෙන්නෙ මිනිත්තු 10 යි. ගරු මන්ත්‍රීතුමා දැනට මිනිත්තු 13 ක් අරගෙන තියෙනවා. තව මිනිත්තු දෙකක් බොහෝම අමාරුවෙන් දෙන්නමි.

ප්‍රින්ස් ගුණසේකර මයා.

(திரு. ப்ரின்ஸ் குணசேகரா)

(Mr. Prins Gunasekera)

ගරු සභාපතිතුමනි, බස් ගරාජ් නැති සමහර ප්‍රදේශවල රාත්‍රි කාලයේ බස් බලාගන්න අයට ගෙවීමේ සිරිතක් තියෙනවා. ඒ ගෙවන මුදලත්, ඒ බස් බලා ගැනීමට මිනිසුන් පත් කරන ක්‍රමයත් සම්පූර්ණයෙන්ම අයෝග්‍ය බවයි, මා කියන්නෙ. මේ සම්බන්ධයෙන්, ඒ විධියට බස් බලා ගන්නා කෙනෙකුට එවා තිබෙන ලිපියක් මට ලැබී තිබෙනවා. මම ඒ ලිපිය කියවනවා :

බොහෝම අමාරුවෙන් මම මේක ඉවර කරන්න බලන්නමි, මිනිත්තු දෙක ඇතුළතදි.

“ගබරාදුව රාත්‍රියට නවත්වන බස් රථ බලා ගැනීම සහ සේදා පිරිසුදු කිරීම”

මේ වගේ රුපියලකට බස් එකක් සෝදන සේවකයා සේවකයෙක් නොවේය කියා ඒ ලියමනේම කියා තිබෙනවා. “තමුන්නාන්සේ ඕනෑ වෙලාවක අස් කර දමන්න පුළුවනි. තමුන්නාන්සේ අපේ සේවකයෙක් නොවේ” ය කියා ඒ ලියමනේ සඳහන් කරල තියෙනවා.

“ගබරාදුව රු. තැබුම් පොලේ රාත්‍රි කාලයේ නවත්වා තිබෙන ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයට අයත් බස් රථ සේදා පිරිසුදු කිරීම සහ බලා ගැනීම අද දින සිට ඕබට පවරමි. බස් රථ දෙකක් බලා ගැනීම සඳහා මසකට රුපියල් දහයක් ගෙවනු ලැබේ.”

මේ විධියේ කරුණු ගැන විකක් සොයා බලන්න ඕනෑ. මාසයක් තිස්සේ රු. නිදි මරාගෙන බස් දෙකක් බලාගන්නම රුපියල් දහයක් ගෙවල, බසයක් සේදුවම රුපියලක් ගෙවනවා. මා ගරු ඇමතිතුමා හමු වී මේ කරුණු මීට වඩා විස්තර වශයෙන් තෝරා දෙන්නමි. මෙවැනි අසතුටුදායක දේ තමුන්නාන්සේගේ ලංගමයේත්, වෙනත් අංශවලත් තියෙනවා. තව මිනිත්තු දෙකිය දෙන්නෙ කියා ගරු සභාපතිතුමා මට කීව. තමුන්නාන්සේගේ අමාත්‍යාංශයට නියමිත මුදලින් වැඩිපුරම වියදම් වන්නේ වරාය සම්බන්ධයෙන්. තමුන් මට ලැබී තිබෙන විනාඩි දෙකක කාලය ඇතුළතදී ඒ දස කෝටියක මුදලෙන් සත්‍යක්වත් ගැන කථා කරන්නට අවස්ථා

මාසයක් මුළු රුම අවදි වෙලා ඉදල බස් රථ දෙකක් බලා ගන්නම ගෙවන්නෙ රුපියල් දහයයි.

“බස් රථ දවසක් හැර දවසක් සේදා පිරිසුදු කළ යුතු අතර දිනපතා බස් රථයෙහි ඇතුළත ශුද්ධ කළ යුතුය. ඒ සඳහා සෞදන බස් රථයකට රුපියලක් බැගින් ගෙවනු ලැබේ.”

ගරු ඇමතිතුමා දන්නවා, එතුමාගේ කාර් එක සේදුවොත් ගරාජ් එකට රුපියල් 1.50 ක් ගෙවන්න ඕනෑ බව. තමුන් ඒ කාර් එක වගේ හතර පස් ගුණයක් විශාල, විසි තිස් ගුණයක් මිනිසුන් ගමන් කරන බස් රථයක් සේදුවම ඒ මනුෂ්‍යයාට ගෙවන්නෙ රුපියලයි. මේක සම්පූර්ණයෙන්ම අසාධාරණයි. ඊටත් වඩා බරපතල මේකයි.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පත, 1965-66

කාරක සභාව

එක් නොලැබීම ගැන මගේ කණගාටුව ප්‍රකාශ කරමින් මගේ කථාව අවසන් කරනවා.

බී. එච්. බණ්ඩාර මයා. (බදුල්ල)

(திரு. பி. எச். பண்டாரா—பதுளை)

(Mr. B. H. Bandara—Badulla)

ජනසතු සේවා පිළිබඳ වැය ශීථිය යටතේ ඒ ගරු ඇමතිතුමාට අලුත් අදහසක් ඉදිරිපත් කිරීමටත් අදහස් කරගෙනයි මා නැගී සිටියේ. ජනසතු සේවා පිළිබඳ ගරු ඇමතිතුමා තමාගේ කටයුතු ගැන විකක් ඕනෑ කමක් තිබෙන ඇමතිවරයකු බව මම දන්නවා. එම නිසා එතුමා වෙත අලුත් අදහසක් ඉදිරිපත් කරන්නට මම අදහස් කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, 1956 ට පෙර මේ රටේ තිබුණු බස් සේවය පිළිබඳ තත්ත්වයන් එයින් පසු දැනට පවතින බස් සේවය පිළිබඳ තත්ත්වයන් ගරු ඇමතිතුමාට පැහැදිලිව පෙනෙනවා ඇති. 1956 ට පෙර හෙවත් බස් සේවය ජනසතු කරන්නට ප්‍රථම, මේ රටේ මහ ජනතාවට සැප පහසුකම් ඇතිව ආරක්ෂා සහිතව බස් රථයක ගමන් කරන්නට ප්‍රථමත්කමක් තිබුණේ නැ. එදා බදුල්ලේ සිට බස් රියකින් කොළඹ එන මගියෙක්, ආපසු බදුල්ලට යන්නට ප්‍රථමත් වේද නොවේද යන සැකයෙන් යුක්ත වයි, ගමන් කළේ. තමුත් බස් සේවය ජනසතු කිරීම නිසා අද ඉතා හොඳ බස් රථවල සැප පහසු ඇතිව ආරක්ෂා සහිතව යන්නට එන්නට ප්‍රථමත්කම ලැබී තිබෙනවා. බස් සේවය ජනසතු කිරීම ගැන එදා තමුත්තාත්සේලා විරුද්ධ වුණත් අද එය ඉතා වැදගත් කාර්යයක් හැටියට තමුත්තාත්සේලාත් පිළිගන්නවා.

උඟව බස් රථ සමාගම නමින් එක්තරා බස් සේවයක් මගේ කොට්ඨාශයෙහි ඒ කාලයේදී තිබුණා. මා බදුල්ලේ සිට පස්සර දක්වා ගැනැප්ම 11 ක් එම බස් රථවල ගමන් කර තිබෙනවා. වමුව පවතින අවස්ථාවක ඒ බස් රථවල ගමන් කරන විට

බස් රිය ඇතුළේ කුඩයක් ඉහළාගෙන යන්නට මට සිදු වී තිබෙනවා. මට පමණක් නොව එහි ගමන් කළ අනෙක් මගීන්ටත් එසේම සිදු වුණා. එපමණක් නොවෙයි, බස් රිය බදුල්ලේ සිට පස්සරට යන අතරතුර පස් පොළක පමණ නතර කරනවා වතුර දමන්නට. වතුර දැමීමට නතර කළ විට එය නැවත “ස්ටාව්” කරන්නට බැ, තල්ලු කරන්නට වෙනවා. ඔන්න ඔය විධියේ බස් ඒ කාලයේ තිබුණේ. ඒවා බස් නොවෙයි, හුඹස්.

එදා මේවා ජනසතු කරද්දී තමුත්තාත්සේලා විරුද්ධ වුණත්, අද බොහොම සැප පහසු ඇතිව බොහොම සුරක්ෂිතව ගමන් කරන්නට මහජනයාට ප්‍රථමත් තත්ත්වයක් ඇති වී තිබෙන නිසා මේ ජනසතු ව්‍යාපාරය ඉතාමත් වැදගත් කාර්යයක් හැටියට මහජනයාත් පිළිගන්නා. තමුත්තාත්සේලාත් පිළිගෙන තිබෙනවා. එම නිසා මේ ජනසතු ව්‍යාපාරය මෙතැනින් නතර කරන්නට හොඳ නැ. තවත් අලුතෙන් ජනසතු ව්‍යාපාර ආරම්භ කරන්නට ඕනෑ. එම නිසා, මේ රටේ තිබෙන ලොරි ව්‍යාපාරය ජනසතු කරන ලෙස මම ගරු ඇමතිතුමාට යෝජනා කරනවා. බස් මුදලාලිලාගේ බස් වික ජනසතු කළාට පසු ඔවුන් ලොරි ව්‍යාපාරයක් පටන් ගෙන තිබෙනවා. අද එයින් සිදු වී තිබෙන්නේ කුමක්ද? මේ ලොරි හිමියන් විසින් ලොරි ගාස්තු ඉතාමත් අයුතු අන්දමින් ඔවුන්ගේ හිතු මනාපයට වැඩි කර තිබීම නිසා ජීවන වියදම වැඩි වීමට පවා එය හේතුවක් වී තිබෙනවා. බස් ජනසතු කරන අවස්ථාවේදී එදා තමුත්තාත්සේලාට ඇත්ත නොපෙනුණත් එය ඉතා වැදගත් ව්‍යාපාරයක් බව අද තමුත්තාත්සේලා පිළිගෙන තිබෙනවා. ලොරි ව්‍යාපාරය ජනසතු කිරීමත් එවැනිම වැදගත් ව්‍යාපාරයක් වන බව දැන් තමුත්තාත්සේලාට පෙනී යනවා ඇතැයි මම විශ්වාස කරනවා. ලොරි ව්‍යාපාරය ජනසතු කරන්නට යාමෙන් තමුත්තාත්සේලාගේ ආධාර කාරයින්ට විකක් පාඩු සිදුවියයි තමුත්තාත්සේලා කල්පනා

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[බී. එච්. බණ්ඩාර මයා.]

කරනවා ඇති. තමුන් නාන්සේලාට සියයට සියයක්ම ආධාර කරන්නේ ඒ අයයි. එම නිසා ලොරි ව්‍යාපාරය ජනසතු කරන්නට උත්සාහ ගන්න විට තමුන් නාන්සේලාට විකක් අමාරු වන්නට පුලුවනි. තමුන්, මේ ලොරි ව්‍යාපාරය ජනසතු කළොත් එය මේ රටේ ජීවන වියදම පහළ හෙලීමට වැදගත් පියවරක් වන බව මම ප්‍රකාශ කරනවා. මේ පියවර ගත්තොත් ජනසතු සේවා ඇමති වී. ඒ. සුගතදාස මහතා මේ රටේ ඓතිහාසික ඇමතිවරයකු බවට පත්වන වාට සැකයක් නැ. එම නිසා, මේ අදහස ගරු ඇමතිතුමාගේ හිතට ගෙන අද හෙටම ලොරි ව්‍යාපාරය ජනසතු කරන්නට ලැස්ති වන ලෙස මම ගරු ඇමතිතුමාට මතක් කරනවා.

බස් සේවයේ අඩුපාඩුකම් හා දුර්වලකම් ගැන මන්ත්‍රීවරුන් කීප දෙනෙකු විසින්ම කරුණු කියන්නට යෙදුණා. අලුතෙන් සේවකයින් බඳවා ගැනීම ගැනත් නොයෙක් කරුණු ඉදිරිපත් වුණා. හිටපු ජනසතු සේවා ඇමති අනිල් මුණසිංහ මහතා බස් සේවය සම්බන්ධයෙන් නොයෙක් වැදගත් පියවරවල් ගෙන තිබුණ බව අප දන්නවා. අලුතින් සේවකයන් බඳවා ගැනීමේදී ලංකාවේ සෑම ඡන්ද කොට්ඨාශයකින්ම—ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයෙන් වේවා, ලංකා සමසමාජ පක්ෂයෙන් වේවා, කොමියුනිස්ට් පක්ෂයෙන් වේවා, එක්සත් ජාතික පක්ෂයෙන් වේවා ඕනෑම පක්ෂයකින්—සෑම දෙනාටම සාධාරණ වන පරිදි සේවකයන් බඳවා ගැනීමට ඒ ඇමතිතුමා වැඩ පිළිවෙළක් යොදා තිබුණා. තමුන් නාන්සේලාගේ කොට්ඨාශයේ ඇතුළත් වුණා. තමුන් අපට දුන් ආරංචියක් ලැබී තිබෙනවා, එක්සත් ජාතික පක්ෂයට ලැදිකම් දක්වන අයට පමණක් ලංගමයේ රක්ෂා දෙන්නට වැඩ පිළිවෙළක් යොදා තිබෙනවාය කියා. අපේ කොට්ඨාශයේ පරාජිත අපේක්ෂකයන් එහෙ මෙහා දුවනව පේනව එක එක්කෙනාට රක්ෂාව දුන්නා

දීම සම්බන්ධයෙන්. තව තව පොඩි පොඩි වාසිත් උන්නාහේට හම්බ වෙනව. ඒ නිසා මම ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාට මතක් කරන්න කැමතියි—එතුමා හොඳ කාරුණික ඇමතිවරයෙක්—ඒ විධියේ දුර්වල වැඩ පිළිවෙළවලට ඉඩ තබන්න එපාය කියා. ඒ අන්දමට තමුන් නාන්සේලා ලංගමයට සේවකයන් බඳවා ගන්න ගියොත්, ඔය තමුන් නාන්සේලා දුන් සහෝස කොමිසමක් පත් කර තිබෙන්නා වාගේ අපටත් සිද්ධ වේවි—වැඩි කල් නොගොස් බලයට එන්න අපටත් පුළුවන් වේවි—ලංගමයට සේවකයන් බඳවා ගැනීම පිළිබඳව පරීක්ෂා කිරීම සඳහා කොමිසමක් පත් කිරීමට. ඒ නිසා මා විශේෂයෙන් මතක් කරනව, ලංගමයට සේවකයන් බඳවා ගැනීම සඳහා එවැනි වැඩ පිළිවෙළක් තිබෙනවා නම්, එය සම්පූර්ණයෙන්ම අතහැර දමා රටේ සෑම පෙදෙසකම සිටින ජනතාවගේ ප්‍රශ්න විසඳෙන අන්දමට සේවකයන් බඳවා ගැනීමට කටයුතු කරන්නාය කියා.

මාරු කිරීම් සම්බන්ධයෙනුත් අපට නොයෙකුත් විධියේ කරුණු දැන ගන්න ලැබී තිබෙනව. මට නම් පෙනෙන්නෙ පළි ගැනීම් කියන එකත් දුන් ජනසතු කරල වගෙයි. අධ්‍යාපන දෙපාර්තමේන්තුවෙන් පටන්ගත් පළිගැනීම් දුන් ලංගමයටත් බෝ වී තිබෙනවාය කියා අපට ආරංචියි. නොයෙකුත් අය නොයෙකුත් විධියේ කරුණු කියා සේවකයන් එහාට මෙහාට තල්ලු කරනවාලු. ඒ නිසා ඒ විධියේ අසාධාරණ මාරු කිරීම් කරන්න සූදානම් වෙනවා නම් වහාම ඒවා නවත්වන්නාය කියා මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලනව.

අද උදේ ස්වදේශ කටයුතු භාර ඇමතිතුමා ප්‍රකාශයක් කළා ගාලු වරායට සේවකයන් බඳවා ගැනීම සම්බන්ධව. ගාලු වරායට සේවකයන් බඳවා ගැනීමේදී සියයට 50ක් ගාලු නගරයෙනුත්, සියයට 50ක් දකුණු පළාතෙනුත් බඳවා ගන්න බවයි

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

එතුමා ප්‍රකාශ කෙළේ. මම තමුන් තාන් සේට පෙන්වා දෙන්න කැමතියි, ගාල්ල, කොළඹ, ත්‍රිකුණාමලය ආදී පළාත්වලට වරායවල් තිබුණත්, බදුල්ලේ වරායක් නැති බව. නමුත් බදුල්ලේ සිටින උදවියට වරායවල රක්ෂාව ලබා ගැනීමට පුළුවන් කමක් නැති වීම මහත් අවාසනාවක්. ඒ අයට වරප්‍රසාදය නැද්ද? ඒ ප්‍රදේශයේ මුහුදකුත් නැත්නම්, වෙනත් කර්මාන්ත ආයතනත් නැත් නම් අනික් පළාත්වල රක්ෂා සඳහා ඒ අයටත් අයිතිවාසිකමක් තිබෙන්න ඕනෑ නොවේද? ඒ ප්‍රදේශයේ උදවියටත් කොළඹ, ගාල්ල, ත්‍රිකුණාමලය ආදී වරායවල රැකියාවල් ලබා ගැනීමේ අවස්ථාවක් දෙන්න ඕනෑ නොවේද? ඒ නිසා මේවා තමුන් තාන් සේලාගේ භූමිකා යට සවි කරගන්නෙ නැතිව, එක කොටසකට පමණක් සීමා කරන්නෙ නැතිව, මුළු රටේම රක්ෂා නැති අයගේ ප්‍රශ්නය විසඳන පරිදි ක්‍රියා කරන්නටය කියා ගරු ඇමති තුමාට මතක් කරනව.

ඊ ළඟට මගේ කොටසාශය ගැනත් කරුණක් දෙකක් සඳහන් කරන්න ඕනෑ. මම සභාපතිතුමාට දොස් කියන්නෙ නැහැ, මට කාලය නොදීම ගැන. සෑම මන්ත්‍රීවරයකුටම මිනිත්තු 10ක් බැගින් දීමට එතුමාට සිදු වී තිබෙනව. එසේ මිනිත්තු 10ක් ලැබීමත් ලොකු දෙයක්. ඒ නිසා මම එතුමාට දොස් කියන්නෙ නැහැ. අවසාන වශයෙන් මගේ කොටසාශය ගැනත් වචනයක් දෙකක් කීමට එතුමාගේ අවසරය බලාපොරොත්තු වෙනව. බදුල්ලේ ඩිපෝටට අවශ්‍ය බස් රථ සංඛ්‍යාව 70 යි. දැනට එහි තිබෙන්නෙ බස් රථ 53 ක් පමණයි. බස් විශාල සංඛ්‍යාවක් අඩුයි. ඒ නිසා නියම සේවාවක් කරන්න බැරි තත්ත්වයක් එහි තිබෙනව. ඒ බස් හිඟය නිසා සමහර විට බදුල්ලෙන් හැතැප්ම ගතක් අටක් ඇත සිට ගමන් කිරීමට බලාපොරොත්තු වන මගින් අතරමග දමා එන්තට සිද්ධ වී තිබෙනවා. එපමණක් නොවෙයි, අතුරු පාරවලත් බස් පොත්වා සම්බන්ධයෙන්

පූර්ණයෙන් දුර්වලයි. වේවාල් හේන පාරේ දුටන්නෙ එක බස් රථයයි. ඒ බස් රථය අබලන් වුණ දවසකට ඒ වෙනුවට බස් රථයක් ඒ පාරේ දුටුවන්නෙ නැහැ. ඒ බස් එක අබලන් වුණොත්, වෙන බස් රථයක් එම පාරේ දුටුවන්නෙ නැහැ. මේ හේතුවෙන් මහජනයට විශාල කරදරයක් විදින්නට සිදු වී තිබෙනව. එම නිසා, මෙවැනි දුර්වලතාවන් මගහරවා ගැනීම් වස් බදුල්ල ඩිපෝටට අවශ්‍ය කරන බස් රථ සංඛ්‍යාව ඉක්මණින්ම ලබා දීමට ක්‍රියා කරන ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනව. බදුල්ල අයිති, මහ නගර සභාවකටයි. බදුල්ල, ඌව පළාතෙ අගනුවරයි. නමුත් නාගරික බස් සේවයක් බදුල්ලට නැහැ. අවුරුදු දෙකක පමණ කාලයක සිට මේ ගැන මා නොයෙකුත් විධියේ ඉල්ලීම් කරනව. එවැනි සේවයක් යෙදවෙත් පාසැල් සිසුන්ටත්, නගරයේ ජනතාවටත් එහා මෙහා යාමේදී ඇති වන දුෂ්කරතාවයෙන් මිදෙන්නට පුළුවන් වෙන බව අපි කියා තිබෙනව. නගරය තුළ ධාවනය සඳහා බස් රථ යෙදිය යුතුය යන යෝජනාව දැන් සම්මත කරගෙන තිබෙනව. එම නිසා වැඩි කල් යාමට මත්තෙන් බදුල්ලේ නාගරික බස් සේවයක් ඇති කර දෙන ලෙස මා නැවත වරක් ඉල්ලා සිටිනව.

මහ නගර සභාවක පාලනයෙහි පවතින බදුලු නගරයෙ තියෙන්නෙ, ඉතා කුඩා බස් නැවතුම් පොළක්. ජනසතු සේවා ඇමති තුමා ලගදී බදුල්ලට ගිය වෙලාවෙ එය දකින්න ඇත කියා මා සිතනව. ඌව පළාතෙ සංචාරය කරන බස් රථ සියල්ලක්ම වාගෙ මෙම බස් නැවතුම්පොළේ නවත්වන බව කියන්නට ඕනෑ. එම නිසා බදුල්ල බස් නැවතුම්පොළ අංග සම්පූර්ණ බස් නැවතුම්පොළක් බවට පරිවර්තනය කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනව.

මගේ කොටසාශය තිබෙන සියළුම අවශ්‍යතාවන් ගැන මෙම අවස්ථාවෙදී කියන්න යන්නෙ නැහැ. ගරු ඇමතිතුමා

—කාරක සභාව

කවුද කියන්නේ? මම හිතනවා, තමුන්
නාන්සේ පුද්ගලිකව දන්නවය කියා.
තමුන් නාන්සේ භරණ සිද්ධිය දන්නව
නො? මොකවද කතා කරන්නේ?

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

වෙලගෙදර මයා.

(**ශ්‍රී. බෙලකෙතරා**)

(Mr. Welagedera)

ඔහුගේ සේවා වාර්තාවේ නියෝගය,
මේ විධියටයි :

“His work is good. His conduct is good. He is extremely trustworthy, loyal and very honest.”

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(**කලාතිථි** **ආණ. ආය. පෙරේරා**)

(Dr. N. M. Perera)

කවුද, එහෙම කියන්නේ ?

වෙලගෙදර මයා.

(**ශ්‍රී. බෙලකෙතරා**)

(Mr. Welagedera)

ඩිපෝ මැනේජර් මහත්මයා. මට අත්සන
කියවන්න බැ. තමුන්නාන්සෙට බලා
ගත්ත පුළුවනි. මේ මනුස්සය පැය 24 න්
මාරු කළා.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(**කලාතිථි** **ආණ. ආය. පෙරේරා**)

(Dr. N. M. Perera)

I challenge you. I am prepared
for an inquiry into this case to see
whether this man was not running
two cinemas. Charges were made
that he was using the depot tele-
phone for his own private purposes.
Specific charges were made. I my-
self made the charges. As a matter
of fact, I found it difficult to get that
man transferred. I made the
charges three months before that.
He should have been dismissed, not
transferred [බාබාකිරිම]

වෙලගෙදර මයා.

(**ශ්‍රී. බෙලකෙතරා**)

(Mr. Welagedera)

මේ මාරුව එව්වේ 1964 ජූලි 13 වැනි දා.
මාරු කළාට පසුව ජූලි 14 වැනි දා වී. එස්.
එච්. පැමිණිල්ලක් කරනව :

“Arthur Herath Samarakoon, S. R. I.,
Avisawella. He is said to be the In-
quirer into Sudden Deaths; and the
Registrar of Births, Death and Marriages;
and the proprietor of Gamini Theatre,
Eheliyagoda. He is the owner of a chilli
grinding mill at Eheliyagoda. As a

result of his business, he is neglecting
his official duties. He is said to be
leaving the depot as and when he wants
without making an entry in the depot
register.”

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(**කලාතිථි** **ආණ. ආය. පෙරේරා**)

(Dr. N. M. Perera)

I am making the statement myself.
I am quite prepared to to stand any
investigation. I myself made the
charges.

වෙලගෙදර මයා.

(**ශ්‍රී. බෙලකෙතරා**)

(Mr. Welagedera)

හොඳට පැහැදිලි කර ගන්න. මේක
ලියන්නේ ජූලි මාසයේ 14 වැනි දා. මාරුව
දුන්නේ ජූලි මාසයේ 13 වැනි දා. පැමි
ණිල්ල කරන්නේ මාරු කළාට පසුවයි.
වාර්තාව බලන්න.

අනිල් මුණසිංහ මයා. (අගලවත්ත)

(**ශ්‍රී. අනිල් මුණසිංහ—අගලවත්ත**)

(Mr. Anil Moonesinghe—Agalawatta)

I deny that statement. That is
quite untrue. There is nothing on
record. That was done by the
Chairman. Produce that order from
me to say that he should be
transferred.

වෙලගෙදර මයා.

(**ශ්‍රී. බෙලකෙතරා**)

(Mr. Welagedera)

I will produce something more
than the order. තව කියන්නමි.
එමෙන්ම එදා ප්‍රවාහන ඇමති වශයෙන්
සිටි අපේ අගලවත්තේ මන්ත්‍රීතුමා (අනිල්
මුණසිංහ මයා.) එම්. සී. එස්. සේනානා-
යක මහතා මතුගම ඩිපෝ කළමනාකරු
වශයෙන් සිටින විට—අර පැට්ටල් ගැසීමක්
ගැන, මෝටර් බයිසිකලයක් අවසර නැතිව
ගෙනයාම ගැන—බේරුවල මන්ත්‍රීතුමා
(බකිර් මාර්කාර් මයා.) මතු කළ විට එය
නැතෙයි කිව් නමුත් ඒ හේතුවෙන් උඩ-
කළුතරට මාරු කළා. එදා සිටි වමිලි ගුණ-
වර්ධන ඇමතිතුමා එයට විරුද්ධ වුණා.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

You are doing the same thing today.

You think they are bad roads ? We had got the sanction of the P. W. D.

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதர)

(Mr. Welagedera)

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதர)

(Mr. Welagedera)

I am not saying they are bad roads. Please sit down.

අනිල් මූණසිංහ මයා.

(திரு. அனில் முனசிங்க)

(Mr. Anil Moonesinghe)

Every one of those roads was approved by the depot manager and by the regional manager, and we also got the sanction of the P. W. D.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Does anybody say Yatiyantota-Polpitiya service was introduced without the sanction of the local manager ?

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதர)

(Mr. Welagedera)

If it is said that it was with the approval of the local manager, it is all wrong.

සභාපතිතුමා

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

Order, please ! Please do not interrupt. I will give you a chance to reply.

අනිල් මූණසිංහ මයා.

(திரு. அனில் முனசிங்க)

(Mr. Anil Moonesinghe)

On a point of personal explanation—

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Are these roads unfit for buses ? Is that the position ?

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

වෙලගෙදර මයා.

(ශ්‍රී. බෙලකෙතරා)

(Mr. Welagedera)

පල්ලේවෙල-ඇම්බුවල-දිදිවිට සේවය, කහවත්ත-සමරකන්ද සේවය, මිපනායක-අකරුල්ල සේවය, හාවන්-ඇන්පිල්ල සේවය, නෝටන්-කලවැල්දෙනිය සේවය, නාවලපිටිය-බැකෝටල් සේවය, නාවල පිටිය-වැලිගම්පොල සේවය, කෙරවලපිටිය-කිරිඳිගොඩ සේවය, බෝපිටිය-එපාමුල්ල සේවය, අගලවත්ත-කපුගෙදර සේවය, ගලවිට-වලල්ලාවිට සේවය, පොල්ගම් පොල-කුඳුව-රත්මලේ සේවය, පැලැද-පැලින්ද-නුවර-මතුගම සේවය, බදුරලිය-හැඩිගල්ල සේවය, යටියන-පින්තගොඩ-දඩන්පිල්ල සේවය, ඉහළ හෙවෙස්ස-බොරළුගොඩ-පැලවත්ත-ඇල්පිටිය සේවය මීරිගම-වෙවැල්දෙනිය සේවය. එපමණක් නොවෙයි ගරු සභාපතිතුමනි, මේතුමාගේ මැතිනියට යාමට පවා ලංගම් රථ වාහන ගෙනාවා.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාත්‍රිති ආචාර්ය. ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

I object to this. What is wrong in introducing new bus services?

වෙලගෙදර මයා.

(ශ්‍රී. බෙලකෙතරා)

(Mr. Welagedera)

I said certain roads were unfit.

“ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාත්‍රිති ආචාර්ය. ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

Which roads on that list are unsuitable?

වෙලගෙදර මයා.

(ශ්‍රී. බෙලකෙතරා)

(Mr. Welagedera)

One second, please.

එහෙම නම්, මේකත් අහගන්න: හිටපු මුදල් ඇමතිතුමාගේ ලේලියක වන ලිතා වනසුන්දර මෙනවිය මණ්ඩලයේ සේවයෙන් මුදවා හිටපු ඇමතිවරයෙකු වන අනිල් මුණසිංහ මහත්මියගේ කාර්යාලයේ ලිපි කටයුතු කිරීම සඳහා ලංගම් යෙන් පඩි ලබන අතර යෙදෙව්වා.

—කාරක සභාව

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාත්‍රිති ආචාර්ය. ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

මොකද මේ විධියට කථා කරන්නේ? මෙහෙම කථා කිරීමේ තේරුම මොකක්ද?

You are making a personal charge against me—[Interruption.] He has not the courage to make a specific charge.

වෙලගෙදර මයා.

(ශ්‍රී. බෙලකෙතරා)

(Mr. Welagedera)

I am making no charge against you. If the cap fits you put it on.

මේ කාලය තුළ ඇ වෙනත් කාර්යාලයක සේවය කළේ කොහොමද? මේ කාලය තුළ ඇ නිවාඩු ලබා ගත් බවට නිවාඩු සටහනක් වත් නැහැ. ඒ නිසා මේ ගැන පරීක්ෂා කර බැලිය යුතුයි.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාත්‍රිති ආචාර්ය. ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

මගේ ලේලියක් ගැන කිව්වේ? ආ මගේ ලේලියක් කිව්වේ ඇයි?

වෙලගෙදර මයා.

(ශ්‍රී. බෙලකෙතරා)

(Mr. Welagedera)

හොඳයි, ඇ ලේලියක් නොවෙයිද?

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාත්‍රිති ආචාර්ය. ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

ඒක එහෙම වෙන්න පුළුවනි; නමුත් ඇයි එහෙම කියන්නේ? පාර්ලිමේන්තුවේ ලේකම්තුමාට වුවමනා කරන්නේ ඇයි? මා පත් කළ කෙනෙකු බව කියන්නද? මම මගේ ලේලියක් පත් කළාය කියන්නද? ඔහෝවා වගේ අපි එහෙම අපේ තැනටින් පත් කරන්නේ නැහැ.

වෙලගෙදර මයා.

(ශ්‍රී. බෙලකෙතරා)

(Mr. Welagedera)

මේවා කියවනකොට දැන් බොහෝ අමාරුයි.

—කාරක සභාව

පෙළපතේදී මයා.

(திரு. வெலகெதர)

(Mr. Welagedera)

I did not say so.

ਭਾਖਾਯਸੀ ਚੰਨ੍ਹ. ਚੰਮੀ. ਪੋਰੋਰੂ

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

What is your purpose in mentioning it?

ලෙස්ලි ගුණවර්ධන මහා.

(திரு. வெஸ்லி குணவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

Why did you not refer to my niece.
He did not mention my niece.

(திரு. வெலகெதர்)

Why do you get worried about it?
Please sit down.

(திரு. லெஸ்லி குணவர்தன—பாணந்
ரை)

ආචාර්ය එන්. ජීම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

This is the kind of dirty thing that
you do.

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதா)

(Mr. Welagedera)

I will now come to the case of Sirisena, mentioned by the hon. Member for Beruwala. The hon. Member for Agalawatta denied that he had addressed a letter—

අනිල් මුණසිංහ මයා.

(திரு. அனில் முனசிங்க)

(Mr. Anil Moonesinghe)

I did not deny that. I only said I will explain it. If you give me the time I will explain it.

ବୈଦ୍ୟେନ୍ଦ୍ର ଭଞ୍ଜ.

(திரு. வெலகெதா)

(Mr. Welagedera)

The letter is undated. This is the

விசேஷ கமிட்டி பதவி, 1965-66

—காரக கமிட்டி

சபாபதிநிலை

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

Will you please listen to me?

வேலகேடர் மியா.

(திரு. வெலகேதர்)

(Mr. Welagedera)

"Would you please give bearer"—

வேலகேடர் மியா.

(திரு. வெலகேதர்)

(Mr. Welagedera)

I thought the hon. Member for Agalawatta was questioning me. The letter is dated 10th March 1965.

"C. E.

15th is the deadline for the Urugodawatta affair. You may please employ him.

(Sgd.) ANIL MOONESINGHE."

This Urugodawatta affair is the opening of a petrol filling station.

Here again :

"Could you interview the bearer and employ her in the C. T. B."

This is dated 8th March 1965, and is in respect of a lady called Miss D. Chandralatha Alwis of "Swarna", Muslim Madam Road, Makola North, Kadawatta. Now she is made a typist.

அனில் மூனேசிங்க மியா.

(திரு. அனில் முனசிங்க)

(Mr. Anil Moonesinghe)

What is wrong in introducing a person?

வேலகேடர் மியா.

(திரு. வெலகேதர்)

(Mr. Welagedera)

This letter is addressed to Mr. Premaratna—

"Would you please give bearer a T. T. for the post of mechanic. The man is H. D. Sirisena of 139, Alutgama Road, Matugama, age 22."

He was made a mechanic.

Then, Sir, there is a letter—
[Interruption.] I will read it.—
[Interruption].

கேனமன் மியா.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

I never wrote that letter.

வேலகேடர் மியா.

(திரு. வெலகேதர்)

(Mr. Welagedera)

There is an order—this one is an order—dated 7.3.65. This is in respect of a person called L. G. U. Jayalath Chandra of 30, Welikadawatta, Rajagiriya.

"Please appoint bearer as one of your engineering clerks."

No getting out of it. They make out that we have been giving wrong appointments. We have not given any wrong appointments so far.

சபாபதிநிலை

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

Are you going to read out many of these letters?

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதர)

(Mr. Welagedera)

There are hundreds of them.

සභාපතිතුමා

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

You can say that there are so many others, and continue with your speech.—[Interruption].

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதர)

(Mr. Welagedera)

There is another one. This has been written by the ex-Minister of Education, Mr. Kalugalla, and is undated.

"The bearer, D. P. Wilson of Fiscal Vatta, Kegalle, has applied for a mechanic's post in the C. T. B., I shall thank you to please appoint him."

There is another in respect of Mr. Kularatne.

සභාපතිතුමා

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

We have heard enough of that.

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதர)

(Mr. Welagedera)

There was mention made of the bus and at Pettah. We are glad it was put up; we are thankful to the former Minister, but I wish it was of more permanent nature, with amenities for the public and the bus crews.

හා. 3.45

Then, with regard to the sale of old vehicles to operators of touring buses, the practice has been to auction these vehicles. Since we took over we have been trying to give these vehicles to co-operators. An offer has been made, so that they could use them for lorry transport. We also wanted to request the C. M. T. not to

register these vehicles as buses. So, the question of helping private operators does not come in.

There have been various views expressed about the transport of "Aththa" and "Jana Dina" papers. The hon. Third Member for Colombo Central tried to maintain that these are not political papers.

කෙනමන් මයා.

(திரு. கௌமன்)

(Mr. Keuneman)

I said that all the papers are political papers.

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதர)

(Mr. Welagedera)

The hon. Member for Yatiyantota has said that these papers are political papers.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

All are political papers, unless you have a peculiar definition of "political papers".

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதர)

(Mr. Welagedera)

May I quote your definition?

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

කරුණාකර මා කථා කරන විට කරුණු තෝරාගෙන කථා කරන්න. 'අත්ත' පත්‍රය, දේශපාලන පක්ෂයක පත්‍රයක්. නමුත් නාන්සේලාගේ 'සියරට' පත්‍රය ගැන අපි විරුද්ධ වුණේ නැහැ. 'සියරට' පත්‍රයත්, දේශ පාලන පක්ෂයක පත්‍රයක්.'—[නිල වාර්තාව, 1965 අප්‍රේල් 5; 60 වන කාණ්ඩය, කී. 36.]

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

"දිනමිණ" පත්‍රය දේශපාලන පත්‍රයක්

නොවේද?

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

වෙලගෙදර මයා.

(කිරු. බෙලකෙතරා)

(Mr. Welagedera)

“දිනමිණ” පත්‍රය ප්‍රචාරිත්‍රය පත්‍රයක්.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාභිති ආචාර්ය. ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

“දිනමිණ” පත්‍රය දේශපාලන පත්‍රයක් නොවේද?

වෙලගෙදර මයා.

(කිරු. බෙලකෙතරා)

(Mr. Welagedera)

නොවේයි.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාභිති ආචාර්ය. ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

ප්‍රචාරිත්‍රය දේශපාලනමය ඒවා නොවේයි ද? [බාධාකිරීම]

සභාපතිතුමා

(අක්ෂරාසන්න)

(The Chairman)

Order, please!

වෙලගෙදර මයා.

(කිරු. බෙලකෙතරා)

(Mr. Welagedera)

අපි “සියරට” අරන් යන්නෙන් තැන.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාභිති ආචාර්ය. ආර්. ආර්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

What is the answer you are giving?

වෙලගෙදර මයා.

(කිරු. බෙලකෙතරා)

(Mr. Welagedera)

තමුත්තාන්සේ එදා ප්‍රශ්නයක් මතු කළා. “ඇත්ත” පත්‍රයක් “ජනදින” පත්‍රයක් ගෙනයාම තහනම් කළේ ඇයිදැයි ඇහුවා. එහෙම තහනම් කරනවා නම් මගින්ගේ ගමනුත් තහනම් කරන්න පුළුවන් නේදැ කියා ඇහුවා. මම ඊට පිළිතුරු දුන්නා. තමුත්තාන්සේට මතක ඇති. නැවතත්

මතක් කරන්න වුවමනාද? මම එදා කිව්වා, මහජනයාගේ ශ්‍රවණයට යොමු වූ උදෙසා රජ වාහන ප්‍රවාහනය කරන දෙපාර්තමේන්තුවක් හැටියට මහජනයාගේ ආරක්ෂාව යෙදීම අපේ යුතුකමක් බව. ඒ නිසා යම් යම් දේ බස්වල ගෙනයාම තහනම් කිරීමට අපට සිඩ වෙනවා. මම එදා කිව්වා මන් දුවන, බෝම්බ ආදිය බස්වල ගෙනයාම තහනම් කළ යුතු බව. [බාධාකිරීමක්] මේක බෝම්බ යකට වඩා අත්තයි. ඒ වාගේම ලාදුරු, පැපොල්, ආදී බෝවෙන රෝගවලින් පෙළෙන අයද බස්වල ගෙනයාම තහනම්. මේ නිර්දේශයන් නිකුත් කර ඇත්තේ මහජන ශ්‍රවණයට යොමු වූ පිණිසයි. “සියරට” පත්‍රයක් ගෙනයාම අපි නැවැත්තුවා, බෝම්බයක් නොවූවත්. දේශපාලන පත්‍ර ගෙන නොයන්නේ මහජන ආරක්ෂාව සඳහායි. තමුත්තාන්සේලාට කොයි දේ කළත් හොඳ නැහැ.

සේවකයින්ගේ ශ්‍රවණයට වැඩ ගැන මතක් කිරීම ගැන මම සන්නේෂ වෙනවා. එදා තිබුණු ආණ්ඩුව ශ්‍රවණයට වැඩ ආරම්භ කිරීම ගැන මම සතුටින් තිබෙනවා. ඉන් සැහෙන සේවයක් කර තිබෙනවා. ඒවායේ අඩුපාඩු සපුරාලීමට අපි දැන් කටයුතු කර ගෙන යනවා. ලංගම් වැඩ කරන බස් කොන්දොස්තර මහත්වරු, රියදුරු මහත්වරු බොහෝ දෙනෙක් ගෙදර යන්නට බැරි දවස්වල නිදා ගත්තේ බස්වල. සමහර අවස්ථාවලදී මේ සේවක මහතන් නිදා ගත්තේ මකුණන් සිටින කසි කබල් ලැලි ඇඳන්වලයි. දුටුවි හත් තවුවක් තිබෙන මඩුවලත් ඔවුන් නිදා ගත්තවා. තමුත්තාන්සේ දැන් ක්‍රමයක් යොදා තිබෙනවා, එ සේවක මහත්වරුන්ට, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සේවය කරන සියළුම සේවක මහතන්ට, වුවමනා නම් රාත්‍රි කාලයේදී නිදා ගැනීම සඳහා සියළුම පහසුකම්වලින් යුත් කාමර සහිත නේවාසිකාගාර සෑදීමට. නාන කාමර ඇතිව, වැසිකිළි ඇතිව කාමර දැන සාදාගෙන යනවා. ඒ නාන කාමරවලට වතු තිබෙන පයිප්ප සවි කරගෙන යනවා. ඒ වාගේම ගමනාගමන මණ්ඩලයේ සේවක මහත්වරුන්ට නිදා ගැනීමට ඇඳන් 1,000ක සෑදීමත් නියම කර අවසානයයි. නිකා ඇඳන් නොවේයි, ‘පෝම් රබර්’ දූපු ඇඳන් එදා බස්වලටත් ‘පෝම් රබර්’ සිටි තිබුණ ද? [බාධාකිරීමක්] ගරු සභාපතිතුමන්

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[වෙලගෙදර මයා.]

අපි මේව සඳහන් කරන විට බොහොම කලබලයි. හරියට ඇහේ කටු අනිත්තා වගෙයි.

ගරු සභාපතිතුමනි, ඒ වාගේම වන්දනා සමයේදී, අනුරාධපුරය කතරගම ආදී මහ ජනතාව රැස්වන ස්ථානවල සේවයට යන අපේ බස් සේවක මහත්වරුන්ට පහසුකම් සලසා දීමටත් අප ලැස්තියි. සේවය කරන කාල සීමාව තුලදී ඒ සේවකයින්ට ආහාර පානාදියෙන් සංග්‍රහ කිරීමටත් අප වැඩ පිළිවෙලක් සූදානම් කර තිබෙනවා.

එපමණක් නොවෙයි, ගරු සභාපතිතුමනි, ණය බරින් මිරිකෙමින් සිටින සමහර සේවකයන්ට පහසු ණය දීමේ ක්‍රමයකුත් අප සූදානම් කර තිබෙනවා.

ඊළඟට අපේ මැද කොළඹ තුන්වන ගරු මන්ත්‍රීතුමා (පී. ජී. බී. කෙනමත් මයා.) මතු කළ කාරණා දෙකක් තුනක් ගැන මා පිළිතුරු දෙන්න සතුටුයි. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ වර්තමාන සභාපති ආර්. ටී. ද සිල්වා මහත්මයා ගැන එතුමා සඳහන් කළා. 1960 දී ඒ මහත්මයා අස් කළ බව ඇත්තයි. නමුත් එදා උප සභාපති හැටියටයි හිටියේ. 1961 දී ඒ මහත්මයා නැවතත් පත්වුණාම අස් කිරීමක් වුණේ නැහැ. ඉල්ලා අස්වීමක් වුණා. ඒ නිසා බරපතල වැරද්දක් කළ මෙතෙකු අප නැවතත් පත් කර තිබෙනවාය කියා තමුන්නාත්සේලා කල්පනා කරනවා. ජ්‍යෙෂ්ඨ ගරු මන්ත්‍රීවරුන් පළමු වන්නේ කරුණු පහදා ගෙන අපට මෙවැනි චෝදනා කිරීම වටිය කියා මා මතක් කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය අප හාර ගන්නා විට බස් රථ පාරදහස් ගණනක් තිබුණා. නමුත් ඒවා හින් පාරේ ධාවනය කළහැකි බස් රථ තිබුණේ දෙදහස් ගණනයි. තමුන්නාත් සේලා කොපමණ දැගලුවත්, ලංගම සේවකයින්ගේ සහයෝගය අපට ලැබෙන නිසා අද බස් රථ තුන්දහස් ගණනක් පාරේ ධාවනය වෙනවා. තමුන්නාත්සේලාත් අවිවාදයෙන් පිළිගන්නවා ඇති, දැව වඩා අද බස් ශුද්ධ පවිත්‍ර බව. අද ස්වල්ප කැන නැතිව යන්න පුළුවන්. මතේ, බුලත් කෙළ නැතිව අද බස් රථ ක් දෙස බලන්න පුළුවන්.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා
(කලාභිති ආචාර්ය. ආර්. ආර්. පෙරේරා)
(Dr. N. M. Perera)

පෝලිම් නැහැ.

වෙලගෙදර මයා.

(ශ්‍රී. ඩබ්ලිව්. ඩබ්ලිව්. ඩබ්ලිව්.)

(Mr. Welagedera)

අප පෝලිම් අඩු කරනවා. ගරු සභාපති තුමනි, ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලය ලෝකයේ එවැනි ආයතනවලින් දෙවන ස්ථානය ගන්නවා. ලංකා ගමනාගමන මණ්ඩලයේ බස් රථ දවසකට මගින් එහා මෙහා ගෙනයමින් ලංකාවේ සැතපුම් 2,50,000 ක් ධාවනය වෙනවා. ලෝකයේ වට ප්‍රමාණය සැතපුම් 25,000 නම් අපේ ලංගම බස් රථ දවසකට ධාවනය වන ප්‍රමාණය ලෝකයේ වටප්‍රමාණය මෙන් දස ගුණයක් වන බව තමුන්නාත් සේලා පිළිගන්නවා ඇති. ලෝකය වටේ දහ වරක් යන දුර ප්‍රමාණය පමණ— ඒ තරම් සැතපුම් ගණනක්—ලංගම බස් රථ දවසකට යනව. එදා තමුන්නාත්සේලා බලයේ ඉන්ද්‍රද්දී එකතු කළ මුදල් ප්‍රමාණයට වඩා වැඩි මුදලක්, විශාල මුදලක්, අප ජාතික ආණ්ඩුව එකතු කිරීමට බලාපොරොත්තු වනව, මේ ජාතික ව්‍යාපාරයෙන්. මම මතක් කරන්න කැමතියි සේවකයින්ගේ ආධාර අපට අද ලැබී තිබෙන බව. ඒ බව අපට මෙතෙක් ලැබී ඇති ආදායම්වලින් පෙන්වා දෙන්න පුළුවනි. තමුත් මාර්තු මාසයේදී තමුත් නාත්සේලා ගෙන ගිය කඩා කප්පල්කාරී ව්‍යාපාර නිසා, බස් රථවලට නොයෙකුත් අන්දමේ උපද්‍රවයන් කළ නිසා ආදායම අඩුවුණත් අප්‍රියෙල් මාසයේ සිට විශාල ආදායමක් ලැබී තිබෙනවා. ඒ පිළිබඳව තමුත්නාත්සේලාගේ දැනගැනීම පිණිස විස්තර ලේඛනයක් ඉදිරිපත් කරන්නමි :

1964 අප්‍රියෙල් මාසයේ රු. 1,39,57,800යි. තමුත් 1965 අප්‍රියෙල් මාසයේදී ලැබුණු ආදායම රු. 1,49,42,757 යි. ගිය අවුරුද්දේ මැයි මාසයේදී රු. 1,52,31,391 යි. තමුත් මේ අවුරුද්දේ මැයි මාසයේ 1,63,56,914 යි. ගිය අවුරුද්දේ ජූනි මාසයේදී 1,40,83,743 යි. මේ අවුරුද්දේ ජූනි මාසයේදී 1,60,12,973 යි. ගිය අවුරුද්දේ ජූලි මාසයේදී 1,42,86,998 යි. මේ අවුරුද්දේ ජූලි මාසයේදී, රු. 1,62,24,251 යි. අගෝස්තු මාසයේදී,

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

ගිය අවුරුද්දේ රු. 1,46,01,779 යි. මේ අවුරුද්දේ අගෝස්තු මාසයේදී රු. 1,69,51,908 යි.

කෙනමන් මයා.

(තිரு. කෙනමන්)

(Mr. Keuneman)

Do you admit that the nationalization of the bus services was a correct step?

වෙලගෙදර මයා.

(තිரு. වෙලගෙදර)

(Mr. Welagedera)

මෙයින් පෙනී යන්නා නොවෙයි, මේ පස් මාසය ඇතුළත රුපියල් ලක්ෂ 804 ක ආදායමක් ලැබී ඇති බව. මේ අනුව ගිය අවුරුද්දට වඩා වැඩි ආදායමක් ලැබී ඇති බව පැහැදිලි වෙනව.

ලෙස්ලි ගුණවර්ධන මයා.

(තිரு. ලෙස්ලි ගුණවර්ධන)

(Mr. Leslie Goonewardene)

බස් මුදලාලීය හිටිය නම් මේව ඔක්කොම එ් ගොල්ලන්ගේ සාක්කුවෙ නොවෙයි?

වෙලගෙදර මයා.

(තිரு. වෙලගෙදර)

(Mr. Welagedera)

නමුත් නාන්සෙලාගේ සහය ලබන්නා නම්, ඔය කඩා කප්පල්කාරී වැඩ අත්හැර දමා නියම අන්දමට සහය මේ ජාතික රජයට දෙනවා නම්, ජනසතු සේවා ව්‍යාපාරයෙන්—

කෙනමන් මයා.

(තිரு. කෙනමන්)

(Mr. Keuneman)

Why did you oppose the nationalization of the bus services?

වෙලගෙදර මයා.

(තිரு. වෙලගෙදර)

(Mr. Welagedera)

—මෙයට වඩා විපුල ප්‍රයෝජන ලැබීමට ප්‍රථමත් බව මම ඉතා සන්තෝෂයෙන් මතක් කරන්න කැමතියි.

ලෙස්ලි ගුණවර්ධන මයා.

(තිரு. ලෙස්ලි ගුණවර්ධන)

(Mr. Leslie Goonewardene)

අර දෙහිවල-ගල්කිස්ස (එස්. ද එස්. ජයසිංහ මයා.) මන්ත්‍රීවරයා කිව්ව වගේ.

—කාරක සභාව

ටී. බී. තෙන්නකෝන් මයා. (දඹුල්ල)

(තිரு. ඒ. ඩී. තෙන්නකෝන්—දඹුල්ල)

(Mr. T. B. Tennekoon—Dambulla)

ජනසතු යෝජනා අපි ගේනව, ස්ථිර කළොත් සහාය දෙනව.

වෙලගෙදර මයා.

(තිரு. වෙලගෙදර)

(Mr. Welagedera)

මම කළ මේ ඉල්ලීම් ගැන ඥාණවත්ත ලෙස කල්පනා කර බාධා නොකර අපට සහාය දෙන ලෙස ඉල්ලන අතරම, යම්යම් තැන්වල සිටින ඉන්නන්ට නියම අන්දමේ අවබෝධයක් ලබා දී, එ් අයත් කරන්නේ ජාතික සේවයක් බව වටහාදී තමන් ලබා ගන්නා වේතනයට අනුව නියම අන්දමට සේවයක් ලබාදීමට යොදවන අතර, එ් අයගේ සහායත් මේ ව්‍යාපාරයට ලැබෙමින් ප්‍රාර්ථනය කරමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසන් කරනව.

සභාපතිතුමා

(චාක්‍රාචාර්ය)

(The Chairman)

Now it is four o'clock. Do the hon. Members want to go on without the tea interval?

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාතිථි ගන්. ගම්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

It is better to go on without the tea interval. It depends on how many more hon. Members there are yet to speak.

සභාපතිතුමා

(චාක්‍රාචාර්ය)

(The Chairman)

There are a number of speakers.

ද සොයිසා සිරිවර්ධන මයා.

(තිரு. ඩී. සොයිසා සිරිවර්ධන)

(Mr. de Zoysa Siriwardena)

I would suggest that we go on without the tea interval.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාතිථි ගන්. ගම්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

I am sorry that the hon. Parliamentary Secretary made a statement which gave the impression that I was responsible for a certain action.—

[Interruption]. Will you wait till

[ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා]

explain? It is an unfortunate statement because reference was made to my relationship; that is why it is unfortunate. So far as I am concerned I can recollect that this young lady had been at Werahera for a number of years as a steno-typist. She was apparently transferred at the request of the Hon. Minister as a steno-typist to the Ministry. That is all that happened. I knew nothing about it. I do not know why this mention was made except to insinuate that I had in some way been involved in this business. All that I am saying is that it is unfortunate that such an impression should have been created by the hon. Parliamentary Secretary.

සභාපතිතුමා

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

The hon. Parliamentary Secretary should accept the explanation given.

වෙලගෙදර මයා.

(திரு. வெலகெதர)

(Mr. Welagedera)

I accept the explanation.

කේ. වයි. එම්. විජේරත්න බණ්ඩා මයා.

(සෝරනාතොට)

(திரு. கே. வை. எம். விஜேரத்ன பண்டா

—சொரணத்தோட்டை)

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

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ වැදගත් අවස්ථාවේදී වචන ස්වල්පයක් කථා කිරීමට අවස්ථාව ලබාදීම ගැන පළමුකොටම තමුත්තාත්තේ මගේ ස්තූතිය පුද කරනවා. ඇත්ත වශයෙන්ම 1956 ජාතික ජයග්‍රහණයේ ප්‍රතිඵලයක් වශයෙනුයි, ජනසතු සේවා කියන ශීර්ෂයක් යටතේ අපට මේ විවාදය කරන්න අවස්ථාව ලැබුණේ. මට මතකයි පසුගිය මැතිවරණ සමයේදී එක්සත් ජාතික පක්ෂය මැතිවරණ රැස්වීම්වලදී එවකට තිබුණු රජයට නොයෙක් විධියේ චෝදනා එල්ල කළ බව, මේ රජය ජනසතු කරනවාය කියා කර තිබෙන්නේ මොකක්ද, කර තිබෙන්නේ රජය සතු කිරීමක්ය, එම නිසා අපට ලැබුණොත් අපි සියල්ලක්ම

ජනසතු කරනවාය කියා. කොයි හැටි වුනත් ජනසතු කිරීමේ වටිනාකම මේ තරම් දුරට පිළිගෙන තිබීම ගැන, දැන් වත් ඒ අදහස් පිළිගැනීම ගැන, මම එ තුමන් ලාට ස්තූතිය පුද කරනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ අවස්ථාවේදී මෙම ශීර්ෂය යටතේ දීර්ඝ වශයෙන්ම මම කථාකරන්න බලාපොරොත්තු වෙන්නේ නැහැ. අපේ කොට්ඨාශයේ අඩුපාඩුකම් රාශියක්ම තිබෙනවා. ඒ අඩුපාඩුකම් පිළිබඳව කරුණු විකක් ඉදිරිපත් කරන්න මම බලාපොරොත්තු වෙනවා.

සභාපතිතුමනි, අපේ ප්‍රදේශයේ තිබෙන විශාලතම නගරය බදුල්ල නගරයයි. හැම කටයුත්තකටම සොරණාතොට, පස්සර, බණ්ඩාරවෙල වැනි ආසනවල ජනතාවට එන්ට සිදුවී තිබෙන්නේ බදුල්ලටයි. මේ පළාත්වල සිට බදුල්ලට එන්ට මාගී කීපයක්ම තිබෙන බව මතක් කරන්ට ඕනෑ. බදුල්ලේ සිට කිනකාලේ හරහා මැඩිතලේට එන පාරේ අවුරුදු ගණනාවක් තිස්සේ දුක් කරදර විදින ජනතාවක් සිටින බව විශේෂයෙන් මතක් කරන්ට ඕනෑ. ඒ ප්‍රදේශයේ මහජනයා දැන් අවුරුදු ගණනාවක සිට ඉල්ලීමක් කරනවා, ඒ මාර්ගයට බස් සේවයක් ලබා දෙන්න කියා. මා මේ කාරණය සම්බන්ධයෙන් පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාට පැමිණිල්ලක් ඉදිරිපත් කළා. එතුමා පසුගිය දිනක මා සමග සාකච්ඡා කරද්දී ප්‍රකාශ කළා, ලගදී ඇමතිතුමා බදුල්ලට එනවය, සැප්තැම්බර් අවසාන වෙන්ට මත්තෙන් පාර්ලිමේන්තු ලේකම් තුමාත් බදුල්ලට එනවය, ඒ එන විට බස් අරගෙන එනවාය කියා. ඇත්ත වශයෙන් මා බලාපොරොත්තු වෙනවා, එතුමා බදුල්ලට පැමිණෙන විට බදුල්ල-කිනකාලේ-මැඩිතලේ පාරට බස් රථයකුත් අරගෙන පැමිණෙයි කියා.

බස් සේවයක් නොමැතිකමින් තවත් දුක් විදින ජනතාවක් සිටිනවා, දිගල්ල සිට ඇටම්පිටිය දක්වා යන මාගීයේ. ඒ පාරෙන් බස් ධාවනයක් ඇති කරන්ට කියා මා ඉල්ලා සිටිනවා. සභාපතිතුමනි, ඉතා ප්‍රසිද්ධ මහා මාගීයක් තමයි, බදුල්ල-කන්දකැටිය මාගීය. බදුල්ලේ සිට හැතැප්ම හත අටක් යන තුරුම මේ මාගීයේ ගමන් කරන කිසිම පුද්ගලයෙකුට බස් රථයක නැගී එන්ට අවස්ථාවක්

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

ලැබෙන්නේ නැහැ, තදබදය වැඩි නිසා. ඒ නිසා සෑම දවසකම විශාල ජනකායකට හැතැපීම හත අටක් පයින් එන්ට සිදු වෙනව. ඊට හේතුව නම් බස් ස්වල්පයක් මේ මාගියේ ධාවනය කිරීමයි. පසුගිය කාලය තුළ නොයෙක් ස්ථානවල වන්දනා සමය පැවති නිසා බස් විශාල සංඛ්‍යාවක් යම් යම් ඩිපෝවලින් වන්දනා ගමන් සඳහා යොදවා තිබුණා. ඒ නිසා මේ පළාත්වාසී ජනතාවට සැහෙන කරදරයක් සිද්ධ වුණා. මා අදහස් කරගෙන සිටියා, මේ කාලය වන විට බස් තදබදය මග හැරෙයි කියා. එහෙත් අපේ ප්‍රදේශවල ජනතාව තුළ වෙනත් හැඟීමක් මේ සම්බන්ධයෙන් තිබෙන බව මතක් කරන්ට කැමතියි. පසුගිය රජය පැවති කාලයේදී උතුරු නැගෙනහිර පළාත්වලට ශ්‍රී බස් රථ යෙදවීම ගැන ඒ පළාත්වල මන්ත්‍රීන්ගේ විරුද්ධත්වය ප්‍රකාශ වී තිබුණා. ඒ නිසා අපේ ප්‍රදේශයේ ජනතාව තුළ හැඟීමක් තිබෙනව, මේ රජය බලයට පත්වීමෙන් පසු අපේ ප්‍රදේශයේ තිබෙන බස් ටික උතුරු හා නැගෙනහිර පළාත්වලට යවනවදෝ කියා. අපේ ප්‍රදේශයේ වැඩි දෙනෙකු තුළ ඒ විධියේ සැකයක් තිබෙනවා.

සී. රාජදුරෙයි මයා. (මඩකලපුව පළමු වන මන්ත්‍රී)

(ති.රු. ජී. இராஜதுரை—மட்டக்களப்பு முதலாம் அங்கத்தவர்)

(Mr. C. Rajadurai—First Batticaloa)
Five buses.

විජේරත්න බණ්ඩා මයා.

(ති.රු. விஜேரத்ன பண்டா)
(Mr. Wijeratne Banda)

මා කියන්නේ මහජනයා තුළ තිබෙන කුතුහලය ගැනයි. 5 ක් නොවෙයි, 10 ක් හෝ ඊට වැඩි ගණනක් දුන්නත් මා විරුඬ නැහැ. කියක් යවා තිබෙනවාදැයි මා දන්නේ නැහැ. මා උතුරට ගිහිනුත් නැහැ; නැගෙනහිර පළාතට ගිහිනුත් නැහැ. තමුත්තාන්සේට මේ ගැන ප්‍රශ්නයක් නැහැ. මා මේ සභාවේ මතක් කළේ මහජනයා තුළ තිබෙන සැකය ගැනයි. ශ්‍රී බස් ලංකාව පුරාම යවන තරමට මා කැමතියි. තමුත්තාන්සේට කොච්චර බස් දුන්නත් මා විරුද්ධ නැහැ. එහෙත් අපේ ප්‍රදේශයේ තිබෙන අඩුපාඩුයි, මා මදිටිපත් කර

න්නේ. ඒ මන්ත්‍රීතුමා මතක් කරනව, ශ්‍රී බස් 5 යි තිබෙන්නේ කියා. එදා තමුත්තාන්සේලා තරකයි කිව්ව ශ්‍රී බස් 5 ක් නොවෙයි, 500 ක් තමුත්තාන්සේලාට ලැබේවා කියා මා ප්‍රාර්ථනා කරනවා. ඒ උදවියට බස් 500 ක් ලබා දෙන්නට කටයුතු කරන ලෙස ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනව. තමුත්තාන්සේලා එදා අනුගමනය කළ වැඩ පිළිවෙල තරකයි කියා අද පෙනී ගොස් තිබීම සතුටට කරුණක්.

බෙන්ස් කාර් ගැන තමයි, ලොකු අදෝනාවක් තිබුණේ. අපේ මහජනතාව වැටි සිටි දුක්බදයක අවසාවාවෙන් ඒ අය මුදවා ගන්න පසුගිය රජය බෙන්ස් බස් රථ යොදවා විශාල සේවයක් කර තිබුණේ. තමුත්තාන්සේලාගෙනුත් අපි බලාපොරොත්තු වෙනව, ඒ වගේ දහ ගණයක දියුණුවක් ඇති කරයි කියා. බෙන්ස් බස් රථ හෝ වෙනත් වගියක් හෝ යොදවා මහජනතාවගේ දුක්ගැනවිලි නැති කරන මෙන් මා ඉල්ලා සිටිනව.

මා කලින් මතක් කළ අන්දමට බදුල්ල-මැඩිනලේ-කීනකලේ දක්වාත්, බදුල්ල-කාටවෙල හරහා ඇටම්පිටිය දක්වාත් බස් සේවා ඉතා ඉක්මනින් ඇති කරන ලෙස ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලමින් මගේ වචන ස්වල්පය මෙයින් අවසාන කරනව.

ඒෆ්. ආර්. ඩයස් බණ්ඩාරනායක මයා.
(ති.රු. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்க)
(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

Mr. Chairman, I should like to state, in discussing the Votes of the Ministry of Nationalized Services, that we are probably discussing something that is unique in this Government—unique for the reason that, whereas other Ministers have got opportunities to develop their subjects, to expand their subjects, it is not so in the case of the Minister of Nationalized Services. For instance, the Minister of Industries would, no doubt, in the course of the next five years create new industries, and the Minister of Agriculture will try to diversify his crops and create new forms of agriculture in our country; but in the case of the Minister of Nationalized Services, his wings are clipped.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[එෆ්. ආර්. ඩයස් බණ්ඩාරනායක මයා.]

He has been told by the Government, "No more nationalization. This is the limit of what you get. There is no question of your nationalizing anything more. You have just got to manage with what you have got and there is no question of nationalizing further."

The only promise that we have got is that nothing further is to be nationalized beyond this and nothing that was already nationalized will be denationalized.

Therefore, the Minister starts with an unenviable job of having to try to put up a pretence of being enthusiastic about nationalized services belonging to a Government which is certainly most unenthusiastic about nationalization.

But subject to that limitation, I have no doubt that the Minister, as far as the administration is concerned will do his best; he will try very hard. But I should like to ask the question in a pointed form from the Hon. Minister: What exactly can he do now? Most Ministers will tell us the plans they have for the future. They will think about their subjects and plan further. They will think in terms of how, within the scope of the subjects and functions allocated, they can do better still to serve the country, to serve the national interest.

The Minister of Nationalized Services cannot take over the banking services. He is shut out. A shipping corporation will not be established, notwithstanding the fact that it was enthusiastically supported by the United National Party during the course of the last Government. In other words, the Minister is told, "what the Governments of the late Mr. Bandaranaike have done, we are stuck with and you should be its custodian."

And the crowning joke of it is that it is not taken seriously because it has been coupled with sport! I rather think that in a sense it is most appropriate and fitting that sport

should perhaps have been assigned to his Ministry in these rather droll circumstances.

But there are things which the Minister can do, and I would respectfully ask the Minister not to waste his time, as the Parliamentary Secretary did a moment ago promising foam rubber cushions in C. T. B. buses. That is not the kind of development we have in mind. If you want to improve your services think constructively. Do not waste your time hoping to win more votes by promising greater comforts to people, comforts of a rather stupid character the sort of things that only persons living in a dead U.N.P. tradition of 1955 and before can possibly think of now.

So far as we are concerned, even if you are not going to nationalize anything further, at least, think of practical ways and means of improving the existing nationalized services. You have been told, "You can't nationalize anything more." That is not your fault. You have got what has been given to you.

Let us consider at the end of five years whether the U.N.P. Government is so barren of ideas that it is stuck and cannot think of practical things to improve the existing nationalized services, or whether when the wheel turns full circle and it is possible once again to nationalize further things, to expand the public sector, beyond the limits entrusted to you and which you have been asked to conserve, it would be possible at least to say that you have not destroyed but that you have increased and improved it.

When I talk of increasing and improving, I do not mean the things that the Parliamentary Secretary spoke of a moment ago. I admit weaknesses and faults in our administration. I have not been above admitting it.

The Parliamentary Secretary read a long list of letters purporting to be written by various people, claiming

that they had asked or ordered that appointments be given. I do not know the facts of individual cases. If indeed, authority was made use of in some inappropriate or incorrect manner to secure employment for somebody, I am certainly not holding a brief in its defence. If such things have happened—I do not admit that they have happened; I do not know; letters were read—I always believe, with my legal training, that it is best to reserve judgment until one has heard both sides of any case. If such things have, in fact, happened, I shall certainly say that it is wrong.

However, I should like the Hon. Minister and all his Colleagues, if they are using it as an argument, to decide why they are doing so. Can the Hon. Minister and his Colleagues honestly say that from the 22nd of March up to date not a single letter of a similar nature has been written under this Government? That is the challenge I should like to throw out. It is all well and good saying, "Look at all the disclosures we are making in Parliament. We are pointing out that you and your Ministers of the previous Government have done certain wrongful actions—transferred people, appointed people, given orders in this way." I should like to throw the challenge straight back at the National Government. Can you and your Ministers conscientiously and honestly declare that not in a single instance, subject to whatever pressures, has a single such letter been written from March 22nd onwards? Or is it to excuse what you are going to do in the future that you wish to say, "At least we are no worse than you were"? That is no argument. If you mean to set yourselves that standard of propriety and rectitude, I for one will give you all honour for it, and I shall certainly like to see that standard maintained in public life. But, on the other hand, do not use this opportunity merely to fling mud, as your Parliamentary Secretary did a moment ago. Sooner or later that mud will be flung right back in your faces, and that mud will stick.

අ. සා. 4.15

Equally, I do not think very much of the hon. Parliamentary Secretary's attempt to talk of the development of the bus services. Indeed, he seemed to take pride in the expansion of the nationalized sector. Your Government, on the other hand, is determined to suppress it. It does seem contradictory for the hon. Parliamentary Secretary to talk of the great victories of nationalization, the increase in receipts, the expansion of bus services, the increase in mileage so much so that it girdles the equator.

In practice, what are the new ideas of your Ministry so far? Absolutely nothing! One day you talk of removing the queue of ships outside the port. I must pay a tribute to the Hon. Minister and say that he has been working extremely hard at it. In my opinion, he has possibly made a better impact on reducing the queues outside the port than any of his predecessors, including predecessors on our side of the House. But does he really think he will succeed? As I pointed out during the Debate on the Second Reading, the problem goes deeper and is more serious than one that can be solved by mere slogans, by mere enthusiasm, or by telling us that the workers are now on your side, although, frankly, I doubt it; anyway if you want to foster the myth, I shall not stop you.

I do not believe that the problem is one that is entirely in the hands of the workers—with all their enthusiasm. You must provide them with the necessary facilities and think about the problem. The fact remains that until you have got storage, modern methods, and improvements in the port of a technical character, which you have to introduce and provide the money for, you will never succeed in removing the queue of ships. The Beira Lake still remains undeveloped. Storage has not been provided for in the Estimates. There is no money available yet. The Government has not seen the need for it nor understood the corresponding saving in demurrage.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[එෆ්. ආර්. ඩයස් බණ්ඩාරනායක මහ.]

You have got to introduce modern methods of storage. How much have you set aside in your Estimates for the provision of fork lift trucks? If you wish to store goods which arrive in bags in your warehouses, have you considered seriously the question of introducing direct discharge methods into the port by which food and grain cargoes can be directly discharged without having to be bagged and lifted according to the old and traditional methods? If you intend to keep to these things, if you intend to stick to the ancient bullock cart methods, your nationalized services may just as well have remained un-nationalized unless you mean to use the resources of the Government of Ceylon to the best advantage, at least to give this country the maximum service with the meagre nationalized services that have been allowed to you under your private sector conscious Government.

I make this appeal in all sincerity, not in a spirit of criticism. You are doing your best I know. I am perfectly satisfied. When I paid you a tribute a moment ago that you are making great efforts I really meant it, but those great efforts are not enough unless at the same time they are coupled with a determination to improve the technology, the technical perfections, skill as well as machinery and devices available today to make our port a modern port.

What a transformation it was when a few quays were built in Colombo Port a few years ago. We did not make such a song and dance about it. We now come to take things for granted. We have the Prince Vijaya Quay and the Queen Elizabeth Quay; all that is true. But what an enormous difference it has made having alongside berths.

To this date have you any plans for the expansion of the Colombo Port? If so, they are not apparent in the Estimates. We had reports. The Nedeco Report is an old one. The S. L. F. P. Government is entitled to talk about it and I am not bragging

here now. I am merely asking you in plain language, have you any concrete plans for the development of the port? None at all, not as far as the Estimates are concerned.

The Permanent Secretary and the staff who prepared the Estimates for you have merely said, "We will run the thing as it is, we will keep the port going, we will keep the flag flying, we will keep the ships getting discharged and we will try and bully the labourers a little", and I am sure that, as far as possible, the queue of ships is moving as fast as possible. You will move it out, Mr. Minister, but a new queue will form until your storage problem is tackled. And there is no provision made at all to tackle the storage problem and that is where you are stuck. You must have modern mechanized methods of loading and unloading and of being able to stack your goods. Unless you do that, you will for ever be stuck with the problem of collecting sweepings which is one of the biggest rackets in the port.

It is a wonderful thing. More money passes out in sweepings than the port brings in. Bags are deliberately ripped open, food stocks are deliberately left on the ground and sold as sweepings at nominal prices. It happens every day and unless you modernize your methods these things are going to continue.

Bus services—the hon. Parliamentary Secretary was talking about it a moment ago. Other hon. Members were talking about belching buses. I do not know, I do not wish to be flippant on this matter, but have you considered, apart from anything else, the fact that these buses that run a heavy mileage have to be overhauled once in 300,000 miles? You just cannot avoid it. There is always a certain consumption of oil. You are bound to have smoke in buses unless you are going to be able to replace your fleet with buses more frequently so that you can virtually have a brand new fleet running all the time. I do not think your resources are up to it. But have you really considered ways and

விசேஷக் கெடுதல்தான். பதன, 1965-66

—கூடுதல் கலாவி

means of stopping those buses belching, at least of eliminating the nuisance? Examine the methods in other countries. There are some countries where the exhaust pipe has been connected practically to a chimney leading upwards in such a way as to prevent the smoke coming in the face of on-coming motorists and creating a disturbance on the road. The smoke is directed upwards into the upper atmosphere and not in a dense way in which it now comes out of the buses. I am not saying it is perfection, but, at least, it is something. Examine the methods that you have got with other countries and in relatively poor countries in South-East Asia where these techniques are being adopted. It may seem a very small matter, it may not be very costly, but you are thinking in terms of foam rubber cushions for your passengers. How touching to see the bus *mudalalis* now thinking of foam rubber cushions for bus passengers! In those days you had hard wooden seats.

செ. இன்திரேசனே

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

There is foam rubber now.

ஃப். ஃப். டியஸ் பண்டாரநாயக்க

(திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்க)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

I know there is foam rubber and they are thinking of more foam rubber. Their mind does not seem to run on channels of improving the quality. We have got buses for a long time. The Nelson type came in, I think, in 1950 and with the Omnibus Licensing Ordinance in 1943 we had the same sort of thing coming up. Double-deckers have been introduced since then, including reconditioned double deckers, from abroad. But have you examined and considered the practical ways and means of economizing your services? Have you gone into the technical features of different types of buses which you are capable of running?

Suggestions have been made about the unification of the C.T.B. and the Railway—their co-ordination. One of the most difficult things is to co-ordinate when institutions are determined to remain un-co-ordinated. I think, there was a time when we too tried to co-ordinate by making Rampala a railway man as well as a C.T.B. man. We had him on both boards. Theoretically, the co-ordination was perfect, but in practice no co-ordination of any sort occurred. The hon. Members of this House are well aware that such expedients will not solve the problem. You cannot afford to have Ministries at war with the corporations under them. We had the unedifying spectacle, Mr. Minister, almost immediately after you assumed office, of the Chairman of the C.T.B. and the Permanent Secretary engaged in a first class row in the newspapers, with the chairman of the C.T.B. telling the Permanent Secretary exactly what he thought of the former administration when he was the chairman of the C.T.B. and the Permanent Secretary replying in kind. I am not holding a brief for either side, but I will say this, if your chairman of the C.T.B. is right in condemning your former chairman, is it possible for him to function seriously as your Permanent Secretary? On the other hand, if your Permanent Secretary is right, then surely, the present chairman must be wrong. You cannot have it both ways. You cannot merely say, "Look, let us forget the whole incident, two people have scolded each other in the newspapers; never mind, the incident is closed; let us hear no more about it." But that incident arose out of a real difference, a real criticism of maladministration, a basic charge of maladministration. Is it not fit and proper that this House should be fully informed as to whether or not there is some truth in it? Surely, Mr. Chairman, we are entitled to ask you that at the Committee stage? Please tell us what is the truth of that matter.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[එෆ්. ආර්. ඩයස් මහතරයාගේ මතය.]

I appreciate the embarrassment. The Permanent Secretary is a brother of a Minister, the chairman of the C.T.B. is a brother-in-law of another Minister of your Government. When relations like that are involved you might, sometimes, say to yourself, "How can I sit in judgment, we must somehow or other maintain the friendship between the relations of Ministers just as much as we maintain the friendship among Ministers." But, Mr. Chairman, the problem is a real problem. You use a big stick to belabour a former administration and you say to yourself, the C.T.B. was horrible in the days gone by. Under the administration of the hon. Member for Agalawatta (Mr. Anil Moonesinghe) and under the administration of the hon. Member for Minuwangoda (Mr. Michael Siriwardena) the C.T.B. was rotten to the core. That is your argument. But now, in the space of a few months, you want the country to believe and you want Parliament to believe that these institutions have changed. All I can tell you is that I have not seen very much change. There were certain reforms that were brought in by your predecessors, such as the decentralization of the C.T.B. and better living conditions for the workers. It is true the C.T.B. expanded; new fleets of buses were purchased. Your Parliamentary Secretary talked about the number of buses you took over on March 23rd but please remember, Mr. Minister, how many derelict buses we took over in 1958.

It is no argument to talk about the expansion of services. Of course, services will continue to expand whether you are in office or we are in office, and we hope that that expansion will continue. The C.T.B. does not become a new institution merely because Governments come and Governments go. The C.T.B. has a service to perform to the country and that service it will continue to perform, unless this Government, in its determination to stand for the private sector, decides, almost unconsciously, that the public sector should suffer in the process. You are

the one guardian angel left for the public sector. It is a curious thing, Mr. Minister. I do not think when you contested for the United National Party it ever entered your head that you would be the ultimate saviour of the public sector. That is how events have turned out and we are happy it should be so. In your hands we are confident of one thing, that is, that you will not consciously or deliberately ever permit the political major premises in your mind to destroy an institution of such national value and importance as this. We appeal to you, therefore, when you administer your department do not adopt a routine attitude towards it; do not think to yourselves, "I am here only to keep the buses running, to keep the wheels turning round and nothing new can be done."

We know that no new nationalization will take place under this Government, and, I think, we regret it. It remains at that. We are not going to quarrel about it. But it is very important that, when you draw up your estimates and you ask money from the Government, you must think in terms of revolutionary changes within the nationalized services, in terms of establishing your storage, and moving into a shipping corporation. You cannot bleat for ever with the Shipping Conferences and ask them to reduce their surcharge. You must some day come to the point when you can be in a position to establish a National Shipping Corporation. You must be in a position, at least, to charter your ships and carry a large part of your own requirements both in imports and exports. That is the only method by which you can bring down the cost of living.

The invisible accounts of the Governor of the Central Bank which he always talks about in his Annual Report, which nobody reads except the first ten pages—the Prime Minister himself reads the first ten pages and normally he reads them aloud; but may I say there is a lot of useful material there—certainly show that freight constitutes a very large part of the actual cost of living

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

in practically every item in this country. Nearly 35 per cent. of every imported item consists of freight costs. And you are trying to save a little bit by begging and pleading with Mr. Mundy of the London Shipping Conference. I too have met him and talked with him and I know exactly their approach to this question politically. When they think it possible to make some little concession they will make it, but even you, I know, are disappointed by the response of the Shipping Conference. The argument of the surcharge is not really built on the argument of delays and turn-round of ships seen in the Port of Colombo. They are determined to maintain a surcharge. However much they love the U.N.P., they love their profits more, and, therefore, the Shipping Conference is not really working in your interests.

අ. සා. 4.30

You must have a shipping line. What beats me is this. A Shipping Corporation Bill was introduced in the last Parliament, it passed the Second Reading in this House with the enthusiastic support of every single section of this House, including the United National Party, and yet when it comes to legislation, over the last six months you have a meagre performance, a miserable performance, of having nothing to show for it when all your back-benchers are full of life, shouting in their enthusiasm. We like it. But the record of legislative performance is miserably poor. It is not your fault. It may be you are shut out from legislation. You cannot introduce a single new law. That is your problem. But, at least, on the administrative side do your best.

There is one last matter before I close and that is in regard to the comment which was made about the Chairman of the C. T. B. It is true that the chairman was not removed by our Government. We have never said so. Our complaint has always been that he was removed by your Government in March 1960. Having

been removed as deputy chairman you are bringing him back as chairman. We do not mind that either. But what we want to know is, if he was considered unfit by your Government to hold high office, will you please explain to us by what process of reasoning the same Cabinet—incidentally the same Minister who removed him is still a Minister of your Cabinet—has found it fit to bring him back to office? Has the fortuitous crossing over of one Minister produced this change?

As far as I am concerned, I must say that the Sri Lanka Freedom Party had no basic fault to find with Mr. R. T. de Silva when he was Chairman of the C. T. B. in our administration. He left owing to a situation arising—it was debated in this House—over the issue of a circular, No. 41, of a disciplinary character relating to the conditions under which the C. T. B. employees could be found fault with. There was a question as to whether he had the power or not to issue that circular before the board had considered or approved it, or whether it had been without the knowledge or approval of the Ministry. A question arose about it. Mr. R. T. de Silva took responsibility for the issue of the circular even though the Government withdrew it in order to settle the strike, and he promptly tendered his resignation. There is nothing dishonourable about that matter. Our point is something else. Our point is, in your anxiety to make room for political failures throughout the length and breadth of Government corporations, your administration—which prided itself on the fact that individuals who were defeated candidates were really the preserve of our Government—is distinguishing itself by certainly improving upon our performance; and if that is the performance you are going to improve on, if that is all you are going to do to develop your nationalized services, then all I say is, “Heaven help the nationalized services.” So, please, Mr. Minister, when you lay down your standards, when you tell us that our Ministers have done the

விசேஷக் கௌரவப் பதவி, 1965-66

—காரைக்காலம்

[ஃபர். ஃபர். மென் மனேவரையாக மெ.]

wrong things, when you maintain that we have made appointments at our will and pleasure directing officials to appoint so and so, whether it be as a clerk, or a typist, or a telephonist, or anybody,—I could not care less ; ask the others and ask your colleagues—can you in all conscience tell us that from March 22nd onwards none of your Ministers have done these things ? Can you conscientiously tell us that not a single letter has been written directing that somebody or someone should be given employment? Please remember that your own acts will find you out. It is only a question of time.

If you really mean to reform the public life in this country and maintain an atmosphere of purity in all your actions, we, as a political party, shall try our best to co-operate with you and help you one hundred per cent.

You will remember the Bribery Bill which was introduced in this House. There were some of you who thought that the Sri Lanka Freedom Party would obstruct this Bill, because ultimately it is our party that is on trial, and for the last 9 years we have been in power. Yet, we take pride in the fact that with only one day's debate on that Bill, we gave it one hundred per cent co-operation and support. So, please do not try to make a point of it and refer to relationships in a sneering manner when they carry no implications at all. Please do not try to make out that merely because you allege relationship to some big person there must be something fishy in the whole transaction. If you mean to avoid our mistakes and to avoid our errors, we shall certainly wish you well and extend to you our complete co-operation.

In conclusion, may I congratulate you, Mr. Minister, for your efforts and the attempts you are making to do an almost impossible job with a private sector conscious Government trying to run the nationalized services. I congratulate you.

ஃ. ஸா. 4.35

சபாபதிநிலை

(அக்கிராசனார்)

(The Chairman)

Order, please ! The hon. Appointed Member, Sir Razik Fareed, will now take the Chair.

ஃனதுருவ கலாநாயகநிலை இலாசனாயகன் ஓவன் இலாசன், ஃன்கரன் டே மன்றி மனேவன் சூனே டிசின் ஃபரேட் மெ இலாசனாயகன் மெ.

அதன்பிறகு, சபாநாயகர் அவர்கள் அக்கிராசனத்தி னின்று நீங்கவே, சேர் ராஸீக் பரீத், ஓ.பி.ஃ., [நியமன அங்கத்தவர்] அக்கிராசனத்தமர்ந்தார்.

Whereupon MR. SPEAKER left the Chair, and SIR RAZIK FAREED, O.B.E., [APPOINTED MEMBER] took the Chair.

ஃ. ஸா. ஓரன்நினைவி மெ. (கிரி ஸோலிவி)

(திரு. கா. பொ. இரத்தினம்—கிலினொச்சி)

(Mr. K. P. Ratnam—Kilinochchi)

தலைவர் அவர்களே, கொழும்புத் துறைமுகத்திலே ஏற்றுமதி, இறக்குமதி வேலைகள் ஒழுங்காகவும் காலத்தாழ்ச்சியின்றியும் நடக்கின்றன என்பதை எனக்குமுன் பேசிய தொம்பேப் பிரதிநிதி (திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்கா) அவர்கள் எடுத்துக்காட்டினார்கள். சென்ற பல ஆண்டுகளாக இந்நாட்டின் பொருளாதார நிலையை மிகவும் பாதித்தது இந்தத் துறைமுகத்திலே நிகழ்ந்த பல வேலை நிறுத்தங்களும் அவற்றால் உண்டான வீண்பணச் செலவுமாகும். இந்த நிலைமையை மாற்றிக் கொழும்புத் துறைமுகத்திலே ஒழுங்காக வேலை நடைபெற மிகக் குறுகிய காலத்தில் ஏற்ற ஒழுங்குகளைச் செய்ததற்காக அமைச்சர் அவர்களுக்கு இந்நாட்டு மக்களின் சார்பில் நான் எனது பாராட்டுதலைத் தெரிவிக்கின்றேன்.

உண்மையிலே இந்நாடு பொருளாதாரத் துறையிலே முன்னேற வேண்டுமானால், தொம்பேப் பிரதிநிதி அவர்கள் கூறியது போல ஆக்க வேலைகளைத் தொடங்குதற்கு முன்னர் தொழிலாளரும் அரசாங்க உத்தியோகத்தார்களும் நல்ல முறையில் தங்கள் கடமையைச் செய்து நாட்டிலே ஒரு நல்ல சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும். இந்தச் சூழ்நிலையைத் துறைமுகப் பகுதியில் அமைச்சர் அவர்கள் உருவாக்கியதற்காக நாங்கள் அவருக்குக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றோம். இவ்வித நல்ல சூழ்நிலை ஏற்பட்டால்தான்,—சில ஆண்டுகளுக்காதல் வேலை

விசேஷக் கைபிழைப் பதை, 1965-66

—காங்கேசன்

நிறுத்தம் இல்லாமலிருந்தால்தான்—இந்நாட்
டைப் பொருளாதாரத் துறையில் முன்னேறச்
செய்ய முடியும்.

இன்று நாட்டிலே வேலைநிறுத்தங்கள் நடக்
காமல் தொழிலாளர்கள் அரசாங்கத்துடன்
சேர்ந்து இந்நாட்டு முன்னேற்றத்துக்கு
உழைக்கும் இந்த நல்ல நிலைமையை நாம் வர
வேற்க வேண்டும். இந்நாடு பொருளாதாரத்
துறையில் முன்னேற்றமடைவதற்காக, இந்
நாட்டிலே வேலை நிறுத்தங்கள் நடைபெற
மல் எதிர்க்கட்சியினரும் சிறிது காலத்துக்கா
தல் அமைதியாக இருக்கவேண்டுமென்று நான்
அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

அடுத்ததாக, காங்கேசன்துறைத் துறை
முகத்தையிட்டு ஒருசில குறிப்புக்களைக் கூற
விரும்புகின்றேன். சென்ற பல ஆண்டுகளாகக்
காங்கேசன்துறையிலுள்ள துறைமுகத்தை
விருத்திசெய்ய எவ்வித நடவடிக்கையும் எடுக்
கப்படவில்லை. எதிர்க்கட்சியினர் ஆட்சியி
லிருந்த காலத்திலே வேண்டிய நடவடிக்கை
களை எடுக்க அவர்கள் தவறிவிட்டார்கள். பல
அடையாள வாக்குப்பணங்களை அதற்காகக்
குறித்திருந்தும் அந்த வேலையை நிறைவேற்றா
மல் விட்டுவிட்டார்கள். வட பகுதி மக்களுக்கு
ஒரு துறைமுகத்தை ஏன் நிறுவிக் கொடுக்க
வேண்டும் என்ற கருத்துத்தான் அவ்வித நட
வடிக்கை எடுக்கப்படாமல் இருந்ததற்கான
அடிப்படைக் காரணமாகும். அமைச்சர் அவர்
கள் தான் பதவியேற்றவுடனேயே காங்கேசன்
துறைத் துறைமுகத்தை விருத்திசெய்ய நட
வடிக்கை எடுத்தமைக்கு நாம் அவரை மிகவும்
பாராட்டக் கடமைப்பட்டுள்ளோம். இந்த
வேலையை மிக விரைவில் நிறைவேற்றி வைக்க
வேண்டுமென்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக்
கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

அடுத்ததாக, இலங்கைப் போக்குவரத்துச்
சபையைப் பற்றிச் சில குறிப்புகளைக் கூற
விரும்புகின்றேன். எனக்குமுன் பேசிய தேசிய
மய சேவை அமைச்சரின் பாராளுமன்றக்
காரியதரிசி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள்
இலங்கைப் போக்குவரத்துச்சபையின் வரு
வாய் இப்பொழுது கூடியிருக்கின்றதென்று.
கொழும்பிலே வசிக்கனிலே பயணம் செய்யும்
பொதுமக்களின் சிலர் இன்னும் இந்த வசக்க
ளிலே அறவிடும் பணம் முறையாக அறவிடப்
படுவதில்லையென்று கூறுகிறார்கள். சில பிரயா

ணிகள் பணம் கொடுக்காமலேயே வசக்களில்
பயணம் செய்கின்றார்கள். வசக்களில் கடமை
புரியும் பணியாளர் சிலர் பணம் அறவிடுவதில்
அவ்வளவு அக்கறை காட்டுவதில்லை. எனவே,
இந்த விடயத்தை அமைச்சர் அவர்கள் கவ
னிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்
றேன்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்த அள
வில் பொதுவாகப் பல திருத்தங்கள் இலங்
கைப் போக்குவரத்துச் சபையினாலே செய்யப்
பட்டிருக்கின்றன. எனினும் மன்னார்—பூநகரி
வச சேவையைப் பற்றிக் குறிப்பிட வேண்
டும். அந்தச் சேவையைப் பற்றிய குறைகள்
பலமுறை எடுத்துக் கூறப்பட்டிருந்தும் அது
இன்னும் திருத்தியமைக்கப்படவில்லை. எத்த
னையோ கிராம மக்கள் நான்கு, ஐந்து, பத்து
மைல்தூரம் நடந்துவந்து வசவுக்குக்காகக்
காத்திருந்தும் வச கிடைக்காமலும் இரவு
நேரத்தில் தங்க வழியில்லாமலும் இடருறுகின்
றார்கள். எனவே, இந்தச் சேவையை விரைவில்
திருத்தியமைக்க வேண்டுமென்று நான்
அமைச்சர் அவர்களை வேண்டிக் கொள்கின்
றேன். மன்னார்ச் சாலை அனுராதபுரத்தின்
கீழே இருக்கும் வரைக்கும் இந்தச் சேவை
திருந்தாது என்பது பொதுமக்களின் கருத்
தாகும்; என்னுடைய கருத்தும் அஃதே.
எனவே, அதனை யாழ்ப்பாணத்துக்கு மாற்ற
வேண்டியது இன்றியமையாதது என்பதை
அமைச்சர் அவர்களுக்கு வற்புறுத்திக் கூற
விரும்புகின்றேன்.

இந்த மன்னார்-பூநகரி வச சேவையுடன்
கிராம மக்களின் வசதிக்காக பல்லவராயன்
கட்டிலிருந்து பூநகரிக்கும் ஒரு சேவையைத்
தொடக்கிவைக்க வேண்டியது மிகவும் இன்றி
யமையாததாகும். பல ஆண்டுகளாக இப்படிப்
பட்ட ஒரு சேவை தேவை என்று கேட்கப்பட
டிருந்தும் இதுவரை அது கவனிக்கப்பட
வில்லையென்பதை அமைச்சர் அவர்களுக்கு
நினைவுட்ட விரும்புகின்றேன்.

என்னுடைய கவனத்திற்காகப் பல சங்கங்
களும், பல பிரயாணிகளும் வேண்டுகோ
ளொன்றை அனுப்பியிருக்கின்றார்கள். இன்று
கொழும்பிலிருந்து மட்டக்களப்புக்கு இலங்
கைப் போக்குவரத்துச் சபை நேரடி வச
சேவையொன்றைத் தொடக்கியிருக்கின்றது.
ஆனால் கொழும்பிலிருந்து யாழ்ப்பாணத்திற்கு
அத்தகைய சேவை ஒன்று இல்லை. இதைக்

[ஓர்ந்நினை மய.]

கௌரவ அமைச்சரவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருமாறும் கூடிய விரைவில் கொழும்பிலிருந்து யாழ்ப்பாணத்துக்கும், யாழ்ப்பாணத்திலிருந்து கொழும்புக்குமாக நேர் வசு சேவை ஒன்றினைத் தொடக்குவிக்கு மாறும் என்னை அவர்கள் கேட்டுள்ளனர். ஆகையால், கொழும்பிலிருந்து யாழ்ப்பாணத்திற்குப் போகவும். திரும்பி வரவும் கூடியதாக வசு சேவை ஒன்றினை விரைவில் நிறுவ வேண்டுமென அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்பொழுது பயன்படுத்தப்படும் வசுக்கள் "E" வகையைச் சேர்ந்தவை. அவை ஒவ்வொன்றினதும் நிறை 6 தொன். இதற்குக் குறைந்த நிறையுள்ள வசு வண்டிகள் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையிடம் இல்லை. ஆனால், பழைய கிராமங்களிலும், புதிதாக ஆரம்பிக்கப்பட்ட குடியேற்றத் திட்டங்களிலும் வசு வண்டிகள் ஓட வேண்டுமானால், 6 தொன் நிறைக்குக் குறைந்த வசு வண்டிகளைத் தான் ஓட விடலாம் என்று பொது வேலைத் திணைக்களத்தினர் கூறுகின்றனர். ஆகையால், 6 தொன்னுக்கும் குறைந்த நிறையுள்ள வசு வண்டிகளையும் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபை இறக்குமதி செய்ய வேண்டும். வசு வண்டிகளோடு "வான்"களையும் பயன்படுத்தி இப் பகுதிகளுக்கு நல்ல சேவை செய்யலாம் என்பதையும் கௌரவ அமைச்சரவர்களது கவனத்துக்குக் கொண்டுவர விரும்புகின்றேன். இத்தகைய பகுதிகளில் "E" வகை வசு வண்டிகளைக் கொண்டு சேவையை நடத்த இயலாதாகையால், இவ் விடயத்துக்கு முன்னீடு கொடுக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

சென்ற அரசாங்கம், அரசாங்கத் திணைக்களங்களில் மட்டுமல்லாமல் இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையிலும் தனிச் சிங்களத்தைத் திணித்து விட்டது. இப்பொழுது அரசாங்கம் மாறியும்கூட அந்த நிலைமை மாறவில்லை. இதனை மிகத் துக்கத்துடன் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன். இவ்விடயத்தை, நான் அரியணையுரை விவாதத்தின் போது பேசுகையிலும் குறிப்பிட்டிருக்கின்றேன். அவ்விதம் நான் குறிப்பிட்டபொழுது கௌரவ எட்டியாந்தோட்டைப் பிரதிநிதி (கலாநிதி என். எம். பெரேரா) உங்களுடைய அரசாங்கம் தானே அதனைத் தொடர்ந்து செய்கிறது என்று கூறினார். அப்பொழுது நான் நிலைமை

—கூர்வ ஸ்வை

மாறும் என்றேன். ஆனால் இப்பொழுதும் நிலைமை மாறவில்லை. இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையினர், எனக்குக் கூடத் தனிச் சிங்களத்திலேயே கடிதங்களை அனுப்புகின்றார்கள். பிரயாணிகள் சங்கங்களும், கிராம முன்னேற்றச் சங்கம் போன்ற நிறுவனங்களும் தமிழில், அல்லது ஆங்கிலத்தில் எழுதும் கடிதங்களுக்குரிய பதிலைத் தனிச் சிங்களத்திலேயே அனுப்பினால் எவ்வளவு இடர்ப்பாடு விளைக்கும் என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். பொது மக்களுக்காகச் சேவை செய்யவென நிறுவப்பட்ட நிலையங்கள் பொது மக்களுக்கு உதவி செய்ய வேண்டுமேயன்றி, உபத்திரவங்களை உண்டுபண்ணக் கூடாது. அரசியல் கொள்கைகளை ஒருபுறத்தில் வையுங்கள். ஆட்சிக்கு வருவதற்காக அரசியல்வாதிகள் எதையும் பேசிக்கொள்வார்கள். ஆனால், சேவை செய்யும் ஒரு நிலையத்திலுள்ளவர்கள்—சேவை செய்வதற்கென நியமிக்கப்பட்ட அதிகாரிகள்—குறுகிய மனப்பான்மையுடன் நடந்து பொதுமக்களுக்குச் சிரமங்களையுண்டாக்காமல், சீரிய முறையில் சேவை செய்ய வேண்டும். தமிழில், அல்லது ஆங்கிலத்தில் எழுதப்படும் கடிதங்களுக்கு அவ்வம் மொழியிலேயே பதில் அனுப்பப்பட வேண்டிய ஒழுங்குகளை இனிமேலாவது கௌரவ அமைச்சரவர்கள் செய்வார்கள் என நம்புகின்றேன். இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையினரால் எனக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்ட ஒரு கடிதம், தனிச் சிங்களத்தில் இருப்பதால் என்னால் வாசித்துக்காட்ட முடியாமல் இருக்கிறது. அக்கடிதத்தை இங்கே சமர்ப்பிக்கின்றேன்.

மேலும்கூறிய மனவலய

200, கீர்டு பார், கெடுபி 5, ந. ப. 1435

மேல் ஈ.கெ: 00/கே-37.

1965 கீழ் அக்டோபர் 17 வெதி டி.க.

கே. பி. ரன்னி லெகிஸு,
மெசன் மன்றி ந.க.,
கிரேனேலி.

கூர் மன்றிமனவலய,

கேடுபி 00

மெசன் கரகன் மன மெலெ 00
65.8.3 டி.க. 00 மெலெ 00 மெலெ 00, 00
கெடுபி கரகன் 00 மெலெ 00 கரகன் 00
00 00.

மே 00—கிரேனேலி,

(ஈ.கெ) —

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

මූලාසනාරූප මත'ත්‍රී

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

நேரம் இல்லை.

શ્રી રત્ન ચિન્તા ૩૫.

(திரு. இரத்தினம்)

(Mr. Ratnam)

நேரம் முடிகிறது என்று கௌரவ தலைவர் அவர்கள் கூறுகின்றார்கள். அதனால், இன்னும் ஒரு விடயத்தை மாத்திரம் குறிப்பிட்டு எனது உரையை முடித்துக் கொள்வேன். வசு வண்டிகளில் இடம், தெரு முதலியவற்றைக் குறிக்கும் பெயர்ப்பலகைகளிலும் அறிவித்தல்களிலும் தமிழ் கொலை செய்யப்படுகின்றது. இது மிகவும் துக்கமான நிலை. எத்தனைபோது வசு வண்டிகளில் இப்படியான தமிழ்க் கொலைகள் நடைபெறுவதைப் பத்திரிகைகள் பல முறை எடுத்துக் காட்டியிருக்கின்றன. இலங்கைப் போக்குவரத்துச் சபையிலே, தமிழ் தெரிந்தவர்கள் மேலதிகாரிகளாக இல்லாத காரணத்தால், வசு வண்டிகளில் எழுதப்படும் தமிழ்ச் சொற்களிற் பல கொலை செய்யப்பட்ட தமிழாகவும், கொச்சைத் தமிழாகவும் இருக்கின்றன. இதை உடனே கவனிக்க வேண்டுமென்று கௌரவ அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வினையாட்டு அரங்குகளை அமைக்கும் நிலத்
தின் ஆட்சிப் பொறுப்பைக் கிராம சபைகளுக்
கும் நகர சபைகளுக்கும் கொடுக்க வேண்டும்.
அவற்றை மாகாண அதிபர்களது பொறுப்பில்
விடக் கூடாது. அவ்வாறு செய்தால் மக்கள்
ஒத்துழைக்க மாட்டார்கள். இதையும் அரசாங்கம்
ஒரு கொள்கையாகக் கொள்ள வேண்டுமென்று
கௌரவ அமைச்சரைக் கேட்டு எனது உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

අ. හා. 4.45

ලිපාරත්න විජේසිංහ මයා. (පොළොන්නරුව)

(திரு. ஸீலாரத்தன விஜேசிங்க—பொலன்
னறுவை)

(Mr. Leelaratne Wijesinghe—Polonnaruwa)

ගරු සහාපති තුමනි, ජනසතු සේවා
කටයුතු පිළිබඳ වැය ශීර්ෂය යටතේ වචන
ස්වල්පයක් කපා කිරීමට මටත් ඉඩකඩ
ලබා දීම ගැන මම තමුන්ගෙන් ගේව

ස්ත්‍රී කරනවා. මා දැනගත් දා සිටමත් ජනසතු යන වචනයට පවා ගරු කළා. ජනසතු ව්‍යාපාර බොහෝසෙයින් දියුණු වී තිබෙන මෙම අවස්ථාවේදී ආණ්ඩු පක්ෂයෙන් විරුද්ධ පාර්ශවයෙන් ප්‍රසංශාව ජනසතු ව්‍යාපාරවලට ලැබී තිබෙනවා. බස් සේවය ජනසතු කරන්නට පෙර බස් ගමනාගමනය ඉතාමත් දුර්වල තත්ත්වයක පැවතුණු නිසා මහජනයාට එයින් නියම විධියේ ගමනාගමන සේවයක් සලසන්නට පුළුවන්කමක් තිබුණේ නැහැ. නමුත්, බස් සේවය ජනසතු කිරීමෙන් පසු ගත වුණු අවුරුදු කීපය තුළ දී සැහෙන තරමකින් මේ රටේ බස්වලින් ගමනාගමන යෙහි යෙදෙන අයට පහසුකම් සැලසුණු බව කියන්නට පුළුවනි. නමුත්, තවමත් අපේ නොදියුණු ගම්බද ප්‍රදේශවලට මේ ජනසතු ව්‍යාපාරයේ නියම සම්පත ලැබී නැහැ.

ඇත්ත වශයෙන්ම, උතුරුමැද පළාතේ අලුතෙන් පිහිටුවන ලද ජනපදවලට යාම එම ඉතාමත් කරදර සහිත වී තිබෙනවා. වැන් රථවලට රුපියල් 3, 4 ගෙවා භාතෘජ්ම 20, 25 තරම් දුර එ මිනිසුන්ට යනත්ට සිදු වී තිබෙනවා. ජනපදවලට යාමට තිබෙන පාරවල් වාරිමාර්ග දෙපාර්තමේන්තුවටයි බාර වී තිබෙන්නේ. ඉඩම් සංවර්ධන ඇමතිතුමාට අයත් මෙම පාර වල් නොසැදීම නිසා බස් ධාවනයට ඉතාමත් කරදර ඇති වී තිබෙනවා. වාරිමාර්ග දෙපාර්තමේන්තුවෙන් මෙම පාරවල් හදන් නට බැරි නම් රජයේ වැඩ පිළිබඳ අංශයට වත් බාර දී මේවා සැදිය යුතුයි. මේවා නොසැදීමේ වරද නිසා දැන් අවුරුදු 15 ක් 20 ක් තිස්සේ එ ප්‍රදේශයේ මහජනයාට වන්දි ගෙවන්නට සිදු වී තිබෙනවා, වැන් කාරයින්ටත් ලොරි කාරයින්ටත් රුපියල් තුන හතර ආදී වශයෙන්.

පසුගිය කාලයේදී අපගේ ප්‍රදේශවලට බස් එකක් දෙකක් යෙදූ නමුත් ඒවා කොහෙන්ම ප්‍රමාණවත් නැ. ජනපද පිහිටුවා තිබෙන පාරවලට අලුතෙන් බස් ව්‍යාපාර ඇති කරන ලෙස ජනසතු සේවා ඇමති තුමාගෙන් මම විශේෂයෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. පසුගිය නොවැම්බර් මාසයේ 30 වැනිදා ගරු සභානායකතුමාත් ගොස් පොළොන්නරුවෙහි අලුතෙන් බස් ධාවන මාර්ගයක් විවෘත කළා. එදා දුටු බස් දෙක

[විපේෂිත මයා.]

ඇරෙන්නට වෙනත් එකම බස් රියක්වත් ඒ පාරට තවම යෙදුවේ නැ. ජනසතු සේවා කටයුතු පිළිබඳ උප ඇමතිතුමාගෙන් ම ඒ ගැන ප්‍රශ්න කළ විට ඒ මාර්ගයට බස් ලබාදෙන බව එතුමා කීවිවා. ඇත්ත වශයෙන්ම ඉතාමත් ඉක්මණට බස් දෙනවා යයි එතුමා කීවිවා. දැන් අවුරුද්දක් පමණ ගත වී ඇත්ත් එදා ද්‍රව්‍යවන ලද මංගල බස් රථ ඇරෙන්නට වෙනත් එකම බස් රථයක්වත් තවම ලැබී නැ. පසුගිය කාලයේ දී බස් දෙදහස් තුන් දහස් ගණන් වැඩි වුණායයි මෙම ගරු සභාවේදී ජනසතු සේවා ඇමතිතුමා කීවිවා. එසේ බස් වැඩි වුණායයි කීවිවත් මේ විවෘත කරන ලද මාර්ගයට බස් රථයක් ලබා නොදීම ගැන මගේ කනගාටුව ප්‍රකාශ කරනවා.

පොළොන්නරුවේ එහොඩපත්තුවේ අරගලගම්විල නම් ගමක් තියෙනවා. එහි දහස් දෙදහස් පමණ සෙනග ඉන්නවා. ගරු ඉඩම් සංවර්ධන ඇමතිතුමා එහි මධ්‍යම පන්තියේ පොල් ව්‍යාපාරයක් ඇති කර තිබෙනවා. ඒවගේම දුප්පත් පංතිය සඳහාත් පොල් වැවීමේ ව්‍යාපාරයක් ඇති කර තිබෙනවා. එහි සිටින මිනිසුන්ට බඩුගැනීමට පොළොන්නරුවේ නගරයට එන්නට හෝ හදිසියකදී පොළොන්නරුවේ ආරෝග්‍යශාලාවට එන්නට හෝ හැතැපීම 20ක් පමණ එන්නට ඕනෑ. ඒ පාරේ වැන් එකක් ගමන් කරන නමුත් එය වුවමනා වේලාවට ලැබෙන්නෙ නැ. ඒ නිසා බොහෝ විට මිනිසුන්ට මේ හැතැපීම 20 පයින්ම එන්නට සිදු වී තිබෙනවා. එම නිසා පොළොන්නරුවේ සිට අරගලගම්විල දක්වා මාර්ගයෙහි බස් සේවයක් ඇති කරන ලෙස ජනසතු සේවා ඇමතිතුමාගෙන් මම ඉල්ලා සිටිනවා. ඒ අහිංසක මිනිසුන්ට කරන උදව්වක් වශයෙන් සලකා මේ ඉල්ලීම ඉක්මණින් ඉෂ්ට කරන මෙන් ඉතා කරුණාවෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂ රජය බස් සේවකයන් තුළ ඔවුන්ගේ සේවය සම්බන්ධයෙන් බියක් ඇති කොට තිබෙනවායයි මෙම ගරු සභාවේ දී කියවුණා. ඇත්ත වශයෙන්ම සේවකයන් ගැන කල්පනා කරන විට, 1956 න් පසු ඇති වුණු බණ්ඩාරනායක යුගයේදී බස් ජනසතු කිරීමෙන් පසුව වැඩ කරන ජනතාවට සහනයක් සැලසුණු බව නමුත් වරයකු වන්නට පුළුවන් කෙනෙක්. ඒ

නාන්සේලා පිළිගන්නවා ඇති. බස් හිමියන්ගේ කාලයේදී, බස් මුදලාලිලාගේ කාලයේදී, සේවකයින්ගෙන් වැඩ ගත්තේ ඔවුන්ගේ රක්ෂාව පිළිබඳ කිසිම ආරක්ෂාවක් නොසලකා ඔවුන්ට නොයෙක් විධියේ තාඩන පීඩන කරදර හිරිහැර කිරීමෙන් බව කවුරුනුත් දන්නවා. නමුත් අද ඒ සේවකයින්ගේ රක්ෂාවේ ස්ථිර තත්වයක් තියෙනවා. රක්ෂාවේ ආරක්ෂාව තියෙනවා. එම නිසා ඔවුන් ඒ ව්‍යාපාර පරීක්ෂම් කර ගන්නට කටයුතු කරනවා. බස් මුදලාලිලා බොහෝ දෙනෙක් තවමත් තමුන්නාන්සේලා පසුපස සිටිනවා. ඒ හිටපු බස් මුදලාලිලාගේ උදවු තවමත් තමුන්නාන්සේලාට ලැබෙන නිසා නැවතත් මේ සේවය ඒ අයගේ අතට යාදෝ කියන බයක් මෙම සේවකයින් තුළ ස්වභාවික වශයෙන්ම ඇති වී තිබෙනවා. පසු ගිය කාලයේදී මේ බස් කම්කරුවන් ශ්‍රී ලංකා නිදහස් පක්ෂයේ රජයට සහයෝගය දුන්නේ මේ නිසයි. ඒ වුනාට තමුන්නාන්සේලා පලි ගන්න වටින්නෙ නැහැ. ඒ අයගෙ බය නැති කරල තමුන්නාන්සේලා ඒ කම්කරුවන්ගේ සහයෝගය ලබාගෙන කටයුතු කළොත් ජනසතු කළ බස් ව්‍යාපාරය නමැති මේ වටිනා ජාතික වස්තුව හොඳින් රැක ගන්නට පුළුවන් බව මම කියන්න කැමතියි. පසු ගිය සභාග රජයෙන් බස් ව්‍යාපාරය තුළ කම්කරු කොමිටි ඇති කිරීමට තීරණය කර තිබුන. පාලනය සඳහා වැඩ කරන පිරිසේ නියෝජිතයන් ඇතුළත් කර ගැනීමට බලාපොරොත්තු වුනා. තමුන්නාන්සේලා ඒ කොමිටි ක්‍රියාත්මක කරනවා නම් මහඟු ප්‍රතිඵල ලබා ගන්නට පුළුවන් වෙයි. ඒ අයගේ සහයෝගය ලබා ගත්තොත්, ඒ අයගේ දක්ෂකම්වලින් සහ අත්දැකීම්වලින් ප්‍රයෝජන ගත්තොත් මේ ව්‍යාපාරය දියුණු කරන්න පුළුවන් වෙයි. නමුත් තමුන්නාන්සේලා පලි ගන්න උත්සාහ කරනවා නම් එය කරන්නට බැහැ.

වරායේ වෘත්තීය සමිති නායකයකු වශයෙන් සිටි පැන්රිස් මහත්මයා තමුන්නාන්සේලා දැන් අස් කර තියෙනවා. ඒ මහත්මයා වෘත්තීය සමිති නායකයකු වශයෙන් දීර්ඝ කාලයක් සේවය කර තිබෙන කෙනෙක්. මේ පාර්ලිමේන්තුවට නාවත්, කම්කරු ආණ්ඩුවක් තියෙන රටක නම් පාර්ලිමේන්තු මන්ත්‍රී වරයකු වන්නට පුළුවන් කෙනෙක්. ඒ

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

මහත්මියගේ ප්‍රමාදයක් හෝ වැරදීමක් නිසා තමුන්තාත්සේලා මුළුමනින්ම ඔහුගේ බඩට ගසා තියෙනවා. මේ විධියට පලි ගන්නේ නැතිව යම් දඬුවමක් දීල ඔහුගේ රක්ෂාව ආරක්ෂා කරන්න තිබුන. මේ විධියේ පලිගැනීමවලින් සිදු වන්නේ රටේ නැති අවුල් ඇතිවෙලා අර්බුද වැඩි වීමයි. පැත්තිස් මහත්මිය අස් කරලා තියෙනවා, කම්කරුවන් නිශ්ශබ්දව සිටින්නේ ඇයි කියා පත්‍ර කාරයන් දිගටම මේක අවුස්සගෙන යනවා. මේ විධියේ පලි ගැනීමේ වැඩවලින් කවදාවත් යහපතක් වන්නේ නැහැ. කඩු ගත් අය කඩුවෙන්ම නසිතවය කියා කිය මනක් තියෙනවා. ජාතික ආණ්ඩුවක් නම් ජාතික යහපත සඳහා වැඩ කරන ලෙස මම මේ ආණ්ඩුවෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, බස් නැවතුම්පොළ වල් ගැනත් වචනයක් කියන්නට ඕනෑ. පසුගිය කාලයේදී කොළඹ මධ්‍යම බස් නැවතුම්පොළ සැහෙන තරම් හොඳට හදල තියෙනවා. ඊට කලින් එය සතුටුදායක තත්ත්වයක තිබුනේ නැහැ. දැන් එහි සැහෙන තරම් සතුටුදායක තත්ත්වයක් තියෙනවා. තමුන් ලංකාවේ සමහර පළාත් වල තිබෙන බස් නැවතුම්පොළවල් ගව ගාල් බවට පත් වෙලා තියෙනවා. වර්ෂා කාලයේදී ඒවා මඩ වගුරු බවට පත් වෙනවා. පොලොන්නරුවේ බස් නැවතුම් පොළ තිබෙන්නේත් හරක් තුන් හාර සිය යක් ලගින තැනකයි. එතැන බස්වලට ආවරණයක් නැහැ. මගින්ට ලග තියෙන තේ කඩවලට වී තේ බිබි රස්තියාදු වත් නයි, සිදු වී තියෙන්නේ. කරුණාකර පොලොන්නරුවේ බස් නැවතුම්පොළ හදා දෙන ලෙස මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා තියෝ ජනයා කරන කරුණාගල තිබෙන මධ්‍යම බස් නැවතුම් පොළ හුඟක් ප්‍රදේශවලට බස් පිටත් වන මධ්‍යස්ථානයක්. එතැන වැසිකිලියක්වත් නැහැ. කිසිම ආවරණ යක් නැහැ. වර්ෂා කාලයේදී ඒ ස්ථානයත් මඩ වගුරක් බවට පත් වෙනවා. බස් සිය ගණනක් නිතරම එහා මෙහා යන ඒ ස්ථානයේ මහජනයාට ඉන්නට සිදු වී තිබෙන්නේ බොහොම කරදර සහිතවයි. මේ අඩුපාඩු මග හරවාගෙන, මහජනයා

ගේත්, වැඩ කරන පන්තියේත් සහයෝගය ලබාගෙන තමුන්තාත්සේලා කටයුතු කළොත් තමුන්තාත්සේලාට ලංගමයෙන් තවත් වැඩිපුර ලාභ ලබා ගන්න පුළුවන් වෙයි. තමුන්තාත්සේලා පලිගන්න ගියොත් නම් වැඩේ සාර්ථක වන්නේ නැහැ. පසුගිය කාලයේ මාසයකට ලක්ෂ 160 ක ආදායමක් ලබා තිබෙන බව ගරු පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා ප්‍රකාශ කළා. ගම්බද ප්‍රදේශවලත් බස් නිසියාකාර යොදවා බස් ව්‍යාපාරය දියුණු කළොත් මාසයකට රුපියල් ලක්ෂ 200 කට වැඩි මුදලක් මේ ව්‍යාපාරයෙන් ලබා ගන්න පුළුවන් බව මම මතක් කරන්න කැමතියි. [බාධා කිරීමක්]

නිලකරත්න මහත්මිය ගැනත් මම කියන්නම්. අපේ රත්ගම ගරු මන්ත්‍රීතුමා එතුමාගේ ඉල්ලුම් පත්‍රය වැරදි විධියට සම්පූර්ණ කරලා—කිසි සුදුසුකමක් නැතිව, සුදුසුකම් තියෙනවය කියා සම්පූර්ණ කරලා—ලංගමයට ඉදිරිපත් කළා. ඒ ඉල්ලුම් පත්‍රය ප්‍රතික්ෂේප වුනාට පසු ආර්. පී. ද සිල්වා මහත්මියගේ විශේෂ නියෝගයක් පිටයි, එතුමා ගේ රක්ෂාව තහවුරු වුනේ. ඒ විධියටයි, තමුන්තාත්සේලා ලංගමයේ කට යුතු කළේ. අපි ඒවා දන්නේ නැත කියා හිතන්න එපා. ආර්. පී. ද සිල්වා මහත්මිය තමුන්තාත්සේගේ ගුරුත්තාත්සේ. තමුන්තාත්සේගේ ගුරුත්තාත්සේ—සභා පතිතුමා—රුපියල් 6,000 ක් ලංගමයට ණය තියෙනවා. ඒ ණය තියෙද්දී තමයි, අස් වුනේ. තමුන් අදවත් ඒ ණය ගෙවල නැහැ. ඒ මුදල ගෙවන්න කියා කරුණා කරලා තමුන්තාත්සේගේ ගුරුත්තාත්සේට කියන්න.

ගරු මන්ත්‍රීවරයෙක්

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

බොරු කියන්න එපා.

විජේසිංහ මයා.

(திரு. விஜேசிங்க)

(Mr. Wijesinghe)

බොරුය කියනවා නම් මම ඒක ඇත්ත බව ඔප්පු කරන්නම්. තමුන්තාත්සේලා අපි කියන ඒවා ඔක්කොම බොරුය කිය තමුන්තාත්සේලාගෙන් අඩුපාඩු

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[විපේෂිත මය.]

නියෙනව. කාගෙ කාගෙ මලුවලත් හුණු පොඩි නියෙන බව දැන ගන්න ඕන. යම් අඩුපාඩුකම් තිබුනත් වැදගත් ව්‍යාපාරයක් ගත කලා කරන විට බස් ප්‍රදර්ශනලාභී ආදිය කලා කරන්න එපා.

ගරු සභාපතිතුමනි, තමුන්නාන්සේට ස්තූතිවන්ත වෙමින් මගේ වචන ස්වල්පය අවසාන කරනව.

ජෝර්ජ් අබයගුණසේකර මය. (හඟු රත්කෙත)

(**திரு. ஜோர்ஜ் அபயகுணசேகரர்—ஹங்கு ரங்கெத்த**)

(Mr. George Abeyagoonasekera—Hangu-ranketa)

I would like to draw the attention of the Hon. Minister and also that of the Members of this House to the case of the employees of the former bus companies. I refer to the drivers, conductors and cleaners, most of whom have been rendered unemployed by the nationalization of the bus services. We are aware that some of these men have been absorbed into the nationalized service. Some of the conductors who were able to conform to certain restricted conditions were also taken in up to the end of 1959. But there are still a considerable number of conductors who are found to be ineligible to be appointed or taken into the service because they lack the requisite qualifications among which a pass in the S.S.C. is one. I wonder whether the Hon. Minister would be able to vary these conditions in order to enable these people, particularly the younger and the more experienced type, to apply for these posts. As a matter of fact, whatever the qualifications of these conductors. I think either the C.T.B. or the Government or someone is in duty bound to compensate them for loss of career. I have no doubt that the Hon. Minister of Nationalized Services, the great sportsman and sport that he is, ably assisted by his most energetic deputy, will somehow or other view this problem with earnestness and sympathy and come to the aid of these people.

In regard to the C.T.B. I should say that the general complaints that we

then normally made against the C.T.B. bus personnel—complaints of neglect, carelessness and cussedness—are on the decline, and generally the relationships between the bus men and the travelling public of my area have been vastly improved. Of course, there is the usual complaint of abuse and drunkenness. As you know, when we the Ceylonese gather together, particularly at dusk, to find relaxation in kiosks and all manner of places, inevitably we find ourselves involved in the national pastime, politics, both national and international. That, I believe, is one of the causes.

In regard to my electorate where the bus routes are limited, we want really more and more buses to ply at more frequent intervals to cater particularly to the school children. As it is today, the school children have to attend schools not only on Saturdays but also on holidays and I have always found from experience that there is untold inconvenience caused to them by the absence of an adequate number of buses. I also find that on certain roads which have been found unsuitable for buses in the opinion of the P.W.D., the C.T.B. decline to run buses, but as a rule these roads are being used for very heavy vehicular traffic; heavily-loaded lorries use these roads. So I would suggest that the C.T.B. do think of running suitable vans or smaller type of buses on those roads to cater to these people. Otherwise, it will take a good number of years before the P.W.D. is able to convert these roads for bus traffic.

The C.T.B. as you know is indeed a very good wicket for all of us, the Members of the Government and the Members of the Opposition, to bat and bowl. I fervently hope that the C.T.B. will not permit itself either to be bowled, caught or even given out by being "hit wicket" on account of the actions of very many people who sometimes act most imprudently.

අ. හ. 5

I wish to say a word about the Petroleum Corporation. I have found that the bowlers that transport

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

petrol, diesel and kerosene oil are not properly padlocked, secured and sealed. Even at filling stations I have found that the petrol tanks are not properly secured and sealed. Therefore, there is always the possibility of adulteration taking place at either end and also during transit. I think it is incumbent on the Ministry to go into this matter and see that this state of affairs is soon remedied because we cannot deny the fact that there are unscrupulous people who resort to this type of malpractice which brings disgrace on the whole service.

I had suggested even earlier that the Ministry should think of fixing a standard price for the commodities sold by the Petroleum Corporation. I have suggested that all these essential commodities should have an island-wide uniform price since the importation and distribution of petroleum products are more or less a Government monopoly. If such prices are fixed for petrol, diesel and kerosene oil it will prove to be convenient for all of us and there will be no room left for consumers to complain.

ලෙස්ලි ගුනවර්ධන මයා.

(තිரு. ලෙස්ලි ගුනවර්ධන)

(Mr. Leslie Goonewardene)

I really wish to advert to one matter. When the hon. Parliamentary Secretary spoke he happened to mention the matter of the refusal of the C.T.B. to transport the two daily newspapers the "Aththa" and the "Jana Dina". This is the second time that he has referred to this matter. The first time was when I raised this matter during the Adjournment Debate in this House some weeks ago. On that occasion after "going round the mulberry bush" he took up the position that the decision was not to transport political papers.

On this occasion too he has taken up the same position. In fact he has gone a step further by making mention of papers that the Government consider will do the country good. I think he was in a little difficulty and I do not envy the position he was in

of having to defend what was really an untenable position. The point I wish to make is not that.

I had occasion to refer to this matter also in connection with the reply given by the Hon. Minister of Industries and Fisheries tabulating the newspapers of this country and classifying some papers as political papers. He introduced for the first time in this House, a new category of papers which he calls are national. As a result of my questioning him—I think it was a supplementary Question of mine—the Hon. Minister told us that the categorization of papers into the categories of national papers and political papers had been done in consultation with the Treasury. That is reported in HANSARD.

රු. ඩී. පී. ආර්. ගුනවර්ධන

(කෙළරව ඩී. පී. ආර්. ගුනවර්ධන)

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

I am sorry. It is not so. It was done by the Ministry.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(කලාභිති ආර්. එම්. පෙරේරා)

(Dr. N. M. Perera)

By the Ministry of Industries ?

රු. ඩී. පී. ආර්. ගුනවර්ධන

(කෙළරව ඩී. පී. ආර්. ගුනවර්ධන)

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

Yes.

ලෙස්ලි ගුනවර්ධන මයා.

(තිரு. ලෙස්ලි ගුනවර්ධන)

(Mr. Leslie Goonewardene)

Well, Sir, I referred to this matter earlier, and the Hon. Minister of Finance offered to look into it. Let us know the position. Now the Hon. Minister of Industries takes up a new position. In fact, he withdraws the statement he had earlier made that this division by his Ministry of newspapers into national and political was done in consultation with the Treasury. Apparently, it has been done in consultation with nobody and the Hon. Minister himself has made the decision to divide newspapers into national papers and political papers.

விசேசக கெடுபென் பனக, 1965-66

—காரக கலாவ

[லேஸ்டி லுனவர்டன மலா.]

I wish to ask the Hon. Minister of Nationalized Services whether he too has decided to divide the newspapers of this country into national papers and political papers. Already Sir, and this country into national papers and political papers. Already, preceding the decision of the Hon. Minister of Industries, he has decided to categorize some papers as political papers. And what are political papers? Papers which the C.T.B. were not prepared to transport.

கெனமன் மலா.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

The C.T.B. can have political directors, but cannot transport political papers!

லேஸ்டி லுனவர்டன மலா.

(திரு. லெஸ்லி குணவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

The point I make is that we must have some clarification from this Government about this matter. It may be that this Government is having seven component parts; it may be a larger number than that tomorrow—I do not know—but it is very necessary that they should act on some accepted principle. It is not at all satisfactory that one Minister should decide one thing in regard to this question and another Minister should decide another.

சுரு. டி. பி. ஈர். லுனவர்டன

(கெளரவ ம. பி. ஸ்ரீ. குணவர்தன)

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

A party paper is a political paper. Others are national.

லேஸ்டி லுனவர்டன மலா.

(திரு. லெஸ்லி குணவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

I quite agree with the Hon. Minister that all party papers are political papers, but there are political papers which are not party papers.

ஹாபீஸ் பன். பி. பரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

A non-political paper can also be a party paper, like the "Daily News" the "Dinamina" and so on.

லேஸ்டி லுனவர்டன மலா.

(திரு. லெஸ்லி குணவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

What is a "non-political paper"? I am asking this Government. We have no objection to this coalition Government. We also had a coalition Government with only three component parts; here there are seven. I admit that this coalition Government is bound to have its complications, but it is necessary that they should consult together and come to one decision.

சுரு. டி. பி. ஈர். லுனவர்டன

(கெளரவ ம. பி. ஸ்ரீ. குணவர்தன)

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

You help us to come to a decision. What is your opinion?

லேஸ்டி லுனவர்டன மலா.

(திரு. லெஸ்லி குணவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

If you ask me for my help, I say, transport all papers instead of making this invidious distinction, because the decision you have made today is to refuse to transport only the "Aththa" and the "Jana Dina", the only two papers which take a political position opposed to the Government.

சுரு. டி. பி. ஈர். லுனவர்டன

(கெளரவ ம. பி. ஸ்ரீ. குணவர்தன)

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

Even the "Siyarata" is not being transported.

லேஸ்டி லுனவர்டன மலா.

(திரு. லெஸ்லி குணவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

Now, you have asked me to help you; please allow me to do so.

கெனமன் மலா.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

It is not necessary to transport the "Siyarata" because it is a weekly and weeklies need not be transported in the C. T. B. buses.

விசேஷக் கெடுதலுக்கு உட்பட்ட, 1965-66

—கூடுதல் பணம்

லேஸ்டி குனுவர்டென் மஹா.

(திரு. லெஸ்லி குனுவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

Sir, I am quite accustomed to these red herrings being drawn across the trail in order to confuse the real issue. That is not a question of the "Siyarata" which claims to be the party paper of the U. N. P. or of the "Samasamajist" which claims to be the official organ of the L. S. S. P. The point at issue now is the decision not to transport political papers in C.T.B. buses. The Hon. Minister has decided that papers of this country should be divided into two categories, political and national. I think the C. T. B. has not made any such division of papers into political and national. You have decided that party or political papers cannot be transported and that papers that are not political can be transported.

I do think that the hon. Parliamentary Secretary exceeded himself there. In trying to defend an indefensible position one is apt to make statements on the spur of the moment which one would not like to repeat. But I am not taking him up on that matter. I want to get to the bottom of this. I want to find out what is the principle on which this Government is acting.

How many Ministries are there ?

கேனமன் மஹா.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

Seventeen.

லேஸ்டி குனுவர்டென் மஹா.

(திரு. லெஸ்லி குனுவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

Only seventeen so far? Now, Sir, are these seventeen Ministries acting on seventeen different sets of principles? What is the position of the Hon. Minister of Nationalized Services? Are you prepared to transport the "Tribune"?

கேனமன் மஹா.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

What about "Bajari Hatana"?

சுரு. சி. பி. டி. சில்வா (தமிழ், வடமேற்கு
யா விடுதலைக் கமிட்டி யா சபாநாயகர்)

(கௌரவ சி. பி. டி. சில்வா—காணி, நீர்ப்
பாசன, மின்விசை அமைச்சரும் சபை முதல்
வரும்)

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

What is bajari?

லேஸ்டி குனுவர்டென் மஹா.

(திரு. லெஸ்லி குனுவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

That is what you were compelled to eat during the war. We did not have to eat that because we were either in jail or in hiding.

I want to know whether these seventeen Ministries got seventeen different definitions, with regard to newspapers, whether they are national newspapers or political newspapers. The Hon. Minister of Industries has already defined the "Tribune" as a national newspaper.

சுரு. சி. பி. டி. ஈர். குனுவர்டென்

(கௌரவ டி. பி. டி. ஈர். குனுவர்தன)

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

No.

லேஸ்டி குனுவர்டென் மஹா.

(திரு. லெஸ்லி குனுவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

You said so in your written Answer. Please look at it. I heard it. The "Tribune" which is a weekly paper is characterized as a national newspaper.

சுரு. சி. பி. டி. ஈர். குனுவர்டென்

(கௌரவ டி. பி. டி. ஈர். குனுவர்தன)

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

It depends on the issue.

லேஸ்டி குனுவர்டென் மஹா.

(திரு. லெஸ்லி குனுவர்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

Then these newspapers can change from week to week. One week it can be a national newspaper and the following week it can be a political

விசாரணை கமிட்டி பதவி, 1965-66

—காரைக்காலம்

[லேப்டி கமிட்டி மன்றி]

newspaper. That would raise issues for the C. T. B. One week you can say that it is a national newspaper and tell the C. T. B. to transport it, and the next week you can say it has become political and therefore not to transport it.

I want to know from the Hon. Minister of Nationalized Services what his view is. Is the "Tribune" a national newspaper as was stated in the Answer given by the Hon. Minister of Industries? Or, is your view the same as that which he takes up today, namely, that it can change from week to week? Or, is it your position that the "Tribune" is a political newspaper? It is important that you come to some decision. One thing is clear from these discussions and replies from these Ministers, that is they are not prepared to give the same rights to those newspapers that politically oppose the Government as to those that politically support the Government.

சுரு. சுகாதாசா

(கௌரவ சுகாதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

What about the "Siyarata"?

லேப்டி கமிட்டி மன்றி.

(திரு. லெஸ்லி குனவார்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

There is this constant red herring of the "Siyarata" drawn across the trail. I am not complaining about the "Siyarata". Nobody is complaining about it.

கௌரவ மன்றி.

(திரு. கௌமன்)

(Mr. Keuneman)

Nobody reads it, that is why nobody is complaining about it.

லேப்டி கமிட்டி மன்றி.

(திரு. லெஸ்லி குனவார்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

We are raising the question of the "Aththa" and the "Jana Dina". We are raising the question of these two dailies which you claim support

the Opposition and oppose the Government in much the same way as the so-called national newspapers support the Government and oppose the Opposition. Like the "Siyarata" and the "Sama Samajaya" those two newspapers are not the organs of political parties. They are free to express any views they like.

சுரு. சுகாதாசா

(கௌரவ சுகாதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

You are having better facilities now.

லேப்டி கமிட்டி மன்றி.

(திரு. லெஸ்லி குனவார்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

But not for transport by the C.T.B. We want to know what the position is with regard to this matter. Is each Ministry free to decide independently as to which newspapers are political and which newspapers are national? If they are so free, then one Ministry may decide that they are national and another may decide that they are political, whilst yet another may decide that some of them are international. We want to know the position. It is important, from the point of view of the public, that this Government should give a decision in this matter and that the Cabinet should assume responsibility for such decision.

இலங்கை மன்றி

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

The hon. Member's time is up.

லேப்டி கமிட்டி மன்றி.

(திரு. லெஸ்லி குனவார்தன)

(Mr. Leslie Goonewardene)

I bow to your Order, and sit down, Sir.

அ. ஸா. 5.15

அலிக் அலுவிறா மன்றி. (மாதலே)

(திரு. அலிக் அலுவிறா—மாதலே)

(Mr. Alick Aluwihare—Matale)

சுரு. சுகாதாசா, பத்திரிகை அலுவிறா மன்றி விசாரணை கமிட்டி மன்றி விசாரணை கமிட்டி மன்றி

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

ජනසතු සේවා ඇමතිවරුන්ගෙන් මම ඉල්ලා සිටියා මගේ කොටසාශයේ මාර්ග කීපයකටම බස් රථ යොදවන්නා කියා. නමුත් ඒ එකම ඉල්ලීමක්වත් ඉටු වුණේ නැහැ. පසු ගිය මැතිවරණ කාලයේ දී මා සමග තරඟ කළ අපෙක්ෂක මහත් මයා සිටින ප්‍රදේශයට යන පාරට බස් සේවාවක් යොදා ගන්නා. ඇටිපොළට යන පාරේ ඇටිපොළ නමිනුයි ඒ බස් සේවය යෙදිය යුතුය තිබුණේ. නමුත්, ඊට දොර කුඹුර කියා යොදා ගත්ත. මම කිව්ව එයට දොරකුඹුර කියන්නේ නැතිව ඇටිපොළ කියා භාවිතා කරන්නා කියා. නමුත් එසේ කෙළේ නැහැ. දැන් ඒ බස් සේවාව තවත් ගැහැප්ම පහක් දීර්ඝ කරන්නා කියා මම ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. ඇටිපොළ පමණක් නොවෙයි, තවත් මාර්ග කීපයකටම බස් සේවා ඉල්ලා තිබෙනවා. කැටවල කියන මුස්ලිම් ගම, මහවෙල, දොඩම්දෙනිය ආදී ස්ථාන වලටත් බස් රථ යොදන ලෙස ඉල්ලා තිබෙනවා. ඒ වාගේම මාතලේ නගර සභාව ඇතුළත නගර සේවාවක්ද ඉල්ලා තිබෙනවා. ඒ සේවා වහාම ලබාදෙන්නා කියා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලනවා.

අද තමුන්නාන්සේලා දන්නවා ඇති අභිනව ආණ්ඩුව බලයට පත් වුවාට පසුව ලංගම සමහර බස් රියදුරන් සහ කොන් දොස්තරවරුන් මගින් නොමිලේ බස්වල නංවාගෙන යන බව. මම ඒ පිළිබඳව දෙතුන් වතාවක් මාතලේ ඩිපෝ අධිකාරී තුමාටත් පැමිණිලි කළා. ඒ ගැන වහාම පරීක්ෂා කර බලන්නා කිව්ව. ඩිපෝ අධිකාරීතුමාත් සමග මම එක වතාවක් ඒ ගැන පරීක්ෂා කිරීම සඳහා ගිය වෙලාවේදී දෙන්නෙක් අපට අසු වුණා. මම භිතනවා දැනට ඒ දෙන්නගෙ වැඩ තහනම් කර තිබෙනවා කියා. ඒ ගැන අපේ දඹුල්ලේ ගරු මන්ත්‍රීතුමාත් (පී. බී. තෙන්නකෝන් මයා.) දන්නවා ඇති.

ඒ වාගේම අනුරාධපුරෙන් පිටත්ව, සවස 7 ට දඹුල්ලෙන් එන බස් රථය අපේ ලන්ගල මන්ත්‍රීතුමාගෙ (පී. ජී. මුතුබණ්ඩා මයා.) ආසනයට අයත් නාලන්දේදී දිවා රූ විවෘතව තිබෙන එක්තරා කඩයක් ලග තවත්වා, ඒ බස් රථයේ රියදුරා කොන්දොස්තර මහත් වරුන් එතැනට ගිහින් තෝ ආදිය ආනයන කිරීමට මම ගල් ගැසුවා නම් මාව අත්

කරමින් සැහෙන කාලයක් ගත කොට බස් රිය පමා කර ධාවනය කිරීමේ සිටින්නා තිබෙනවා.

පී. බී. තෙන්නකෝන් මයා.
(කි.රු. ඒ. ඩී. තෙන්නකෝන්)
(Mr. T. B. Tennekoon)
මඩවල-උල්පොත.

අලුවිහාරේ මයා.
(කි.රු. අලුවිහාරා)
(Mr. Aluwihare)

නැහැ, මම කියන්නේ නාලන්දේ කඩ යක් ගැනයි. අම්බලන්ගොඩ මුදලාලිගෙ කඩේ කියා කඩයක් තිබෙනවා. දඹුල්ලේ ගරු මන්ත්‍රීතුමාත් ඒ ගැන දන්නවා ඇති, සංකවිජා ආදිය පවත්වන්නට එතැනට ගොස් ඇති නිසා. ඒ බස් රථය එතැනින් කවදාවත් වෙලාවට පිටත් වන්නේ නැති බවටත්, මගින්ට මග රස්තියාදු වෙන්නට සිදු වී ඇති බවටත් නිතරම වාගේ පැමිණිලි ලැබී තිබෙනවා. එම නිසා ඒ සිටින තවත්වා දැමීම සඳහා වහාම ක්‍රියා කරන මෙන් මම ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලනවා.

රත්තොට ගරු මන්ත්‍රීතුමා (එස්. බී. යාලේගම මයා.) කිව්වා, මාතලේ ඩිපෝ වෙන් බණ්ඩල පමණක් මාරු කර තිබෙන වය කියා. මම කියන්න කැමතියි මේ මාරු කිරීම කිසිවකට මා මැදිහත් වී නැති බව. නමුත් රියදුරා කොන්දොස්තර වරුන් බොහෝම දෙනෙක් තමන්ගෙ කැමැත්තෙන්ම මාරුවීම් ඉල්ලාගෙන ගොස් තිබෙනවා. ඒ මක්නිසාද? දේශ පාලන කටයුතුවල ප්‍රසිද්ධියේ තීරන වීම නිසා තමන්ට ඒ ප්‍රදේශවල ජනයාට මුහුණ දෙන්නට බැරිකම නිසයි. ඒ නිසා නිවාඩු දම දමා ඉඳල අවසානයේදී තමන්ම මාරුවීම් ලබාගෙන ගොස් තිබෙනවා. ඊළඟට තවත් විශේෂ කාරණයක් මෙහිදී සඳහන් කරන්න කැමතියි. පසු ගිය ඔක්තෝබර් මාසෙ 27 වෙනිදා හිටපු අගමැතිණිය මාතලේට පැමිණි වෙලාවේ මම ගල් ගැසුවාය කියා අගමැතිණිය පොලීසියට රපෝර්තු කර තිබෙනවා. මෙය මට දැන ගන්නට ලැබී මම පාන්දර දෙක හමාරට පොලිස් අධිකාරීතුමා සමු වී කිව්වා. මම ගල් ගැසුවා නම් මාව අත්

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

දැන් ඒ බසයෙන්ම තැපැල් මළ ඇතුළු දමා එම පත්‍ර යවනවා. මේ විධියේ විහිළු නො කර යම් කිසි වැදගත් වැඩ පිළිවෙලක් අනුව කටයුතු කරන හැටියට මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලා සිටිනවා. පත්‍රයක් වෙන්ට පුළුවනි, මිනිහෙක් වෙන්ට පුළුවනි, පාර්සලයක් වෙන්ට පුළුවනි, මොන විධියේ දෙයක් වුණත් නිකම් නොවෙයි ගෙනයන්නේ; සල්ලිවලටයි. කොහොම ගෙනිව්වත් සල්ලි අය කර ගෙනයන එකයි තියෙන්නේ. ලංගමයේ ආදායම වැඩි කිරීම ගැන පුරසාරම් දෙඩෙව්වා. ආදායම වැඩි කිරීමේ නොයෙකුත් මාර්ග තියෙනවා නම්, ඒ සියල්ලකින්ම ප්‍රයෝජන ගන්න එකයි, ඥානවන්ත කම.

ලංගම සේවාව ගැනත් ලංගමයේ ආදායම ගැනත් පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමා කීව්වා. හොඳ ආදායමක් ලැබෙනවාය කියා එතුම ආචම්බර වුණා. මුදලාලිලාට ලැබෙමින් තිබුණු එම ආදායම ජාතික සන්තක කිරීමේ ගෞරවය මේ පැත්තේ අයට ලැබීම ගැන අපි සතුටු වෙනවා. මේ ජනසතු කළ ව්‍යාපාර තව දුරටත් හොඳින් පවත්වා ගෙන යාම සඳහා වැඩ කටයුතු කිරීම පිණිස තමුත්තාත්සෙලගේ ප්‍රතිපත්ති වෙනස් කිරීම ගැන අපේ ස්තුතිය මෙම අවස්ථාවේ දී ප්‍රකාශ කරන්න කැමතියි. වචනයේ පරි සමාප්තාර්ථයෙන් පමණක් නොව ක්‍රියා වෙන් ද මේ ජනසතු සේවා ව්‍යාපාර දියුණු කිරීමට මහත්සි ගන්නාය කියා අප ඉල්ලා සිටිනවා.

ගරු සභාපතිතුමනි, මේ අවස්ථාවේ වේලාව මදිකම නිසා මගේ කථාවේ සිරස්තල ටික විතරක් ප්‍රකාශ කර කථාව අවසාන කරන්නයි සිදු වී තිබෙන්නේ. මගේ කොට්ඨාශය, ගමනාගමනය සඳහා බස් රථය පමණක් තිබෙන කොට්ඨාශයක්. ගමන් පහසුව සඳහා වෙන කිසි වාහනයක් එහි ඇත්තේ නැහැ. මහනුවර-උඩපුස්සැල්ලාව නමින් සැතපුම් 57 ක දුර ප්‍රමාණයක් ඇති බස් සේවාවක්ද, මහනුවර-රාගල නමින් සැතපුම් 48 ක දුර ප්‍රමාණයක් ඇති බස් සේවාවක්ද, තිබෙනවා. කොළඹ සිට මහනුවරට පැය දෙක හමාරකින් යන්න පුළුවන් බව බස්වල ගමන් කිරීම නිසා අප දැන ගෙන තිබෙනවා. නමුත් මහනුවර සිට උඩපුස්සැල්ලාව දක්වා තිබෙන

සැතපුම් 57 දුර ප්‍රමාණය යන්න පැය 6ක් පමණ ගත වෙනවා. රාගලට යන්න පැය හතර හමාරක් නැතිනම් පහක් පමණ ගත වෙනවා. මෙවැනි දීර්ඝ ගමන්වලින් කොටසක්වත් සිග්ගාමි කිරීම ගැන විශේෂයෙන් සලකා බලන්න ඕනෑ. නිදර්ශනයක් වශයෙන් මහනුවර-උඩපුස්සැල්ලාව මාර්ගය ගනිමු. සැතපුම් 57 ක් දුර ඇති ඒ මාර්ගයෙන් අඩක්වත් සිග්ගාමි කරන්න ඕනෑ. ඒ විධියට කටයුතු කිරීමෙන් මගින්ට පහසුවක් සැලසෙනවා. හඟුරන්කොත මන්ත්‍රී තුමාගේ (ජෝර්ජ් අබයගුණසේකර මයා.) කොට්ඨාශය හා මගේ කොට්ඨාශය යන කොට්ඨාශ දෙකේම බස් ගමන් කරන්නේ එකම පාරේ. ඒ බස් සේවය තිබුණොත් වඩා දැන් හුඟක් දියුණු වී තිබෙනවා. එහෙත් එය තවදුරටත් දියුණු කිරීම ඉතාම අවශ්‍යයි. විශේෂයෙන්ම ධාවනය සඳහා යන කාලය කෙටි කිරීම පිණිස සිසු ශාමි බස් සේවාවක් ආරම්භ කරන්නාය කියා මා ගරු ඇමතිතුමාගෙන් ඉල්ලනවා. මගේ කොට්ඨාශයේ එක කොටසකට නුවර එළිය ඩිපෝ එකෙන් බස් දුවවනවා. අනික් කොටසට මහනුවර උතුරෙන් බස් දුවවනවා. ඒ නිසා මෙතන ලොකු අවුලක් තිබෙනවා. ඒ දිනවල කලින් හිටි ඇමති තුමාට අපි යෝජනාවක් කළා, වතුමුල්ලේ උප ගබඩාවක් ඇති කර ඒ උප ගබඩාව මගින් ඒ කොට්ඨාශයේ බස් ධාවනය ඇති කරන්නාය කියා. ඇමතිතුමා එය පිළිගත්තා. එය කරන්නාය කියා නියෝගත් කළා. ඉඩම් පවා සෝදිසි කළා. ඒ නිසා වතු මුල්ලේ උප ගබඩාවක් ඇති කර ඒ කොට්ඨාශයේ බස් සේවාවන් වඩා ක්‍රමවත් පිළිවෙලකට සකස් කිරීමට ඇමතිතුමාගේ විශේෂ සැලකිල්ල යොමු කරන්නාය කියා මා ඉල්ලා සිටිනවා.

එමෙන්ම අලුත් බස් සේවාවන් රාශියක්ම මගේ කොට්ඨාශයේ ආරම්භ වී තිබෙනවා. ඒ අලුත් බස් සේවාවන් ආරම්භ කිරීම ගැන කලින් හිටි ඇමතිතුමාට මා ස්තූතිවන්ත වෙනවා. ඒවා නවත්වන්නේ නැතිව පවත්වා ගෙන යාම ගැන දැනට සිටින ඇමතිතුමාටත් මා ස්තූති කරනවා. හැබැයි ඒවායේ තවත් අඩුපාඩුකම් රාශියක් තිබෙනවා. අලුත් මාර්ග තවත් දීර්ඝ කරන්න තිබෙනවා. උතුරාමඩ නැත්නම් සැලසුම්නැත්ත පාරේ වැඩ කරන්නේ

[වි. බි. එම්. හේරත් මයා.]

එක බස් එකයි. ඒ පාරට එක බස් එක ප්‍රමාණවත් නැහැ. ගල්කැට්ටල පාරේ වැඩ කරන්නෙත් එක බස් එකයි. අඹන්වැල්ල සහ අදයාරවත්ත පාරවලත් වැඩ කරන්නෙත් එක බස් එක බැගිනුයි. එක බස් එකක් දමා ආරම්භ කළාම එය තවමත් ඒ තත්ත්වයෙන්ම පවතිනවා. උඟව-පරණගම ආසනය යාවන වැවේගමට තාර දැමූ හොඳ පාරක් තිබෙනව. අද දක්වාම ඒ පාරේ බස් සේවයක් පටන් ගත්තේ නැහැ. ඒ නිසා මේ අළුත් බස් සේවාවන් වැඩි දියුණු කිරීමට විශේෂ උනන්දුවක් ගන්නා ලෙස මා ඉල්ලා සිටිනව. මා හිතන්නේ පාර්ලිමේන්තු ලේකම්තුමාගේ අර ආදායම් ලැයිස්තුව මේ බස් සේවාවන් සම්පූර්ණ කළාම වැඩි වේවි. අද කිව්වේ 139 ලක්ෂයක් නම්, සමහර විට ලබන අවුරුද්ද වන විට 270 ලක්ෂයක්ය කියන්න පුළුවන් වේවි රටේ ජනතාවට ඕනෑ කරන බස් වික හරියාකාර දුන්නොත්. ඇත්ත වශයෙන්ම ජනසතු බස් සේවාවෙන් මේ රටට සේවයක් සිදු වී තිබෙනවාය කියන එක අපි කවුරුත් පිළිගන්නව.

තවත් කරුණු හුඟක් කියන්න තිබුණත්
ගරු සහාපතිතුමාගේ නියෝගයට කීකරු
වීමක් වශයෙන් ජනසතු සේවා අමතීතුමා
ගෙන් තව එක ඉල්ලීමක් කර මගේ
කථාව තවත්වනව. ක්‍රීඩා අංශයන් එතු
මාට බාරයි. ජනසතු සේවා කියන එකට
ක්‍රීඩාවත් ඇතුල් කරන්නය කියා මා කිය
නව. ක්‍රීඩාවත් ජනසතු කරන්නය කියා
මා කියනව. අද ක්‍රීඩා පහසුකම්වලින්
ප්‍රයෝජන ලබෙන්නේ කොළඹ, මහනුවර
ආදී නගරවල සිටින අයට පමණයි. ගම්බද
සාමාන්‍ය ජනතාවට ක්‍රීඩාවලින් ප්‍රයෝජන
යක් ලබා ගන්න අවස්ථාවක් නැහැ;
ආධාර ලබෙන්නෙත් නැහැ; ක්‍රීඩා
පිට්ටනින් නැහැ. ඒ නිසා එක්කෝ
ක්‍රීඩාවත් ජනසතු කරන්න, තැත්නම්
ජාතිය සතු කරන්න; එහෙමත්
තැත්නම් රජය සතු කරන්න. කොහොම
හරි රටේ සිටින හැම දෙනාටම පොදුවේ
ප්‍රයෝජන ගත හැකි විධියට ක්‍රීඩා අංශය
සකස් කර ඔය අමාත්‍යාංශය එහෙම පිටින්
ම ජනසතු සේවා කියන නමට ගැලපෙන
පරිදි කටයුතු කරන්නය කියා මා ඉල්ලනව.
ඒ එක්කම අමතීතුමා ජනසතු නොවේවායි
කියා මා කල්පනා කරනව. ස්තූතියි.

ରାଜପୁରରେ ଭିକାରୀ.

(திரு. இராஜதுரை)

(Mr. Rajadurai)

கௌரவ தலைவர் அவர்களே, தேசிய மய
சேவைகள் மானியத்தின்கீழ் சில வார்த்தை
கள் பேச எனக்குச் சந்தர்ப்பம் தந்தமைக்
காக நான் நன்றி செலுத்துகிறேன். பஸ் கம்ப
னிகளைத் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்ற
திட்டத்தை இலங்கைத் தமிழரசுக் கட்சி இந்
தப் பாராளுமன்றத்திலே வரவேற்றது. இலங்
கைத் தமிழரசுக் கட்சியின் ஆதரவுடன்
அமைக்கப்பட்ட இதன் நிர்வாகத்தினால் எங்க
ளுடைய பிரதேசம் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்
கின்ற தென்பதை எவரும் மறுக்க முடியாது.
இச்சபையின் அதிக நேரத்தை யெடுத்து இப்
பிரச்சினை பற்றிப் பேச வேண்டியிருப்பினும்
எனக்குத் தரப்பட்டிருக்கும் நேரம் மிகக்
குறைவாக இருப்பதனால் நான் அப்பிரச்சினை
யைப் பூரணமாக இச்சபை முன் சமர்ப்பிக்க
முடியாதிருக்கின்றது.

தெற்கே பாணமை தொடக்கம் வடக்கே
தென்னேமரவாடி வரையும் நீண்டுள்ள சுமார்
150 மைல் தூரத்தைக்கொண்டது கிழக்கு மா
காணம். இதற்கு ஒரு பிராந்திய டிப்போ
இருக்க வேண்டியது மிகவும் அவசியம்.
கிழக்கு மாகாணத்துக் கிருந்த ஒரேயொரு
டிப்போவை வேறு பகுதிக்கு ஒதுக்கியதன்
காரணமாக கிழக்கு மாகாண பஸ் சேவை
நிர்வாகத் தாமதங்களும் சீர்கேடுகளும்
தொடர்ந்து நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்
றன. மட்டக்களப்பு இ. போ. ச. டிப்போவை
கௌரவ அமைச்சர் சமீபத்திலே பார்வை
யிட்டார்; அப்பொழுது அங்கிருந்த நிர்வாகச்
சீர்கேடுகளையும் அவர் கவனித்தார்; மிக
மோசமான நிலையில் இ. போ. ச. டிப்போ
இருப்பதைக் கண்டார்.

ஏறத்தாழ மூன்று ஆண்டுகளுக்கு மேலாகக் கட்டத் தொடங்கிய தண்ணீர் டாங்கி, இ. போ. ச. டிப்போவில் இன்னும் முடியவில்லை. அங்கு வேலைசெய்யும் தொழிலாளர்களுக்கு தேநீர் குடிக்கக்கூட இட வசதி இல்லை. அங்குள்ள தொழிலாளர்கள் காலை 9 மணிக்குப் பின் டிப்போவில் நின்று வேலை செய்ய முடியாத அளவுக்கு உக்கிரமான வெயிலிற் கிடந்து கஷ்டப்படுவதை கௌரவ அமைச்சரே கண்டார். இந்நிலைமைகளை மாற்றி தொழிலாளர்களுக்கும் டிப்போ ஊழியர்களுக்கும் நல்ல, போதிய வசதிகள் செய்து தருவதாக அமைச்சர் அவர்கள் வாக்களித்தார்கள். அவ்வாக்குறு

விசேஷக் கௌரவம் உடைய, 1965-66

—கை கலை

தியை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று நான் கௌரவ அமைச்சரைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

இரண்டாவதாக வேலை நீக்கத் செய்ப்பட்ட டிக்கட் வழங்குபவர்களின் சிலர் வேலைக் கமர்த்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். சிலர் வேலைக் கமர்த்தப்படாமல் விடுபட்டிருக்கிறார்கள். இவ்வாறு செய்யக் காரணமில்லையாகையால், விடுபட்டவர்களையும் சேவையிற் சேர்த்துக்கொள்ளும்படி நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

மூன்றாவதாக குடியேற்றப் பகுதிகளுக்கவசியமான பஸ் சேவைகள் ஆரம்பிக்கப்பட வேண்டும். எனது பகுதியிலுள்ள குடியேற்றப் பகுதிகளான உன்னிச்சை, காவெட்டி, மகளவெட்டுவான் போன்ற இடங்களுக்கு பஸ் சேவைகளை ஆரம்பிக்க அமைச்சர் முன்வர வேண்டுமெனக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

நாலாவதாக இலங்கைப் போக்குவரத்துச்

சபை பிராந்திய அடிப்படையில் அல்லது தொகுதிவாரி அடிப்படையில் பிரித்தமைக்கப்பட வேண்டும். "கிழக்கு மாகாணத்தைப் பொறுத்தவரை சாதாரண கண்டக்டராகக் கூட கிழக்கு மாகாணத்தைச் சேர்ந்த படித்த வாலிபர்கள் வேலைக்கிடக்காமல் இருக்கிறார்கள். சாரதிகளாக லைசன்ஸ் பெற்று பல வருட காலமாக சாரதிகளாக வேலைபெறாமல் எத்தனையோ பேர் இருக்கிறார்கள். பிரதேச அடிப்படையில் இ. போ. ச. நிறுவனங்களை அமைத்து இத்தகைய கஷ்டங்களை கவனிக்க அமைச்சர் அவர்கள் முன்வர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்ததாக, கிழக்கு மாகாணம் சில ஆண்டுகளுக்கு முன் சிறந்த விளையாட்டு வீரர்களை ஆக்கித் தந்து கொண்டிருந்தது. ஜனப் எம். எம். ஷரிப், திருவாளர்கள் அழகரத்தினம் கனகசிங்கம், ரபல் டி சில்வா, காசிநாதன் கிருபராசா ஆகியோர் அத்தகைய விளையாட்டு வீரர்களில் ஒரு சிலராவர். இவர்கள் அமரிக் கா, தென் கிழக்கு ஆசிய நாடுகள், தென் இந்தியா போன்ற இடங்களுக்குச் சென்று போட்டியிட்டு இலங்கைக்கு முதல் தரமான பரிசுகளை தட்டிப் பெற்றுக் கொடுத்தார்கள். அப்படிப்பட்ட சிறந்த விளையாட்டு வீரர்களின் உபயோகத்துக் கேற்ற ஒரு விளையாட்டு அரங்கு மட்டக்களப்பில் இல்லாதது ஒரு பெரிய குறையாகும். இந்தக் குறையை அமைச்சர் அவர்கள் நிவர்த்திக்க வேண்டும்.

அத்துடன் எனது பகுதிக்கு சிறந்த ஸ்ரேடியம் ஒன்றையும் அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

கடைசியாக, மட்டக்களப்புக்கும் கல்முனைக்குமிடையில் ஒரு வாலிப் போக்குவரத்துச் சேவையை ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இந்த விஷயத்தை நான் முன்னர் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்துக்குக் கொண்டு வந்திருக்கிறேன். சுமார் பதினைந்து இருபது ஆண்டுகளுக்கு முன் மட்டக்களப்பு கல்முனைக்கிடையில் வாலியினூடாக நடைபெற்ற மோட்டார் வள்ளச் சேவை மிக வருமானமுள்ள சேவையாக இருந்தது. மிக வருமானம் கொடுக்கக்கூடிய இத்தகைய ஒரு சேவையை அரசாங்கம் ஆரம்பிக்க வேண்டுமெனக் கேட்டு, எனக்கு இங்கு பேசுவதற்கு ஒரு சந்தர்ப்பத்தைக் கொடுத்த தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றிகூறி எனது பேச்சை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

இலங்கைத் தலைவர்

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

The hon. Member for Agalawatta.

டாக்டர் என். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I have a personal explanation to make, with the permission of the Minister.

இலங்கைத் தலைவர்

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

Yes, after the hon. Member for Agalawatta speaks.

அனில் மூனேசிங்கம்

(திரு. அனில் மூனேசிங்கம்)

(Mr. Anil Moonesinghe)

I will speak after the Hon. Minister, because I am making a personal explanation.

இலங்கைத் தலைவர்

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

I am afraid I cannot allow that, because the Hon. Minister must wind up.

பிப்ரவரி 1965-66

—காரைக்காலம்

அதிர்வுத் தீர்மானம்.

(திரு. அனில் முனசிங்க)

(Mr. Anil Moonesinghe)

That was not the undertaking given by the Hon. Speaker.

உறுப்பினர் தீர்மானம்

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

I have nothing here to indicate anything like that.

அதிர்வுத் தீர்மானம்.

(திரு. அனில் முனசிங்க)

(Mr. Anil Moonesinghe)

Well, the Clerk is aware of what was arranged.

உறுப்பினர் தீர்மானம்

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

My Ruling stands.

அதிர்வுத் தீர்மானம்.

(திரு. அனில் முனசிங்க)

(Mr. Anil Moonesinghe)

I do not mind. I will speak now.

Certain remarks were made on the Floor of this House, and I would like to make some reference by way of reply to those remarks.

Reference was made to Mrs. Wanasundera, and the remark was made in such a way as to make it appear to have been a wrong act for Mrs. Wanasundera to be seconded for duty from the C.T.B. to the Ministry of Communications. That is exactly what happened. She was brought in as confidential stenographer to work in the Ministry without any additional salary or payment whatsoever. I cannot see anything wrong in that, but the hon. Parliamentary Secretary spoke in such a way as to make it appear that it was a wrong act, something which was shady, and reference was also made to her relationship to the hon. Member for Yatiyantota. Surely, is this the type of remark, is this the type of argument that you try to adduce in this Debate? It is only an attempt on

your part to sling mud. That is exactly what you have been attempting to do.

I must say that when I was the Minister my Permanent Secretary who was also at that time the Chairman of the C.T.B. and I discussed matters together, and on the question of employment we decided to have a system of employment—a plan of employment—which was lacking previously. It was while working this system out that the General Election came around. You have not produced a single letter of mine to say: "Appoint so and so before the General Election."

வேலுசேகரம்.

(திரு. வெலகெதர்)

(Mr. Welagedera)

I did.

அதிர்வுத் தீர்மானம்.

(திரு. அனில் முனசிங்க)

(Mr. Anil Moonesinghe)

Not before the General Election.

வேலுசேகரம்.

(திரு. வெலகெதர்)

(Mr. Welagedera)

In March.

அதிர்வுத் தீர்மானம்.

(திரு. அனில் முனசிங்க)

(Mr. Anil Moonesinghe)

March this year, that is after the General Election.

வேலுசேகரம்.

(திரு. வெலகெதர்)

(Mr. Welagedera)

No.

அதிர்வுத் தீர்மானம்.

(திரு. அனில் முனசிங்க)

(Mr. Anil Moonesinghe)

After the commencement of the elections. That is what I wanted to say: after the defeat of the Government on December 3rd.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

It was agreed that all appointments of a permanent character must be made with the approval of the board, on the basis of some system. There were certain appointments of a casual nature; for instance, the washing of buses was given out on a sort of contract basis at the rate of so much for a bus. The rate, if I remember right, was 50 cents for a single decker and 75 cents for a double decker. We left it to the depot manager and the regional manager to make these appointments. I do not deny that. At various stages when people came to me asking for employment I did refer them, but I never asked regional managers or depot managers to make an appointment without the person concerned being tested and without his having the required qualifications.

I remember, the question of mechanics in the C. T. B. came up for consideration. The cadre of the C. T. B. in relation to mechanics was, if I remember right, .7 for a bus. I am not exactly sure of the figure, but it was something like that. When we considered this matter we found that this was greatly inadequate and, therefore, we decided to increase the cadre of the C. T. B. with regard to mechanics. The cadre requirement of mechanics in the C. T. B. had been fixed on the basis of the cadre of the London Transport Board, where the mechanics are supposed to be qualified mechanics, where they have a quite different system of repairs. In the London Transport Board, when a bus is brought for repairs there is no question of a shortage of spare parts. For instance, if they find something wrong with the engine, the whole engine is removed and a new engine is fixed on to the bus. Under the system prevailing in the London Transport Board there was always a sufficient stock of spare parts unlike in the Ceylon Transport Board.

Mr. Douglas Gunasekera, who is now a very high official in the service of the C. T. B., was one of the officers who was in charge of the supply division of the C. T. B., but they

never had an inventory of the stocks held. It was started only after I became the Minister. In this connection I should like to pay a tribute to the then Chairman of the C. T. B., Mr. Rajendra, and Dr. Tillekaratne, who was the then General Manager, for working as a team to bring about a system in the working of the C. T. B. That was what we were trying to do.

The hon. Member for Beruwala (Mr. Abdul Bakeer Markar) referred to the case of one Simon. As the Minister in charge of the C. T. B. I used to get requests from the members of the U. N. P. also in regard to various matters, and many of them were reasonable requests.

The hon. First Member for Batticaloa (Mr. Rajadurai) for the first time came to me with various suggestions in regard to the bus service in Batticaloa. Although there were forty buses on the books of the C. T. B. for this area, only twelve were working at the time I became Minister. These requests were attended to.

Then my good Friend, the Hon. Minister of Communications, saw me with regard to a bus service to be inaugurated in his electorate, and I am proud to say that was the first bus service I inaugurated after I became a Minister. So you will see that there was no political discrimination.

If the contention of the hon. Parliamentary Secretary is correct I should not have inaugurated a bus service on that route because during five months of the year that road is not usable. If no service was provided those people would have had to walk about ten miles.

The hon. Parliamentary Secretary also read out a big list of the works that had been started and not completed. I agree that we had no time to work out a system of priorities and then commence work accordingly. That was because the Coalition Government lasted only for eight months, out of which three months

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[අතිරේක මුහුණත මයා.]

had to be spent on the election campaign, but we were going to do that.

I must say that all the bus services that were started in different areas were approved by the depot managers, and wherever the P. W. D. was involved, they were started with the approval of the P. W. D. engineer in the area. The P. W. D. was rather slow in bringing roads up to date. They sometimes did not allow buses on roads where ten-ton lorries ply.

So you will see that the purpose of the allegations made by hon. Members on that side was to show that something quite extraordinary had been done while I was Minister.

The hon. Parliamentary Secretary to the Minister of Local Government wanted me to answer to a certain statement made by the C. T. B. I am not in a position to do that now because, as the hon. Member for Yatiyantota (Dr. N. M. Perera), pointed out it would be *sub judice*. If you are going to put me on trial and appoint people who are members of the U. N. P. to judge, what is the position? Surely, there is a dictum in law which says that justice must not only be done but should undoubtedly and manifestly be seen to be done. They have forgotten that elementary principle.

Well, Sir, I do not want to take much more of your time and the Hon. Minister's time. I tried to show that when I became Minister and took over the work of the C. T. B. I instituted a system, not of stooges, but of people who were prepared to work hard. I never asked them what their religion was, what their caste was or what their politics were. I never asked them those questions.

People were promoted on the basis of merit and, to the credit of the then chairman, may I say that for the first time we implemented a policy. We thought ahead and said in twenty years time we must have good officers

who could look after these nationalized services and we must, therefore, for that purpose recruit young people and train them for that job. That was the way we set about things. Of course, in these matters there can be many shortcomings. But you have in a very ungentlemanly manner tried to take advantage of those shortcomings and tried to throw a little mud hoping that it would stick.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I do not think you were here, but I undertook to place before this House a notice showing how the buses were specifically used for the purpose of their meeting on the 5th. Unfortunately this notice had been removed yesterday, which is the 6th. It was there on the 4th and the 5th. It goes as follows :

විශේෂ දන්වීමක්

ඉරිදා නිවාඩු සිටින සෑම සේවකයෙක්ම වැඩට පැමිණිය යුතුයි. පිටකොටුව—මහරගම, කොටුව—කොහුවල, පිටකොටුව—පිළියන්දල—පිටකොටුව—පිටකෝව්වේ අතර විශේෂ බස් බවතයක් තිබෙන නිසාය, සියුම් නොලැබුණොත් පැය තුනක අති කාල දීමනාවක් දෙනු ලැබේ.

ශ්‍රී සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

කවුද එක ලියලා තියෙන්නෙ? කවුද අත්සන් කරලා තියෙන්නෙ?

අ. සා. 5.45

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Obviously, therefore, this was meant specifically for the purpose of the meeting on the 5th. I am not blaming them. All that I am saying is that people will also say the same thing. But I have an apology to make to the Minister. I thought this was signed by the Hon. Minister. That was the impression that I had first. I withdraw the statement I made earlier. It was not signed by the

விசேஷ கமிட்டி உறுதி, 1965-66

—காரைக்காலம்

Minister ; it was signed by the depot manager. And it was also given over the radio.

சுரு. சுகாதாசா

(கௌரவ சுகாதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

The first time I heard of it was in this House.

டாக்டர் என். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I now know that the Minister came to know about this matter for the first time only in the House but my worry is that the Minister is only nominally Minister while the person next to him appears to be the Minister of the C. T. B.

சுரு. சுகாதாசா

(கௌரவ சுகாதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

Mr. Chairman, I am indeed very happy and I must thank the hon. Member for Yatiyantota for having made up his mind to offer me an apology. Earlier, about three-quarters of an hour ago, he made a rather serious allegation against me. I knew where I stood and I challenged him to produce the letter if it was signed by me. I am glad he has produced that letter which we now know has been signed by somebody else and not by me. And, like a gentleman, he has apologized to me.

கேனெமன்

(திரு. கேனெமன்)

(Mr. Keuneman)

But why had a circular to be issued ?

சுரு. சுகாதாசா

(கௌரவ சுகாதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

That is a different matter entirely. It is a matter for the board. There are certain officers who are entrusted with certain responsibilities and who have to carry out certain duties. I am

not expected to find out whether a particular bus is running or whether a particular bus is not running. I am not expected to know about such matters unless specific instances are brought to my notice.

The hon. Member for Dompe is not here. He raised a very pertinent question, about which, perhaps, he was not very sure of the facts himself. He said that I do not have sufficient powers to develop and expand the nationalized services since my powers were limited. But I am happy to tell him, probably he may not have gone through the Estimates of my Ministry, that we are expanding, we are developing, and we are improving the service. I do not want to deal at length with this matter since he is not here, but if he would only refer to the Estimates relating to my Ministry he will be able to find out the amount of money that has been allotted for various improvements with regard to expansion of the service.

My burden has been lessened by my hon. Friend the Junior Minister. The hon. Member for Yatiyantota raised a few questions. I wish to answer him before I get on to answering other questions. He wanted to know about Mr. Samarakoon. I think in regard to Mr. Samarakoon the Junior Minister has answered well.—[Interruption.] But I can say this. According to my information, there was no inquiry held when he was transferred to Homagama. He asked for an inquiry.

சுரு. மெட்ராஸ்

(கௌரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

Will you now hold an inquiry ?

இலங்கை மெட்ராஸ்

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

If the Hon. Minister will address the Chair, there will be no trouble.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

ශ්‍රී සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Mr. Samarakoon was transferred within 24 hours as a result of various allegations made against him. Mr. Samarakoon was prepared to go on transfer provided there was an inquiry held. There was no such inquiry held.

In regard to Pantis of the Port Workers' Union, I do not know how the hon. Member for Polonnaruwa (Mr. Leelaratne Wijesinghe) came to know all about Mr. Pantis. Polonnaruwa is so far away from Colombo. Anyway, I am happy that he came to know all about Mr. Pantis, the harbour and the struggles of the harbour workers. In the case of Pantis, an inquiry was held. On the first occasion he was warned that he was not to address workers at muster time. We gave him that warning.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

That is not correct.

ශ්‍රී සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

As usual, the Member for Yatiyantota (Dr. N. M. Perera) does not want to accept a true statement, but later, when he finds that he is wrong, he will come and apologize.

He was warned when he addressed the workers at muster time.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Next time I shall not apologize !

ශ්‍රී සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

There is a rule in the port that no leader shall address the workers without permission. Pantis had not obtained prior permission to do so. He was asked not to repeat it, not to defy authority. But what did he do ? He thought he was a law unto himself. The very next day he addressed

the workers, and we had to take action. An inquiry was held. He was called upon to give his explanation ; it was unsatisfactory. In the interests, therefore, of maintaining discipline and order in the harbour action was taken.

In the case of Mr. Samarakoon, within twenty-four hours he was transferred. That is my information. There appears to be a difference of opinion between the hon. Member for Yatiyantota (Dr. N. M. Perera) and the hon. Member for Polonnaruwa (Mr. Leelaratne Wijesinghe).

In regard to the construction of the refinery, that was a project mooted by the last Government. Five firms were asked to tender. Only three submitted tenders and they are being examined now.

කේනමන් මයා.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

You are not calling for fresh tenders ?

ශ්‍රී සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

No.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

You have not given up the project?

ශ්‍රී සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

No, we have not given up the project.

The hon. Member for Yatiyantota (Dr. N. M. Perera) raised another question in regard to the manufacture of bus chassis. Proposals for the manufacture of bus chassis in Ceylon were invited from manufacturers whose chassis are used by the C. T. B. Proposals were to have been received by the 31st March, 1965. Proposals from a number of manufacturers were received by the 20th March. It was arranged that these proposals should be examined by a committee under the chairmanship

பேர்தலைவர் கமிட்டி, 1965-66

—கூடுதல் உரை

of the Permanent Secretary to the Ministry of Industries with representatives of the Treasury and the C.T.B. on it. This committee was asked to submit a report to Government for a final decision. A report has not yet been received from this committee. The committee is yet studying the proposals that have been received.

ஃபார்க்ஸ் சார். பி.பி. பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

You are going ahead ?

சுரு. சுகாதாசா

(கேளரவ சுகாதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

Yes, we are going ahead.

There is another matter which the hon. Member for Yatiyantota (Dr. N. M. Perera), the hon. Third Member for Colombo Central (Mr. Keuneman), and several other hon. Members referred to and that is the question of sports. The hon. Member for Yatiyantota wanted to know what our plans are. The hon. Third Member for Colombo Central wanted to know why we are not establishing a sports council.

கேனமன் மை.

(திரு. கேனமன்)

(Mr. Keuneman)

I wanted to know your attitude to it.

சுரு. சுகாதாசா

(கேளரவ சுகாதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

I shall tell the hon. Member what our attitude is. Perhaps, he does not know what a sports council is. Somebody probably told him about a national sports council and he dutifully raised the matter here. I do not blame him at all.

கேனமன் மை.

(திரு. கேனமன்)

(Mr. Keuneman)

I ask the Hon. Minister to educate me.

சுரு. சுகாதாசா

(கேளரவ சுகாதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

I shall do so. I do not blame him.

The responsibilities of the Department of Sports will be (a) to foster, promote, organize, and encourage the development of sport and provide facilities for sport generally throughout Ceylon with a view to promoting the physical welfare of the people; (b) to formulate and implement measures to raise the standard of sport in Ceylon. To achieve these objectives, the department may (1) establish and maintain facilities for sport; (2) encourage competition on a local, district, national, or international basis; (3) undertake, organize, and finance inter-district competitions for youth; (4) provide grants, scholarships, technical assistance, sports gear, and equipment to national controlling bodies, local bodies, and voluntary sports organizations, (5) maintain and improve the standard of judging, umpiring, and refereeing of sports and of officiating at sports events and conduct courses for such purposes. The department will also undertake such other responsibilities as may be assigned by the Ministry. It is also proposed that an advisory committee representing various national sports organizations should be established to advise the department on its activities.

Many hon. Members have stated—I agree with them—that sports activities should not be confined to the City of Colombo and the provincial towns. I agree with them *in toto*. I propose to take sports to the most rural and remote areas. I have visited many parts of Ceylon—Batticaloa, Trincomalee and many other places. I know that there is latent talent there which we have to discover. If we take these youths in hand and give them the necessary encouragement, particularly financial assistance in the case of poor people who are unable to buy sports material, I have no doubt that we shall be able to compete with any team, particularly from the Asian countries. We propose to do that.

[ශ්‍රී සුගතදාස]

Next, there is the question raised by the hon. Third Member for Colombo Central (Mr. Keuneman). He asked me what my attitude is towards the establishment of a national sports council. I can dismiss that subject with one remark by comparing it to the Arts Council and what is happening there. Nevertheless, I wish to give the hon. Member the details. What is a national sports council? It is an organization, either nominated by the Minister or enacted by legislation, with a body of members who may or may not know what sport is. The hon. Member for Yatiyantota knows, because he is himself involved in certain matters connected with cricket, what is happening in that organization where he played a leading part. He has gone to the courts now. I was in favour of the establishment of a national sports council.

කෙනමන් මය.

(திரு. கௌமன்)

(Mr. Keuneman)

You have changed your mind after the instance of the football association in which you were.

ශ්‍රී සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

The football association had nothing to do with this. Fortunately, there is nothing wrong there.

ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Why not have representatives of all organizations in one body?

ශ්‍රී සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

I am going to have it. I do not want anybody to indulge in any manoeuvring or canvassing and thereby destroy the good objects of the Government. That is the reason.

අ. හා. 6.0

Unless you have a department you will not be able to improve sports and you will not be able to develop sports. I am sure when the National Sports Council is formed they would be able to go to the furthest part of Ceylon to promote sports; for instance, they would be able to go to Baddegama to find a playground in Baddegama for giving recreational facilities to the boys and girls of Baddegama. The idea is that. I am thankful to the hon. Third Member for Colombo Central for saying that Rs. 5 lakhs is not enough. Rs. 5 lakhs has been provided just for a start. But I shall come before the House for further assistance. I am glad that he is prepared to give us all assistance and co-operation in order to develop, improve and sponsor sports today. I am very happy and thankful to him in regard to that matter.

The hon. Third Member for Colombo Central also said that we must begin to train now itself. That is quite true and correct. There are two international meets to be held next year, in 1966. Commonwealth Games are to take place next year in Jamaica.

කෙනමන් මය.

(திரு. கௌமன்)

(Mr. Keuneman)

That is not among the objects of the Ministry that you read out.

ශ්‍රී සුගතදාස

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Why not? Shall I read it again?

ශ්‍රී ජේ. ආර්. ජයවර්ධන

(கௌரவ ஜே. ஆர். ஜயவர்தன)

(The Hon. J. R. Jayewardene)

You can include it.

விசேஷ கமிட்டி பற்றி, 1965-66

—காரைக்காலம்

சுரு. பிழைப்பு

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

I read it. It is included here.

கௌரவ மை.

(திரு. கௌரவ)

(Mr. Keuneman)

If you say it is included, it is enough.

சுரு. பிழைப்பு

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

It is there. Next year there are two international competitions to take place, one in Jamaica and the other in Bangkok—Asian Games and Commonwealth Games. Most of the bodies are under training now. We are setting apart a certain amount of money so that we can train them.

கௌரவ மை.

(திரு. கௌரவ)

(Mr. Keuneman)

From the Rs. 50,000?

சுரு. பிழைப்பு

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

From Rs. 5 lakhs. But we are coming before you. Rs. 5 lakhs is not enough.

The hon. Member for Walapane (Mr. T. B. M. Herath) said that instead of confining sports to the provincial towns we must take sports to his own area too. That is one of my objects, to take it to the furthest corner of Ceylon. It is possible to do it.—[Interruption]. He is very keen to do that.

About the Port, the hon. Member for Agalawatta (Mr. Anil Moonesinghe), in other words, my predecessor, spoke of the welfare schemes. Yes, we are having welfare schemes—we are having canteens, we are going to give them more canteen facilities, we are going to have a library, we are going to have medical facilities and all other facilities. The

hon. Member for Agalawatta started giving loans to the workers. While thanking him, I must also tell hon. Members that the interest charged is too high.

ஹாஸ்டிஸ் ஸ்ரீ. பி. பி. பி.

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

How much?

சுரு. பிழைப்பு

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Nine per cent.

ஹாஸ்டிஸ் ஸ்ரீ. பி. பி. பி.

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

No.

சுரு. பிழைப்பு

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Nine per cent. was charged and that was one of the issues taken up at my election.

ஹாஸ்டிஸ் ஸ்ரீ. பி. பி. பி.

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

It is the Lady Lochore Fund that charged 9 per cent.

சுரு. பிழைப்பு

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

The rate of interest that the workers of the Port (Cargo) Corporation were charged was 9 per cent.

ஹாஸ்டிஸ் ஸ்ரீ. பி. பி. பி.

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

That is Lady Lochore Fund.

சுரு. பிழைப்பு

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

When I took up office I gave them a promise saying it is too high. They are not investing money, they are

விசேஷ கெடுபிழை பகை, 1965-66

—காரக கலாவ

[சுரு சுவைதாச]

borrowing this money in order to get out of their financial difficulties. I am glad to inform the hon. Members that the Administrator of the Lady Lochore Fund, who happened to be the Charity Commissioner, saw me. I told him that the rate of interest charged was too high and it must be reduced. I am glad to be able to inform you of his decision—and I must pay this tribute to him—to reduce the rate of interest to 7 per cent.

கேனமன் மைய.

(திரு. கேனமன்)

(Mr. Keuneman)

What is the bank's rate of interest?

சுரு சுவைதாச

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

It is 8 or 9 per cent.

அலாபீச உன். உம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

The Central Bank gives at 5 per cent. interest.

சுரு சுவைதாச

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

I do not know what it is. Nine per cent. was charged at the time the hon. Member for Agalawatte initiated the loan scheme. But I say even 7 per cent. is too much, you must reduce that as well.

அனில் மூனேசிங்க மைய.

(திரு. அனில் மூனேசிங்க)

(Mr. Anil Moonesinghe)

The C. T. B. charges 5 or 6 per cent.

சுரு சுவைதாச

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

I am not sure. I think it is 6 per cent. But that must be reduced still further.

அனில் மூனேசிங்க மைய.

(திரு. அனில் மூனேசிங்க)

(Mr. Anil Moonesinghe)

I introduced that too.

சுரு சுவைதாச

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

It must be reduced still further. If possible, give free of interest.

அலாபீச உன். உம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Your Friend objected to giving loans, and so on.

சுரு சுவைதாச

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

There is one matter I must refer to. I am rather reluctant to do so. I do not wish to go against my conscience. I am not one who throws or flings mud at anybody, I do not like to do it. The hon. Second Member for Colombo Central, the Parliamentary Secretary to the Minister of Local Government, read an article which stated that two members of the C. T. B. sat in judgment over the use of vehicles and other things said to have been done by the hon. Member for Agalawatte.

நீல் டி அல்விஸ் மைய. (பெட்ரேம)

(திரு. நீல் டி அல்விஸ்—பத்தேகம)

(Mr. Neal de Alwis—Baddegama)

Who inspired them?

சுரு சுவைதாச

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

I say, do not believe that report at all, put it into the dust bin. We accept that. But, will you not accept what the hon. Member for Agalawatte did when he scrapped the report of two U. N. P. members on the Board of directors who said that he abused certain privileges? I am sorry, I do not want to do this, but I have to because for the second

பி.பி.பி. கெடுபிசன் பதன, 1965-66

—கொடுக்க கதை

time the hon. Member said that because it happened to be a report submitted by two members of the U. N. P. he scrapped the report. I would have been happy if I did not make reference to this at all. He is a good friend and a colleague of mine in the Colombo Municipal Council. He should have refrained from participating in this Debate. I shall read his own letter. He sent this letter with the request that the report of he two members of the U. N. P. be burned. This is what he says.—[Interruption]. No I will read something else which is rather sensational. This is what he says :

“30, Welikadawatte,
Nawala,
7th April, 1965.

The General Manager,
Ceylon Transport Board,
Kirula Road,
Colombo.

Dear Sir,

Since I assumed office as Minister of Communications I have been using cars belonging to the C. T. B. in connection with my official duties. I continued to do so even after the dissolution of Parliament and the commencement of the general elections. As in the course of these journeys I also at times attended to matters connected with my election campaign, I prefer to make some suitable payment in respect of such use.

It is of course not possible to sort out precisely what would be the strictly private use of the car as separate from the official work ; but from any point of view it cannot in my estimate exceed Rs. 600. I, therefore, hand over herewith Rs. 700 in payment.

Yours faithfully,
Sgd. Anil Moonesinghe ”

—[Interruption]. I do not want to enter into an argument at all. This is what he has stated. You know what it is.

கே.கே. கெ.கே.

(திரு. கெ.கே.)
(Mr. Keuneman)

Nobody had asked him to pay any money. He has voluntarily made that payment.

ஐ.பி.பி. பி.பி. பி.பி.

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

What are you talking? Every day you are using official cars for your private purposes. You are talking nonsense.—[Interruption].

இலங்கைத் தலைவர்

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

Order, please! Will the Hon. Minister please address the Chair and avoid all this disturbance?

சு. சுகாதாசா

(கௌரவ சுகாதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

May I tell the hon. Member for Yatiyantota (Dr. N. M. Perera) that we do not say that we are not using the cars for private purposes ; nor do we deny it. The hon. Member for Agalawatta says that he did so. That is the crux of the problem. If he had denied it, then the hon. Member can hurl his question at us. That was the argument made by the hon. Member for Dompe (Mr. F. R. Dias Bandaranaike). I am sorry he is not here. He said that the hon. Member for Agalawatta did not do anything wrong. I am not arguing that matter. I would never have read this letter because it is against my conscience to do so, but I had to read it in order to supplement what the hon. Junior Minister said.

வெ.கே.கே. பி.பி. பி.பி.

(அ.கே.கே.)

(டாக்டர் எஸ். ஏ. விக்ரமசிங்ஹ—அக்குறஸ்)

(Dr. S. A. Wickremasinghe—Akuressa)

There is nothing wrong in that letter.

சு. சுகாதாசா

(கௌரவ சுகாதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

We can argue about the rights and wrongs of it. That is a different matter.

விசேஷ கெடுபிதன் பதவ, 1965-66

—காரக பதவ

கேனமன் மன.

(திரு. கேனமன்)

(Mr. Keuneman)

Has any Minister of the present Government who has used an official car for a private function either willingly or unwillingly ever voluntarily submitted a sum of money as payment for such use?

சு. சுவாமிநாதன்

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

That is not an answer. There may be so many murders and you are asking me whether —[Interruption]. That is a different matter. If there has been any such use of official cars you can raise that question at the appropriate time. This is not the time to do so. Here you are on trial; we are not on trial. That is the position.

இலங்கை மன்றி

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

Will the Hon. Minister please get on to the next point?

சு. சுவாமிநாதன்

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

Sir, I should like to read another letter, if you will excuse me. This letter is from a friend of all of you, and for whom you have a high regard. As a matter of fact, he has been a friend of yours for a number of years. He was not a friend of ours. He was against us.

சு. சுவாமிநாதன். (தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(திரு. பெர்னாட் சோய்ஸா—கொழும்புத் தெற்கு அங்கத்தவர்)

(Mr. Bernard Soysa—Colombo South)

What is his name?

சு. சுவாமிநாதன்

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

I will not tell his name now. But this is the letter he wrote. It would not be sweet if I tell his name now.

it would be sweeter after having read the contents of the letter. This is the letter:

“Bus Services Misused for General Election purposes

As you are undoubtedly aware, the Bus Services were grossly abused during the few weeks prior to the date of the General Election which has just ended for the free transport of persons to and from meetings of Coalition candidates.

This was particularly so in the Agalawatte Electoral area. I have never known of an instance where a Government institution was so abused for election purposes as in this case.

I have personally seen Motor Cycles which are used, I believe, for checking buses utilised by persons working for the ex-Minister in charge of the service—now M. P. for Agalawatte—Mr. Anil Moonesinghe. I myself noted down the number of one such vehicle—4 Sri 8412.

The brand new buses sent to the Matugama Depot were noticed by me transporting persons to the Walalawita area round about 11 p.m. on the night of the 20th instant. I was informed that these persons were travelling after a meeting of candidate Mr. Moonesinghe.

May I suggest that a full enquiry be made into the working of transport vehicles as attached to the Matugama Depot during the months of February and March. A comparative statement of the earnings, mileage covered, etc., petrol consumption, etc., would be most revealing.

Yours faithfully,
Sgd: Wilmot A Perera.”

சு. சுவாமிநாதன். (தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

Mr. Wilmot Perera appeared on your platform for the election.

சு. சுவாமிநாதன்

(கௌரவ சுகததாச)

(The Hon. Sugathadasa)

He wrote this because he was so honest. But he is no friend of mine. I came to know him casually when I went to China.

இலங்கை மன்றி

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

Will the Hon. Minister, please get on to the next point?

விசேஷ கெடுதலின் பற்றை, 1965-66

—காரைக்கலை

[செ. பூததாச]

wife and five children would suffer. I asked him, "What will happen to you, to your wife and children? Will they not be on the road?" So I advised the man and asked him not to do that kind of thing in future. Now I understand—I do not know how far the story is true—that he is a 100 per cent. U. N. P. man.

செ. வெந்தியேசன்

(கெளரவ அங்கத்தவர் ஒருவர்)

(An hon. Member)

Sabotage.

செ. பூததாச

(கெளரவ அங்கத்தவர்)

(The Hon. Sugathadasa)

I am glad to tell the hon. Members that that type of thing has been reduced to a very great extent today. That is the reason why we are getting better collections. But given the time—we have been in power for only 5 months and 12 days as I have calculated——

கெ. வெந்தியேசன்.

(திரு. கெ. வெந்தியேசன்)

(Mr. Keuneman)

Too long.

செ. பூததாச

(கெளரவ அங்கத்தவர்)

(The Hon. Sugathadasa)

I know. I agree that five months is too much for us ; nine years is too little for them to bring misery and decay into this country. We should be given more time. They had nine years.

பெரேரா உன். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

You also had nine years.

நீல் டி. அல்விஸ்.

(திரு. நீல் டி. அல்விஸ்)

(Mr. Neal de Alwis)

Mudalalis.

செ. பூததாச

(கெளரவ அங்கத்தவர்)

(The Hon. Sugathadasa)

I do admit that because of our misdeeds we were thrown out in 1956. That is why the S. L. F. P. came into power. The S. L. F. P. then had nine years and by their misdeeds they were thrown on to the other side. They are on that side now. Therefore we know exactly what to do and how to improve the country.

கெ. வெந்தியேசன்.

(திரு. கெ. வெந்தியேசன்)

(Mr. Keuneman)

Be careful. They are reshuffling tomorrow.

செ. பூததாச

(கெளரவ அங்கத்தவர்)

(The Hon. Sugathadasa)

When we reshuffle, you will see what the trump card is. Do not worry. We will have the trump card.

I do not want to speak at length with regard to the C. T. B. I welcome the suggestions made. I thank hon. Members for the various criticisms made. There were constructive criticisms.

கெ. வெந்தியேசன்.

(திரு. கெ. வெந்தியேசன்)

(Mr. Keuneman)

What about the union matter?

செ. பூததாச

(கெளரவ அங்கத்தவர்)

(The Hon. Sugathadasa)

Of course, we have stopped it. I made an order asking them to stop it and so hold a plebiscite. I mentioned this to the hon. Member for Yatiyantota when he drew my attention to it. That has been done. But although we are going to recognize the union, you will agree with me that we cannot deduct the money from the pay sheet unless they signify their willingness to our doing so.

விசேஷக் கெடுதல்கள் பற்றி, 1965-66

—காரைக்காலம்

கேள்விகள் இவை.

(திரு. கெனமன்)

(Mr. Keuneman)

I understand that position. If you recognize the United Motor Workers' Union or any other union after that, before you deduct any money, you can get the signatures.

சுரு. சுகாதாசா

(கௌரவ சுகாதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

That is what I am saying. We have no authority to deduct that money till then. So both of us are agreed on that.

இலங்கைத் தலைவர்

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

You have only five more minutes left. We have already eaten into the time of the Ministry of Industries.

லேஸ்டி குனேவர்டென் இவர்.

(திரு. லேஸ்டி குனேவர்டென்)

(Mr. Leslie Goonewardene)

What about the transport of anti-Government papers?

சுரு. சுகாதாசா

(கௌரவ சுகாதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

The hon. Parliamentary Secretary has given a reply about that matter.

இலங்கைத் தலைவர்

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

The Hon. Minister must now kindly wind up.

சுரு. சுகாதாசா

(கௌரவ சுகாதாசா)

(The Hon. Sugathadasa)

I welcome the suggestions made by all hon. Members. Let us be given time. Let them have patience. As far as my Ministry is concerned, at least, let them give me one year's time. I will then be able to put everything right.

With regard to mechanization in the harbour, I agree with the hon. Member for Dompe that we must mechanize. But when considering the question of mechanization we must also have regard to the greatest problem that we have to tackle, a problem for which we must one day or other find a solution—the unemployment problem. About 14,000 people are employed in the port. But gradually we have got to mechanize. In fact, we have got several fork lift trucks.

We are expanding the existing stores and constructing new stores.

I thank all hon. Members for their comments. I have taken note of them and will look into them.

“85 வது கேள்வி 1 வது பத்திரிகை பக்கம் ரூ. 2,18,286 க்கு இடம் உடனடியாகக் கொடுக்கப்படும்” என அரசாங்கம் உத்தரவிட்டது.

85 வது கேள்வி 1 வது பத்திரிகை உடனடியாகக் கொடுக்கப்படும்” என அரசாங்கம் உத்தரவிட்டது.

“85 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 2,18,286 அட்டவணைப்படி சேர்க்கப்படுமா” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

85 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணைப்படி இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 218,286 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 வது பத்திரிகை.—காரைக்காலம்—புறவோட்டை
பெட்டி, ரூ. 8,63,666

வாக்குப்பணம் இல. 2.—பரிபாலனைச் செலவுகள்—
மீண்டுமும் செலவு, ரூ. 8,63,666

Vote No. 2.—Administration charges—
Recurrent expenditure, Rs. 863,666

“85 வது கேள்வி 2 வது பத்திரிகை பக்கம் ரூ. 8,63,666 க்கு இடம் உடனடியாகக் கொடுக்கப்படும்” என அரசாங்கம் உத்தரவிட்டது.

விசேஷம் கெட்டுப்பன் பதம், 1965-66

—கூடுக கலா

85 வன சிதீசேகி 2 வன கலிமனச ருப லேவனசேகி கலாபகன் கலிசெவ நிரிச ஸுது ககி நிரிசேக கரந ரு.

“85 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 8,63,666 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

85 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணியில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 863,666 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.

7 வன கலிமனச.—கரீசிக கலாபகன—இருவன விசுரு, ரு. 10

வாக்குப்பணம் இல. 7.—பொருளாதார அபிவிருத்தி—ஆக்கப்பொருட் செலவு, ரூபா 10

Vote No. 7.—Economic Development—Capital Expenditure, Rs. 10

“85 வன சிதீசேகி 7 வன கலிமனச கருக ரு. 10 க இரூப ருப லேவனசெவ கருகலன் கரு ஸுது” கன புகநக விசெக ரு, கலாபகிமன விச.

85 வன சிதீசேகி 7 வன கலிமனச ருப லேவனசேகி கலாபகன் கலிசெவ நிரிச ஸுது ககி நிரிசேக கரந ரு.

“85 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப்பண ரூபா 10 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

85 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணியில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 10 for Head 85, Vote No. 7, be inserted in the Schedule”, put, and agreed to.

Head 85, Vote 7, ordered to stand part of the Schedule.

86 வன சிதீச.—கலாபகி வருக கலாபகன் கலாபக

1 வன கலிமனச.—கூடுக மன்றல கலாபகன கலாபக கலாபக கலாபக கலாபக, ரு. 1,02,14,497

தலைப்பு 86.—கொழும்பு கப்பற்முறை ஆணைக்குழு

வாக்குப்பணம் இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுக்குரிய வேதனமும் பிறபடிக்கும், ரூபா 1,02,14,497

HEAD 86.—COLOMBO PORT COMMISSION

Vote No. 1.—Personal emoluments and other allowances of staff, Rs. 10,214,497

“86 வன சிதீசேகி 1 வன கலிமனச கருக ரு. 1,02,14,497 க இரூப ருப லேவனசெவ கருகலன் கரு ஸுது” கன புகநக விசெக ரு, கலாபகிமன விச.

86 வன சிதீசேகி 1 வன கலிமனச ருப லேவனசேகி கலாபகன் கலிசெவ நிரிச ஸுது ககி நிரிசேக கரந ரு.

“86 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 1,02,14,497 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

86 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணியில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 10,214,497 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 கலிமனச.—கலாபக கலாபக—புகருவருக விசுரு, ரு. 78,13,585

வாக்குப்பணம் இல. 2.—பரிபாலனச் செலவுகள்—மீண்டுவரும் செலவு, ரூ. 78,13,585

Vote No. 2.—Administration charges—Recurrent expenditure, Rs. 7,813,585

“86 வன சிதீசேகி 2 வன கலிமனச கருக ரு. 78,13,585 க இரூப ருப லேவனசெவ கருகலன் கரு ஸுது” கன புகநக விசெக ரு, கலாபகிமன விச.

86 வன சிதீசேகி 2 வன கலிமனச ருப லேவனசேகி கலாபகன் கலிசெவ நிரிச ஸுது ககி நிரிசேக கரந ரு.

“86 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 78,13,585 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

86 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணியில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, “That the sum of Rs. 7,813,585 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 கலிமனச.—கலாபக கலாபக—இருவன விசுரு, ரு. 6,00,000

வாக்குப்பணம் இல. 3.—பரிபாலனச் செலவுகள்—ஆக்கப்பொருட் செலவு, ரூபா 6,00,000

Vote No. 3.—Administration charges—Capital expenditure, Rs. 600,000

“86 வன சிதீசேகி 3 வன கலிமனச கருக ரு. 6,00,000 க இரூப ருப லேவனசெவ கருகலன் கரு ஸுது” கன புகநக விசெக ரு, கலாபகிமன விச.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පත, 1965-66

—කරන සභාව

86 වන ශීඨයෙහි 7 වන සම්මතය උප ලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට තිබිය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

“ 86 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 1,40,00,000 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

86 ஆம் தலைப்பு, 7 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 14,000,000 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 ශීඝ්‍රය.—වෙරළබඩ පහන් කෝවය
1 වන සම්මතය.—කාර්ය මණ්ඩල පොද්ගලික
පනිතයි සහ අනිකුත් දිව්‍යා, රු. 87,735

தலைப்பு 87.—கரையோர வெளிச்சம்

வாக்குப்பணம் இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுக்கூதிய வேதனமும் பிற படிசனம், ரூபா 87,735

HEAD 87.—COAST LIGHTS

Vote No. 1.—Personal emoluments and other allowances of staff, Rs. 87,735

“87 වන ශීඝ්‍රයෙහි 1 වන සම්මතය සඳහා රු. 87,735 ක මුදල උප ලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදින්, සභාසම්මත විය.

87 වන ශීර්ෂයෙහි 1 වන සම්මතය උප ලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට නීතිය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

“ 87 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூ. 87,735 அட்டவணையிற் சேர்க்கப்படுமாக ” எனும் வினா விடுக்கப் பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

87 ஆம் தலைப்பு, 1 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணை யில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 87,735 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.

2 වන සම්මතය.—පාලන භාස්තු—පුනරුච්ඡේදන විසදුම්, රු. 29,200

வாக்குப்பணம் இல. 2.—பரிபாலனச் செலவுகள்—
மீண்டுவரும் செலவு, ரூ. 29,200

Vote No. 2.—Administration charges—
Recurrent expenditure, Rs. 29,200

“ 87 වන ශීථියෙහි 2 වන සම්මතය සඳහා රු.
29,200 ක මුදල උප ලේඛනයට ඇතුළත් කළ
සුතුය ” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදී. එක සම්මත
විය.

87 වන ශීථියෙහි 2 වන සම්මතය උප ලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට නිබන්ධය යුතු යයි නියෝග කරන ලදී.

“ 87 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 29,200 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

87 ஆம் தலைப்பு, 2 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணை யில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 29,200 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.

3 වන සම්මතය.—පාලන ගාස්තු—මූලධන වියදම,
රු. 72,500

வாக்குப்பணம் இல. 3.—பரிபாலனச் செலவுகள்—ஆக்
கப்பொருட் செலவு, ரூபா 72,500

Vote No. 3.—Administration charges—
Capital expenditure, Rs. 72,500

“87 වන ශීඝ්‍රයෙහි 3 වන සම්මතය සඳහා රු. 72,500ක මුදල උප ලේඛනයට ඇතුළත් කළ යුතුය” යන ප්‍රශ්නය විමසන ලදීත්, සභාසම්මත විය.

87 වන ශීථියෙහි 3 වන සම්මතය උප ලේඛනයෙහි කොටසක් හැටියට නිව්ය යුතුයයි නියෝග කරන ලදී.

“ 87 ஆம் தலைப்பு, 3 ஆம் வாக்குப்பணம் ரூபா 72,500 அட்டவணியிற் சேர்க்கப்படுமாக ” எனும் வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

87 ஆம் தலைப்பு, 3 ஆம் வாக்குப்பணம் அட்டவணையில் இணையப் பணிக்கப்பட்டது.

Question, "That the sum of Rs. 72,500 for Head 87, Vote No. 3, be inserted in the Schedule", put, and agreed to.

Head 87, Vote 3, ordered to stand part of the Schedule.

90 වන ශීර්ෂය.—කර්මාන්ත හා බෙර
කටයුතු අමාත්‍යවරයා

1 වන සම්මතය.—කාර්ය මණ්ඩල පොද්ගලික පනිතර සහ අනිකුත් දිමනා, රු. 1,32,330

1 වන උප ශීතිය.—සේවක සංඛ්‍යා සහ වැටුප්, රු.
102,501

தலைப்பு 90.—கைத்தொழில், கடற்றொழில்
அமைச்சர்

வாக்குப்பணம் இல. 1.—பணியாளரின் ஆளுக்கூரிய
வேதனமும் பிறபடிகளும், ரூபா 1,32,330

உப தலைப்பு.—ஊழியர் கோப்பும் சம்பளங்களும், ரூபா
1,02,501

HEAD 90.—MINISTER OF INDUSTRIES AND FISHERIES

Vote No. 1.—Personal emoluments and other allowances of staff, Rs. 132,330

Sub-head 1.—Cadre and Salaries,
Rs. 102,501.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

පී. එම්. ඩබ්ලිව්. ද සිල්වා මයා. (දෙව්
නුවර)

(திரு. பி. எச். டபிள்யூ. டி. சில்வா—தேவி
நுவர்)

(Mr. P. H. W. de Silva—Devinuwara)

I move,

“That the vote be reduced by Rs. 10 in respect of sub-head 1, item ‘Minister’.”

I wish to make a few observations on the activities of this Ministry which has two important branches, namely, industries and fisheries. In the Committee stage of this Budget Debate I think we have followed the practice of discussing all the activities of a particular Ministry under the Head “Minister”. Therefore, in pursuance of that practice, I wish to deal with both these important aspects of the Ministry of Industries and Fisheries.

With regard to industries, during the Throne Speech Debate—and in the Throne Speech itself—the policy of the Ministry was set out. With regard to the future development of industries in this country certain pre-requisites and certain important schemes of reorganization and re-adjustment have been mentioned.

අ. සා. 6.30

In regard to the development of industries, there is the private sector as well as the public sector. In relation to the development, reorganization, rationalization and co-ordination of the private sector—with which I should like to deal first—the Hon. Minister, during the course of his Second Reading speech made mention of the fact that due to the lack of this co-ordination, organization and control, there has been overproduction in certain branches of industry run by the private sector. There was over-lapping over-production and other difficulties and drawbacks that the private sector had to face.

It is true that once you accept the necessity of the Government taking an initiative in the development of industries in the private sector, a

certain amount of not only Government aid, but also Government participation, fiscal assistance and protection of the aid that is given by the Government to the private sector, will have to be undertaken by the Government. But that alone will not be sufficient to bring about that co-ordination and development that is necessary.

In order to have the private sector functioning in some order and in such a way as to prevent chaos and anarchy, one of the most important measures necessary is an Act for the regulation of industries. I think I am correct in saying that up to now there is no statutory provision for the Minister to intervene in deciding the location and initiation of industries in the private sector. As it is, it is possible for anyone in this country to start an industry as he likes and where he likes in spite of the fact that it is done with Government assistance.

The only control that can now be exercised is indirectly by way of granting exchange for the import of raw material and capital goods. Apart from that method of control, there is no provision and no way in which the Government can direct and control the development of industries run by the private sector in order to avoid the difficulties that were complained of by the Hon. Minister during the Second Reading Debate.

Therefore I think that such an Act is imperative. This matter was mooted long ago, but legislation for the regulation of industries where you will have a licensing system where you could plan industrial development in accordance with the objectives and plans of the Government was never brought up before this House, and such an Act has never seen the light of day. If we are to avoid the over-lapping and lack of co-ordination that exist in certain fields, a Bill of that nature to regulate industries in this country should be introduced immediately by this Government.

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කරක සභාව

[පී. එච්. ඩබ්ලිව්. ද සිල්වා මය.]

With regard to the other industries in the public sector, I know that the Ministry had three problem children, viz., the Eastern Paper Mills Corporation, the Paranthan Chemicals Corporation and the Oils and Fats Corporation. I am glad to find that reorganization has taken place and that progress is being made, from what I read, in the Eastern Paper Mills Corporation, so that the future prospects of that Corporation cannot be so bleak.

But the real problem with regard to the public sector industries, I find, is that whilst some of the corporations are showing profits now, and some of them have been reorganized and are making progress, there are two ventures—the Oils and Fats Corporation and the Paranthan Chemicals Corporation—where there have been recurrent losses right through the last so many years, from their very inception up to date, so that something drastic by way of reorganization of these two industries would have to be undertaken.

I shall now deal with the Oils and Fats Corporation. I should like to make a suggestion. I think the Hon. Minister is aware that in the Oils and Fats Corporation the mill at Seeduwa is capable of milling almost the entire copra production in Ceylon. I hope I will be corrected if I am wrong. Now, why is it that we have not been able to see that all the copra in Ceylon is milled for oil at Seeduwa and at the other oil mills in the N.-W. P. where some of them have closed down? The oil milling industry today is in a very bad way. Particularly today, when the copra market has virtually crashed and the future prospects are rather bleak, the only way out is to reorganize the Oils and Fats Corporation in such a way as to see that it performs its real function, that is, to mill all the copra produced in this country.

There is no reason why we should export raw material like copra. What happens today? India imports our copra, then converts that into oil and sells it. You will agree, Mr. Chairman, that we will get more foreign

exchange to this country if, instead of exporting our copra, we export oil. If the oil content of copra is exported from this country, that will bring us more foreign exchange than from exporting copra. But today what has happened is that we are just the producer of raw material for Indian oil mills. It is true that a certain amount of copra is utilized for certain other very insignificant purposes; for instance, it is a habit to take a little coconut with betel, but apart from that and a few other subsidiary uses, the bulk of the copra is converted into oil and sold in the world market. If we are to rehabilitate the industry, we must make full use of the Oils and Fats Corporation and revitalize the oil milling industry in this country. If we are to gain more foreign exchange from our coconut exports, we should see to it that the copra made in this country is utilized for the purpose of milling oil.

I know this suggestion was made years back, but at that time it did not find approval. There was a fear, a genuine fear, among the coconut producers that if you prevent the export of copra and divert it to milling, the nut prices would come down. That was the fear they had. But there is no reason to entertain such a fear because it is possible for the Government, instead of having a rather complicated and confusing system of import and export duties on oil and copra—it is a very complicated and confusing system that we have today—to give the Ceylon producer the guarantee of a reasonable price for his nuts and copra taking into consideration the market price of oil in the world market. If we do that I am sure we could allay the fears of the coconut producers. Therefore, I say that the oil mill at Seeduwa should be utilized to its full capacity and for the purposes for which it was originally intended.

I know, when it was initiated by the then Minister of Industries several years ago, there was rivalry between the B. C. C. mills and the Ministry. The B. C. C. was opposed to this project at Seeduwa because the B. C. C. themselves are oil millers. Today,

විසර්ජන කෙටුම්පත් පතන, 1965-66

—කාරක සභාව

what has happened? Not only is a very valuable and useful mill showing recurrent losses and becoming a problem for the Government and the Ministry, but the oil milling industry in this country, the oil millers, have been forced to close down. Particularly in the N.-W. P. many people are unemployed as a result of the almost complete monopoly exercised by the B. C. C. and the manipulation of the copra market by Indian merchants. That is one important matter to which I should like to draw the attention of the Minister and the Government.

With regard to the Paranthan Chemicals, at the moment I have no suggestions to make. I hope in any scheme of nationalization and reorganization, steps would be taken to see that the project is put on a working and profitable basis.

අ. ආ. 6.45

Now, there is another matter to which I should like to draw the attention of the Hon. Minister of Industries. Every year we spend a large sum of money for importing tea chests, I think, about Rs. 10 million. My figure may not be exact, but, as far as I remember, the figure is roughly about Rs. 10 million, per year. What has happened? The tea purchasing countries have expressed a preference for plywood tea chests. Now, the Gintota Plywood Corporation is not able either working to full capacity or due to the lack of proper timber to supply the entire needs of the tea industry of Ceylon as regards tea chests. As a result we have to import tea chests from abroad to meet the full requirements of the tea industry. As I mentioned earlier due to the purchasers' preference for plywood chests, the other locally manufactured tea chests are not used by the manufacturers of tea because at the auctions the purchasers do not purchase the tea packed in other locally manufactured tea chests.

Today, the tea chest industry in Ceylon has come to a halt and the manufacturers themselves are in a

very bad way. I do not say that the quality, the standard, of all the locally manufactured tea chests is up to the required standard. Certain manufacturers produce good tea chests. The problem has two aspects. If we are to meet the purchaser demand of plywood chests, that can be done only by providing the necessary timber for the purpose. I do not think that to grow the timber necessary for this purpose it will take such a long time. To achieve this the co-operation of the Forest Department has to be sought and with its assistance an afforestation programme has to be started. If this is done the necessary timber for the tea chest manufacturing industry could be met and we would be able to prevent the annual drain of over Rs. 10 million by way of foreign exchange for the importation of plywood tea chests.

The second aspect of the matter is that something must be done to help the local tea chest manufacturers all of whom—several thousands of workers and carpenters all over the Island—are dependent on this industry to make a living. They were making their living out of the money they earned by manufacturing tea chests but now most of them have been compelled to close down their business. I hope that the Government will take some steps to revive this industry, which has virtually been closed down.

The third point on which I should like to speak is with regard to the reorganization of industries, the regrouping of industries. Perhaps it may not be very wise and feasible to increase the number of corporation with every new industry that you start. At the initial stages of the Industrial Corporations Act, for every new industry we had a corporation. Now that we have had corporation for about seven or eight years, it is time to consider whether a certain grouping of allied industries can be brought under the management and control and administration of one corporation; so that there will not be a multiplicity of corporations. The

[පී. එම්. බබිලි. ද සිල්වා මයා.]

would depend entirely on the feasibility of co-ordinating, and bringing under one management and control, what could be regarded as allied industries.

In regard to that matter there are certain difficulties in the Industrial Corporations Act as it stands now. As the Act stands today, I do not think you can reorganize allied industries and bring them under one corporation. For that purpose, it would be necessary to amend the Industrial Corporations Act.

Public corporations as a means of managing and administering government nationalized ventures were started only about seven or eight years ago. The idea of corporations for national ventures, instead of departmental control and departmental management, has, by and large, proved a success. I admit it has had its failures. No one can deny that. But if you calculate the minuses and the pluses, I think it will be found that the corporations have come to stay, and the future development of the public sector industries in this country will depend on the proper working of these corporations.

With regard to that matter, what is most important is this. Today in Ceylon there is a lack of managerial skills, and the training of managers is a matter that takes years. As far as I could see this Government does not propose to expand the public sector. The policy of this Government is not to expand the public sector but to continue the present industries which were started by the previous governments and which remain under the administration of the corporations.

Even so, whatever the policy of the Government may be, it is necessary that, for the future development of this country when the public sector will play a very important role, we should in Ceylon start the necessary training of technicians for the better working of these public sector

—කරක සභාව

industries. This is a matter to which our universities and other educational institutions in Ceylon have not paid any attention at all. If we are to think in terms of the expansion of the public sector, the development of industries and other public institutions, the development of the country generally, we must also make it a necessary part of our national education system that the personnel to manage and administer these institutions are trained in time. It is rather paradoxical that today, in spite of vast unemployment, especially among the educated youth, there are certain industries which do not have the necessary technicians.

I do not think I need go into details concerning the activities of the various departments at this stage. I should like to deal with the other branch of the Ministry of Industries and Fisheries, namely, the development of fisheries.

A sum of Rs. 39 million has been earmarked for expenditure by the Fisheries Corporation in the coming financial year. We have been told—and we accept it—that this sum of Rs. 39 million is not going to be spent in relation to the implementation of the draft Fisheries Development Plan which was presented to us some months back. I do not, therefore, wish to go into details and discuss the various items in that plan. However, the Hon. Minister told us that this sum of Rs. 39 million, although this Fisheries Development Plan is not a plan of the present Government, will be spent on the implementation of certain items and proposals.

Firstly, we should like to have a break-up of this sum of Rs. 39 million, showing how the Fisheries Corporation proposes to spend the money. Normally, if this provision came under departmental expenditure, the details will be shown in the Estimates. As it is, this money is going to be transferred to the Fisheries Corporation. I am sure that at a subsequent date the Hon. Minister will

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කරක සභාව

have to come to this House to increase the initial capital of the corporation to include this sum. I believe the initial capital of the corporation has been fixed at a sum below this amount. Therefore, there will be another opportunity to deal with the actual break-up of this sum of Rs. 39 million. Under the Industrial Corporations Act, on the basis of which the Fisheries Corporation has been set up, it is necessary to increase the initial capital of the corporation by way of a resolution of this House. However, at this stage I should like to know how this Rs. 39 million is to be spent. I should also like to know whether this Rs. 39 million, the sum indicated, includes the Rs. 11 million which is the value of the assets taken over from the department—the value of the Mutwal project. In that case the actual voted expenditure would be Rs. 28 million. Whatever that may be, we should like to know the defined purposes for which this money is going to be spent.

අ. ඩා. 7

In this connection I mentioned in my speech in the Second Reading Debate that one unfortunate aspect of the proposed development plan was over-emphasis on large-scale commercial fishing, particularly the introduction of trawlers, tuna boats and 11-ton boats to be owned by the corporation instead of the 3½-ton mechanized boat which is agreed as being the back-bone of the development and increase of the production of fish in this country for the last 7 or 8 years. The mere introduction of over a thousand 3½-ton mechanized fishing boats has increased our fish production by about a hundred per cent.—from 40,000 tons in 1957 to 90,000 tons last year. This phenomenal increase in fish production in this country—the rate of increase is the highest in the world—was achieved as a result of the efforts of the small fisherman, the small man, who utilized his 3½-ton boat within the last few years.

There is a big demand for this boat, such a big demand that last year I find they have had to draw lots to get a boat. It is rather unfortunate that when people want to fish and they want boats—and the purpose and object is to increase fish production—there should be drawing of lots. So it is necessary to supply on schemes suitable and reasonable a larger number of boats than are being utilized today. There is a demand for boats. They are very popular; after all they use these boats for fishing, and they want them. So why do you not give them the boats? Why is it that you have to draw lots? That is why I said it was unfortunate. Under those circumstances it is unfortunate that in the Fisheries Development Plan they have underplayed the importance of the 3½-ton boat.

That is one of the criticisms I make of the Fisheries Development Plan. They have only provided 250 boats per year, and only for two years. Under the tables given in this plan there will be 250 boats in the coming year, 250 boats next year, and after that there will be no more 3½-ton boats. That is why I made that criticism and that is why I am repeating it today because, as I said earlier, large-scale fishing on a commercial basis, which in certain fields is still experimental, is not the way of developing the fishing industry in the country. If you are thinking in terms of including within your development scheme the entire fishing community who are engaged in fishing then once the corporation begins to own some big boats and trawlers, how is the average fisherman right round the coast to come into it? He wants to fish where he lives or somewhere close to it.

With regard to these trawlers and tuna boats, I say large-scale fishing is unsuitable for Ceylon. From the very inception of trawler fishing in this country to date experience has shown that there has been a recurring loss. The scope for trawling activities is limited. Under international convention, both India and

[පී. එච්. ඩබ්ලිව්. ද සිල්වා මයා.]

Ceylon are entitled to fish in certain parts of the north-west of Ceylon, off the coast. India too will be developing the State of Travancore. If they introduce trawlers into those waters we cannot stop it. As a matter of fact, some years back India wanted 100 miles to be her territorial waters; they drew a hundred mile limit. Of course, that is not accepted. Any country can say its territorial waters are so much, but international convention decides the mileage. Apart from those difficulties, in a situation where trawler fishing can be confined only to the Wadge bank and Pedro bank in the north-west, there have been amongst experts who have visited Ceylon—the Danish and Japanese experts—differences of opinion as to the number of trawlers that can be usefully employed in these waters. Some have put it down to a maximum of 1, while others have said, 10, 11, 12 and 20. But the development plan proposes to put in a maximum of 20 trawlers which, I say, is excessive.

Now, that is with regard to trawler fishing on a broad continental shelf. What is called deep sea fishing is actually the catching of surface fish. Otherwise, there is no fish in the deep sea. You will find fish only within the continental shelf. For the fish to survive there must be food, and food is found only within the continental shelf. There is no fish in the deep sea; the only fish that is found in the deep sea is what is called the surface fish which is brought by ocean currents from other parts of the world, like the tuna family of fish. That is a different aspect of commercial fishing.

So, the introduction of the tuna boat which is proposed on a fairly large scale will depend on a full study of the ocean currents. The Japanese have studied it. They have big commercial ventures and development of fishing. They started from where we are starting today. Now they are many years advanced. We cannot start from that advanced

level of research; technology, biological research, all that have gone into the development of the fishing industry in Japan. We have not yet reached that stage of development with regard to knowledge of the ocean waves and ocean currents. So, to invest large sums of money on large tuna boats to do deep sea fishing is a matter of speculation. I am not opposed to the introduction of a few such boats. I do not say that we should not experiment with one or two boats. You may have one tuna boat; but to base the entire future development of our fisheries in this country upon tuna trawlers and the 11-ton boats instead of the 3½-ton boats is, I say, a grave error. That is why I make this criticism.

With regard to the development of the fishing industry in Ceylon on the basis of the fishing community, as I call it, that is those people who are engaged in the fishing industry, I feel that you must make them the base and anchor on which future development is to take place. You must not start from the heights of commercial activity. Let your base be the fisherman in the village. What does he want? He wants a mechanized boat, improvements to his small harbour, anchorage, obstructions removed and a rock or two blasted so that he can have passage to the small harbours. You must provide these people with those small facilities, and give them mechanized boats on an increased scale, a large number of them. After all, if they are catching more fish with these boats why are we reluctant to give them the boats? Why do we object? Why do we not recognize the initiative of the mechanized-boat fishermen? They are very adventurous men, particularly those in the constituency which I represent. The Gandara fishermen are the most adventurous people in this country. There is a big demand in those areas for mechanized boats. They do not want big things. They want boats, a rock or two blasted, some reef removed and some small anchorage provided. All this does

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

not need much investment of money. The blasting of a rock, the removal of a reef and providing small anchorages and small harbours, these are the matters that have to be done. If this is done, then with the added facilities of refrigeration and ice provided you will make a big contribution to the industry.

I know you have certain difficulties. I do not deny that. The present position is that, the boat-yards are not capable of meeting the demand for mechanized boats. When the demand is high naturally it takes time to manufacture the boats. With regard to improvement of small harbours the difficulty is the lack of equipment. I believe the Fisheries Department or the Corporation would have to depend on the Port (Cargo) Corporation for the equipment necessary to provide these facilities, like small harbours, and for the blasting of rocks, removal of reefs and so on. I think, therefore, that it would be a very useful investment if the corporation or the Government could purchase some equipment out of the Rs. 39 million provided, to help the fishermen to improve their harbours, get anchorages, and so on.

අ. ස. 7.15

When I criticize this development plan I am not in any way under-rating or belittling, as I said earlier, the genuine enthusiasm of those who have framed the plan. But these aspects to which I have referred are matters which should be taken into consideration; we must bear in mind the experience we have in Ceylon and the way and manner in which fisheries development has taken place in the country. That kind of development will not only enable us to reach the objective of increased production but also help in the process the fishing community, the people who do the actual fishing. There are a large number of them, between 70,000 to 80,000, all along the coasts of Ceylon.

As I said earlier, I do not wish to deal with all the aspects. I have been reminded that I have taken nearly three-quarters of an hour. I have made certain criticisms and suggestions. At the same time I have shown where the policies with regard to fisheries development have to be revised.

Before I conclude I should like to make a passing reference to one or two other matters concerning the social side, particularly amenities such as housing for fishermen. I find that a sum of Rs. 700,000 has been earmarked for houses for fishermen in the next financial year. That sum includes the value of the land to be acquired for housing. So the amount is hardly sufficient. I cannot remember the exact figure provided in the previous Estimates. But I say that if this provision of Rs. 700,000 is to include the value of the land to be acquired for houses, you would not be able to put up a large number of houses.

The other point is about social amenities. We have heard about certain proposals with regard to an insurance scheme, compensation for accidents and so on. All these amenities are necessary in order to help the fishermen who are playing a useful part in this country, who by their activities have made an important contribution to its development.

කේ. තුරේරත්නම් මහ. (පේද්ර වුඩ්)

(திரு. கே. துரைரத்னம்—பருத்தித்துறை)

(Mr. K. Thurairatnam—Point Pedro)

කෙළරව ත්ලේවර් අවර්කලේ, තෙற்கුප් පි
தேசத்தைச் சேர்ந்த ஒருவர் பேசி
பின் வடக்குப் பிரதேசத்தைச் சேர்ந்
நான் பேச ஏற்பட்டதையிட்டு மிக மகிழ்ச்
யடைகிறேன். ஓரளவுக்கு நாங்கள் வடக்கி
ருந்தாலும் தெற்கிலிருந்தாலும் எங்களுடை
பிரச்சினையைப் பொறுத்தவரை கிட்டத்தட்
ஒரே கருத்துடையவர்களாகவே நாங்க
இருக்கிறோமென்பதை நான் தெரிவித்து
கொள்ள விரும்புகிறேன்.

செப்டம்பர் 1965-66

—கொடை கலா

[தொடர்ச்சி]

குறிப்பாக மீன்பிடித் தொழிலில் முதல் தடவையாக உபயோகிக்கப்படுகின்ற 3½ தொன் வள்ளத்தைப் பற்றி கௌரவ தெவி நுவரப் பிரதிநிதி (திரு. பி. எச். வில்லியம் டி. சில்வா) குறிப்பிட்டதை நான் ஒத்துக் கொள்ள வேண்டும். 3½ தொன் வள்ளங்கள் கடந்த எட்டு ஆண்டுகளுக்கிடையிலே மீன்பிடித் தொழிலை 125 வீதம் கூட்டியிருக்கின்றது. சுமார் 40 ஆயிரம் தொன்னிலிருந்து 90 ஆயிரம் தொன் வரையிலே, ஆயிரம் வள்ளங்கள் மீன்பிடியை உயர்த்தியிருக்கின்றன. கௌரவ அங்கத்தவர் கூறியமாதிரி நமது வருவாயையும் மீன்பிடியையும் இவ்வள்ளங்கள் உயர்த்தியிருப்பதை நாங்கள் காண்கிறோம். ஆகையால், கூடுதலான இடம் இந்த 3½ தொன் வள்ளங்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை நான் ஒத்துக் கொள்கிறேன். ஆயிரம் வள்ளங்கள் மாத்திரம் சுமார் 50 ஆயிரம் தொன் மீனைப் பிடிக்கக் கூடியதாக இருக்கிறது. “ட்ரோலேஸ்” இழுவைக் கப்பல்களைப் பொறுத்தவரையிலே நாம் இற்றைவரை போதுமான வெற்றியைக் காணவில்லையென்ற எனக்கு முன் பேசிய கௌரவ அங்கத்தவருடைய கருத்தை நான் ஒத்துக் கொள்ளவில்லை. 1958 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம் 1963 ஆம் ஆண்டு வரையிலே உள்ள “பிறக்கன் கிளன், மேபல் லீப்” போன்ற இரண்டு இழுவைக் கப்பல்கள் வருஷத்தில் 143½ நாட்களுக்கு மாத்திரம் 39 வீதமான மீனைப் பிடித்துள்ள தென்பதை நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். 3½ தொன் கப்பல்கள் வெளியிலே சென்று இரண்டு, மூன்று நாள் தங்கியிருக்க முடியாதென்று சொல்லப்படுகிறது. பெரிய இழுவைக்கப்பல்கள் கூடிய காலம் கடலில் இருந்து கூடிய மீன் பிடிக்க முடியும் என்று கருதப்படுகிறது. இதை ஓரளவுக்கு நாம் ஏற்றுக் கொள்ள முடியும்.

மேற்குப் பகுதியிலே இருக்கின்ற மீன் பிடித் தொழிலாளர்களும் கிழக்குப்பகுதி மீன்பிடித் தொழிலாளர்களும் ஒவ்வோர் காலத்திலேயே மீன் பிடிக்கிறார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆனாலும் அவர்கள் இருதாறு நாட்களுக்கு மேலே மீன்பிடிப்பதை நாங்கள் காணவில்லை. இப்பொழுது கடந்த பத்து வருடங்களுக்கு முன்பு இருந்தது போலல்லாமல் கிழக்கிலிருந்து மேற்கிற்கும் மேற்கிலிருந்து கிழக்கிற்கும் உடைபெயர்கிறதை நாம் பார்க்கக் கூடியதாக இருக்கிறது. அதோடு எட்டுப் பத்து வரு

டங்களுக்கு இடையே நைலோன் வலைகளும் புதிய யந்திரப் படகுகளும் பாவிக்கப்பட்ட காரணத்தினால் மீன்பிடி உற்பத்தி பெருகி இருக்கிறது. மீன்பிடி அபிவிருத்தி திட்டத்தில் அதாவது—Fisheries Development Plan கணக்குப்படி எட்டுப் பாகக் கடலில் 3,46,125 தொன் மீனைப் பிடிக்கலாம் என்று சொல்லப் பட்டிருக்கின்றது. Continental Shelf அதாவது பரவைக் கடல் எட்டுப் பாகம் என்றால் அது ஆகக் கூடியது பத்துப் பதினைந்து மைல்களுக்கு மேற்படாது. இது தெற்கில் இரண்டு மைல்கள் தொடக்கம் ஐந்து மைல்களும் வடக்கில் ஆகக் கூடியது இருபது மைல்களும் இருப்பதைப் பார்க்கிறோம். இந்தத் திட்டத்தினால் 3,46,000 தொன் மீனைப் பெறலாம் என்று சொல்லப்பட்டு இருக்கிறது. இதில் 90,000 தொன் மீன் இப்பொழுது பிடிக்கப்படுகிறது என்றால் மேலதிக 2,50,000 தொன் மீனைப் பெறுவதற்கு 10,000 யந்திரப் படகுகள் தேவை. இதில் ஒரு யந்திரப் படகிற்கு ரூபா 20,000 செலவாகும். ஆகவே 10,000 வள்ளங்களுக்கும் 2 கோடி ரூபா செலவாகும். சுமார் 4 கோடி ரூபா முதலீடு செய்யப்பட்டால் அந்த முதலீடு பத்து வருடங்களில் அதாவது இப்பொழுது கடன் எடுப்பவர்கள் அதைத் திரும்பவும் திரும்பவும் கட்டுவதால் 20 கோடி ரூபா வரை ஆகும் என்பதை நான் இங்கு சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்ததாக நாங்கள் மீன்பிடி உற்பத்தியைப் பெருக்கி வந்திருக்கிறோம். இதைப் பெருக்கியவர்கள் சிறிய மீன்பிடித் தொழிலாளர்கள்தாம் என்பதை எவரும் மறுக்க முடியாது. பெரிய இழுவைக் கப்பல் விஷயத்தில் நான் கௌரவ தெவிநுவரைப் பிரதிநிதி கூறிய கருத்துக்களை ஒத்துக் கொள்ளுகிறேன். பெரிய கப்பல்கள் என்றால் இப்பொழுது இருக்கும் 80,000 மீன் பிடித் தொழிலாளர்களுடைய நிலையை நாம் உற்றுப் பார்க்க வேண்டும். பெரிய இழுவைக் கப்பல்களை மீன்பிடிக்குப் பயன்படுத்துவதால் ஒரு சிலருக்கே வேலை வாய்ப்புக்கள் ஏற்படும். இந்தத் துறையிலும் நாம் கவனஞ் செலுத்தத்தான் வேண்டும். இப்பொழுது சுமார் ஆறு அல்லது ஏழு இழுவைக் கப்பல்கள்தான் இருக்கின்றன. எமக்கு ரியூனா—Tuna Boats—வள்ளங்களும் தேவை. இவ்விடயத்தில் நாம் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக இறங்க வேண்டும். அடுத்த இரண்டு வருடங்களுக்கு மாத்திரம் 500 ரியூனா வள்ளங்களுக்கு இங்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இந்தத் திட்டத்தை இப்படியே எடுக்

விவரம் கையெழுத்தானது, 1965-66

—காரைக்காலம்

காமல் அதில் திருத்தஞ் செய்ய நாங்கள் ஆயத்தமாக இருக்க வேண்டும். கௌரவ அமைச்சர் அவர்கள் Rolling Plan அதாவது வருடாவருடம் கூடிக் கொண்டு போகும் திட்டமாக இதைக் கருதினால் நல்லதாக இருக்குமென்று இங்கு சொல்லிவைக்க விரும்புகிறேன். அடுத்த இரண்டு வருடங்களுக்குப் பிறகு இந்த மூன்றரை தொன் வள்ளங்களை நிறுத்தி விடாமல் அடுத்த ஐந்து அல்லது பத்து வருடங்களுக்கு ஒவ்வொரு வருடமும் 500 வள்ளங்களாக இத்திட்டத்தை நீடிக்க வேண்டும். இங்கு பதினொரு தொன் வள்ளங்கள் பற்றிக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. இத்தகைய ஐம்பது அல்லது நூறு வள்ளங்களைக் கடலில் விட்டு முதலில் நாம் பரீட்சை செய்து சோதிக்க வேண்டும்.

இன்று என்னுடைய தொகுதியில் 38, 40 அடி நீளமுள்ள மீன்பிடி வள்ளங்கள் கூட மீன்பிடிப்பதை எவரும் பார்க்க முடியும். இந்தப் பதினொரு டன் வள்ளங்களில் இரண்டு கிழக்கிலும் மேற்கிலும் கடுங்காற்று நேரங்களில் தங்கமாட்டா என்று அனுபவம் மிகுந்த, பரம்பரை பரம்பரையாகக் கடலோடு தொடர்புடைய நானே அல்லது கௌரவ தெவிடுவரைப் பிரதிநிதி அவர்களோ குறிப்பாகச் சொல்ல முடியும். ஆனால் இந்தத் திட்டத்தை ஏற்படுத்தியவர்கள் நல்ல நோக்கத்துடன் தான் செய்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் பரிபூரணமாக ஒப்புக் கொள்ளுகின்றேன். அவர்களுடைய முயற்சி வெற்றி பேற வேண்டுமென்பதில் நான் மிக்க ஆவலுடையவனாக இருக்கிறேன்.

இதைப் பற்றிச் சொல்லும்பொழுது நாங்கள் வெறுப்புடனே அல்லது இதற்கு மாறுபட்ட கருத்துடனே சொல்கின்றோம் என்று அர்த்தமில்லை. நிச்சயமாக மீன்பிடித் தொழிலிலுள்ள அக்கறையினாலேதான் சொல்லுகின்றோம். திட்டத்துக்கான அறிக்கையில் சில நிபுணர்கள், குறிப்பாக பிரசாத் நாயர், மன்னார்க் குடாக் கடலிலே நாலு அல்லது ஐந்து வருடங்கள் பரீட்சார்த்தம் செய்து பார்த்து சில முடிவுக்கு வந்திருக்கிறார் எனக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. எவ்வளவு தூரம் உயிரணு செறிந்த மீன்கள் உட்கொள்ளக் கூடிய 'பைசோ பிளாங்க்டன்' இருக்கிறதோ அதற்குத் தக்கபடிதான் மீன்களும் இருக்கும் என்பதை அந்தப் பரீட்சார்த்தம் விவாதிக்கப்படவில்லை. நான் முதல்

தத்தின் முடிவு. வட கடலோடு—அத்தலாந்திக் சமுத்திரத்திலிருக்கும் வட கடலோடு—எங்களுடைய கடலை அவர் ஒப்பிட்டிருக்கிறார். நிலத்தில் எப்படிப் பரந்து, செறிந்து, சிறந்த களிமண், செம் மண் என்ற பாகுபாடுகளிருக்கின்றனவோ அது போலக் கடலிலும் இருக்கின்றது. கடலிலே, மத்திமமான கடல், திறமான கடல், குறைந்த கடல் என்று பலவிதமான பாகுபாடுகள் இருக்கின்றன. அவர், இக் கடலின் வளத்தை வட கடலிலே, சாகோசாவோடு ஒப்பிட்டுப் பார்த்திருக்கிறார். இந்த முறையைக் காபனைக் கொண்டு—கரியைக் கொண்டு—கணக்கிடுகின்ற ஒரு முறையை—1962 ஆம் ஆண்டில் ஐக்கின் என்பவர் ஆங்கிலேயக் கால்வாயில் பரீட்சார்த்தம் செய்தார். அதைத் தொடர்ந்து பலர் அது பற்றிக் கட்டுரைகள் வரைந்திருக்கிறார்கள். இக் கரியைக் கொண்டு, அதைக் காயவைத்து, வடித்து, கடலிலே இன்ன ஆழத்துக்கு—எட்டுப் பாகமோ, பத்துப் பாகமோ—கீழே விட்டு பரீட்சார்த்தம் செய்வதைப் பற்றிக் கட்டுரை எழுதியிருக்கிறார்கள். வட கடலிலே தசம் இரண்டு வீதம் அல்லது தசம் மூன்று வீதம் என எவ்வளவு காபன் இருக்கின்றதோ அதைக் கொண்டு உயிரணுக்களில் இரண்டு வீதம் மிகை இருக்குமென ஒரு கணக்கு வைத்திருக்கிறார்கள்.

இலங்கைத் தலைவர்

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

(The Presiding Member)

இன்னும் 18 அங்கத்தவர்களுக்கு மேல் பேச இருக்கிறார்கள்.

3057

டி. ஐ. 7.30

தூரநாயகர் தலைவர்

(திரு. துரைரத்தனம்)

(Mr. Thurairatnam)

இந்த விஷயத்தில் நாங்கள் பேசாவிட்டால், வேறு யார் பேசுவது தலைவரவர்களே! இந்த மீன்பிடித் தொழிலைப் பொறுத்த அளவிலே, இது கவனிப்பாரற்ற ஒரு தொழிலாக இருப்பதை நீங்கள் உணருவீர்கள். இத் தொழிலைக் கவனிப்பவர்கள் யார்? நீங்கள் எங்களுக்கு இடம் கொடுக்காவிட்டால், இதை வேறு யாரிடம் சொல்வது? கௌரவ தலைவரவர்களே, நான் இப்பாராளுமன்றத்திலே பல ஆண்டுகளாக அங்கத்தவனாக இருந்தும், இவ்விடயம் வரவு செலவுத் திட்டத்தில் ஒரு

[ஹேரெஸ்டர்ஸ் டிஸ.]

விலையே சொன்னேன், இவ் விஷயத்தைப் பற்றிச் சிறிது விரிவாகப் பேச வேண்டுமென்று.

அவர்கள் செய்த பரீட்சார்த்தத்தின் பலன், இங்கே மீன்பிடிக்கப்பட்டதும் கணக்குப் பார்த்து, கிட்டத்தட்ட .035 வரையிலே தான் இங்கே மீனாக இருப்பதைக் காணக் கூடியதாக இருக்கிறது. எந்த அளவுக்கு உயிரணு கூட இருக்கிறதோ அதற்குத் தக்கதாக மீன் இருக்கும் என்று ஒரு புறம் சொல்கிறார்கள். மீன் மேயாமல் இருப்பதால் கூடுகிறது அல்லது குறைகிறது என்று சொல்கிறார்கள். மீன் மேயும்போது உயிரணு குறையும் என்று இந்தப் பரீட்சார்த்தத்திலே சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது. இது ஒரு முறை.

நான் இத் திட்டத்தை உருவாக்கியவர்களைக் குறை சொல்லவில்லை, திறமையான அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள். இது உண்மை. ஆயினும் இந்தக் கணக்கு முறை, சந்தேகமான நிலையிலிருந்துதான் கணக்குப் பார்க்கக் கூடியதாக இருக்கிறது. இதை நாங்கள் மனதில் வைத்திருக்க வேண்டும். என்னுடைய அனுபவத்திலிருந்து நான் சொல்லுகிறேன் 8, 10 பாகம் என்ற நிலையிலிருந்து இன்று 25, 30 பாகத்திற்குப் போய் மீன் பிடிக்கக் கூடிய நிலையில் இருக்கிறார்கள் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இன்று, இலங்கையில் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால், மீன்பிடிச் சமுதாயத்தைச் சேர்ந்தோர் தொகை எழுபதின்மூன்றாம் அல்லது எண்பதின்மூன்றாம் வரை இருக்கும். அந்த மக்களோடு சேர்ந்துதான் இந்த மீன்பிடித் தொழிலை அபிவிருத்தி செய்யவேண்டும் என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகின்றேன். அவர்களை விட்டுவிட்டு இந்த மீன்பிடித் தொழிலை அபிவிருத்தி செய்ய முடியாது. குறைந்தது அடுத்த ஐந்து, அல்லது பத்து வருடங்களுக்கு அவர்கள்தான் மீன்பிடி அபிவிருத்தியில் முக்கிய பங்கு கொள்ள வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள்; இருக்க வேண்டும்.

அதே நேரத்திலே 11 டன் வள்ளங்களைப் பற்றிக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். அந்த 5 வள்ளங்கள் பெரிய வள்ளங்கள் என்று நிலைக்கவேண்டாம்; இப்போது இருக்கிற 27 அடி வள்ளத்தை விட 3 அடி தான் அதிகம். இன்று வட பகுதியிலே 35, 37 அடி வள்ளங்களும் இருக்கின்றன. இந்த வள்ளத்தின் விலை சுமார் 75 ஆயிரம் ரூபாய். எனவே, ஒரு சாதாரண வள்ளத்தை விட நான்கு மடங்கு செலவாகும்.

இது எல்லாம் உருக்கு—All Steel Boat—இவ்வித வள்ளங்களைச் சாதாரண மக்கள்கரை கட்டி, வர்ணம் பூசி வைத்திருக்க முடியுமா என்று ஆராய வேண்டும். இவை அடுத்த திட்டத்திலே சேர்ப்பிக்கப்படலாம். இவற்றில் ஐம்பது, அல்லது நூறு வள்ளங்களை உபயோகித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

அடுத்ததாக, இழுவைக் கப்பல்களை எவ்வளவு தூரம் வைத்திருக்க வேண்டும் என்பதை ஆராய்வதற்காக நாம் முதல் ஐந்து, அல்லது ஆறு இழுவைக் கப்பல்களைப் பரீட்சார்த்தம் செய்து, அதைத் தொடர்ந்து அவைகளைக் கூடுதலாக வைக்கலாம். “டியூனா” வைப் பொறுத்த வரையிலே நிச்சயமாக இரண்டு, அல்லது மூன்று “டியூனா” வள்ளங்களை நாம் கடலிலே இறக்கிவிடலாம். ஆனால் “டியூனா”வுக்காக இலங்கைக்குத் தெற்கே ஐந்தாறு மைல் தூரம் போக வேண்டும். ஜப்பானியர் இந்திய சமுத்திரத்திலும் அத்திலந்திக் சமுத்திரத்திலும் மீன் பிடிக்கிறார்கள். மற்ற நாடுகளிலெல்லாம் “டியூனா” மீன்பிடி குறைந்திருக்கின்றது. ஜப்பானியர்கள் தங்கள் துறைமுகத்தை விட்டு இவைகளில் வெளியேறினால் இரண்டு வருடங்களுக்குப்பின்தான் மீண்டும் போகிறார்கள். எனவே, இதனை நாம் கவனித்து, ஆராய்ந்து இவ்விஷயத்தில் இறங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

நான் இப்படிச் சொல்லும்போது எங்கள் அதிகாரிகள் திறமையற்றவர்கள் என்று கருதவில்லை. அவர்களுக்கு நல்லெண்ணம் இருக்கலாம். இந்தத் தொழிலை அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டும் என்ற ஆவல் அவர்களிடம் இருக்கின்றது. நான் மீன்பிடி டைரக்டர் அவர்களுடன் பல தடவைகள் கதைத்திருக்கின்றேன். இந்த விஷயத்தில் அவர்களுக்கு அதிக ஆர்வம் இருக்கின்றது. அதேபோன்று நமக்கும் ஆர்வம் இருக்கின்றது. நான் சொல்வது என்னவென்றால் இந்தத் தொழிலில் மீன்பிடித் தொழிலாளர்களையும் சேர்த்துக்கொண்டுதான் போக வேண்டும். அவ்விதம் செய்யாவிட்டால் அவர்களிடையே வேலையில்லாத திண்டாட்டம் உருவாகிவிடும்.

இதுகாலவரை பத்துப் பேருக்கு ஒருவருக்குத்தான், அதாவது பத்துப் பேர் விண்ணப்பித்தால் ஒருவருக்குத்தான் வள்ளம் பெறக் கூடியதாக இருக்கின்றது. கௌரவ தெனி துவரைப் பிரதிநிதி (திரு. பி. எச். டப்ளியூ.

விசேஷக் கௌன்சில் உரை, 1965-66

—கார்னல் ஸ்பை

டி சில்வா) அவர்களும் இதைப்பற்றிக் கூறினார்கள். காணி அபிவிருத்திப் பகுதியிலென்றால் ஒரு குடியேற்ற வாசிக்கு 14,500 ரூபாய் வழங்குகின்றார்கள். ஆனால், இந்த மீன்பிடியாளர்களுக்கு இந்த வள்ளத்தைக் கொடுக்கின்றபொழுது பணம்பெற்றுக்கொண்டுதான் கொடுக்கப்படுகின்றது. பணம் பெற்றுக் கொடுத்த போதிலும் அவர்களுக்கு, தாங்கள் எந்த இடத்திலே வள்ளம் வாங்க வேண்டுமோ அந்த இடத்தில் வாங்கும் உரிமை இல்லை. யாழ்ப்பாணத்திலே இருக்கின்ற ஒருவர் கொழும்பிலிருக்கின்ற ஒரு கம்பனியில்தான் வள்ளங்களை வாங்க வேண்டிய நிலைமை இருக்கின்றது. இவ்வாறு வாங்க நிர்ப்பந்திக்கப்படும் பெரிய தாபனங்கள் சில சரியாக நடக்கவும் இல்லை. இதனால் ஏற்படும் கஷ்டங்களை நான் பல தடவைகளிற் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன்; இப்போதும் குறிப்பிடுகிறேன். முதலில் இவ்வள்ளங்கள் “அண்ட்ரீஷன்ட் ஜக்” மரத்தால், போதுமான கால எல்லை கொடுத்து சரியாகப் பதப்படுத்தப்படாத மரத்தால் செய்யப்படுவதனால் மீன்பிடியாளர்க்கு மிகக் கஷ்டமேற்படுகிறது. அவர்கள் வள்ளங்களை இங்கு வாங்கி யாழ்ப்பாணத்துக்குக் கொண்டு செல்வதற்கு மீண்டும் 500 ரூபாய் செலவழிக்க வேண்டியிருக்கின்றது. மேலும் அவர்கள் தாங்கள் விரும்பிய எஞ்ஜின்களைத் தெரிந்தெடுப்பதற்கும் உரிமை இல்லை. “பேகின்ஸ், லிஸ்டர்” போன்ற, அவர்கள் நினைக்கும் இயந்திரங்களை அல்லாது அதிகாரிகள் நினைத்ததைத்தான் பெற வேண்டியதாக இருக்கின்றது. இதனால் மீன்பிடியாளர் படுகின்ற கஷ்டங்கள் உங்களுக்குத் தெரியாது. தரையில் பழுதடைந்தால் திருத்திக்கொள்ளலாம். கடலிலே பழுதடைந்தால் எப்படித் திருத்துவது? அல்லாமலும் இதற்கான உதிரிப்பாகங்கள் கிடைப்பதில்லை. அப்படிச் கிடைத்தாலும் விலை மிக மிக அதிகம். ஆகையால் மீன்பிடியாளர் விரும்பும் இயந்திரங்களைக் கொடுத்துதவும்படி நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடந்த டிசம்பர் மாதம் 22 ஆந் தேதி புயல் வீசியது. அதில் 90 வள்ளங்கள் காணாமற் போயின. 120 க்கு மேற்பட்ட வள்ளங்கள் சேதமுற்றன. ஆனால் இதுவரை எந்த விதமான நடவடிக்கையும் இவ்விடயத்தில் எடுக்கப்படவில்லை யென்பதை நான் மிகவும் வருத்தத்துடன் சொல்லுகின்றேன்.

கப்பட்ட மக்கள் எவ்வளவோ முயன்றும் இற்றை வரையிலே இவர்களுக்கு நிவாரணம் அளிக்கப்படவில்லை. இந்தக் கந்தோரிவிருந்து மற்றக் கந்தோர்; மற்றக் கந்தோரிவிருந்து இறுதியாகத் திறைசேரிக்குப் போகின்ற நிலைமை யிருக்கின்றதே தவிர நிவாரணம் கிடைப்பதாக இல்லை.

இலாசனார்ட் மைத்ரி

(தலைமை தாங்கும் அங்கத்தவர்)

((The Presiding Member)

How long is the hon. Member going to take?

துரைசுரநம் மை.

(திரு. துரைசுரநம்)

(Mr. Thurairatnam)

Another ten minutes.

டாக்டர் என். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

My point is that six hours have been given for the whole House to discuss the Votes of the Ministry of Industries and Fisheries. If one person were to take one hour—he started at ten minutes past eight—

துரைசுரநம் மை.

(திரு. துரைசுரநம்)

(Mr. Thurairatnam)

I am the only speaker from the North who is going to speak on fisheries.

டாக்டர் என். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

If we are assured that he is the only speaker from the Government side, that is all right.

டாக்டர் டூடலி சேனநாயகன் (அரசாங்க ஸ்பீக்கர்)
ஈசன் ஸ்பீக்கர் ஸ்ரீ லக்ஷ்மீ கௌன்சில்
லக்ஷ்மீ கௌன்சில் ஸ்ரீ லக்ஷ்மீ கௌன்சில்
லக்ஷ்மீ கௌன்சில் ஸ்ரீ லக்ஷ்மீ கௌன்சில்

(கௌன்சில் ஸ்பீக்கர்—பிரதம அமைச்சரும் பாதுகாப்பு, வெளி விவகார அமைச்சரும் திட்ட அமைப்பு, பொருளாதார விவகார அமைச்சரும்)

(The Hon. Dudley Senanayake—Prime Minister, Minister of Defence and External Affairs, and Minister of Planning and Economic Affairs)

Not the Government side, from the North.

பிப்ரவரி 1965-66

—கூடுதல் பக்கம்

ஜூரேசிரன்னை லெ.

(திரு. துரைரத்னம்)

(Mr. Thurairatnam)

பழைய அரசாங்கமாயினும் சரி இதனைக் கவனிக்கவில்லை. புயலால் நஷ்டமடைந்தவர்கள் பண உதவியைச் சும்மா தரச்சொல்லிக் கேட்கவில்லை. கடனாகத்தான் கேட்கிறார்கள். இன்று வரை இவர்களுக்கு எந்த விதமான நிவாரணமும் அளிக்கப்படவில்லை. கிட்டத்தட்ட ஒரு வருஷமாகின்றது. இவர்களுடைய சேதமுற்ற வீடுகளை நான் பார்க்கப் போன போது ஒரு மீனவர், கரைவலை இழுத்துக் கொண்டு 'அடுத்த புயல் வரப்போகின்றது, நாங்கள் வீடு இன்னும் கட்டியாகவில்லை, சிதைவுற்ற வள்ளம் திருத்தப்படவில்லை' யென்று பாடியதைக் கேட்க எனக்கு எவ்வளவோ கஷ்டமாக இருந்தது. ஆகையால் மிகவிரைவில், சேதமுற்ற இந்த 120 வள்ளங்களைத் திருத்துவதற்கு இவர்களுக்கு நிவாரணம் கொடுக்க வேண்டுமெனக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அதே நேரத்தில் நில அபிவிருத்தி மந்திரி அவர்கள் சேதமுற்ற வீடுகளுக்கு நிவாரணத் தருவதாகக் கூறியிருக்கின்றார்கள். அதற்கு நான் எனது நன்றியைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். அத்தோடு இவ்விஷயத்தில் அமைச்சர் அவர்களும் டைறக்டர் அவர்களும் எவ்வளவோ முயற்சி எடுத்தும் வேண்டிய நிவாரணங்கள் இன்னும் வந்து சேரவில்லையென்பதை மிகத் துக்கத்துடன் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

கௌரவ தலைவர் அவர்களே, உங்களுக்குக் கூடாக இச்சபையிலே தம்முடைய கஷ்டங் ஒவ்வொரு மீனவரும் "இன்சூரன்ஸ்" செய்யப்பட வேண்டும். இது கட்டாயம் செய்யப்பட வேண்டிய விஷயம். குறைந்தபட்சப் பாதுகாப்புத் திட்டத்துக்காவது ஒவ்வொரு வள்ளக்காரரும் செவிசாய்க்க வேண்டும். மீன்பிடியாளர் எல்லாரையும் இந்த இன்சூரன்ஸ் திட்டத்துக்குக் கீழ்க் கொண்டுவர வேண்டுமென்ற யோசனையை நான் சமர்ப்பிக்க விரும்புகிறேன். அதே நேரத்தில் வலைகள் போதுமானவையாக இல்லை. இச்சந்தர்ப்பத்தில் நான் ஒன்று கூற விரும்புகிறேன். கமத் தொழில் அபிவிருத்திக்காக இன்று நாட்டில் பல கோடி ரூபாக்கள் முதலீடு செய்யப்படுகின்றன. இத்தொழிலில் நாம் போதிய அபிவிருத்தியைக் காணப் பல வருடங்கள் காத்திருக்க வேண்டியுள்ளது. ஆனால் மீன்பிடித் தொழிலைப் பொறுத்த அளவில் நாம் பணத்தை முதலீடு செய்து வள்ளத்தை வாங்கி அடுத்த நாள் கடலில் இறங்கினால் உடனேயே பலன்பெறத் தொடங்கி விடுவோம். வள்ளத்தோடு வலைகளோடு கடலில் இறங்கினால் அடுத்தநாள் மீன். ஆகவே எங்கள் நாட்டு அபிவிருத்தியில் உடனடிப் பலனைப் பெறுவதற்கு நாங்கள் இந்த மீன்பிடி அபிவிருத்தித் திட்டத்தை உபயோகிக்கலாம். இதனால் உடனடியாகப் பலனை நாங்கள் பெறக்கூடியதாக இருக்கும். இன்று வரை இந்த மீன்பிடித் தொழில் இந்த நாட்டின் கந்தோர்களில், இந்த நாட்டுப் பரிபாலனத்தில் சிந்தரெல்லாவாகக்—Cindereilla—கருதப்பட்டு வந்துள்ளமை கவலைக்குரிய விஷயமாகும். சபைத் தலைவர் அவர்கள் எனது பேச்சைச் சுருக்கும்படி ஏற்கனவே கேட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் எனது தொகுதி மக்களோ இவ்விஷயத்தையொட்டி அதிகம் பேசும்படி என்னைப் பணித்திருக்கிறார்கள். காலத்துக்குக் காலம் தங்கள் குறைகளைப் பல அதிகாரிகளுக்குச் சொல்லியும் இன்றுவரை எமது மக்களின் குறைகள் தீரவில்லை. கடந்த காலத்தில் மீன் பிடி மந்திரியாக இருந்த வருக்கு எமது குறைகள் பற்றி முறையிட்டோம். தொடர்ந்து எமது குறைகளைச் சொல்லிக் கொண்டே இருக்கிறோம். கடந்த புயலில் பட்ட கஷ்டத்திலிருந்து எமது மக்கள் இன்னும் மீளவில்லை என்று இச்சந்தர்ப்பத்தில் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

கௌரவ தலைவர் அவர்களே, உங்களுக்குக் கூடாக இச்சபையிலே தம்முடைய கஷ்டங்களை எடுத்துரைக்கும்படி எனது தொகுதி மக்கள் எனக்குக் கட்டளை இட்டிருக்கிறார்கள். மீன்பிடித் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த அளவில் அவர்களுக்கு நல்ல வீட்டு வசதிகள் அவசியமாகும். மீன்பிடித் தொழிலாளர்களுடைய நிலை பற்றி கௌரவ தெவினுவரைப் பிரதிநிதி அவர்கள் இங்கு கூறியது போல அவர்களது வீட்டுத் திட்டங்களுக்காக இங்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ள பணம் போதாது.

புலாபீஸ் லீன். லீ. பீரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

இது பற்றி பிற்பாடுதானே பேச வேண்டும்.

ஜூரேசிரன்னை லெ.

(திரு. துரைரத்னம்)

(Mr. Thurairatnam)

Houses for fishermen.

பேர்தேவ கௌரவர்கள் பதவி, 1965-66

—காரைக்காலம்

அவர்கள் உன். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

You can take that up later.

தேவநாதன் உன்.

(திரு. துரைநாதன்)

(Mr. Thurairatnam)

இங்கு நேரம் இல்லையென்று சொல்கின்ற படியினால் அடுத்த முறை பேசுவதற்கு எனது 'பேச்சின் அரைவாசிப் பகுதியை இவ்விடத்தில் நிறுத்தி வைக்கிறேன்.

டி. லா. 7.45

அவர்கள் உன். எம். பெரேரா

(கலாநிதி என். எம். பெரேரா)

(Dr. N. M. Perera)

I would like to make one or two observations on this subject. There are two or three matters I want to raise—first of all, the question of the Geology Department, secondly, the question of private industries, thirdly the question of the public sector, and the question of fisheries.

First of all, if I may, I want to advert to the Geological Survey Department. This has been one of the departments about which this House never takes much notice. We vote money every year, but alarmingly, we do not know what is happening in that department, except for the report we get occasionally. I would like the Hon. Minister to give us some information about what is happening. The head of the department has been there for 21 years and I think this is a record. I have nothing against this gentleman concerned. I am only concerned in knowing what is happening there.

You will find that there is provision made at page I 9 of the Estimates under Head 91, Vote No. 6, sub-head 9 "Mineral exploration and surveys Rs. 550,000". We have passed the Votes of this department every year and we would like to know precisely what is happening with regard to mineral exploration and surveys. Then, you will find lower down a foot-note which says, "Expenses of training 7 officers in geology and allied sciences will be

met from Foreign Aid". I do not know what has happened. Have these officers been trained? Have they come back? And if they have come back what are they doing now? So, it would be helpful if the Hon. Minister can give us some idea of what is happening with regard to the Geological Survey Department.

Some time back I had seen at an exhibition some mineralogical work that had been done, new finds from some areas like Bingiriya—some minerals and iron ore. I think, there is a camp at Wariyapola which has been there for some time. I believe, some officers are doing field work, and some of them are quite good, I have not the slightest doubt. They are active men. But so far as this House is concerned we have never bothered to get detailed information. I would like the Hon. Minister to enlighten us as to what is happening in this department.

Then, with regard to the private sector, I want to impress on the House that it is wrong to say, as the Hon. Minister tried to make out in his speech on the Second Reading of the Appropriation Bill, that nothing has been done in the past or that everything that has happened in the past is wrong so far as the previous Government and the Coalition Government are concerned. In point of fact, I have been quoted so often about the *seeni-bola* business. I want to read out my own speech with a little indulgence from the House. May I put that in the proper context in which I made it? if you take it out of the context it is unfair. This is what I said:

"In the past due to the great reluctance of the capitalists of this country to embark on any type of industrial venture, both the M. E. P. and the S. L. F. P. Governments were compelled to stimulate development irrespective of any scheme of priorities."

That is the first point you must realize, the circumstances in which they began. I pointed out in my Budget speech that the U. N. P. Government tried for nine years to stimulate the private sector and that

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කාරක සභාව

[ආචාර්ය එන්. එම්. පෙරේරා]

it failed to respond satisfactorily. I am not denying that they achieved something. People like Richard Pieris' did respond. But by and large they did not respond, and when the M. E. P. and the S. L. F. P. started, they were concerned at that stage not to think in terms of working out a plan of priorities, but to somehow or other get moving. That is what they tried to do.

To continue:

"The time has now arrived to make a critical reappraisal of Government policy with regard to industrial development in the private sector. In the past, when foreign exchange was more readily available and when there were no restrictions on imports from abroad, private sector industrial projects were liberally approved and granted generous quotas for the import of machinery and raw materials. While this may have been to some extent unavoidable in the first stages of industrialization, it nevertheless resulted in a haphazard and lopsided pattern of industrial development. In the present context of the acute shortage of foreign exchange, such a haphazard process of development cannot be allowed to continue. We have to evaluate every stage of our development so that we can move from stage to stage making the maximum use of our resources and providing the basic requirements for further progress."—[OFFICIAL REPORT, 30th July, 1964; Vol. 56, c. 1646-7.]

I had worked it out, and in that speech I referred to the principal elements of the new industrial policy, and so on. In other words, Sir, I worked out the basic priorities.

On the basis of that, I must say in fairness to the previous Minister of Industries, he had already set in motion certain lines of inquiry. As a matter of fact, the University of Ceylon, to which the Hon. Minister himself paid a tribute, set about making investigations on the whole question of industries, and there is the Hon. Minister's statement in which he said, "We are very grateful to the University of Ceylon for the survey conducted to find out the position of some of the small industries in the country." From that point of view, it is a very valuable report.

I think the Department itself set about working out priorities and I also insisted, as Minister of Finance,

on certain lines of priorities. I remember having had long discussions with the Planning Secretariat at that stage and insisting on working out a proper system of priorities. Therefore, I did not want to run away with the idea that what was done was wrong in the circumstances in which we were placed. They had no alternative. They had to stimulate from the beginning.

They had to stimulate the private sector to get a move on and they had succeeded to some extent. As pointed out by the hon. Member for Devinuwara (Mr. P. H. W. de Silva), in the absence of legislation it was not possible to hold them down to any proper system of priority. Most people started on their own, according to their own whims and fancies. As pointed out by the Hon. Minister, there are about 16 firms turning out barbed wire, wire nails, screws, and so on. There are a number of firms which started chocolate factories, confectionery industries, and so on. There are so many people who started manufacturing shirts. At that early stage the question of proper planning out and working out priorities, evaluating the projects and so on was not possible, but now that we have got a move on, I do not believe a further stimulus like that is wanted. What is wanted now is to work out a scheme of priorities.

I welcome what the Hon. Minister has set out and what he intends to do in his own scheme of things, as set out by the Hon. Minister in the course of his speech. I read his speech fairly carefully with regard to the whole question of working out this plan of his. I do not want to read out all this at length. He has informed us that he is starting with the Bureau of Standards and the Industrial Advisory Council. Then, he has given us a fair idea of the gist of the survey conducted by the Professor at the University and the students of the University of Ceylon.

The Hon. Minister, therefore, has set out a scheme of things which, I think is really a continuation of what was already started during the period

විසර්ජන කෙටුම්පත් පනත, 1965-66

—කරක සභාව

of the last Government. He has made various changes. I am not complaining, Sir. That is his responsibility and that is what he should do. What I am trying to urge upon this House is that, maybe due to unfortunate circumstances, we have had to start in this haphazard way. It is time now for us to correct that. That is what we should now attempt to do. It is easy to blame so-and-so, and this government and that government. I think that is a delectable pastime at a certain stage of our discussion. When we have a full-dress debate the Hon. Prime Minister whacks us and we whack him. That is all right. I can understand that. But when we sit down to a much more sober analysis of the situation, let us recognize the facts as they are.

Now the question is how best we can get to the next stage. The question, broadly, falls into two sectors—the public sector and the private sector. So far as the public sector is concerned, I agree with the Hon. Minister that much has to be done to reorganize it, put the accounts of the various establishments into proper shape and see that the public sector functions much more efficiently than it is functioning now. Some of those corporations are doing quite well. I must say that I am grateful to the Hon. Minister for placing a number of reports of the various corporations before us. Most of them, however, relate to the period 1962/63. But the Hon. Minister has certainly taken the step of insisting that the reports should be tabled in the House in time for this Debate. We are very grateful to him for this. That is one of the steps that I too wanted taken so that hon. Members will have the necessary information for the purposes of this Debate. However, these reports are not helpful except to indicate the teething troubles that most of the industries had to go through.

With regard to the Mineral Sands Corporation, I remember when I was in Japan I had discussions with some of the industrialists to whom

we are selling our mineral sands. We are selling our mineral sands to Japan on a contract. The corporation itself wants to refine these mineral sands further. When I was in Japan I was told by Japanese experts that very delicate instruments will have to be used. How far this is true the Hon. Minister can find out. Whether the Japanese experts said this having their own self-interest in mind, I do not know. The Hon. Minister will have to follow this matter up both with West Germany and Japan because they are the people who are most anxious to get our mineral sands. I was told that delicate instruments are required for the separation of our mineral sands into further valuable minerals and that the process was both delicate and difficult and that it was a job for experts. We have to carefully evaluate whether it is worth employing an expert and investing a lot of capital on these instruments or whether it is better for us to sell mineral sand as it is before we embark on this whole question of going further in this mineral sands matter.

During the last cyclone we lost a lot of boats that we had. We also lost a great deal of a certain substance which has a special name. I have forgotten its name. I believe it is called "tailings" or something like that. It is something that can be sold. I tried to persuade the Japanese people to buy this at a higher price because I am told that it is useful in certain countries. This normally goes waste. We have to heap it on the shore. We also have got stocks in our godowns there. A good portion of this is liable to be washed away. I think, during the cyclone, a good portion was washed away. As Minister of Finance, I was badly short of foreign exchange and I was anxious to get some more exchange by the sale of these tailings to Japan because we buy a lot of goods from Japan and Japan buys very little from us. We needed foreign exchange to get tyres for C.T.B. buses and so on. However that is by the way.

කලි තැබීම

කලි තැබීම

- (1) What information has the Government received about the present armed conflict between our two neighbours, India and Pakistan?
- (2) What is the attitude of the Government towards this armed conflict?
- (3) What steps has the Government taken to express the concern of the people of this country about this conflict and their desire that hostilities should cease?

I will hand over the document to the Hon. Prime Minister for reply.

I would particularly like to make a point at this stage. While there are many debating points that can be made in this matter, we do not propose to make any debating points at all. We are not seeking answers to these questions in order to make any political capital of this on behalf of the Opposition at this time. The matter is one which transcends all questions of party politics in this country as far as we are concerned. It is not a question of trying to make jibes at each other and talking of condemning aggression and making statements of that sort at this time.

We consider that this conflict is fraught with grave consequences to the whole of this part of the world—South-east Asia—and even Ceylon, and therefore we should be particularly grateful to the Hon. Prime Minister for his statement on this matter.

There is one other question which I should like to raise very briefly arising from a statement made by the hon. Parliamentary Secretary to the Minister of Industries on the 3rd of September and appearing at columns 1221 and 1222 of the HANSARD.

He adverted to certain remarks made earlier by me in regard to the Heendeniya Charter flight when I was speaking on the 2nd September

1965 in the course of the Committee stage discussion on the Finance Ministry Votes.

At the time I raised the question I put it very briefly: I asked the Hon. Minister of Finance whether the Government and the authorities responsible had adequately checked up the credentials of the people who organized this charter flight. I made this point because it seemed to us that there was a considerable wastage of foreign exchange involved in regard to the abortive charter flight; the Ceylon Government had to spend its foreign exchange in bringing back its own nationals. We do not blame the Government for bringing back its own people. That was natural. The Government had no alternative. But we do ask the question whether the Minister was satisfied that due diligence had been exercised by the authorities concerned in granting authorization for this particular flight.

At column 814 of the HANSARD of the 2nd September I raised the question in this form:

“Our complaint is: Did the Central Bank go into this carefully before they gave permission? We are not blaming you for bringing the people back. Of course, you had to; you had no choice. We must look after our nationals. But, at the same time, did the Central Bank exercise proper care and caution, proper diligence, before they allowed this charter flight? That is my question, and I am asking that question particularly because the Governor's wife was also on this flight.”

To that, the Hon. Mr. Wanninayake replied:

“I shall go into that aspect of it...”
—[OFFICIAL REPORT, 2nd September 1965; Vol. 62, c. 814.]

I was content, and left it at that.

The hon. Parliamentary Secretary, subsequently raising the matter expressed the point of view that he virtually agreed with our criticism when he said:

“May I inform the hon. Member for Dompe who raised this question that there is not much difference of opinion on either side of the House that such

කල් තැබීම

කල් තැබීම

[එෆ්. ආර්. ඩයස් බණ්ඩාරනායක මයා.]

charter flights should be carefully considered before they are approved."—[OFFICIAL REPORT, 3rd September 1965; Vol. 62, c. 1221.]

And to that extent we are agreed. But he subsequently made the point that there were relations of our people also—on our side of the House, including myself—who took part in the charter flight. That is, in fact, true. There were also other relations whom he did not mention. My point is this. Merely mentioning names of relations seems to carry the implication that somebody or other had been able to exercise some influence.

The hon. Member would be fair enough to admit that we are not in a position to authorize a charter flight and that it is not for us to give or refuse permission for such a flight. Therefore, mentioning the names of relations who took part in the charter flight must of necessity be irrelevant because it is not a matter in our hands to have refused permission or to have exercised due diligence in authorizing the flight when, in point of fact, the authorities concerned themselves had relations travelling on the flight.

I do agree with the hon. Parliamentary Secretary that it is a matter which should be carefully considered as he himself stated on the Floor of the House. I should like to make this point, that if the hon. Parliamentary Secretary's view represents the view of the Government, I shall move formally in the course of the next few days for the appointment of a Joint Select Committee of this House to go into the whole question, to look into it and ascertain whether or not proper safeguards were exercised, whether due diligence was observed in this particular case. I am speaking with knowledge because I have reason to believe that the Department of Civil Aviation condemned and recommended against this flight after careful consideration.

I have also got information in regard to this matter, and therefore I shall formally make this application in the interests of both sides of the House to find out if there has been carelessness or remissness on the part of anybody. It is in the interest of all of us that this matter should be fully investigated. Nowadays it is becoming fashionable on the Floor of the House to make assertions about relationships without any consideration as to whether they are relevant or not.

One further point I should like to mention is this. A question was asked by the hon. Member for Kolonna (Mr. C. N. Mathew)—he is not here—from the Minister of Agriculture and Food relating to Dr. S. T. Seneviratne, Deputy Director of Agriculture, who was appointed in 1963. The question was whether the appointment had been properly made, whether Dr. Seneviratne had received any money from the University during the period he was Deputy Director of Agriculture. The Answer given by the Hon. Minister was categorical and clear. He said that the appointment was made by the Public Service Commission, and that Dr. Seneviratne who was on the University staff received no additional remuneration whatsoever from the University beyond his normal pay.

Then a Supplementary Question was asked by the hon. Member for Kolonna whether Dr. Seneviratne was related to me—I was Minister of Agriculture at that time. I am, in point of fact, related to him. I am not disputing that fact. I never deny my own relatives under any circumstances. But I fail to see the significance of the Supplementary Question, specially when the Hon. Minister says that no money transactions were involved.

The hon. Member put the Question in the belief that Dr. Seneviratne had benefited financially from this appointment, but once the Answer

කල් තැබීම

කල් තැබීම

was given at least one would have expected him to stop at that and not ask the supplementary Question, for the simple reason that nothing turns on it—unless, of course, there is something which I am too dense to see, some hidden significance, in the supplementary Question. And so I do urge, when we make these points, that we should act with a sense of responsibility and desist from putting this type of question except, of course, where they have a significance and relevance to the administration of this country and to the dealings of all of us in this House.

අ. හා. 8.12

කෙනමන් මයා.

(திரு. கௌமன்)

(Mr. Keuneman)

I do not want to take up much time because the Hon. Prime Minister may require time for answering a very important question that has been put to him on behalf of the hon. Leader of the Opposition.

I wish to bring to the notice of the Hon. Minister of Industries and Fisheries, and maybe to the Hon. Minister of Finance as well, a certain matter concerning the Board of the Ceylon Ceramics Corporation. I understand on reliable information that a private complaint has been filed in the Joint Magistrate's Court, Colombo—the case number is KMC 32749—by a Mr. G. A. Ediriweera, Sales Officer of the Ceylon Ceramics Corporation, against the General Manager, Mr. J. J. Rajanayagam. This appears to be an allegation of assault, but it is a purely private matter and a purely private complaint. I am informed that the General Manager had requested the board to meet the legal expenses in regard to his defence in this private complaint. I am further informed that the board had agreed to do so. It has sanctioned Rs. 1,750 for the retention of a Queen's Counsel to defend the General Manager in this case, and in fact a cheque bearing No. 001612-D/12 has been

issued to counsel already. I do not suppose that the Minister knows anything about this matter, but I would like him to look into this matter and decide whether it is correct for the board of a corporation to sanction in advance, before the case is heard, legal expenses out of its funds for the retention of a Queen's Counsel to defend the General Manager in the matter of a private complaint. I think the Hon. Minister might look into this matter also because, I think, some regulations must be framed regarding legal expenses to be met by corporations. I hope the Minister will look into this matter and take action.

අ. හා. 8.12

පී. බී. විජයසූර් දර මයා. (කිරිඇල්ල)

(திரு. பி. பி. விஜேசுந்தர—கிரியல்ல)

(Mr. P. B. Wijesundara—Kiriella)

මූලාසනාරූප ගරු මන්ත්‍රීතුමනි, විදේශ කටයුතු භාරය උසුළන ගරු අග්‍රාමාත්‍ය තුමාගෙන් ඇසීමට මා විසින් කල් දෙන ලද ප්‍රශ්නයක් තිබෙනවා. ඒ ප්‍රශ්නය ඉදිරිපත් කිරීමටයි මා නැගී සිටියෙ. නොබෝදා එක්සත් අරාබි ජනරජයේ ජනාධිපති අබ්දුල් නසාර් මැතිතුමා සෝවියට් දේශයේ සංචාරයක් සඳහා පිටත් වී ගිය බව ගරු අගමැතිතුමා දන්නවා ඇති. දේශ සංචාරය සඳහා සෝවියට් රාජ්‍යයට ගිය නසාර්තුමා පිළිගැනීමට විදේශ තානාපති වරු අහස් යාත්‍රා නොවූපොළව එක් රැස් වී සිටිය. එහිදී සිදු වූ දෙයක් ගැන අපට ආරංචි වී තිබෙනවා. අපට දැන ගන්න ලැබී තිබෙන අන්දමට, වියෙට්නාම් දේශයේ දේශප්‍රේමී හමුදාවේ හෙවත් වියෙට් කොන් රාජ්‍යයෙහි—නිදහස් කරන ලද—සමහර උදවියගේ වචනවලින් කියතොත් වියෙට්කොං කියන ස්ථානයේ නියෝජිතයා—රැස්වී සිටි ජනකාය අතර තානාපතිවරුන්ගේ පේළියේ සිටියා. ජනතාව විසින් පිළිගනු ලැබූ රාජ්‍යයක නියෝජිතයෙකු ලෙස එතුමා එහි සිටි අවස්ථාවේ එවැන්නෙකු තානාපති පෙළේ සිටියාය කියා අපේ ලංකාවෙන් ගිනිල්ලා ඉන්න තානාපතිතුමා තවත් සුළු රටවල් තුනක් වන චිලී, සෝමාලිලන්තය සහ ඇබිසිනියාව යන රටවල තානාපතිවරුන් සමග ඊට තමන්ගේ විරුද්ධත්වය ප්‍රකාශ කිරීමක් වශයෙන්—ඒ නිදහස් කාලී

කල් තැබීම

කල් තැබීම

[විජයසුන්දර මයා.]

විශ්විතාම් රටේ නායකයා හිටපු එක ගැන තමන් එකඟත්වය පළ නොකළ නිසා— නසාර්තුමා පිළිගන්නේ නැතිව එතැනින් පිටත්වී ගියාය කියා අපට ආරංචි වී තිබෙනවා. මේක ඉතාමත් වැදගත් ප්‍රශ්නයක්. එක්සත් ජනපද රාජ්‍යයේ නියෝජිතයා සහ ප්‍රංශ රාජ්‍යයේ නියෝජිතයාත්, වෙනත් අයත්, එතනින් නැහිටලා ගියේ නැහැ; එතනම නතර වී නසාර්තුමා පිළිගෙන තිබෙනවා. ඒකයි අපට ලැබී තිබෙන ආරංචිය. මෙය බැරෑරුම් කාරණයක් හැටියට සැලකිය යුතුය කියා මා කල්පනා කරනවා. මෙය විශ්විතාම් රටේ නිදහස් කාම් ජනතාව ගෙන යන සටනටත්— විශ්විතාම් ප්‍රශ්නය නිරාකරණය කර ගැනීමටත්—විශේෂිතවත් නිදහස් රටටත් කරන ලද ලොකු අවමානයක් හැටියට අපට සිතන්න පුළුවනි. එසේම එක්සත් ආරාධි රාජ්‍යයේ නායක නසාර්තුමා පිළිගැනීමට නොයාම එක්සත් ආරාධි ජනරජය සමග අප පවත්වාගෙන යන හොඳ හිතට පළද්දක් වීමටත් ඉඩ සැලසෙන්න හේතු වක් වෙන්න පුළුවනි. මේ සිද්ධිය ඇති වුණේ ලංකාණ්ඩුවෙන් දෙන ලද අණක් අනුවද යන්නත්, ඉදිරි කාලයේදී තානාපතිවරුන් සම්බන්ධයෙන් අනුගමනය කරන ප්‍රතිපත්තිය කුමක්ද යන්නත් ගැන ගරු අගමැතිතුමා පැහැදිලි ප්‍රකාශයක් කරනු ඇතැයි මා අපේක්ෂා කරනවා.

ඒ එක්කම, දෙවැනි කාරණය වශයෙන්, දෙමිපේ ගරු මන්ත්‍රීතුමා සඳහන් කළ ප්‍රශ්නයටම අනුරූපව කාසම්ර අරගලය සම්බන්ධයෙන් ඇති වී තිබෙන අර්බුදය ගැන මතක් කරන්න කැමතියි. අද මේ රටේ ඒ සම්බන්ධයෙන් යම් යම් කොටස් වල මතභේද දෙකක් ඇති වෙලා තිබෙනවා. ඒ නිසා ඒ සම්බන්ධයෙන් විශේෂ ප්‍රකාශනයක් තිකුත් කරනු ඇතැයි අපි ගරු අගමැතිතුමාගෙන් බලාපොරොත්තු වෙනවා.

අ. හා. 8.14

ගරු බඩ්ලි සේනානායක

(கௌரவ டட்ளி சேனநாயக்க)

(The Hon. Dudley Senanayake)

I shall first dispose of the matter raised by the hon. Member for Kiriella (Mr. Wijesundara). At the out-

set I wish to inform him that any incident that took place was certainly not on the instructions of the Government here. We are looking into the circumstances of the matter, and I am not in a position now to make a further statement on that.

With regard to the matter raised by the hon. Member for Dompe, I wish to make a statement. The situation that has arisen between India and Pakistan has now reached most serious proportions. I am sure all hon. Members of this House will share the feeling of distress I have to find two great and friendly neighbours of ours, both members of the Commonwealth, engaged in fighting each other. As you are aware, the present position is that fighting is going on both in Kashmir as well as in Pakistan territory.

When Indian troops crossed the Pakistan border between Lahore and Sialkot yesterday, the situation could no longer be contained and described as the "Kashmir issue": it has escalated to more serious proportions. The Indian Prime Minister has described the current situation between India and Pakistan as a "full scale war", while the President of Pakistan has described it by saying "We are at war".

The history of what is now taking place can be traced back to the Kashmir issue. In 1947, the armies of these two great nations fought each other on the self-same border issue, but with the intervention of the United Nations a cease-fire was established and an uneasy peace restored. Today, 18 years later, the situation has re-established itself, perhaps in more serious proportions and possibly with greater consequences than previously.

Hon. Members are fully familiar with the history of the Kashmirian situation which was one of the birth-pangs of the creation of the two nations of India and Pakistan. I propose, therefore, to restrict myself to be immediate causes of the present dispute.

During the last two years, there has been increased activity along the cease-fire line. There have been complaints of one country or the other infringing on each other's rights. Early this year, the casual infringement of the cease-fire line took more serious proportions. These infringements took the form of infiltration on a substantial scale in August this year. It is now common knowledge that numbers of infiltrators crossed over from the Azad Kashmir side of the cease-fire line and caused damage and various acts of sabotage on the other side. India claims that these infiltrators included members of the Pakistani Armed Forces, and that the infiltrators had been specially trained by Pakistan for acts of aggression and sabotage. Pakistan, on its side, has denied categorically that any members of its armed forces have infiltrated into the Indian side though it is prepared to accept that Azad Kashmiris may have gone to the assistance of their fellows on the Indian side of Kashmir. It is on record and is an accepted fact that in May this year Indian forces occupied two posts in the Kargil area in Azad Kashmir but withdrew on representations being made by Pakistan and apparently on an assurance given that United Nations observers would man these posts. With the intensification of infiltration in August this year from Azad Kashmir the Indian Army went into occupation of the posts in Kargil. Other posts in Azad Kashmir had also been occupied by the Indian Army. On 1st September the Pakistan regular army formally moved across the cease-fire line and have since been moving towards Jammu. With the escalation of the dispute to a frank committal of the regular forces of both countries the Security Council met and called for a cease-fire on 4th September. The Secretary-General of the Security Council proposed a five point programme for a return to normality on the cease-fire line. These were :

1. A willingness of both parties to respect the agreement that they had entered into ;
2. Readiness on the part of the Pakistan Government to take effective steps to prevent crossings of the line from the Pakistan side by armed men whether or not in uniform ;
3. Evacuation by each party of positions of the other party now occupied and withdrawal of all armed personnel of each party to its own side of the line which would include the withdrawal once more of Indian troops from Pakistan positions in the Kargil area.
4. A halt by both parties to the firing across the line that had been occurring from both sides in some sectors with artillery and smaller guns.
5. Allowing full freedom of movement and access to U. N. observers by both parties on both sides of the line.

There was no positive reaction by either India or Pakistan to these proposals. The Indian position appears to be that withdrawal of either side behind the cease-fire line could only be agreed to if there was adequate assurance that the sanctity of the cease-fire line would be maintained. The Pakistan attitude apparently is that acquiescence in these proposals could only be as an immediate step to solving the Kashmir issue.

It is in this background that Indian troops crossed the International Border between India and Pakistan yesterday between Lahore and Sialkot. It will appear that a full-scale battle involving regular forces, heavy armour and aircraft is in progress. Towns both in India and Pakistan have been bombed.

The Security Council is at present in session to consider as to what steps should be taken to achieve a ceasing of hostilities. I understand

கல் துறை

கல் துறை

[அரு. வந்தி பேசுகிறார்]

that U. Thant, the Secretary-General, will be visiting the sub-continent immediately to explore the possibilities.

As far as this Government is concerned, it has always taken the line that the Kashmir dispute, which is the cause of the trouble between these two great neighbours, should be solved in terms of the resolutions adopted in the U. N. or by other peaceful means.

I do not consider that recourse to force is a means by which nations should attempt to solve disputes between themselves. In the midst of the many tensions which the world faces and the terrible horrors attendant on modern warfare, the escalation of a local dispute into involvements of much larger consequence is always a possibility. I would impress on the contending nations that it is essential in the interests of world peace that those disputes should be resolved by peaceful means and through the machinery that is always available.

In view of the fact that the Security Council is taking active and urgent steps to strive and bring normalcy into the area, I think it is best that we, too, consistent with the position that we have always taken in regard to this matter, should give whatever assistance is necessary to the United Nations body through the Security Council and the Secretary-General to achieve a speedy resolution of the dispute.

As I have stated earlier, I am distressed that two countries, with both of whom we are on very friendly terms and who are both members of the Commonwealth, should have found it necessary to have recourse to fighting to settle this dispute.

அ. நா. 8.24

செல்டன் ஜயசிங்கம்

(திரு. செல்டன் ஜயசிங்கம்)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

Arising out of the remarks made by the hon. Member for Dompe (Mr. F. R. Dias Bandaranaike), I

want to refer to what the hon. Member said in the course of his speech on 2nd September. The hon. Member said that I had referred to his relations. I referred to that matter for a particular reason. He read out today what he had stated on the Floor of the House on 2nd September but he read out only a portion of what he had said. For your information I would like to read out what he said. This is what he said:

"We did not have people stranded in London, including sisters of the Minister of State, who tried to take advantage of cheap fares offered by people like Mr. Heendeniya; we did not have cases where the Ceylon Government was penny-wise and pound-foolish, and where people who had paid £ 75 for a return trip from London were called upon to pay £ 154 to be brought back from their 'chartered flights.'"

ஃப். ஃப். டியஸ் பண்டாரநாயக்கம்

(திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்கம்)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

Have I the authority to grant chartered flights?

செல்டன் ஜயசிங்கம்

(திரு. செல்டன் ஜயசிங்கம்)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

"They arrived last night, including the sister of the Minister of State."—[OFFICIAL REPORT, 2nd September, 1965; Vol. 62, c 751.]

Now, Sir, the inference to be drawn from the statement, "We did not have cases where the Ceylon Government was penny-wise and pound-foolish," is that the Ceylon Government organized the charter flight.

ஃப். ஃப். டியஸ் பண்டாரநாயக்கம்

(திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்கம்)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

They allowed it.

செல்டன் ஜயசிங்கம்

(திரு. செல்டன் ஜயசிங்கம்)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

Now, Sir, in my statement I made it categorically clear that these people went all on their own and that this flight was not organized by the Ceylon Government.

கல் வலி

சிபி. ஃபி. டியஸ் பண்டாரநாயக்க மஹ.

(திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்க)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

The Central Bank allowed it.

செல்டன் ஜயசிங்ஹ மஹ.

(திரு. செல்டன் ஜயசிங்ஹ)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

The Central Bank allowed it. That is different from saying that the flight had been sponsored by the Ceylon Government.

சிபி. ஃபி. டியஸ் பண்டாரநாயக்க மஹ.

(திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்க)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

Of course, your Government allowed it.

செல்டன் ஜயசிங்ஹ மஹ.

(திரு. செல்டன் ஜயசிங்ஹ)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

The sister of the Minister of State or the wife of the Governor of the Central Bank—these things should not be bandied across the Floor of the House. If the hon. Member wanted to, he could have moved a Motion asking for an inquiry into this.

சிபி. ஃபி. டியஸ் பண்டாரநாயக்க மஹ.

(திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்க)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

Will you agree to a Select Committee?

செல்டன் ஜயசிங்ஹ மஹ.

(திரு. செல்டன் ஜயசிங்ஹ)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

The Hon. Prime Minister will let you know once your request is made, but you go and refer to these things—

கல் வலி

சிபி. ஃபி. டியஸ் பண்டாரநாயக்க மஹ.

(திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்க)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

You appear to know already—
[Interruption.]

செல்டன் ஜயசிங்ஹ மஹ.

(திரு. செல்டன் ஜயசிங்ஹ)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

An inquiry is a matter for the Prime Minister. I am not the Government. Surely you understand that.

சிபி. ஃபி. டியஸ் பண்டாரநாயக்க மஹ.

(திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்க)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

We thought you think you are.

செல்டன் ஜயசிங்ஹ மஹ.

(திரு. செல்டன் ஜயசிங்ஹ)

(Mr. Shelton Jayasinghe)

I want particularly to stress this. My reply was in answer to a matter raised by the hon. Member for Dompe, and I categorically stated that the Government was not responsible for this flight. Whether the sister of the Minister of State or the wife of the Governor of the Central Bank or close relatives of the hon. Member for Dompe or hon. Leader of the Opposition were on the flight is immaterial.

சிபி. ஃபி. டியஸ் பண்டாரநாயக்க மஹ.

(திரு. எப். ஆர். டயஸ் பண்டாரநாயக்க)

(Mr. F. R. Dias Bandaranaike)

I have no authority ; your Government has the authority. That is the difference.

கேனமன் மன்தி.

(திரு. கேனமன்)

(Mr. Keuneman)

What about the Minister of Industries ?

கல். பி. பி. கார். குனவர்தன

(கௌரவ ம. பி. ஆர். குனவர்தன)

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

I shall look into the matter and let you know the facts of the case tomorrow.

புன்தி விமன ரேன், கல் கல்மன வி.

வினா விடுக்கப்பட்டு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது.

Question put, and agreed to.

மன்தி மன்தி மன்தி 8.27, 1965 கல் நகிம 2 மன்தி கல் மன்தி மன்தி 8.27, 1965 கல் நகிம 8 மன்தி கல் மன்தி 10 மன்தி கல் மன்தி.

சபை அதனது 1965 செப்டெம்பர் 2 ஆம் தேதியத் தீர்மானத்துக்கிணைய, பி. ப. 8.27 க்கு 1965, செப்டெம்பர் 8 ஆம் தேதி புதன் கிழமை மு. ப. 10 மணி வரை ஒத்திவைக்கப்பெற்றது.

Adjourned accordingly at 8.27 P.M. until 10 A.M. on Wednesday, 8th September, 1965, pursuant to the Resolution of the House of 2nd September 1965.

PUBLIC LIBRARY
JAFFNA.

3057

1965

1965

1965