

# இலங்கை வித்தியா போட்டிலி

## THE CEYLON JOURNAL OF EDUCATION

( Tamil Section. )

தோகுதி : 6 |

நவம்பர் / டிசம்பர் - 1948

| பகுதி : 10

லெப்டினன்ட் கேனஸ் பி. ஏ. ஜே. ஹோர்னை, எம்.இன்ஸ்.ஏ., அவர்கள்  
வானேவி மூலம் நிகழ்த்திய பேச்சு.

## கொழும்புத் துறைமுகம்

கொழும்புத் துறைமுகம் எதிர்கால இலங்கையுடன் இன்றியமையாத தொடர்புடையது. மேலும், அது திறமையுடன் தொழிலாற்றி முன்னேறி வளரல் இலங்கையின் பொருளாதாரத்துக்கும், வர்த்தகத் துக்கும், வியாபாரத்துக்கும் அத்தியாவசியமானது. பூமியின் எல்லாப் பாகங்களிலும் ஒரு துறைமுகங்களிலிருந்து அல்லது துறைமுகங்களுக்குச் சரக்குகளுடன் செல்லும் பெரிய கப்பல்களும் சிறிய கப்பல்களும் பொருட்களை இடைவிடாது இலங்கைக்குக் கொண்டுவருவதுடன் இத் தீவின் பொருட்களையும் உலகத்துப் பெருஞ் சந்தைகட்கல்லாம் கொண்டு போகும். எனவே, விவசாயிகளாயினும், நகரத்துத் தொழிலாளராயினும், கப்பல் பழுதுபார்க்கும் கிளையத்தில் வேலை செய்பவர்களாயினும், வணிகராயினும், இலங்கைவாசிகள் யாவரும் கொழும்புத் துறைமுகத்துடன் சம்பந்தப்பட்டவராயும் அதன் வளர்ச்சியில் கரிசனையுடையவராயும் இருக்கின்றனர்.

இலங்கை போன்ற தீவுச் சமூதாயமொன்றுக்கு வெளிநாட்டு வர்த்தகம் எவ்வளவு முக்கியம் என்பதை ஆட்சேபிக்க இடமின்று. இங்கிருந்து ஏற்றமதி செய்யப்படும் இலங்கைப் பொருட்களின் விலைகள் உலகத்து மற்றும் உற்பத்தியாளரின் பொருட்களின் விலைகளோடு போட்டியிக்கூடியதாய் இருக்கவேண்டும். இதற்காக அரசாங்கம் தன் பங்கைச் செய்யக்கூடிய வழிகளூள் ஒன்று எதுவெனின் இலங்கை எங்நாடுகளுடன் வர்த்தகம் செய்கின்றதோ அவைகளையும் வைத்துக்கொண்டு மேலும் வேறு பல நாடுகளுடன் வர்த்தகம் செய்யத் தக்கதாக ஏற்றுமதித் தீர்வைகளைக் குறைப்பதற்கான துறைமுக வசதி களை ஏற்படுத்தலாகும். சில வருடங்களின் பின் இது அத்தியாவசியமாகும். ஏற்றுமதித் தீர்வைகளை அங்கை அங்கை குறைப்பதால் இறக்குமதியாகும் பொருட்களின் விலைகளும் குறைந்து வாழ்க்கைச் செலவும் குறையும்.

கப்பல்களைப் பாதுகாக்கும் துறைமுகம் ஒன்று, அபிவிருத்தியடையாத நிலைமையில் இருப்பின், தன்னளவில் ஒரு துறைமுகத்தின் இன்றைய தேவைகட்டகல்லாம் போதியதாயிராது. கப்பல்கள் அருகே அணைந்து நிற்கக்கூடிய துறை மேடைகள், சாமான்களைத் தற்காலிகமாக வைக்கக்கூடிய நல்ல கிட்டங்கள், “கிரேனன்ஸ்” என்னும் தூக்கிகள், கப்பலுக்கும் துறைக்குமிடையில் சரக்குகளை ஏற்று தற்கும் இறக்குதற்குமான மற்றும் இயந்திரக் கருவிகள், இவ்வேலைகளுக்கு உதவியான பாதைகள், றெயில் பாதைகள் யாவும் தற்காலத் துறைமுகங்களுக்கு அவசியம் தேவையானவை.

ஒரு துறைமுகம் நீர் நிலப் போக்குவரத்தையும் கடற் போக்கு வரத்தையும் இணைப்பதற் குதவியாயிருக்கும். துறைமுகத்துடன் இணைக்கப்படும் போக்குவரத்துகள் கிட்டியனவாயும் ஊரின் விவசாயகைத்தொழிற் பகுதிகளைத் தொடர்புபடுத்துவனவாயும் இருக்கவேண்டும். அது அத்தகைய பகுதிகளுக்குக் கிட்ட இருப்பதால், சென்ற

நாற்றுண்டன் கடைசிப் பகுதியில் சேர் ஹேர்க்யூவிஸ் ரூபின்சன் என்பவர் தேசாதிபதியாக இருந்தபோது, ஊரின் கடலோரப் பகுதி கருடன் அது ஏற்கெனவே போக்குவரத்துத் தொடர்புகள் வைத் திருந்த காரணம்பற்றி, கொழும்பு ஒரு செயற்கைத் துறைமுகமாக உருவாக்கப்பட வேண்டுமென்று புத்தியாகத் தீர்மானிக்கப்பட்டது. இக்காலத்திலே சுவெஸ் கால்வாய் செய்துமுடிக்கப் பெற்றமை மேற்கூறிப் பூட்டினைத் துரிதப்படுத்தியது. உண்மையாகவே கொழும்புத் துறைமுகத்தின் சரித்திரம் சுவெஸ் கால்வாய் எஞ்சினீர்மாரின் நாதனமான எஞ்சினீயரின் வேலையுடன் மிக தெருங்கிய தொடர்புடையது. அக்கால்வாய் பேர்டினன்ட் டை லெஸ்லப்ஸ் என்னும் பிரான்சிய எஞ்சினீரால் திட்டம் பண்ணப்பட்டு பத்து வருடங்களில் கட்டப் பட்டு 1869-ல் திறக்கப்பட்டது. உண்மையில் எஞ்சினீர்மாரின் திறமைவாய்ந்த இவ்வேலையினால், கொழும்புத் துறைமுகம் கீழேத் தேசத்திலுள்ள வியாபாரக் கடற் பாதைகள் சம்பந்தப்பட்ட அளவில் பூகோளத்தில் வாய்ப்பான இடத்தில் இருப்பது பற்றி அதன் வியாபாரம் இவ்வளவுக்கு விருத்தியடைந்திருக்கிறது.

சுவெஸ் கால்வாய் போல துறைமுகத்தில் கப்பல்கள் நிற்பதற் கான நீரின் ஆகக் குறைந்த ஆளத்தை கொழும்பு மட்டுப்படுத்தி வைத்துக்கொள்ளுகிறது என்பது கவனிக்கற்பாலது. மேலும் இவ்விஷயத்தில் நெருங்கிய ஒத்துழைப்பு இருப்பதற்காகச் கொழும்புத் துறைமுகத்திற்கும் சுவெஸ் கால்வாய் அகில நாட்டுக் கம்பெனிக் கும் இடையில் தொடர்புகள் இருந்துவருகின்றன.

திறந்த துறைமுகமாக இருந்த கொழும்பு 1885-ல் பாதுகாப்புடைய ஒரு துறைமுகமானது. எனவே, கொழும்பு கீழேத் தேச வியாபாரக் கடற் பாதைகளின் வழியிலிருப்பதால் உலக வியாபாரக் கப்பல்கள் வெறுமையான சிலக்களிப் பெட்டிகளை மீண்டும் விரப்பவும் நல்ல நீர் போதியளவு எடுத்துக்கொள்ளவும், போசன பதார்த்தங்களை

எடுக்கவும், பிறவற்றிற்கும் உகந்ததென விரைவில் கண்டுகொண்டது. இலங்கை தேபிலை, றப்பர், தேங்காப், காரீயம், வாசனைத் திரவியங்களில் செய்யும் வியாபாரம் இடைவிடாது வளர்ந்துகொண்டுவந்ததனால் காலகதியில் பொதுவாக எவ்வித கப்பல் ஏற்றுமதி இறக்குமதிகளுக்கும் அதன் முக்கியத்துவம் கூடியது. உண்மையாகவே கொழும்பு கிழூத் தேசக் “கிளோ சந்தி” என்று அறியப்படுவதாயிற்று.

முதலாம் உலக யுத்தத்துக்குப் பின், ஏற்கெனவே கொழும்பி விருந்து அங்கிய துறைமுகங்களுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட உற்பத்திப் பொருட்களின் அளவு மிகப் பெரிதாயிருந்தது. இருபது வருடங்களுக்குப் பின், இது பொதுவாக எல்லாப் பொருட்களிலும் இருபத்திரண்டு சத வீதம் கூடியது. ஐம்பது வருடமென்னும் சிறுகால அளவிலுள் கொழும்பு அறியப்படாத நிலையிலிருந்து பிரிட்டிஷ் சாம்ராஜ்யத்தின் மிக முக்கிய துறைமுகங்களில் ஒன்றானது. 1929-ல் 3200-க்குக் கூடிய கப்பல்கள் 135 லட்சம் தொன்னுக்கு மேற்படத் தேவிய நிறை குறிக்கப்பட்டனவாகக் கொழும்புக்கு வந்தன. அவ் வருடத்திலும் முன்னெரு காலமும் நடவாத விதம் 200 லட்ச தொன் ஊக்குக் கூடிய நிறையான சரக்குகள் இலங்கையில் ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்யப்பட்டன. 1875-ம் வருஷம் டிசெம்பர் மாதம் 8-ங்கிக்கி (அப்பொழுது வேல்ஸ் இளவரசராயிருந்த) ஏழாம் எட்வேட் அரசர் இலங்கைக்கு விஜயம் செய்தபோது அத்திவாரக் கல் நாட்டி சேர் ஹேர்க்யூல்ஸ் ரெபின்சனுடைய திட்டத்தை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவந்தார். அவருடைய நண் மதியினதும் தீர்க்க புத்தியினதும் புகழை இதுவே நிலைநாட்டும். கொழும்பினது இத்தகைய அபிவிருத்தி காலகதியில் இலங்கைக்கு அது தற்போது கிழூத் தேச வியாபாரக் கடற் பாதைகளில் வகுத்திருக்கும் முக்கிய ஸ்தானத்தைத் தேடிக் கொடுத்தது.

கொழும்புத் துறைமுகம் முதல் கட்டுப்பட்ட காலங்தொட்டு, சரக்குகள் இயந்திரங்களினால் ஏற்றமதி இறக்குமதி செய்யப்பட்ட தைவிட கைகளினாலும் அங்கனம் செய்யப்பட்டன. சரக்குகளின் ஏற்றமதி இறக்குமதிச் செலவுகள் தற்போது கூடுவதும் துறைமுகத் தின் பல்வேறு வேலைகளும் எதிர் காலத்தைப் பற்றி அதிகமாய் போசித்தற்குக் காரணங்களாயிருக்கின்றன. இரண்டாம் உலக யுத்தத்தில் தூர கீழூச் சத்துருவைத் தோற்கடிக்கும் திட்டத்திற் கொழும்பு வகித்த முக்கிய ஸ்தானத்தினால் இலங்கையின் ஆட்தொகைக் குறை தொழிற் கலைகளைக் கூட்டியதே பெரிதும் இதன் காரணமாகுப். அயவிலுள்ள துறைமுகங்களின் போட்டிகளைக் கவனித்தால் நிலைபரம் இன்னும் கேவலமாகிறது. இரு உலக யுத்தங்களுக்கு மிடையில் இத்துறைமுகங்களுக்கு அதிகாரிகளாயிருந்த வர்கள் கப்பல்கள் கெதியாய்த் திரும்புவதற்கான வசதிகளைச் செய் திருக்கிறார்கள். சரக்குகளை விரைவாய் ஏற்றமதி இறக்குமதி செய்தற்கான இயந்திரங்களையுடைய கப்பல் அணைக்குமிடங்களைக் கட்டியது இதைச் சாத்தியமாக்கிவிட்டது. இயந்திரங்களினால் இவ் வேலைகளைச் செய்தல் கீர் ஆழமான கப்பல் அணைக்குமிடங்களைக் கட்டினால்தான் முடியும் என்ற உண்மையென்னாம். மேலும் ஏற்றமதி இறக்குமதிச் சலார்களை மட்டுப்படுத்தி வைக்க எங்கள் இந்திய போட்டியாளருக்கு உதவியதும் இதுவே. கொழும்போ, துறதிஷ்ட வசமாய் சென்ற காலத்தில் இவ்வயிருத்திகளுடன் சேர்ந்து முன் நேறவில்லை. ஆசினுர், இன்னும் சில வருடங்களில் 1946-ம் ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் செய்யப்பட்ட புதிய அபிவிருத்தித்திட்டங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டதும், கொழும்பு திரும்புவும் ஒருமுறை கீழூச் பிரதான துறைமுகங்களில் ஒன்றாக வரக்கூடியதாயிருக்கு மென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

முதலாம் உலக யுத்தத்தின் பின், இத்துறைமுகத்தின் வசதி களை மற்றும் கீழூச் துறைமுகங்களின் தரத்துக்கு உயர்த்துவ

தற்காக ஒரு எண்ணெய்த் தொட்டியும் ஆழ நீர்த் துறைமேடை களும் கட்டுவதற்கான திட்டங்கள் அவசியம் என்று தீர்மானிக்கப் பட்டது. 1936-இல் ஆரம்பத் திட்டங்கள் முற்றுயினவனினும் இரண்டாம் உலக யுத்தத்தினால் அவற்றை நிறைவேற்றுதல் தாமத மாயிற்று.

தற்காலத் தேவைகளின் பொருட்டு மிகவும் விரும்பப்பட்ட துறைமூக அபிவிருத்தி திருப்பி யமைக்கப்பட வேண்டுமென்று 1946-ம் ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் தீர்மானிக்கப்பட்டது. இறக்குமதி செய்யப்படும் உணவுப் பொருட்களையும் பொதுவரன கப்பற் சரக்கு களையும் இறக்குவதற்கும் இலங்கைத் தீவில் உற்பத்திப் பொருட்களை கப்பல்களில் ஏற்றுவதற்கும் எண்ணெய்த் தாங்கிகளிலிருந்து பெற்றேல் எண்ணெயை இறக்குவதற்கும் எண்ணெய் எடுப்பதற்கும் புகையிரதப் பகுதியின் கரியையும் பிரகாசிதச் சரக்கு வகைகளையும் இறக்குவதற்கும் ஏற்றுவதற்கும் ஈற்றில் கொழும்பில் பிரயாணிகளின் போக்கு வரத்துக்கான தேவைகளுக்காகவும் ஒரு அதி விசாலமான தும் விசேஷமானதுமான திட்டம் அவசியமென்று உணரப்பட்டது. மிகுந்த தீர்க்காலோசனையின் பின், லண்டனிலுள்ள ஆலோசனை கூறும் எஞ்சினீர்களுக்கு உத்தேச ஒழுங்கு விவரங்கள் சமர்ப்பிக்கப் பட்டு இப்போ அவர்களுடைய அங்கீகாரமும் பெற்றுவிட்டன.

இவ்வமைப்பு ஒப்பந்தமுறையாகத் துறைமுகத்தில் செய்யப்பட வேண்டிய நான்கு பெரும் முக்கிய வேலைகளைக் கொண்டதாயிருப் பினும் இரு பெரும் பாகங்களாக வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. முதற் பாக வேலைக்கும் இரண்டாம்பாக வேலைக்கும் ஏறக்குறைய முறையே 34,000,000 ரூபாவும் 20,000,000 ரூபாவும் செலவாகும். செலவின் முதற்பணம் மிகக் கூடியதாக முதற்கண் தோற்றலாம். அஃது அங்குனமே. ஆனால் மற்றும் கிழைத் துறைமுகங்களில் கூடவோ அல்லது குறையவோ பலவருட காலமாகக் கட்டப்பட்ட கப்பல்கள்

அணைக்கும் நங்கூர ஸ்தானங்கள் இருந்துவரும்பொழுது இலங்கை இப்போதுதான் ஆரம்பிக்கிறதென்னும் உண்மையே அதற்கு முக்கிய காரணமாகும். ஆகவே துறைமுகம் இதனால் மோசமாகப் பாதிக் கப்பட்டிருக்கிறது. கப்பல்களை அணைத்துச் சரக்குகளை இறக்குவதற்கு ஆழமான துறைமுக மேடைகள் தற்கால நிலைமைகளின் பொருட்டு அவசியமென ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டால் நன்றா நடக்கத் தக்கதும் விரிவானதுமான ஒரு அமைப்பின் செலவும் கூடியதாக வும் இருக்கும். அணைத்து கப்பற் சரக்குகளை ஏற்றுவது இறக்குவது ஒரு கொள்கையாகும். அக்கொள்கை பெலனுடையதாயிருப்பதற்கு ஆகக் குறைந்த தேவைகளையேனும் கொண்டதாயிருக்கவேண்டும். ஒப்பங்க்ககாரர் வேலையை ஆரம்பித்துவுடன் எட்டு அல்லது ஒன்பது வருட காலத்துக்கு குறைந்தபட்சம் 2000 ஆட்களுக்கு நேர்முகமாக வேலை கொடுக்கப்படும். இத்தன்மைத்தாய் வேலைக்கு வாவியமான பொருட்கள், ஏற்றுமதி இறக்குமதி, மற்றும் உதவியான சேவைகள் தொடர்பாய் மேலும் 2000 ஆட்களுக்கு மறைமுகமாக வேலை கொடுக்கப்படுமென்பது இதனைக் கேட்கும் நேர்கள் சந்தோஷப் படக்கூடிய செய்தியாகும்.

ஜந்து அல்லது ஆறு வருடங்களில் பூர்த்தியாக்கப்படும் இவ்வழி விருத்தி அமைப்பின் முதற்பாக வேலை முடிந்ததும் கொடும்புத் துறைமுகம் பதினெட்டு கப்பல் அணைக்கும் துறைமுக மேடைகள் உடையதாய் இருக்கும். இவற்றில் ஏழு சரக்குக் கப்பல்களுக்காகவும் இரண்டு எரியெண்ணையும் பெற்றேல் எண்ணையும் பொருட்களும் இறக்குவதற்கும், இரண்டு கப்பல்களுக்கு எண்ணையும் அடிக்கவும் சொங்கியாகத் தேங்காயெண்ணையும் ஏற்றுவதற்கும் உபயோகிக்கப் படும். இரண்டரை அல்லது மூன்று வருஷங்களுக்குப்பின் இரண்டாம்பாக வேலை பூர்த்தியானதும் மூன்று அல்லது நாலு கப்பல் அணைக்கும் துறைமுக மேடைகள் சேர்க்கப்பட்டு பிரதானமாகப்

பிரயாணிக் கப்பல்களினது அல்லது பிரயாணிக் கப்பல்களினதும் சரக்குக் கப்பல்களினதும் உபயோகத்திற்காக ஒதுக்கி வைக்கப்படும்.

துறைமுகத்தில் இவ்விரு பெரும் வேலைகள் தொடங்கப்படும் வரையில், கப்பற் சொந்தக்காரனதும் இறக்குமதிக்காரன் அல்லது ஏற்றுமதிக்காரனதும் நன்மைக்காக இப்போதுள்ள வசதிகளின் உதவியோடு துறைமுக வேலை திறமையாக நடக்கிறதென்பதை நிச்சயப்படுத்துதற்கு வேண்டிய முயற்சி ஒவ்வொன்றும் செய்யப்படுகின்றது.

சொரியலாகத் தேங்காய் எண்ணெயைக் கப்பல்களில் ஏற்றுக் கிட்டம் அதிகமாகத் திருத்தப்பட்டு வருகின்றது. மேலும் கப்பல்களியும் இணைக்கும் மிதப்புக் குழாய்களின்மூலம் மணித்தியாலம் 150 தொன் வீதம் எண்ணெயை அடிப்பதற்குப் பதிலாக கப்பல் துறையிலிணக்கிருக்கும் கப்பல்களுக்கு மணித்தியாலம் 300 தொன் வீதம் எண்ணெய் கொடுப்பது விரைவில் சாத்தியப்படும். இது, கப்பல் செப்பனிடுஞ்சுறையின் கிழக்குப்பாகத்தைச்சுற்றி எண்ணெய் சேமிப்புக் குதத்திலிருந்து கப்பல் துறைக்கு ஒரு குழாய் அமைக்கப் பட்டதினால் சாத்தியப்படலாயிற்று. இக்குழாயமைப்பு இப்போகிட்டத்தட்டப் பூர்த்தியாயிற்று.

சொரியலாக இறப்பர்ப்பால் ஏற்றுதல் விஷயமாக நாம் பராமுக மாயிருக்கவில்லை. இவ்விஷயத்தைப்பற்றிய எந்தீர ரீதியான விபரங்கள் கிடைத்தும் அதற்கெனக் கப்பல்துறைக்கு அணித்தாய்க் குறித்து வைக்கப்பட்ட இடத்தில் சேமிப்புத் தாங்கிகளையும் கப்பல் துறையில் நேரடியாக ஏற்றுக்கப்பலுக்கு எண்ணெய் அடிப்பதற்குத்தியான குழாயையும் அமைப்பதற்கு நடபடிக்கைகள் எடுக்கப்படும்.

எரிப்பதற்குக் கரியை உபயோகிக்கும் கப்பல்களுக்கு கரியேற்றும் விஷயமாகவும் நாம் பராமுகமாயிருக்கவில்லை. துறைமுக வசதிகளில்

மற்றவற்றிலும்பார்க்க இது உடனே கவனிக்கப்படவேண்டிய ஒன்றாகும். ஏற்கெனவே ஒழுங்குகள் செய்யப்பட்டு வேண்டிய ஆதாரங்களை அறிவுதற்கு பரிசோதனைகள் நடாத்துவதற்கு மாதிரி உபகரணங்களும் செய்து முடிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

நான் முன்னரே கூறியதுபோல் துறைமுகத்திற்கு வரும் கப்பல்கள் அணைக்கும் துறைமுக மேடைகள் கிடைக்கும்வரையில் இப்பொழுது நடப்பதிலும் பார்க்க சிக்கனமாகவும் கூடிய விரைவாக அம் ஏற்றுமதி இறக்குமதிப் பொருட்களை ஏற்றுவதில் இறக்குவதில் செய்யப்படக்கூடிய திருத்தம் மிக அற்பமே. செய்யப்படக்கூடிய எத்தகைய சிறிய திருத்தமும் கூடிய சீக்கிரத்தில் நிறைவேற்றப்படுவதற்காக இத்தொழிற்பாடுகள் எல்லாம் கூர்ந்து ஆராயப்பட்டு வருகின்றன.

உலக வியாபாரப் பாதைகளின் வழியில் பூகோளத்தில் அதன் ஒப்புயர்வற்ற கிலையின் காரணமாக கொழுப்புத் துறைமுக அபிவிருத்தியின் அவசியத்தில் கடந்த காலங்களில் மனத்திருப்தி யிருந்திருப்பினும் பூகோளத்தில் இதன் கிலைமை கவனிக்கப்படவேண்டிய தனிப்பட்ட குறைங்கமாகாதென்று இந்த வேளையில் நான் எச்சரிக்கை செய்யவேண்டுமென்று உணருகிறேன். கடந்த முப்பது வருட காலத்தில் ஒரு சராசரியான சரக்குக் கப்பல் கட்டுவதில் வேகமும் பருமனும் செலவும் அதிகம் கூடிவிட்டன. ஒரு கப்பலின் உழைப்புத் தகுதியைக் குறைக்கக்கூடியதாகச் சரக்குகளை ஏற்றுவதிலும் இறக்குவதிலும் ஏற்படும் சண்க்கமும் கூடிய செலவும் என்பன காரணமாக துறைமுகத்திலே ஏற்படும் தரமதம் இன்றைய கப்பற் சொந்தக்காரரின் கவனத்தை ஈர்க்கும் முக்கிய விஷயமாக விருக்கின்றது. மேலும் ஆறுதலாகவும் கூடிய செலவிலும் கப்பற் சரக்குகளை ஏற்றுவது இறக்குவது ஏற்றுமதிக்காரருக்கும் இறக்குமதிக்காரருக்கும் சரக்குகளை கப்பல்களில் ஏற்றும் இறக்குக் கூட்டு செலவைக் கூட்டு

வதுமல்லாமல் ஆறுதலாக வேலை நடக்கும் துறைமுகங்களுக்கு அல்லது துறைமுகங்களிலிருந்து அனுப்பும் சரக்குகளில் கப்பற் சொந்தக்காரர் பாரச் செலவு விகிதங்களை கூட்டுவதற்கும் காரணமாகும். சாதாரண மனிதனின் பார்வையில் இதன் நிமித்தம் அவன் வாங்கும் பொருட்களுக்கு கூடிய விலை கொடுக்கவேண்டிவருவதுடன் போட்டியிடும் வெளிநாட்டுச் சந்தைகளில் தன் சொந்த நாட்டின் உற்பத்திப் பொருட்களை விற்கமுடியாதிருக்கின்றன.

ஆகவே மிக முக்கியமான தீர்மானங்கள் செய்யப்படவேண்டிய இப்போதைய நிலைமையில் கொழும்பும் வாகை சூடக்கூடிய சந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1946-ம் ஆண்டின் அபிவிருத்தித் திட்டம் சூரணமாகச் செய்து முடிக்கப்பட வேண்டுமென்று தீர்மானிக்கப்படுமாயின் கீழெத் தேசத்தில் மிக முக்கியமான துறைமுகமாகத் தனது நிலைபத்தைப் பேணுவதுமன்றி வருங் காலத்தில் உலகப் பெருங் துறைமுகமாக தன் முக்கியத்துவத்தை அதிகரிக்கச் செய்யவும் கூடிய எதிர்காலத்தைக் கொழுப்புத் துறைமுகம் நம்பிக்கையோடு எதிர்பார்க்கலாம்.

பி. ஏ. ஜே. ஹெர்ணை

கொழும்பு போட் கொமிஷன்.

23-9-48.