M. L. A. Debates

Official Report

1957 - July

VOL. 4, NO. 4

D
V2ll, 31 'N57
N57.4.4;1
64796

Issued—10-2-1958

MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

1416

OFFICIAL REPORT

WEDNESDAY, 24TH JULY 1957

VOLUME IV—No. 4

CONTENTS

	PAGES
I Questions and Answers	277-294, 360-363
II Announcements by the Hon. Speaker *re*—	
(i) Election of three Members to the Senate of the Annamalai University	294
(ii) Message from the Governor	294
(iii) Messages from the Council	294-295
(iv) Application of the guillotine to Demands for Grants ..	295
III Calling attention to a matter of urgent public importance under rule 40 of the Assembly Rules, viz., non-remission of wet assessment and the forceful seizure of valuable properties of the villagers of Kilumathur in Perambalur taluk by the Government	295-297
IV Adjournment Motion *re* failure of the Government to keep law and order in Mudukulathur area	297-300
V Presentation of further Demand for Grant for the year 1957-58—	
Demand XLV—Loans and Advances by the State Government.	300

[P.T.O.

Legislature Department (Assembly)
Madras

ise]

V2,11, 3
N57.4471
64796

CONTENTS—cont.

	PAGES
VI Voting on Demands for Grants for the year 1957–58—*cont.*	
(1) Demand XXI—Industries and Cinchona	301-323,
(2) Demand XXXIX—Capital Outlay on Industrial Development—*cont.*	323-330
(3) Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses	331-357
(4) Demand XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes	
VII Government Motion—	
Motion for suspension of rule 154 (3) of the Assembly Rules.	323
VIII Voting on other Demands—	
(1) Demand III—Stamps Administration	357
(2) Demand V—Registration Department	357
(3) Demand VI—Motor Vehicles Acts Administration	357
(4) Demand XII—Administration of Justice	357
(5) Demand XXIV—Civil Works—Works	357
(6) Demand XXV—Civil Works—Establishment and Tools and Plant	358
(7) Demand XXVIII—Famine	358
(8) Demand XXIX—Pensions	358
(9) Demand XXX—Stationery and Printing	358
(10) Demand XXXI—Miscellaneous	358
(11) Demand XXXIV—Compensation to Zamindars	358
(12) Demand XL—Capital Outlay on Civil Works	358
(13) Demand XLIII—Commuted Value of Pensions	359
(14) Demand XLIV—Capital Outlay on Schemes of State Trading	359
(15) Demand XLV—Loans and Advances by the State Government	359

NRU, 31 N57
N57.4.431

THE MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY

Wednesday, 24th July 1957.

The House met in the Assembly Chamber, Fort St. George, at nine of the clock, Mr. Speaker (THE HON. DR. U. KRISHNA RAO) in the Chair.

I.—QUESTIONS AND ANSWERS.

64796

STARRED QUESTIONS.

MR. SPEAKER : இன்றைக்கும் 20 கேள்விகள் இருக்கின்றன. இவற்றை கேள்வி நேரத்திற்குள் முடிக்கவேண்டும். அதற்கு கனம் அங்கத்தினர்கள் அனைவரும் என் கூட ஒத்துழைப்பார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

Cars for Ministers and Speaker

* 213 *Q.*—SRI M. JAGANNATHAN (on behalf of Sri M. Jengal Reddiar and Sri S. Ramaswami Thevar) : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(*a*) the number of cars purchased by the Government for the use of the Ministers and Speaker in 1956 and up to March in 1957;

(*b*) the makes of the cars and theirs' cost; and

(*c*) the period fixed for changing these cars and the cost of maintenance of these vehicles in 1956 and 1957?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (*a*) Four cars were purchased for the use of the Ministers during the period.

(*b*) Chevrolet. Total cost of the four cars is Rs. 46,467·81.

(*c*) A car is replaced when it has run not less than 50,000 miles, or earlier for special reasons which will be recorded in writing.

Cost of maintenance for all four cars was Rs. 689·84 in 1956 and Rs. 2,257·20 up to May 1957.

SRI M. JAGANNATHAN : When the Government are preaching austerity drive, why should they purchase luxurious and costly cars for the use of the Ministers? Is it not a clear case of the Government's preaching something and not practising it?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : If the hon. Member is aware of the fact, he will find that as far as these cars were concerned, they are more economical. Because, these Chevrolet cars were obtained under special circumstances arising out of the merger of Pondicherry and we were not called upon to pay customs duty on these. On this account we have saved about Rs. 7,500. As a matter of fact, even if we had gone in for a smaller car, we would have to pay a little more than what we paid for the Chevrolet.

[24th July 1957

SRI K. VINAYAKAM : Under the scheme of austerity drive, which is of course good for the country, I find even the National Flag on the Ministers' cars, which used to fly previously, have now disappeared. Do not the Government realize that there is difference between a Minister and an ordinary person? When a Minister goes to a public meeting or some other place, the people are not able to find out who is the Minister as there is no National Flag in the cars used by them. Will the Government restore the flying of the National Flag on the cars used by the Ministers so as to distinguish their cars from the ones used by a member of the public as, after all, the National Flag is not going to cost much and will not be to the detriment of the finances of the State?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I don't think in pursuance of the austerity drive the National Flags have been dispensed with. I may tell the hon. Member that almost all the Ministers' cars have National Flags. I think it is only Mr. Venkataraman who is not having the flag and he is very well known in the City.

SRI A. GOVINDASAMY : தலைவர் அவர்களே, சிறிய கார் வைத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லும்போது கோவிந்தசாமிக்கு கண்ணை உறுத்துகிறதா என்று முன்பு கேட்டார்கள். நான் அதற்காக சொல்ல வில்லை. சிக்கனத்தை அடிப்படையாக வைத்துத்தான் கேட்டேன். 50,000 மைல் போன பிறகு மாற்றம் செய்யவேண்டியதில்லையல்லவா என்று தான் கேட்கிறேன்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : 50,000 மைல் என்று கணக்கு வைத்திருக்கிறதே தவிர இப்போது ஓடுவது ஒரு லட்சம் மைல் வரையிலும் ஓடுகிறது. அதன் பின் தான் மாற்றப்படுகிறது. 50,000 மைல் ஓடின உடன் மாற்றம் செய்யவேண்டும் என்பதல்ல.

Public meeting places in the City

* 214 *Q*.—SRI S. PAKKIRISWAMY PILLAI : Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state—

(*a*) whether the Government have banned the use of the Corporation open maidans, such as Conran Smith Nagar Maidan and Napier Park Maidan, in the City of Madras for public meetings of political parties; and

(*b*) if so, the reasons therefor?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (*a*) No, Sir.

(*b*) Does not arise.

SRI S. PAKKIRISWAMY PILLAI : கான்ரான் ஸ்மித் நகர் மைதானத்தையும் நேப்பியர் பார்க் மைதானத்தையும் சாதாரணமாக சிம்ஸன் கம்பெனி தொழிலாளர்களும் பி. அன்ட் ஸி. தொழிலாளர்களும் பொதுக் கூட்டங்களுக்கு வேண்டி உபயோகித்து வருகிறார்கள். கொஞ்ச காலம் முன் வரையில் போலீஸ் அதிகாரியிடமிருந்து மாத்திரம் உத்தரவு வாங்கினால் போதும் என்று இருந்தது. இப்போது கார்ப்பரேஷன் கமிஷனரிடமும் கலெக்டரிடமும் உத்தரவு வாங்க வேண்டும் என்று நிர்பந்தம் இருக்கிறது. இதற்கு காரணம் என்ன?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : அவ்வாறு நிர்ப்பந்திப்பதற்கு காரணம் அந்த இடங்கள் எல்லாம் நகரசபையின் பரிபாலனத்தின் கீழ் இருக்கிறது. இதிலுள்ள நிலம் சர்க்காரால் கொடுக்கப்பட்டது. அந்த

th July 1957]

றையில் அந்த அதிகாரம் கலெக்டர் அவர்களிடம் இருக்கிறது. அதனால்
தை உபயோகிப்பதற்கு கலெக்டர் அவர்களுடைய அங்கீகாரம் வேண்டி
ருக்கிறது.

SRI S. PAKKIRISWAMY PILLAI : சில வருஷங்களாக உபயோகித்து
ந்த பல மைதானங்கள் வெட்ட வெளியாக கிடப்பதால் அதை உபயோ
ந்துக் கொள்ளுவதில் சர்க்காருக்கு ஏதாவது தடையிருக்கிறதா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : இதில் தடையொன்று
ல்லை. இதை நடை முறையில் பரிபாலிப்பதற்காகத்தான் இவ்விதம்
ற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : பேச்சுரிமைக்காக வேண்டி மிக
ரிய போராட்டங்கள் நடத்தி லட்சக்கணக்காக மக்கள் ஜெயிலுக்குப்
ாயிருக்கிறார்கள். இந்த நிலைமையில் பொதுக் கூட்டங்கள் போடுவதற்
ம் ஒலி பெருக்கி வைப்பதற்கும் அனுமதி பெற ரொம்பவும் கஷ்ட
ாய் இருக்கிறது. ஆகவே இதில் கட்சி வித்தியாசம் இல்லாமல் பொதுக்
ட்டங்கள் நடத்துவதற்கு வேண்டிய உரிமையை சர்க்கார் கொடுக்க
ன் வருமா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : இதில் கட்சி வித்தியாசம்
ன்றுமில்லை. எல்லோருடைய பேச்சுரிமையும் கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது.
தற்காக மற்ற உரிமைகளும் பாதிக்க வேண்டும் என்பது இல்லை.

SRI A. A. RASHEED : It is not a nuisance to hold public
eetings near residential quarters?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The hon. Member
ay wait for my answer to the next question in which a list of
aces where public meetings are permitted to be held has been
rnished.

SRI A. GOVINDASAMY : ஐலண்ட் கிரௌண்டில் பிரதம மந்திரி
ரு வந்திருந்த பொழுது கூட்டத்திற்கு அனுமதி கொடுக்கப்படுகிறது.
து மாதிரி மற்ற கட்சிகள் பொதுக் கூட்டம் நடத்த கேட்டால் அனுமதி
ாடுக்கப்படுமா?

MR. SPEAKER : It comes only under the next question.

SRI A. GOVINDASAMY : I think we are in question No. 215,
r.

MR. SPEAKER : No. We are in question No. 214. The hon.
ember may put his supplementary question when we take up the
xt question.

SRI K. VINAYAKAM : Sir, we understand that reasonable
strictions will have to be placed in the matter of holding public
eetings. But, what is the object of insisting upon getting the
nsent from the Collector of Madras and the Corporation autho-
ies? Is it because they happen to be the proprietors of these
ads? Will the Government remove such kind of restrictions and
ive the matter as it was under the old system?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : There is no question
proprietorship in this matter. But, since it is under the
ministrative control of the Corporation, it is possible the Corpo-
tion might have fixed it for some other use at the same time.
erefore, it is considered necessary that previous permission of
e Corporation should be obtained.

[24th July 1957

* 215 *Q.*—SRI S. PAKKIRISWAMY PILLAI : Will the Hon. the Minister for Local Administration be pleased to state—

(*a*) the places in the City where public meetings are allowed to be held; and

(*b*) whether there is any place where facilities such as mike, etc., have been provided either by the Government or by the Corporation for holding public meetings?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (*a*) A list is placed on the table of the House.[a]

(*b*) There are no places in the Madras City where facilities such as mikes, etc., have been provided either by the Government or by the Corporation for holding public meetings excepting the Rajaji Hall in Government Estate, Mount Road, Madras.

SRI A. GOVINDASAMY : ஐலண்ட் கிரௌண்ட்டில் நமது பிரதம மந்திரி வந்திருந்த பொழுது கூட்டம் நடத்துவதற்கு அனுமதி தரப்பட்டது. அதே மாதிரி மற்ற கட்சிகளுக்கும் பொதுக் கூட்டங்கள் நடத்துவதற்கு அனுமதி தரப்படுமா ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : ஐலண்ட் கிரௌண்ட் இந்த அரசாங்கத்தினுடைய கையில் இல்லை. ராணுவத்தினிடம் இருக்கிறது. பிரதம மந்திரி வந்த சமயம் பொதுக் கூட்டம் நடத்துவதற்கு ராணுவத்தினிடமிருந்து அனுமதி பெற்று தான் கூட்டம் நடத்தப்பட்டது.

SRI V. K. KOTHANDARAMAN : மதுரை போன்ற இடங்களில் குறிப்பிட்ட இடங்களில் மேடை, ஒலிபெருக்கி வசதி, பர்னிச்சர் முதலிய சௌகரியங்கள் செய்து வைத்திருக்கிறார்கள். ஒரு கூட்டம் நடத்துவதற்கு 15 ரூபாய் கொடுத்துவிட்டால் போதும். அதே போன்று ராஜ்யத்திற்கு தலை நகரமாக இருக்கக்கூடிய இங்கு சில குறிப்பிட்ட இடங்களில் அம்மாதிரி வசதி செய்து தருவதற்கு சர்க்காரோ அல்லது கார்ப்பரேஷனோ முன் வருமா ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : நகர சபையாருக்கு வேண்டுமானால் இந்த கோரிக்கையை தெரிவிக்கலாம். அரசாங்கம் இப்போது அவ்வாறு செய்வதற்கில்லை.

SRI M. JAGANNATHAN : Is it a fact that political parties
9.10 a.m. other than the Congress are finding it difficult to get the Rajaji Hall for the use of public meetings?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : I do not think, Sir, it is so.

SRI S. PAKKIRISWAMY PILLAI : இந்த கான்ரான் ஸ்மித் மைதானத்தையும்; நேப்பியர் பார்க் மைதானத்தையும் தொழிலாளர்களுக்கு மாத்திரம் அவர்களுடைய கூட்டங்களை போடுவதாய் இருந்தால் அதற்கு மாத்திரம் தனியாக சலுகை காட்டும் வழியில் அனுமதி கொடுக்க மந்திரியவர்கள் ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : கூட்டம் போடும் விஷயத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு என்று மட்டும் சலுகை காட்டுவது சரியல்ல. அதோடு, தொழிலாளர்களுக்குள்ளேயே வேறு வேறு கட்சிகள் இருக்கிறது. ஆகவே இதில் எல்லாம் முன் அனுமதி பெற்றுக் கொண்டு ஏற்பாடு செய்வதே நல்லது.

[a] Printed as Appendix I on pages 360–362 infra.

24th July 1957]

Eviction of persons in possession of Government lands

MR. SPEAKER : The hon. Member Sri M. Muni Reddy is not in his seat, and so, the question and the answer will be printed in the day's proceedings.

* 216 *Q.*—SRI M. MUNI REDDI : Will the Hon. the Minister for Revenue be pleased to state—

(*a*) whether the poor persons in possession of lands in S. No. 278 in Beranur village in Denkanikotah sub-taluk, Salem district have been asked by the Revenue authorities to quit the lands; and

(*b*) if so, the reasons therefor?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : (*a*) & (*b*) The hon. Member presumably refers to the land in S. No. 278 of Thinjepalli village. The Assistant Collector, Hosur, has ordered eviction in respect of encroachments in S. No. 278 of Thinjepalli village by persons who own patta lands or more than five acres of dry or two and a half acres of wet. This is with a view to making the land available for allotment to the persons displaced from the Krishnagiri Reservoir Project areas. No landless poor persons have been evicted from the land.

Employees' State Insurance Act

* 217 *Q.*—SRI S. PAKKIRISWAMY PILLAI : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to State—

(*a*) whether the Government have received any representation from the workers in Madras City about the bad administration of the Employees' State Insurance Act; and

(*b*) the action taken by the Government on the representation made by the Buckingham and Carnatic Mills workers against the Buckingham and Carnatic Mills authorities in not accepting the recommendations of the Medical Officers of the Employees' State Insurance Dispensaries in the City?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (*a*) Yes, Sir.

(*b*) This was one of the issues that came up for arbitration before Hon. Justice Ramaswami Gounder. He gave an award according to which the worker will in the first instance be examined by the company's doctor and that if that doctor does not grant the certificate then the worker will have the right to get himself medically examined by a Board consisting of three doctors, two of whom shall be nominated by the company and one by the Madras Labour Union. In view of the award, no action was considered necessary.

[24th July 1957

Conductor's certificate

* 218 Q.—SRI K. SATTANATHA KARAYALAR: Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state—

(a) whether it is a fact that the issue of conductor's certificate is suspended for sometime past in Tirunelveli district;

(b) if so, the reasons therefor;

(c) whether the re-issue of the certificates issued by the former Travancore-Cochin State authorities, has also been suspended; and

(d) if so, the steps taken to make these certificates valid in Madras State?

THE HON. SRI V. RAMIAH: (a) Yes, Sir.

(b) The issue of fresh conductor's certificate has been suspended under rule 241 (i) (iv) of the Madras Motor Vehicles Rules as the number of conductor's certificates extant is already in excess of the requirements of the district.

(c) & (d) The re-issue of the certificates issued by the former Travancore-Cochin State authorities has been taken up by the Regional Transport Officer, Kanyakumari, as all the conductor's certificate-holders are permanent residents of Kanyakumari district. The Travancore-Cochin Motor Vehicles Rules are still in force in Kanyakumari district and the conductor's certificates issued by the former Travancore-Cochin authorities are valid until such time as the Madras Motor Vehicles Rules are introduced in Kanyakumari district.

SRI A. A. RASHEED: May I know on what basis these certificates are issued?

THE HON. SRI V. RAMIAH: Qualifications have been prescribed for the same.

Low Scale Famine Works

* 219 Q.—SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI: Will the Hon. the Minister for Revenue be pleased to state—

(a) the details of the 'Low Scale Famine Works' done in the Kanyakumari district during the last financial year; and

(b) the total cost of the works?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU: (a) & (b) No low scale famine relief work was taken up in Kanyakumari district in 1956–57 as the necessity for it did not arise.

SRI T. S RAMASWAMY PILLAI: May I know whether the Hon. Minister is aware of the fact that this subject was referred to in His Excellency the Governor's Address delivered during the last session? In the last Governor's Address reference was made to starting of "Low Scale Famine Works" in Kanyakumari and

24th July 1957]

Tirunelveli districts. May I know whether the Hon. Minister is aware of the fact that the Governor referred to these works in Kanyakumari district?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : The Governor may have referred to the works in Tirunelveli and Kanyakumari districts. But the question relates to Kanyakumari district. In Kanyakumari district it was tried whether low scale famine works could be taken up. It was found that labourers there are not accustomed to low scale famine works such as stone cutting, etc. They are not accustomed to hard work which are contemplated under Low Scale Famine Works. Fortunately the monsoon has set in and the situation has improved.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : On a point of order, Sir. The Governor's Address is supposed to have been prepared under the advice of the Council of Ministers. In the Governor's Address a specific reference was made to the starting of low scale famine works in Kanyakumari district along with Tirunelveli district. Here, Sir, one Hon. Minister from the Council of Ministers is saying that " no work is done ". It is contradicting the statement made in the Governor's Address. May I know whether it is in order or whether it is in conformity with the provisions in the Constitution?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : I clearly stated in my reply that reference might have been made to both Tirunelveli and Kanyakumari districts. As far as Kanyakumari district was concerned, I stated that it was not possible to start low scale famine works because the people there were not accustomed to such kind of works and they did not come forward to take up the works.

(Hon. Member Sri T. S. Ramaswamy Pillai rose.)

MR. SPEAKER : I will call the hon. Member when his turn comes.

SRI D. S. ADIMOOLAM : " லோ ஸ்கேல் பாமின் வொர்க்ஸ் " என்று சொன்னால் இவ்வளவு தொகைக்குள் செய்யப்படுகிற வேலை என்று அதற்கு ஏதாவது அர்த்தம் உண்டா அல்லது வேறு என்ன முறையில் சொல்லப்படுகிறது ?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : " லோ ஸ்கேல் " என்று சொன்னால் கூலி கொடுக்கிறார்களே, அது ரொம்ப குறைவாய் இருக்கும். இதனால் அநேகம் பேர்களுக்கு வேலை கொடுக்க முடியும்.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : May I know whether the Hon. Minister has enquired about starting of low scale famine works in Kanyakumari district?

THE HON SRI M. A. MANICKAVELU : What I have stated is the information that I got.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I will explain the position to the hon. Member. We sanction schemes for being taken up as " famine works ". Those works are sanctioned on a lower scale

[24th July 1957

wage. If nobody comes forward to take up such works, that shows that there is not so much intense famine warranting the taking-up of such works. So, this is a test to find out whether really famine conditions are prevailing or not. If really famine conditions are prevailing, then people will come forward to take up such works on a low scale wage. If they do not come then it shows that there is no famine prevailing. Therefore, we have sanctioned schemes both for Tirunelveli and Kanyakumari districts, and as explained by the Hon. Minister nobody came forward for a low wage in Kanyakumari district.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : In the Governor's Address it was specifically stated that low scale works had been started. Now, Sir, it has been stated that they have been sanctioned.

SRI S. B. ADITYAN : கவர்னருடைய உரையைப்பற்றிச் சொன்னார்கள் அதில் " **the starting of low scale works has been organised** " என்று தான் இருக்கிறது. ஆனால், ஆரம்பிக்கப்பட்டு கைவிடப்பட்டது என்று மந்திரியவர்கள் சொன்னார்கள். இவ்வாறு கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் மட்டுந்தான் கை விடப்பட்டதா ? திருநெல்வேலி ஜில்லாவிலும் கைவிடப் பட்டதா ?

THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU : இந்தக் கேள்வி கன்னியா குமரி ஜில்லாவைப் பற்றித்தான். அங்குள்ள மக்கள் இந்த மாதிரி வேலைகளுக்கு வரப்பிரியப்படவில்லை.

State Transport

* 220 *Q.*—SRI T. T. DANIEL : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(*a*) whether there is any stores attached to the Transport Garage in Kanyakumari district; and

(*b*) the total value of the spare parts kept in the stores usually?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (*a*) Yes, Sir.

(*b*) Rupees 1,29,000 approximately.

SRI T. T. DANIEL : Is the Hon. Minister aware that because there are not sufficient spare parts available in these stores the repairs to buses are not properly attended to? Will the Government, therefore, be pleased to set up " a store " or a workshop there which the Government have already decided to start at a very early date?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : It is not for want of spare parts but is really due to lack of well-equipped workshop that repairs are not properly attended to then and there. The Government have proposals to open a workshop at a cost of three lakhs at Nagerkoil.

SRI D. S. ADIMOOLAM : ஸார், கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் மொத்தம் எத்தனை சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. மதுரையில் எல்லாம் பொதுவாக ஒரு 25 பர்ஸெட், அதாவது 400

24th July 1957]

பஸ்கள் இருந்தால் 300 பஸ்கள்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது என்று பேசிக் கொள்கிறார்கள், அப்படி அங்கே எத்தனை பர்ஸெண்ட் வொர்க்கிங் கண்டிஷனில் இல்லாமல் இருக்கிறது என்று சொல்ல முடியுமா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : I will answer the point when the next question is taken up.

1416

SRI K. VINAYAKAM : May I know whether the value of the stores, mentioned by the Hon. Minister in his reply, represents the legacy which we got from the Travancore-Cochin State Government, or did the Government augment it by adding some more spare parts?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : We are still claiming the legacy.

SRI R. SRINIVASA IYYAR : கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் பழைய பஸ்களை எடுத்து புதிதாக வாங்கின பஸ்களுக்காக சர்க்கார் எத்தனை ரூபாய் செலவு செய்திருக்கிறது என்று சொல்ல முடியுமா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அது குறித்து தனி கேள்வி வருகிறது. அப்பொழுது சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

SRI A. VEDARATHINAM PILLAI : இந்த கேள்வி கன்னியாகுமரி ஜில்லாவைப்பற்றியதாக இருந்தபோதிலும் நம்முடைய ஸ்டேட் டிரான்ஸ் போர்ட் பஸ்களை இரவில் நிறுத்துவதற்கு சரியான ஷெட் இல்லை. மெம்பர்கள் வருகிற பஸ் இரவு எல்லாம் மழையில் நனைந்து பஸ்ஸின் ஸீட்டுகள் எல்லாம் நனைந்திருக்கிறது. அப்படி நனைவதால் பஸ்கள் பாழாகிவிடும். ஆகவே அவைகளை நிறுத்த ஷெட்கள் கட்டுவதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாகக் கவனிப்பார்களா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இந்த மான்ய கோரிக்கை இன்றைக்கு வருகிறது. அதில் கனம் அங்கத்தினர் அவர்களை பேசும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

SRI M. JAGANNATHAN : May I know how long these stored- 9–20 a.m.
up spare parts will be kept as spare parts and when they will be used?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Apparently the hon. Member does not understand how the spare parts are used. Spares have got to be kept as spares. Even if they are immediately used, further spare parts have got to be kept as spares.

State Transport

* 221 *Q.*—SRI T. T. DANIEL : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(*a*) the number of routes and the total mileage covered by the State Transport in Kanyakumari district; and

(*b*) whether the Government propose to nationalize all other routes in the district operated by the private agencies?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (*a*) The number of routes served by the Kanyakumari Branch of the Madras State Transport Department is 44. Their total length is 800 miles.

(*b*) there is no proposal at present.

[24th July 1957

SRI T. T. DANIEL : Many of the branch routes in the mufassal are more or less feeder routes to the main routes through which transport is now running. If these routes are nationalized, that will be bringing profit to the Government and also will be convenient to the public. So, will the Government be pleased to go into the matter and take a decision to nationalize these routes very soon?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The Government are aware of the advantages of nationalizing as many routes as possible but limitations of finance preclude any such decision.

SRI R. SWAMINATHA MERKONDAR : கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் பஸ் டிரான்ஸ் போர்ட்டை சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டது போல இதர ஜில்லாக் களிலும் சர்க்காரே எடுத்துக் கொள்ள திட்டம் இருக்கிறதா என்று தெரிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இதற்கு ஒரு தனிக் கேள்வி வேண்டும்.

SRI D. S. ADIMOOLAM : ஆன் எ பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர், இந்தக் கேள்விக்கு டிரான்ஸ்போர்ட் மந்திரி பதில் சொல்லாமல். . .

MR. SPEAKER : அவர் தானே டிரான்ஸ்போர்ட் மினிஸ்டர்.

SRI D. S. ADIMOOLAM : Please excuse me, Sir.

State Transport

* 222 Q.—SRI T. T. DANIEL : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) the total income and expenditure in the Government Transport in Kanyakumari district during the period from 1st November 1956 to 31st May 1957 and the percentage of profit; and

(b) whether the Government have any proposal to increase the income and reduce the expenditure?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) The gross receipts in the Kanyakumari Branch of the Madras State Transport Department for the period from 1st November 1956 to 31st May 1957 is Rs. 15,70,284. The amount withdrawn for expenditure for the period was Rs. 7,76,001. This figure does not include the cost of stores consumed, repairs and maintenance, tyres and tubes, besides indirect charges such as interest on capital, depreciation, proportionate share of headquarters charges, audit fees, etc. The figures of net receipts can be arrived at only on receipt of the particulars from the Government of Kerala in respect of the value of spares and accessories and other assets transferred to this State consequent on the reorganization of the States. In the absence of figures relating to net revenue and capital it is not possible to work out the percentage of profit.

(b) Proposals for condemnation of some of the old buses and replacing them by new ones with larger carrying capacity during the current year, are under the consideration of the Government.

24th July 1957]

If the proposals are sanctioned the collections of the branch will increase and there will be lesser number of breakdowns. The cost of maintenance will also be reduced.

SRI T. T. DANIEL : It is stated that many of the buses that are now plying are petrol buses and they go only at the rate of 9 to 10 miles per gallon. As that involves heavy expenditure, will the Government be pleased to fit in these buses diesel engines so that the cost of expenditure can be considerably reduced?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The hon. Member is right that the cost of the petrol-driven vehicles is high. The Government propose to have all the new buses only with diesel engines.

SRI R. SRINIVASA IYYAR : எத்தனை புது பஸ்கள் வாங்க உத்தேசிக்கப்பட்டிருக்கிறது, சுமாராக எவ்வளவு கிரயம் ஆகும் என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : 12 பஸ்கள் முதலில் அனுப்பப்பட்டன. 12 பஸ்கள் இப்போது அனுப்ப ஏற்பாடு செய்யப் பட்டிருக்கிறது. இன்னும் ஒரு மாதத்திற்குள் அவைகள் சென்று விடும். இன்னும் இந்த பட்ஜெட்டில் குறைந்தது 14 லட்சம் ரூபாய் புது பஸ்கள் வாங்குவதற்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. கூடிய சீக்கிரம் கன்னியாகுமரி பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் புது பஸ்களால் நடத்தப்படுமென்று நம்புகிறேன்.

SRI M. JAGANNATHAN : May I know how many buses have been condemned in the Kanyakumari district and whether these buses cannot be repaired and made road-worthy once again?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அங்கு இருக்கிற 76 பஸ்களை நான்கு விதமாகப் பிரித்திருக்கிறது—'good buses ; fair condition : passable and useless'. அந்த விதமாகப் பிரித்ததில் சுமார் 32 பஸ்கள் உதவாக்கரையாக இருக்கின்றன. அவைகளை புதிதாக மாற்றி அமைக்க வேண்டுமென்றுதான் இந்தத் திட்டம் போடப்பட்டிருக்கிறது.

SRI M. MUTHUKUMARASWAMY : ஸார், இந்த மாகாணத்தில் தனியார் நடத்தும் பஸ் சர்விஸ்களில் ஒரு பஸ்ஸின் ஆயுள்காலம் முடிந்த வுடன் அதை நிறுத்துவதற்குப்பதிலாக அந்த பஸ்ஸின் பாடியைப் புதுப்பித்து ஓட்டுகிறது அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்கு வந்ததா ? அப்படி யானால் அதைப் பரிசீலனை செய்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் பாடி கெட்டுப் போகவில்லை. என்ஜினே கெட்டுப்போய் விட்டது.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI கனம் அமைச்சர் அவர்கள் உதவாக் கரையாக 32 பஸ்கள் இருக்கின்றன என்று சொன்னார். அதில் எத்தனை இப்போது ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: அதைச் சொல்வதற்கு இல்லை. மொத்தம் இருக்கிற 76 பஸ்களில் 53 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன.

SRI N. R. THIYAGARAJAN : கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் நல்ல நிலையில் ஓடிக் கொண்டிருந்த பஸ்களையெல்லாம் கேரள சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டு விட்டு உதவாக்கரையாக இருந்ததையெல்லாம் விட்டுவிட்டுப் போய்விட்டார் களென்பது வாஸ்தவமா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : நமக்கு என்ன கிடைத் திருக்கிறது என்பதைத் தான் நான் சொன்னேன்.

[24th July 1957

Joint muster roll

* 223 *Q*.—SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state whether the records of the Management of the Pressed Metals (Private), Limited, and the Zip Industries (Private), Limited, at Chingleput show a joint muster roll in contravention of the provisions of the Factories Act?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : No, Sir. Separate muster rolls are maintained in the respective factories.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : May I know the number of employees employed by the Pressed Metals, Limited, and the Zip Industries, Limited?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : I have no figures with me now.

B. & C. Mills, Madras

* 224 *Q*.—SRI S. PAKKIRISWAMY PILLAI : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(*a*) whether there was a lock-out in the B. & C. Mills in the month of February 1957; and

(*b*) whether there was any report made by the Madras Labour Union about the management having dishonoured the agreement arrived at before the Commissioner of Labour?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (*a*) Yes, Sir.

(*b*) A representation has been made to the Commissioner of Labour. The report of the Commissioner of Labour on this subject is awaited.

Allowances to Police constables

* 225 *Q*.—SRI K. SATTANATHA KARAYALAR (on behalf of Sri N. K. Palanisami) : Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state whether there is any proposal to increase the batta and travelling allowance of Police constables?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The answer is in the negative.

Textile mill workers

* 226 *Q*.—SRI K. SATTANATHA KARAYALAR (on behalf of Sri N. K. Palanisami) : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state the action taken on the recommendations of the Tripartite Committee constituted during 1953 with regard to the raising of the emoluments of the textile mill workers?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : A note [a] is placed on the table of the House.

---

[a] Printed as Appendix II on pages 362–363 infra.

24th July 1957]

SRI S. B. ADITYAN : மந்திரி அவர்கள் கொடுத்த அச்சிட்ட பதிலில் "The dispute in the Madura Mills Company, Limited, Madurai, Ambasamudram and Tuticorin, was referred for adjudication to Sri K. N. Radhakrishna Mudaliar, a Special Industrial Tribunal constituted for the purpose and the award has been published in the *Fort St. George Gazette*" என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இந்த அவார்டுக்குப் பிறகு தகராறுகள் தீர்ந்து முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறதா? இப்போது என்ன நிலையில் இருக்கிறது?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : மதுரையிலும் அம்பாசமுத்திரத்திலும் தகராறு தீர்ந்து சுமுகமாக வேலை நடக்கிறது. தூத்துக்குடி சம்பந்தப்பட்டவரை இப்போது சமரசம் பேசிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் ஒன்றிரண்டு நாட்களில் முடிவு தெரியும்.

SRI S. PAKKIRISAWMY PILLAI : முக்கூட்டுக் கமிட்டி சிபாரிசில் பஞ்சப்படி குறைந்தது 3¼ அணாவாக இருக்கவேண்டுமென்றிருக்கிறது. நெசவாலைத் தொழிலாளர்கள் அரசாங்க அங்கத்தினர் இரண்டு சார்பாரும் அதற்கு ஒத்து முடிவு கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனாலும் முதலாளிகள் இது வரையில் அதற்கு ஒத்துக்கொள்ளவில்லை. இதற்கு அரசாங்கத்தாரால் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : முக்கூட்டு கமிட்டி தீர்ப்புகள் சட்டப்படி கட்டுப்படுத்தாது. அவர்களுடைய சிபார்சுகள் தான் அவை. ஆகவே இதை நேரடியாக சமரச பேச்சு வார்த்தை நடத்துமாறு இரு சாராரையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIAR : **Sir, these are all** tripartite committees. Will the Government consider the desirability of constituting quadripartite committees so that the consumers' interest may be represented? As it is, there is nobody to represent the consumers point of view.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : **I thought the Government were the consumers. They consume a lot.**

SRI P. S. CHINNADURAI : முக்கூட்டு கமிட்டியின் பஞ்சப்படி பற்றிய சிபாரிசை குறைந்த பட்சம் கோவைப் பகுதியிலாவது அமுலுக்குக் கொண்டு வருவதற்கு ராஜ்ய அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யுமா? கோவையில் சென்னை விலைவாசி புள்ளி விவரங்களை விட அதிகமாக இருக்கின்றன. ஆகையினால் கோவைப் பகுதியிலாவது உடனடியாக இதை அமுலுக்குக் கொண்டுவர ஏற்பாடு செய்வார்களா? 9-30 a.m.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : முக்கூட்டுக் கமிட்டியின் சிபாரிசின்படி தான் அமுலுக்குக் கொண்டு வரவேண்டும் என்று முன்பே சொன்னேன். இரு சாராரும் மில் முதலாளிகளும் தொழிலாளிகளும் ஏதாவது இதைப்பற்றி பேச்சு வார்த்தை நடத்தி முடிவை சர்க்காருக்கு தெரிவிக்க வேண்டிய நிலைமையில் இருக்கிறது. ஒன்றை மட்டும் கனம் சின்னதுரை அவர்கள் சரியாக சொல்லவில்லை, என்று நான் நினைக்கிறேன். கோவையில் இருக்கிற விலைவாசி புள்ளி விவரம் சென்னையிலுள்ள புள்ளி விவரத்தை விட அதிகமாக இருப்பதால் கோயம்பத்தூர் விலைவாசி சென்னை விலை வாசியை விட அதிகமாக இருக்கிறது என்ற பொருள் அதிலிருந்து சொல்ல முடியாது. 1939-ல் கோயம்புத்தூரில் என்ன விலைவாசியின் புள்ளி விவரங்கள் இருந்ததோ அதைவிட இப்பொழுது 3½ அல்லது 4 பங்கு அதிகமாக இருக்கிறது. 1939-ல் சென்னையிலுள்ள விலைவாசி புள்ளி விவரங்களை விட இப்பொழுது 3 அல்லது 3½ பங்கு அதிகமாக இருக்கிறது. அதனால் சென்னை புள்ளி விவரங்களையும் கோயம்புத்தூர் புள்ளி விவரங்களையும் ஒப்பிட்டு பார்க்க முடியாது. அதற்கு வேண்டிய ஸ்டாட்டிஸ்டிக்ஸ் இருக்கிறது.

[24th July 1957

SRI S. NAGARAJA MONIGAR : கனம் சின்னதுரை சொன்னதை வைத்துக்கொண்டால் கோவையின் விலைவாசிகள் சென்னையின் விலைவாசிகளை விட அதிகமாக இருக்கிறது என்றால் அது எதைக் காட்டுகிறது ? கோவையில் பணப் புழக்கம் அதிகமாக இருக்கிறதா அல்லது வியாபாரிகள் பணத்தை முடக்குகிறார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் அங்கத்தினர் சின்னதுரை அவர்களைக் கேட்டு தெரிந்து கொள்ளலாம்.

Tube-wells

* 227 *Q.*—SRI K. R. VISWANATHAN : Will the Hon. the Minister for Home be pleased to state —

(*a*) the number of exploratory tube-wells, programmed to be sunk in Udaiyarpalayam taluk, under the American Aid Programme; and

(*b*) the number so far sunk and the minerals or other elements, if any, so far discovered?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (*a*) Seven.

(*b*) Six, two completed and four in progress. No minerals have been found except in some cases where lignite has been struck at a depth of 400 feet below ground level.

SRI K. R. VISWANATHAN : இந்த குழாய்க் கிணறுகளில் உலோகங்கள் கண்டு பிடிக்கப்படவில்லை. ஆகையினால் தான் அவைகளை நீர்ப்பாசனத்திற்கு பயன்படுத்திக்கொள்ள உத்தேசிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று தெரிய வருகிறது. ஆகவே இந்த குழாய் கிணறுகளை நீர்ப்பாசனத்திற்கு உபயோகப்படும்படியாக இந்த சர்க்கார் விரைவில் ஏற்பாடு செய்வார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : அதைப்பற்றிய முடிவு இன்னும் தெரியவில்லை. மேலும் அதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்து கொண்டு தான் இருக்கிறோம்.

SRI K. R. NALLASIVAM : குழாய்க் கிணறுகள் வெட்டுவதற்கு அமெரிக்க அரசாங்கத்தினிடமிருந்து உதவி பெற்றதுபோல் வேறு எந்த அரசாங்கத்தினிடமிருந்தாவது உதவி பெற்றிருக்கிறார்களா ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : வேறு எந்த அரசாங்கத்தினிடமிருந்தும் உதவி பெற்றதாகத் தெரியவில்லை.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : Sir, will the Government consider the desirability of taking up large-scale tube-well irrigation on the community basis in dry areas ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : தற்சமயம் 51 ட்யூப் (குழாய்) கிணறுகள் அமைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்வதாக இப்பொழுது யோசனை இருக்கிறது.

SRI P. S. CHINNADURAI : பல்லடம் தாலூகாவில் வழக்கமாகவே மழை குறைவாக இருப்பதாலும் நீர்ப்பாசனத்திற்கு வேறு எந்த விதமான ஏற்பாடும் செய்வதற்கு இயலாத முறையில் இயற்கை தடையாக இருப்பதாலும் அங்கே குழாய் கிணறுகளை அதிகமாக அமைப்பதற்கு ராஜ்ய சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

24th July 1957]

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : பல்லடம் நிலைமையைப்பற்றி கனம் அங்கத்தினர் கூறியது உண்மைதான். ஆனால் அங்கு குழாய்க் கிணறுகளை அமைப்பதாக இருந்தால் அதற்குத் தகுதி வேண்டும். அதற்காகத்தான் ஒரு பைலட் புராஜெக்ட் தென் ஆற்காடு ஜில்லாவிலும், திருச்சி ஜில்லாவிலும் ஆரம்பிக்கப்பட்டு அது நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது.

SRI A. GOVINDASAMY: தென் ஆற்காடு ஜில்லாவில் விருத்தாசலம், கடலூர், சிதம்பரம் பகுதிகளில் குழாய்க் கிணறுகள் அமைத்து அவைகள் விவசாயத்திற்கு நல்ல பலனை வேண்டிய அளவில் கொடுத்து வருகிறது. அதனால் மீண்டும் அதிகமான குழாய் கிணறுகளை அந்தப் பகுதிகளில் அமைப்பதற்கு இந்த அரசாங்கம் முடிவு செய்யுமா ? குழாய்க் கிணறுகளை அமைப்பதால் அரசாங்கத்திற்கு எந்த விதத்திலும் நஷ்டம் வருவதாக இல்லை. அதனால் அதிகப்படியான குழாய்க் கிணறுகளை அமைக்க இந்த அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்வார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : இந்த விஷயத்திலும் அரசாங்கம் கவனம் செலுத்திக்கொண்டுதான் இருக்கிறது.

High Schools for Kanyakumari district

* 228 *Q.*—SRI T. T. DANIEL : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to State—

(*a*) whether any permission was granted by the Government to start High Schools after the formation of Kanyakumari district in that area; and

(*b*) if not, why not?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : (*a*) No, Sir. But permission has been granted to start higher forms in certain existing schools.

(*b*) No representation has been made to the Director of Public Instruction for the opening of new high schools in the district so far.

SRI T. T. DANIEL : Sir, may I know the number of applications from that district?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : The information given by the Director of Public Instruction is that he has not received any representation for starting new high schools.

SRI K. VINAYAKAM : Sir, what are the basic requirements for starting a high school? In these days of vigorous economy drive, will it not be just possible to run these high schools in thatched sheds instead of in well-constructed and pucca buildings?

MR. SPEAKER : How is this supplementary question relevant to the main question? The question relates to the opening of high schools in Kanyakumari district. The hon. Member is putting a supplementary question on some other subject. I rule his supplementary question out of order.

[24th July 1957

Appointment of officers in Kanyakumari district

* 229 *Q.*—SRI T. T. DANIEL : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(*a*) the number of officers that were appointed in the Kanyakumari district from outside the district after integration;

(*b*) the number of Brahmins among them; and

(*c*) the necessity to appoint officers from outside the district?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Sir, I have already answered this question.

(*a*) Eighteen Gazetted Officers and 81 Non-Gazetted Officers were appointed in the Kanyakumari district from outside the district.

(*b*) Six out of the 18 Gazetted Officers and 25 out of the 81 Non-Gazetted Officers are Brahmins.

(*c*) Appointment to Gazetted posts is made on a State-wide basis and cannot be limited to the district alone. As regards the non-gazetted posts, the services of experienced and trained officers were required to organize the newly-opened offices in the district and to attend to the work connected with the revision, modification, and adaptation of the laws and procedure in the transferred area so as to bring them in conformity with the pattern of administration in force in the rest of the Madras State. Hence some of the non-gazetted officers had necessarily to be recruited from outside the district by transfer.

SRI T. T. DANIEL : Sir, I did not mean that officers from outside the area should not be appointed or that the posts should be filled by the officers from within the district itself. But I would suggest to the Hon. Minister that the basis of the . . .

MR. SPEAKER : During question-time the hon. Member cannot make a suggestion. He must put his question.

SRI T. T. DANIEL : Will the Hon. Minister be pleased to consider the desirability of either appointing the qualified persons, who are available within the district, in the vacancies as they arise or at least give them promotions and transfer them to places outside the district?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : This is only a temporary arrangement. It is not the intention of the Government that the transferees from other districts should get a permanent place here. So, as soon as they finish their work, they will be retransferred, and the persons who are already in the Kanyakumari district would not be affected in any way.

Scale of pay of Graduate teachers

* 230 *Q.*—SRI T. T. DANIEL : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state the scale of pay of graduate teachers in the district board schools and those in the schools under private management in Kanyakumari district?

24th July 1957]

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : The Government have no information. Particulars have been called for.

Scale of pay of Graduate trained teachers

* 231 *Q.*—SRI T. T. DANIEL : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state the scale of pay of the Graduate trained teachers in the schools under private management in Kanyakumari district and those in district board schools?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : The particulars have been called for.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : I rise on a point of order, Sir. Sufficient notice has been given to the Government to collect this information. After all this question refers to the scale of pay of graduate teachers in the district board schools. This must be ready with the Government, because one month is over since notice of this question was given.

MR. SPEAKER : You cannot raise this question as a point of order. The question has been asked and the Minister has given the answer. If you are not satisfied, you have got other remedies to pursue. You cannot raise this as a point of order.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I do agree that there has been considerable delay in getting the information called for. I have asked the department to be more prompt in future and get the information within ten days.

SRI M. JAGANNATHAN : When answer to a particular question is not available, what is the point in including that question in the agenda for the day?

MR. SPEAKER : It is the same point which Mr. Ramaswamy Pillai raised. I gave one month's time to the Government to answer the questions but if within that time the Minister is not able to answer the questions, what can I do?

SRI K. VINAYAKAM : I would like to know whether after the integration of the area with our State there are institutions there like district boards. If there are no such institutions, what is the type of institutions they have from which the Minister is trying to get the information?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : There are only Government schools and aided schools there. As far as Government schools are concerned, there is no difficulty. Only information from the aided schools is to be got.

MR. SPEAKER : As a matter of fact, I am in the same delicate position as my friend. I have not got all the answers myself. But since it is one month now, I thought I might include the questions in the list so that the Minister might give whatever answer he can.

Provident Fund Scheme for teachers

* 232 *Q.*—Sri T. T. DANIEL: Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(*a*) whether the Government have any proposal to introduce the Provident Fund Scheme for the teachers in schools under private management in Kanyakumari district; and

(*b*) if so, the details thereof?

The Hon. Sri C. SUBRAMANIAM: (*a*) There is no proposal at present to extend the Teachers Provident Fund Scheme to the Teachers in Kanyakumari district. The question will be considered in due course.

(*b*) The question does not arise.

Mr. SPEAKER: Questions are over.

[*Note.*—An asterisk (*) at the commencement of a speech indicates revision by the Member.]

II.—ANNOUNCEMENTS BY THE HON. SPEAKER *RE*

(i) ELECTION OF THREE MEMBERS TO THE SENATE OF THE ANNAMALAI UNIVERSITY.

Mr. SPEAKER: I have to announce to the House that the following candidates were nominated for the election of three Members to the Senate of the Annamalai University:—

1. Sri G. Vagheesam Pillai.
2. Sri A. V. P. Asaithambi.
3. Sri M. Kandaswamy Padayachi.

As the number of candidates validly nominated is equal to the number of vacancies to be filled, viz., three, I hereby declare them to have been duly elected to the Senate of the Annamalai University.

(ii) MESSAGE FROM THE GOVERNOR.

Mr. SPEAKER: I have to announce to the House that I have received the following message, dated 17th July 1957, from the Governor of Madras:—

"In pursuance of Article 207, clause (1), read with Article 199, clause (1), sub-clause (*a*), of the Constitution of India, I, A. J. John, Governor of Madras, hereby give my recommendation to the introduction in the Madras Legislative Assembly of the Madras Plantations Agricultural Income-tax (Amendment) Bill, 1957."

(iii) MESSAGES FROM THE COUNCIL.

Mr. SPEAKER: I have also to announce to the House that I have received the following messages from the Hon. Chairman, dated 23rd July 1957:—

"In accordance with rule 115 of the Madras Council Rules, I transmit a copy of the Payment of Wages (Madras Amendment)

Bill, 1957 (L.C. Bill No. 1 of 1957) as passed by the Legislative Council on the 23rd July, 1957 and signed by me for the concurrence of the Assembly.

In accordance with rule 130 of the Madras Council Rules, I transmit a copy of the Madras Electricity Undertakings (Acquisition) Amendment Bill, 1957 (L.A. Bill No. 2 of 1957) as passed and agreed to by the Council on the 23rd July 1957 without any amendment and signed by me."

Sri K. B. S. MANI: *சபாநாயகர் அவர்களே, அண்ணாமலைப் பல்கலைக் கழகத்தின் "செனட்"டுக்கு சட்ட சபை அங்கத்தினர்கள் நியமனம் பற்றி தாங்கள் சற்று முன்பு அறிவித்தீர்கள். அந்த "செனட்"டுக்கு ஹரிஜன வகுப்பிலிருந்து யாராவது நியமனம் செய்யப்பட்டிருக்கிறாரா? அப்படி நியமிக்கப்பட்டிருந்தால் யார் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.*

Mr. SPEAKER: **The hon. member is too late.** தேர்தல் முடிந்து, யார் வெற்றி பெற்றார்கள் என்று நான் சொன்னேன். மற்ற விவரங்களுக்கு கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் அவருடைய தலைவர்களைக் கேட்டிருக்க வேண்டும்.

(iv) APPLICATION OF THE GUILLOTINE TO DEMANDS FOR GRANTS.

Mr. SPEAKER: Under sub-rule (3) of Rule 154 of the Assembly Rules, at 5 p.m. on the last day of the days allotted for the voting of Demands for Grants, every question necessary to dispose of all the outstanding matters in connexion with the Demands for Grants, including the motion for reduction of a Grant, if any, then under discussion, shall be put. As the House is now sitting from 9 a.m. to 2 p.m. the gulliotine will be applied exactly at 2 p.m.

III.—CALLING ATTENTION TO A MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE UNDER RULE 40 OF THE ASSEMBLY RULES, VIZ., NON-REMISSION OF WET ASSESSMENT AND THE FORCEFUL SEIZURE OF VALUABLE PROPERTIES OF THE VILLAGERS OF KILUMATHUR IN PERAMBALUR TALUK BY THE GOVERNMENT.

Mr. SPEAKER: I have received notice from the hon. Member, Sri K. R. Viswanatham, that he will call attention to a matter of urgent public importance, viz., non-remission of wet assessment and the forceful seizure of valuable properties of the villagers of Kilumathur in Perambalur taluk by the Government. He will please explain the matter.

* Sri K.R. VISWANATHAM: தலைவர் அவர்களே, பெரம்பலூர் தாலுகாவிலுள்ள கீழுமத்தூர் என்னும் கிராமத்தில் உள்ள பாசன ஏரிக்குத் தண்ணீர் வரத்து-வாய்க்கால் 21 ஆண்டு காலமாக சரியில்லாத காரணத்தால், அந்த ஏரிக்குச் சரியாக தண்ணீர் வருவது இல்லை என்று அந்தக் கிராமமக்கள் ரெவினியூ இலாகாவுக்கும் மற்ற இலாக்காக்களுக்கும் புகார் செய்திருக்கிறார்கள். இந்த வரத்து-வாய்க்கால் வெள்ளாற்றிலிருந்து மணல் குரம்பு கட்டி, வெள்ளாற்றின் ஓரத்திலே கொண்டுவந்து, அத்தியூர் செல்லும் வாய்க்காலிலே பிரிவாக எடுத்துச் செல்லப்பட்டு வந்தது. அப்படி அத்தியூர் வாய்க்காலிலிருந்து "ரைட் ஆங்கில்" ஆக, செங்கோணமாகப் பிரிகின்றபோது, அடிக்கடி மணல் தூர்ந்து விடுகிறது. வருஷம் பூராவும் நாள் தோறும் மணல் எடுத்துக்கொண்டிருந்தால்தான் அந்த வாய்க்காலில் தண்ணீர் ஓட வழியிருக்கிறது. அப்படி ஓட முடியாது

காரணத்தால், 21 ஆண்டுகளாக அந்த வாய்க்கால் தூர்ந்து போயிருக்கிறது. அதனால் கீழ்மத்தூர் எரியிலிருந்து அந்த ஆயக்கட்டு நிலங்களுக்குப் பாசனவசதி இல்லாமல் இருந்தது. இதைப் பலமுறை சர்க்காருக்கு எடுத்துக் காட்டியும் எவ்வித நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை.

இரண்டு ஆண்டு காலமாக அந்த ஊர் வாசிகள், சர்க்காருக்கு கிஸ்தி செலுத்தவில்லை. பாசன வசதி செய்யாமலிருந்து அங்கு புஞ்சைப் பயிர்கள்தான் செய்ய வசதிஇருந்தது: ஆனால் நஞ்சைத் தீர்வை மட்டும் வசூல் செய்து கொண்டிருந்தார்கள். இந்த இரண்டு பசலியிலும் அந்த ஊர் வாசிகள், "எங்களிடமிருந்து புஞ்சைத் தீர்வை வசூலிக்கவேண்டும். அல்லது வாய்க்காலைச் செப்பனிட்டுக் 'கொடுக்கவேண்டும்" என்று சொல்கிற முறையிலே "நாங்கள் நஞ்சைத் தீர்வை கொடுக்கமுடியாது" என்று இரண்டு ஆண்டு காலமாக கொடுக்காமல் வைத்திருந்தார்கள். கலெக்டர் அவர்கள் சென்று பார்த்து, அவர்களுடைய முறையீடு சரிதான் என்று ஒப்புக்கொண்டு, அதைப்பற்றி சிபார்சு செய்தார்கள். இருந்தாலும், ரெவினியூ போர்ட்டிலே கலெக்டர் செய்த சிபார்சை நிராகரித்துவிட்டார்கள். இரண்டு மாதங்களுக்கு முன்பு அந்த ஊருக்குச் சென்று கிஸ்தி வசூல் செய்யவேண்டுமென்ற முறையிலே அங்கிருந்த கிணறுகளிலே வைத்திருந்த பம்பு செட்டுகளையும், இன்ஜின்களையும் தூக்கி லாரியிலே திருச்சிக்குக் கொண்டுபோய் விட்டார்கள். அதனால் அந்தக் கிராம வாசிகள் மிகவும் வருந்துகிறார்கள், மிகவும் நஷ்டம் அடைந்திருக்கிறார்கள். சர்க்கார் தங்கள் குடிமக்களுக்காகச் செய்து கொடுக்கவேண்டிய இந்த வசதியைச் செய்து கொடுக்காத காரணத்தினால், அவர்களுக்கு மிகுந்த நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறதென்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்வதோடு, இப்பொழுது அவர்களுக்கு முக்கியமாகச் செய்து கொடுக்கவேண்டியது—வெள்ளாற்றிலே ஒரு கல் குரம்பு கட்டிக் கொடுக்கவேண்டும். இரண்டாவது, அத்தியூருக்கு வருகிற வாய்க்காலிலிருந்து கீழமத்தூர் எரிக்கு வருகிற வாய்க்கால் செங்குத்தாகப் பிரிகின்றபடியினால், அதை இரண்டு பர்லாங்கு தூரம் மேற்கே தள்ளிப்போட்டு, இரண்டு வாய்க்கால்களிலுமே மணல் தூர்ந்து போகாமல், தண்ணீர் தானாக ஓடுவதற்கு வேண்டிய வழிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் சர்க்காருக்குச் சொல்லிக் கொள்கின்றேன்.

* THE HON. SRI M. A. MANICKAVELU: The hon. Member refers specifically to the question of the failure of the Government to grant remission and the refusal of the whole village to pay kist. I would refer to the past background of the whole issue.

The ayacutdars of Kilumathur tank in Kilumathur village, Perambalur taluk, Tiruchirappalli district, put in petitions to the Collector of Tiruchirappalli in the year 1955 requesting the grant of remission of wet assessment on the wet lands registered as such stating that the tank did not get sufficient supply of water in proper time in fasli 1365, with the result that their crops were adversely affected and that they were not able to obtain normal yield from their lands. On this request, the Tahsildar, Perambalur, and the Junior Engineer, Public Works Department, jointly inspected the tank and its ayacut on 3rd February 1956. On that date, the tank had one week's supply of water and the condition of the crops was fair. The Tahsildar reported that the grievances of the ayacutdars, that they were disabled from securing normal yield of wet crop on account of shortage of supply of water, were not borne out by facts, that the cultivation of wet crops was not materially affected

and that the outturn was also normal. As the ayacutdars were not eligible for remission under the Board's Standing Orders, no remission was granted. Subsequently, on a petition presented on behalf of the ayacutdars of Kilumathur tank, they were permitted to pay one-fourth of the kist due from them in respect of their lands immediately and to pay the balance within six months from the date of order. The time granted in the above order expired by 8th January 1957. But the ryots persisted in the non-payment of kist (i.e., the balance of three-fourth due for Fasli 1365) as well as the current instalment of the kist though demanded by the village officers. The Revenue Divisional Officer who visited the village advised the ryots to pay the arrears of Fasli 1365; but the villagers were adamant. Hence the Tahsildar and the Revenue Divisional Officer had no other go but to resort to the coercive processes provided for under the Revenue Recovery Act. Subsequently on 7th June 1957, the villagers requested time for one month to pay the arrears of kist due for Fasli 1365. As the time-limit applied for by them expired by 6th July 1957, the ryots of Kilumathur tank were advised to pay the kist due (arrear and current) without any further delay.

It will be seen from the above facts that remission of wet assessment is not called for, and consequently there has been no unlawful levy of kist in this case. The parties have been given ample time and facilities to pay the kist. When they persisted in non-payment wilfully, coercive steps have been resorted to, to realise the arrears.

IV.—ADJOURNMENT MOTION *RE* FAILURE OF THE GOVERNMENT TO KEEP LAW AND ORDER IN MUDUKALATHUR AREA.

MR. SPEAKER: I have received notice of an adjournment motion from the hon. Member Sri M. S. Selvarajan. It reads as follows:

"I intend to move the following adjournment motion, viz.:—

'The failure of the Government to keep law and order in Mudukalathur area in general as promised by the Hon. Minister for Home during the last bye-election to the Legislative Assembly at Mudukalathur and the inability of the Government to free nine Harijans from Kadamangalam near Perunali who were kidnapped, badly manhandled and kept in wrongful confinement since 18th July 1957 by the people of Sri Muthuramalinga Thevar.' "

Before I admit the motion, I would like the hon. Member to tell me how the matter is urgent.

SRI M. S. SELVARAJAN: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, மிக அவசர முக்கியத்துவமுள்ள இந்த விஷயத்தை . . .

MR. SPEAKER: கனம் அங்கத்தினர் சுருக்கமாகப் பேசவேண்டும். பிரச்னையின் முக்கியத்துவத்தை சுருக்கமாகக் கூறி உணர்த்தினால், பிரேரேபணையை ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு, கனம் அங்கத்தினர் விவரமாகப் பேசலாம்.

[24th July 1957

9-53 a.m. * SRI M. S. SELVARAJAN : மிக அவசர முக்கியத்துவமுள்ள இந்த விஷயத்தை சபையின் கவனத்திற்கு கொண்டுவர ஆசைப்படுகிறேன். 18-7-1957 அன்று காலை சுமார் 10 மணிக்கு, முதுகுளத்தூர் பகுதியிலுள்ள காடமங்கலம் கிராமத்திற்கு சிலர் ஆயுதபாணிகளாக வந்து, அங்கே கழனியில் வேலை செய்துகொண்டிருந்த 9 ஹரிஜனங்களை பத்மனையேந்தலுக்குத் தூக்கிச் சென்று, அங்கே ஒரு காளி கோயிலுக்கு முன்னால் அவர்களை பலியிட யத்தனித்திருக்கிறார்கள். இவ்வாறு இவர்கள் யத்தனித்துக்கொண்டிருக்கும்போது, அங்கே வந்த பக்கத்திலுள்ள வேப்பங்குள கிராம அதிகாரிகள், அதைத் தடுத்து நிறுத்துவதற்கு முயற்சித்திருக்கிறார்கள். அந்த கிராம அதிகாரிகள் தடுத்துநிறுத்த முயற்சிக்கும்போது, அவர்கள் அந்த ஹரிஜனங்களின் காதுகளையாவது அறுத்துவிட வேண்டும் என்று விரும்பி அதற்கு யத்தனித்திருக்கிறார்கள். கடைசியில் அந்த நபர்கள் மீது எப்படியாவது வழக்குத் தொடர்ந்து விட்வேண்டுமென்பதற்காக, அவர்களை ஒரு நாள் ரிமாண்டில் வைத்து ஒரு தப்பான வழக்கைத் தொடர்ந்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பகுதியில் பல மக்கள் இவ்வாறு இம்சிக்கப்படுவதற்குக் காரணம், அவர்கள் பல வருஷங்களாக தொடர்ந்து காங்கிரஸுக்கு ஆதரவாக இருந்தார்கள் என்பது தான். கடந்த காலத்தில் ஸ்ரீ முத்து ராமலிங்கத்தேவருடையவும் அவரைச் சேர்ந்தவர்களுடையவும் தவறான பேச்சுகளும் தூண்டுதல்களும்தான் இத்தகைய தவறான காரியங்களுக்குக் காரணங்களாக இருக்கின்றன. குறிப்பாக, ஆடு மாடுகளை வளர்த்து அவை சம்பந்தப்பட்ட தொழில்களைச் செய்துவரும் யாதவர்கள் அங்கே ஒழுங்காக வாழ்வதற்கு வழியில்லாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். கடந்த உப தேர்தலுக்கு மூன்று தினங்களுக்கு முன்பு முதுகுளத்தூர் தொகுதியில் ஒருவர் தூக்கிச் செல்லப்பட்டு பலியிடப்படவிருந்திருக்கிறார். ஆனால், நல்ல காலமாக, தூக்கிச் சென்றவர் குடி போதையில் இருந்ததால், அவர் அவரிடமிருந்து தப்பி வந்திருக்கிறார்.

MR. SPEAKER : தாங்கள் இப்போது பெயர்களைக் குறிப்பிட்டுப் பேச வேண்டாம். எந்தக் கட்சியைச் சேர்ந்தவர் தவறு செய்தார் என்றும் குறிப்பிட வேண்டாம். அங்கே என்ன நடந்தது என்பதை மட்டும் சுருக்கமாகவும் பொதுப்படையாகவும் குறிப்பிடுங்கள். தங்களுடைய பிரேரேபணை சபை முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பட்டால் அதற்குப் பிறகு தாங்கள் விவரமாகப் பேசலாம்.

* SRI M. S. SELVARAJAN : மேலும், கிணறு வசதி செய்து கொடுப்பதற்காக அங்கே சென்ற ஒரு ஹரிஜன நல அதிகாரி துரத்தியடிக்கப்பட்டிருக்கிறார். அதுபற்றி விசாரிப்பதற்கு அங்கே சென்ற போலீஸ் அதிகாரிகளும் துரத்தியடிக்கப்பட்டிருக்கிறார். இப்படிப்பட்ட நிலையில், அங்கே மக்கள் பிழைத்து உயிர் வாழ்வது மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. " தடியெடுத்தவன் தண்டல்காரன் " என்பது அங்கே பிரத்தியட்சமாக இருந்து வருகிறது. அங்கேயுள்ள இத்தகைய கோரமான நிலைமையை நீக்குவதற்கு அரசாங்கம் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். தவறான போக்குகளை ஒழித்து அங்குள்ள மக்களுடைய கஷ்டங்களுக்கு சர்க்கார் இரும்புக்கரங்கொண்டு உடனடியாக விமோசனம் காணவேண்டும். நான் குறிப்பிட்ட 9 ஹரிஜனங்கள் கதி என்ன, மற்றவர்களுக்கு என்ன பாதுகாப்பு என்பதை விசாரித்து அவர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய கஷ்டங்களிலிருந்து அவர்களை விடுவிப்பதற்கு அரசாங்கம் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுப்பதற்காக, இந்த சபையை ஒத்திவைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : கனம் மந்திரி அவர்கள் ஏதாவது சொல்ல வேண்டுமானால் சொல்லலாம்.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, அங்கத்தினர் குறிப்பிட்ட கிராமத்தில் ஒரு சில ஹரிஜன மக்கள் துன்புறுத்தப்பட்டார்கள் என்ற தகவல் கிடைத்ததும், கிடைத்த வரையில் சில விவரங்களைத்தெரிந்து கொண்டேன். அரசாங்கமும்

24th July 1957] [Sri M. Bhaktavatsalam]

போலீஸாரும் அமைதியைக் காக்கத் தவறிவிட்டார்கள் என்று கனம் அங்கத்தினர் தமது வெட்டுப் பிரேரணையில் கூறுவதை நான் ஒருக்காலும் ஒப்புக் கொள்ளமுடியாது. போலீஸார், அப்போதைக்கப்போது கவனம் செலுத்தி, வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டுதான் வருகிறார்கள் என்று நான் கூறுவேன். இந்த சம்பவத்தைப்பற்றிய விவரங்களை—எனக்குக் கிடைத்த வரையில்—இந்த சமயத்தில் நான் வெளியிட விரும்புகிறேன்.

On 18th July 1957 one Shenbagam, wife of Chelliah of Kadamangalam complained that her husband and eight other Harijans were attacked by fifteen Thevars at Kadamangalam and carried forcibly to Pommanandal village from where the Thevars took the nine Harijans to Koilangulam Police station fourteen miles away. They gave a complaint of cattle theft against nine Harijans to the village munsif with whose connivance, a complaint was given at Koilangulam Police station the same night. Two Harijans had minor injuries. In the absence of the Sub-Inspector, the station-writer police constable registered a case against the Harijans and remanded them to custody. In the meanwhile the Inspector of Police, Mudukulathur, heard about the complaint of Shenbagam at Perunali Police station and he personally took up the investigation. On Shenbagam's complaint a case was registered under sections 147, 323, 363 and 341, I.P.C., in Perunali Police station and personally investigated by the Inspector. He found the case against the Harijans was false and so he made arrangements for the release of the Harijans and they were released on 20th July 1957 evening. Further investigation was made and eight Maravars concerned in the Perunali case were arrested and remanded to custody. Twenty-seven more Thevars concerned in the above case were subsequently arrested, by 22nd July 1957 afternoon all of whom (35 arrested so far) have been remanded to custody. The Special Armed Police is patrolling the affected villages.

The conduct of the village munsif concerned is under enquiry. I therefore submit that this is not a matter for an Adjournment Motion.

MR. SPEAKER : The Adjournment Motion is for the purpose of discussing (1) the failure of the Government to keep law and order in the Mudukulathur area during the recent bye-election and (2) the inability of the Government to free nine Harijans from Kadamangalam near Perunali who were kidnapped and kept in wrongful confinement since 18th July 1957 by the people of Sri Muthuramalinga Thevar. As regards item (1), it is not a matter of recent occurrence as the poll was held on the 1st July 1957 and the result was declared on the 4th July 1957. As regards item (2), it does not involve more than the ordinary administration and is a matter for the Law and Order Police to take action. I therefore feel that there is no case for an adjournment motion and disallow the adjournment motion.

SRI T. L. SASIVARNA THEVAR : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, ஒரு ஒழுங்குப் பிரச்னை.

MR. SPEAKER : அந்த ஒத்திவைப்புப் பிரேரேபணை ஒழுங்கில்லை என்று தீர்ப்பளிக்கப்பட்ட பிறகு அதைப்பற்றி இந்த சபையில் விவாதிக்க முடியாது.

SRI T.L. SASIVARNA THEVAR : நான் அந்தத் தொகுதியிலிருந்து வந்திருக்கிறேன். அங்குள்ள விஷயங்களைப்பற்றி எனக்குத் தெரியும். ஆகவே நான் அதுபற்றிப்பேச விரும்புகிறேன்.

MR. SPEAKER : There cannot be a discussion on this matter. If he wants, the hon. Member may give notice of an adjournment motion or a short notice question. (இப்போது அதுபற்றி நீங்கள் பேசமுடியாது. நீங்களும் ஒரு ஒத்திவைப்பு பிரேரேபணை கொடுத்தால் பேசலாம்.)

V.—PRESENTATION OF FURTHER DEMAND FOR GRANT FOR THE YEAR 1957-58.

DEMAND XLV—LOANS AND ADVANCES BY THE STATE GOVERNMENT.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 800 lakhs under Demand No. XLV—Loans and Advances by the State Government."

You are aware that under the Electricity Demand, there was a reduction of Rs. 800 lakhs. In view of the formation of the Electricity Board, this amount has to be provided by way of loans to the Board for the working of the Electricity Schemes. That is why this has been transferred from one head to another. But still, a formal motion has to be made for the transfer and so the further demand has been placed before the House.

MR. SPEAKER : Motion moved—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 800 lakhs under Demand No. XLV—Loans and Advances by the State Government."

Normally I would have allowed a discussion on this motion. But I think the other day there was an agreement that this amount may be reduced from the Capital Outlay on Electricity Schemes, and that this amount may be voted upon separately on some other day later. Since this was unanimously agreed to by the House, I shall waive all other formalities and shall put this Demand straightaway to the vote of the House unless any hon. Member wants to speak on this Demand. I personally feel that in view of the discussion that had already taken place on the other Demand, any further discussion is not necessary.

The question is—

"That the Government be granted a further sum not exceeding Rs. 800 lakhs under Demand No. XLV—Loans and Advances by the State Government."

The motion was put and carried and the Grant was made.

V211,31 N57
N57·4·431

VI.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR THE YEAR 1957–58—*cont.*

(1) DEMAND XXI—INDUSTRIES AND CINCHONA.

(2) DEMAND XXXIX—CAPITAL OUTLAY ON INDUSTRIAL DEVELOPMENT—*cont.*

MR. SPEAKER: We shall now continue the discussion on Industries and Cinchona. The discussion on this will continue till 11-30 a.m. May I know how long the Hon. Minister will take to reply to the Debate?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Half an hour, Sir.

MR. SPEAKER: We have one more hour for discussion.

* SRIMATHI P. K. R. LAKSHMIKANTHAM: கனம் சபாநாயகர் 10-03 a.m.
அவர்களே, கனம் தொழில் மந்திரி அவர்கள் கோரியிருக்கும் மானியத்தை ஆதரிக்கும் முறையில் இரண்டொரு வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

குடிசைத் தொழில்களில் ஒன்றான கைத்தறித் தொழில் நம்நாட்டின் ஒரு பிரதான தொழில் என்பதையும், அது ஒரு தனித்தொழில் என்பதையும் நாம் அறிவோம். சில காலங்களுக்குமுன் அது நசித்துக்கொண்டு வருகிறது என்பதையும் நாம் எல்லோரும் அறிவோம். அது திரும்பவும் முன்னேற்றம் அடைய வேண்டும் என்பதற்காக நமது அரசாங்கம் பல திட்டங்களை வகுத்துக் கொண்டிருக்கும் இந்தச் சமயத்தில் அது நாம் நினைக்கும்படியான அளவு முன்னேற்றம் அடைந்து வரவில்லை என்பது நாம் அனைவரும் அறிந்ததே. காரணம் மில் துணிகளோடு போட்டி போட கைத்தறித் துணிகளால் முடியவில்லை.

இதற்கு முக்கியமாக இரண்டு காரணங்கள் சொல்லவேண்டும். ஸ்பின்னிங் மில்லும், வீவிங் மில்லும் ஒன்றோடொன்று இணைந்திருப்பதால், மில் துணிகளுக்கு அடக்கமான விலையில் நூல் கிடைத்து விடுகிறது. அதனால் துணியின் விலையும் குறைவாக இருக்கிறது.

கைத்தறித் துணிகளுக்கோ நூல் இரண்டு மூன்று கைகள் மாறி வர வேண்டியிருப்பதால் விலை உயர்ந்துவிடுகிறது. துணியின் விலையும் அதிகமாகிறது. ஆகையால் மில் துணியுடன் போட்டி போட கைத்தறித் துணியால் முடியவில்லை.

மேலும் மில் துணிகளுக்கு வெளிநாடுகளில் அதிகமான கிராக்கி இருக்கிறது. வெளிநாடுகளில் அவ்வளவு அதிகமான கிராக்கி கைத்தறித் துணிகளுக்குக் கிடையாது. ஆகவே வெளிநாடுகளுக்கு அதிகமாக கைத்தறித் துணிகளை ஏற்றுமதி செய்ய வேண்டுமென்றால் அந்நாடுகளுக்கு தேவையான துணிகளை கைத்தறி மூலம் உற்பத்தி செய்வதற்கு நமது அரசாங்கம் முயற்சி செய்ய வேண்டும். இரண்டாவது சில நூற்பு ஆலைகளை கைத்தறிக்கென்று ஒதுக்கி, நூல் அடக்க விலையில் கைத்தறிக்கு சப்ளை செய்ய வேண்டும்.

மேலும் நமது சர்க்கார் கொழும்பில் ஒரு கைத்தறித் துணி விற்பனை நிலையம் ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். அதேபோல் மற்ற நாடுகளிலும் கைத்தறித் துணிகளை விற்பனை செய்வதற்கு விற்பனை நிலையங்களைத் திறக்க வேண்டும்.

அமெரிக்கா, லண்டன், பிரான்சு போன்ற வெளிநாடுகளுக்கு கைத்தறித் துணிகளுக்கு கிராக்கி ஏற்படுத்த வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு வியாபார தூது கோஷ்டிகளை சர்க்கார் அந்நாடுகளுக்கு அனுப்பி வருகிறது. ஆனால் அந்த தூது கோஷ்டியில் கைத்தறித் துணியில் நல்ல அனுபவம் உள்ளவர்களை, நல்ல அபிமானம் உள்ளவர்களை அனுப்புவது இல்லை. சர்க்கார் உத்தியோகஸ்தர்களை மட்டும் அனுப்புவதால் இவர்களால் அங்குள்ள மக்களின் தேவை எப்படிப்பட்ட ரகம் என்பதை நன்றாக உணர்ந்து வர முடியவில்லை. அதனால் அவர்களுக்குத் தேவையான ரகத் துணியை

[Srimathi P. K. R. Lakshmikantham] [24th July 1957

இங்கே உற்பத்தி செய்ய முடியாமல் போகிறது. ஆகையால் இனி சர்க்கார் உத்தியோகஸ்தர்களை அனுப்புவதுடன் கைத்தறித் தொழில்களை நன்றாக அறிந்தவர்களை அனுப்பி அவர்களுக்குத் தேவையான துணிகளை உற்பத்தி செய்வதற்கு நாம் ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக சர்க்கார் கைத்தறியாளர்கள் எல்லோரையும் கூட்டுறவு சங்கங்களின்கீழ் கொண்டுவர நினைத்திருப்பது போற்றத் தக்கது; என்று லும் எல்லா கைத்தறியாளர்களையும் கூட்டுறவு சங்கங்களில் சேர்த்து வைத்து விட்டால் மாஸ்டர் வீவர்கள் என்ன செய்வார்கள் என்பதையும் நாம் யோசிக்க வேண்டும். மாஸ்டர் வீவர்கள் என்று சொன்னவுடனேயே நாம் அவர்கள் எல்லோரும் பெரிய பணக்காரர்கள் என்று நினைத்துவிடுகிறோம். அப்படி நினைப்பது தவறு. நூறு தறிகளை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களும் மாஸ்டர் வீவர்கள்தான். ஐந்து தறிகளை வைத்துக்கொண்டிருப்பவரும் மாஸ்டர் வீவர்தான். குறிப்பாக 50 தறிகளில் இருந்து 100 தறிகள் வரையில் வைத்துக்கொண்டிருக்கும் மாஸ்டர் வீவர்கள் 5 சதவிகிதம் தான் இருப்பார்கள். ஐம்பதுக்குக் குறைவாக தறிகள் உடைய மாஸ்டர் வீவர்கள்தான் 95 சதவிகிதம் இருப்பார்கள். இவர்கள் எல்லாம் லோயர், மிடில் கிளாஸ் மக்கள் என்றுதான் நாம் சொல்ல வேண்டும். எல்லா தறியாளர்களையும் கூட்டுறவு சங்கங்களின்கீழ்க் கொண்டுவந்துவிட்டால் இப்படிப்பட்ட மாஸ்டர் வீவர்கள் எல்லாம் தங்கள் தங்கள் தொழிலையும் இழந்து, அவர்களும் வேலையற்றவர்களாகப் போய்விடமாட்டார்களா என்பதைத்தான் நாம் சிந்திக்க வேண்டும். ஆகையால் இவர்களுடைய தொழில் நசித்துப்போய்விடாமல் தொடர்ந்து நடந்து வருவதற்கு சில யோசனைகளைச் செய்தாக வேண்டும். குறிப்பாக இன்று கூட்டுறவு சங்கங்கள் பல நேர்மையான முறைகளில் நடைபெறாமல் பல குற்றங்கள் அடங்கியுள்ளதாக இருக்கின்றன. அவைகளில் எல்லா நெசவாளர்களை சேர்த்து விடுவது என்றால் இன்னும் பல தவறுகள் ஏற்படுவதற்கு ஏதுவாக இருக்கும். மாஸ்டர் வீவர்கள் தங்கள் தொழிலை செய்து வரும்படியாகச் செய்தால்தான் கொஞ்சமாவது அத்தொழில் நேர்மையுடன் நடக்க வழியுண்டு. இவர்களுடைய தொழில் அழிந்துபோய்விடக்கூடாது என்பதற்காகத்தான் இதைச் சொல்கிறேன்.

அண்மையில் கைத்தறி வாரத்தில் பல நுட்பமான வேலைப்பாடுகளுடன் கூடிய கைத்தறி வேஷ்டிக்கும், சேலைக்கும் பரிசுகள் வழங்கப்பட்டன. அவ்வமயம் மாஸ்டர் வீவர்கள்தான் அதிகமான பரிசுகளை பெற்றார்கள் என்பதை நாம் மறந்துவிடக்கூடாது. இவர்களால்தான் இத்தொழிலில் நுட்பமான வேலைப்பாடுகளுடன் கூடிய கைத்தறித் துணிகளை உற்பத்தி செய்ய முடிகிறது. மேலும் வெளிநாடுகளுக்கு ஜரிகை வேலைப்பாடுடைய துணிகளை அனுப்புவதற்கு மாஸ்டர் வீவர்களால்தான் முடியும் என்பதை நான் இந்தச் சபையில் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்வதானால் வேண்டிய அளவு துணிகளைத் தயார் செய்வதற்கும் அவர்களால்தான் முடியும் என்பதை நான் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். அப்படிப்பட்ட மாஸ்டர் வீவர்களை நாம் புறக்கணித்து விடலாகாது. அவர்களுடைய தொழில் நசித்துப் போகாது, கைத்தறியாளர்களுடைய நிலைமையை உயர்த்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மேலும் கூட்டுறவு சங்கங்களில் சேர்ந்திருக்கக்கூடிய நெசவாளர்கள் 30 சதவிகிதம்தான் என்று சொல்ல வேண்டும். பாக்கியுள்ள 70 சதவிகிதம் நெசவாளர்கள் வெளியில் இருந்துதான் தொழில் புரிகிறார்கள். இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கும் நாம் இரக்கம் காட்டவேண்டும். மற்ற கூட்டுறவு சங்கங்களில் சேர்ந்திருக்கும் நெசவாளர்களுக்குக் கொடுப்பது போலவே சகல சலுகைகளையும் கொடுக்க வேண்டும்.

மேலும் எனக்கு முன்பு நேற்று பேசிய அங்கத்தினர்கள் கூறியது போல கைத்தறிகளுக்கு என்றே சில ரகங்களை ஒதுக்கி வைக்காவிட்டால் கைத்தறித் தொழிலின் முன்னேற்றத்திற்கு கதிமோக்ஷமே கிடையாது என்பது எனது தாழ்மையான கருத்து.

24th July 1957] [Srimathi P. K. R. Lakshmikantham]

இன்னும் ஒரு முக்கியமான தொழிலெப்பற்றிச் சொல்லிவிட்டு நான் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். ஜுன்னடித் தொழில் என்று ஒரு தொழில் இருக்கிறது. அநேகமாக இது மதுரையில்தான் அதிகம் இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். ஒரு வேளை இதைப்பற்றி பல அங்கத்தினர்களுக்குத் தெரியாமல் இருக்கலாம். இந்தத் தொழிலுக்குப் புள்ளி கட்டுவது என்று கூடச் சொல்வார்கள். கைத்தறியில் புள்ளி புள்ளியாகக் கட்டி பிறகு சாயம் போட்டு, குறிப்பாக வட நாட்டுக்கு மிக அதிகமாக ஏற்றுமதி செய்வார்கள். இதனால் ஆயிரக்கணக்கான பெண்களுக்கு வேலெ கிடைத்து வந்தது. பெண்கள்தான் மிக அதிகமாக இதில் ஈடுபடுவார்கள். இப்போது மெஷின் பிரிண்டிங் வந்த காரணத்தால் இத்தொழில் நசித்து வருகிறது. அதனால் ஆயிரக்கணக்கான பெண்கள் வேலெயை இழக்கிறார்கள்.

அண்மையில் நமது கைத்தறித் தொழில் டைரெக்டரும் சில அங்கத்தினர்களும் மதுரைக்கு விஜயம் செய்தார்கள். அப்போது கைத்தறித் துணிகளேயும், ஜுன்னடி ஜவுளிகளேயும் பார்வையிட்டார்கள். " இப்போது இந்தத் தொழில் எங்கே நடைபெறுகிறது ? " என்று அவர்கள்கூட கேட்டார்கள். இந்தத் தொழில் நசித்துப்போக நாம் விடக்கூடாது. இந்த துணிகளுக்குத்தான் வடநாட்டில் அதிக கிராக்கி இருக்கிறது. புதிய புதிய குடிசைத் தொழில்களே ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று நினைக்கும் நமது சர்க்கார் இந்தத் தொழிலெ மறுபடியும் புனருத்தாரணம் செய்ய வேண்டும் என்பதாக நான் சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளேச் செய்தால் அதனால் ஆயிரக்கணக்கான பெண்களுக்கு வேலெ கிடைக்கும், கைத்தறிகளே வெளியில் அனுப்பவும் முடியும் என்பதாகச் சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய உரையை நான் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். வந்தனம்.

* **Sri P. S. CHINNADURAI** : மதிப்பிற்குரிய சபாநாயகர் அவர்களே, சோஷலிச சமுதாய அமைப்புக்கு ஏற்ப தங்கள் தொழிலாளர்களே முதலாளிகள் நடத்த வேண்டுமென்று நாம் கூறுகிறோம். அதேமாதிரி அரசாங்கத்தின்கீழ் இருக்கும் தொழிலாளர்களேயும் சர்க்கார் நடத்துகின்றதா என்று நாம் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். ஆனால் அரசாங்கம் அதேமுறையில் நடத்துவதில்லெ. முதலாளிக் கூட்டம் நம்மைப் பார்த்து " உன் கண்ணில் இருக்கும் உத்திரத்தை எடுத்துவிட்டு வா, என் கண்ணில் இருக்கும் துரும்பை அப்புறம் எடுக்கலாம் " என்று சொல்லும்படி நாம் வைத்துக் கொள்ளலாமா ? நம் சின்கோனு தோட்ட தொழிலாளர்கள், பாக்டரியில் வேலெ செய்கின்றவர்கள் இவர்களே நாம் எவ்வாறு நடத்துகிறோம் என்பதை நாம் சிந்திக்க வேண்டும் என்று நான் வேண்டிக்கொள்கிறேன். 10-1[illegible] a.m.

' பிளான்டேஷன் தொழிலாளர்களுக்கு ' என்று ஒரு தொழில் கோர்ட்டை நியமித்து, அவர்களுக்கு என்று சம்பள விகிதங்களே நிர்ணயம் செய்து தீர்ப்பு வெளியிட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தத் தீர்ப்புக்கு முதலாளிகள் மதிப்பு அளிக்க வில்லெ என்று நாம் சொல்லுகிறோம். அவர்கள் ஹை கோர்ட்டுக்கும், சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்கும் போகிறார்கள் என்றும் சொன்னோம். சின்கோனு பிளான்டேஷன் தொழிலாளர்களும், மற்ற பிளான்டேஷன் தொழிலாளர்களேப் போன்றவர்கள்தான். ஆனால் அவர்கள் அதேவிதத்தில் நடத்தப்படுவது இல்லெ. சின்கோனு பிளான்டேஷன்களில் வேலெ செய்கின்ற தொழிலாளர்கள் இந்தத் தீர்ப்பின்படி சம்பள உயர்வு பெற சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்தார்களா ? தார்மீக எண்ணங்களே அடிப்படையாகக் கொண்டேனும் இதனேச் செய்திருக்க வேண்டாமா ? நம்முடைய தொழிலாளர்களின் வாழ்க்கையை உயர்த்த எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் நாம் எடுத்துக்கொள்ளவில்லெ. சாதாரணமாக மற்ற தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கு என்ன சம்பளம் முதலாளிகள் கொடுக்கிறார்களோ, அதைவிட குறைவான சம்பள விகிதத்தில்தான் அரசாங்கம் தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கு கொடுத்து வருகின்றது என்று பொள்ளாச்சியைச் சேர்ந்த கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ பொன்னுசாமி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். இது பெருமை அளிக்கக்கூடியதா என்று நாம் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். நம்முடைய தொழிலாளர்களே நாம் சரியாக நடத்தாவிட்டால்,

நம்மிடம் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு சரியான சம்பளம் கொடுக்காவிட்டால், நாம் எவ்வாறு தொழில் முதலாளிகளைப் பார்த்து "உங்கள் தொழிலாளர்களுக்கு அதிகப்படியான சம்பளம் கொடுக்கவேண்டும்" என்று வற்புறுத்திச் சொல்லுவது சரியாகுமா என்பதை நாம் இந்த நாளிலே சிந்திக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். நம் செயல்களில் தார்மீக பலம் இருக்க வேண்டும், நம்முடைய தொழிலாளர்களை நாம் சரியாக நடத்த முன்வர வேண்டும் என்று இந்த நாளிலே நான் வேண்டிக்கொள்கிறேன்.

அது மாத்திரம் அல்ல. சர்க்கார் ஆதிக்கத்திற்கு உட்பட்ட தொழிற்சாலை தொழிலாளர்கள் சம்பள விகிதத்தில் ஏதாவது தகராறு அல்லது பிரச்னை இருந்தால் அதை தொழில் கோர்ட்டுக்கு விடுவதற்கு அரசாங்கம் முன் வருவது இல்லை. தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நடத்தும் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களும், அரசாங்க தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களும் ஒன்றே என்றுதான் கருத வேண்டும். அநேகமாக இரண்டு வித தொழிலாளர்களுக்கும் இருக்கக்கூடிய பிரச்னை ஒன்றுதான். வாழ்க்கையில் உள்ள பிரச்னைகள் அரசாங்கத்தில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு மட்டும் வேருக இருக்கப்போவதில்லை. அப்படி இருக்கும்பொழுது அரசாங்கத்தில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களின் பிரச்னைகளை, தகாறுகளை, தொழில் கோர்ட்டுக்குவிட என் தயங்க வேண்டும். நமக்கு மேலே ஹை கோர்ட் இருக்கிறது. சுப்ரீம் கோர்ட்டு இருக்கிறது. நீதி என்பது தொழில் கோர்ட்டுக்கு வேருக இருக்க முடியாது. அப்படி இருக்கும்போது அரசாங்கத்தின்கீழ் இருக்கும் தொழிலாளர்களின் பிரச்னைகளை என் தொழில் கோர்ட்டுக்கு விடக்கூடாது என்று இந்த சமயத்தில் நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

அரசாங்கத்தின் கீழே வேலை செய்கின்றவர்கள் இரண்டு வகையைச் சேர்ந்தவர்களாக இருக்கிறார்கள். ஒரு வகை, அரசாங்கக் காரியங்களை கவனிக்கும் கிளார்க்கு போன்றவர்கள். மற்றொரு வகை தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்கின்றவர்கள், பொருள்களை உற்பத்தி செய்கின்றவர்கள். தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்கிறவர்களை குமாஸ்தாக்கள் வகையிலிருந்து பிரிக்க வேண்டும் என்று நான் வேண்டுகோள் விடுப்பதுடன் இவர்களுடைய பிரச்னைகளையும் தொழில் கோர்ட்டுகளுக்கு விட சர்க்கார் முன்வர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த வருஷத்து பட்ஜெட்டில் சின்கோனு தொழிலுக்கு அதிகமான மான்யத் தொகை ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. சிறிய தொழில்களுக்காகவும் குடிசைத் தொழில்களுக்காகவும் முந்திய ஆண்டை விட இப்பொழுது அதிகப்படியான தொகை கோரப்பட்டிருக்கிறது. அதோடு கதர் திட்டத்தை தீவிரப்படுத்த என்று பெரும் தொகை கோரப்பட்டிருக்கிறது. அரசாங்கத்தின் சார்பில் நடத்தப்படுகின்ற கதர் இலாகாவின் நிர்வாகம் சரியான முறையில் அமைந்திருக்கவில்லை. அதன் கணக்குகளை சென்ற ஐந்து வருஷங்களாக ஆடிட்டர் பரிசோதனைக்கு அனுப்பப்படவில்லை. இதை முன் வைத்துப் பார்க்கும்போது இம்மாதிரியான பெரும் தொகையை இதற்கு ஒதுக்குவது சரியானதுதானு என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன். கதர் திட்டத்தை மிகவும் தீவிரமாக நடத்த அகில பாரத சர்வ சேவா சங்கம் என்று ஒன்று இருக்கிறது. அது மிகவும் நன்ருக வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறது. கதர் திட்டத்தில் வேலை செய்கின்றவர்களுக்கு கதரில் பூரண நம்பிக்கை இருக்க வேண்டும். கதர் பொருளாதாரத்தில் நம்பிக்கை இருக்க வேண்டும். சேவை செய்யும் மனப்பான்மை இருக்க வேண்டும். சர்வ சேவா சங்கத்தின் நிர்வாகத்திலேயே இந்த தீவிரமான கதர் திட்டத்தை எடுத்துக்கொண்டு நடத்த என் ஏற்பாடு செய்யக்கூடாது என்று நான் கேட்கிறேன். நம்பிக்கையில்லாதவர்களைக் கொண்டு இந்த கதர் திட்டத்தை நடத்தினுல் பணம்தான் வீணுகச் செலவழிக்கப்படுகிறது. மத்திய அரசாங்கம் இதற்காக பெரும் மான்யம் கொடுக்கின்றனர். இதை சர்வ சேவா சங்கத்தினிடம் ஒப்படைத்து அவர்களையே இந்த திட்டத்தை நடத்தும்படி செய்தால் அவர்கள் இன்னும் தீவிரமாகவும், திறமையோடும் நடத்துவார்கள்.

எல்லா தொழில்களையும் அரசாங்கம் ஏற்று நடத்த வேண்டும் என்ற கொள்கையை நாம் ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடாது. எல்லா தொழில்களையும் அரசாங்கம் உடைமையாக்கிக் கொள்வது என்பது சோஷலிசம் அல்ல. சோஷலிசம் என்பது தொழில்களிலிருந்து வரக்கூடிய ஊதியத்தை சமுதாயத்திற்கு பயன்படும்படி செய்வதேயாகும். தனிப்பட்ட முதலாளிகளிடமிருந்து இந்தக் கைத்தொழில்கள் அரசாங்க முதலாளித்துவத்துக்கு வர வேண்டும் என்று நான் கோரவில்லை. அரசாங்க முதலாளித்துவத்தில் சர்வாதிகார போக்கே இருந்துவிடும். இந்தமாதிரி தொழில்களை நடத்தவும் கண்காணிக்கவும் திறமை வாய்ந்த நபர்களைக் கொண்ட ஒரு 'கார்ப்பொரேஷன்' ஏற்படுத்தி அவர்களின் கீழே இந்த தொழில் நிர்வாகத்தை ஒப்படைக்க வேண்டும். இந்த தொழில்களிலிருந்து வரும் ஊதியத்தை மக்களுக்கு பயன்படுத்துவதே நமது கொள்கையாக இருக்க வேண்டும். இந்தக் கதர் திட்டத்தை சரியாக நடத்த வேண்டும் என்ருல், நல்ல சேவை செய்யக்கூடிய சர்வ சேவா சங்கத்திற்கு ஒப்படைக்க வேண்டும். அப்பொழுது அரசாங்கம் உண்மையிலேயே இந்த தொழிலுக்கு சேவை செய்தவர்களாக இருப்பார்கள் என்று சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

*SRI A. MARIAPPAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் மந்திரி அவர்கள் கொண்டு வந்த மான்யக் கோரிக்கைய ஆதரித்து இரண்டொரு வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். 10-18 a.m.

கைத்தறி நெசவாளரைப் பொறுத்தவரை நமது சர்க்கார் நல்ல முறையில் உதவி செய்து வருகிருர்கள். இவர்களுக்கு பங்கு பணம் ரூபாய் 200 கடனுக கொடுக்க சர்க்கார் உத்திரவிட்டிருக்கிருர்கள். அப்படியிருந்தும் "டெபுடி ரிஜிஸ்டிரார்" 200 ரூபாய் வரை சிபாரிசு செய்வதில்லை. சென்டிரல் பாங்கும் அந்த அளவுக்கு பணம் கொடுப்பதில்லை. ஆகையால் எல்லா நெசவாளர்களுக்கும் 200 ரூபாய் கடன் பணம் கிடைக்கும்படி வழி வகை செய்யவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

சாயப்பட்டறைக்கு ஒரு ஆள் இனுமாகக் கொடுக்கப்படுகிறது. இவருக்கு 100 ரூபாய் கொடுக்கப்படுகிறது. இந்த முறையை ஐந்து வருஷத்திற்கு நீடிக்க வேண்டும் என்றும், அதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டும் என்றும் நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பேட்டுப்பெட்டிகள் நெசவாளர்களுக்கு காலாகாலத்தில் உதவி கிடைப்பதில்லை. மார்ச் மாதக் கடைசியில் தான் உதவி கிடைக்கிறது. இதை முன்கூட்டியே கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

நமது மகாணத்தில் வீடுகட்டிக் கொடுக்கும் திட்டம் ஆறு இடங்களில் நடைபெறுகிறது. சிறந்த முறையில் வேலை நடந்துகொண்டு வருகிறது. "ஹாண்ட்லூம் டிரைக்டர்" இதுபற்றி அதிக ஊக்கம் குறிப்பாக காட்டி வருகிருர். ஆங்காங்கு வேலை துரிதமாக நடந்து கொண்டுவருகிறது. இப்பொழுது ஒரு வீட்டிற்கு ரூ. 3,500 கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்படிருக்கிறது. இதை ரூ. 5,000 ஆக உயர்த்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ரூ. 5,000 செலவில் சர்க்காரிலே வீடுகட்டிக்கொடுக்க திட்டம் வகுக்கவேண்டும். இன்னும் பல இடங்களிலும் வீடுகட்டிக்கொடுப்பதற்கான ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். வீடுகள் ரிபேர் செய்வதற்காக ரூ. 1,000 கடன் கொடுக்கப்படுகிறது. மூன்றில் ஒரு பங்கு இனுமாகவும், இரண்டு பங்கு கடனுகவும் கொடுக்கப்படுகிற திட்டத்தை வரவேற்கிறேன். இந்தத் திட்டத்தை பல இடங்களுக்கு விஸ்தரித்து நெசவாளர்களுக்கு உதவி செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

தேங்கிக்கிடக்கும் கைத்தறி துணிகளை விற்பனை செய்வதற்காக "டெபோக்கள்" திறக்கப்பட்டிருப்பதை நான் வரவேற்கிறேன். மாகாண சங்கமும், அகில இந்திய கைத்தறி போர்டும் "டெபோக்கள்" திறப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிருர்கள். ஆனுல் அங்கே போதிய அளவுக்கு துணி விற்பனை இல்லை. "பிரைமரி சொஸைடிகள்" எதிர்பார்க்கும் அளவுக்கு

[Sri A. Mariappan] [24th July 1957

துணி விற்பனை ஆகவில்லை. அதற்கு வேண்டிய நல்ல ஏற்பாடுகளை செய்துதரவேண்டுமென்று நமது மந்திரி அவர்களை கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, " ரிபேட் " கொடுக்கப்படுவதை வரவேற்கிறேன். ஆனால் சில " பிரைமரி " " ஸொஸைடிகள் " 6, 8 மாதங்களாக " ரிபேட் " பெறமுடியாத நிலைமையில் இருக்கின்றன. " அம்மாபேட்டை வீவர்ஸ் சொஸைடிக்கு " கிடைக்கவேண்டிய ஒரு லட்சம் ரூபாய் ரிபேட் இன்னும் கிடைக்காமல் தாமதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இது சீக்கிரம் கிடைப்பதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

நம் மகாணத்தில் நூலைக்கொண்டு நெய்யப்படுகிற தறிகளைத் தவிர, நாட்டுப் பட்டு, செயற்கை பட்டு இவைகளைக்கொண்டு நெய்யப்படும் தறிகளும் இருக்கின்றன. அவைகளையும் பதிவு செய்தால்தான், நம் மகாணத்திலுள்ள நெசவாளர்களுடைய கணக்கு பூர்த்தியாக எடுக்கப்படும். ஆகவே கைத்தறி நூலைக்கொண்டு நெய்யப்படும் தறிகளோடு, ஏனைய நூலைக் கொண்டு நெய்யப்படும் தறிகளையும் பதிவு செய்ய ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

நமது மகாணத்தில் 2 நூற்பு மில்கள் திறக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருப்பதை வரவேற்கிறேன். ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் ஒரு நூற்பு மில் அமைப்பதற்கு உடனடியாக ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கூட்டுறவு இயக்கத்திற்கு வெளியே இருக்கக்கூடிய நெசவாளர்களுக்கு இதுவரையில் எந்தவிதமான உதவியும் அளிக்கப்படவில்லை. கூட்டுறவு இயக்கத்திலுள்ள நெசவாளர்களைப்போல், இவர்களுக்கும் ஏதாவது ஒரு முறை வகுத்து, இவர்களுக்காக ஏதாவது சங்கங்கள் ஏற்படுத்தி உதவி செய்ய ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். கூட்டுறவு இயக்கத்தில் வெளியே இருக்கக்கூடிய கைத்தறி நெசவாளர்கள் கூட்டுறவு இயக்கத்திற்குள் வரவேண்டுமானால், கவர்ச்சிகரமாக பல திட்டங்கள் வகுக்கவேண்டும்.

நெசவாளர்கள் சம்பாதிக்கக்கூடிய லாபத்தில் அவர்களுக்கு 40 சதவீதம் போனஸாக கொடுக்கவேண்டியது மிகவும் முக்கியமான விஷயம். இதை உடனடியாகச் செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். கைத்தறி நெசவாளர்களுக்கு உப கருவிகள் கிடைப்பதற்கு வழி செய்யவேண்டும். " மாஸ்டர் வீவர்களிடமிருந்து " திரும்பி வரும்பொழுது நெசவாளர்கள் தாங்கள் பட்ட கடன்களை திருப்பிக்கொடுக்க முடியவில்லை. அந்தக் கடன்களை அவர்கள் தீர்ப்பதற்கு ஏதாவது வழிவகைகள் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

சேலம் மத்திய கூட்டுறவு பாங்கு நல்ல முறையில் கடன் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் சில பாங்குகளிலும் ஓரளவு கடன் கொடுக்கிறார்கள். மற்ற மத்திய பாங்குகள் இன்னும் நல்ல முறையில் கடன் கொடுப்பதில்லை. அவர்களும் நல்ல முறையில் கடன் கொடுக்க வழிவகைகள் வகுக்கவேண்டும். அந்தப் பணம் வேறு விதமாகவும் நெசவாளர்களுக்கு கிடைப்பதற்கான ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

கைத்தரி துணியைப் பற்றி ஏனைய மாற்றுக் கட்சி அங்கத்தினர்கள் பிரமாதமாகப் பேசினார்கள். அவர்களுக்கு நான் ஒரு வேண்டுகோள் விடுக்க கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். கைத்தறி நெசவாளர்கள் குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவன் என்ற முறையில் சொல்லுகிறேன். வாயால் மட்டும் பேசிவிட்டுப் போகாமல் அவர்கள் தங்கள் கட்சி அங்கத்தினர்களை கைத்தறி துணியை வாங்கி அணியும்படிச் செய்தால், அது நெசவாளர்களுக்கு செய்யக் கூடிய ஒரு மாபெரும் உதவியாக கருதப்படும். ஆகவே, எல்லா அங்கத்தினர்களும் கைத்தறி துணியை அணிவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

24th July 1957] [Sri A. Mariappan]

அதோடு எங்கள் ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரையில், அங்கே இரும்புத் தொழிற்சாலை மிகவும் அவசியம். சேலம் ஒரு பிற்போக்கான ஜில்லா. அங்கே உடனடியாக இரும்புத் தொழிற்சாலை அமைப்பதற்கான ஏற்பாடுகளை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கைத்தறி கூட்டுறவு இயக்கத்திற்கு வெளியே இருக்கக்கூடிய நெசவாளர்களுக்கும் அவர்களைச் சார்ந்த வியாபாரிகளுக்கும் " ரிபேட் " அளிப்பதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டும். ஏற்கனவே அந்த " ரிபேட் " ஏதோ தவறுதலான முறையில் கொடுக்கப்பட்டது என்று நிறுத்தப்பட்டது. அம்மாதிரி மீண்டும் தவறுதலாகப் போகாமல் பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும். கூட்டுறவு இயக்கத்திலிருந்து வெளியே இருக்கக்கூடிய நெசவாளர்களுக்கு எப்படி உதவி செய்யமுடியும் என்பதை சர்க்கார் நன்ருக தீவிரமாக பரிசீலனை செய்து, அவர்களுக்கும் வேண்டிய உதவி அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். குறிப்பாக சேலத்தில் இருக்கக்கூடிய " மாஸ்டர் வீவர்கள் " பெரிய பணக்காரர்கள் அல்ல, சிறிய பணக்காரர்கள் கூட இல்லை என்று சொல்ல முடியும். அவர்கள் சாதாரணமாக குறைந்த மூலதனத்தைக் கொண்டுதான் தொழில் நடத்துகிருர்கள். அவர்கள் தொழில் நல்ல முறையில் நடைபெறுவதற்கு அவர்களுக்கு " ரிபேட் " கொடுக்கவேண்டும், மூலதனக் கடன் கொடுக்கவேண்டும், ஏனைய உபகருவிகளும் கொடுக்கவேண்டும். கூட்டுறவு இயக்கத்திற்கு வெளியே இருக்கக்கூடிய நெசவாளர்களுக்கு உதவி செய்யவேண்டுமென்று மீண்டும் கேட்டுக்கொண்டு, இந்தக் கூட்டுறவு இயக்கத்தைப் பொறுத்தவரையில் அது நல்ல முறையிலே நடைபெறுவதற்கு 40 சதவிகிதம் போனஸ் கிடைக்கச் செய்வது மிகமிக முக்கியம் என்பதை மந்திரி அவர்களிடம் சொல்லிக் கொண்டு, அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் மான்யத்தை ஆதரிக்கிறேன்.

* **Sri C. N. ANNADURAI:** சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, 10-26 a.m.
தொழில் துறையிலே ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற மான்யத்தின் பேரில் தரப்பட்டிருக்கிற வெட்டுத் திட்டத்தை ஆதரித்து சில வார்த்தைகளை நான் பேசுகின்ற காலத்தில், தொழில் துறையிலே இன்னும் அதிகமான அளவுக்கு கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று சர்க்காருடைய திறமையை தூண்டுவதற்காக இந்தக் கருத்துக்களை சொல்லுவதாக சர்க்கார் கட்சியினர் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று தாங்கள் மூலமாக நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

பொதுவாக, தொழில்துறையை பொறுத்தவரையிலே,இந்த சர்க்காருக்கு ஒரு நல்ல திட்டம் இல்லை என்று நான் குற்றம் சாட்ட விரும்புகிறேன். அம்மாதிரி குற்றம் சாட்டுகின்ற நேரத்திலே, நான் அவர்கள் சார்பிலே வாதாடி, அவர்களுக்கு ஒரு திட்டம் இல்லாததற்கும் காரணம் திட்டம் வகுக்கின்ற பொறுப்பு அவர்களிடம் இல்லை என்ற சமாதானத்தை அவர்கள் சார்பிலே நான் தேடிக்கொள்ளுகிறேன். அப்படி தேடிக்கொள்ளுகின்ற நேரத்திலே, மாநில ஆட்சிப் பொறுப்பில் இருக்கின்றவர்கள் திட்டம் வகுக்கின்ற பொறுப்பு வேறு ஒரு இடத்தில் இருப்பது தங்கள் வளர்ச்சிக்கு உகந்தது அல்ல என்ற கருத்துப்பட, தங்களுடைய சொல்லையும் செயலையும் ஓரளவுக்கு பக்குவப்படுத்திக் கொள்வார்களேயானல், தொழில் துறையிலே நல்ல திட்டங்கள் வகுப்பதற்கு இந்த மாநிலத்திற்கு நல்ல வாய்ப்புகள் இருக்ககும் என்று நான் கருதுகிறேன். நான் இதற்கு நாட்டுப் பிரிவினையை ஆதாரமாகக் காட்டவில்லை. நான் அப்படி ஆதாரமாகக் காட்டினல் அதனல் ஆட்சியாளர்களுக்கு சில சங்கடங்கள் ஏற்படலாம். ஆகையால், நாட்டுப் பிரிவினையை நான் ஆதாரமாக வற்புறுத்தாவிட்டாலும்கூட, ஜப்பான் நாட்டில் பொதுவாக நடப்பது பற்றி எடுத்துரைக்க விரும்புகிறேன். அந்த நாட்டில் அந்தந்த பிரதேசங்களுக்கு (ரீஜனல் போர்டு) தொழில் திட்டங்கள் வகுக்கப்பட்டு, ஒன்றுக்கொன்று முரண்பாடில்லாத வகையில் பொதுவான திட்டங்கள் வசதியாக இருக்கின்ற நேரத்தில், அந்தந்த பிரதேசங்களுடைய திறமைக்கும், தட்பவெப்ப நிலைமைக்கும், மக்களுடைய வருவாய்க்கும் உகந்த நிலைமையில் தேவைப்படி திட்டங்கள் வகுத்துக்கொண்டிருக்கிருர்கள். இம்மாதிரி வழியில் ஜப்பான் நாட்டில் செய்துகொண்டிருக்கிருர்கள் என்பதை ஆட்சியாளரின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன்.

[Sri C. N. Annadurai] [24th July 1957

தொழில் துறையிலே நாம் மிகவும் பின்தங்கியிருக்கிறோம் என்பது ஒரு கட்சி எடுத்துச்சொல்லி, அதை மாற்றுக் கட்சி மறுக்கும் பிரச்னை இல்லை. எல்லா கட்சியில் உள்ளவர்களும் தொழில் துறையிலே தென்னாடு பின்தங்கியிருப்பதை அறிவார்கள். தொழில் துறையிலே நம் முன்னேற்றத்திற்காக திட்டப்பட்ட முதல் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் தென்னாடு புறக்கணிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதனையும்,இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் கூட தென்னாட்டினுடைய வளர்ச்சியை முக்கியமாக கருதாதபடி, நம்முடைய மாநில அரசு கேட்ட தொகையை பெறமுடியாமல் கூட திகைத்து திரும்பியதையும் நாடு பூராவும் நன்றாக அறிந்திருக்கிறது. நம்முடைய பொருளாதார திட்டத்தை அகில இந்திய அடிப்படையிலே வைத்திருக்கிற வரையில், அகில இந்திய திட்டங்கள் நாட்டிலே அமுல் நடத்தப்படுகிற வரையில், உண்மையிலேயே பல பிரதேசங்கள் பஞ்சப் பிரதேசங்களாக வேண்டுமென்று அல்ல, விரும்பினாலும் கூட முன்னேற்றத்துக்கு வழி வகுக்கமுடியாத காரணத்தினாலே, பஞ்சப் பிரதேசங்களாகத்தான் நடத்தப்படும். உதாரணமாகச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், எங்கள் கட்சியிலே நாங்கள் எப்பொழுதுமே ஏதோ வேடிக்கையாக எடுத்துக் காட்டுகிறோம் என்று நாட்டை ஆளுகின்ற கட்சி அலட்சியம் காட்ட வேண்டாம் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். உடல் முழுதும் குளிக்க வேண்டுமானால், முதுகுப் புறத்தை தேய்ப்பதற்கு வாலிபர்களாக உள்ளவர்கள் மனைவிமார்களையும், வயதானவர்கள் தங்களுடைய துணைவர்களையும் வைத்துக்கொள்ளுகிறார்கள். சாதாரணமாக நாடுபூராவும் பொருளாதாரத் திட்டம் போடுகின்ற நேரத்தில், சில பகுதிகள் பஞ்சப் பிரதேசங்களாக,வேண்டுமென்றல்ல முடியாத காரணத்தினால் ஆக்கப்பட்டு வருகின்றன.

அகில இந்திய ரீதியில் தரப்பட்டிருக்கிற புள்ளிவிபரத்தில் கூட பம்பாய் மாநிலத்தில் சம்பாதிக்கிறவர்கள் 43 பேர்கள் என்றும், அவர்களால் பாதுகாக்கப்படுகின்றவர்கள் 57 பேர்கள் என்றும், சென்னைமாநிலத்தில் சம்பாதிக்கிறவர்கள் 31 பேர்கள் என்றால், அவர்களால் காப்பாற்றப்பட்ட வேண்டியவர்கள் 69 மக்கள் என்றும் கணக்கு போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆகையினால் இங்கே சம்பாதிக்கின்றவர்கள் தொகையும் குறைவு. அவர்கள் சம்பாதிக்கின்ற பணத்தை வைத்துக்கொண்டு, பிழைப்பு தேட வேண்டியவர்களின் தொகையும் அதிகமானதாச இருக்கிறது. பிழைப்பு எந்த அளவுக்கு கிடைக்கின்றது என்று பார்த்தால், தென்னாட்டிலே உழவு நாட்கள் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 181 என்றால், அதே உழவனுக்கு வட நாட்டிலே 292 நாட்கள் என்றும், தென்னாட்டிலே உழவனுக்குக் கிடைக்கின்ற வருவாய் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 382 என்றால் வட நாட்டிலே உழவனுக்கு கிடைக்கின்ற வருவாய் ரூ. 512 என்று சர்கார் தருகின்ற புள்ளி விவரங்களே சொல்லுகின்றன.

புள்ளி விவரங்களிலுள்ள நன்மை தீமையைப்பற்றி நான் ஓரளவுக்கு அறிந்திருக்கிறேன் என்றாலும் சர்க்கார் தந்திருக்கின்ற புள்ளி விவரங்களிலிருந்து ஒருஉண்மை புலனாகிறது. எந்தவகையில் பார்த்தாலும் வடநாட்டுக்கும் தென்னாட்டுக்கும் ஏற்றத் தாழ்வு இருக்கின்றது என்பதை நாங்கள் எடுத்துச் சொல்லும்போது ஆளும் கட்சியிலுள்ளவர்களுக்கு எரிச்சல் ஏற்படும் என்று நினைத்தோ அல்லாமலோ அடிக்கடி வடக்கு தெற்கு என்று கேலிசெய்வது போன்று ஏதோ சொல்ல வேண்டுமென்று நினைத்து இடக்கு பேசி மடக்கி வருகிறார்கள் என்கிறார்கள். நாங்களும் இதைப்போன்று சொல்ல [illegible]யும். இவ்விதம் பேசுவதின் காரணம் அவர்களின் மனதிற்கு [illegible] என்று சொல்லும் உண்மையைப் பார்த்து அவர்களின் மனம் ' படக் பட[illegible] ' என்று அடித்துக்கொள்ளுகிறது. மற்றொரு வகையில் பிரச்னையை மழுப்புவதற்காக சொல்லப்படுகிறது. நாங்கள் எல்லாம் ஒன்று, அகில இந்தியா பூராவும் ஒன்று என்று பார்த்து காரியங்களை நடத்துவோம், நீங்கள் பிளவு மனப்பான்மையுடையவர்கள், நீங்கள் பேத புத்தியோடு பிரச்னைகளை பார்க்கிறீர்கள் என்று வாதங்களை சொல்லி பிரச்னையை மழுப்புகின்றார்கள். ஆனால் தெற்கு பகுதியை தாழ்த்திவிட்டு எத்தனை பெரிய தூய்மையான வாதங்களை எந்த பெரிய தலைவர்கள் சொன்னாலும் அதை ஒத்துக்கொள்வதற்கில்லை. தென்னாட்டில் இருக்கின்ற குறைகளை நீக்கினால் ஒழிய தென்னாடு முன்னேற்றம் அடையாது. இதை மறுத்து எந்தவிதமான அரசியல் வாதங்களை கூறினாலும் ஒத்துக்கொள்வதற்கில்லை. சென்னையில் பொருளாதார நிபுணராக இருந்த திரு. பி. ஜே. தாமஸ் அவர்கள் சென்ற கிழமையில் குறிப்பிட்டிருப்பதை ஞாபகமூட்ட விரும்புகிறேன். முதல் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலும் சரி, இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்திலும் சரி பொதுவாக தென்னாட்டை விட வட நாட்டில் வளம் பெறுகிறது, என்று எடுத்துச் சொல்லி, தென்னாடு முன்னேற வில்லை என்று தென்னாட்டார்கள் பொறுமையின் காரணமாக பேசவில்லை என்பதையும் எடுத்துச் சொல்லி ஒரு பகுதியில் மாத்திரம் விலைவாசி ஏறியிருப்பதின் காரணங்களையும் எடுத்துச் சொல்லி இதை மாற்றுவதற்கு தென்னாட்டுக்கு ஒரு திட்டம் தேவை என்பதையும் எடுத்துச்சொல்லி இதற்கு நல்ல பாதுகாப்பு உணர்ச்சியோடு அரசியல் கலப்பு இல்லாதவர்கள் பணியாற்றினால் நல்லது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். எந்த அளவு நாங்கள் தென்னாடு புறக்கணிக்கப்படுகிறது என்று சொல்லுகின்றோமோ அதேதான் இன்று நாலா பக்கங்களிலும் பேசப்படுகிறது. ஆதரிக்கப்படுகிறது. அதே நேரத்தில் அந்த காற்று எந்த பக்கம் அடிக்கிறது என்பதற்கு இது ஒரு சான்றாகும் என்பதை கூற விரும்புகிறேன். இது வெறும் கேலிக்குரியது என்று கருதக்கூடாது. நாட்டுக்கு எது தேவை என்பது எங்களுக்குத் தெரியும், நாட்டில் எவ்விதம் இருந்தாலும் நீங்கள் கவலைப்படவேண்டியதில்லை, நாட்டுக்கு உழைத்தவர்கள் நாங்கள்தான், எங்களுக்குத்தான் அந்த உரிமையுண்டு என்று ஆளும் கட்சியிலிருந்து பதில் அளிக்கப்படுகிறது. நாட்டுக்கு உழைத்தவர்களுக்கு நாங்கள் தலை வணங்குகிறோம். அவ்விதம் தலைவணங்குகின்ற நேரத்தில் அதை வைத்துக்கொண்டு ஆட்சியில் இருக்கும் அமைச்சர்களால் நாடு எவ்விதம் நடத்தப்படுகிறது என்பதை பார்த்து பரிதாபப்படுகிறேன். நாட்டை மீட்டு நல்வழிக்கு கொண்டு வரவேண்டும் என்றுள்ள உணர்ச்சி, அதன் மூலம் எழுகின்ற நம்பிக்கை அந்த பக்கத்திலுள்ளவர்களுக்கு மாத்திரம்தான் இருக்கும் என்பதல்ல. இந்த புறத்தில் இருப்பவர்களுக்கும் அந்த நம்பிக்கை வரக்கூடும் என்பதை, சபா நாயகர் மூலமாக அவர்களுக்கு பணிவன்புடன் கூறிக்கொள்கிறேன். இந்த சட்டமன்றத்தில் அடிக்கடி கூறப்படுகிறது. நாங்கள்தான் இந்நாட்டுக்கு தியாகம் செய்திருக்கிறோம், நீங்கள் என்ன செய்தீர்கள் என்று கேட்கப்படுகிறது. என்னுடைய கட்சியை பொறுத்தவரையில் எங்களை சார்ந்திருந்த தலைவர்கள் வேண்டுமானால் நீங்கள் சொல்லுவதை ஏற்றுக் கொள்ளலாம். அவர்களில் ஒரு சிலர் இன்றைய தினம் உங்கள் நண்பர்களாகிவிட்டார்கள். (கைதட்டல்.) எங்களை பொறுத்த வரையில் "ஊருக்கிளைத்தவன் பிள்ளையார் கோவில் ஆண்டி." என்பது போன்று நாங்கள் பிரச்னைகளைப் பற்றி சொல்லுகின்ற நேரத்தில் நீங்கள் என்னவேண்டுமானாலும் சொல்லலாம் என்று நினைத்து சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறீர்கள். அதை விட்டு விட்டு பிரச்னைகளை தீர்த்து வைப்பதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று பணிவுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் சில யோசனைகளை சொல்லுவதற்கு முன்னால் தொழில் துறையில் எந்த நிலையில் இருந்தது என்பதற்கு 1945–1951-ல் **under the Post-War Development Scheme—the industries development**-ல் என்னென்ன தொழில்கள் இருந்தன என்பதை இந்த சபையின் கவனத்திற்கு கொண்டு வர விரும்புகிறேன்—

1. **The Soap Institute and Soap Factory at Calicut ;**
2. **The Oil Factory and Hydrogenation Unit at Calicut ;**
3. **Shark Liver Oil Unit at Calicut ;**
4. **Coir School and Coir Production in Andhra ;**
5. **Oil Institute at Anantapur ;**
6. **Ceramic Factory at Gudur ;**
7. **Bangle Manufacturing Unit at Kalahasti ;**
8. **Paper Factory at Rajahmundry ;**
9. **Kollegal Silk Filature Factory ;**
10. **A Cottage Industrial and Chemical Testing Laboratory at Madras.**

[Sri C. N. Annadurai] [24th July 1957

இவைகளில் முக்கியமான பெரும் பகுதியை மொழி வழி மாகாண பிரிவினையின் காரணமாக நாம் இழந்திருக்கிறோம். இதில் இருக்கின்ற வேடிக்கை என்னவென்றால் இந்த திட்டங்கள் இருந்த காலத்தில் இதற்காக எவ்வளவோ அதிகாரிகள் இருந்தார்கள். இப்போது இதே துறையில் அதிகமாக அதிகாரிகள் இருப்பதாக அறிகிறேன். நான் கூறுவதில் தவறு இருக்குமானால் என்னை திருத்தவேண்டிய கடமை அமைச்சர் அவர்களுக்கு இருக்கிறது. இந்த விதத்தில் கூடுதலாக அதிகாரிகள் இருப்பதற்கு காரணம் என்ன என்பதை இதில் உண்மையிருக்குமானால் அதை கூற வேண்டிய பொறுப்பு அவர்களுக்கு இருக்கிறது. இந்த நாடு ஒன்றாக இருந்த காலத்தில் ஒரு டைரக்டரும் ஒரு ஜாயின்ட் டைரக்டரும் இருந்த அதே இடத்தில், இப்போது ஒரு டைரக்டரும், ஒரு அடிஷனல் டைரக்டரும், மூன்று ஜாயின்ட் டைரக்டரும் அதன் கீழ் பல கெஜெடட் ஆபீஸர்களும், 20, 30 இன்ஜினியர்களும் இருப்பதாக நான் அறிகிறேன். இவ்விதம் இருப்பதற்கு காரணம் என்ன என்பதை அமைச்சர் விளக்க வேண்டும். இதில் உண்மையில்லையென்றால் திருத்தவேண்டிய கடமையும் அவர்களுக்கு இருக்கிறது. அடுத்ததாக சிறிய தொழில்கள் அதிகமாக ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்றால் அந்த தொழில்களை சர்க்கார் நேரடியாக நடத்த வேண்டும். இல்லையானால் இதில் அதிக லாபம் கிடைக்கிறதாக இருந்தால் தனிப்பட்டவர்கள் இதை நடத்துவதற்கு வருகிறார்களே தவிர ஏதோ ஆயிரம் பேருக்கு வேலை கிடைக்கும் என்ற தர்ம உணர்ச்சியோடு அல்லது நாட்டுக்கு முன்னேற்றம் அடைவதற்காகவோ பொருளாதார துறையில் முன்னேற்றம் அடைவதற்காகவோ தனிப்பட்டவர்கள் எப்பொழுதும் முன் வரமாட்டார்கள். உடனடியாக லாபம் கிடைப்பதாக இருந்தால் தனிப்பட்டவர்கள் தொழிலை ஏற்று நடத்துவதற்கு முன் வருவார்கள். ஆகவே கீழ்கண்ட தொழில்களை உடனடியாக சர்க்காரை ஏற்று நடத்த வேண்டுமென்று ஒரு யோசனை கூற விரும்புகிறேன்:—

(1) A paper factory or some factories where bamboo is available.

நம்முடைய நாட்டில் இன்றைக்கு 600-க்கு மேற்பட்ட பத்திரிகைகள் நடந்து வருவதாக தகவல் கிடைத்திருக்கிறது. இதற்கு வேண்டிய காகிதங்கள் கிடைப்பதற்கு காகித ஆலைகள் அதிகமாக வேண்டியிருக்கிறது. இதற்கு வேண்டிய நாணல் காடு, மூங்கில் காடு நமக்கு வசதியாக இருக்கிற காரணத்தால் இதை உடனடியாக ஆரம்பித்து நடத்த முடியும். அடுத்ததாக,

(2) An oil and soap factory in North or South Arcot.

(3) A silk filature factory at Hosur taluk, Salem district.

இந்த பட்டு விஷயத்தில் இங்கு சபை அங்கத்தினர்களால் உருக்கமாக பேசப்பட்டது. பட்டை கொண்டு பாவையர்களுடைய மனத்தை திருப்தி செய்வதற்காகவாவது இதை உடனடி கொண்டு வரவேண்டும். நமக்கும் சில நேரங்களில் பட்டு தேவைப்படுகிறது. சில நேரங்களில் பட்டு வாங்குவதில் ஆடவர்களுக்கு இதனால் தொல்லை இல்லாமல் இருக்கும். ஆகவே பெண்களின் திருப்திக்கு வேண்டியாவது இந்த பட்டுத் தொழிலை ஆயிரக் கணக்கான ஆண்டு காலமாக மேற்கு நாடுகளுக்கு எல்லாம் அனுப்பிக் கொண்டிருந்த இந்த பட்டை அதிகமாக உற்பத்தி செய்வதற்காக இந்த பட்டுத் தொழிலை நடத்துவதற்கே உடனே முயற்சிக்கலாம் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்ததாக,

(4) A glue and gelatine factory with the huge quantity of tannery flushings available.

நம்முடைய நாட்டில் தோல் பதனிடும் தொழிற்சாலைகள் அதிகமாக இருக்கின்றன. தோலை பதனிடும் பொழுது அதிலுள்ள கொழுப்பையும் சத்தையும் வீணாக்காமல் இதை உற்பத்தி செய்யலாம் என்று நிபுணர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அடுத்ததாக,

(5) Development of coir industry in Tirunelveli and Ramathapuram districts.

24th July 1957] [Sri C. N. Annadurai]

(6) Metal industry with improved alloys

இதற்காக இன்று எத்தனையோ இன்ஜினியர்கள் வைத்திருப்பதாக கூறப்படுகிறது. எந்தெந்த உலோகங்களிலிருந்து புதிய உலோகம் கிடைக்கும் என்பதைப் பற்றி ஆராய்வதற்காக இம்மாதிரிப்பட்ட தொழிற்சாலைகளை உடனடி ஏற்படுத்த வேண்டும். அடுத்ததாக,

(7) Wood industry ;

(8) Pigment manufacturing and paint manufacturing and mixing ;

(9) Manufacture of musical instruments ;

(10) Ink manufacture ;

(11) Boot polish making ;

(12) Manufacture of parchment paper ;

(13) Evolving plastic from materials like cashew kernals, etc.

சபாநாயகர் அவர்களே, நான் இந்த பிரச்னையிலிருந்து சற்று விலகுவதற்குக் காரணம், இந்த சபையில் பேசப்பட்ட சிலவற்றிற்கு பதில் அளிக்க நான் கடமைப்பட்டுள்ளேன். நமது நிதி அமைச்சர் அவர்கள் வரவு செலவுத் திட்டத்தை சமர்ப்பிக்கும்போது முந்திரி காடுகளை வளர்ப்பதற்காக நான்கு லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கியிருக்கிறோம் என்று அவர்களது வக்கரமான புன்னகையை வீசி என்னைப் பார்த்துச் சொன்னார்கள். சிந்திரி முந்திரி என்று பேசியவர்களுக்கு இது திருப்தி அளிக்கலாம் என்று சொன்னார்கள்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : ஓரளவிற்கு திருப்தி அளிக்கலாம் என்றுதான் சொன்னேன்.

SRI C. N. ANNADURAI : அங்கே தொழில் இங்கே தொழில் அங்கே சிந்திரி இங்கே முந்திரி என்று நாங்கள் அடுக்குமொழி கூறவில்லை. நாங்கள் அடுக்குமொழி பேசுவதில் நல்ல பயிற்சி பெற்ற பிறகுதான் கூறுகிறோம். அவைகள் ஓரளவிற்கு பயன் அளிக்கத் தக்க வகையில் இருப்பதையும் நாங்கள் பார்க்கிறோம். முந்திரித் தொழில் என்று நாங்கள் சொல்வது முந்திரிப் பழத்தை அல்ல. அதிலிருந்து, முந்திரிச் செடியிலிருந்து கிடைக்கும் உப பொருள்களை வைத்துக்கொண்டு பிளாஸ்டிக் போன்ற சாமான்கள் செய்து தொழிலை வளப்படுத்த வேண்டுமென்று கூறுகிறோமேயொழிய, முந்திரி பழத்தை நாங்கள் கூறவில்லை என்பதை நினைவில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். ஆகவே, முந்திரி என்று நாங்கள் சொல்வது, அதிலிருந்து பிளாஸ்டிக் சாமான்கள் போன்றவைகள் செய்யலாம் என்பதை உள்ளடக்கித்தான் சொல்கிறோமே தவிர, முந்திரிப் பழத்தை நாங்கள் கூறவில்லை. முந்திரி பழக்காடுகள் நிதியமைச்சரவர்களின் மாவட்டத்தில் மட்டுமல்ல இருப்பது. நான் சிறு வயதில் ஓடி விளையாடிக்கொண்டிருந்த காலத்தில் கைக்கு எட்டிய தூரத்தில் ஆத்தூரில் முந்திரி பழம் கிடைத்துக்கொண்டிருந்தது, அவைகளை நான் வேண்டிய மட்டில் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறேன், அம்முந்திரி பழங்களை நான் தின்று பழக்கப்பட்டவன்தான். ஆதலால் நிதி அமைச்சரவர்கள் முந்திரிப் பழத்தை வளர்த்துத் தர வேண்டுமென்று நாங்கள் சொல்லவில்லை. அந்தத் தொழிலை வளப்படுத்த வேண்டுமென்று நாங்கள் சொல்லும்போது சர்க்காரிடம் அதற்கு செலவழிக்க பணம் இல்லை என்று சொல்லக் கூடும், நிதி இல்லை என்றால் வரி போடுங்கள் என்று சொன்னால் காங்கிரஸ் கொறடா அவர்கள் எனக்கே கொறடா கொடுப்பார்கள், நாங்கள் வரி போட்டால் நீங்கள் அதை எதிர்ப்பீர்களே என்று. வரிகளை போட்டுத்தான் நாட்டை ஆளவேண்டும் என்றால் சர்க்காருக்கும், சத்திரம் சாவடிகளுக்கும் ஒரு வித்தியாசமும் இல்லை. ஒரு சர்க்காருக்குள்ள வருவாய் இரண்டு விதத்தில் தான் இருக்க வேண்டும். ஒன்று, வரி மூலம், இரண்டாவது, வருவாய் தரக்கூடிய எல்லா துறைகளையும் சர்க்கார் கைப்பற்ற வேண்டும், தனியார் கையில் இருக்கிறதே தனவந்தர் கையில் இருக்கிறதே என்ற

[Sri C. N. Annadurai] [24th July 1957

பற்றோ பாசமோ குறுக்கிடக்கூடாது. இன்றையதினம், தொழில்களை பப்ளிக் செக்டர், பிரைவேட் செக்டர் என்று இரண்டாக பிரித்திருக்கிறார்கள். ப்ரைவேட் செக்டர் என்றால் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் பணம் போட்டு தொழில் நடத்துவதாகும். பப்ளிக் செக்டர் என்றால், சர்க்காரே பணம் போட்டு நடத்துவதாகும். அதிலே பிரைவேட் செக்டருக்கு நாட்டை ஆளுகிற சர்க்கார் சில நேரங்களில் அவர்களுக்கு கடன் கொடுக்கிறார்கள். உதவியும் அளிக்கிறார்கள். அதிகாரத்தில் இருப்பவர்களுக்கும் இத்தொழிலை நடத்துகிறவர்களுக்கும் உள்ள நெருக்கத்தைப் பொறுத்துத்தான் கடனும், உதவியும் அளிக்கப் படுகிறது. ஆகவே, நான் சொல்ல விரும்புவது என்னவெனில் அந்த முறையை மாற்றி நம் நாட்டில் தொழில்கள் பப்ளிக் செக்டரில்தான் இருக்க வேண்டும். அதை இரண்டாக பிரித்து, ஒன்று சர்க்காரே முழு மூலதனம் போட்டு நடத்துகிறது, இரண்டாவது சர்க்கார் 51 பங்கு போட்டு மற்ற பங்கை பொது மக்களிடமிருந்து பெற்று நடத்த வேண்டும். பொது மக்கள் தாராளமாக பணம் தர முன் வருவார்கள். தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நடத்தும் தொழில்களுக்கே அவர்களிடமிருந்து பங்குகள் வாங்க பொது மக்கள் முன் வரும்போது சர்க்காரே தொழிலை நடத்தப் போகிறார்கள் என்று தெரிவிக்கப்பட்டால் முதலாளிகளிடம் உள்ள நம்பிக்கையை விட அரசாங்கத்தினிடம் அதிக நம்பிக்கை வைத்து பங்குகளை வாங்க முன் வருவார்கள். இன்றுள்ள சிறு தொகை சேமிப்பிற்கு பாடல், ஆடல் மூலமாகவும், நாடக மூலமாகவும், நண்பர்களின் ஒத்துழைப்பு மூலமாகவும், கடைசியாக அதிகாரிகள் மூலமாகவும் நிறைவேற்றலாம் என்று கருதுகிறார்கள். சிறு சேமிப்புத் திட்டத்தினுடன் நான் சொல்கிற ஒரு சிறிய யோசனையையும் அதனுடன் இணைக்க வேண்டும். பணத்தை சேமித்து வையுங்கள் 12 ஆண்டில் 100 ரூபாய் 165 ரூபாயாகி விடும் என்று, கூடையில் மாஞ்செடியை வைத்து விட்டு கூடையை எடுத்து விட்டு மாஞ்செடி இருக்கிறது பாருங்கள் என்று சொல்வது மாதிரி இல்லாமல், விளம்பரம் கொடுப்பதை விட்டு அதை மக்களுக்கு பயன்படக் கூடிய முறையில் உபயோகப்படுத்தப்பட வேண்டும். அப்பணத்தை சேலம் அலுமினியம் தொழிற்சாலை போன்ற தொழிற்சாலைகளுக்கு இயர் மார்க் செய்து அத்தொழில்கள் வளம் பெறச் செய்வதற்கு, அத் தொழில்களுக்கு இதை பங்காக மாற்றினால் இத்திட்டம் விரைவில் வெற்றி அடையும் என்று எடுத்துச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். அந்த முறையில் இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற சர்க்கார் முன் வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஆனால், இவ்வளவு சொன்னாலும்கூட, கடைசியில் நான் என்னுடைய அதிருப்தியை கூறிக் கொள்ளாமல் இருப்பதற்கு இல்லை. அது யாருடைய பேரிலும் இல்லை. எந்தக் கட்சியின் பேரிலும் இல்லை. காலத்தின் பேரில் தான் என்னுடைய அதிருப்தி அது. ஒரு காலத்தில் பட்டையும், முத்தையும் உலகத்திற்கெல்லாம் அனுப்பி வந்த தமிழ் நாடு இன்றையதினம் கூலிகளைத்தான் வெளி நாடுகளுக்கு அனுப்புகிறது என்று அதற்காக காலத்தைத் தான் நான் நொந்து கொள்கிறேன். ஆற்றலும், அறிவும், திறமையும் படைத்த அமைச்சர்கள் எங்களுக்கு அளிக்கப்பட்டிருந்தும் டெல்லியால் போதுமான அளவு அதிகாரம் அளிக்கப்படாததால் அவர்கள் செயல்பட முடியாமல் இருக்கிறார்கள். ஆகையால்

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : இன்று கூலிகளை வெளி நாடுகளுக்கு அனுப்புவதில்லை. முன் காலத்தில் அப்படி நடந்திருக்கலாம்.

SRI C. N. ANNADURAI : வெளி நாடுகளில் கூலிகளை இப்பொழுது எடுத்துக்கொள்வதில்லை. இங்கிருந்து சிலோனிற்குச் சென்றவர்களை அவர்கள் துரத்துகிறார்கள். பொருளாதாரத்தை நாம் சரிவர உணர்ந்து பேராசிரியர்கள் சொல்லியிருக்கும் கருத்துக்களை மனதில் வைத்துக்கொண்டு, நமக்குள்ள அதிகாரங்களை நாமே வைத்துக்கொண்டு, தொழில் துறையில் நல்லபடி முன்னேற்றம் காணவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், நம் நாட்டில் வறுமை சொல்லக்கூடிய நிலைமையில் இல்லை. அந்த அளவுக்கு வறுமை இருக்கிற காரணத்தால் தொழில் துறையில் நல்ல முன்னேற்றம் காண வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து எனது உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

24th July 1957]

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த சபையின் முன்பு இருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். எனக்கு முன்பு பேசிய அங்கத்தினர்கள் நம்முடைய சென்னை மாகாணத்தில், மதராஸ் ஸ்டேட்டில் கைத் தொழில்கள் விருத்தி அடையாதது பற்றிச் சொன்னார்கள். சிறிய கைத்தொழில்களும் சரி, பெரிய கைத்தொழில்களும் சரி நாம் எதிர்ப்பார்த்தபடி அவைகள் விருத்தியாக வில்லை. இந்த ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் கீழும் நாம் எதிர்ப்பார்த்தபடி அவைகளுக்கு மத்திய சர்க்கார் போதுமான உதவியும் கொடுக்கவில்லை என்பதைப் பார்க்க ரொம்பவும் வருந்த வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். முக்கியமாக போக்குவரத்தை எடுத்துக்கொண்டால், அதில் மைசூர் மாகாணத்தை எடுத்துக்கொண்டால் கிட்டத்தட்ட 100 கோடி ரூபாய் வரையில் மத்திய சர்க்காரிலிருந்து கிடைக்கும் உதவியால் அங்கு இருப்பவர்கள் எல்லோரும் சேர்ந்து அநேக தொழில்களை ஆரம்பிப்பதற்கு இருக்கிறார்கள். இப்பொழுது பார்க்கப்போனால், அவ்விடத்தில் ஹிந்துஸ்தான் பாக்டரிக்கு சுமார் 10 கோடி ரூபாய், மெஷின் டூல்ஸ்க்கு 7 கோடி ரூபாய், டெலிபோன் இலாகாவிற்கு சுமார் 7 கோடி ரூபாய், பாரத் எலெக்ட்ரிக்கு 10 கோடி ரூபாய் என்று கணக்கிட்டுக் கொண்டு போனால் கிட்டத்தட்ட 100 கோடி ரூபாய் வரையில் அவர்கள் உதவி பெற்று அவர்களின் தொழில் வளர்ச்சியை அதிகப்படுத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். அங்கு தொழில் வளர்ச்சி அடைவதோடு மட்டுமல்லாமல், எனக்குத் தெரிந்த வரையில் சுமார் 50,000 நபர்களுக்கு மேல் வேலை கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இந்த இடத்தில் சில தொழிற்சாலைகள் ஆரம்பிக்கப் போவதாக வதந்திகள் ஏற்பட்டன. சில இலாகாக்கள் மூலியமாக. ஆனால் எதிர்பார்த்த தொழிற்சாலைகள் இவ்விடம் நிறுவப்படவில்லை. சில நாட்களுக்கு முன்பு இந்த இடத்தில் ஹெவி எலெக்ட்ரிக்கல் இண்டஸ்ட்ரீஸ் ஆரம்பிக்கப்போவதாக இருந்தார்கள். அதை மக்கள் ஆவலுடன் எதிர்ப்பார்த்துக்கொண்டு இருந்தார்கள். ஆனால் திடீரென்று அந்தத் தொழிற்சாலை போபாலில் ஆரம்பிக்கப்பட்டு விட்டது. நமக்கு அந்த உதவி கிடைக்காமல் போய்விட்டது. அது ரொம்பவும் வருந்தத்தக்க காரியமாகும். அதோடு, மருந்து, பார்மக்யூட்டிகல் இன்டஸ்ட்ரீஸ், அதுவும் இந்த இடத்தில் ஆரம்பிக்கப் போவதாக வதந்தி இருந்தது. அதுவும் ஆரம்பிக்கப்படவில்லை. அம்மாதிரி தொழிற்சாலைகள் பம்பாயில் நிறுவப் போவதாக கேள்விப்படுகிறோம். தென் இந்தியாவில் நெய்வேலி திட்டம் ஆரம்பிக்கிறோம். அதிலிருந்து அநேக தொழிற்சாலைகள் ஏற்படும் என்று சொல்கிறார்கள். நெய்வேலியை ஒரு தொழிற்சாலை என்று சொல்வதற்கில்லை. அது ஒரு பெரிய திட்டமாகும். மத்திய சர்க்கார் போட்டிருக்கும் திட்டப்படி இன்னும் சுமார் 3, 4 வருஷங்களாகும் அது முடிவதற்கு என்று சொல்கிறார்கள். அது எவ்வளவு தூரம் வெற்றிகரமாக முடியும் என்பதைப் பற்றி நாம் ரொம்பவும் யோசனை செய்ய வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். 10-47 a.m.

அப்படி முடிந்தால் அநேக வித தொழிற்சாலைகள் ஏற்படும். அதன் மூலம் அநேக பேர்களுக்கு வேலை கிடைக்கும் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆனால் சற்று நிதானித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

முக்கியமாக தென்னாட்டை எடுத்துக்கொண்டால், இங்கிருப்பவர்களில் 2 சதவிகிதம்தான் " இன்டஸ்டிரியல் பாபுலேஷன் " அதாவது தொழிலைச் சேர்ந்திருப்பவர்கள் என்ற புள்ளிவிவரம் கிடைத்திருக்கிறது. அம்மாதிரி இவ்வளவு குறைவாக இருப்பதைப் பார்க்கப் போனால் மிகவும் வருந்தத் தக்கதாயிருக்கிறது. இங்கு நிலப் பிரச்னை அதிகம் இருக்கிறது. அந்த நிலப் பிரச்னையால் கஷ்டப்படுகிறவர்கள் எல்லோரும் தொழிலில் ஈடுபட வேண்டும். அப்போதுதான் நிலத்திற்கு நிர்ப்பந்தம் இருக்காது. ஆகவே, தொழில்களை விருத்தி செய்ய நம் சர்க்கார் முன் வந்தால்தான் இந்த நிலப் பிரச்னையும் கொஞ்சம் தீரும் என்பது என் அபிப்பிராயம். முக்கியமாக சேலம் ஜில்லாவில் இரும்பு தொழிற்சாலை ஏற்படுத்துவதைப் பற்றி அநேக திட்டங்கள் வகுத்து மத்திய சர்க்காரும் இதற்கு இலாகா மூலமாகவோ அல்லது வேறு விதமாகவோ எல்லாம் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் அது எப்போது நிறுவப்படும் என்று திட்ட வட்டமாகச்

சொல்ல முடியவில்லை. நம் அமைச்சர்கள் எல்லோரும் அதிக ஊக்கம் செலுத்தி சேலத்தில் எவ்வளவு சீக்கிரம் இரும்பு தொழிற்சாலையை ஏற்படுத்த முடியுமோ அவ்வளவு சீக்கிரம் ஏற்படுத்த நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கைத்தறி நெசவாளர்களைப்பற்றி அநேகம் பேர் பேசினார்கள். அவைகள் எல்லாம் உண்மை." இப்போது சர்க்கார் எவ்வளவோ செய்திருந்த போதிலும் இன்னும் செய்யவேண்டியது நிறைய இருக்கிறது. இப்போது கூட்டுறவு சங்கங்களில் சேர்ந்தவர்களுக்கு மட்டும் உதவி கொடுக்கப்படுகிறது. மற்றவர்கள் நிறைய இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு உதவி ஒன்றும் கொடுக்கப்படவில்லை. கூட்டுறவு சங்கங்களில் சேராதவர்களுக்கும் இந்த உதவி செய்வதற்கு சர்க்கார் முயற்சிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதிலும், புடவை, வேஷ்டிகளை ஒதுக்குவதைப் பற்றி பல அங்கத்தினர்கள் பேசினார்கள். இதைப் பற்றி அநேக இடங்களில் பேசப்படுகிறது. இவைகளை ஒதுக்கி நெசவாளர்களுக்கு சலுகை கொடுக்காதது மிகவும் விசனிக்கத்தக்க விஷயம். இப்போது துணிகள், தேக்கங்கள் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. அவைகள் இன்னும் கிளியர் ஆகவில்லை. இந்த கைத்தறி ஆடைகள் வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதியாக வேண்டியவை. இதனால் நமக்கு அன்னிய செலாவணி கிடைக்க வழி இருப்பதால் இதைப் பற்றி கவனம் செலுத்த வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல இண்டஸ்ட்ரீஸ் டிபார்ட்மெண்டில் பம்ப்செட்டுகளும் போரிங்குகளும் இப்போது சில இடங்களில் கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. பம்ப் செட்டுகள் விவசாய இலாகாவின் மூலமாக வினியோகிக்கப்பட்டு வருகிறது. போரிங்குகள் இண்டஸ்ட்ரீஸ் டிபார்ட்மெண்ட் மூலமாக வேண்டியவர்களுக்கு கொடுத்து வருகிறார்கள். இவைகள் இரண்டும் ஒரே இலாகாவின் கீழ் இருக்க வேண்டும். இவ்வாறு இருப்பதால் அநேக இடையூறுகள் இருக்கின்றன. விவசாயிகளுக்கு இவைகள் எவ்வப்போது எவ்வளவு வேண்டுமென்பது மற்ற டிபார்ட்மெண்ட்களுக்கு தெரிவதில்லை. ஆகையால் இவைகளை ஒரே டிபார்ட்மெண்டின் கீழ் வைத்து கூடிய சீக்கிரத்தில் நல்ல முறையில் விநியோகிக்கப் பார்க்க வேண்டும். இண்டஸ்ட்ரீஸ் டிபார்ட்மெண்டுக்கும் விவசாய டிபார்டிமெண்டுக்கும் அவ்வளவு ஒற்றுமை இல்லை என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதே மாதிரி குழாய் கிணறுகள் எடுப்பதைப் பற்றி சில அங்கத்தினர்கள் பேசினார்கள். குழாய் கிணறுகள் வறண்ட பிரதேசங்களில் எடுக்கப்படுகிறது. ஒவ்வாரு ஜில்லாவிலும் வறண்ட பிரதேசம் எது என்பதை உடனடியாக ஆராய்ந்து ஒரே சமயத்தில் எல்லா இடங்களிலும் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். அதற்கு வேண்டிய என்ஜினீயர்களையும் மற்ற அதிகாரிகளையும் போட்டு அவை எடுத்துக்கொள்ள சர்க்கார் முயற்சிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இது அவசரமான ஒரு சமாசாரம். இதற்கு கூடிய சீக்கிரம் கவனம் செலுத்தவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக ரிஸர்ச் யூனிட். குடிசைத் தொழிலுக்கு ஒரு ரிஸெர்ச் யூனிட் ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் இருந்தால் ரொம்ப சௌகரியமாக இருக்கும். குடிசைத் தொழில்கள் விஷயத்தில் சரியான கவனம் செலுத்தப்படவில்லை. குடிசைத் தொழிலை விருத்தி செய்யலாம் என்று யோசித்து ரிஸர்ச் யூனிட் ஒன்றை கூடிய சீக்கிரம் நிறுவ வேண்டும். அப்படி செய்யாவிட்டால் குடிசைத் தொழில் எவ்வளவு சீக்கிரம் விருத்தியாக வேண்டுமென்று நாம் எதிர்பார்க்கிறோமோ அவ்வளவு சீக்கிரம் விருத்தியாகாது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பின்னிட்டு பாலிடெக்னிக், அதாவது பல தொழில்கள். இதுவும் அநேக இடங்களில் நிறுவப்படவேண்டும். அதிலும் முக்கியமாக பேக்வார்ட் டிஸ்ட்ரிக்ட்ஸ், அதாவது பிற்போக்கான ஜில்லாக்களில் தொழிற்சாலைகள் நிறுவப்பட வேண்டும். அம்மாதிரியான தொழிற்சாலைகள் நிறுவப்பட்டால் நமக்கு அநேக வித அனுகூலங்கள் கிடைக்கும். அந்த பல தொழிற்சாலைகளில் அநேகம் பேர்களுக்கு வேலை கிடைப்பதுமின்றி தொழில்களும் விருத்தியாகுமென்பதில் சந்தேகமில்லை.

மறுபடியும் இந்த இண்டஸ்ட்ரீஸ் டிபார்ட்மெண்டைப்பற்றி இன்னொன்றும் சொல்ல விரும்புகிறேன். முன்பு டிஸ்ட்ரிக்ட் இண்டஸ்ட்ரீஸ் ஆபீஸர்ஸ என்று இருந்தார்கள். அவர்கள் ஒவ்வொரு பிராந்தியத்திற்கும் போய் அங்குள்ள பம்ப் செட்டுகள், என்ஜின்கள் இவைகளைப் பார்த்து ஏதாவது ரிப்பேர் செய்து வந்தார்கள். ஆனால் இப்போது அம்மாதிரி இல்லை. அப்போது கம்பௌண்டிங் பீஸ் வாங்கிக்கொண்டு வேலை செய்துவந்தார்கள். அம்மாதிரி பிரத்தியேகமாக உத்தியோகஸ்தர்களைப் போட்டு பார்ட்டிகளிடம் வேண்டிய தொகையை வசூல் செய்து, எல்லோருக்கும் உதவி செய்வதற்கு வேண்டிய முயற்சியை சர்க்கார் எடுக்க வேண்டுமென்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

உப்பு உற்பத்தி பற்றி இரண்டொரு வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். சர்க்கார் டியூடி எடை போட்டு வாங்குகிறார்கள். ஆனால் விற்கும் போது அதை படிக்கணக்கில் விற்கிறார்கள். முன்பிருந்த சட்ட சபையில் நான் இதைப் பற்றி பேசியிருக்கிறேன். அப்போது அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள், அதற்குவேண்டிய உத்தியோகஸ்தர்கள் இல்லாத காரணத்தால்தான் இதை அமுலுக்கு கொண்டு வரமுடியவில்லை என்று. பின் சொன்னார்கள், வெய்ட்ஸ் அண்ட் மெஷர்ஸ் அமுலுக்குக் கொண்டுவருவார்கள், அதனால் ஒரு தனி இலாகா வேண்டியதில்லை என்று. இதன் காரணமாக கன்ஸ்யூமர்ஸுக்கு அதிக நஷ்டம் இருக்கிறது. மத்திய சர்க்காரும், நம் சர்க்காருக்கு அநேக அறிக்கைகள் விடுத்திருக்கிறார்கள். இதை நன்றாக யோசித்து எப்படி எடை போட்டு டியூட்டிகளை கட்டுகிறார்களோ அதே மாதிரி உபயோகிப்பவர்களுக்கும் விநியோகம் செய்ய வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

காஸ்டிக் சோடா தொழிற்சாலை திருநெல்வேலி ஜில்லாவில் ஆரம்பிக்கப் போவதாக நிதி அமைச்சர் அவர்கள் உரையில் அறிவித்திருக்கிறார். அது போதாது. திருப்போரூர், கோவலம் போன்ற இடங்களில் பிரைவேட் பார்டிகள் முன்பட்டிருந்தார்கள். அதெல்லாம் என்ன ஆனதோ தெரியாது. சென்னைக்கு சமீபத்தில், செங்கல்பட்டில் திருப்போரூரில் ஒரு பாக்டரி ஆரம்பிக்க சர்க்கார் முன் வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தென்னிந்தியாவில் சர்க்கரை உற்பத்திக்கு வேண்டிய வசதி இருக்கிறது. அதற்கு வேண்டிய வசதியான பிராந்தியங்கள் இருக்கின்றன. பம்பாய் ராஜ்யத்தில் இப்பொழுது கிட்டத்தட்ட ஆறு பாக்டரிகளுக்கு மேல் லைசென்ஸ் கொடுத்திருப்பதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். அதைப்போலவே தென் நாட்டில் வேண்டிய அளவுக்கு லைசென்ஸ் கொடுக்கப்படவில்லை. இதைப்பற்றி எல்லாம் சில தகராறுகள் இருப்பதாகத் தெரிகிறது. பண விஷயத்திலும் இயந்திரப் பொருள்கள் வாங்கிக் கொடுக்கும் வகையிலும் ஏதோ தகராறுகள் இருப்பதாக தெரிய வருகிறது. கொஞ்சம் கொஞ்சமாக வாங்கிக் கொடுப்பதாகத் தெரிய வருகிறது. அம்மாதிரி வாங்கிக் கொடுத்தால் லட்சக்கணக்கான ரூபாய் அதிகமாகின்றன என்பதைப்பற்றி கேள்விப்படுகிறேன். அதனால் ஆலைகளை அதிகமாகத் திறப்பதற்குவேண்டிய முயற்சிகளை இந்த சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளும்படியாக கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தப்படியாக கயிறு தொழில். தஞ்சாவூர் ஜில்லாவில் இதைப் பற்றி அதிகமாக ஊக்கம் எடுத்து அங்கே அநேகம் இடங்களில் கயிறு தொழிற்சாலைகளை ஆரம்பிக்கலாம். அதே மாதிரி செங்கற்பட்டு ஜில்லாவில் திருவொற்றியூர், முதலிய இடங்களிலும் தென்னாற்காடு ஜில்லாவிலும் இன்னும் கடற்கரை ஓரங்களிலுள்ள இடங்களிலும் கயிறு தொழிற்சாலைகளை உடனடியாக ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று நான் சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சிங்கோனா விஷயமாக பேசும்போது இது சம்பந்தமாக எஸ்டிமேட் கமிட்டியார் அநேக விதமான சிபாரிசுகளைச் செய்தார்கள். அந்த சிபாரிசுகள் எல்லாவற்றையும் சர்க்கார் அங்கீகரித்து விட்டதாக உத்தரவு போட்டதற்கு நான் சந்தோஷப்படுகிறேன். மற்றும் விலை சம்பந்தமாக கலந்து

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar] [24th July 1957

பேசி விலையைக் குறைக்க வேண்டும். நாம் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய அளவில் விற்பனை ஆவது இல்லை. நாம் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய அளவில் விலை போகவில்லை. காரணம் விலை அதிகமாக இருக்கிறது. அதனால் (பெங்கால்) கல்கத்தா சர்க்காருடனும் மத்திய சர்க்காருடனும் கலந்துகொண்டு இறக்குமதியை குறைக்கும்படியாகச் செய்ய வேண்டும். சர்பெண்டினா, டர்பெண்டைன் முதலியவைகளின் உற்பத்திக்கு டிபார்ட்டுமெண்டு வேண்டிய சலுகைகளைக் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இவைகள் விஷயமாக பார்க்கும்போது தென்னாடு புறக்கணிக்கப்படுகிறது என்பதைப் பற்றி யாரும் மறுக்க முடியாது. இதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை கனம் தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். நமது தொழில் அமைச்சருக்கு டில்லியில் நல்ல செல்வாக்கு இருக்கிறது. அங்குள்ள பிரதம மந்திரியிடம் அவருக்கு நல்ல மதிப்பு இருக்கிறது. நமது அமைச்சருக்கு தொழில் துறையில் நல்ல மதிப்பு இருக்கிறது. அவர் இந்த இலாகாவை எடுத்துக்கொண்டதைப்பற்றி ரொம்பவும் சந்தோஷம். இந்தியா பிரதம மந்திரி இடத்தில் நமது அமைச்சருக்கு நல்ல மதிப்பு இருப்பதால் அதை உபயோகப்படுத்திக்கொண்டு மத்திய அரசாங்கத்தினிடமிருந்து நமக்கு எவ்வளவு கிடைக்கவேண்டுமோ, எவ்வளவு சலுகைகளை பெற முடியுமோ அவைகளைப் பெறுவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படி சலுகைகளைப் பெற்று தென்னிந்தியாவில் குறிப்பாக சென்னை ராஜ்யத்தில் எவ்வளவு தொழிற்சாலைகளை அமைக்க முடியுமோ அவ்வளவு தொழிற்சாலைகளை அமைப்பதற்கு நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு இந்த வெட்டுப் பிரேரணையை நான் ஆமோதிக்கின்றேன்.

SRI S. NAGARAJA MONIGAR : **On a point of information.** சற்று முன்பு இலங்கையிலிருந்து தமிழர்கள் விரட்டப்படுவதைப்பற்றி குறிப்பிடப்பட்டது. அன்று எந்த வெள்ளையர்களுக்கு அடிமைகளாகவும் பக்தர்களாகவும் இருந்து தொண்டு செய்தோமோ அந்த வெள்ளையர்கள் தான் தமிழர்களை அடக்கி, ஒடுக்கி, கூலிகளாக்கி ப்யூஜி, சிங்கப்பூர், சிலோன் முதலிய இடங்களுக்கு அனுப்பி வந்தார்கள். ஆனால் இந்த அரசாங்கம் பதவிக்கு வந்த இந்த பத்து ஆண்டுகளாக எவ்வளவோ முன்னேற்றங்களை செய்து இப்படி வெளியேறுவதை நிறுத்தி வருகிறார்கள். அப்படி இல்லாமல் அவர்களை இப்பொழுது துரத்தி விடுகிறார்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். இலங்கையிலிருந்து துரத்தப்படுகிறார்கள் என்றால் அர்த்தமற்றது, பொருத்தமற்றது. தமிழ்நாடு தமிழருக்கே . . .

MR. SPEAKER : எதிர்க்கட்சியில் ஏதாவது கூறினால் அதற்கு கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்வார். கனம் அங்கத்தினர் அதற்கு பதில் சொல்ல வேண்டியதில்லை. இது பாய்ண்ட் ஆப் இன்பர்மேஷன் அல்ல.

11-04 a.m. THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, அதிருஷ்ட வசமாக இந்த தொழில் கொள்கை விஷயத்தில் எந்த விதமான மாறுபட்ட கருத்துக்களும் நமது ராஜ்யத்தில் இல்லை, இருக்கவும் முடியாது என்பதை நான் முதலிடத்தில் சொல்ல விரும்புகிறேன். நாட்டில் அதிகப்படியான தொழிலை அமைக்க வேண்டும், நாட்டு மக்களுக்கு அதிகமாக வேலை கிடைக்கச் செய்யவேண்டும். அதன் மூலமாக நாட்டு மக்களின் வாழ்க்கைத்தரம் உயரவேண்டும். இதில் எந்த விதமான கருத்து வேற்றுமையும் இருக்க முடியாது. அப்படி இருந்தால் அது அரசியல் கட்சியாக நாட்டில் நீடித்திருக்க முடியாது என்பதை நான் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். இந்தக் கொள்கையைக் கடைப்பிடிக்கிற முறையில் எதை முன்பு செய்யவேண்டும் எதை பின்பு செய்யவேண்டும், எதற்கு முக்கியத்துவம் கொடுக்க வேண்டும் எதற்கு இரண்டாவது இடம் கொடுக்கப்படவேண்டும் என்பதைப்பற்றிய விஷயத்தில் ஓரளவு அபிப்பிராயபேதம் ஏற்படலாம். இந்த நாட்டில் தொழில்களை அமைப்பது பற்றிய விஷயத்தில் அதிகமான அக்கறை ஆளும்

24th July 1957] [Sri R. Venkataraman]

கட்சியில் இருப்பதைவிட எதிர் கட்சியில் இருப்பவர்களுக்கு இருக்கிறது என்று சொன்னால் அல்லது அப்படி நினைத்தால் அது உண்மைக்கு புறம்பானது என்றுதான் நான் சொல்வேன். எதிர்க்கட்சிக்குத்தான் அதிகமாக அக்கறை இருக்கிறது என்று சொல்வது சரியல்ல. மக்களிடத்தில் எதிர்க்கட்சிகளுக்கு எவ்வளவு அக்கறை இருக்கின்றனவோ அதைவிட அதிகமாக ஆளும் கட்சிக்கு இருக்கிறது. இந்தத் தொழில் கொள்கை பொறுத்த அளவில் சென்னை ராஜ்யம் கடைப்பிடிக்கிற முறையைப்பற்றி ஒரு சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

முதலாவதாக தொழில் கொள்கையில் பெரிய தொழிற்சாலைகளை நமது ராஜ்யத்தில் விஸ்தரிப்பது என்பது. இரண்டாவது சிறு தொழில்கள் மூலமாக அதிகப்படியான இடங்களில் சிறு தொழில்களை ஆரம்பிப்பது. அதன் மூலமாக நாட்டில் இருக்கக்கூடிய மக்களுக்கு ஓரளவு வேலை கொடுத்து வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தைப் போக்குவது. மூன்றாவதாக கிராமங்களில் வசிக்கிறவர்களுக்கு வேலை இல்லாமல் இருக்கிற காலங்களில் விவசாயத்திற்கு அடுத்தபடியாக வேறு வேலைகளில் அவர்களை ஈடுபடச் செய்வது. அவர்களுக்கு பயன் அளிக்கும் முறையில் குடிசைத் தொழில்களை நிறுவுவது. நாலாவதாக கைத்தறிக்கு விசேஷ பாதுகாப்பு அளிப்பது. அதன் மூலமாக நாட்டில் மேலும் மேலும் அதை விஸ்தரிப்பது. அடுத்தப்படியாக தொழில் கல்வியை விஸ்தரிப்பது. அதன் மூலமாக நல்ல இஞ்சினியர்களையும் தொழில் திறமைசாலிகளையும் உண்டாக்குவது. " எபிஷியன்ஸி " என்று சொல்லுவார்களே அதைப்போல திறமைசாலியான தொழிலாளர்களை அதிகரிப்பது என்பது.

நமது ராஜ்யத்தில் உலோகப் பொருள்கள் மூல பொருள்கள் முதலியவற்றிற்கு குறைபாடுகள் இருந்தாலும் நமது ராஜ்யத்தில் நல்ல திறமைசாலிகள் இருக்கிறார்கள். நல்ல இஞ்சினியர்கள் இருக்கிறார்கள். அதனால் பல்வேறு இடங்களுக்கு நமது ராஜ்யத்திலிருந்து திறமைசாலிகளை எடுத்துக் கொண்டு பெரிய பெரிய திட்டங்களில் வேலை செய்ய ஈடுபடுத்துகிறார்கள். இங்கிருந்து வட நாட்டிற்குச் சென்று பல பல திட்டங்களை நிர்வகித்து நடத்துகிறார்கள். அப்படிப்பட்டவர்களுக்கும் அப்படிப்பட்ட வேலைகளுக்கு பயிற்சி அளிப்பதற்கும், அதிகமான வசதிகளை செய்து கொடுப்பதற்கும் ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டியதாக இருக்கிறது. இவைகளுக்கு எந்த அளவில் முக்கியத்துவம் கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்த அரசாங்கம் கொள்கைகளை வகுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். தொழில் நடத்தும் முறையில் " இண்டஸ்ட்ரியல் பாலிஸி ரெசொலியூஷன் " என்று ஒன்று வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதைப்பற்றி கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். இதைப்பற்றி அடிக்கடி கேள்விகள் கேட்கிற நேரங்களில் கேட்கிறார்கள். ஒரு வெற்றிலை பாக்குக் கடையை மூடி விட்டார்கள் என்றால் அதை ஏன் சர்க்கார் எடுத்து நடத்தக்கூடாது என்று கேட்கிறார்கள். ஏதாவது ஒரு சிறு தொழிலை மூடி விட்டால் அவைகளை ஏன் சர்க்கார் எடுத்து நடத்தவில்லை என்று கேள்விகள் கேட்கப்படுகின்றன. எந்த எந்த இடங்களில் தொழிற்சாலைகள் மூடப்படுகின்றனவோ அவைகளை எல்லாம் ஏன் சர்க்கார் எடுத்து நடத்தவில்லை என்று கேட்கிறார்கள். எல்லாவற்றையும் சர்க்காருடைய பொறுப்பில் நடக்கவேண்டும் என்று நினைக்கிறார்கள். இதைப்பற்றி நான் அடிக்கடி கூறிக்கொண்டு வந்திருக்கிறேன், நமது தொழில் கொள்கையின் அடிப்படையில் சர்க்கார் எந்த எந்த தொழில்களை எடுத்து நடத்த வேண்டும் என்று திட்டம் வகுத்திருக்கிறார்கள். சில தொழில்களை சர்க்கார் எடுத்து நடத்த வேண்டும் என்றும் சில தொழில்களை மக்கள் எடுத்து நடத்தவேண்டும் என்றும் சில தொழில்களை தனியார் எடுத்து நடத்தவேண்டும் என்றும் சர்க்கார் கொள்கை வகுத்திருக்கிறார்கள். சர்க்காருக்கு என்று சில துறைகள் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது.. எது எதை எந்தத் துறையில் எடுத்து நடத்த வேண்டும் என்று நான் அடிக்கடி சொல்லி இருக்கிறேன். இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கனம் சின்னதுரை அவர்கள் சொன்னதை நான் பாராட்டுகிறேன். அவர் சொன்னார், சோஷலிஸம் என்று சொன்னால் எல்லா தொழில்களையும் சர்க்காரே எடுத்து நடத்துவது இல்லை, எந்த ஒரு தொழிலின் மூலமாக கிடைக்கிற ஊதியங்களையும் நியாயமான அடிப்படையில்

[Sri R. Venkataraman] [24th July 1957

மக்களுக்கு பிரிவினை செய்யப்படுகிறதோ அது தான் சோஷலிஸம் என்று சொன்னார். அதுதான் சர்க்காருடைய கொள்கையும் என்பதை சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன். எல்லாத் தொழில்களையும் சர்க்காரே எடுத்து நடத்துவது என்றால் மக்கள் எல்லோரும் கூலிகளாக மாறிவிடுவார்கள் என்பதை தெரிந்து கொள்ளவேண்டும். அது ஜனநாயக சோஷலிஸ அடிப்படைக்கு உகந்தது அல்ல என்பதை நான் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். இவ்வாறு இப்பொழுது இருக்கிற தொழில் முறையை எடுத்துக் கொண்டு பார்த்தால் கனரக தொழிலை "டிபன்ஸ் இண்டஸ்ட்ரியல் பாலிஸி" அதாவது தேச பாதுகாப்புக்கு வேண்டியதாகக்கருதி அது சர்க்காருடைய தொழிலாக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. **Monozite**-யை இன்றைக்கு ஒதுக்கி வைத்திருக்கிறோம். அணுசக்தி உற்பத்தியாகும் **Defence Industries**-ஐ சர்க்கார் தரப்பில் செய்யவேண்டுமென்று வைத்திருக்கிறோம். இன்னும் பெரிய தொழில்கள், சாதாரண மக்களால் மூலதனம் போட்டு நடத்த முடியாத தொழில்களை—இரும்பு, எஃகு எண்ணெய்த் தொழில்கள், சுரங்கப் பொருள்கள் போன்றவைகளை—சர்க்கார் தரப்பில் நடத்த வேண்டும் என்று முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

அதே போல், இரண்டாவது பிரிவாக அலுமினியம் தயாரிப்பு, உர உற்பத்தி செய்தல் ஆகிய தொழில்களை நடத்த எந்த இடங்களில் அதிகப்படியாக மூலதனம் வேண்டுமோ, எந்த இடங்களில் அதிகப்படியான மூல தனம் கிடைக்காமல் அந்தத் தொழில்கள் ஆரம்பிக்கப்படாமல் இருக்கின்றனவோ, அவற்றைத் தனியாரும் நடத்தலாம், சர்க்காரும் நடத்தலாம் என்ற நிலைமையில் அதை அமைத்து வைத்திருக்கிறது.

மூன்றாவதாக, எல்லா இதர தொழில்களையும் தனியார்கள் நடத்த வேண்டும் என்று அவர்கள் நடத்துவதற்கான எல்லாச் சலுகையும் சர்க்கார் செய்துகொடுக்க வேண்டும் என்ற நிலைமையும் இருக்கிறது.

நம் ராஜ்யத்தில் இந்த அடிப்படையிலே நல்ல முறையிலே தொழில் அபிவிருத்தி செய்வதற்காக தொழில் அபிவிருத்திக் கமிட்டி (**Industries Development Committee**) ஒன்றை நியமித்திருக்கிறோம். அந்தக் கமிட்டி இம்மாதம் **30**-ந்தேதி கூடும். அதில் பல தொழிலதிபர்கள் அங்கம் வகிக்கின்றார்கள். அவ்வாறு அங்கம் வகிக்கின்ற தொழிலதிபர்கள் எல்லோரும் நம் ராஜ்யத்தில் எந்தெந்த முறையில் அதிகமாக பெரிய கன ரகத் தொழில்கள் செய்ய முடியும், சிறுவகைத் தொழில்கள் செய்ய முடியும் என்பதைப்பற்றி எல்லாம் யோசனை கூறுவார்கள். அவர்கள் எந்த விதமான கட்சியையும் சேர்ந்தவர்கள் அல்ல. தொழில் துறையில் நல்ல அனுபவம் வாய்ந்த அவர்கள் கொடுக்கும் யோசனையை சர்க்கார் ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும் என்பதற்காக, அவர்கள் இந்த நாட்டினுடைய தொழில் முன்னேற்றத்திற்கும் வளப்பத்திற்கும் வழி காட்ட வேண்டும் என்பதற்காக இந்தக் கமிட்டி நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதைச் சபையார் வரவேற்பார்கள் என்பதில் எனக்குச் சந்தேகம் இல்லை.

பெரிய தொழில்களை எடுத்துக் கொண்டு பார்ப்போமேயானால், கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்களுடைய உரையில், கன ரகத் தொழில்கள் செய்யப் போவதையெல்லாம் விரிவாக எடுத்துக் கூறினார்கள். ஆனால், அங்கத்தினர்கள் கேட்கலாம்—பொதுமக்கள் கூட நினைக்கலாம்—'ஏன் நமது மா[illegible] இவ்வளவு பின்தங்கி விட்டது, தொழில் துறையில்?' என்று. 19[illegible]-ஆம் வருஷத்திற்கு முன்னால் தொழில் துறையில் எந்த விதமான பிற்போக்கு ஏற்பட்டிருந்தாலும், அதற்கு இன்றைக்கு நிர்வாகம் செய்கின்ற இந்த அரசினர் பொறுப்பு அல்ல. இது மாத்திரம் அல்ல. உலகத்திலேயே தொழில் புரட்சி ஏற்பட்ட பிறகு, விவசாயப் பகுதிகளாக இருந்த நாடுகளெல்லாம்—ஒரு காலத்தில் வளம் பெற்று முன்னேற்றம் அடைந்துள்ள நாடுகளாக இருந்தாலும்—இயந்திரப் புரட்சிக்குப் பின்னால், பின்தங்கிய நாடுகளாகிவிட்டன. எந்த எந்த இடங்களில் மூலப் பொருள்கள், கனிப் பொருள்கள் கிடைக்கின்றனவோ, அங்கு உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கான இயந்திரங்கள் அமைப்பதற்காக வசதி கொடுத்து, அந்த நாடுகள் முன்னேற்றம் அடைந்த நாடுகளாகவும் மாறிவிட்டன. அந்தத்துறையில்

24th July 1957] [Sri R. Venkataraman]

பார்க்கிறபோது சென்னை ராஜ்யம் நீண்ட காலமாகவே விவசாயத்தில் நல்ல வளம் பெற்ற நாடாக இருந்து வந்தும் தொழில் துறையில் ஓரளவு பின்தங்கிவிட்டது பண்டைகாலத்தில் என்பதை நான் எடுத்துக்கூற விரும்புகிறேன்.

நம்மிடத்தில் போதுமான அளவு நிலக்கரி இல்லை என்பது நன்றாகத் தெரியும். அந்த நிலக்கரி இல்லாததன் காரணமாக, உடனடியாக, லாபகரமான தொழில்கள் அமைக்க முடியாத நிலைமையில் நாம் இருந்து வந்தோம். இன்றைக்கு அதிருஷ்டவசமாக, பழுப்பு நிலக்கரி நமக்கு அகப்பட்டுவிட்டது. இதை நாம் நிலக்கரி என்று சொல்லாமல் தமிழ்நாட்டின் நிகரில்லாச் செல்வம் என்று சொல்வது சரியாக இருக்கும். அந்த நிலக்கரி அகப்பட்டதன் காரணமாகத்தான் இன்றைக்குப் பல தொழில்களை நாம் செய்ய முடியும் என்ற நிலைமையில் தைரியமாக முன்வந்து சொல்வதற்கு முடிகிறது. அங்கே **30** லட்சம் டன் பழுப்பு நிலக்கரி கிடைக்கும். அங்கே **2** லட்சம் கிலோவாட் மின்சார சக்தி கிடைக்கும். **70** ஆயிரம் டன் ரசாயன உரம் உற்பத்தி செய்ய முடியும். இவையெல்லாம் **1960**-ம் வருஷத்தில் நடைமுறைக்கு வந்துவிடும். இதோடு அங்கு ஒரு இன்சுலேடர் பாக்டரியும்—மின்சாரப் பொருள் செய்யக்கூடிய ஒரு பாக்டரி—ஏற்படுத்துவதற்கு சேஷசாயி அண்டு கம்பெனிக்கு லைசன்சு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக, 'சேலத்தில் இரும்பு உற்பத்தி செய்வதற்கு என்ன முயற்சிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன?' என்று கனம் ஸ்ரீ ராமசாமி முதலியார் கேட்டார்கள். இதற்கு முன்பு நான் கேள்விக்குப் பதிலளிக்கும் போது சொன்னேன் "சேலத்தில் இருக்கும் இரும்பைப் பரிசீலனை செய்வதற்காக ஜம்ஷட்பூரில் இருக்கும் நம்முடைய ஒரு நாஷனல் மெடலர்ஜிகல் லாபரடரிக்கு அது அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது, அதனுடைய பரிசீலனை முடிந்தவுடன் சர்க்கார்த் துறையில் அதை எடுத்துக் கொண்டு நடத்த முடியும்" என்று. இப்பொழுதே பரிசீலனை செய்து நாளைக்கே நடத்த முடியும் என்று அவர்கள் சொன்னால்கூட, நெய்வேலியில் இருக்கும் பழுப்பு நிலக்கரியைக் கண்டெடுத்து பிறகுதான் **low shaft furnace** செய்ய முடியுமே அல்லாமல், உடனடியாகச் செய்ய முடியாது. இந்த நிலைமையில், ஒன்றோடு ஒன்று சார்ந்திருக்கிறது என்பதை நான் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

ஏதோ இரும்பு பொருள், உலோகப் பொருள், ஒரு இடத்தில் அகப்பட்டுவிட்டது என்ற காரணத்தால், உடனடியாக அதைச் செய்ய முடியாத நிலைமையில் இருக்கிறோம். காரணம் என்னவென்றால், எதை வைத்துக் கொண்டு அந்த மூலப் பொருளைத் தொழில் பொருளாக மாற்ற முடியுமோ, அந்தப் பொருள் இல்லாத காரணத்தால், அது கிடைக்கும் வரையிலும் சற்று காலதாமதம் ஆகித்தான் தீரும்.

"பாக்சைட்" டைப்பற்றி கூறினார்கள். சேலத்தில் **6** கோடி டன் பாக்சைட் இருப்பதாக நிபுணர்கள் கண்டுபிடித்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை உபயோகப்படுத்தி அலுமினியமாகச் செய்யவேண்டுமென்று சொன்னால், நமது நண்பர் ஸ்ரீ சட்டநாத கரையாளர் அவர்கள் சொன்னது போல், இரண்டாயிரம் டிக்ரி உஷ்ணம் அளிக்கக் கூடிய உலை (**furnace**) வேண்டும். அதற்கு வேண்டிய மின்சாரம் இப்பொழுது இல்லை. அதை உற்பத்தி செய்வதற்காகத்தான் குந்தா திட்டம் போட்டிருக்கிறது. அந்தத் திட்டம் அமுலுக்கு வந்தபின் சேலத்தில் அலுமினியத் திட்டம் ஆரம்பிக்க முடியும். இதையெல்லாம் நான் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் ஏன் ஏற்படுகிறது என்று சொன்னால் கனம் அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள் "எதை எடுத்தாலும் பார்க்கலாம் என்று இருக்கிறது; செய்யலாம் என்று இருக்கிறது; திட்டவட்டமாக இல்லை என்று". பலவிதமான உபகரணங்கள் இல்லாத சமயத்தில், ஏதோ பெயர் வாங்க வேண்டுமென்றோ, யாராவது கை தட்டுவார்கள் என்றோ, இதைச் செய்து விடுவேன், அதைச் செய்து விடுவேன், இதைச் செய்து விட்டேன், அதை முடித்தாகிவிட்டது என்று சொன்னால் அது நியாயத்திற்குப் புறம்பானது. எனவே, இந்த முறையிலே எந்தெந்த தொழில்கள் செய்வதற்கு என்ன

என்ன உபகரணங்கள் வேண்டும், என்ன என்ன சாதனங்கள் வேண்டும், அந்தச் சாதனங்கள் எப்பொழுது கிடைக்கும், எதனால் தாமதப்படுகிறது என்பதை எடுத்துச் சொல்ல நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

"மாக்னிசைட்" உலோகப் பொருளைப்பற்றி ஸ்ரீ சட்டநாத கரையாளர் சொன்னார்கள். இதைச் சர்க்காரே எடுத்து நடத்தவேண்டுமென்று அவர்கள் யோசனை கூறினார்கள். "மாக்னிசைட்" முக்கியமான உலோகப் பொருள். அதன் மூலமாக "ரிப்ராக்டரி" செய்ய முடியும். அந்த "ரிப்ராக்டரி"யைச் செய்தால்தான் அதை இரும்பு காய்ச்சுவதற்கு உபயோகிக்க முடியும். இல்லாவிட்டால், இரும்பு காய்ச்ச முடியாது. எனவே, இதனுடைய முக்கியத்துவத்தை நன்றாக உணர்ந்துதான் குத்தகையை (lease) தங்களுக்கு மாற்ற வேண்டுமென்று பர்னன் கம்பெனியார் கேட்டுக்கொண்டபோது, அதை அவர்களுக்கு மாற்ற இயலாது என்று சென்னை அரசாங்கம் மறுத்துவிட்டது. இப்பொழுதுள்ள குத்தகை முடிவு ஆனபிறகு வேறு யாருக்காவது குத்தகைக்கு கொடுப்பதா, இல்லையா என்பதைப்பற்றி சர்க்கார் பரிசீலனை செய்துக்கொண்டிருக்கிறது. நமக்கு இருக்கும் உலோகப் பொருளை எந்த முறையில் நாம் உபயோகப்படுத்தினால், அதிகமான மக்களுக்கு வேலை கிடைக்கும், அதிகமாக நமக்குச் செல்வம் வரும், அதிகமாக நம்முடைய நாட்டுக்கு முன்னேற்றம் ஏற்படும் என்பதையொட்டி ஒரு காரியத்தைச் செய்ய வேண்டுமேயல்லாமல் ஏதோ பர்னன் கம்பெனியாக இருக்கிறார்கள், வேறு யாரோ இருக்கிறார்கள் என்ற காரணத்திற்காக மாத்திரம் நாம் கொடுக்க முடியாது. எந்த ஒரு முடிவு செய்தாலும், அது சென்னை ராஜ்ய மக்களுக்கு எந்த விதத்தில் அனுகூலம் அளிக்கும், எந்த விதத்தில் அவர்களுக்கு நன்மை பயக்கும் என்ற அடிப்படையை மனதில் கொண்டுதான் செய்வோமே யல்லாமல் வேறு எந்தக் காரணத்தையும் வைத்து செய்வதற்கில்லை.

இதில் ஏதோ மேல் இடத்திலிருந்து குறுக்கீடுகள் இருப்பதாகவும் அக்குறுக்கீடுகளுக்கு நாம் அடி பணிவதாகவும் ஸ்ரீ சட்டநாத கரையாளர் சொன்னார்கள். அவர்கள் சட்டம் படித்தவர்கள். சமஷ்டி அரசாங்கத்திலே, ஐக்கிய ராஜ்ய அமைப்பிலே, ஒவ்வோரு பகுதிக்கும் சில அதிகாரங்கள் பிரித்துக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதிலே, சென்னை ராஜ்யம், பம்பாய் ராஜ்யம், இம்மாதிரி ராஜ்யங்களுக்குச் சில அதிகாரங்களும் மத்திய அரசாங்கத்திற்குச் சில அதிகாரங்களும் பிரித்துக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்தந்த பகுதியைச் சேர்ந்த அதிகாரத்தை நிர்வகிக்கின்ற முறையிலே, அமுல் நடத்துகிற முறையிலே, அந்தந்த பகுதியினர்தான்—ராஜ்யங்களோ, மத்திய அரசாங்கமோ—கடைசி வார்த்தை சொல்ல முடியும். முடிவான, உருவான அபிப்பிராயத்தைச் சொல்வதும், இறுதியான தீர்மானம் செய்வதும் யாருக்கு எந்தெந்த அதிகாரங்கள் பிரிவினையாயிருக்கின்றனவோ, அவர்களையொட்டியதுதான் முடிவு. ஆகவே, அந்த முறையிலே பார்க்கின்றபோது, எதிலாவது மத்திய அரசாங்கத்திற்கு அதிகாரம் இருந்தால், அதில் 'இவ்வாறு ராஜ்ய அரசாங்கம் செய்யலாம்', என்று அவர்கள் சொல்வதில் தவறு இருக்கும் என்று சட்டம் தெரிந்த ஸ்ரீ சட்டநாத கரையாளர் அவர்கள் சொல்லமாட்டார்கள் என்று நான் விரும்புகிறேன்.

அப்படிச் சொல்வதற்குக்கூட இந்த இடத்தில் இடம் இல்லை. ஏனென்றால், நாம் இந்தக் கனிப் பொருள் விஷயத்தில் சர்க்காரே நடத்துவதா இல்லையா என்று யோசனை செய்து கொண்டிருக்கிறோம். முடிவு செய்கின்ற வரையிலும் இதில் எந்தவிதமான மாறுதலும் செய்ய முடியாது என்று சொன்னவுடன் அவர்கள் கூறிய யோசனையை பேசாமல் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே ஏதோ வெளியார் தலையீடு ஏற்பட்டு, அதற்கு நாம் அடிபணிவதாக எந்த விதமான சந்தேகமும் தமிழ் நாட்டில் இருப்பவர்களுக்கு இருக்கத் தேவை இல்லை. அதில் உண்மையும் இல்லை.

அடுத்தபடியாக திருச்சி ஜில்லாவில் சுமார் 1 கோடியே 50 லட்சம் ரூபாய் பெருமான ஜிப்ஸம் இருக்கிறது. இந்தப் பொருள் விவசாயத்திற்குப் பயன்படும். ரசாயன உரம் தயாரிப்பதற்கும், சிமெண்டு உற்பத்தி

செய்வதற்கும் மிகவும் உபயோகமானது. ஜிப்ஸத்தைக் கொண்டுதான் இந்தப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யமுடியும். ஆகவே, அங்குள்ள ஜிப்ஸத்திற்கு யாருக்கும் சுரங்கக் குத்தகை (மைனிங் லீஸ்) கொடுக்கக்கூடாது என்று அரசாங்கம் முடிவு செய்துள்ளது. நெய்வேலித் திட்டத்தில் ஜிப்ஸ்த்தை உபயோகிக்கலாம் என்று தீர்மானித்து அரசாங்கம் அதற்கு யாருக்கும் சுரங்கக் குத்தகை கொடுக்க வேண்டியதில்லை என்று முடிவு செய்துள்ளது.

நமது ராஜ்யத்தில், சிமெண்டு உற்பத்தி ஓரளவு பெருகிக்கொண்டு வருகிறது. இப்போதுள்ள 3 சிமெண்டுத் தொழிற்சாலைகளிலுமாக மொத்தம் $7\frac{1}{2}$ லட்சம் டன் சிமெண்டு உற்பத்தி செய்யப்படுகிறது. சிமெண்டு உற்பத்தியை அதிகரிப்பதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இப்போது டால்மியா சிமெண்டுத் தொழிற்சாலையில் 4 லட்சத்து 35 ஆயிரம் டன் சிமெண்டு உற்பத்தி ஆகிறது. இந்த உற்பத்தி சக்தியை அதிகரித்து அங்கே இன்னும் 408,000 டன் அதிகமாக உற்பத்தி செய்வதற்காக, அந்தக் கம்பெனிக்காரர்களுக்கு அவசியமான லைஸென்ஸுகள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன். அவர்களும் உற்பத்தியை அதிகரிப்பதற்கான முயற்சியை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ராமநாதபுரத்தில் புதிதாக ஒரு சிமெண்டுத் தொழிற்சாலையை ஆரம்பித்து அங்கே 2 லட்சம் டன் சிமெண்டு உற்பத்தி செய்வதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுவிட்டன. சிமெண்டுத் துறையிலும் பெரிய அளவிற்கு முன்னேற்றமடைவதற்கு வழிகள் வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதுவரையில் இருந்த மொத்த சிமெண்டு உற்பத்தி அளவான $7\frac{1}{2}$ லட்சம் டன், மூன்று சிமெண்டுத் தொழிற்சாலைகளின் விஸ்தரிப்பின் விளைவாக $14\frac{1}{2}$ லட்சம் டன்களாக உயர்ந்துவிடும். ஆகவே சிமெண்டுத் துறையில்கூட சர்க்கார் சிரத்தை எடுத்துக் கொள்ளவில்லை என்ற குற்றச்சாட்டைக் கூறினால் அது சரியல்ல, அது உண்மையாகாது.

அடுத்தாற்போல், இந்த ராஜ்யத்தில் மோட்டார் கார்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நான்கூட சென்னை ராஜ்ய தொழிற்சாலையில் தயாரிக்கப்பட்ட "ஸ்டான்டர்ட்"கார் தான் வாங்கியிருக்கிறேன், சென்னை ராஜ்யத்தில் தயாரிக்கப்பட்டது என்ற காரணத்திற்காக. சென்னை ராஜ்யத்தில் 3,000 "ஸ்டாண்டர்ட் வான்கார்ட் கார்கள்" உற்பத்தி செய்வதற்கான தொழிற்சாலை இப்போது அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. மேலும், 3,000 டன்கள் எடையுள்ள 4,800 சின்ன ஸ்டான்டர்ட் மோட்டார் கார்கள் தாயரிக்கப்படுவதற்காக இந்தத் தொழில் விஸ்தரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. மேலும் நிறைய டீஸல் என்ஜின்கள் உற்பத்தி செய்யப்படுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அசோக் ஏஜென்சியில் 3,000 டீஸல் எஞ்சின் "ட்ரக்ஸ்" தயாரிக்கப்படுவதற்கு வசதிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. அதற்காக லைஸென்ஸு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அதைத் தவிர இப்போது ஸிம்ஸன் அண்டு கம்பெனியில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டு வரும் டீஸல் எஞ்சின்களின் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்பதற்கு அவசியமான சிபாரிசு மத்திய சர்க்காருக்குச் செய்யப்பட்டுள்ளது. இப்போது ஸிம்ஸன் அண்டு கம்பெனியில் 3,000 டீஸல் எஞ்சின்கள் தயாரிக்கப்படுகின்றன. அந்த அளவை 12,000 ஆக அதிகப்படுத்துவதற்கு மத்திய சர்க்காருக்கு சிபார்சு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதே மாதிரி டெக்ஸ்மேல் கம்பெனியில் இப்போது தயாரிக்கப்படும் டீஸல் எஞ்சின்களின் எண்ணிக்கை 600 ஆக அதிகரிக்கப்பட வேண்டும் என்று மத்திய அரசாங்கத்திற்கு சிபாரிசு செய்யப்பட்டுள்ளது. மோட்டார் சைக்கிள் துறையைப் பொறுத்த வரையில், 5,000 மோட்டார் சைக்கிள்களை என்பீல்ட் கம்பெனியில் உற்பத்தி செய்வதற்கு ஏற்பாடாகியிருக்கிறது. பைசைகிலைப் பொறுத்த வரையில், இந்தியாவிலுள்ள 20 தொழிற்சாலைகளிலுமாக மொத்த 9 லட்சம் சைகில்கள் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. இவைகளில் 2 லட்சம் சென்னையில் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. இதை 5 லட்சமாக அதிகரிக்க வேண்டும் என்று சென்னை அரசாங்கம் மத்திய அரசாங்கத்திற்கு சிபாரிசு செய்திருக்கிறது. ஆகவே போக்கு வரத்து சாதனங்களைப் பொறுத்த வரையிலும், நமது ராஜ்யத்தில் இப்போது உற்பத்தியாகும் அளவை அதிகரிப்பதற்கு முயற்சிகள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன.

[Sri R. Venkataraman] [24th July 1957

அடுத்தப்படியாக சர்க்கரை ஆலைகளை எடுத்துக்கொள்வோம். சர்க்கரை ஆலைகள் சம்பந்தமாகவும் ஸ்ரீ சட்டநாத கரையாளர் அவர்கள் சற்று வருத்தத்துடன் பேசினார்கள். சர்க்கரை ஆலைகள் நமக்கு மிகவும் அவசியம். நமது ராஜ்யத்திற்கு 4 சர்க்கரை ஆலைகள் தேவை. ஆனால் இங்கே அதிகமான சர்க்கரை ஆலைகளை அமைப்பதற்கு லைஸென்ஸ்கள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த சர்க்கரை ஆலைகள் உற்பத்தி செய்யும் அளவையும் சேர்த்துக்கொண்டால் நமக்கு 130,000 டன் சர்க்கரை கிடைக்கும். அது மாத்திரமல்ல. 6-க்கு மேற்பட்ட சர்க்கரைத் தொழிற்சாலைகளுக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. பள்ளடம், வளவனூர், நாமக்கல், திருநெல்வேலி ஆகிய நான்கு இடங்களிலும் புதிதாக சர்க்கரைத் தொழிற்சாலைகளை அமைப்பதற்கு சர்க்கார் முயற்சி எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் இவை அவ்வளவு வெற்றிகரமாக இருக்குமா என்பது தெரியாது. காரணம், இப்போது இந்த நாட்டில் சர்க்கரை உற்பத்தி செய்வதற்காக லைசென்ஸ் கொடுக்கப்பட்டுள்ள எல்லா சர்க்கரை ஆலைகளுமாக தேவைக்கு அதிகமாக சர்க்கரையை உற்பத்தி செய்துவிடும் என்ற எண்ணத்தால், புதிய சர்க்கரை ஆலைகளுக்கு லைசென்ஸ்கள் வழங்கப்படுவதற்கு சற்றுக் காலதாமதமாகும். சர்க்கரை ஆலைகள் சம்பந்தமாக கனம் எதிர்க் கட்சித் தலைவர் ஸ்ரீ. வி. கே. ராமசாமி முதலியார் அவர்கள் ஒன்று சொன்னார்கள். புதிதாக அமைக்கப்படும் ஆலைகளுக்கு சர்க்கார் எல்லாவிதமான வசதிகளும் உதவிகளும் அளிக்கவேண்டும் என்று அவர்கள் சொன்னார்கள். மூன்று கூட்டுறவுத் தொழிற்சாலையினர், அவர்களுக்கு லைசென்ஸ் கிடைத்திருந்தும், புதிதாக இயந்திரங்களைக் கொண்டுவரமுடியுமா முடியாதா என்ற மிகக் கஷ்டமான நிலைமையில் இரண்டு மாதங்களுக்கு முன் இருந்தார்கள். சர்க்காருக்கு இந்த அன்னியச் செலாவணியும் தீர்ந்துவிட்டதன் காரணமாக புதிதாக இயந்திரங்களை வெளிநாடுகளிலிருந்து சர்க்கார் வரவழைக்க முடியாமல் இருந்தபோது, யார் யார் வெளிநாடுகளிலிருந்து இயந்திரங்களை நீண்ட காலத்தவணையில் வரவழைப்பார்களோ அவர்களுக்கு மாத்திரம்தான் லைசென்ஸ் வழங்குவது என்ற கொள்கையை சர்க்கார் அனுஷ்டிக்க ஆரம்பித்தார்கள். அப்படி இருந்தபோதிலும் கூட, நமது ராஜ்யத்திலுள்ள 3 தொழிற்சாலைகளுக்கும், 'டெபர்ட் பேமண்ட்' முறையில் வேண்டிய இயந்திரங்களை வழங்குவதற்கு முயற்சிகள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு, அவை வெற்றிகரமாக முடிவடைந்துவிட்டன என்பதை கனம் நண்பர் ஸ்ரீ. வி. கே. ராமசாமி முதலியார் அவர்களே அறிவார்கள். முக்கியமாக, அவர்கள் விரும்பிய இயந்திரங்கள் செகஸ்லோவியாவிலிருந்து, வரவேண்டியிருந்தன. செகஸ்லோவியா பிரதிநிதிகளுடன் இது பற்றி பேசப்பட்டு இவைகளைப் பெறுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

இன்னும், நமது ராஜ்யத்திலுள்ள பல தொழில்களின் நிலைமையை ஆராய்ந்து பார்த்தால், நாம் மற்றவர்களைப் பார்த்து வருத்தப்படுவதற்கோ அல்லது பொறுமைப்படுவதற்கோ இடமில்லை என்று சொல்லவேண்டும். நமது ராஜ்யத்திலுள்ள பஞ்சாலைகளை எடுத்துக்கொள்வோம். 1957-ல் 77 'ஸ்பின்னிங்' மில்கள் இருந்தன. அவைகளுள் 27 'காம்போஸிட்' மில்கள்; அதாவது அவைகளில் நூல் நூற்பு, துணி நெய்தல் ஆகிய இரண்டும் நடக்கும். இந்த ராஜ்யத்தில் அந்த மில்களில் 2,177,000 கதிர்கள் இருக்கின்றன. 8,000 தறிகள் இருக்கின்றன. இந்தத் தறிகளை நாம் விஸ்தரிப்பதில்லை. கைத்தறி நெசவாளர்களுக்கு வசதியளிக்க வேண்டும் என்பதற்காக இந்தத் தறிகளை நாம் விஸ்தரிப்பதில்லை. ஆகவே அதிகமாக மில் தறிகளை அனுமதிப்பதில்லை. மேலும், 25 கோடி பௌண்ட் நூல் இந்த மில்களில் உற்பத்தியாகிறது. இந்த மில்களில் 157 கோடி கெஜம் துணி உற்பத்தியாகிறது. ஆகவே பஞ்சாலைத் தொழிலும் நல்ல முறையில் முன்னேறி வருகின்றது என்பதைத் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கைத்தறி நெசவுத் தொழிலைப்பற்றி பல கனம் அங்கத்தினர்கள் பேசினார்கள். நமது ராஜ்யத்தில் சுமார் 4½ லட்சம் கைத்தறிகள் இருக்கின்றன. கைத்தறி நெசவுத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களின் எண்ணிக்கை மொத்தம் 20 லட்சம் இருக்கலாம். சென்னை ராஜ்யத்தில் 30 கோடி கெஜம் கைத்தறித் துணிகள் உற்பத்தி செய்திருக்கிறோம். இதில் சுமார்

24th July 1957] [Sri R. Venkataraman]

1/3 பங்கு, அதாவது 8½ கோடி கெஜம், கூட்டுறவு முறையில் நெய்யப்படுவது ஆகும். கைத்தறி நெசவுத் தொழில் விஷயத்தில், ஸெஸ் பண்டு கொடுக்கும் முறையைப்பற்றி சில கனம் அங்கத்தினர்கள் குறை கூறினார்கள். ஆனால், ஸெஸ் பண்டு கொடுக்கப்படுவதால், பொதுவாக, கைத்தறி நெசவுத் தொழில் அபிவிருத்தி அடைந்திருக்கிறது என்பதையும் நெசவாளர்களின் வாழ்க்கை நிலை ஓரளவு உயர்ந்திருக்கிறது என்பதையும் யாரும் மறுக்க முடியாது. இது விஷயமாக ஒரே ஒரு குறைப்பாடு தான் எல்லோராலும் சொல்லப்பட்டது. அதாவது, ஸெஸ் பண்டின் மூலம் தனித் தறிகள் வைக்கப்பட்டிருப்பதாகவும். மாஸ்டர் வீவர்களிடம் வேலை செய்யும் நெசவாளர்களுக்கு போதிய சலுகைகள் கிடைக்காமல் இருப்பதாகவும் குறை கூறப்பட்டது. மாஸ்டர் வீவர்களிடம் வேலை செய்பவர்களுக்கு ஏன் சலுகைகள் கிடைபபதில்லை என்பதை குறை கூறும் கனம் அங்கத்தினர்கள் ஒருவாறு அறிவார்கள். ஏதோ ஒரு சிலர் துஷ்பிரயோகம் செய்த காரணத்தால், அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று முன்பு இருந்த நிலைமை இப்போது மாறிவிட்டது. இருந்தாலும், சென்னை ராஜ்யத்தைப் பொறுத்த வரையில், கூட்டுறவுச் சங்கங்களைச் சேர்ந்த கைத்தறி நெசவாளர்களாக இருந்தாலும் சரி, தனித் தறியில் நெய்யும் நெசவாளர்களாக இருந்தாலும் சரி, மாஸ்டர் வீவர்களிடத்தில் வேலை செய்யும் நெசவாளர்களாக இருந்தாலும் சரி, அவர்கள் எல்லோருக்கும் சலுகை கிடைக்கவேண்டும் என்பதுதான் சர்க்காரின் கொள்கையாக இருக்கிறது. இதை அகில இந்திய (மத்திய) போர்டில் வற்புறுத்துவதற்கு நமது பிரதிநிதிகள் அவ்வப்போது அங்கே சென்று வந்திருக்கிறார்கள். இதை எப்படி நிறைவேற்றுவது என்று அகில இந்திய போர்டு பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது. அதன் முடிவு பிறகு தெரியும்.

MR. SPEAKER: Now the Hon. Minister for Industries will have to move a motion for the extension of time till he finishes his speech.

VII.—GOVERNMENT MOTION—MOTION FOR SUSPENSION OF RULE 154 (3) OF THE ASSEMBLY RULES.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Sir, I move—

"That rule 154 (3) of the Assembly Rules be suspended till the reply to the Demand XXI—Industries and Cinchona is over."

MR. SPEAKER: The question is—

"That rule 154 (3) of the Assembly Rules be suspended till the reply to the Demand XXI—Industries and Cinchona is over."

The motion was put and carried.

VI.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR THE YEAR 1957-58—cont.

(1) DEMAND XXI—INDUSTRIES AND CINCHONA.

(2) DEMAND XXXIX—CAPITAL OUTLAY ON INDUSTRIAL DEVELOPMENT—cont.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: அதற்கு மேலாக பல இடங்களில் விற்பனை செய்வதற்கான சேல்ஸ் டெப்போக்கள் ஆரம்பிப்பதற்கு தீவிரமாக முயற்சிகள் நடந்து வருகின்றன. புதிதாக 250 டெப்போக்களை ஏற்படுத்துவதற்கு இப்போது திட்டங்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே துணித் தேக்கம் ஏற்படும் கஷ்டம் இருக்காது. குறிப்பாக கனம் ராமச்சந்திரன் அவர்கள் ராமநாதபுரம் ஜில்லாவில் துணித்தேக்கம் ஏற்பட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். அதை நான் ஓரளவு ஒத்துக் கொள்ளுகிறேன். அதற்குக் காரணம் என்னவென்று ஆராய்ந்து பார்க்கிறபோது ராமநாதபுரத்தில், அதாவது ஸ்ரீ ராமச்சந்திரன் சொன்ன கைத்தறி தேக்கமானது இந்த ராஜ்யத்தில் விற்பனை ஆகக் கூடிய சேலைகள், வேஷ்டிகள் போன்றவை அல்ல. பம்பாய் ராஜ்ய பிரதேசத்தில் அதிகமாக விற்பனை ஆகக்கூடிய

கைத்தறி துணி சரக்காக இருக்கின்றன. மேலும் அதைப் பூனாவில் விற்பனை செய்வதற்காக ஏற்பாடுகளையும் செய்திருப்பதாக நான் அறிகிறேன். நமது மாகாண விற்பனை டெப்போக்கள் ஏற்படுகிறபோது அதையும் விற்பனை செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யலாம்.

(Sri K. Ramachandran rose.)

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : If the hon. Member wants to speak, he can do so.

SRI K. RAMACHANDRAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, பம்பாயில் விற்பனையாகும் சரக்குகள் ராமநாதபுரம் ஜில்லாவில் தேங்கிக்கிடக்கின்றன என்பது ஓரளவு உண்மையானாலும் உள்ளூரிலேயே விற்பனை ஆகக்கூடிய ரகங்கள் அதிக அளவில் தேங்கியிருக்கின்றன. கூட்டுறவு சொசைடிகளிலும் தேங்கி இருப்பதற்குக் காரணம் ஒவ்வொரு சொசைடியிலும் குறைவான மூலதனம் தான் இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

MR. SPEAKER : The hon. Member can speak only on a point of order. If it is a point of information, he must wait till the Hon. Minister finishes his speech.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : ஆகவே அந்த ரகங்கள் பம்பாயிலும், பூனாவிலும் விற்பனை ஆகும் ரகங்கள் என்று நான் சொன்னது சரி என்று தெரிகிறது. இதற்கு மேலும் தேக்கம் இருக்கும் என்று சொன்னால் அதை எந்தமுறையில் விற்பனை செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யலாம் என்பதைப்பற்றி ஸ்டேட் கோவாப்ரேடிவ் சொசைடி மூலமாக விற்பனை செய்ய முடியுமா என்பதைப் பற்றியும் யோசிக்க முடியும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக பெரிய கன ரகத் தொழில்களை வைப்பதன் மூலமாக வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தைப் போக்க முடியும் என்று யாராது நினைப்பார்களேயானால் அது தவறு என்பதைதான் நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பெரிய பெரிய கன ரகத் தொழிற்சாலைகளை அமைப்பதன் மூலமாக நாட்டில் இருக்கக்கூடிய அதிகமான தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கிடைக்காது. உங்களில் யாராவது ஜாம்ஷெட்பூரில் உள்ள இரும்புத் தொழிற்சாலைக்கு சென்று பார்த்திருந்தால் தெரியும். இப்போது தொழிலாளர்களைக் கொண்டு செய்யப்படுகிற வேலைகள் எல்லாவற்றையுமே அங்கே இயந்திரங்கள் செய்கின்றன. கான்வெயர் பெல்டு மூலமாக பொருள்கள் எடுத்துக் கொண்டுபோய் பாலரில் கொட்டப்படுகிறது. எல்லாக் காரியங்களும் இயந்திரங்களாலேயே செய்யப்படுகிறது. கடைசியாகப் பார்க்கிறபோது எவ்வளவு அதிகமாக மூலதனம் போட்டு கனரகத் தொழில்களை ஆரம்பிக்கிறோமோ அவ்வளவு அதிகமான தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கிடைக்காது. அங்கு வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை குறைந்து போகிறது. ஆகவே இந்த நாட்டில் இருக்கக்கூடிய வேலையில்லாத்திண்டாட்டத்தைப் போக்க நாம் பெரிய கனரகத் தொழில்களை நம்பிக்கொண்டிருந்தால் ஏமாற்றம் அடைவோம். ஒருவித பிரயோசனமும் இருக்காது. நாட்டில் உள்ள வேலை இல்லாத் திண்டாட்டம் போக வேண்டும், எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் வேலை கிடைக்க வேண்டும் என்று சொன்னால் சிறு சிறு குடிசைத் தொழில்கள் தான் அதிகமாக நாட்டில் பெருக வேண்டும்.

இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ ஏ. கோவிந்தசாமி அவர்கள் ஓரளவு இந்தச் சிறு தொழில்களைப்பற்றி குறைவாகப் பேசினார்கள்—பழித்தார்கள் என்று நான் சொல்வதற்கு இல்லை—" சர்க்கார் என்ன பெரிய பெரிய கனரகத் தொழில்களை எடுத்து நடத்தாமல், நெய்வேலி லிக்னைட்டை எடுத்து நடத்தாமல் தீக்குச்சியையும், செருப்பையும், அம்மாமி அப்டளத்தையும் செய்கிறார்களே " என்று சொன்னார்.

24th July 1957]   [Sri R. Venkataraman]

நான் சுவிட்ஜர்லாந்திற்குச் சென்றிருந்தேன். அந்த நாட்டில் பெரிய கனரகத் தொழில்கள் இருக்கின்றன. ஆனால் எண்ணிக்கையை எடுத்துக் கொண்டு பார்த்தால் அதிகமான தொழிலாளர்கள் சிறு சிறு தொழில்களில் தான் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். கடியாரம் மாத்திரம் அல்ல, மியூஸிக் பாக்ஸ் என்பதை, திறந்தவுடன் பாடக்கூடிய பெட்டிகள் தயாரிக்கப்படு கின்றன. அங்கே போகிறவர்கள் யாரும் அதை வாங்காமல் வருவது இல்லை. இப்படி பல சிறு தொழில்கள் அந்த நாட்டில் பரவலாக நடை பெற்று வருவதனால்தான் அங்குள்ள தொழிலாளர்களுடைய வாழ்க் கைத் தரம் உயர்ந்திருக்கிறது. எல்லோருக்கும் வேலை கிடைக்கிறது.

ஆகவே நாட்டிலுள்ள வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தைப் பெரும் அளவு குறைக்க வேண்டும் என்கிற எண்ணத்தோடுதான் இந்த நாட்டில் எந்த அளவுக்கு குடிசைத் தொழில்களை அதிகமாக மறுபடியும் வளர்க்க முடியு மோ அந்த அளவு வளர்ப்பதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எல்லாம் சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்டு வருகிறது. இதற்காக ஐந்தாண்டுத் திட்டத் தில் இரண்டு கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதில் 33 லட்சம் ரூபாய் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் சிறு தொழில்களை வைப்பதற்குச் செலவிடப் படும். சிறு தொழில் என்றால் ஐந்து லட்சத்திற்குக் குறைவான மூல தனத்துடன் ஆரம்பிக்கப்படும் தொழில். விசை உடைய தொழிற்சாலை என்றால் 50 பேர்களுக்குக் குறைவாக இருக்க வேண்டும். விசை இல் லாத தொழிற்சாலையாக இருந்தால் நூறு பேர்களுக்குள் இருக்கவேண் டும். இப்படிப்பட்ட சிறு தொழில்களை அதிகமாக விஸ்தரிப்பதற்கு இந்தச் சர்க்கார் எல்லாத் திட்டங்களையும் போட்டிருக்கிறது.

இந்த சமயத்தில் கனம் அண்ணாத்துரை சொன்ன விஷ யத்தை குறிப்பிட வேண்டும். அவர்கள் கேட்டார்கள், " 1946-ம் வரு ஷத்தில் இருந்த தொழில் இலாகா அதிகாரிகள் எவ்வளவு ? இப் பொழுது இருக்கிற அதிகாரிகளின் எண்ணிக்கை எவ்வளவு? " என்பதாக. இப்போது தொழில் இலாகா செய்து வருகின்ற அலுவல்களில் பத்தில் ஒரு பங்கு கூட 1946-ம் வருஷத்தில் நடைபெற்றது இல்லை என்பதை நான் திட்டவட்டமாகச் சொல்ல முடியும். இப்போதுள்ளதுபோல் சிறு தொழில்களை அதிகமாக வளர்ப்பதற்கு தனி இலாகாவோ, அதிகாரி களோ அப்போது கிடையாது. இப்போதுதான் நாம் அதிகாரிகளை ஜில்லாக்களில் நியமித்து அவர்கள் மூலமாக அந்தந்த ஜில்லாவில் என்னென்ன சிறு தொழில்களை ஆரம்பிக்கலாமோ அவற்றையெல்லாம் ஆரம்பித்திருக்கிறோம். அத்தொழில்களுக்கு வேண்டிய உதவிகளையும் செய்துவருகிறோம். இந்த அதிகாரிகளின் மூலமாகத்தான் ஓரளவு இந் நாட்டில் பரவலாக சிறு தொழில்கள் வளர்ந்துகொண்டு வருகின்றன. அதிகாரிகளை நியமித்திராவிட்டால் சிறு தொழில்களின் வளர்ச்சி தடை பட்டுப் போயிருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சிறு தொழில்களைப் பற்றிக் குறிப்பிடுகிற காலத்தில் ஸ்ரீ அண்ணாத்துரை அவர்கள் பல யோசனைகளைச் சொன்னார்கள். அவற்றுள் ஏன் எல்லாத் தொழில்களுமே இப்போது சர்க்காரால் எடுத்துக்கொண்டு நடத்தப்பட்டு வருகிறது என்பதை பணிவுடன் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மெடல் இண்டஸ்ட்ரி, பூட்டு செய்யும் தொழிலை எடுத்துக்கொண்டால், திண்டுக்கல்லில் இருக்கிறது. ப்ராஸ்வெயர் என்றால் கும்பகோணத்தில் இருக் கிறது. சர்ஜிகல் இன்ஸ்டிருமெண்டு என்றால் கிண்டியில் உற்பத்தி செய்யப் படுகிறது. சிராமிக் பாக்டரி விருத்தாசலத்தில் நடைபெறுகிறது. கிளாஸ் வொர்க்ஸ் கிண்டியில் நடைபெறுகிறது. ப்ரெஸ்ட் மெட்டல் வால் டாக்ஸ் ரோடு, சென்னையில் நடைபெறுகிறது. இப்படிப் பல சிறு தொழில்களை எல்லாம் ஏற்கனவே சர்க்கார் ஆரம்பித்து நடத்துகிறது எனச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

மேலும் இண்டஸ்ட்ரியல் எஸ்டேட்டுகளை சர்க்கார் ஏற்படுத்தி வருகிறார் கள். அவற்றில் சிறு தொழில்களை எல்லாம் செய்வதற்கு வேண்டிய வசதிகளும் அளிக்கப்படுகின்றன. இடம், மின்சார சக்தி, தண்ணீர் வசதி,

[Sri R. Venkataraman] [24th July 1957

கம்ப்ரெஸ்டு ஏர் இன்னும் பலவிதமான வசதிகளை அளித்து இண்டஸ்ட்ரியல் எஸ்டேட் மூலம் சிறு தொழில்கள் வளருவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன.

கனம் அங்கத்தினர்கள்கூட சென்று பார்த்திருக்கலாம். கிண்டியில் அதற்காகக் கட்டப்படும் கட்டிடம் பூர்த்தியாகின்றது. ஆகஸ்டு-செப்டம்பர் மாதத்திற்குள் நடைமுறைக்கு வந்துவிடும். அதே போல், ஈரோடிலும் விருதுநகரிலும் இண்டஸ்ட்ரியல் எஸ்டேட்டு ஆரம்பிக்க கட்டிட வேலை நடந்து வருகின்றன. ஆகவே சிறு தொழில் வளர்ச்சிக்கு சர்க்கார் என்னென்ன நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமோ அவைகளைச் செவ்வையான முறையில்தான் எடுத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக இங்கு சோப் பாக்டரிகள் ஆயில் பாக்டரிகள் ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். விழுப்புரத்தில் வனஸ்பதி தொழிற்சாலை ஏற்படுத்துவதைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். சர்க்காருக்குக் கிடைக்க வேண்டிய 10 லட்சம் ரூபாயை வசூல் செய்துவிட தீர்மானித்து அதற்கான முயற்சிகள் செய்துகொண்டு வரப்படுகின்றன. இப்பொழுது நமக்கு கோழிக்கோடு சோப் பாக்டரி போய்விட்டது என்ற காரணத்தால் இந்த பாக்டரியை எடுத்துக்கொண்டு சோப் பாக்டரி ஒன்றை நடத்த முடியுமா என்று பார்க்க வேண்டும். தனி நபர் நடத்த முடியாமல் நஷ்டப்பட்டுப்போய் விட்டு விட்டுச் சென்றதை சர்க்கார் எடுத்து நடத்துவது என்றால், ஓரளவு ஜாக்கிரதையாக இருக்க வேண்டும். நஷ்டப்பட்டாலும் பாதகமில்லை, நமக்கு ஏதாவது தொழில் வேண்டும் என்று அங்கத்தினர்கள் சொல்வார்களானால், அதை சர்க்கார் பரிசீலனை செய்து எடுத்துக்கொள்ளப்படும். சோப் உற்பத்தி செய்வது சிறிய தொழிலாக, இப்போது அதிகப்பட்டிருக்கிறது. குடிசைத் தொழிலாக பல இடங்களில் பல கிராமங்களில் இப்போது நடந்து வருகிறது. நேஷனல் எக்ஸ்டன்ஷன் ஸர்வீஸ், கம்யூனிடி பிராஜக்ட் போன்ற இடங்களில் 'வில்லேஜ் இண்டஸ்டிரிஸ்' முறையாக சிறு 'பிராஜக்ட்டாக' நடத்தப்பட்டு வருகிறது. லோயர் பவானி, சங்கரன்கோவில், திருக்கழுக்குன்றம், மேலூர் போன்ற 14 அல்லது 15 இடங்களில் சோப் செய்வதற்கான ஸ்தாபனங்கள் நிறுவப்பட்டு இருக்கின்றன.

கைக்குத்தல் அரிசி தயாரித்தல், எண்ணை எடுத்தல், பனை வெல்லம் தயாரித்தல் முதலிய தொழில்களை சிறு சிறு தொழில்களாக கிராமங்களில் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

நண்பர் ராமச்சந்திரன் அவர்கள் ஒரு குற்றம் சாட்டினார்கள். செலவுகளைப் பார்த்தால், செங்கல்பட்டு ஜில்லாவுக்கும், கோயம்புத்தூர் ஜில்லாவுக்கும் அதிகமாகச் செலவு செய்யப்படுகிறது, மற்ற ஜில்லாக்களுக்கு ஒன்றுமே செலவு செய்வதில்லை என்று சொன்னார்கள். மற்றவர்கள் தவறாக எண்ணக்கூடாது என்று, நான் புள்ளி விவரங்களைச் சேகரித்திருக்கிறேன்.

		ஆயிரங்கள்.
சென்னை	19	70,78
மதுரை	..	22,54
சேலம்	18	14,69
வட ஆற்காடு	13	10,27
கோயம்புத்தூர்	8	8,16
தஞ்சாவூர்	..	..
செங்கல்பட்டு	..	6,14
ராமநாதபுரம்	..	..

இதிலிருந்து எந்த விதமான தப்பபிப்ராயத்திற்கும் இடமில்லை என்று தாழ்மையாகத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

பட்டு உற்பத்தியைப் பற்றி ஸ்ரீமதி அனந்தநாயகி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதன்மேல் அதிக விவாதம் நடந்தது. யார் பட்டைக் கட்-

24th July 1957] [Sri R. Venkataraman]

வேண்டும். அல்லது கூடாது என்பதைப் பற்றி எல்லாம் நான் இப்போது பேசப் போவதில்லை. ஹோசூரில் 50 பேஸின் கொண்ட ஒரு சிறு யூனிட்டை அமைக்க ஏற்பாடாகி இருக்கிறது. அங்கு 1,500 ஏக்கர் நிலத்தில் மல்பரி பிளாண்டேஷன் விவசாயத்தில் இருந்து வருகிறது. இந்த 50 பேஸின் கொண்ட யூனிட்டை 200 ஆக விஸ்தரிக்க வேண்டும் என்ற நோக்கம் சர்க்காருக்கு இருந்து வருகிறது. இன்னும் எந்தெந்த இடங்களில் மல்பரியை பயிர் செய்யலாம். ஸில்க் உற்பத்தி செய்ய முடியும் என்பதை சர்க்கார் பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது. அங்கத்தினர் ஸ்ரீ அண்ணாத்துரை குறிப்பிட்டது போல், ஹோசூரில் வேலை செய்துகொண்டிருக்கிறோம் என்பதைத் தாழ்மையாகத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

சின்கோனா தொழிலாளர்களைப் பற்றி அங்கத்தினர் ஸ்ரீ சின்னத்துரை அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அவர்களுக்கு சரியான ஊதியம் கொடுக்கப்படவில்லை என்று அவர்கள் சொன்னார்கள். இந்த விஷயத்தில் தொழிற்சங்க வாதிகள் எனக்குப் புத்திமதி சொல்வதாயிருந்தால் சர்க்கார் ஊழியர் மாதிரி சம்பளம் கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்தத் தொழிலாளர்கள் கோருகின்றார்களா அல்லது இதர தொழிற்சாலைகளில் உள்ள தொழிலாளர்களைப் போல் நடத்தப்படவேண்டும் என்று விரும்புகிறார்களா என்பதைத் திட்டவட்டமாகச் சொல்லிவிட்டால், அவர்கள் விருப்பம் போல், சர்க்கார் நடத்த முடியும். சமீபத்தில் சென்னை டிரான்ஸ்போர்ட்டில் இருக்கின்ற தொழிலாளர்களைக் கூப்பிட்டு "உங்களுக்கு மினிமம் வேஜஸ் கமிட்டி" தீர்ப்புப் பிரகாரம் சம்பளம் வேண்டுமா, அல்லது சர்க்கார் ஊழியர்களைப்போல சம்பளம் மற்ற சலுகைகள் வேண்டுமா, என்று கேட்டபொழுது, ஒரு மாதமாகியும் அவர்கள் ஒரு முடிவு செய்ய முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. சர்க்கார் ஊழியர்களாக இருப்பதில் சில சலுகைகள் இருக்கின்றன. முக்கியமாக லீவ் வசதி—"நகோஷியபிள் இன்ஸ்ட்ருமெண்டு ஆக்டின்படி 21 நாட்கள், காஷுவல் லீவு, [ஸிக்] லீவு போன்ற சலுகைகள் இருக்கின்றன. மற்ற சர்க்கார் ஊழியர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் பஞ்சப்படி உயர்வு மாதிரி இவர்களுக்கும் கொடுக்கப்படும். இப்போழுது சின்கோனா தோட்டத் தொழிலாளர்கள் பி.டபிள்யூ.டி. தொழிலாளர்கள்போல் நடத்தப்படுகிறார்கள். இவர்கள் மற்ற தொழிலாளர்களைப்போல் நடத்தப்பட்டால் வேலையிலிருந்து திடீர் திடீரென்று நீக்கப்படுவார்களோ என்று பயப்படுகிறேன். சர்க்கார் ஊழியர்களாக இருந்தால், சஸ்பென்ஷனிலிருந்தால் கூட, $\frac{1}{2}$ பங்கு சம்பளம் கிடைக்கும். சர்க்கார் ஊழியர்களின் சம்பளம் குறைவாக இருக்கிறதென்று, அவர்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்ற வாதத்தை எழுப்புவது அவர்களுக்கே சரியல்ல என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

சென்னையில் இருக்கக் கூடிய 'சென்ட்ரல் இண்டஸ்ட்ரியல் மியூசியம்' என்பதற்கு அதிகப் பணம் உதவ வேண்டும் என்றும் அதை ஒரு பிரசார கர்த்தாவாக வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்றும் ஸ்ரீ கோவிந்தசாமி சொன்னார்கள். நான் டில்லியில் இருக்கின்ற காலத்தில் மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து இதற்கு பொருளுதவி வாங்கிக் கொடுத்திருக்கிறேன். இது ஸ்ரீ கோவிந்தசாமி அவர்களுக்குத் தெரியும். இதை நல்ல முறையில் நடத்த வேண்டுமென்பதே சர்க்காரின் நோக்கம். ஆகையால் இதைச் சிறந்த முறையில் நடத்த வேண்டிய முயற்சிகளை சர்க்கார் எடுத்துக் கொள்ளும்.

இந்த விவாதத்தில் பங்கெடுத்துக்கொண்டு நல்ல யோசனைகளைச் சொல்லிய அங்கத்தினர்களுக்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு இந்த மான்ய கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Sir, on a point of information.

[24th July 1957

MR. SPEAKER: Two days ago I gave a ruling that hon. Members could not expect Hon. Ministers to reply to every one of the points raised by them and that I would not allow them to rise on a point of information at the end of the Hon. Minister's speech. The Hon. Minister will take note of all the points raised by them. Unless there is a complaint about misrepresentation or misunderstanding, I would not allow any hon. Member to speak at the end of the Hon. Minister's speech.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Sir, sometimes even certain facts will cause misunderstanding. I would like to get information from the Hon. Minister only on the following question:—

முந்திரித் தோலிலிருந்து பிளாஸ்டிக் செய்வது சிக்கனமாக இருக்காது என்பதைப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கிச் சொன்னால் நன்றாக இருக்கும்.

MR. SPEAKER: I shall not allow that question to be answered because that will lead to another question being put.

SRI K. RAMACHANDRAN: Sir, the object of my cut motion is to discuss about the failure of the Government to allot certain refined varieties such as sarees and dhotis for the handloom industry. I request the Hon. Minister to kindly . . .

MR. SPEAKER: As I said, the Hon. Minister need not reply to all the points raised either in the cut motion or in the speech of hon. Members.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR: நான் நேற்று பேசும்போது 'ஆரூரான்' மில்லுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுவது பற்றிக் குறிப்பிட்டேன். என் பிரசங்கத்தில் சொன்னதாவது:

"இன்றைக்கு 'ஆரூரான் மில்ஸ்'ல் இருக்கக் கூடிய நிலைமையை எடுத்துக்கொண்டால் நாம் ஒரு காரியத்தை அறிய முடியும். அந்த மில்லில் ஆண்டு ஒன்றுக்கு சராசரி 12 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று கணக்குக் கொடுக்கிறார்கள். இது உண்மையில் நஷ்டம் ஏற்படுகிறதா என்று நாம் விமர்சிக்க வேண்டிய தேவையில்லை. நஷ்டத்தில் வேலை செய்வதானால். . ." என்று நான் ஆரம்பித்த பொழுது கனம் ஸ்ரீ ஆர். வெங்கட்டராமன் அவர்கள் "அந்த ஆலையில் இன்னும் வேலை ஆரம்பிக்கப்படவில்லை. இதற்கு முன்னால் எப்படி நஷ்டம் ஏற்பட முடியும்?" என்று கேள்வி கேட்டார்கள். இது உண்மையிலேயே ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது.

MR. SPEAKER: கனம் அங்கத்தினர் கேட்பது தமாஷாக இருக்கிறது. ஸ்ரீ ராமச்சந்திரன் கேட்ட கேள்விக்கும் அதே பதில்தான். நீங்கள் கேட்ட கேள்விக்கும் அதே பதில்தான்.

(Sri K. Sattanatha Karayalar and the Hon. Sri R. Venkataraman rose.)

MR. SPEAKER: I want to make it very clear to the Hon. Minister that he must not rise to answer every one of the supplementary questions now raised. I have no objection to his answering the particular point now raised. But, as a rule, it is advisable that Hon. Ministers answer all the points at a time in their replies. Once they finish their reply, I cannot allow a discussion on points of information.

24th July 1957] [Mr. Speaker]

Is the hon. Member Sri K. Ramachandran withdrawing his cut motion?

SRI K. RAMACHANDRAN: I am pressing my cut motion, Sir.

MR. SPEAKER: Then I will put the cut motion to vote. The question is—

"That the allotment of Rs. 5,11,47,400 under Demand No. XXI—Industries and Cinchona—be reduced by Rs. 100."

The cut motion was put and the House divided thus:

Ayes.

Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar.
„ T. S. Ramaswamy Pillai.
„ C. N. Annadurai.
„ A. Govindasamy.
„ S. Pakkirisami Pillai.
„ P. S. Chinnadurai.
„ K. Sattanatha Karayalar.
„ K. Ramachandran.
„ M. Jagannathan.
„ M. P. Subramaniam.
„ K. Anbazhagan.
„ K. R. Nallasivam.
„ D. S. Authimoolam.
„ M. D. Ramasami.
„ M. Karunanithi.
Srimathi Dr. Sathiyavanimuthu.
Sri N. Marudachalam.
„ Kr. Rm. Kariamanickam Ambalam.
„ S. A. M. Annamalai Odayar.
„ A. V. P. Asaithambi.
Sri M. Anandan.
„ V. K. Kothandaraman.
„ A. V. P. Periavalaguruva Reddy.
„ A. Perumal.
„ S. Ramasami Thevar.
„ B. Doraisami Reddiar.
„ P. S. Ellappan.
„ M. Selvaraj.
„ T. L. Sasivarna Thevar.
„ V. Subbiah.
„ T. Thirumalaimuthu Veerasakkaya Thiruvenkadasami Naicker.
„ K. Gopala Gounder.
„ M. P. Sarathy.
„ S. M. Annamalai.
„ P. Veerappa Kounder.
„ T. Irusappan.
„ P. U. Shanmugam.
„ P. S. Santhanam.

Noes.

Sri B. Bhaktavatsalu Naidu.
„ C. R. Ramaswami.
„ M. Alagirisamy.
„ G. Annamalimuthuraja.
„ P. Appavu.
„ K. S. Ardhanareeswara Gounder.
„ M. A. B. Arumughasami.
„ V. S. Arunachalam.
„ V. Arunachala Thevar.
„ W. P. A. R. Chandrasekaran.
„ A. E. Chandrasekhara Nayagar.
„ R. Chidambara Bharathi.
„ V. Chinniah.
„ N. P. M. Chinniah Kavundar.
„ A. Chinnasami.
„ T. T. Daniel.
The Hon. Sri K. Kamaraj.
„ C. Subramaniam.
„ M. Bhaktavatsalam.
„ M. A. Manickavelu.
„ P. Kakkan.
Sri P. G. Karuthiruman.
„ N. Ekambara Mudali.
„ G. Gomathi Sankara Dikshitar.
„ V. Govindaswami Naidu.
„ G. G. Gurumurthy.
„ P. Jayaraj.
„ T. M. Kaliannan.
„ M. Kandasami Kandar.
„ M. Kandasami Padayachi.
„ Karuthappa Gounder.
Sri S. Khadar Sheriff.
„ P. Kolanda Gounder.
„ V. K. Krishnamurthy.
„ R. Krishnasami Naidu.
„ P. Kuppusami.
„ S. Lazar.
„ K. B. S. Mani.
„ V. S. Manickasundaram.
„ K. Marappa Gounder.
„ A. Mariappan.
„ M. K. Mariappan.
The Hon. Sri V. Ramiah.
The Hon. Srimathi Lourdhammal Simon.
Srimathi T. N. Anandanayaki.
„ Hemalatha Devi.
„ Kamalambuja Ammal.
„ Kolanthai Ammal.
„ P. K. R. Lakshmikantham.
„ A. S. Ponnammal
„ Rajathi Kunchithapatham.
Sri J. Matha Gowder.
„ C. Muthiah Pillai.
„ M. C. Muthukumaraswamy.
„ M. Muthuswamy Nayagar.
„ S. Nagaraja Monigar.
„ G. Narayanaswami Naidu.
„ A. Nesamony.
„ K. G. Palaniswamy Gounder.
„ K. Ponnian.
„ A. Raja Gounder.

[24th July 1957

Noes—cont.

Sri P. Ramachandran.
" M. Ramachandra Reddiyar.
" S. Ramalinga Padayachi.
" T. R. Ramamirtha Thondaman.
" A. Chidambaranatha Nadar.
Srimathi A. Suares.
Dr. Srimathi T. S. Soundaram Ramachandran.
Sri K. L. Ramaswami.
" A. A. Rasheed.
" A. Rathnavel Gounder.
" S. Sadasivam.
" S. C. Sadayappa Mudaliar.
" A. Sahajananda.
" T. Sampath.
" S. Sangili.
" V. Sankaran.
" T. V. Sannasi.
" M. S. Selvarajan.
Sri M. K. Somasundaram.
" R. Srinivasa Iyer.
" A. S. Subbaraj.
" T. K. Subbiah.
" A. R. Subbiah Mudaliar.
" K. S. Subramania Gounder.
" N. S. Sundararaan.
" R. Swaminatha Morkondar.
" T. S. Swaminatha Odayar.
" N. R. Thiagarajan.
" P. Urkavalan.
" G. Vagheesam Pillai.
" K. Vasudevan.
" A. Vedarathnam Pillai.
" V. Vedayyan.
" K. Vinayakam.
" K. R. Viswanathan.
" M. Kulandaisami Gounder.
" P. Vedamanickam.

Neutral—Nil.

Ayes—38. *Noes*—98. *Neutral*—Nil.

The cut motion was lost.

MR. SPEAKER : I now put the original motion to the vote of the House. The question is—

" That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 5,11,47,400 under Demand No. XXI—Industries and Cinchona."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. SPEAKER : Is the hon. Member Sri K. Sattanatha Karayalar withdrawing his cut motion to Demand No. XXXIX—Capital Outlay on Industrial Development?

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : **I am pressing my cut motion, Sir.**

MR. SPEAKER : The question is—

" That the allotment of Rs. 2,72,27,000 under Demand No. XXXIX—Capital Outlay on Industrial Development—be reduced by Rs. 100."

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : I now put the original motion to the vote of the House. The question is—

" That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 2,72,27,000 under Demand No. XXXIX—Capital Outlay on Industrial Development."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

24th July 1957]

(3) DEMAND XXXIII—ROAD TRANSPORT SCHEMES—WORKING EXPENSES.

(4) DEMAND XLII—CAPITAL OUTLAY ON ROAD TRANSPORT SCHEMES.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

" That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,71,44,400 under Demand No. XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses."

" That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,31,52,600 under Demand No. XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes."

MR. SPEAKER : I understand that all Opposition parties are agreed that so far as Demand No. XXXIII is concerned, Sri P. S. Chinnadurai will move his cut motion and that in respect of Demand No. XLII, Sri T. S. Ramaswamy Pillai will move his cut motion. I would like them to move their respective cut motions.

SRI P. S. CHINNADURAI : Sir, I move—

" That the allotment of Rs. 1,71,44,400 under Demand No. XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100."

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : Sir, I move the cut motion standing in my name, viz. :—

" That the allotment of Rs. 1,31,52,600 under Demand No. XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100."

MR. SPEAKER : The original motion and the cut motions are before the House. How long will the Hon. Minister take for reply?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Half an hour.

MR. SPEAKER : Now, whether the Hon. Minister finishes his reply or not, I have to apply the guillotine at 2 of the clock. I would like hon. Members to so arrange their speeches. The House has no choice and I must apply the guillotine at 2 of the clock.

SRI P. S. CHINNADURAI : மதிப்பிற்குரிய சபாநாயகர் அவர்களே, சமூகத்தினுடைய செல்வ நிலையை அபிவிருத்தி செய்யக் கூடிய, சமூகத்தை சுபிட்சமான லட்சியத்தை நோக்கி இழுத்துச் செல்லக் கூடிய வருவாய் இனங்கள் எல்லாம் இன்று தனிப்பட்டவர்கள் கையில் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இவற்றை மாற்றி தனிப்பட்டவர்களின் கையில் இருக்கும் இந்தத் துறையை சமூக உடைமையாக்கிக் கொள்ள வேண்டும் என்று வற்புறுத்துவதற்காகத்தான் இந்த வெட்டுப் பிரேரணையைக் கொண்டுவந்திருக்கிறேன். இந்தத் துறையில் இந்த ராஜ்ய அரசாங்கம் இப்போதுதான் அடியெடுத்து வைத்திருக்கிறது. இவ்விதம் அடியெடுத்துவைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்களே தவிர முன் நோக்கிச் செல்ல தயங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரு வகையில் சென்னை நகரிலும் கன்னியாகுமரி பகுதியிலும் பஸ் போக்குவரத்து அரசாங்க உடைமையாக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் மாகாணம் முழுவதிலும் பல ஆயிரக்கணக்கான 12-08 p.m.

பஸ் போக்குவரத்துக்கள் தனிப்பட்டவர்களின் கையில் இருந்து வருகிறது. இவ்விதம் தனிப்பட்டவர்களின் கையில் இருப்பதினால் பல கோடிக்கணக்கான ரூபாய்கள் சமூகத்திற்கு நஷ்டமாகிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நாம் ஞாபகப்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும். இவ்வாறு பொதுவாக இருக்கின்ற பணம் முழுவதும் ஒரு சிலரின் கையில் போய் குவிந்துகொண்டிருக்கிறது. இவ்விதமான ஒரு நிலைமையின் கீழ் நாம் போய்க்கொண்டிருப்போமானால் நம் நாடு சோஷலிஸத்தை நோக்கிச் செல்ல முடியாது என்பதை நினைவுறுத்த விரும்புகிறேன். இவ்வாறு சோஷலிஸ் லட்சியத்தை ஏற்றுக்கொள்வதற்கு முன்னால் கூட ஆங்கிலேயன் காலத்தில் ரயில் போக்குவரத்து அரசாங்க உடமையாக்கப்பட்டது. அதன் மூலமாக இன்று பல கோடிக்கணக்கான ரூபாய் மக்கள் நிர்வாகச் செலவுக்குக் கிடைத்துக்கொண்டிருக்கிறது. இவ்வாறு மக்களுக்காக வந்துசேருகிறது என்பதைப் பார்க்கும்போது, இது எவ்வளவு முக்கியமானது என்பதை நாம் கவனிக்க வேண்டும். இதிலுள்ள அவசியத்தைப் பார்த்தால் இந்த ரோடு போக்குவரத்தை இந்த ராஜ்ய சமூக உடமையாக்குவது எவ்வளவு அவசியமானது என்பது புலனாகும். ஆகவே நம்முடைய ராஜ்ய சர்க்கார் விரைவில்—விரைவில் என்று சொல்லும்போது உடனடியாக என்று குறிப்பிடும்பொழுதும் பல ஆண்டுகள் ஆகிறது. அவ்விதமில்லாமல் உடனடியாக இதைச் செய்யவேண்டும். உடனடியாகச் செய்யவேண்டும் என்று சொல்லும்போது இவ்வளவு காலத்திற்குள் செய்வோம் என்று குறிக்கவேண்டும். அதிலும் உடனடியாக பஸ், லாரிப் போக்குவரத்து நடத்துவதில் பல கோடிக்கணக்கான ரூபாய் சமூகத்திற்கு வந்து சேருவதற்கு பல ஏற்பாடுகள் செய்ய முடியும் என்பதை சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன்.

(Deputy Speaker in the Chair.)

பற்றுக்குறை பட்ஜெட்டை நாம் தயாரித்திருக்கிறோம். இன்னும் எத்தனையோ துறைகளில் மக்களின் நலனிற்காக பல பணிகளைச் செய்ய நாம் விரும்புகிறோம். இவ்வளவிற்கும் பணம் வேண்டும். பணம் இல்லை என்று சொல்கிறோம். புதிய வரிகள் போடுவதைப்பற்றி ஆலோசிக்கிறோம். புதிய வரிகளைப் போட்டு அதன் மூலம் மக்களுக்குத் தொல்லை அளிப்பதைக் காட்டிலும் இத்தகைய வருவாய் ஊற்றுக்களை எடுத்துக் கொள்ள அரசாங்கத்திற்கு அதிகாரம் இருக்கிறது. அந்த அதிகாரத்தை ஏன் நாம் பயன்படுத்திக் கொள்ளக் கூடாது. இதில் கட்சிப் பிணக்குகள் உண்டா என்று பார்த்தால் அத்தகைய பிணக்குகள் ஒன்றும் கிடையாது. ஒருகால் ஆளும் கட்சியில் உள்ள ஒரு சிலர் இதை எதிர்க்கக் கூடுமா என்று எனக்குத் தெரியாது. அப்படி எதிர்ப்பவர்கள் இருந்தாலும் கூட அவர்கள் தனி மரங்களாக இருப்பார்களே தவிர அவர்களுக்குப் பின் மக்கள் இருக்க மாட்டார்கள். எதிர்க்கட்சிகளைப் பொறுத்தமட்டில் நான் நம்புகிறேன். எதிர்க்கட்சிகள் அனைத்தும் இந்த ஒரு விஷயத்தில் இணக்கமான, ஒரு ஒற்றுமையான கொள்கையை உடைத்ததாக இருக்கின்றன. ஆகவே இந்த ஒத்துழைப்பை ஏற்றுக்கொண்டு இந்த ராஜ்ய அரசாங்கம் உடனடியாகப் பஸ் போக்குவரத்தை சமூக உடமையாக்க முன்வர வேண்டுமென்று வேண்டிக்கொள்கிறேன். சமூக உடமையாக்க வேண்டுமென்று நான் மீண்டும் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன். அரசாங்க முதலாளித்வத்தை நான் விரும்பவில்லை. தனி முதலாளித்வத்தை விட அரசாங்க முதலாளித்துவம் அதிக தீங்கைத்தான் விளைவிக்கும். இந்த ரோடு போக்குவரத்தின்கீழ் உள்ள, பஸ், லாரிகள் எல்லாம் அந்தந்த ஜில்லாவில் உள்ள மக்கள் நிர்வாகக் குழுவின் கையில் ஒப்படைக்கபடவேண்டும். அதில் மக்கள் பிரதிநிதிகள் இருப்பார்கள், தொழிலாளர் பிரதிநிதிகள் இருப்பார்கள், அரசாங்கப் பிரதிநிதிகள் இருப்பார்கள். அவர்கள் அதை நிர்வகித்து அதன் லாபத்தை அரசாங்கத்தினிடம் கொடுத்துவரக் கூடியவர்களாக இருக்கவேண்டும். இம்மாதிரி முறையைக் கொண்டுவருவதற்குரிய வழிவகைகளைக் கைக்கொள்ள வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தை நான் மீண்டும் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

24th July 1957] [Sri P. S. Chinnadurai]

மதிப்பிற்குரிய உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இவ்வாறு ரோடு போக்கு வரத்தை சமூக உடைமையாக்கும் விஷயத்தில் தனிப்பட்டவர்கள் கையிலிருந்து அதைப் பறித்து எடுத்துக்கொண்டால் மட்டும் போதாது. அவ்வாறு சமூக உடைமையாக்கும்போது அந்தத் தொழிலின் திறமை காப்பாற்றப்பட வேண்டும். அந்தத் திறமை அதிகரிக்கப்பட வேண்டும். அவ்வாறு திறமை அதிகரிக்கப்பட்டால்தான் அதன் மூலம் ஏற்படுகிற வருவாயை அதிகரிப்பதற்கு வகை காணமுடியும். தனிப்பட்டவர்களிடம் இந்த பஸ் போக்கு வரத்து இருக்கும்போது என்ன லாபம் கிடைக்கிறதோ அந்த லாபம் அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தினால் கிடைப்பதில்லை என்று ஒரு குறை காணப்படுகிறது. உதாரணமாக சென்னை நகரப் போக்கு வரத்தில் 401 பஸ்கள் இருக்கின்றன. எல்லாவற்றையும் சேர்த்து 1957–58-ல் 5 லட்சம் ரூபாய்தான் நிகர லாபம் இறுதியில் கிடைக்கும் என்று உத்தேசமாக கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. இந்த சபையில்கூட பஸ் முதலாளிகள் இருக்கிறார்கள். இப்படி இவ்வளவு பஸ்களுக்கு நிகர வருமானம் 5 லட்சம் ரூபாய்தான் வரும் என்றால் எந்த முதலாளியாவது அதை ஒத்துக் கொள்ள முன்வருவாரா ? பம்பாய் நகரத்தை பொறுத்த வரையில் பஸ் போக்கு வரத்து முழுவதையும் பம்பாயில் கார்ப்பரேஷன் எடுத்து நடத்துகிறது. அங்கு 416 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அந்த 416 பஸ்ஸிலிருந்து கிடைக்கும் நிகர வருமானம், சகல செலவுகளும் போக, 36 லட்சம் இறுதியாகக் கிடைப்பதாக அவர்கள் மதிப்பீடுக் கணக்குகள் சொல்கிறது. ஆனால் இங்கு 5 லட்சமாகக் குறைவானேன் என்று சர்க்கார் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது பஸ்களின் ரூட்கள் அதிகரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பஸ் ஓடுகிற மைலேஜும் அதிகரிப்பட்டிருக்கிறது. பஸ் பிரயாணிகளும் அதிகரிக்க ஏது இருக்கிறது, என்று சொல்லப்படுகிறது. நயா பைசா ரூபத்தில் கட்டண வசூல் இருப்பதினால் அதிலும் வேறு அதிகமான தொகை வர இருக்கிறது. இவ்வளவு இருந்தும் கூட 5 லட்சம் ரூபாய்தான் இறுதியாக நிகர லாபம் கிடைக்கும் என்ற முறையில் கணக்கிட்டு இருப்பார்களேயானால் அது குறைவு அல்லவா ? இது எந்த இடத்தில் எப்படி நேர்ந்தது என்பதை விசாரித்து கண்டு பிடிக்க வேண்டாமா ? என்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அரசாங்கத்தின் மேற்பார்வையில் நடத்துகிற தொழில்களின் திறமையை அதிகரித்து அது ஒரு சரியான எடுத்துக் காட்டாக விளங்க வேண்டாமா ? இந்தக் கணக்குகள் அரசாங்கத் தணிக்கையாளர்களால் தணிக்கை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. என்னுடைய கருத்து என்னவென்றால், அரசாங்கத்தின் மேற்பார்வையில் இயங்கும் தொழிற்சாலைகளின் கணக்குகளை தனிப்பட்ட தணிக்கையாளர்களைக் கொண்டு, அரசாங்கத்துடன் சம்பந்தப்படாத பிரத்யேக தணிக்கையாளர்களால் தணிக்கை செய்யப்படவேண்டும். அப்படிச் செய்தால், இப்பொழுது தணிக்கையாளர்கள் எந்த அளவுக்கு விஷயத்தைக் கண்டுபிடித்துக் கொடுக்கிறார்களோ, அதை விட அதிகப்படியான விஷயத்தை நாம் தெரிந்துகொள்ள முடியும் என்று நான் ஊகிக்கிறேன். ஆகவே அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டுமென்று நான் வேண்டிக்கொள்ளுகிறேன். அடுத்தபடியாக, இப்பொழுது அரசாங்கத்திலிருந்து பெரிய பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. அதில் ஒரே கண்டக்டரை வைத்துக்கொண்டு இருப்பது அவர்களுக்கு உபத்திரவமாய் இருக்கிறது. இரண்டு கண்டக்டர்கள் இருந்தால்தான் ரொம்ப திறமையாக அந்த வேலையைச் செய்ய முடியும். ஒரே கண்டக்டர் இருக்கிற காரணத்தினால் ஒரு சமயம் அவர்களை அறியாமல் கூட கட்டணம் வசூலிக்க முடியாமல் போகிற நிலை ஏற்பட்டுவிடும் என்று அஞ்சுகிறேன். ஆகவே பெரிய பஸ்களில் இரண்டு கண்டக்டர்களைப் போட ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டுமென்று நான் வேண்டிக்கொள்ளுகிறேன். ஆக, ரோடு போக்கு வரத்தை சமூக உடைமையாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையை வற்புறுத்தியும், அவ்வாறு சமூக உடைமையாக்கப்படும்போது தொழில் திறமையை அதிகரிப்பதற்கு சரியான ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டுமென்பதை வற்புறுத்திக்கொண்டும் நான் எனது வெட்டுப் பிரேரணையை செய்கிறேன்.

.17 m. **SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI** : உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, நான் எனது வெட்டுப் பிரேரணையை பிரேரித்துக் கொண்டு ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்லலாமென்று நினைக்கிறேன். நான் டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளிகளுடன் நெருங்கிப் பழகக் கூடியவன். கன்னியாகுமரி ஜில்லா சென்னையுடன் இணைந்ததற்குப் பின்னர் பல புதிய விஷயங்களை தொழிலாளர்கள் சார்பிலும், புதிதாக தேசிய மயமாக்கப்பட்ட டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவிலிருந்தும் பல புதிய விஷயங்களை அறிந்தேன். நம்முடைய தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் தொழில் சங்க இயக்கத்தில் சிறந்த அனுபவம் பெற்றவர் என்பது நமக்கு எல்லோருக்கும் தெரியும். அவர்கள் உணர்வார்கள், இப்பொழுது கன்னியாகுமரி ஜில்லாவிலுள்ள டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களின் நிலை என்ன என்பதை. அவர்களுக்கு அது தெரியும், கன்னியாகுமரி ஜில்லாவைப் பொறுத்த வரையிலே இங்கு நம்முடைய ராஜ்யத்தில் மட்டுமல்ல, இந்தியா தேசத்தில் வைத்தே அதிக அனுபவம் பெற்ற தொழிலாளிகள் அங்குதான் இருக்கிறார்கள் என்பதை. தேசிய மயமாக்கப்பட்ட இத்தொழிலிலே அதிக அனுபவம் பெற்றவர்கள் அங்கு இருக்கிறார்கள் என்பதில் யாருக்கும் சந்தேகம் இருக்க முடியாது. ஏறக்குறைய 20 வருஷங்களுக்கு முன்பு இத்தொழில் அங்கு தேசிய மயமாக்கப்பட்டது. திருவிதாங்கூரில் இருக்கும்போது. அங்குள்ள நிலைமைக்கும் இங்குள்ள நிலைமைக்கும் உள்ள வித்தியாசத்தை நான் இங்கு குறிப்பிட விரும்புகிறேன். அது மாத்திரமல்ல. கன்னியாகுமரி ஜில்லா சென்னையோடு சேர்ந்த பிறகு அங்குள்ள தொழிலாளர்கள் படும் அவஸ்தையையும் பற்றி நான் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். அவர்களுடைய பே ஸ்கேல்ஸ் பற்றி ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். அவர்கள் திருவிதாங்கூர்-கொச்சி ராஜ்யத்துடன் இருந்தபோது தங்கள் சம்பளம் போதாது என்று போராடினார்கள். 1954-ல் ஒரு விசாரணை கமிஷனை ஏற்படுத்தி அந்த கமிஷன் அரசாங்கத்திடம் அதன் ரிப்போர்ட்டை சமர்பித்த பின்தான் சென்னையுடன் கன்னியாகுமரி ஜில்லா இணைந்தது. மொழிவாரி மாகாணம் ஏற்பட்டவுடன் அந்தக் கமிஷன் சிபார்சு பிரகாரம் கேரள சர்க்கார் தொழிலாளர்களுக்கு சலுகைகள் வழங்கி இருக்கிறது. உதாரணமாக சொல்கிறேன், அங்கு டிரான்ஸ்போர்ட் டிப்பார்ட்மெண்டில் உள்ள ஒரு கண்டக்டருக்கு 40 முதல் 100 ரூபாய் வரையுள்ள ஸ்கேல் கிடைக்கிறது. ஆனால் இங்கு நான் அறிகிறேன், கண்டக்டர்களுக்குள்ள ஸ்கேல் 30 முதல் 50 வரையாகும். அதே போல் டிரைவர்களுக்கு அங்கு 50 முதல் 120 வரையாகும். ஆனால் இங்கு நான் அறிகிறேன், 40 முதல் 60 வரையாகும். இங்குள்ளதை விட இரண்டு மடங்கு அதிகமாக அங்கேயிருக்கிறது. அதேபோன்று அங்குள்ள தொழிலாளர்களின் சம்பளத்தையும் இங்குள்ள தொழிலாளர்களின் சம்பளத்தையும் எடுத்துப் பார்த்தால் இங்கு அவர்களுக்கு கிடைக்கும் சம்பளம் மிக மிக குறைவாய் இருக்கிறது. ஆகவே, இங்குள்ள டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளிகளுக்கு சம்பளத்தை எவ்வளவு தூரம் உயர்த்த முடியுமோ அவ்வளவு தூரம் உயர்த்த வேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கூற ஆசைப்படுகிறேன். ஆயிரக் கணக்கான தொழிலாளர்கள் இங்கு இருக்கிறார்கள். சென்னையில் வாழ்க்கை நிலை, விலைவாசிகள் மிகவும் உயர்ந்திருக்கிறது. ஆகையால் அவர்களுடைய நிலை நிச்சயமாக உயர்த்தப்படவேண்டும். சில நண்பர்கள் கூறினார்கள். நமது மதிப்பிற்குரிய அமைச்சர்கூடக் கூறினார்கள் "ஸ்ரீதனம்" என்று. அந்த ஸ்ரீதனத்தைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். நான் அதைப் பற்றி முன்னாலேயே குறிப்பிட்டேன். இப்போது இன்னும் சில விஷயங்களையும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். ஸ்ரீதனத்தைப்பொறுத்த வரையில் என் குற்றச்சாட்டெல்லாம் சென்னை அரசாங்கத்தின் மீது தான். ஏறக்குறைய 70 சத விகிதம் தமிழர்கள் இருக்கக் கூடிய தேவிகுளம், பீர்மேட்டையும் நாம் அடையாவிட்டாலும், மொழிவழி மாகாண கமிஷன் ரிப்போர்ட்படி செங்கோட்டை முழுதும் சென்னைக்குச் சேரவேண்டுமென்று சொன்ன பிறகு அதை அடையாவிட்டாலும், பத்பநாபபுரம் கொட்டாரம் விஷயத்தில் சரியாக பங்கு போடாவிட்டாலும்கூட, பஸ்களை எடுத்துக் கொள்வதிலே நிச்சயமாகத் தவறி விட்டது சென்னை அரசாங்கம் தன் பங்கைக் கேட்க

என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். அது மட்டுமல்ல. இப்போது இங்கு கொடுக்கப்பட்ட பஸ்களெல்லாம் ஒரு வியப்பாக இருக்கும். அந்த பஸ்களிலே, இன்று அமைச்சர் காலையில் பதிலளிக்கும் போது சொன்னார் 36 பஸ்கள் உதவாக்கரையென்று. அங்கு கொடுக்கப்பட்ட பஸ்களிலே கே-1 முதல் கே-37 வரையில் விலையில்லாமல் கொடுக்கப்பட்டது. 39, 40, 41 எல்லாம் ஏறக்குறைய 40 பஸ்கள் விலையில்லாமல் கொடுக்கப்பட்டன. விலையற்று வாங்கிய அந்த பஸ்களும் இப்போது ஓடுகின்றன. அந்த பஸ்களும் அங்கு பணம் சம்பாதித்துக் கொடுக்கின்றன என்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். அங்கு இருக்கும் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் நல்ல ஸ்டாண்டர்ட் இருக்கிறது. குறைந்த பட்சம் ஸ்கூல் பைனல் பரீட்சை தேறியிருக்கவில்லையென்றால் அங்கு இடம் கிடையாது. கண்டக்டர்களாக பி.ஏ., பி.எல்., எம்.ஏ., பி.எல்., போன்ற லா கிராஜுவேட்டுகளெல்லாம் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் டிஸ்ட்ரிக்ட் ஆபீஸராக வருவது உண்டு. அந்த அளவில் இங்கேயும் கொண்டு வந்தால் நலமாக இருக்குமென்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இவ்வளவு தூரம் கொடுத்ததன் பின்னரும்கூட அங்கு இலாபத்தை காண்கிறோம். இங்கு பார்க்கும் போது, எனக்கு முன் பேசிய அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டது போல, இலாபத்தைக் காணவில்லையென்பதை எல்லா கட்சிகளும் பார்க்க வேண்டுமென்று சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். எனக்கு முன் பேசிய கனம் அங்கத்தினர் பம்பாயை சுட்டிக் காட்டினார்கள். திருவாங்கூர்-கொச்சியில் 300 பஸ்கள் இருந்தபோது இதைவிட இலாபம் இருந்தது; அதிலும் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையை ஒத்துக்கொண்டிருக்கிற நாம், நிர்வாகம் சரியல்லவென்றால் நமது லட்சியத்தை அது வெகுவாக பாதிக்கும். இதை நிச்சயமாகப் பார்க்கவேண்டும். நன்றாகப் பரிசீலனை செய்து ஓட்டைகள் எங்கு இருக்கின்றன என்று பார்த்து அவைகளையெல்லாம் சீர் செய்து நமது இலாபத்தை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று கூறுகிறேன். இது மிகவும் அத்யாச்சரியமாயிருக்கிறது. அங்கு அதிகச் சம்பளம் கொடுக்கும் போதே அதிக இலாபம் கிடைக்கிறது. இங்கு அதிக பாஸஞ்ஜர்கள் இருக்கிறார்கள். பீக் ஹவரில் நெருக்கடி இருக்கிறது. இப்படி இருக்கும்போதும் இலாபம் குறைவாகவிருப்பது வேடிக்கையாக இருக்கிறது. இதையெல்லாம் விசாரணை செய்ய ஒரு கமிட்டி போட்டால் கூட உபயோகமாகவிருக்கும். இவ்வளவு குறைந்த சம்பளம் கொடுத்து, இவ்வளவு குறைந்த இலாபம் அடைவது வியப்பாக இருக்கிறது.

அங்குள்ள நிலைமையைப் பார்க்கும்போது அங்கு நல்ல அனுபவப்பட்டவர்கள் இருக்கிறார்கள். இங்கு இருக்கக் கூடிய டிக்கெட் ஸிஸ்டம் நிச்சயமாக பல ஊழல்களுக்கு இடம் கொடுக்கிறது என்று கூறுகிறார்கள். அங்குள்ள தொழிலாளர்கள் கூறுகிறார்கள், ஒரு அணா டிக்கட் எடுத்துக் கொண்டு 3½ அணா அல்லது 4 அணா தூரம் ஒருவர் போகக்கூடும் சென்னை ஏற்பாட்டின்படி என்று. இது போலவே இன்னும் எத்தனை எத்தனையோ. உதாரணமாக கன்னியாகுமரி ஜில்லா இங்கு சேர்ந்த பிறகு கண்காணிப்பதற்காக ஜீப்புகள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த ஜீப்புகள் எதற்கென்றால் டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்டிலே ஏதாவது திருட்டோ அல்லது செக்கிங்கிக்காகவோ உபயோகிக்க வேண்டுமென்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதில் ஒன்று வெபன் கேரியர் என்றும் மற்றொன்று ஜீப் என்றும் பெயர். அந்த இரண்டு வண்டிகளுக்கும், 1956 நவம்பரில் ஒன்றுக்கு 102 காலனும், மற்றொன்னுக்கு 76 காலனும் செலவாயிருக்கிறது. டிஸம்பரில் வெபன் காரியருக்கு 89 காலனும் மற்றொன்றுக்கு 69 காலனும் ஆகியிருக்கிறது. 1957-ம் வருஷம் ஜனவரி மாதத்தில் வெபன் காரியருக்கு 124 காலனும் மற்றொன்றுக்கு 82 காலனும் செலவாகியிருக்கிறது. மார்ச் மாதத்தில் வெபன் காரியருக்கு 130 காலனும் மற்றொன்றுக்கு 108 காலனும் ஆகியிருக்கிறது. 200 காலன் 300 காலன் என்று இதற்கு செலவழிக்கப்படுகிறது. அங்குள்ள மேலதிகாரிகள் தங்கள் குடும்பத்தை அழைத்துக்கொண்டு திருவனந்தபுரத்திற்கும், மற்றுமுள்ள பிராஜெக்ட்களையும் பார்ப்பதற்காகவும் இவைகளை உபயோகப்படுத்தினால், நமது தேசியமயமாக்கும் கொள்கை எப்படி வெற்றியாகும் என்று கேட்க

ஆசைப்படுகிறேன். அங்கு இருந்த நிலையைப் பற்றி நான் பெருமையுட கூறிக்கொள்வேன். அங்குள்ள செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு கொடுக்க கூடிய சம்பளம் 150 ரூபாய் முதல் 250 ரூபாய் வரை. அஸிஸ்டெண் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு கொடுக்கக்கூடிய சம்பளம் 80 ரூபாய் முதல் 15 ரூபாய் வரையில். அதிகப்படியான சம்பளம் கொடுக்கக்கூடிய நிலையை பார்த்துப் பெருமை கொள்கிறேன். அதனால் அவர்கள் திருட்டுத்தன கள்ளத்தனம் எதுவும் ஏற்படாமல் பார்க்கிறார்கள். இங்கு இருக்கக்கூடி செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டருடைய ஸ்கேல் மிகவும் பரிதாபகரமானது, 3 ரூபாய் முதல் 55 ரூபாய் வரை. டிரைவரைவிட கேவலமான ஒரு நிலை.

அந்த நிலைமைக்கு இங்கு ஆகவேண்டுமென்று கூறுகிறேன். உதாரண மாக, நான் பெருமைப் பட்டுச் சொல்கிறேன். அங்கு கல்வி உயர்ந் நிலையில் இருக்கிறது. டிரான்ஸ்போர்ட் பெருமைப்படுகிற அளவு உயர்ந் நிலையில் இருக்கிறது. இன்னும் பல விஷயங்களில் உயர்ந்திருக்கிறது. சி நண்பர்கள் ஏன் இங்கு வந்தீர்கள், அங்கு போவது தானே என்று கேட்கலாம். நாங்கள் நன்றாக உணர்ந்துதான் வந்திருக்கிறோம் இங்குள்ள நிலையை. நன்றாக தெரிந்துதான் வந்திருக்கிறோம். இவ்வ வெல்லாம் இருந்தும் எங்கள் தமிழ் நாட்டுக்கு வர வேண்டுமென்று தான் வந்தோம். வந்ததன் பின்னர் அங்கிருக்கும் நிலையை பெற்று வேண்டுமென்று கருதுகிறோம். அங்குள்ள நிலைமையை, மாற்றாந்தாயிட இடைத்து வந்ததை விட கீழ் நோக்கி விட வேண்டாமென்று பிரார்த்தித்து கொள்கிறேன். 1956-ம் வருஷம் நவம்பர் மாதம் 1-ம் தேதி இருந்ததற்கு குறைவு இல்லாது இருந்தால் கோடிப் புண்ணியம் செய்தவர்கள் ஆவார்கள் என்று வற்புறுத்திச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

அது போலவேதான் அங்குள்ள தொழிலாளர்களுடைய நிலைமை நிர்வாக ஊழல்கள் பலயிருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். இவைகளை சரிக்கட்டினால் இந்த வருஷத்திலேயே நல்ல முறையிலே நமது வரும னத்தை அதிகரித்திருக்கக் கூடும். அங்கு கன்னியாகுமரி ஜில்லாவை பொறுத்த வரையில் நாகர்கோவில்-திருநெல்வேலி ரூட் அதிக வருமானம் வரக்கூடியது. அதை தனிப்பட்டவர்களிடம் விட்டு விட்டு கன்னியா குமரி-நாகர்கோவில் ரூட்டை வைத்திருப்பதால் என்ன ஆதாயம் இருக்கிறது. அதை நாம் எடுப்பதாக இருந்தால் ஒரு யூனிட்டாக வைக்க முடி யும். ரூபாய் 20 லட்சம் ஒதுக்கியிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். நமது மந்திரி அவர்கள் அங்குள்ள நிலைமையைப் பார்க்க வந்தார்கள். நேரில் பார்த்து உண்மையை அறிந்தார்கள். நாங்களும் அங்குள்ள நிலைமையைப் பற்றி கூறினோம். கன்னியாகுமரி ஜில்லாவிலும் இதர ஜில்லாக்களிலும் அதிகாரிகளுக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் நல்லுறவு இருந்தது.

ஒருவருக்கொருவர் தோளோடு தோள் உரசிக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். முக்கியமாக உத்தியோகஸ்தர்களும் தொழிலாளர்களும் ஒற்றுமையாக இருக் கிறார்கள். அவர்கள் தோளோடு தோள் சேர்ந்து வேலை செய்வதைப் பார்த்தால் அது பெருமையாக இருக்கும். அப்படி அல்லவா இருக்க வேண்டும் என்று தோன்றும். ஆனால் இங்கு அப்படி இல்லை. அங்கு பெரிய அதிகாரிகளும் இன்ஸ்பெக்டர்களும், கண்டக்டர்களும், டிரைவர் களும் ஒன்றாக நின்று வேலை செய்வதைப் பார்த்தால் பெருமையாக இருக்கும். ஆனால் இங்கு மோசமாக இருக்கிறது என்பதை வருத்தத் துடன் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். இப்படிப்பட்ட மோசமான நிலைமை அங்கு இருந்தால் அவர்கள் அதை அனுமதிக்க மாட்டார்கள். நிச்சயமாக மாக அங்கே இருந்து படித்தவர்கள் அதாவது பி.ஏ., எம்.ஏ., பட்டம் பெற்றவர்கள் இங்கு வந்தால் இங்கு இருப்பதைப்போல் அவர்கள் இருக்க விரும்ப மாட்டார்கள். எழுதப் படிக்கத் தெரிந்தால் கூட இங்குள்ள நிலைமைக்கு உட்பட மாட்டார்கள். அவ்வளவு மோசமான நிலைமையில் இங்கு நிர்வாகம் நடைபெற்று வருகிறது. இங்குள்ள "ட்ரான்ஸ்போர்ட்" இலாகாவிற்கு அங்கிருந்து வந்தவர்கள் இப்படிப்பட்ட குறைகளைச்

சொன்னார்கள். அங்கிருந்து வந்தவர்கள் இங்கே மிருகத்தை போல் மதிக்கப்படுகிறார்கள் என்றும் சொல்லுகிறார்கள். மற்றும் இங்குள்ள "அட்மினிஸ்ட்ரேஷன்" அதாவது நிர்வாகம் "டாப் ஹெவி"-யாக இருக்கிறது என்றும் சொல்லுகிறார்கள். அதிகாரிகளுக்கு அதிகப்படியாக ஆயிரக் கணக்காக சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். ஆனால் தொழிலாளர்களுக்கு அவர்களுடைய உழைப்புக்குத் தக்கபடி சம்பளம் கொடுக்கவில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். அதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமானால் பயப்படுகிறார்கள். ஏனென்றால் கனம் கோபால் ரெட்டி ட்ரான்ஸ்போர்ட் மந்திரியாக இருந்த காலத்தில் அடக்குமுறை பிரயோகித்ததால் அவர்கள் பயப்படுகிறார்கள் என்றும் சொல்லுகிறார்கள். இந்த முறையை சீக்கிரத்தில் இந்த அரசாங்கம் மாற்றி அமைக்க வேண்டும். எவ்வளவு அதிகப்படியான பஸ்களை விட வேண்டுமோ அவ்வளவு அதிகமாக பஸ்களை விடுவதற்கு முன் வரவேண்டும். மற்றும் பஸ் போக்குவரத்தை தேசிய மயமாக்குவதை எவ்வளவு துரிதமாக்க வேண்டுமோ அவ்வளவு துரிதமாக்கப்பட வேண்டும். இதன் மூலம் வருமானத்தை அதிகப்படுத்த வேண்டும். டி.வி.எஸ். கம்பெனி எவ்வளவு அழகாக போக்குவரத்தை நடத்துகிறார்கள். அதைப் போலவே என் நாமும் நடத்தக் கூடாது என்று கேட்கிறேன். நமக்கு அப்படி நடத்துவதற்கு திறமை இல்லையா, வசதி இல்லையா ? சௌகரியங்கள் இல்லையா ? இது விஷயத்தில் எவ்வளவு கவனம் செலுத்த வேண்டுமோ அவ்வளவு கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்பொழுது அவ்வளவு கவனம் செலுத்தப்படவில்லை என்று தான் தோன்றுகிறது. அதற்கு என்று ஒரு தனி கமிஷனை நியமித்தாலும் நியமித்து அதற்கு அதிகப்படியான கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். ஹைதராபாத்தில் எவ்வளவு அழகாக நடத்துகிறார்கள் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். பம்பாயிலும் எவ்வளவோ அழகாக நடத்துகிறார்கள். அவ்வளவு தூரம் நம்முடைய "ட்ரான்ஸ்போர்ட்" இலாகாவும் முன்னுக்கு வரவேண்டும். அப்படி முன்னுக்கு வர முடியும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஹைதராபாத்தில் மற்ற எந்த இடத்திலும் இல்லாத அளவில் அதிகபடியாக சம்பள ஸ்கேல் இருக்கிறது. நிர்வாகம் ரயிலுடன் தொடர்பு இருந்ததால் அப்படி சம்பள விகிதம் இருக்கிறது. அதைப் போலவே நாம் என் சம்பளம் கொடுக்கக் கூடாது ? ஆந்திரப்பிரிவினைக்கு முன்னதாக ஹைதராபாத் பிரதேசத்தில் நடத்தப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்து எவ்வளவோ நல்ல முறையில் நடைபெற்று வந்தது என்பதை மிகவும் கனிவுடன் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : **I would like to know on what basis the hon. Member is making this statement. The Minister in charge of Transport there has asked for the services of somebody here so that he may advise the Transport Department on how to run their bus services efficiently. He knows the position and he has been a Minister here in charge of the Transport Department. Having gone there, he wants some advice from us. That being the case, I do not know on what basis the hon. Member is making that charge.**

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI: மதிப்பிற்குரிய மந்திரி அவர்களுக்கு நான் நன்றி செலுத்துகிறேன். நான் சொல்லும்போது பொறுப்பு இல்லாமல் சொல்ல மாட்டேன். 1947–48-ல் அங்குள்ள சம்பள ஸ்கேலைப் பற்றி எனக்கு நன்றாகத் தெரியும். அங்குள்ள ரயில்வேயுடன் தொடர்பு இருந்தபோது அங்குள்ள சம்பள ஸ்கேலைப்பற்றி எனக்கு நன்றாகத் தெரியும்.

(The Hon. Sri C. Subramaniam rose.)

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI: I am not yielding, Sir.

[24th July 1957

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Pay-scale is not the criterion.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : சம்பள ஸ்கேல் மட்டும் அல்ல. அங்குள்ள தொழில் நிர்வாகம் ரொம்பவும் நன்றாக நடந்தது. இங்குள்ள "ட்ரான்ஸ்போர்ட்" இலாகாவுக்குக் கூட பெரிய அதிகாரி அங்கிருந்து தான் வந்தார் என்பதை சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். அதே போலத் தான் அங்கிருந்து இங்கேயுள்ளவர்களை சந்தேகம் கேட்க வந்திருப்பார்கள் என்பதை சொல்லிக்கொள்ள பிரியப்படுகிறேன். அந்தப் பிரதேசத்தில் சம்பளம் அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை நான் ஆணையிட்டுச் சொல்ல முடியும். உண்மைகள் வேண்டுமானாலும் கொடுக்க முடியும். இங்குள்ள நிலைமைக்கும் அங்குள்ள நிலைமைக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. அவர்கள் எதாகிலும் இங்குள்ளவர்களைக் கேட்டால் நிச்சயமாக சம்பளத்தைப்பற்றி கேட்டிருக்க மாட்டார்கள். ஆகவே 20 அல்லது 25 ஓட்டை ஓடசல் பஸ்களை எடுத்துவிட்டு கூடிய சீக்கிரத்தில் புதிய பஸ்களை கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இங்குள்ள நிர்வாகத்தைப் போல் வேறு எந்த ராஜ்யத்திலும் இல்லை என்பதை சொல்லிக் கொண்டு எங்களுடைய ராஜ்யத்திற்கு இன்னும் அதிக்கப்படியான பஸ்களைக் கொடுப்பதற்கு முன் வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI N. R. THIYAGARAJAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, தமிழகத்தில் தெற்கு புறக்கணிக்கப் படுகிறது வடக்கு வாழ்கிறது அந்த முறையில் அரசாங்கம் வேலை செய்கிறது என்று பத்து வருஷங்களாக கூறிக் கொண்டு வந்தவன் நான். எங்கள் நாடான பாண்டிய நாட்டில் பஸ் போக்குவரத்து முற்றிலும் மிகவும் நன்றாக நடைபெறுகிறது. அதைப் பற்றி சந்தோஷத்துடன் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஐந்தாறு மாதங்களுக்கு முன்னதாக பஸ் சம்பந்தமான ஒரு சினிமாப் படத்தைப் பார்த்தேன். அந்தப் படத்தில் ஒரு பஸ் வெகு அழகாக வளைந்து ஓடிக் கொண்டிருந்தது. அதற்குள் ஒரு கதை அற்புதமாக நடைபெற்றது. அதைப் பார்த்தபோது இதைப்போன்று நம் பாண்டிய நாட்டில் தவிர வேறு எங்கும் இப்படி நடைபெற முடியாது என்று நினைத்தேன். ஆனால் இப்படிப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்து மதுரையிலும், ராமனாதபுரம், திருநெல்வேலி ஜில்லாக்களிலும் தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதிலும் எங்கள் பகுதியில் தான் பஸ் போக்குவரத்து வெகு அற்புதமாக நடந்துகொண்டு இருக்கிறது. இந்தியாவிலேயே எந்தப் பகுதியில் நல்ல பஸ் போக்குவரத்து நடைபெற்று வருகிறது என்று கேட்டால் அது எங்கள் பகுதியாகிய பாண்டிய நாட்டில் தான் என்று சொல்லலாம். பொதுக் கூட்டங்களில் பேசும்போதெல்லாம் நாங்கள் ஒன்று சொல்வது வழக்கம். அதாவது ஒரு நாடு முன்னேற்றமடைந்திருக்கிறது என்பதற்கு அடையாளம் அங்கே நல்ல ரோடுகள் இருக்க வேண்டும், ரோடு மாத்திரம் அல்ல அங்கே ஓடிக் கொண்டிருக்கக்கூடிய பஸ்கள் எல்லாம் ஓட்டை ஓடசல் இல்லாமல் பழைய பஸ்களாக இல்லாமல் இருக்க வேண்டும் என்பது. நாடு முன்னேற்றமடைந்திருக்கிறது என்பதற்கு இது ஒன்று போதும் என்று நாங்கள் சொல்லிக்கொண்டு வருவது உண்டு. இதைப்போன்றுதான் நல்ல ரோடுகள் நல்ல பஸ்கள் எங்கள் பகுதியில் இருக்கின்றன. மதுரையிலிருந்து போடிநாயக்கனூருக்கு ரயில் போட வேண்டும் என்று ஒரு தூது கோஷ்டி டில்லிக்குச் சென்றது. அதில் நானும் ஒருவனாகச் சென்றேன். அப்படிச் சென்று நாங்கள் அங்கு ரயிலைக் கொண்டு வந்து விட்டோம். ரயில் வந்தாலும் அங்கு ஓடிக்கொண்டிருக்கிற பஸ்களைப் பார்த்தால் பஸ்களில் பிராயாணம் செய்தால் நல்லது என்று தான் தோன்றுகிறது. நானும், ரயில் வந்தாலும்பஸ்களில் தான் பிரயாணம் செய்கிறேன். ஏனென்றால் அவ்வளவு நன்றாக பஸ்கள் வேலை செய்கின்றன. இதற்கு முன்பு பிரிட்டிஷ் ஆட்சி இருந்த காலத்தில் அங்கே 15 பேர் 20 பேர் கொண்ட பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருந்தன. அவைகள் எல்லாம் திறந்து கிடக்கும். அப்பொழுதுள்ள பஸ்களில் பிராயணம் செய்வது ரொம்பவும் கஷ்டமாக இருக்கும்.

24th July 1957] [Sri N. R. Thiyagarajan]

மதுரை வந்தவுடன் சட்டை வேஷ்டிகளை மாற்றி கட்டிக்கொள்ளும்படியாக இருக்கும். அந்த நிலைமை இப்பொழுது மாறி துரிதமாக சீர்திருத்தம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது ஒழுங்காக நல்ல முறையில் நடைபெற்று வருகின்றன. அதைப்போலவே சென்னை ராஜ்யத்திலும் நடைபெற வேண்டும் என்பது என்னுடைய அவா. மற்றும் எல்லா இடங்களிலும் அப்படி நடைபெற வேண்டும். சோழ நாட்டில் பழைய பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கவில்லை. கொங்கு நாட்டிலும் நல்ல பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. பல்லவ நாட்டில் பஸ்கள் படு மோசமாக இருக்கிறது. நான் பார்த்த மட்டில் பத்து அல்லது பதினைந்து வருஷங்களுக்கு முந்தையமாடல் பஸ்கள் லொட லொட என்று ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அதனால் பல்லவ நாட்டுப் பகுதியில் பஸ்களை சீர்திருத்தியாக வேண்டும். அதற்கு ஒரு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அதாவது, புதிய பஸ்கள் பர்மிட் புதுப்பிக்க வரும்போது அதாவது, மூன்று வருஷங்களுக்கு ஒரு தடவை பர்மிட் வாங்க வரும்போது, பழைய பஸ்களாக இருந்தால் அதற்கு பர்மிட் கொடுக்க முடியாது என்று நோட்டீஸ் கொடுத்து விட வேண்டும். நல்ல முறையில் பஸ்கள் இருக்க வேண்டும் என்றும் சொல்ல வேண்டும். அதன் பிறகுதான் பஸ் பர்மிட் கொடுக்க முடியும் என்று நிர்ணயம் செய்ய வேண்டும்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : பல்லவ நாடு, சோழ நாடு, பாண்டிய நாடு என்றால் ஒன்றும் புரியவில்லை. ஜில்லாக்களின் பெயரைச் சொன்னால் நன்றாக இருக்கும். அதனால் ஜில்லாக்களின் பெயரைச் சொல்ல வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

* SRI N. R. THIYAGARAJAN : சரித்திரத்தில் உள்ள பெயரைத்தான் சொல்லுகிறேன். சரித்திரத்தில் இல்லாத நாடுகளைப் பற்றியெல்லாம் மற்றவர்கள் தவறாகக் கூறும் பொழுது பாண்டிய நாட்டிற்கு தலை நகரான மதுரையிலிருந்து வந்த நான் ஏன் கூறக்கூடாது. அங்கு பெரிய அரண்மனையும், கோவிலும், கொத்தளங்களும் இருக்கின்றன. அந்த நாட்டிலிருந்து நான் வந்தவனானபடியால் அதன் பெருமையைப்பற்றி சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன். அப்படி கூறித்தான் ஆக வேண்டியதாக இருக்கிறது. ஆகவே புதிய பஸ்களுக்கு பர்மிட் வாங்க வரும்போது 1950-ம் வருஷத்திற்கு முன் இருந்த மாடலாக இருந்தால் அந்த பஸ்களுக்கு பர்மிட் கொடுக்கக் கூடாது, இருக்கும் பர்மிட்டுகளையும் ரத்து செய்து விட வேண்டும். அப்படி நோட்டீஸ் கொடுத்து விட்டால் நன்றாக இருக்கும். இந்த விதத்தில் பஸ் போக்குவரத்தை சீர்திருத்தம் செய்ய வேண்டும். மலைப்பகுதியிலுள்ள ரோடுகள் பராமரிக்கப்படாமலிருக்கிறது. உதாரணமாக எனது தொகுதி கடமலைக்குண்டு. அது வைகை உற்பத்தியாகும் இடம். பத்து வருஷங்களுக்கு முன்னதாக அங்கு ஜனங்கள் வாழ்ந்தது இல்லை. இப்பொழுது அங்கு ரோடு வசதிகள் ஏற்பட்டு விட்டபடியால் ஜனங்கள் வசித்து வருகிறார்கள். அங்கு பஸ் சர்வீஸ் அமைத்துக்கொடுக்க வேண்டும். அப்படி பஸ் சர்வீஸ் அமைத்துக் கொடுக்கவேண்டும் என்று மனுக்கள் போட்டார்கள். அவைகள் கவனிக்கப்படவே இல்லை. கவனிக்கப்படாமல் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இப்படி பல கிராமங்கள் இருக்கின்றன. நான் ஜில்லா போர்டு தலைவராக இருந்த காலத்தில் எழுமலை மங்கல்ரேவு 14 மைலுக்கு ரோடு வசதி போட்டுக் கொடுக்கப்பட்டது. அங்கெல்லாம் இன்னும் பஸ் சர்வீஸ் ஆரம்பிக்கப்படவில்லை. சுமார் 30 அல்லது 40 மைல் தூரம் கூட எனது தொகுதி மக்கள் நடந்து செல்கிறார்கள். அங்கெல்லாம் பஸ் சர்வீஸ் நடத்தாமல் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அங்கெல்லாம் சீக்கிரமாக பஸ் போக்கு வரத்து அமைக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில், பஸ் போக்குவரத்து சிறப்பாக இருக்கிறது என்று கூறலாம். ட்ராம் வண்டிகள் எடுக்கப்பட்ட பிறகும் பஸ் போக்கு வரத்தைக்கொண்டே ஜன நெரிசலைச் சமாளிக்க முடியுமா என்று சந்தேகப்பட்டவர்களில் நானும் ஒருவன். இருந்தாலும், பஸ்

போக்குவரத்து செவ்வையாக ஜனநெரிசலைச் சமாளித்து வந்ததன் காரணமாக, ட்ராம் வண்டிகள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன என்ற எண்ணமே மக்களுடைய மனதிலிருந்து அகன்று விடக்கூடிய நிலையில், பஸ் போக்குவரத்து துரிதமாக முன்னேறியிருக்கிறது.

பஸ் போக்குவரத்தைத் தேசிய மயமாக்கிவிட வேண்டும் என்று நண்பர் ஸ்ரீ சின்னதுரை அவர்கள் கூறினார்கள். அப்படிக் கோரியவர்களில் நானும் ஒருவன். பெரும் கூச்சலிட்டு, ஆர்ப்பாட்டம் செய்தவர்களில் நானும் ஒருவன். ஆனால், சர்க்கார் சென்னை நகரத்திலுள்ள பஸ் போக்குவரத்தை தேசிய மயமாக்கியதற்கு பின், நான் அவைகளில் பல முறை பிரயாணம் செய்த அனுபவத்தை வைத்துக்கொண்டு பார்க்கும்போது, தேசிய மயமாக்குவதற்கு இந்த நாடு தகுதியாகி விட்டதா என்று யோசிக்க வேண்டிய நிலைமைக்குக் கொண்டு வந்து விட்டது. எங்கள் ஊரிலிருந்து லாரி முதலாளிகளும் பஸ் முதலாளிகளும் சென்னைக்கு வந்து மூர் மார்கெட்டில் சுற்றிக் கொண்டிருப்பார்கள். "என்ன காரணமாக நீங்கள் இப்படி மூர் மார்க்கெட்டில் சுற்றிக் கொண்டிருக்கிறீர்கள்?" என்று கேட்டால், "சென்னை கவர்ன்மெண்ட் ட்ரான்ஸ் போர்ட் இலாகாவிலிருந்து பஸ்ஸினுடைய சில பாகங்கள் திருட்டுத்தனமாக மூர் மார்க்கெட்டிடில் கொண்டு வந்து சிலர் விற்பதாகக் கேள்விப்படுகிறோம். அவைகளை வாங்குவதற்காகக் காத்திருக்கிறோம்", என்று சொல்கிறார்கள். அப்படி வாங்கிக் கொண்டும் சிலர் போயிருக்கிறார்கள். சென்னை நகரத்திலேயே இத்தகைய நிலை இருக்கும்போது எல்லா இடங்களிலும் தேசிய மயமாக்குவதில் லாபம் இருக்கிறதா என்று யோசிக்க வேண்டிய நிலையில் இருக்கிறோம். பம்பாய் கார்ப்பரேஷனுக்கு 30 லட்சம் ரூபாய் லாபம் வந்ததே, சென்னையில் 5 லட்சம் ரூபாய்தானே லாபம் வந்திருக்கிறது என்று ஒரு அங்கத்தினர் கேட்டார். இப்படி சம்பவம் நடந்து கொண்டிருந்தால் என் லாபம் குறையாது என்று நான் கேட்கின்றேன்.

ஐந்து, ஆறு ஆண்டுகளுக்கு முன்பாக கள்ள டிக்கட்டு அச்சடித்து புழங்கிக் கொண்டிருந்தது, குற்றம் செய்தவர் கண்டுபிடிக்கப்பட்டு அவர் வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டு, அதற்காக பிரமாதமாக வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள். சில கட்சித் தலைவர்கள் தங்களுக்கு சாதகமாக பயன் படுத்திக் கொண்டார்கள். அதையெல்லாம் அரசாங்கம் கவனித்துப் பார்த்து, இத்தகைய விஷயங்களுக்கு கொஞ்சங்கூட இடம் தராத முறையில், பஸ் போக்குவரத்தை நன்றாகச் சீர்திருத்த வேண்டும். திருட்டுத் தனமாக காரியங்கள் செய்பவர்களைத் தண்டிக்கும் விஷயத்தில் எத்தனை கட்சித் தலைவர்கள் எதிர்த்தாலுங்கூட, சர்க்கார் பின்வாங்கக் கூடாது. நாங்கள் பக்கபலமாக இருக்கிறோம்—அத்தகையவர்கள் மீது சர்க்கார் பலமான நடவடிக்கைகள் எடுத்து, அவர்களை நீக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

பஸ் போக்குவரத்துக்கு வேண்டிய புதிய ரூட்டுகள் திறக்கப்படவேண்டும். புதிய பஸ்கள் கொடுத்தால்தான் ஜன நெரிசலைப் போக்க முடியும். பெரியார் ப்ராஜெக்ட் பத்து கோடி ரூபாய்ச் செலவில் வேலை ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அங்கு ஏற்கெனவே எத்தனை பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்தனவோ அத்தனை பஸ்கள்தான் இப்பொழுதும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அங்கே அதிக பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

அதேபோல், வைகைப் பகுதியில் அணைக்கட்டு வேலை நடக்கிறது. அங்கு ஒன்றிரண்டு பஸ்கள்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஜன நெரிசலை அவைகளினால் சமாளிக்க முடியாமலிருக்கின்றன. அங்கும் அதிகமான பஸ்கள் விடப்படவேண்டும்.

ஹரிஜன இலாகா மான்யத்தின் மீது நண்பர் திரு. அண்ணாதுரை அவர்கள் பேசியபோது, "மதுரை ஜில்லாவில் பத்து ஆண்டுகளுக்கு முன்பு பஸ்களில் ஹரிஜனங்களை ஏற்றிச் செல்வதற்கு திரு. சௌந்தரபாண்டியன்

அவர்கள் அனுமதித்தார்கள்" என்று கூறினார்கள். 1943-ம் வருஷத்திலிருந்து 1946-ம் வருஷம் வரை அவர் ஜில்லா போர்டு தலைவராக இருந்தார். 1949-ம் வருஷத்திலிருந்து 1953-ம் வருஷம் வரையில் நான் தலைவராக இருந்திருக்கிறேன். எனக்குத் தெரிந்தவரையில், வேறு எங்கு வேண்டுமானாலும் ஜாதி வித்தியாசம் இருக்கலாம்; ஆனால், பஸ் போக்குவரத்தில் ஜாதி வித்தியாசம் இருந்தது என்று என்னுடைய 31 வருஷ அரசியல் வாழ்விலே எனக்குத் தெரியவே தெரியாது. அப்படி இருந்ததே இல்லை.

"பஸ்ஸிலே ஹரிஜனங்களை அனுமதித்தால்தான் பஸ் பர்மிட் கொடுப்போம்" என்று ஜில்லா போர்டு தலைவர் திரு. சௌந்தர பாண்டியன் அவர்கள் கூறினார்கள், அவர்தான் ஹரிஜனங்களை பஸ்களிலே அனுமதித்தார்கள் என்று கூறப்பட்டது. சென்ற 20 ஆண்டு காலத்தில் ஜில்லா போர்டு பஸ் பர்மிட் கொடுக்கும் வழக்கம் கிடையாது. ஜில்லா போர்டு பஸ் பர்மிட் கொடுக்கும் காரணத்தால்தான் நாங்கள் ஏதோ பஸ்களில் ஹரிஜனங்களை ஏற்றிச் செல்ல அனுமதித்தோம் என்று கூறியது ஒரு பெரிய அறிஞர் என்ற பட்டம் பெற்றிருந்தும் அறியாமல் கூறிய சிற்றுரை ஆகும் என்று வருத்தத்துடன் கூறிக்கொள்ளுகின்றேன்.

(Sri A. Govindasamy rose.)

DEPUTY SPEAKER: The hon. Member is not yielding.

SRI N. R. THIAGARAJAN: கலைஞர், கவிஞர்களாக 12
இருப்பவர்கள் ஒருவேளை கற்பனைக் கதையாகச் சொல்லலாம் p.
என்றாலும், அறிஞராக இருப்பவர் ஆராய்ந்து பேசவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்த மான்யக் கோரிக்கையை நான் ஆதரித்து என்னுடைய சிற்றுரையை முடித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

SRI G. ANNAMALAI MUTHURAJA: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, அந்தனல்லூர் தொகுதியில், திருச்சி டவுனிலிருந்து சோமரசன் பேட்டை வரைக்கும் இரண்டு பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அங்கு போக்குவரத்து மிக நெரிசலாக இருக்கிறது. ஏராளமான ஜனங்கள் பிரயாணம் செய்ய வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள். வழியில் நிறைய கிராமங்கள் இருக்கின்றன. ஜனத்தொகை அதிகமாக உள்ள இடம். அந்தப் பாதையில் இரண்டு பஸ்கள் மட்டும் ஓடுவதால்; பொதுஜனங்கள் பஸ்ஸில் ஏறவேண்டுமென்றால், அடிபிடியும், சண்டை சச்சரவும் செய்ய வேண்டியிருப்பதோடு, திருட்டுக்களும், ஜேப்படித் திருடுகளும் (பிக்-பாக்கெட்டுகள்) அதிகமாக இருக்கின்றன. இந்தப் பாதையில் மேலும் இரண்டு பஸ்கள் ஓடுவதற்கு அரசாங்கம் அனுமதி கொடுக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

சோமரசன்பேட்டையிலிருந்து (தோகைமலை வரைக்கும்) 15 மைல் தூரமுள்ள ரோடு புதிதாகப் போட்டு சர்க்காரால் நல்ல முறையிலே சீர்திருத்தம் செய்யப்பட்ட நல்ல ரோடுகள் இருக்கின்றன. ஆனால், அந்த ரோட்டிலே எந்தவிதமான பஸ் போக்குவரத்தும் கிடையாது. ஆகையால், அந்தப் புதிய ரோட்டில் இரண்டு பஸ்கள் ஓடுவதற்கான பர்மிட் கொடுத்தால் சர்க்காருக்கும் வருமானம் வரும், பொதுஜனங்களுக்கும் சௌகரியமாய் இருக்கும்.

சோமரசன்பேட்டையிலிருந்து வயலூர் வரையில் உள்ள பாதையில் நிறைய கிராமங்கள் இருக்கின்றன. வயலூர் ஒரு விசேஷமான முருகன் ஸ்தலம். அங்கு ஏராளமான ஜனங்கள் போய் வருகிறார்கள். குழுமணி, எட்டுமாந்திடல் போன்ற அனேக கிராமங்கள் இருக்கின்றன. அந்த ரோடு பத்து மைல் நீளம் இருக்கிறது. அந்தக் கிராமங்களிலெல்லாம் விவசாயிகள் அதிகமாக வசிக்கிறார்கள். பஸ் போக்குவரத்து இல்லாததால் விவசாயிகள் ஒரு இடத்திலிருந்து மற்றொரு இடத்திற்குப் போக முடியாமல் இருப்பதுடன் சாமான்களைக் கொண்டுவருவதற்கும் இடையூறாக இருக்கிறது.

அந்தப் பாதையில் பஸ்கள் விடுவதற்குப் புது பர்மிட் கொடுத்து, பஸ் போக்குவரத்து ஏற்படச் செய்தால் அதனால் பொதுஜனங்களுக்கு சௌகரியம் கிடைக்கும். அதைக் கூடியசீக்கிரம் செய்து கொடுக்கும்படி அரசாங்கத்தை ரொம்பத் தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தையை இத்துடன் முடித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

Sri M. SELVARAJ : மதிப்பிற்குரிய உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தச் சபைமுன் கொண்டுவந்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை நான் ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். குறிப்பாக, அரசாங்கம் சென்னை நகரத்தைத் தவிர இதர எல்லாப் பகுதிகளிலும் உள்ள பஸ் போக்குவரத்தை தேசீய உடைமையாக்குவதில் தாமதம் காட்டிக்கொண்டு வருகிறார்கள். இதனுடைய காரணம் எனக்கு விளங்கவில்லை. முக்கியமாகப் பார்க்கும்போது, ஆளும் கட்சியில் பெரிய பெரிய பஸ் முதலாளிகளும் பெரிய பெரிய மிராசுதார்களும் அதிகமாக இருக்கின்ற காரணத்தால், பஸ் போக்குவரத்தை தேசீய உடைமையாக்குவதில் அரசாங்கம் கொஞ்சம் பின்னோக்கம் கொண்டதாக இருக்கிறது என்று நான் கூற விரும்புகிறேன். குறிப்பாக, இந்தக் காரணங்களினால்தான் தேசீய உடைமை ஆக்குவதிலே அரசாங்கம் தாமதித்துக் கொண்டுவருகிறது என்பதையும் இந்த நேரத்தில் நான் குறிப்பிட ஆசைப்படுகிறேன்.

தேசீய உடமை ஆக்குவதில் சில கஷ்டங்களையும், நிர்வாகத்தில் சில குறைகளையும் நாம் பார்க்கின்றோம். ஆனால், அந்தக் குறைகளை எந்த முறையில் களையவேண்டும் என்பதில் அரசாங்கம் எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. குறிப்பாக நமக்குக் கொடுத்திருக்கும் பட்ஜெட் விவரத்தின்படி, 1955–56-ஆம் ஆண்டில் 401 பஸ்களை ஓட்டியதில் 38 லட்சம் ரூபாய் லாபம் கிடைத்ததாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இதே பஸ்கள் சொந்த முதலாளிகளின் கையில் இருக்குமானால் அதிகப்படியாக 15 முதல் 20 லட்சம் ரூபாய் வரையில் வரவு அதிகரித்துக் காட்ட முடியும். இந்தக் குறைவுக்குக் காரணம் திறமைக் கோளாறு என்று இந்த நேரத்தில் கூற ஆசைப்படுகிறேன். இம்மாதிரி நிர்வாகத்தை எடுத்து நடத்தும்போது, அந்தத் துறையில் முக்கியஸ்தர்களை அதில் கௌரவ டைரக்டராகப் போடவேண்டும். முக்கியமாக, தென் பகுதியிலே டி.வி.எஸ். அண்டு சன்ஸ் கம்பெனியாரும், ஜி. டி. நாயுடு போன்றவர்களும் இந்தத் துறையில் மிக்க ஆர்வம் காட்டி, அதிலுள்ள சிக்கல்களைப் போக்கி, நல்ல முறையிலே பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் நடத்தி வருகிறார்கள். இவர்களைப் போன்றவர்கள் அட்வைசரி கமிட்டியில் அங்கம் வகிக்கச் செய்து, அவர்கள் கூறுகிற யோசனையைப் பார்த்து, பஸ் போக்குவரத்தை நடத்துவார்களானால் இப்பொழுது கிடைத்திருக்கக்கூடிய லாபத்தை அதிகரிக்க முடியும். அப்படிச் செய்தால்தான் பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டில் உள்ள குறைகளைத் தீர்க்க முடியும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மேலும், நமது சென்னை நகரில் ஓடக்கூடிய பஸ்களில் 1942-வது, 1944-வது மாடல் பஸ்களும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால், இதுவே சொந்த முதலாளிகள் (**Private owners**) நடத்தக்கூடியதாக இருந்தால், அந்தப் பஸ்களை ஓட்டக்கூடாது என்று **Condemn** செய்துவிடுவார்கள். **Condemn** செய்த பஸ்களை ஓட்டக்கூடாதென்று சட்டம் கொண்டுவந்து அவைகளை நிறுத்திவிட்டார்கள். ஆனால், சென்னை அரசாங்கம் அந்தப் பழைய மாடல் பஸ்களை இன்னும் ஓட்டிக்கொண்டு, அதனால் வருமானம் பெறக்கூடிய நிலைமையைப் பார்க்கும்போது, கன்யாகுமரியில் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் அந்த முறையிலே நமது அரசாங்கம் சென்னை நகரிலும் ஓட்டிக்கொண்டிருப்பதை இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அப்பேர்ப்பட்ட பஸ்களையும் இன்னும் அரசாங்கம் **Condemn** செய்யாமல் வைத்துக்கொண்டிருப்பது ஆச்சரியப்படக்கூடிய விஷயமாக இருக்கிறது. நமக்கு ஒரு சட்டம், பிறருக்கு ஒரு சட்டம் என்ற முறையில் இருக்கிறது என்றும் இந்த நேரத்துல் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அரசாங்கம் வாங்கும் பஸ்களெல்லாம் ஒரேவிதமான மாடல் உள்ள பஸ்களாக வாங்குவது நல்லது. இப்பொழுது **Leyland** பஸ்கள் வாங்குகிறோம். அந்த மாடல் பஸ்களுக்கு வேண்டிய மெக்கானிக்குகளும், உபகரணங்களும் நமது மாகாணத்தில் இல்லை. இதற்காக நாம் வெளிநாட்டை நம்பியிருக்கவேண்டியிருக்கிறது. அந்த பஸ்களை ரிப்பேர் செய்ய வேண்டுமானால், இங்கிருந்து ஆட்களை வெளிநாட்டுக்கு அனுப்பி, அவர்கள் அங்கு பயிற்சிபெற்று, வேலையைக் கற்றுக்கொண்டு இங்கு வந்தபிறகு, அவர்களைக்கொண்டு இந்த பஸ்களை ரிப்பேர் செய்யவேண்டுமென்று சொன்னால், அதனால் அதிகமான செலவு உண்டாகிறது. கால தாமதமும் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, ஒரேமாதிரியான மாடல் உள்ள பஸ்களை நாம் வாங்கவேண்டும். அப்படி ஒரேமாதிரியான பஸ்களை வாங்குவதோடு கூட, இந்தியாவிலேயே ஸ்பேர் பார்ட்டுகள் சுலபமாகக் கிடைக்கக்கூடிய மாடல்களாகவும், இங்குள்ள மெக்கானிக்குகள் அவைகளைப் பழுதுபார்க்கக் கூடியவைகளாகவும் இருக்கவேண்டும். ஏனென்றால் இந்தியாவில் மிகத் திறமையான மெக்கானிக்குகள் இருக்கின்றார்கள். இப்படிச் செய்தால், போக்குவரத்து இலாகாவை நிர்வகிப்பதில் நாம் சிக்கனத்தைக் கையாளமுடியும் என்று இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். மேலும், சென்னை நகரில் ஓடும் பஸ்கள் அனேக சமயங்களில் சுத்தமாக இல்லை. மழை காலங்களில், பஸ்களில் உட்காரும் இடங்களில் மழைத் தண்ணீராக இருக்கிறது. இந்தக் குறைகளை பிரயாணிகள் எடுத்துச்சொன்னால், பஸ் கண்டக்டர்களுக்கும் பிரயாணிகளுக்கும் இடையே சச்சரவு ஏற்படுகிறது. பஸ்கள் சுத்தமாக இருக்கும் படியும், அவைகளுக்குள் மழை காலங்களில் தண்ணீர் வராதபடியும் கவனிக்கப்படுவதற்கும் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கனம் மந்திரி அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், பஸ் இலாகாவில் வருஷத்தில் ஒரு தடவை மரியாதை வாரம் கொண்டாடுகிறார்கள். ஆனால், மரியாதை வாரம் பேச்சளவில்தான் இருக்கிறதேயொழிய, பஸ் கண்டக்டர்களும் டிரைவர்களும், பிரயாணிகளிடம் மரியாதையாக நடந்துகொள்ளவில்லை என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ் ரூட்டுகளுக்கு அனுமதிகள் கொடுப்பதைப் பொறுத்த வரையிலும், முன்பே நிறைய அனுமதிகள் கொடுக்கப்பட்டவர்களுக்குத்தான் அனுமதிகள் மறுபடியும் கொடுக்கப்படுகின்றன. இதன் காரணமாக, சில, பஸ் முதலாளிகள் 20—30 ரூட்டுகளில் பஸ் விடுவதற்கு அனுமதி வைத்திருக்கிறார்கள். நாம் சோஷலிஸ பாணி சமுதாயத்தை அமைக்க விரும்பும்போது, இப்படிச் செய்வது கூடாது. ஆகவே, ஒவ்வொரு முதலாளிக்கும் இரண்டு-மூன்று ரூட்டுகளுக்கு மேல் அனுமதிகள் இல்லாதபடி "ப்ளீட்"களைப் பிரித்துக்கொடுக்க வேண்டும். மேலும், பஸ்களை தேசீய உடமையாக்குவதில் தாமதமேற்பட்டாலும், சில ஜில்லா போர்டுகளுக்கும் முனிசிபாலிடிகளுக்கும் பஸ் தொழிலை நடத்துவதற்கு ரூட்டுகளுக்கு அனுமதிகளை இப்போது வழங்கினால், அந்த ஸ்தல-ஸ்தாபனத்தினர் அந்தத் தொழிலை நடத்தி ஆதாயம் அடைந்து, அந்த வட்டாரங்களிலுள்ள மக்களுக்கு நன்மை செய்வார்கள் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

லாரிகளைப் பொறுத்த வரையிலும் சில வித்தியாசங்கள் காணப்படுகின்றன. லாரிகளுக்கு "ஆன் லோட்-வெய்ட்" அனுமதிப்பதில் சென்னை நகரத்திற்கும் மற்ற ஜில்லாக்களுக்கும் இடையே வித்தியாசம் இருக்கிறது. சில குறிப்பிட்ட லாரிகளுக்கு மற்ற ஜில்லாக்களில் 18,000 பவுண்டுகள் அனுமதிக்கப்பட்டால், அதே லாரிகளுக்கு சென்னையில் 19,800 பவுண்டுகள் அனுமதிக்கிறார்கள். ஆகவே, கிட்டத்தட்ட 2,000 பவுண்டுகள் வித்தியாசமாக இருக்கிறது. இதன் காரணமாக, லாரிக்காரர்கள் சென்னையிலிருந்து மற்ற இடங்களுக்குச் சென்றால், அங்கே 2,000 பவுண்டுகள் குறைவாக சுமையை ஏற்றிக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. இதனால், லாரிச் சொந்தக்காரர்களுக்கு பல அசௌகரியங்கள் ஏற்படுகின்றன, இந்த அசௌகரியத்தை நீக்குவதற்கு ஏற்றவகையில் சட்டத்தை மாற்றியமைக்க வேண்டும் என்று அரசாங்கத்தாரை கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[Sri M. Selvaraj] [24th July 1957

மேலும், லாரிகள் சென்னையிலிருந்து ஆந்திர ராஜ்யப் பிரதேசத்திற்கும் மைசூர் ராஜ்யப் பிரதேசத்திற்கும் போகும்போது, ஆந்திராவில் ஆறில் ஒரு பங்கு அதிகமாக வரி கட்டினால் "பெர்மிட்" வழங்கி விடுகிறார்கள் ; ஆனால் மைசூரில் இரண்டு பங்கு வரி வாங்குகிறார்கள். ஆந்திர ராஜ்யத்தில் பின்பற்றும் முறையே மைசூரிலும் பின்பற்றப்படுவதற்கு அரசாங்கத்தார் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். இதற்காக நமது அரசாங்கத்தார் மைசூர் அரசாங்கத்தாருடன் பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, "ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் அதாரிடி"-கள் ஜில்லாவாரியாக ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. முன்பு அதில் ஜில்லா போர்டு பிரசிடெண்ட், ஜில்லா போலீஸ் சூப்பரின்டென்டென்டு, ஜில்லாக் கலெக்டர் முதலியவர்கள் மெம்பர்களாக இருக்கிறார்கள். இப்போது அதில் ஜில்லாக் கலெக்டரையும் ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆபீஸரையும் மட்டும் வைத்துக் கொண்டு மற்றவர்களை நீக்கிவிட்டார்கள். இந்த முறையை மாற்ற வேண்டும். அவர்கள் மட்டுமே இருப்பதால், இப்போது அவர்கள் எதேச்சாதிகாரிகளாக இருக்கிறார்கள். அதில், எம்.எல்.ஏ.-க்களும், எம்.எல்.சி-க்களும், ஜில்லா போர்டு தலைவரும் அங்கம் வகித்தால், போக்குவரத்துகள் நல்ல முறையில் நடப்பதற்கும், பஸ் ரூட்டுகளுக்கான பெர்மிட்டுகள் தகுந்த விகிதாசாரத்தில் அவரவர்களுக்கு வழங்கப்படுவதற்கும் ஏதுவாக இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மேலும், விழுப்புரம் தாலுகாவில் இப்போது மதுரப்பாக்கத்திலிருந்து மாம்பலப்பட்டி வரையில் பஸ் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அதை அன்னியூர் வரையிலும் விஸ்தரிக்க வேண்டும். அப்படிச் செய்தால் அங்குள்ள ஏராளமான மக்களுக்கு சௌகரியமாக இருக்கும். அன்னியூர் கிராமத்தில் ஏராளமான கைத்தறி நெசவாளர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் விழுப்புரத்திற்கும் மற்ற இடங்களுக்கும் வருவதில் தாமதம் ஏற்படுகிறது. இந்தக் கஷ்டத்தை நீக்குவதற்காகவும் தகுந்த புதிய பஸ் ரூட்டுகளுக்கு அனுமதி அளித்தால் ஏராளமான பொதுமக்களுக்கு சௌகரியமாக இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சென்னை நகரில் ஓடும் ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்களைப்பற்றி சில வார்த்தை சொல்ல விரும்புகிறேன். பல ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்கள் மீட்டர்கள் இல்லாமல் ஓடுகின்றன. டிரைவர்கள் சொல்லும் மைலேஜைக் கேட்டு அதன்படிதான் பிரயாணம் செய்பவர்கள் கட்டணம் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இதன் காரணமாக, சில சமயங்களில் ஆட்டோ-ரிக்ஷா டிரைவர்களுக்கும் அதில் பிரயாணம் செய்பவர்களுக்கும் இடையில் தகராறு முற்றி அவர்கள் போலீஸுக்குப் போகவேண்டிய நிலைமை கூட ஏற்பட்டிருக்கிறது. டாக்ஸிகளில் போல, எல்லா ஆட்டோ-ரிக்ஷாக்களிலும் மீட்டர்கள் பொருத்தப்பட்டால் நன்றாக இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். இதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று அரசாங்கத்தாரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும், இவைகளுக்கு வசூலிக்கப்படும் வரியையும் குறைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், லாரிகளுக்கு வசூலிக்கப்படும் வரி விகிதமுறையில் சில வித்தியாசங்கள் இருக்கின்றன. பொதுவாக, 15,900-லிருந்து 16,800 பவுண்டுகள் வரை சுமக்கக்கூடிய லாரிகளுக்கு ரூ. 360-ம், 16,800-லிருந்து 20,160 பவுண்டுகள் வரை சுமக்கக்கூடிய லாரிகளுக்கு ரூ. 427-ம், 20,160 பவுண்டுக்குமேல் சுமக்கக்கூடிய லாரிகளுக்கு ரூ. 467-ம் வரியாக விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. சில லாரிகள் உண்மையிலேயே இவ்விதம் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அளவை விட அதிகம் சுமக்கக்கூடியவையாக இருக்கின்றன. ஆனால், குறைவான சுமையே அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது. அவைகளுக்கு உள்ள சரியான உயர்ந்தபட்ச சுமையை அனுமதித்து வரி விகிதத்தையும் அதிகமாக்கலாம். சரியான உயர்ந்த பட்ச சுமையை அனுமதித்தால் அதிக வரியைக் கொடுப்பதற்கு லாரிச் சொந்தக்காரர்கள் தயாராக இருக்கிறார்கள்.

24th July 1957] [Sri M. Selvaraj]

லாரிகளுக்கு தகுந்த உயர்ந்த பட்ச சுமையை அனுமதித்து தகுந்த அதிக வரியையும் விதித்தால், பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய்கள் அதிகமாக வருவாய் வரும் என்று சொல்லிக்கெள்கிறேன். இதைச் செய்யவேண்டும் என்று அரசாங்கத்தாரை கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், விபத்துகளைத் தடுப்பதைப் பொறுத்தவரையில், "டிரைவிங்"-க்கு லைசென்ஸ் வழங்குவதற்கு உள்ள இப்போதைய முறையை மாற்ற வேண்டும். நல்ல "டிரைவிங் டெஸ்ட்" வைக்கவேண்டும். குறைந்தது மூன்று அல்லது ஆறு மாதகாலம் அரசாங்கத்தின் மூலம் பயிற்சி பெற்ற பிறகுதான் வண்டியோட்ட வேண்டும் என்று நிர்ணயித்தால், விபத்துக்களைக் குறைக்கலாம் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

Sri R. CHITHAMBARA BARATHI : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர் 12-57
களே, இந்த போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையை ஆதரிக்கும் முகமாக p.m.
நான் சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். சில குறிப்பிட்ட இடங்களுக்குச் செல்வதற்கு இப்போதுள்ள 100 அல்லது 150 மைல் பஸ் பாதைகளுக்கு பதிலாக 35 அல்லது 50 மைல் பஸ் பாதைகளுக்கு ஏற்பாடு செய்தால் பிரயாணிகளுக்கு பிரயாண நேரமும் பஸ் கட்டணச் செலவும் குறையும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். உதாரணமாக, மதுரையிலிருந்து ராமநாதபுரம் ஜில்லாவிலுள்ள நரிக்குடி என்ற ஊருக்கு ஒருவர் போக விரும்பினால், அவர் பார்த்திபனூர் வழியாக 58 மைல்கள் சுற்றிக்கொண்டு அங்கே போக வேண்டியிருக்கிறது. ஆனால், அதற்கு பதிலாக, மதுரை வழியாக போகும் ரோடில் இரண்டு மைல்கள் பஸ் பாதை அமைத்தால் 22 மைல்களே பிரயாணம் செய்து அதே இடத்திற்குச் செல்லமுடியும். மேலும், மானாமதுரையிலிருந்து அருப்புக்கோட்டைக்குச் செல்வதற்கு, குறைந்தது 97 மைல்கள் மதுரை வழியாகச் சுற்றிப்போக வேண்டியிருக்கிறது. மானாமதுரைக்கும் அருப்புக்கோட்டைக்கும் இடையில் பல கிளை ரோடுகள் இருக்கின்றன. அந்த ரோடுகளை தகுந்த முறையில் இணைத்து ஒரு குறுக்குப் பாதையை அமைத்தால் அருப்புக்கோட்டைக்கு மானாமதுரையிலிருந்து 38 மைல்களே பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்து செல்லலாம். இந்த இடங்களில் குறுக்குப் பாதைகளை ஏற்படுத்தலாம் என்பது எனக்குத் தெரிந்திருக்கிறது. இதுபோன்று பல இடங்களில் குறுக்கு பஸ் பாதைகள் அமைக்கக்கூடும். நமது போக்குவரத்து இலாகா அவைகளை ஆராய்ந்தறிந்து அந்த இடங்களில் பஸ் வசதிகளைச் செய்துகொடுத்தால், பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யும் ஏராளமான பேர்களுக்கு மிகவும் சௌகரியமாக இருக்கும் ; அவர்களுக்கு பிரயாண நேரமும் பிரயாணச் செலவும் குறையும்.

இன்னொரு விஷயத்தையும் போக்குவரத்து இலாகா மிக முக்கியமாக கவனிக்கவேண்டும். அதை என்னுடைய கனம் சக அங்கத்தினர்களும் கவனிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ராஜ்ய அரசாங்கத்தை நான் ஒரு சமுதாயமாகவே கருதுகிறேன். அப்படி எல்லோரும் கருத வேண்டும் என்று விரும்புகிறேன். சென்னையில் உள்ள அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்து இலாகாவைப் பற்றி மக்களின் அபிப்பிராயமும் அரசியல் கட்சிகளின் அபிப்பிராயமும் எவ்விதம் இருக்கிறது என்று பார்த்தால் ' அந்த இலாகா சமுதாயத்தைச் சேர்ந்தது ' என்ற அபிப்பிராயம் அவர்களுக்கு இல்லை என்று தெரிகிறது. அந்த உணர்ச்சி அவர்களுக்கு இல்லை. மேலும், அந்த இலாகாவை நிர்வகிக்கும் ஆளும் கட்சி இதர அரசியல் கட்சிகளுக்குப் பிடிக்கவில்லை என்றால், அதற்காக "அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்து இலாகாவிற்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும் பரவாயில்லை, அந்த இலாகாவைப் பற்றி மக்களுக்கு குறைவான அபிப்பிராயம் ஏற்படவேண்டும், அதன் காரணமாக அரசாங்கத்திற்கு எதிரான கிளர்ச்சிகள் நடந்தால் போதும்" என்ற எண்ணத்துடன் அவைகள் செயலாற்றி வருகின்றன. ஹிருதயபூர்வமாக சிந்தித்துப் பார்க்கும்போது, இதை எல்லா அரசியல் கட்சிகளும் ஒப்புக்கொண்டுதான் தீரவேண்டும். அரசியல் கொள்கைகளில் பல அபிப்பிராய பேதம் இருந்தபோதிலும், "அரசாங்க இலாகாக்கள்

சமுதாயத்தைச் சேர்ந்தவை. அவை பொதுவுடைமையானவை. நமது சொத்தின் மீது எடுத்துக்கொள்ளும் அளவு அக்கறையை அவைகள் விஷயத்திலும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அவைகளுக்கு எந்தவிதமான கெடுதலையும் நினைக்கக்கூடாது" என்ற எண்ணம் அரசியல் கட்சிகளுக்கும் மக்களுக்கும் ஏற்பட வேண்டும். அந்த எண்ணம் ஏற்பட்டால், வெகு சீக்கிரத்திலேயே சமதர்ம சமுதாயத்தை ஸ்தாபிப்பதற்கு காங்கிரசு சர்க்காருக்கும் காங்கிரஸ் ஸ்தாபனத்திற்கும் நாம் உதவியாக இருப்போம்; அது மட்டுமல்லாமல், எல்லோருடைய அபிப்பிராயமும் போன்று, சமதர்ம சமுதாயத்தை வெகு சுலபமாக அமைப்பதற்கு ஹேதுவாக, பல தொழில்களையும் தேசீயமயமாக்க முடியும். அவற்றை எல்லாம் எடுத்துக்கொள்வதற்கு முன்னால் பஸ்களை எடுத்து நடத்துவதற்கு நமக்குச் சக்தி இருக்கிறது. திறமை இருக்கிறது. சுமார் பத்து வருஷத்திற்குள் சென்னை நகர பஸ் சர்விஸ் படிப்படியாக எவ்வளவு முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கிறது என்பதை நாம் எல்லோரும் நன்கு அறிவோம். இந்த நிலைமையில் சபை அங்கத்தினர்களும் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்திருக்கலாம். பொதுமக்களும் பிரயாணம் செய்திருப்பார்கள். அங்கு என்ன நடக்கிறதென்றால், கண்டெக்டர்களும் டிரைவர்களும் பொது மக்களிடத்தில் எவ்வளவுதான் சுமுகமாக பழகவேண்டும் என்று விரும்பினாலும் அவர்களுக்குக் கோபம் உண்டாகும்படியாக சில மக்கள் நடந்து கொள்கிறார்கள். அதனாலே அவர்கள் கோபம் அடைந்து விடுகிறார்கள். இந்தச் சந்தர்ப்பத்தை சில கட்சிக்காரர்கள் பயன்படுத்திக்கொண்டு "காங்கிரஸ் சர்க்கார் நடக்கிறதடா? டிரைவர் அப்படித்தான் பேசுவான். கண்டெக்டர் இப்படித்தான் நடப்பான்" என்பதாக சர்க்காரையே தாக்கிப் பேச ஆரம்பித்துவிடுகிறார்கள். காங்கிரஸ் சர்க்கார் கண்டெக்டர் இல்லை. காங்கிரஸ் கட்சி டிரைவர் இல்லை. பொது ஸ்தாபனத்தை, பொதுச் சொத்தை பாதுகாக்க வேண்டியது நம் எல்லோருடைய பொறுப்புதான் என்கிற உணர்ச்சி மக்களுக்கு ஏற்பட நாம் முயற்சி செய்ய வேண்டும். இந்த உணர்ச்சியோடு பொதுமக்கள் பஸ்களில் நடந்து கொள்ள ஆரம்பித்தார்களானால் கண்டெக்டர்களும் சுமுகமாக வேலை செய்வார்கள். அரசியல் கட்சிகளுக்கும் எதிர்ப்பிரசாரம் செய்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்காது என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக பெரிய பஸ்களில்—70 பேர்களுக்கு மேல் அமர்ந்து கொள்ளக் கூடிய இடவசதி உள்ள பஸ்களில் இரண்டு கண்டெக்டர்கள் போடுவது அவசியமாகும். ஐந்து நிமிஷம் அல்லது பத்து நிமிஷத்திற்குள் ஒரு மைல், இரண்டு மைல்களுக்குள் இருக்கும் நான்கைந்து பஸ் ஸ்டாப் நிலையங்களைக் கடக்க வேண்டியதாக இருக்கும். அதற்குள் ஒரு கண்டெக்டர் முப்பது நாற்பது பேர்களிடம் இருந்துதான் கட்டணம் வசூல் செய்ய முடியும். இரண்டு கண்டெக்டர்கள் இருந்தால் சுலபமாக சீக்கிரத்திலேயே டிக்கெட் கொடுத்துவிட முடியும். மேலும் நின்றுகொண்டு பிரயாணம் செய்வதை சென்னை நகர பஸ்களில் அனுமதித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இத்தனை பேர்தான் நின்றுகொண்டு பிரயாணம் செய்யலாம் எனக் குறிப்பிட்டிருப்பதாகத் தெரியவில்லை. பெருங்கூட்டமாக ஏறி நிற்கிறார்கள். இதனால் ஏறுபவர்களுக்கும் நேரமாகிறது, இறங்குபவர்களுக்கும் நேரமாகிறது. கண்டெக்டரால் ஓரிடத்தில் இருந்து இன்னொரு இடத்திற்கு நகர்ந்து டிக்கெட் கொடுக்க முடிவதில்லை. இதனால் பிரயாண நேரமும் அதிகமாகிறது. கண்டெக்டரால் டிக்கெட்டு கொடுத்து காசு வாங்கவும் முடியவில்லை. மக்களால் காசைக் கொடுத்து டிக்கெட் வாங்கிக்கொள்ளவும் முடியவில்லை. ஆகையால் இப்பேர்ப்பட்ட பெரிய பஸ்களுக்கு, 70 பேர்களுக்கு மேல் கபாஸிடி உள்ள பஸ்களுக்கு இரண்டு கண்டெக்டர்களைப் போடவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

* **Sri D. S. ADIMOOLAM**: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியத்தைப்பற்றி திடீரென்று தான் பேசவேண்டும் என்று நினைத்தேன். தாங்களும் தயவு கூர்ந்து எனக்குப் பேச நேரம் அளித்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக எல்லோரும் சர்க்கார் அதை தேசியமாக்கிவிட வேண்டும் என்றுசொன்னார்கள். எதிர்க்கட்சி மெம்பர்களிலும் சில பேர்கள் சொன்னார்கள். நானும் இந்தக் கொள்கையை ஆதரிக்கின்றேன். தேசியமாக்க வேண்டுமென்றால் ரெவின்யூ அக்கவுண்டில் பணம் இருக்காது. மற்றும் நிர்வாகத் 'திறமை இருக்குமா என்று சர்க்கார் தயங்கக்கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

பணம் இல்லை என்று சொன்னால் "இந்த குறிப்பிட்ட ஒரு காரணத்திற்காக எங்களுக்குச் சில கோடி ரூபாய்கள் வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே நீங்கள் அதைக் கடனாக கொடுத்து உதவவேண்டும்" என்பதாக ஜனங்களிடம் இருந்து கடனாக வாங்கிக்கொண்டு பின்னர் திருப்பிக் கொடுக்கும்படியாக இந்திய சர்க்கார் அனுமதியுடன் வாங்கி, அதைச் செய்வதற்கு அடுத்த வருஷத்திற்குள்ளாவது இந்தச் சர்க்கார் முன்வர வேண்டும். நிர்வாகத் திறமையைப் பற்றிக் கவலை இல்லை. காரணம் நிர்வாகத்தில் மிகவும் திறமை வாய்ந்த, அனுபவசாலியாக இருக்கக்கூடிய ஒருவர்தான் இப்போது இந்த இலாகா மந்திரியாக இருக்கிறார். ஆகவே இவருடைய காலத்திலேயே இது கவனிக்கப்படவேண்டும் என்பதாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மேலும் லாரி விஷயமாக இப்போது ஒரு கொள்கையும் இல்லாத முறையில் ரொம்பவும் தாராளமாகப் பர்மிட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. அப்படி வழங்கிக்கொண்டு போகிறதால் மோட்டார், மோட்டார் சம்பந்தமான பிற கருவிகள் முதலியவற்றை வாங்குவதிலே பல கோடி ரூபாய்கள் அந்நிய நாட்டுக்கு வியர்த்தமாகப் போகிறது. "அந்நிய நாட்டுச் செலாவணி போதுமானதாக இல்லை" என்று ஒவ்வொரு அம்சத்திலும் நமது சர்க்காரும், இந்திய சர்க்காரும் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிற இந்தக் காலத்தில், லாரி விஷயத்தைக் கொஞ்சம் கவனித்து அத்தியாவசியம் இல்லாத லாரி ஓட்டத்தைக் குறைக்க முன்வந்தாலேயே பல கோடி ரூபாய் அந்நிய நாட்டுக்குப் போவது தடைபடும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இப்போது இருக்கப்பட்ட லாரிகளில் 50 சதவிகிதம்தான் ஓட வேண்டும். மற்ற பர்மிட்டுகளை எல்லாம் நாளாவட்டத்தில் குறைத்துவிடுவதற்கும் முயற்சி எடுக்கப்படவேண்டும்.

லாரி போக்குவரத்து இவ்வளவு அதிகமாக ஏற்படுவதற்கு முன்னால் கிராமங்களில் உள்ளவர்கள் மாட்டு வண்டிகளை சாதாரணமாக வைத்துக் கொண்டு பிழைப்பு நடத்திவந்தார்கள். கால்நடைகளும் நன்றாகப் பராமரிக்கப்பட்டன. லாரி போக்குவரத்து அதிகமாக ஏற்பட்டபிறகு அவர்களுடைய பிழைப்பு எல்லாம் பாதிக்கப்பட்டுவிட்டன. சிறுசிறு கிராமத்திற்கும் கூட லாரி போகிறது. வண்டிக்காரர்களுக்குப் பிழைப்பு இல்லை. மாடுகளையும் இரட்சிக்க வசதி இல்லை. ரயில் நெருக்கடி இருப்பதனால் ஓரளவு சென்னையில் இருந்து திருநெல்வேலி வரையில் லாரி போக்குவரத்து இருக்கிறது. அவசியம் என்றாலும் சின்னஞ்சிறு கிராமங்களுக்கு எல்லாம் லாரி போவதைத் தடுக்க வேண்டும். லாரி போக்குவரத்து கிராம வாசிகளுக்கு இடைஞ்சல் இல்லாத வகையில் இருக்கவேண்டும். வண்டி மாடுகளை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களின் பிழைப்பு பாதிக்கப்படாத வகையில் இருக்க வேண்டுமென்றால் அதிகமான லாரிகளுக்குப் பர்மிட் கொடுக்கக்கூடாது. இதுவிஷயத்தில் கண்டிப்பான ஒரு கொள்கையை சர்க்கார் வகுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

சென்னை நகர மோட்டார் சர்விஸைப் பொறுத்த வரையில் இங்கே 400 பஸ்கள் இருப்பதாகத் தெரியவருகிறது. ஆனால் இதில் கிட்டத்தட்ட 25 சதவிகிதம் பஸ்கள் ஏதாவது ஒரு காரணத்தால் ஓடாமல் இருக்குமென்று கேள்விதான் படுகிறேன். அது எவ்வளவு தூரம் உண்மை என்று எனக்குத் தெரியாது. அது உண்மையாயின் மிகவும் வருந்தத்தக்க நிலை அது. நமது ராஜ்யத்திலே உள்ள சில தனிப்பட்ட கம்பெனிகளில், நிர்வாகம் நன்றாக நடக்கும் ஸ்தாபனங்களில் மொத்தமுள்ள பஸ்களில் 5 சதவிகிதம் ஓடாமல் இருந்தால் இருக்குமென்று சொல்லப்படுகிறது. இங்கே 25

சதவிகிதம் பஸ்கள் ஓடுவது இல்லை என்ருல், ஜாடிலாக இருக்கிறதென்ருல் "கருப்பெட்டி மிச்சத்தை எரும்பு தின்றுவிடும்" என்பார்களே அதுபோல் நமக்கு இதர பஸ்களால் எத்தனை லாபம் என்ருலும் அதை இவைகள் விழுங்கிவிடும். எண்ணிக்கை அதிகமாக இருக்கிறது என்று சொல்லிக் கொள்ளலாமே தவிர ஜனங்களும் நெரிசலில் பஸ்களில் கஷ்டப்படுகிருர்கள். ஆகவே கனம் மந்திரி அவர்கள் இவ்விஷயத்தில் அதிக கவனம் செலுத்த வேண்டும். டி.வி.எஸ். போன்ற திறமைமிக்க நிர்வாக ஸ்தாபனங்களுடைய அநுபவத்தைக் கேட்டறிய வேண்டும். அவசியமானல் அந்நிய நாட்டு நிபுணர்களை அழைத்து வந்தாவது அவர்களிஞல் பெறக்கூடிய நன்மைகளைப் பெறவேண்டும். இவ்விஷயத்தில் பணச் செலவு ஏற்படுவதாயிருந்தாலும் தவறு இல்லை. இது விஷயமாக வெள்ளைக்காரர்களைக் கொண்டு வந்து இங்கே உத்தியோகத்தில் நியமிப்பது என்ருலும் பரவாயில்லை. அதனல் பஸ் நிர்வாகம் நல்ல முறையில் அமையும் என்ருல் அப்படிச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மேலும் ஜில்லா போர்டு நிர்வாகத்திலுள்ள ரோடுகள் இப்போது மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றன. ஏனென்ருல் அந்த ரோடுகளை நல்ல முறையில் பராமரிப்பதற்கு வேண்டிய பணம் அவர்களுக்கு சர்க்காரிடமிருந்து கிராண்டாகக் கிடைப்பது இல்லை. அதனல் பல ரோடுகள் மிகவும் மோசமான நிலையில், நாளுக்கு நாள் வீணாகிக் கொண்டிருக்கின்றன. பஸ் போக்குவரத்தினல் ஜனங்களுக்கு சௌகர்யம் ஏற்படவேண்டுமென்று சொன்னல் ஜில்லாபோர்டு நிர்வாகத்திலுள்ள மேஜர் ரோடுகளை எல்லாம் நல்ல முறையில் பரிபாலனம் செய்வதற்கும், அவர்களால் பெரிய பாலங்களைக் கட்ட முடியாவிட்டாலும், சிறு சிறு பாலங்களையாவது கட்டுவதற்கும் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகா கூடுமான வரையில் அவர்களுக்கு யோசனைகளைக் கூறி, போதிய கிராண்டு தொகையையும் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு இத்துடன் என் உரையை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

-10 * **Sri P. U. SHANMUGAM**: சட்ட மன்றத் துணை தலைவர் அவர்களே,
.m. போக்கு வரத்து மானியத்தின் மீது கொண்டு வரப்பட்டிருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பிரேரணையைப்பற்றிப் பேசும் நண்பர்கள் சிலர் ஆதரித்தும், சிலர் கண்டித்தும் பேசினர்கள். போக்கு வரத்து நல்ல முறையில் நடக்க வேண்டும் என்பதற்காக நான் சில கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லுகிறேன்.

போக்குவரத்துகளில் அளிக்கப்படும் பஸ் பர்மிட்டுகளில் சர்க்கார் "மார்க் ஸிஸ்டம்" என்கிற ஒரு முறையை கொண்டுவந்திருக்கிருர்கள். இது மிகவும் வேடிக்கையாகவே இருக்கிறது.

புதிதாக ஒரு பாதையில் பஸ் போடுவது என்ருல், பிரசுரித்து, பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஏதாவது ஆட்சேபணை இருக்கிறதா என்று கேட்கிருர்கள். பஸ் முதலாளிகள் இந்தப் புதிய பாதைக்கு ஆட்சேபணை தெரிவிக்கிருர்கள். இந்தப் புதுப் பாதையில் பஸ் போவதற்கு ஏற்படுத்திஞல், மக்கள் ஏற மாட்டார்கள் என்றும் சொல்லுகிருர்கள். அப்படியும் அந்தப் புதுப் பாதையைத் திறந்து விடுவதாக வைத்துக்கொள்வோம். இந்தப் பாதையை போடுவதற்கு ஆட்சேபித்தவர்களே யார் யாரையோ சிபாரிசு [illegible] இந்தப் பாதையில் பஸ் ஓட்டுவதற்கு மனுப் போடுகிருர்கள். [illegible] மிகவும் வேடிக்கையாகவே இருக்கிறது.

இந்த மார்க் ஸிஸ்டம் உண்மையிலேயே வேடிக்கையாகத்தான் இருக்கிறது. மூன்று பஸ்கள் வைத்திருந்தால் 2 மார்க். ஒர்க்ஷாப் வைத்து நடத்திஞல் அதற்கு தனி மார்க். "செக்டார் குவாலிபிகேஷன்" இருந்தால் தனி மார்க்குகள் கொடுக்கிருர்கள். இந்த மார்க் ஸிஸ்டத்திலே இரண்டு ஜில்லா கலெக்டர்கள் ஒருவருக்கொருவர் முரணுக அபிப்பிராயம் தெரிவித்திருக்கிருர்கள் என்பதை தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். இதற்கு உதாரணம் காட்டும் சமயத்தில் பெயரைக் குறிப்பிட விரும்பவில்லை.

குறிப்பிட்ட ஒருவருக்கு செங்கல்பட்டு ஜில்லா கலெக்டர் பஸ் பர்மிட் கொடுப்பதற்கு எந்த விதமான தகுதியும் கிடையாது என்று சொல்லி விட்டார். ஒரு மாதத்திற்கு பிறகு, அதே நபருக்கு வட ஆற்காடு ஜில்லா கலெக்டர், பஸ் பர்மிட் கொடுப்பதற்கு எல்லா தகுதிகளும் உடையவர் என்று சொல்லி, அவருக்கு பஸ் ரூட்டும் கொடுக்கப்பட்டது. செங்கல்பட்டு மாவட்டத்திலே ஒருவருக்கு பஸ் ரூட் கொடுக்க முடியாது, தகுதியில்லை என்று சொன்னவருக்கு, ஒரு மாதத்திற்கு பிறகு, வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே, அதே நபருக்கு பஸ் பர்மிட் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆகையால் இந்த மார்க் ஸிஸ்டம் ஊழல் நிறைந்ததுதான் என்று சொல்லத் தேவையில்லை. இந்த மார்க் ஸிஸ்டம், தொழிலுக்கு பாதுகாப்பு அளிப்பதற்காக இருக்கிறதா அல்லது பஸ் முதலாளிகளுக்கு பாதுகாப்பு அளிக்க இருக்கிறதா என்று புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. 10, 12 பஸ்கள் வைத்துக்கொண்டிருக்கிற முதலாளிகளுக்கு இந்த பெர்மிட் கொடுப்பது சர்வ சாதாரணமாகவே இருக்கிறது. சிலர் தங்கள் பேரிலுள்ள பெர்மிட்டுகளை சொந்தக்காரர்கள் பேருக்கு மாற்றிவிட்டு, தாங்கள் புதிதாக பெர்மிட்டுக்கு மனுப் போடுகிறார்கள்.

பாண்டிய நாட்டிலே பஸ்கள் திறமையாக ஓடுகின்றன என்று அங்கத்தினர் ஸ்ரீ தியாகராஜன் பெருமைப்பட்டுக் கொண்டார். அம்மாதிரி பெருமைப் பட்டுக் கொள்ளக் கூடிய நிலையில் என்னுடைய மாவட்டத்தில் பஸ்கள் ஓடவில்லை. என்னுடைய மாவட்டத்திலே ஓடுகின்ற பஸ்கள், பஸ்களா அல்லது லாரிகள் வேறு ரூபத்தில் ஓடுகின்றனவா என்று கேட்கத் தோன்றும். ஆனால் இந்த பஸ்களில் மக்களுக்கு பாதுகாப்பு ஒன்றும் கிடையாது. இந்த பஸ் ஓடுவதை தூரத்திலிருந்து பார்த்தாலே வேடிக்கையாக இருக்கும். அது நடனமாடிக்கொண்டே வரும். எந்த சமயத்தில் எந்த பாகம் பிய்த்துக்கொண்டு போகுமோ என்று சொல்ல முடியாது. இவ்வாறுதான் அங்கு தற்பொழுது ஓடும் பஸ்களின் நிலைமை இருக்கிறது.

இதைவிட சில முக்கியமான சம்பவங்கள் நிகழ்கின்றன. இரண்டு ஊர்களுக்கு மத்தியில் நான்கு ஐந்து மைல் தூரத்திலுள்ள கிராமத்தில் இறங்க வேண்டும் என்றால் இறங்க முடியாது. தானிப்பட்டிக்குப் போகும் பஸ்ஸில், நான்கு ஐந்து மைல் தொலைவிலுள்ள கிராமங்களுக்கு செல்ல வேண்டுமானால் இடம் கிடைப்பதில்லை. பஸ் முதலாளிகள் முன் கூட்டியே அந்த பஸ்ஸுக்குத் தேவையான 40 டிக்கட்டுகளை கிழித்துவிடுகிறார்கள். இடையில் நாலு மைல் தூரத்தில் உள்ள கிராமங்களுக்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால் டிக்கட் இல்லை என்று சொல்லிவிடுகிறார்கள். சிறுவாக்கம் கிராமத்திற்குச் செல்ல கட்டணம் நாலணாதான். அந்த ஊருக்குச் செல்ல வேண்டுமென்றாலும் தானிப்பட்டிக்குக் கொடுக்க வேண்டிய கட்டணம் 14 அணா கொடுக்கவேண்டும். இன்னும் இம்மாதிரியே நடந்துக் கொண்டிருக்கிறது. இதைப்பற்றி ஜில்லா கலெக்டரிடம் நான் புகார் செய்தேன். அதைப்பற்றி அவர் கவனிப்பதாகச் சொன்னாரே தவிர இதுவரையில் ஒரு நடவடிக்கையும் எடுக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. இந்த பஸ் போக்குவரத்தை சர்க்கார் தேசியமாக்கினால் இந்தச் சிக்கல்களுக்கு இடமிருக்காது என்று கருதுகிறேன். ஆகையால் இந்த பஸ்களை சர்க்கார் எடுத்து நடத்தவேண்டும் என்று வலியுறுத்திக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அப்படி சர்க்கார் எடுத்து நடத்த முடியவில்லை என்றால் டி.வி.எஸ். 'கம்பெனியிடமாவது கொடுத்தால் நல்லமுறையில் நடத்துவார்கள் என்ற கருத்தைத் தெரிவித்துக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR: சட்டமன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின் மீது கொண்டுவந்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் சொல்ல முன்வருகிறேன். 1-15 p.m.

இந்த பஸ் பர்மிட் கொடுப்பதைப் பற்றி பல அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள். இப்பொழுது கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ ஷண்முகம் அவர்களும் விரிவாக சொன்னார்கள். ஒரு பஸ்பர்மிட் வேண்டும் என்று கேட்டால், சுமார்

ஆறு மாதம், அல்லது ஒரு வருஷம் டைம் ஆகிறது. அது முடிந்தால் அதற்கு அப்பீல் வேறு இருக்கிறது. இதை எல்லாம் பார்த்தால், பஸ் ரூட் பர்மிட் வாங்க வேண்டும் என்பதற்கு அர்த்தமே இல்லாமல் போய்விடுகின்றது. இந்த "புரொசீஜரை சிம்பிளிபை" செய்யவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாக ஏதாவது நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன். இந்த பஸ் பர்மிட்களைக் கொடுப்பதில் பல தூஷணைகளும் அவதூறுகளும் வந்துகொண்டே இருக்கின்றன. ஹோம் டிபார்ட்மெண்டில் மார்க் ஸிஸ்டம் என்று ஒன்றைப் போட்டிருக்கிறார்கள். அந்த மார்க் ஸிஸ்டம் சரிவர நடப்பதில்லை என்பதை ஒவ்வொரு ஜில்லா "ஆர்.டி.ஏ." வும் மற்ற அமைச்சர்களும் நன்றாக யோசித்துப்பார்க்க வேண்டும். யார் யார் சிபாரிசு பிடித்துக் கொண்டுவருகிறார்களோ அவர்களுக்குத்தான் இந்த பர்மிட்டுகள் கிடைக்கின்றன. இந்த மார்க் ஸிஸ்டத்தை சரிவர நடத்தி அதன் பிரகாரம் எந்த கலெக்டரும் பர்மிட் கொடுத்ததே கிடையாது. இதன் காரணமாகத்தான் கோர்ட்டில் அனேக ரிட் பெடிஷன்கள் நடந்திருக்கின்றன. ஹைக்கோர்ட் ஜட்ஜுகள் நன்றாகப்படித்தவர்கள். ஆகையால் நிறைய "ஸ்டிரக்சர்ஸ்" **(strictures)** பாஸ் பண்ணியிருக்கிறார்கள்.

அதே மாதிரிதான் வேரியேஷன் ஆப் பஸ் ரூட்ஸ் என்ற முறையும். செங்கல்பட்டிலிருந்து திருவண்ணாமலைக்குப் போக வேண்டுமென்று கேட்டால், சென்னையிலிருந்து திருவண்ணாமலைக்குப்போக ரூட் கொடுக்கப்படுகிறது.

செங்கல்பட்டிலிருந்து சென்னைக்கு ஒரு பஸ் 15 அல்லது 16 தடவை போய் வரும். அதை திருவண்ணாமலைக்குப் போகும்படி ரூட் கொடுத்தால் டிரிப் குறைந்து ஜனங்கள் எல்லாம் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே இந்த வேரியேஷன் என்பதைக் கொடுக்கக்கூடாது என்று நான் வற்புறுத்தி சொல்லுகிறேன். அப்படி சென்னையிலிருந்து திருவண்ணாமலைக்கு பஸ் போக வேண்டுமென்றால் அதை ஒரு புது ரூட்டாக வைப்பதற்கு பரிசீலனை செய்து தகுந்தவர்களுக்கு பர்மிட் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

தவிர சென்னையிலிருந்து தென் ஆர்க்காடு, வட ஆர்க்காடு இம்மாதிரியான ஜில்லாக்களுக்கு பஸ்போக வேண்டுமென்றால், அதுசம்பந்தமாக உத்தரவு போடுவதற்கு வருஷக்கணக்கில் ஆகிறது. ஒவ்வொரு ஜில்லா கலெக்டரும் ஒவ்வொருமாதிரியாக எழுதுகிறார்கள். செங்கல்பட்டுக் கலெக்டர் ஒரு மாதிரியாக எழுதுகிறார், தென் ஆர்காடு ஜில்லா கலெக்டர் ஒரு மாதிரியாக எழுதுகிறார், வட ஆர்க்காடு ஜில்லா கலெக்டர் ஒருமாதிரியாக எழுதுகிறார். இதில் பெரிய ஊழல்கள் நடக்கின்றன. இதுபற்றி ஒரு "க்ளியர் கட் பாலிசி" இருக்க வேண்டும். எந்தெந்த விதத்தில் எப்படி எப்படி இருந்தால் லைசன்ஸ் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று உடனடியாக ஒரு திட்டவட்டமான உத்தரவு போட்டால் நன்றாக இருக்கும்.

பெரிய முதலாளிகளுக்கு பஸ் ரூட் லைசன்ஸ் கொடுக்கக்கூடாது என்று சில பேர்கள் சொன்னார்கள். நான் முக்கியமாக ஒன்று சொல்லவிரும்புகிறேன். ஐந்து "ஆபரேடர்ஸ்" வரைக்கும் லைசன்ஸ் கொடுக்க வேண்டும் என்று உத்தரவு போட்டார்கள். அதிலும் ஆர்.டி.ஏ.-க்கள் சரிவர நடந்து கொள்வதில்லை. இரண்டிலிருந்து மூன்றாக்க வேண்டும் என்றார்கள். பிறகு மூன்றிலிருந்து நான்கு ஆக்க வேண்டும் என்றார்கள். இப்பொழுது ஐந்து என்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் அம்மாதிரி நடப்பதில்லை. அவர்கள் சரிவர நடந்தால் நன்றாக இருக்கும். அப்படியில்லாமல் 25, 30, 35, பஸ்கள் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறவர்கள் எல்லோருக்கும் மறுபடியும் கொடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். யாருக்குக் கொடுக்க வேண்டும், புது ரூட்டுகள் ஓபன் செய்தால், அது எந்த முறையில் கொடுக்க வேண்டும் என்று சட்டபூர்வமாக அரசாங்கத்தார் ஒரு உத்தரவு பிறப்பிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கனம் அங்கத்தினர் ஷண்முகம் அவர்கள் பஸ்களெல்லாம் மிகவும் பழைய பஸ்களாக இருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். 1942 "வார் மாடல்" "வார் குவாலிடி" பஸ்கள் இன்னும் ரோட்டில் போய்க்கொண்டிருந்தால், ஜனங்களுக்கு அது எந்தவிதத்தில் அனுகூலம் என்று புரியவில்லை. என்னுடைய ஜில்லாவில் பஸ்கள் இவ்விடங்களில் நல்ல படியாகப் போய்ச் சேருமோ என்று அஞ்ச வேண்டியதாக இருக்கிறது. அம்மாதிரி ஆபத்தான நிலைமையில் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட பஸ்கள் 24 மணி நேரத்தில் "பிட்னஸ் ஸர்டிபிகேட்" வாங்கிக்கொண்டு ரோடுகளில் ஓட்டப்படுகின்றன. இது என்ன விசித்திரம் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் யோசிக்க வேண்டும். 1942-வது மாடல்க்கு இப்பொழுது "பார்ட்ஸ்" கிடைக்கவே கிடைக்காது. அப்படி இருக்கும்பொழுது 15 வருஷத்துக்கு முந்திய மாடல் பஸ்களுக்கு 24 மணி நேரத்தில் "பிட்னெஸ் ஸர்டிபிகேட்" கொடுக்கப்படுகிறது என்பதை "ரிகார்டு" பூர்வமாக அமைச்சர் அவர்களுக்கு சொல்லுவதற்கு தயாராக இருக்கிறேன். இதை எல்லாம் பரிசீலனை செய்வதற்கு, எவ்வளவு நாட்களில் என்னென்ன ரிப்பேர் செய்யப்பட்டது என்பதை எல்லாம் பரிசீலனை செய்வதற்கு ஒரு ஆபீசரை உடனடியாக நியமிக்க வேண்டும். இம்மாதிரி பஸ்களை "கண்டெம்" செய்வது பற்றி எல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் நன்றாக யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். இம்மாதிரி பஸ்களில் கர்ப ஸ்திரீகள் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். ஆகையால் ஜனங்களுக்கு ஆபத்து நேரக்கூடாத வகையில் நல்ல பஸ்களை ரோடுகளில் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

செங்கல்பட்டிற்குப் போகிற பஸ்ஸில் இடையே உள்ள சைதாப்பேட்டைக்கு "டிக்கட்" கொடுக்க மறுப்பதாக சில புகார்கள் வந்திருக்கின்றன. அது உண்மைதான். என்னிடமும் சிலர் இம்மாதிரி புகார் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பஸ்களில் இடம் இருந்தால் வழியில் இருக்கக்கூடிய குறைந்த தூரத்திலுள்ள இடங்களுக்கும் கண்டிப்பாக பஸ்காரர்கள் "டிக்கட்டுகள்" வழங்க வேண்டும் என்று ஒரு உத்தரவு போட்டு, அது சரிவர நிறைவேற்றப்படுகிறதா என்பதையும் அரசாங்கம் கவனிக்கவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, "ஓவர்லோட்" இப்பொழுது சர்வ சாதாரணமாகப் போய்விட்டது. "ஓவர் லோட்" இல்லாத "ரூட்டே" இல்லை என்று நினைக்கிறேன். அநேக பஸ் முதலாளிகள் போலீஸ்காரர்களுக்கும், மற்ற இலாகாவினருக்கும் ஏதோ "எல்லாம்" கொடுத்துவிட்டு, 32, 40 "ஸீட்டுகள்" இருக்கக்கூடிய இடத்தில் 60, 70, 100, "பாஸெஞ்ஜர்களை" ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள். 100, 150, பேர்களை ஏற்றிக்கொண்டு போவதை நான் பிடித்திருக்கிறேன். வேண்டுமானால் நான் சொல்வதற்குத் தயாராக இருக்கிறேன். இதுபற்றி அநேக "பெடிஷன்கள்" போடப்பட்டும் நாளதுவரையில் எந்த விதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை. இதைத் தடுப்பதற்கு அரசாங்கம் தக்க முயற்சிகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

உலகத்திலே இல்லாத ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டு சென்னை நகரத்தில் இருக்கிறது. "பார்லிமெண்டரி அஸோசியேஷன்" மெம்பர்கள் அநேகம் பேர்கள் வெளிநாடுகளிலிருந்து வரப்போகிறார்கள். சென்னை பஸ் ஸ்டாண்டுக்கு ஏதாவது ஒரு விமோசனம் உண்டா என்று அமைச்சர் அவர்களை கேட்கிறேன். கர்ப ஸ்திரீகள், வயோதிகர்கள் வெய்யிலிலும், மழையிலும் அங்கே பஸ்களுக்காக காக்க வேண்டியிருக்கிறது. கோவை நகரில் ஜி. டி. நாயுடு அவர்கள் ஒரு அழகான பஸ் ஸ்டாண்டை அமைத்திருக்கிறார்கள். அதுபோல சென்னை ராஜ்யத்தின் தலைநகராகிய சென்னை நகரத்திலும் சர்க்கார் "அய்லண்டு கிரௌண்டு" போன்ற இடத்தில் பஸ்காரர்களிடமிருந்து ஏதாவது பீஸாவது வாங்கிக்கொண்டு ஒரு நல்ல அழகான பஸ் ஸ்டாண்டை அமைப்பதற்கு முன்வரவேண்டும். அப்படி ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டு அமைத்து அங்கே ஜனங்களுக்கு வேண்டிய சகலவிதமான "அமெனிடீஸ்" செய்து கொடுப்பதற்கு வேண்டிய முயற்சிகளை சர்க்கார் கூடிய சீக்கிரம் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று நான் அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar] [24th July 1957

இன்னும் சில இடங்களில் உள்பாகத்தில் இருக்கக்கூடிய கொஞ்ச தூரத்திலுள்ள இடங்களுக்கு அதிக கட்டண டிக்கட் கொடுக்கப்படுவதாகச் சொன்னார்கள். அப்படியிருந்தால் அதைத் தவிர்ப்பதற்கு கண்டிப்பாக அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

புதிதாக மனு போட்டவர்கள் நல்ல முறையில் நடந்து கொள்ளுவதாக அதிகாரிகளுக்கு தெரிந்தால், மேலும் அவர்களுக்கு புதிய ரூட்டுகளில் பஸ் ஓட்ட வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும்.

நான் ஜில்லா போர்டு தலைவராக இருந்தபொழுது, நான், கலெக்டர், டி.எஸ்.பி. மூன்று பேர்களும் சேர்ந்து பஸ்களுக்கு லைசென்ஸ் கொடுக்கும் விஷயத்தில் ஒரு முடிவுக்கு வருவது வழக்கம். ஆனால் இப்பொழுது அந்த அதிகாரத்தை கலெக்டர் அவர்களுக்கே கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் எந்த விதத்தில் நல்ல முறையில் லைசென்ஸ்கள் வழங்குவார்கள் என்பது விளங்கவில்லை. முக்கியமாக ஒரு ஜில்லாவைப்பற்றி சொல்ல விரும்புகிறேன். ஆனால் அவர் பெயரை சொல்லுவதற்கு விரும்பவில்லை. நாங்களெல்லாம் ரூமிலிருந்து வெளிவந்த உடனேயே ஒருவருக்கு ரூட், உண்டா, இல்லையா என்று முடிவை உடனுக்கு உடன் சொல்லிவிடுவோம். நாங்கள் அப்பொழுது எல்லாவற்றையும் பரிசீலனை செய்து ஒரு முடிவுக்கு வந்துவிடுவோம். ஆனால் ஒரு ஜில்லாவில் கலெக்டர் அவர்கள் அவ்வப்பொழுது ஒருவித தீர்மானத்திற்கும் வருவதில்லை. "பார்டிகள்" வக்கீல்கள் வாதத்தை கேட்டுக்கொள்ளுகிறார். பிறகு, 10, 15 நாட்கள் கழித்துத் தான் முடிவு வெளியிடப்படுகிறது. இது ரொம்பவும் கண்டிக்கத்தக்கது. இதை சர்க்கார் கவனித்து இது விஷயமாக பரிசீலனை செய்து உடனுக்குடன் அதிகாரபூர்வமாக தீர்ப்பு சொல்லவேண்டுமென்று அவர்களுக்கு தெரிவிக்கவேண்டும். கலெக்டர் அவர்கள் மட்டும் இதில் ஒன்றும் செய்ய முடியாது. ஒரு "நாண்-அபிஷியல்", "டி.எஸ்.பி.", "டிவிஷனல் என்ஜினியர்" ஆக முக்கியமாக 4, 5 பேர்கள் கொண்ட ஒரு "ஆர்.டி.ஏ." அமைக்கவேண்டும். கலெக்டர் அவர்களிடத்தில் மாத்திரம் இந்த அதிகாரத்தை ஒப்படைக்கக்கூடாது என்பதை சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(Mr. Speaker in the Chair)

லாரிகளை குறைக்கவேண்டுமென்று சில பேர்கள் சொன்னார்கள். இது எனக்கு ஆச்சரியமாக இருக்கிறது. அதிகமான லாரிகளுக்கு சர்க்கார் எவ்வளவு தூரம் போகவேண்டுமோ அவ்வளவு தூரத்திற்கு உடனுக்குடன் லைசென்ஸ் கொடுக்கும்படி ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். லாரி லைசென்ஸ் சம்பந்தப்பட்ட வரையில் "இண்டர் டிஸ்டிரிக்ட்" ஆபீஸ் ஒன்று சென்னையிலே அமைத்து, கன்னியாகுமாரி வரையில் லாரிகள் போவதற்கு வேண்டிய வசதிகள் செய்து கொடுக்கவேண்டும். ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் போய் அதற்கு வேண்டிய "ப்ரொஸீஜர்" படி நடந்து ஆங்காங்கே மாமூல்கள் கொடுத்தாலும்கூட லைசென்ஸ்கள் காலாகாலத்தில் கிடைப்பது இல்லை என்ற புகார். சர்க்கார் இதுபற்றி யோசித்து சென்னையிலேயே ஒரு ஆபீஸ் ஏற்படுத்தி மாகாணம் பூராவுக்கும் லைசென்ஸ் ஒரே இடத்தில் வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். நான் மேல் நாடுகளில் பார்த்திருக்கிறேன். 2, 3 மணி நேரத்தில் இவர்களுக்கு லைசென்ஸ்கள் வழங்கப்படுகின்றன. ஆகையால் இதுபற்றி சர்க்கார் உடனடியாக கவனிக்கும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

சென்னையைப் பொறுத்த வரையில் இப்பொழுது சமீபத்தில் ஒரு கிளர்ச்சி ஏற்பட்டிருக்கிறது. பஸ் ஸ்டாப்புகளில் சில மாறுதல்கள் செய்யப் போவதாக சொல்லப்படுகிறது. இப்போது "மொபஸில் பஸ்ஸுக்கும்" "ஸிட்டி பஸ்ஸுக்கும்" தனி தனி ஸ்டாப்புகள் இருக்கின்றன. "கான்ஸ்டிடியூஷன்" படி கூட "டிஸ்டிங்ஷன்" வருமா என்பதுபற்றி யோசனை செய்யவேண்டியிருக்கிறது. உதாரணமாக, செங்கல்பட்டு, திண்டிவனம், வட ஆற்காடு இந்தப் பக்கம் போகும் பஸ்களை சைதாப்பேட்டையில் நிறுத்

தாமல் " பிராட்வே "யில்தான் நிறுத்தினால், அதனால் ஜனங்களுக்கு ரொம்பவும் கஷ்டமாக இருக்கும். இம்மாதிரி புகார் உண்மையாக இருந்தால், பஸ் ஸ்டாப்புகளை எவ்வளவு நெருக்கமாக வைக்கவேண்டுமோ அவ்வளவு நெருக்கமாக்க பரிசீலனை செய்து வைக்கவேண்டும்.

சென்னையிலுள்ள பெரிய டாக்ஸிக்காரர்கள் அவர்களுக்கு கட்டுப்படியாக வில்லை என்று சொல்லுவதாக கேள்விப்படுகிறேன். அப்படியிருந்தால், அவர்களுக்கு 4 ஸீட்டுகளுக்கு பதிலாக 5 "ஸீட்டுகள்" அனுமதிக்கவேண்டும். அப்படிச் செய்தால் அவர்கள் இன்னும் சில ஜனங்களை ஏற்றிக் கொண்டு போவதற்கு சௌகரியமாக இருக்கும். " பேபி டாக்ஸிகளை " ஒரு பக்கம் " என்கரேஜ் " செய்வது இருந்த போதிலும், பெரிய டாக்ஸிகளுக்கும் ஏதாவது வசதி செய்துகொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கடைசியாக "பஸ் பாடி" கட்டுவதுபற்றி நான் கேள்விப்பட்டதை குறிப்பிட விரும்புகிறேன். நம்முடைய சில "சேஸிஸ்கள்", "பாடி" கட்டப்படுவதற்காக ஹைதராபாத் முதலிய இடங்களுக்கு கொண்டுபோகப்படுவதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். அது எவ்வளவு தூரம் உண்மை என்பது தெரியவில்லை. " பாடி " கட்டுவதற்கு இங்கே நிபுணர்கள் இருக்கிறார்கள். அரசாங்கத் தொழிற்சாலையில் " பாடி " கட்டுகிறார்கள். "சேஸிஸ்", 500, 600, மைல் தூரம் ஹைதராபாத் போவதற்கும், அங்கிருந்து "பாடி" கட்டிக் கொண்டு இங்கு திரும்புவதற்கும் எவ்வளவு செலவு ஆகிறது என்பது பற்றி சர்க்கார் யோசிக்கவேண்டும்.

நான் முடிவாக சொல்லுவது என்னவென்றால், எவ்வளவு சீக்கிரம் " பெர்மிட்கள் " கொடுக்க முடியுமோ அவ்வளவு சீக்கிரமும், எவ்வளவு நியாயமான முறையில் கொடுக்கவேண்டுமோ அந்த முறையில் கொடுப்பது பற்றி சட்டபூர்வமாக எப்படிச் செய்ய வேண்டுமென்பதை எல்லாம் சர்க்கார் நன்றாக யோசித்து, " பாஸெஞ்ஜர்களுக்கு " பயனளிக்கக்கூடிய முறையில் தக்க ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN : சபாநாயகர் அவர்களே, நான் 1-30 p.m. பிரேரேபித்த இரண்டு மான்யக் கோரிக்கைகளில் ஒன்று சென்னையில் சர்க்கார் நடத்துகின்ற பஸ் போக்குவரத்து, இரண்டாவது கன்னியாகுமரியில் சர்க்கார் நடத்துகின்ற பஸ் போக்குவரத்து. இந்த இரண்டும் பஸ் போக்குவரத்து இலாகாவை பொறுத்தவை. பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக பலர் பலவிதமான அபிப்பிராயங்களைச் சொன்னார்கள். கனம் ராமய்யா அவர்கள் அவற்றையெல்லாம் கேட்டுக்கொண்டிருந்தார்கள். அவர்கள் அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கை எடுப்பார்கள் என்று நம்பிக்கொண்டு, என்னுடைய மான்யக் கோரிக்கையைப் பொறுத்தவரையில் சில விஷயங்களை சொல்லவிரும்புகிறேன். இப்பொழுது சென்னை நகரத்தில் 445 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அவற்றில் 1956–57-ம் வருஷத்தில் 150 பஸ்கள் புதிதாக கட்டப்பட்டிருக்கிறது. அடுத்ததாக சென்னையில் இருக்கின்ற நெருக்கடியை எடுத்துப் பார்ப்போமானால், நெருக்கடியான நேரத்தில் எவ்வளவு கூடுதல் பஸ்கள் விட்டிருந்தாலும் இதை சமாளிக்க முடியவில்லை. இதைப்போலவே பல நாடுகளிலும் இந்த Peak hours நேரத்தில் நெருக்கடியை தவிர்க்க முடியவில்லை என்றுதான் நாம் அறிகிறோம். நியூயார்க் நகரத்தில் 30 லட்சம் வண்டிகள் இருக்கின்றன. இதைத் தவிர பூமிக்கு அடியில் போகும் இரண்டு மூன்று ரயில் பாதைகளும் இருக்கின்றன. இவ்வளவு வசதிகள் இருந்தும் அங்கு 8 மணியிலிருந்து 9 மணிக்குள் எங்காவது போக வேண்டியிருந்தால் பஸ்ஸில் உட்கார்ந்து போகமுடியாது. ஆகவே இது எல்லா தலை நகரங்களிலும் இருந்து வருகிறது. இதனால் சென்னையிலும் இந்த நிலைமை நீடிக்கவேண்டும் என்று நான் சொல்வதாக கருதக் கூடாது. இதைச் சமாளிப்பது என்பது மிக முக்கியமான முற்போக்கு நாடுகளில் கூட இயலாத காரியமாக இருக்கிறது என்பதைத்தான் எடுத்துச்

சொல்ல விரும்புகிறேன். இதுவரையிலும் மொத்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை ஓரளவு கூடுதலாக இருந்தாலும் இப்போது ரோடுகளில் ஓடுகின்ற பஸ்களின் எண்ணிக்கை 320, 330 ஆக இருக்கிறது. சிலர் நினைக்கலாம், இவ்வளவு பஸ்கள் இருந்தும் குறைவாகத்தானே பஸ்கள் ரோடுகளில் ஓடுகின்றன என்று. அது, ஏனென்றால் ஒவ்வொரு பஸ்ஸையும் மாதத்திற்கு ஒரு முறை சர்வீஸ் பண்ணவேண்டும். பெயிண்ட் செய்ய வேண்டும், அடிக்கடி பழுது பார்க்கவேண்டும். இவ்விதம் கண்காணிப்பு இருந்தால்தான் நீண்டகாலமாக அந்த பஸ் சேவை செய்யமுடியும். ஆகவேதான் மொத்தம் அதிகமாக பஸ் இருந்தாலும் ரோடுகளில் 320, 330 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அடுத்தபடியாக கண்டக்டர்களைப்பற்றி சொல்லப்பட்டது. இப்போது நெருக்கடியான சமயங்களில் ஸ்டாண்டுகளில் கண்டக்டர்களை நிற்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதனால் ஸ்டாண்டில் வைத்தே டிக்கட் எடுத்துவிடலாம். பஸ்ஸில் ஏறினபிறகுதான் டிக்கட் எடுக்கவேண்டுமென்றில்லை. கன்னியாகுமரியிலுள்ள பஸ் போக்குவரத்தை பொறுத்தளவில் நிலைமை அங்கு சரியாக இல்லை என்று சொல்லப்பட்டது. அங்கு நமக்கு கிடைத்த பஸ்கள் எல்லாம் நல்ல பஸ்களாக கிடைக்கவில்லை. அன்பர் ராமசாமி பிள்ளை அவர்கள் சொன்னார்கள். அங்கு சுமார் 30 பஸ்கள் (nil value) வில் இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். சாதாரணமாக ஒவ்வொரு வண்டிக்கும் வருஷத்திற்கு 20 சதமானம் Depreciation போட்டு 5 வருடத்திற்கு கணக்காக்கப்பட்டு வருகிறது. இதை நல்ல முறையில் வைத்திருந்தால் 7 வருஷத்திற்கு சேவை செய்யும். ஆகவே எல்லாம் உதவாக்கரை (nil value) பஸ்களாக இருக்கிறது என்று சொல்வது சரியாகாது. அங்குள்ள நெருக்கடியை தவிர்ப்பதற்கு முதலாவது 12 பஸ்கள் அனுப்பப்பட்டது. இப்பொழுது 12 பஸ்கள் அனுப்ப ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதில் 4 அல்லது 5 பஸ்கள் போய்ச் சேர்ந்திருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். இன்னும் இந்த வகையில் பட்ஜெட்டில் 20 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதில் கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் 3 லட்சம் ரூபாய் செலவில் ஒரு work shop-ம் சென்னையிலுள்ள work shop-யை விஸ்தரிக்க 3 லட்சம் ரூபாயும், பாக்கியிருக்கின்ற 14 லட்சம் ரூபாயைக் கொண்டு பஸ்களை அதிகரிப்பதற்கும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. பஸ் போக்குவரத்து முறையில் சென்னையை பொறுத்தவரையில் ஓரளவு குற்றச்சாட்டு குறைந்திருக்கின்றன. அதே அளவில் கன்னியாகுமரி பிரதேசத்தில் இந்த நிலைமை ஓரளவு சீர்படும் என்று நம்புகிறேன். மூன்றாவதாக நாம் நடத்துகின்ற தொழிற்சாலையைப் பற்றி சொல்லப்பட்டது. கனம் ராமசாமி முதலியார் அவர்கள் நம்முடைய ராஜ்யத்திலுள்ள பஸ்கள் எல்லாம் ஹைதராபாத்தில் கட்டப்படுவதாக சொன்னார்கள். இவ்விதம் முன்னால் நடந்தது. அவ்விதம் நடந்ததற்கு காரணம் "டிராம்வே" நிறுத்தப்பட்ட சமயத்தில் நமக்கு 150 பஸ்கள் உடனடியாக வேண்டியிருந்தது. அதன் பிறகு பஸ்கள் எல்லாம் நம்முடைய work shop-ல் தான் கட்டப்படுகிறது. இப்போது மாதம் ஒன்றுக்கு 5 பஸ்கள் கட்டப்பட்டு வருகிறது. மேலால் மாதம் ஒன்றுக்கு 6 பஸ்கள் கட்டித்தருவதாக அங்குள்ள தொழிலாளர்கள் ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த விவரத்தை நான் சந்தோஷத்தோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்த மான்யக் கோரிக்கையின் மீது பேசும்போது பலர் இதில் ஏன் நஷ்டம் வந்து கொண்டிருக்கிறது? என்றும் லாபம் ஏன் குறைவாக இருக்கிறது என்றும் கேட்டார்கள். இந்த இலாகாவில் இப்போது 150 பஸ்கள் வாங்கப்பட்டிருக்கிறது. இதில் வருஷத்திற்கு வருஷம் Depreciation போட்டு கணக்காக்கப்படுகிற பொழுது நிகர லாபம் (Net Profit) குறைந்து விடுகிறது. 1954–55-ல் ஓடின பஸ்கள் எல்லாம் ஓட்டை பஸ்களாக இருந்தது என்று சொல்லப்பட்டது. அதனால்தான் அந்த சமயத்தில் நிகர லாபம் 20 லட்சம் என்று கணக்கு இருப்பதை நாம் காண்கிறோம். ஆகவே நிகர லாபத்தை பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு சொல்ல முடியாது. இவ்விதம் அடிக்கடி பஸ்கள் மாற்றிக் கொண்டிருந்தால் அதிகமாக நிகர லாபம் காண முடியாது. இவ்விதம் Depreciaiton போடுவதின் மூலமாக ஒரு Phased Programme போட்டு அதன்படி [illegible]

பட்டு வருகிறது. இவ்விதம் Depreciation அதிகமாக போட்டு கொடுப்பதின் மூலம் வரும் வருஷத்தில் அதாவது பட்ஜெட் வருஷத்தில் 5 லட்சம் ரூபாய் நிகர லாபம் என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. அடுத்தபடியாக ஊதியத்தைப் பற்றி ராமசாமி பிள்ளை அவர்கள் சொன்னார்கள். இங்குள்ள ஊழியர்களுக்கு கொடுக்கப்படுகிற ஊதியத்தைவிட திருவிதாங்கூர்-கொச்சி பகுதியில் உள்ள ஊழியர்களுக்கு கொடுக்கப்படும் ஊதியம் கூடுதல் என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் அங்குள்ள ஊழியர்களின் qualification கூடுதலாக இருக்கிறது. பி.எ., பி.எ.பி.எல்., படித்தவர்கள் கூட கண்டக்டர் வேலைக்கு முன் வருவதாக ராமசாமி பிள்ளை அவர்களே சொன்னார்கள். ஆனால் நாம் இங்கு வைத்துக்கொண்டிருக்கின்ற கண்டக்டர்களின் தகுதி 3-வது பாரம் என்று இருக்கிறது. இங்கு இதே தகுதியிலுள்ள வேறு ஊழியர்களுக்கு கொடுக்கப்படும் ஊதியத்தை விட கூடுதலாக இவர்கள் ஊதியம் பெற்று வருகிறார்கள். வேலை ஒன்றாக இருந்தாலும் qualification-யை வைத்து ஒப்பிட்டுப்பார்த்தால் இங்கு கொடுக்கப்படும் ஊதியம் குறைவு என்று சொல்ல முடியாது. ஆனால் இங்கு தனிப்பட்டவர்களால் நடத்தப்படும் பஸ் போக்குவரத்து கம்பெனிகளில் கொடுக்கப்படும் ஊதியத்தை விட இவர்களுக்கு கொடுக்கப்படும் ஊதியம் கூடுதல் தான் என்பதை எனக்கு திட்டவட்டமாக கூற முடியும். ஏனென்றால் தனிப்பட்ட கம்பெனிகளிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு, சர்க்காரில் கொடுக்கப்படுகிறதைப் போன்று எங்களுக்கு வேண்டுமென்று அவர்களின் பிரதிநிதிகளே சமீபத்தில் என்னிடத்தில் வந்து சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

காரணம் என்னவென்று சொன்னால் ஒரு இடத்தில் முதலாளிகள் அதிகமாக சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். மற்றொரு துறையில் குறைத்துவிடுகிறார்கள். டி.வி.எஸ். போல் எல்லோரும் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் அதை நம் பஸ் தொழிலாளிகள் ஒத்துக் கொள்ள மாட்டார்கள். டி.வி.எஸ்.-ல் கொடுக்கிற படி, 12 அணாவாகும். சர்க்கார் கொடுக்கும் படி 1–1–0 ஆகும். ஆகவே சர்க்காரில் மொத்த வருவாய் அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை நம் தொழிலாளர்கள் ஒத்துக்கொள்வார்கள். நம் தொழிலாளிகளுக்கு குறையே இல்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. நியாயமான கூலி விகிதம் கொடுக்கப்படுகிறது. திறமையாக வேலை செய்தால் மேற்கொண்டு ப்ரொடக்ஷன் போனஸ், எபிஷியன்ஸி போனஸ் இவைகள் கொடுக்க திட்டம் செய்திருக்கிறோம். சமீபத்தில் இந்தியன் லேபர் கான்பரன்ஸ் நடந்தது எல்லோருக்கும் ஞாபகம் இருக்கலாம். அந்த கான்பரன்ஸில், தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்தில் பங்கு கொடுக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையை அவர்கள் விவாதித்தார்கள். அப்பொழுது சென்னை சர்க்கார் சார்பாக நான் சொன்னேன், சென்னையில் இருக்கிற தனி நபர்கள் நடத்துகிற நிர்வாகத்திலும், சர்க்கார் நடத்தும் நிர்வாகத்திலும் இவர்களுக்கு பங்கு கொடுக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையை அனுஷ்டித்து பரிசீலனை செய்து அது எந்த அளவிற்கு நன்கு வேலை செய்கிறது என்பதை பரீட்சார்த்தமாக செய்கிறோம் என்று சொன்னேன். அவ்வாறு நாம் இப்போது எடுத்துக்கொள்ளப்போகிறது, சென்னையில் நடக்கும் பஸ் போக்குவரத்தையாகும். கூலி, சம்பளம் போன்ற பிரச்னைகள் வரக் கூடிய எல்லாவற்றையும் ஒதுக்கி விட்டு நிர்வாகம் எந்த முறையில் நடத்தினால் தொழிலாளர்கள் அந்தத் தொழிலை நல்ல முறையில் நடத்த முடியும், அவர்களின் ஒத்துழைப்போடு இன்னும் இதை எப்படி சீரமைக்க முடியும், வேலையை எப்படி திறம்பட நடத்த முடியும், எப்படி நஷ்டம் இல்லாமல் காக்க முடியும் என்பதை எல்லாம் பற்றியும், நிர்வாகத்தில் அவர்களுக்கு பங்கு கொடுக்கக் கூடிய ஒரு திட்டத்தைக் தயாரித்துகொண்டு இருக்கிறோம். அதை கூடிய மட்டும் அக்டோபர் மாதம் 2-ம் தேதி மஹாத்மா காந்தி பிறந்த தினத்தன்று அதை அமுலுக்கு கொண்டுவரலாம் என்று நம்புகிறேன். ஓரளவில் நம்முடைய நிர்வாகத்தில் ஸ்பெயர் பார்ட்ஸ் களவு போவதாக என் காதிலும் பட்டது. ஆனால் விசாரணை செய்ததில் அதற்கு வேண்டிய சாட்சியம் கிடைக்கவில்லை. ஆனாலும் அதற்கு இடம் கொடுக்கக் கூடாது என்று சர்க்கார் வாச்மென்

போடுவதை நிறுத்தி விட்டு போலீஸ் பந்தோபஸ்து போட்டுவிடுவது என்று யோசனை செய்து கொண்டிருக்கிறோம். அப்படிச் செய்வதின் மூலமாக இந்த விதமான தவறுகள் ஏற்பட இடமிருக்காது. அடுத்தபடியாக, ஸ்டோர்ஸ்க்கு எந்த விதமான உத்தியோகஸ்தரையும் போடவில்லை என்பது. இப்பொழுது காஸ்ட் அக்கவுண்ட்ஸ் படித்தவர், பம்பாயில் பல வருஷங்கள் வேலை செய்தவர் ஒருவரை நியமித்திருக்கிறோம். ஸ்டோர்ஸ் விஷயத்தில் சரியான முறையில் அவர் கண்காணிப்பார் என்று நம்புகிறேன். ஒரே விதமான பஸ்களை ஓட்ட வேண்டும், பலவிதமான பஸ்களை ஓட்டுவதின் மூலம் சர்க்காருக்கு கஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதை ஒத்துக் கொள்கிறேன். இனி வாங்குகிற பஸ்கள் ஒரே ரகமாக இருக்கும், ஆனால் அப்படி வைத்துக் கொள்வதை விட இரண்டு ரகங்கள் வைத்துக் கொள்வது மேல் என்று தோன்றுகிறது. ஒரே ரக பஸ்கள் கிடைக்காவிட்டால் அதற்காக காத்துக்கொண்டு இராமல் இரண்டு ரக பஸ்கள் வாங்கினால் அவைகளை வைத்துக் கொண்டு நமது தேவையை பூர்த்தி செய்ய முடியும். கடைசியாக நான் முடிப்பதற்கு முன்னால் இந்தபோக்குவரத்து இலாகாவில் வேலை செய்கிற பஸ் தொழிலாளர்கள் மாத்திரம் இல்லாமல் இன்னும் இதர வொர்க்ஷாப்பில் வேலை செய்கிற எல்லா தொழிலாளர்களுக்கும் எனது நன்றியை தெரிவித்துக் கொள்ள நான் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். அவர்கள் ஏதோ கோபமாகவும், தவறாகவும் பேசுவதாக புகார்கள் சொல்லப்படுகிறது. நெருக்கடியான நேரத்தில் கூட்டம் அதிகமாக இருக்கிறபோது அவர்களின் கஷ்டத்தை பிரயாணிகளும் ஓரளவு உணர்ந்து பொது மக்கள் அவர்களுக்கு ஆதரவு கொடுப்பார்களேயானால் அவர்களும் மனித இயல்புபடி அவர்கள் மிகவும் நல்ல முறையில் நடந்து கொள்வார்கள் என்பதில் சந்தேகமில்லை. ஆகவே, அவர்கள் மீது குறைகள் இருந்தாலும், அதை சர்க்கார் கவனிக்கிறது என்ற நிலை இருந்தபோதிலும் பொது மக்களும் அவர்களுடன் நன்கு ஒத்துழைத்து அவர்களுக்கு ஆதரவு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கிற எல்லா ஊழியர்களும் செவ்வையான முறையில், திறமையான முறையில் வேலை செய்து சர்க்கார் நிர்வாகத்திற்கு நல்ல பெயர் சம்பாதித்துக் கொடுப்பார்கள் என்பதில் எனக்கு சந்தேகமில்லை. இத்துடன் இந்த மான்யக் கோரிக்கையை பிரேரேபிக்கிறேன்.

Mr. SPEAKER : ஸ்ரீ சின்னதுரை அவர்கள் அவர்களது வெட்டுப் பிரேரணையை வாபஸ் வாங்கிக் கொள்கிறார்களா ?

Sri P. S. CHINNADURAI : இல்லை.

Mr. SPEAKER : I shall now put the cut motion to the vote of the House. The question is—

"That the allotment of Rs. 1,71,44,400 under Demand No. XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses, be reduced by Rs. 100."

The motion was put and lost.

Mr. SPEAKER : I shall now put the original motion to the vote of the House. The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,71,44,400 under Demand No. XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

Mr. SPEAKER : The question is—

"That the allotment of Rs. 1,31,52,600 under Demand No. XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100."

The motion was put and lost.

24th July 1957]

MR. SPEAKER: I shall now put the original motion to vote.

The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,31,52,600 under Demand No. XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

VIII.—VOTING ON OTHER DEMANDS.

MR. SPEAKER: I shall now apply the guillotine by putting to the vote of the House the various Demands that have not been discussed.

(1) DEMAND III—STAMPS ADMINISTRATION.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 16,39,900 under Demand No. III—Stamps Administration."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(2) DEMAND V—REGISTRATION DEPARTMENT.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 39,09,100 under Demand No. V—Registration Department."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(3) DEMAND VI—MOTOR VEHICLES ACTS ADMINISTRATION.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 10,56,100 under Demand No. VI—Motor Vehicles Acts Administration."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(4) DEMAND XII—ADMINISTRATION OF JUSTICE.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,08,67,600 under Demand No. XII—Administration of Justice."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(5) DEMAND XXIV—CIVIL WORKS—WORKS.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 5,09,33,000 under Demand No. XXIV—Civil Works—Works."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(6) DEMAND XXV—CIVIL WORKS—ESTABLISHMENT AND TOOLS AND PLANT.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,28,15,800 under Demand No. XXV—Civil Works—Establishment and Tools and Plant."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(7) DEMAND XXVIII—FAMINE.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 29,09,200 under Demand No. XXVIII—Famine."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(8) DEMAND XXIX—PENSIONS.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,42,68,100 under Demand No. XXIX—Pensions."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(9) DEMAND XXX—STATIONERY AND PRINTING.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 90,69,500 under Demand No. XXX—Stationery and Printing."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(10) DEMAND XXXI—MISCELLANEOUS.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,40,39,700 under Demand No. XXXI—Miscellaneous."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(11) DEMAND XXXIV—COMPENSATION TO ZAMINDARS.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 47,30,000 under Demand No. XXXIV—Compensation to Zamindars."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(12) DEMAND XL—CAPITAL OUTLAY ON CIVIL WORKS.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 3,50,26,900 under Demand No. XL—Capital Outlay on Civil Works."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(13) DEMAND XLIII—COMMUTED VALUE OF PENSIONS.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 9,05,000 under Demand No. XLIII—Commuted Value of Pensions."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(14) DEMAND XLIV—CAPITAL OUTLAY ON SCHEMES OF STATE TRADING.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 6,84,71,300 under Demand No. XLIV—Capital Outlay on Schemes of State Trading."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(15) DEMAND XLV—LOANS AND ADVANCES BY THE STATE GOVERNMENT.

MR. SPEAKER: The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 7,92,14,300 under Demand No. XLV—Loans and Advances by the State Government."

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. SPEAKER: The House will now adjourn and meet again at 9 a.m. on Thursday, the 25th July 1957.

The House then adjourned.

[24th July 1957

APPENDIX I.

[Vide answer to starred question No. 215 asked by Sri S. Pakkiriswamy Pillai at the meeting of the Legislative Assembly held on 24th July 1957, page 280 supra.]

Statement showing the names of places in the City where public meetings are allowed to be held.

1. High Court Beach.
2. Lingha Chetty street in front of Mallikeswarar temple.
3. Asirvathapuram.
4. Annamalai Hall, Esplanade Road.
5. St. Mary's Hall, Armenian street.
6. Gokhale Hall, Armenian street.
7. Memorial Hall, Broadway.
8. Junction of Acharappan street and Acharappan lane.
9. Rasappa Chetty street (between Devaraja Mudali street and Nainiappan Naicken street).
10. Memorial Hall.
11. Junction of Jesson street and Stringers street.
12. Pilliar Kovil street.
13. Anaikara Konar street.
14. Samayavarathamman Koil street.
15. Nattu Pilliar Koil street.
16. Varathamuthiappan street (near Udayavar temple).
17. Milab Sahib street.
18. Perumal Koil Garden street.
19. Junction of Pattabiramaier street and Peddu Naicken street.
20. Corporation playground near Barracks street.
21. Lawyer Chinnathambi Mudali street.
22. Marina Beach Opposite to Senate House.
23. Tilak Ghat.
24. Old Congress Grounds, Royapettah.
25. Gangai Kondan Mandapam.
26. Rajaji Hall.
27. Ground attached to Chitrakulam Corner near T.U.C.S., Mylapore.
28. Mandavalli Maidan.
29. Napier Park Maidan.
30. Ritchie street near Home for Homeless.
31 Olagappamastri street and Mangapathi Naicken street junction.
32. Nagappa Mudali street and Chandrabanu street junction.

24th July 1957]

33. Subban Maidan, Varadarajapuram.
34. Rangachari Park, Egmore.
35. Lakshminarayanaperumal Koil street, Egmore.
36. Sathiamoorthy Road open space.
37. Azeez Mulk street, Thousandlights.
38. Rangoon street, Thousandlights.
39. Mangalapuram open space.
40. Ramanaicken street, Nungambakkam.
41. Tank Square, Nungambakkam.
42. Avenue Road Maidan, Nungambakkam.
43. Corporation Stadium, Periamet.
44. S.I.A.A. Grounds, Periamet.
45. Poloo Naicken Street Maidan.
46. Magazinopuram.
47. Kannigapuram Maidan.
48. T.V.K. Maidan.
49. Maidan at Gantz Road, Mohana Mudali Garden.
50. Maidan attached to Pallam street.
51. Old Slaughter-House Road Maidan.
52. Pensioners Line Maidan.
53. Conran Smith Maidan.
54. Open space near Edward Park, Chellappa Mudali street.
55. Maidan on the north of Krishnadoss Road.
56. Karaneeswarar Koil street, Saidapet.
57. Maidan near T. Nagar Bus-stand.
58. Maidan near Kodambakkam Railway station.
59. Perambur Lake Maidan.
60. Madavaram High Road near Leather Tannery.
61. Sundararaja Perumal Koil street (in front of temple).
62. Gramany Garden near Watkins street.
63. Maidan behind the Nehru Park in Poonamallee High Road.
64. Eastern side of the Kilpauk Water Works, entrance near New Avadi Road.
65. Northern side of Bala Vihar in Thandavaraya Pillai Chattaram.
66. Shenoy Nagar open space.
67. Ground attached to Nelson and Company at Nelson Manicka Mudaliar Road.
68. Ground attached to Thandavareya Pillai street.
69. Near Elementary School at Arambakkam.
70. Market Maidan, Ayanavaram.
71. Ground near Warden's Line.

[24th July 1957

72. Railway Quarters Maidan.
73. Karunakara Cafe maidan on the Monegar Choultry Road.
74. Nagappa Nagar Maidan in Stanley Nagar.
75. Model Lines Maidan.
76. Lalagunta Maidan
77. Burial Ground Maidan.
78. Pudumanai Kuppam Maidan.
79. Maidan opposite to Poor House in S.N. Chetty street.
80. Maidan next to Flag Staff street.
81. Periapalayathamman Koil street Maidan.
82. Seniamman Koil Street Maidan.

APPENDIX II.

[Vide answer to starred question No. 226 asked by Sri K. Sattanatha Karayalar (on behalf of Sri N. K. Palanisami) at the meeting of the Legislative Assembly held on 24th July 1957, page 288 supra.]

Recommendations of the Tripartite Committee constituted during 1953 in the matter of raising the emoluments of textile mill workers.

The recommendations of the Tripartite Textile Enquiry Committee constituted in 1953 are only recommendatory in nature and are not statutory. The position has been explained by the Government in a Press Note, dated 21st December 1954, wherein it was stated that the ability to implement the measures recommended by the Committee depended on the financial capacity of each mill. The workers were also advised to have recourse to the normal channels under the Industrial Disputes Act, 1947, for redressing their grievances.

Based on the recommendations of the Tripartite Textile Enquiry Committee, the mill-owners and the employees in the Coimbatore district have entered into an agreement on 25th September 1956. The agreement provides, among other things, for a minimum wage of Rs. 30-1-0 and fixation of work-loads and the duties of the workers in the several departments. The managements and workers of Sree Meenakshi Mills, Madurai, the Loyal Textile Mills, Limited, Kovilpatti, and the Mettur Industries, Limited, Mettur Dam, also settled their dispute in their mills on similar lines. The management of the Jawahar Mills, Limited, Salem, proposed to hold discussions with workers with a view to arriving at a settlement on the lines of the Coimbatore agreement. The dispute in the Rajendra Mills was referred for adjudication. The award given by the Industrial Tribunal was confirmed

24th July 1957]

by the Labour Appellate Tribunal. However, the management have filed an apppeal in the Supreme Court. The dispute in the Buckingham and Carnatic Mills, Limited, was referred for arbitration to Justice Sri K. Ramaswamy Gounder, Judge of the High Court, Madras, who has given an award. The dispute in the Madura Mills Company, Limited, Madurai, Ambasamudram, and Tuticorin, was referred for adjudication to Sri K. N. Radhakrishna Mudaliar, a Special Industrial Tribunal constituted for the purpose and the award has been published in the *Fort St. George Gazette*.

Thus, the main issues relating to the wages and work-loads in important textile mills in the State have been settled either by direct negotiation or arbitration or adjudication.

64796
VQ11,31 N57
N57.4.431

LIST OF AGENTS FOR THE SALE OF MADRAS GOVERNMENT PUBLICATIONS.

IN MADRAS CITY.

Messrs. ACCOUNT TEST INSTITUTE, Egmore, Madras-8.
Messrs. ANANDA VIKATAN, Mount Road, Madras-2.
Messrs. CITY BOOK COMPANY, Madras-4.
Messrs. HIGGINBOTHAMS LIMITED, Madras-2.
Messrs. P. VARADACHARI & CO., Madras-1.
Messrs. THE SOUTH INDIA SAIVA SIDDHANTHA WORKS PUBLISHING SOCIETY, Madras-1.
Messrs. VENKATRAMA & Co., Madras-1.
Messrs. V. PERUMAL CHETTY & SONS, Madras-1.
Messrs. M. DORAISAWMY MUDALIAR & Co., Madras-1.
Messrs. C. SUBBAIAH CHETTY & SONS, Madras-5.
Sri S. S. SRINIVASARAGHAVAN, Royapetta, Madras-14.
Messrs. FREE INDIA CO-OPERATORS' AGENCY, Madras-14.
Messrs. PALANI & Co., Triplicane, Madras-5.

IN MUFASSAL OF MADRAS STATE.

Messrs. AMUTHU BOOK DEPOT, Dasarpuram Post, Chingleput district.
Sri E. M. GOPALAKRISHNA KONE, Madurai, Madurai district.
Sri A. VENKATASUBBAN, Vellore, North Arcot district.
Messrs. TIMES MODERN MART, Salem, Salem district.
Messrs. BHARATHA MATHA BOOK DEPOT, Tanjore, Tanjore district.
Messrs. P. N. SWAMINATHASIVAM & Co., Pudukkottai, Tiruchirappalli district.
Messrs. S. KRISHNASWAMI & Co., Tiruchirappalli district.
Messrs. PALANIAPPA BROTHERS, Tiruchirappalli district.
Sri S. R. SUBRAMANIA PILLAI, Tirunelveli, Tirunelveli district.
Sri B. ARULDOSS, Villupuram Town, South Arcot district.
Sri V. B. GANESAN, Villupuram, South Arcot district.
Messrs. THE EDUCATIONAL SUPPLIES COMPANY, Coimbatore (R.S. Puram).
Messrs. THE ORIENTAL BOOK HOUSE, Madurai.
Messrs. ARIVOO NOOLAGAM, BOOKSELLERS Market, Ootacamund, Nilgiris.
Messrs. C.P.S. BOOK SHOP, Chidambaram.

IN OTHER STATES.

Messrs. K. BHOJA RAO & Co., Mangalore, South Kanara district.
Messrs. U. R. SHENOY & SONS, Mangalore, South Kanara district.
Messrs. HAJEE K. P. AHMED KUNHI & BROS., Cannanore, North Malabar district.
Messrs. THE SARASWAT CORPORATION LIMITED, Pallikar Road, Cochin-2.
Messrs. P. K. BROTHERS, Kozhikode, South Malabar district.
Messrs. THE S.S. BOOKS EMPORIUM, BOOKSELLERS, "Mount-Joy" Road, Basavangudi Bangalore-4.
Messrs. BHARAT BOOK CENTRE, Guntur and Hyderabad.
Sri D. SREEKRISHNAMURTHY, Ongole, Guntur district.
Messrs. JANATHA AGENCIES, BOOKSELLERS, Gudur.
Messrs. M. SESHACHALAM & Co., Masulipatnam, Krishna district.
Messrs. THE COMMERCIAL LINKS, Governorpet, Vijayavada, Krishna district.
Messrs. TRIVENI PUBLISHERS, Masulipatnam, Krishna district.
Messrs. H. VENKATRAMIAH & SONS, VIDYANIDHI BOOK DEPOT, Mysore, South India.
Messrs. VENKATRAMA & Co., Kurnool.
Messrs. JAIN BOOK AGENCY, New Delhi-1.
Messrs. INTERNATIONAL BOOK HOUSE, Trivandrum.
Messrs. THE POPULAR BOOK DEPOT, Lamington Road, Bombay-7.
Messrs. THE BOOK AND REVIEW CENTRE, Vijayavada.
Messrs. THE NEW ORDER BOOK CO., Allahabad.
Messrs. THE B.H.U. PRESS BOOK DEPOT, Banares.
Messrs. UNIVERSAL BOOK COMPANY, Allahabad.
Sri S. M. JAGANATHAN, BOOKSELLER AND PUBLISHER, Nagerkoil, Kanyakumari district.

MADRAS: PRINTED BY THE SUPERINTENDENT, GOVERNMENT PRESS.

(1)	(2)	(1)	(2)