N67. 3. 631

உள்ளடக்கம்

	பக்கம்
1. அறிவிப்புகள்—	
(அ) வெட்டுத் தீர்மானங்கள்	491
(ஆ) 1967-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிலவரி, தண்ணீர்த் தீர்வை (மேல்வரி) (ரத்து) மசோதா.	519
(இ) பேரவை அலுவல்	569
2. வினாக்கள், விடைகள்	491–516
3. ஒத்திவைப்புத் தீர்மானங்கள்—	
சென்னையில் தீ விபத்துக்களும், நிவாரண வேலைகளும்.	516–517
4. கவன ஈர்ப்பு—	
தஞ்சை மாவட்டத்தில் கால்நடைகளுக்குப் போதுமான வைத்திய வசதியின்மை.	517–519
5. அரசினர் மசோதாக்கள்—	
(அ) 1967-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிலவரி, தண்ணீர்த் தீர்வை (மேல்வரி) (ரத்து) மசோதா.	519
(ஆ) 1967-ம் ஆண்டு நில உடைமைகள் (நடவடிக்கைகளின் நிறைவேற்றத்தை நிறுத்திவைத்தல்) குறித்த (தமிழ்நாடு திருத்த) மசோதா.	519
6. 1967–68-ம் ஆண்டிற்கான மானியக் **கோரிக்கைகள்மீது** வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி)	
கோரிக்கை எண் **II**—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.	520–568
கோரிக்கை எண் **XXX**—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்.	520–568
கோரிக்கை எண் **XLIII**—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு.	520–568
7. பேரவைமுன் வைக்கப்பட்ட [illegible]	569

65016

தமிழகச் சட்டப் பேரவை

செவ்வாய்க்கிழமை, 1967 ஜூலை 4.

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9 மணி அளவில் மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர், புலவர் கா. கோவிந்தன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

1. அறிவிப்புகள்.

(அ) வெட்டுத் தீர்மானங்கள்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : இன்றைய நிகழ்ச்சி தொடங்குவதற்குமுன் ஒரு வேண்டுகோள் விடுக்கிறேன்.

கொடுத்திருக்கும் வெட்டுத் தீர்மானங்களில் ஒவ்வொரு மானியத்தின்மீதும் வற்புறுத்தும் வெட்டுத் தீர்மானம் எது என்பதை அன்றன்று அவை தொடங்குவதற்குமுன்பே செயலாளருக்கு அறிவித்துவிடுமாறு ஒவ்வொரு கட்சித் தலைவரையும் வேண்டிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நேற்றைய தினம் ஒத்திவைக்கப்பட்ட கேள்விகளை எடுத்துக் கொள்கிறேன்.

2. வினாக்கள்—விடைகள்.

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்

நவீன ரொட்டித் தயாரிப்புத் தொழிற்சாலை.

*139 வினா—**திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் :** மதிப்பிற்குரிய உணவு-வருவாய்த் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) நவீன ரொட்டித் தயாரிக்கும் தொழிற்சாலை நமது ராஜ்யத்தில் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளதா ?

(இ) ஆம் எனில், எங்கெங்கு, எப்போது ஆரம்பிக்கப்பட்டன ?

(உ) தனியார்துறையிலா, பொதுத் துறையிலா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. எ. மதியழகன் : (அ) சென்னை மாநகரின்கண் அடையாற்றில் தானே இயங்கும் ரொட்டித் தயாரிப்புத் தொழிற்சாலை ஒன்றை நிறுவ இந்திய அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியுள்ளது. "மாடர்ன் பேக்கரி, இந்தியா" என்கிற பெயரில் கம்பெனியை நிறுவியுள்ளது. இக் கம்பெனி, தொழிற்சாலை நிறுவும் வேலையை மேற்கொண்டுள்ளது.

(இ) அடையாற்றில் ரொட்டி தயாரிப்புத் தொழிற்சாலை கட்டும் வேலை நடந்து வருகிறது. இன்னும் இரண்டு மாதங்களில் இயந்திரங்கள் நிறுவப் பட்டுவிடுமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

(உ) இது அரசாங்கத்துறை திட்டமாகும்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : இந்த நவீன ரொட்டித் தொழிற்சாலையை ஆரம்பிப்பதனால் இதுவரை ரொட்டிகள் தயாரித்து வருகிற சிறிய சிறிய ரொட்டித் தொழிற்சாலைகள் எல்லாம் பாதிக்கப்படும் என்பது கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா ? இவர்களுக்கு என்ன பாதுகாப்பு அளிக்கப்படும் என்று சொல்லமுடியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன்: பாதுகாப்பு அளிப்பது தனியாக யோசிக்கவேண்டிய விஷயம். ஆனால் இப்போது ஆஸ்திரேலியா நாட்டினர் கொடுக்கிற சாதனங்களை 'கிப்டை'க் கொண்டு இதுபோன்ற

நவீன ரொட்டி தயாரிப்புத் தொழிற்சாலையை பம்பாய், சென்னை, ஆமதாபாத், கல்கத்தா ஆகிய எல்லா இடங்களிலும் ஏற்படுத்த இருக்கிறார்கள். இந்தத் தொழிற்சாலை ஒரு நாளைக்கு 35 ஆயிரம் ரொட்டிகள் தயாரிக்கக் கூடியதாக இருக்கும். ஆகவே, ஆஸ்திரேலிய நாட்டினர் கொடுக்கிற இந்த வெகுமதி உதவியைப் பயன்படுத்திக்கொள்வதுதான் சிறந்தது ஆகும்.

திரு. ந. தருமலிங்கம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சர்க்கரை தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டதன் காரணமாக சிறிய ரொட்டி தயார் செய்யும் தொழிற்சாலைகள் மூடப்பட்டு வருவதால் ஆயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் வேலை இழந்து பரிதவிப்பது அரசினருக்குத் தெரியுமா ? அதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : கோதுமைப் பற்றாக்குறை, சர்க்கரை பற்றாக்குறை இவற்றின் எதிர்மறை விளைவுகள் இவை. இந்த அரசாங்கம் மத்திய அரசாங்கத்தோடு கலந்து பேசியிருப்பதன் விளைவாக சிறிது அபிவிருத்தி ஏற்படுகிறது. ரொட்டித் தொழிற்சாலைகளுக்கு மைதா போன்றவைகள் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுகிறது.

DR. H. V. HANDE : What is the total capital outlay? Will the Government be in a position to tell us how many workers can be employed in it?

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN : Ihave no in formation. The hon. Member may put a separate question.

திரு. எஸ். முருகையன் : அந்தத் தொழிற்சாலையில் உற்பத்தியாகக் கூடிய ரொட்டித் துண்டுகள் சென்னை நகரின் தேவையை மட்டும் பூர்த்தி செய்யுமா ? அல்லது வெளியிடங்களுக்கும் சப்ளை செய்கிற அளவு உற்பத்தி செய்ய முடியுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : இது மத்திய அரசு முடிவு செய்ய வேண்டிய விஷயம். உற்பத்தி தொடங்கிய பின்னர்தான் எந்த அளவில் அமையும் என்பது தெரியும்.

திரு. பி. வேலுசாமி : ரொட்டியை மற்ற ரேஷன் பொருள்களோடு சேர்த்து ரேஷனில் விநியோகிக்க ஏதேனும் யோசனை உண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : சோதுமை, சர்க்கரை ஸப்ளை நிலைமை அபிவிருத்தி அடைந்தால் இவற்றின் விலைகளைக் கூடக் குறைத்து ஏழை மக்களுக்குக் கிடைக்கச் செய்கிற யோசனை அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

திரு. நா. சௌந்தரபாண்டியன் : திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் உள்ள ரொட்டித் தயாரிப்பாளர்களுக்கு சர்க்கரை கொடுக்காத காரணத்தினால் அங்கே ரொட்டி தயாரிக்கும் தொழில் கடுமையாக பாதிக்கப்பட்டிருப்பது சர்க்காருக்குத் தெரியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : மூலக் கேள்வியிலிருந்து இந்த உப-கேள்வி எழவில்லை.

திரு. எஸ். ராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ரொட்டி தயாரிப்பதற்கு ஆகும் செலவு 20 பைசா தான் என்றாலும் ஒரு ரூபாய் அளவுக்கு தனிப்பட்ட முதலாளிகள் அவற்றை விற்று வருவது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா ? அவற்றுக்கு அரசாங்கம் விலை நிர்ணயம் செய்ய முன் வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : முதல் கேள்விக்கு பதில் அளிக்கிறபோதே சொன்னேன். கோதுமை, சர்க்கரை சப்ளையில் அபிவிருத்தி ஏற்பட்டவுடனே எந்த அளவுக்கு விலையை நிர்ணயிப்பது என்பதை அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்யும்.

திரு. என். வரதராஜன் : தலைவர் அவர்களே, வெளிநாட்டில் இருந்து உதவி வருவதாக இருந்தாலும், இனமாக வருவதாக இருந்தாலும் நம்முடைய நாட்டுத் தொழிலாளர்களைப் பாதிக்கக்கூடிய ஒன்றைத் தடை செய்வது தான் ஏற்கனவே நாம் வைத்திருக்கும்படியான கொள்கை. தமிழ்நாட்டில் உள்ள சிறிய ரொட்டித் தொழிற்சாலைக்காரர்கள் எல்லாம் இந்த நவீன ரொட்டித் தயாரிப்புத் தொழிற்சாலையை ஏற்படுத்துவதற்கு பலமான ஆட்சேபம் தெரிவித்திருக்கிறார்கள் என்பது சர்க்காருக்குத் தெரியுமா ? அதுபற்றிப் புனராலோசனை செய்வார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : கனம் அங்கத்தினர் கொண்டிருக்கும் எண்ணம் தவறானது ஆகும். இப்போது சர்க்கரை, கோதுமைப் பொருள்கள் கிடைக்காமல் இருப்பதுதான் சிறிய ரொட்டித் தொழிற்சாலைகளுக்கு மிகுந்த கஷ்டத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளது. நவீன ரொட்டித் தொழிற்சாலை ஏற்பட்டாலும் இவர்களுக்கும் வேலையிருக்கிறது. நம்முடைய ரொட்டித் தேவையை நவீன தொழிற்சாலை ஒன்றுமட்டும் பூர்த்திசெய்து விடாது.

THIRU K. VINAYAKAM : With the commencement of production of bread and its ancillary products from this Government-sponsored bakery, may I know whether it will not amount to squeezing the private enterprise which will result in cut-throat competition? If so, will the Government ensure that the private enterprises co-exist with the Government enterprise without hindering their right of production and selling?

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN : The Government do not entertain the views expressed by the hon. Member. There is greater scope in the private sector also.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : ரொட்டி என்று சொன்னால் எந்த எந்தவிதமான ரொட்டிகள் இங்கே தயாரிக்கப்படும் ? வெளிநாடுகளில் இருந்து வரக்கூடிய உயர்ந்த ரக பிஸ்கெட்டுகள்கூட இங்கே தயாரிக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : இப்போதுதான் கட்டிட வேலை துவங்கப்பட்டிருக்கிறது. இங்கே ஒரு நாளைக்கு 400 கிராம் அளவுள்ள ரொட்டி 35 ஆயிரம் தயாரிக்கமுடியும் என்பதுதான் இப்போதுள்ள விவரம். மற்றவை காலத்திற்கு முந்திய கேள்வியாகும்.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : Will the Government consider the possibility of including bread as one of the items in the mid-day meals supplied to the elementary school students?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன்: இப்போது சாதாரண தேவைக்கே பற்றாக்குறை இருப்பதன் காரணமாக அந்தக் கேள்வி எழவில்லை.

Baby food.

* 140 *Q.*—THIRU K. VINAYAKAM : } Will the
THIRU V. K. KOTHANDARAMAN : }
Hon. the Minister for Food and Revenue be pleased to state—

(*a*) the procedure adopted for the distribution of baby food like Glaxo, Amul, Ostermilk and Cow and Gate to the public; and

(*b*) whether the Government is contemplating to leave baby foods to the free and open market?

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN : (a) The entire distribution of baby and invalid foods in this State is left to the free and open market except in the statutory rationed areas of Madras City, Municipal towns of Coimbatore, Singanallur and Perur Panchayat Union areas of Coimbatore district. In Madras City, 80 p r cent of the supply earmarked to the city is allotted by the distributing companies to private retail dealers authorised by the Civil Supplies Department. The remaining 20 per cent is distributed to the public through the Government ration shops and Women's Consumer Co-operative Stores, numbering 24 in all. The stocks held by the Government rationshops are distributed on production of *ad-hoc* permits issued by the Deputy Commissioner (Civil Supplies) Rationing, Madras North and Deputy Commissioner (Rationing), Madras South. The stocks held by the Women's Consumer Co-operative Stores are distributed to the members of the Society and other genuine consumers. In Coimbatore district, the infant and invalid foods are distributed through the authorised retail dealers who have been appointed by the Collector. The authorised dealers should supply to bonafide consumers who are residents of statutory rationed area on production of their ration cards and on proper bills containing the full address, ration card number and signature or thumb-impression of the purchasers. The sale is restricted to one bottle or one tin of any variety to a purchaser in a week. Necessary entries are made in the ration card whenever any commodity is purchased to avoid double drawal by one and the same person.

(*b*) It is left to the free and open market in areas not covered by statutory rationing. In so far as statutory rationed areas are concerned, there is no proposal to change the existing systems.

THIRU K. VINAYAKAM : While I appreciate the system of issuing *ad—hoc* permits adopted by the Government, what is the scarcity due to? Is it that the Government are depending upon the Central Government for the allotment of quota for the State or is it not in a position to get enough stocks from the manufacturers ? What harm is there if the entire trade is left to privat dealers ?

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN : Once it was left entirely to private dealers and certain retailers were given *adhoc* permits. But it did not work well. There were complaints and irregularities. That is why the Government examined the position and made the present arrangement.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : சார், கடைகளில் இந்த கிளாஸ்கோ, அமுல் அல்லது ஒவல்டின் போன்றவற்றைத்தான் எக்கச்சக்கமாக அடுக்கி வைக்கிருர்கள், ஆனல் ஆஸ்டர் மில்க் போன்றவற்றை அப்படிச் செய்யா மல் அதிகமாகக் கேட்கிறவர்களுக்கு மாத்திரம் பிளாக் மார்க்கட்டில் விற்கிருர்கள் என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா ? அப்படி யானல், இந்த விஷயத்தில் உடனடியாகத் தக்க நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : எண்பது சதவீதம் இந்தப் பிளாக் பொருள்கள் வெளிச் சந்தையிலே விற்கப்படுவதால் அதிலே முதலிலே மார்க்கெட் என்று சொல்வது எப்படி என்று தெரியவில்லை. அப்பொழுது பல தனியார்களுக்குத்தான் விற்பதற்கு வசதி இருந்தது, நடந்துகொண்ட காரணத் கடைக்காரர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டு தாறுமாருக விநியோகம் செய்யலாம் திலை ஓரளவுக்கு அரசாங்கம் ஸ்டோர்களிலே ஏற்றுக்கொண்டு என்ற முறையில்தான் 20 சத வீதத்தை அரசாங்கம் விநியோகம் செய்து வருகிறது.

திரு. ஏ வி. பி. ஆசைத்தம்பி : இந்தக் குழந்தைகள் உணவு 80 சத வீதம் தனியார்கள் கையிலே எஜென்ஸி முறையில் இருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னர்கள். குழந்தைகள் உணவை கள்ள மார்க்கெட்டில் பல பேர்கள் விற்று லாபம் சம்பாதிக்கிருர்கள். ஆகவே, 20 சத வீதம் என்று எடுத்துக் கொள்வதைவிட கூட்டுறவு முறையில் இந்த அளவைவிட அதிகமாகவோ அல்லது முழுவதையுமோ எடுத்துக் கொண்டு விநியோகம் செய்வதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : அங்கத்தினர் கூறுகின்ற யோசனை பரிசீலிக்கப்பட வேண்டிய ஒன்று. மீதியிருக்கிற 80 சதவீதம்கூட குறிப்பிட்ட அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்ட கடைக்காரர்களுக்குத்தான் கொடுக் கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. என். சங்கரய்யா : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, குழந்தைகள் உணவு எந்த அளவுக்கு நம்முடைய மாநிலத்திற்கு சப்ளை செய்யப்படு கிறது ? இந்த மாநிலத்தினுடைய தேவைக்கேற்ப இது எத்தனை சத வீதம் பொருந்தி வருகிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : எவ்வளவு அளவு என்ற விவரம் இல்லை. ஆனல் தேவைக்கும் கொடுக்கப்படுவதற்கும் இடைவெளி அதிகம் இருக்கிறது என்பதை விளங்கிக்கொள்ளலாம்.

திரு. முனு. ஆதி : மாவட்டக் கலெக்டர்கள், உணவு விநியோகம் ஃபெர்டிலைசர் விநியோகம் இவற்றினுடைய விவரங்களின் காப்பியை எம். எல்.ஏ.க்களுக்கு அனுப்புகிருர்கள். அதைப்போன்று இந்தத் தனி யாருக்குக் கொடுக்கின்ற உணவுப் பொருட்களின் விவரத்தையும் அறிவித் தால் கண்காணிக்க முடியும் அல்லவா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : பொதுவாக, இம்மாதிரி பெர்டிலைசர், சர்க்கரை இதுபோன்ற பொருள்கள் விநியோகத்தில் தாறு மாறுகள் நடக்கின்றன என்ற புகார்களையொட்டி பொதுமக்களுக்கு நல்ல முறையில் விநியோகம் செய்கிற முறையில் இவ்வளவு மூட்டைகள் உரம், சர்க்கரை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்ற அளவில் அறிவிப்பதற்கு யோசனை கள் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. குற்றலத்திலே கலெக்டர்கள் மாநாடு நடைபெற்றதற்குப் பிறகு அரசாங்கம் இதைப்பற்றி நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளும்.

DR. H. V. HANDE : Is the Government aware that there is a lot of delay between the application for Ostermilk or any other baby food and the supply? It is not given as soon as the application is made. As it takes a long time in view of red-tapism will the Minister be pleased to consider the supply of baby food to a patient or child on a prescription by a registered medical pracitioner ?

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN : Government have no objection to it but the pity is that there is no stock.

திருமதி கே. பி. ஜானகியம்மாள் : தலைவர் அவர்களே, கிளாஸ்கோ, அமுல் போன்ற குழந்தை உணவுகள் வெளியில் கிடைக்காத காரணத்தால் சூப்பர் மார்க்கெட்டில் போய் வாங்கலாம் என்றால் அங்கே 15 ரூபாய் அளவுக்கு ஏதாவது மற்ற சாமான்கள் வாங்கினால் தான் குழந்தைகள் உணவு கொடுக்கப்படும் என்று சொல்கிறார்கள், இது அரசுக்குத் தெரியுமா ? குழந்தைகள் உணவைத் தாராளமாக விநியோகம் செய்வதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்கிற புகார் இப்பொழுதுதான் முதன்முறையாக அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்கு வருகிறது. அம்மாதிரி இருந்தால் அது திருத்தப்பட வேண்டிய ஒன்று.

திரு பெ. சௌந்தரபாண்டியன் : தலைவர் அவர்களே, கிளாஸ்கோ, அமுல் போன்ற குழந்தைகள் உணவு விநியோகத்தில் மத்திய அரசாங்கத்தின் தலையீடு இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

(பதில் இல்லை.)

திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் : அம்மையார் அவர்கள் சொன்ன நிலைமை மதுரையிலே மாத்திரம் அல்லாமல் கோயமுத்தூரிலும் நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா ? இப்படிக் கட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ள பொருள்களை வாங்கவேண்டுமென்றால் சில கண்டிஷன்களைப் போட்டு, வேறு சாமான்களும் பல ரூபாய்களுக்கு வாங்கினால்தான் அப்படிப்பட்ட பொருள்கள் கிடைக்குமென்று சொல்கிறார்கள், இது அங்கு மட்டுமல்ல, எல்லா இடங்களிலுமே இருக்கிறது, எனவே அதை நீக்குவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : அந்த மாதிரி நிபந்தனைகள் விதிக்கப்படவில்லை, அப்படியிருந்தால் அது திருத்திக்கொள்ளப்பட வேண்டிய ஒன்று.

THIRU K. VINAYAKAM : Sir, whereas it is easily available under the system of *ad hoc* quota from the Deputy Commissioners of Civil Supplies (Rationing), Madras (North) and Madras (South), it is not so with the Kamadhenu or the co-operative stores where the system is to compel the purchaser to purchase five rupees worth of other commodities and to become a member of the stores before she can get one bottle of baby food. Will the Government think of revising the system and issuing suitable instructions to rectify this defect?

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN : There is no system like that. The hon. Member's grievance will be looked into.

THIRU B. VENKATASWAMY : Will the Government come forward to substitute milk bottles specially prepared for children so as to avoid these difficulties?

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN : There is no such proposal.

திரு. பி. வேலுசாமி : குழந்தைகள் உணவு பற்றாக்குறையாக இருக்கும் காரணத்தால் தமிழக அரசு குழந்தை உணவுப் பொருளை உற்பத்தி செய்வதற்கான நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : இப்போது அப்படிப்பட்ட உத்தேசம் இல்லை.

விலைவாசி ஒலிபரப்பு

*141 வினா.—**திரு வி. கே. கோதண்டராமன் :** மதிப்பிற்குரிய உணவு, வருவாய்த் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) அகில இந்திய ரேடியோ அறிவிக்கும் விலைகள் மார்க்கெட் விலைகளுக்கு மாறுபட்டிருப்பது, சர்க்காருக்குத் தெரியுமா ?

(இ) ஆமெனில், அதன் மீது எடுத்துக் கொண்ட நடவடிக்கை என்ன ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : (அ) ஆம்.

(இ) அகில இந்திய வானொலியில் அறிவிக்கப்படும் விலைகள் உண்மை நிலவரத்துக்கு ஒத்தனவாக இல்லை என்றும், இந்த ஒலிபரப்பால் எவ்வித பயனும் ஏற்படவில்லை யென்றும் எனவே விலைவாசி அறிவிப்பை இனி நிறுத்திவிடலாம் என்றும் 1966 செப்டம்பர் மாதத்திலேயே இந்திய அரசுக்கு நமது அரசு தெரிவித்தது. இது குறித்து இந்திய அரசின் இறுதியான முடிவு எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

திரு வி. கே. கோதண்டராமன் : இறுதி முடிவு இன்னும் எவ்வளவு நாள் வரை எதிர்பார்க்கப்படும் ? உடனடியாக அவ்வாறு ஒலிபரப்புவதை நிறுத்துவதற்குத் துரிதமாக நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளுவார்களா ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : இந்தக் கோரிக்கை சென்று பல மாதங்களாகிறது. ஆல் இந்தியா ரேடியோ டைரக்டர் ஜெனரலிடமிருந்து பதில் வரவில்லை. அதைத் துரிதப்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன.

திரு வி. எஸ். எஸ். மணி : இடத்திற்கு இடம் விலைவாசிகள் மாறிக் கொண்டிருப்பதால் இந்த அறிவிப்பின் பயனாக விலை குறைவாக இருக்கிற இடங்களிலும் விலை கூட ஏதுவாக இருக்கிறது. ஆகவே, இந்த அறிவிப்பை நிறுத்துவதற்கு நடவடிக்கையை துரிதப்படுத்துவார்களா ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : ரேடியோவில் சொல்லுகிற விலைகள் பொருத்தமாக இல்லை என்ற காரணத்தால்தான் அதை நிறுத்தும்படி மத்திய அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். அதற்கான நடவடிக்கையை துரிதப்படுத்த இந்த அரசாங்கம் முயலும்.

THIRU T. MARTIN : Sir, may I request the Hon. Minister to state whether any alternative arrangement has been thought of by this Government for announcing prices to the people?

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN: There is no such proposal.

திரு முனு. ஆதி : வானொலியில் அறிவிக்கப்படுகிற விலைவாசிப் புள்ளிவிவரத்தை மாநில சர்க்கார் தயாரித்துக் கொடுக்கிறதா ? மத்திய சர்க்காரால் சேகரிக்கப்பட்டு வானொலிக்குத் தரப்படுகிறதா ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : இந்தப் புள்ளிவிவரங்கள் புள்ளிவிவர இலாகா அதிகாரிகளால் அந்தந்த மாவட்டங்களில் இருக்கும் முக்கிய சந்தைகளில் உள்ள நிலவரப்படி தயாரிக்கப்படுகிறது. அங்கே தயாரிக்கின்ற நேரத்திற்கும் அறிவிக்கின்ற நேரத்திற்கும் இடையே மாறுதல்கள் ஏற்படுவதால் பொருத்தம் இல்லாத நிலை ஏற்படுகிறது.

திரு கே. என். குமாரசாமி : இந்தப் புள்ளிவிவரம் சேகரிப்பதிலே இடத்திற்கு இடம் வித்தியாசம் இருப்பதால் ரேடியோவில் அறிவிக்கும் போது வித்தியாசப்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். இந்தப் புள்ளிவிவரத்தைச் சீராகச் சேகரிப்பதில் அரசாங்கம் கவனம் செலுத்துமா ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : புள்ளி விவர இலாகாவில் புதிய ஒரு சிரத்தையை இந்த அரசாங்கம் செலுத்தி வருகிறது. மேலும் அது பற்றிக் கவனிக்கப்படும்.

திரு ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி : விலைவாசி அறிவிப்பு ரேடியோவில் மட்டுமல்ல, பத்திரிகைகளிலும் அறிவிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஒவ்வொரு இடம் விலைகள் மாறுபட்டு இருந்தாலும்கூட அந்தந்த ஊர் பெயரைப் ேபாட்டு பத்திரிகைகளிலே அறிவித்து வருகிறார்கள். புள்ளி விவரத்தைச் சேகரிப்பதிலே உள்ள குறைபாடு காரணமாக ரேடியோ நிலையத்தில் அறிவிப்பதை நிறுத்திவிட வேண்டியதில்லை. எப்படி பத்திரிகையில் ஒவ்வொரு ஊரிலும் உள்ள விலைவாசியைக் குறிப்பிட்டுப் போடுகிறார்களோ அதே போன்று ரேடியோவிலும் அறிவித்தால் பொதுமக்களுக்குப் பயன ளிப்பதாக இருக்கும் என்ற காரணத்தால் இந்தச் சர்க்கார் அந்த முறை யிலே கவனம் செலுத்துமா ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லுகின்ற கருத்துப்படி புள்ளி விவரங்களைத் தயாரிப்பதிலே தவறு ஏற்பட்டுவிடவில்லை. அந்த விவரங்கள் இங்கு வருவதற்குள் மற்ற இடங் களில் ஏற்படுகின்ற தாரதம்மியங்களினுல்தான் இந்த நிலை ஏற்படுகிறது. அரசாங்கத்தின் புள்ளிவிவரம் தவருனது என்ற கருத்து தவருனதாகும். கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வது போல் சிரமங்கள் இருக்கின்ற காரணத்தால் கொஞ்ச நாட்களுக்கு இது அறிவிக்கப்படாமல் இருப்பது நல்லது என்று அரசாங்கம் கருதுகிறது.

திரு கே. விநயகம் : இந்த ரேடியோவில் அறிவிக்கிற விலைகளுக்கும், சந்தையில் இருககும் விலைகளுக்கும் பெருத்த வித்தியாசம் இருக்கிறது. புளி $1\frac{1}{2}$ ரூபாய் என்று சொன்னுல் வெளியே 7 ரூபாய் விற்கிறது. மிளகாய் 4 ரூபாய் என்று சென்னுல் வெளியே 10 ரூபாய் விற்கிறது.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : குறிப்பாகக் கூறி விட்டீர்கள, மேலே கேள்வியைக் கேளுங்கள்.

திரு கே. விநயகம்: எண்ணெய் $1\frac{1}{2}$ ரூபாய் என்று சொன்னுல் வெளியே 7 ரூபாய் விற்கிறது. இப்படி அறிவிப்பதற்கும் உண்மையில் நடக்கும் விஷயத்திற்கும் இவ்வளவு வித்தியாசம் இருப்பதற்குக் காரணம் என்ன ? அதைக் குறைப்பதற்கு அல்லது அதைப் பொருத்து இதைச் சீராக்குவ தற்கோ, இதைப் பொருத்து அதைச் சீராக்குவதற்கோ இந்த அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறது ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : வானொலி நிலையம் அறி விக்கும் அறிவிப்புகளோடு கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் தானே ஒரு புது வானொலி நிலையம் துவக்கி அதோடு போட்டியிடலாம்.

திரு எம். சண்முகம் : வானொலி நிலையத்திற்கு விலைவாசிப் புள்ளி விவரங்கள் வந்து சேருவதற்குள் மாறுதல்கள் ஏற்படுவதால் இந்த நிலை இருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னுர்கள். மத்திய அரசாங்கத்திற்கு இதைப் பற்றி எழுதியிருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னுர்கள். மத்திய அரசாங்கத்தை எதற்காக எதிர்பார்க்க வேண்டும். ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : வானொலி மத்திய அரசாங்கத் தின் ஆளுகையில் இருக்கிறது.

திரு டி. எஸ். ஆதிமூலம் : ஒரு பொய்யை மறைக்க ஒன்பது பொய் சொல்வார்கள். அதுமாதிரி விலைவாசி விவரங்களை ரேடியோவில் அறி விப்பதை ஒரு கண்துடைப்பாகச் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இதைக் கட்டாயமாக நிறுத்த இந்த அரசாங்கம் தீவிரமாக முயற்சி செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : ஒரு தவருன அபிப்பிராயம் இருக்கிறது. வானொலியில் அறிவிக்கின்ற ஏற்பாட்டை இந்த அரசாங்கம் செய்யவில்லை. "டி-வால்யுவேஷன்" காரணமாக விலைவாசிகள் தாறு மாருக ஏறிக் கொண்டிருந்ததன் காரணமாக மத்திய அரசாங்கம் இந்த அற்புதமான முறையை அமல்படுத்த முயன்றது.

திரு ஆலடி. அருணு : வானொலியில் விலைவாசி அறிவிப்பதை நிறுத்த வேண்டுமென்று மத்திய சர்க்காரைக் கேட்டிருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் கூறினுர்கள். அதே நேரத்தில் வானொலியில் அறிவிக்கப்படுவதற்கான புள்ளி விவரங்களை மாநில சர்க்கார்தான் கொடுக்கிறது. ஆகவே, மாநில சர்க்கார் அந்தப் புள்ளி விவரங்களைக் கொடுப்பதை நிறுத்தி விட்டால் வானொலியில் அறிவிக்க முடியாது அல்லவா ?

(பதில் இல்லை.)

*142 வினு—**திரு. எஸ். சிவசுப்பிரமணியன் :** மதிப்பிற்குரிய உணவு-வருவாய்த்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாடு அரசாங்கமும், மத்திய அரசாங்கமும் நெல்லுக்காக நிர்ணயித்துள்ள விலைகளிடையே வேறுபாடு ஏதேனும் உள்ளதா ?

(இ) விலைகளை நிர்ணயிப்பதற்கு முன் மாநில அரசாங்கம் மத்திய அரசாங்கத்தைக் கலந்து ஆலோசித்ததா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : (அ) இல்லை.

சமீபத்தில் மத்திய அரசாங்கம் புதிதாக 43 ரூபாய் என்று விலையை நிர்ணயிக்க வேண்டுமென்று நாக்கீது அனுப்பியுள்ளது.

(இ) ஆம். (பூரிப்பூதியம் நீங்கலாக) தற்போதைய நெல் கொள்முதல் விலைகளை மாநில அரசு அறிவிப்பதற்கு முன்னர், இந்திய அரசின் இசைவு பெறப்பட்டது.

Dr. H. V. HANDE: Sir, the Hon. Minister stated the other day that the sum of Rs. 40 per quintal and a bonus of Rs. 3 were given by the Madras Government. The bonus of Rs. 3 is the amount fixed by the Central Government. Will this Government realise that this bonus is not given to all the persons and it is given only to those persons who have given more than the quota fixed by the Government? Instead of that, will the Government re-examine the whole issue and give Rs. 43 per quintal in addition to the bonus of Rs. 3.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : அப்படி அல்ல. போனஸ் என்பது எல்லோருக்கும் கொடுக்கப்படுகிற மூன்று ரூபாய். குறுவை சாகுபடி நேரத்தில் எல்லோருக்கும் கொடுக்கப்படுகிறது. இன்சென்டிவ் போனஸ் என்பதுதான் ஐந்து மூட்டைகளுக்கு மேல் ஒரு ஏக்கருக்குக் கொள்முதலுக்காகக் கொடுக்கிறவர்களுக்கு மட்டும் கொடுக்கப்படுவது. மற்ற போனஸ் எல்லோருக்கும் கொடுக்கப்படுகிற போனஸ்.

திரு. ந. தருமலிங்கம் : நெல் விலையை உயர்த்த வேண்டுமென தஞ்சை மாவட்டத்தில் உள்ள நெல் விளைவிப்போர் அரசினரைக் கேட்டுக் கொண்டுள்ளனரா ? அது உண்மையாயின் அரசினர் மேற்கொண்ட நட வடிக்கை என்ன ? அதுபற்றி மத்திய அரசாங்கத்தைக் கேட்டுத்தான் செயலாற்ற வேண்டுமென்ற நிர்ப்பந்தம் உள்ளது உண்மையா ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : பொதுவாக, இந்த விலையைக் கூட்டவேண்டுமென்ற கோரிக்கை இருந்து வருகிறது. மத்திய அரசாங்கம் அவ்வப்போது ஒவ்வொரு சாகுபடி பருவத்திற்குத் தகுந்தவாறு விலையை நிர்ணயித்து வருகிறது. அந்தந்த மாநில அரசாங்கங்களும் அவரவர் சவுகரியங்களுக்கு ஏற்றவாறு இந்த விலையை நிர்ணயித்து வருகிறது.

[1967 ஜூலை 4

மு.ப. 9-30 THIRU T. MARTIN : May I request the Hon. Minister to state whether there is any proposal to re-examine the procurement price depending upon the cultivation expenses incurred by the villagers in different districts and may I also request the Hon. Minister to state whether the incentive bonus which was given by the previous Government will be continued by this Government also ?

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN : There is no question of re-examination. Incentive bonus will be continued for the next crop season. Government is examining, in view of the latest instruction from the Union Government, whether we can merge the bonus of Rs. 3 with the price paid.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : ஏற்கெனவே இருக்கும் நெல் விலையோடு போனஸையும் சேர்ப்பதால் மத்திய சர்க்கார் கொடுக்கும் விலையோடு போனஸையும் சேர்த்துக் கொள்வார்களா ? அல்லது விலையோடு போனஸ் சேர்ப்பதுபற்றி ஏதாவது சாக்குப்போக்குச் சொல்வார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : இப்போது 40 ரூபாய் கொடுத்துக் கொண்டு வருகிறோம். ஆனால், இப்போது மத்திய சர்க்கார் விலை நிர்ணயம் செய்திருப்பது 38 ரூபாய்தான். நாம் 40 ரூபாய் கொடுத்துவந்தோம். அங்கத்தினர்கள் போன்றவர்களின் பலத்த கோரிக்கைகளுக்கு இணங்க இன்னும் மூன்று ரூபாய் மத்திய சர்க்காருக்கு விரோதமாகப் போகக் கூடாது என்பதற்காக போனஸாக கொடுக்கப்பட்டு வந்தது. இந்தப் பருவத்தில் 43 ரூபாய் கொடுக்கலாம் என்று சொல்லும் காரணத்தினால் இதை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்கிறது. நிதி நிலையின் காரணத்தினால் மூன்று ரூபாய் கொடுப்பதை இணைத்து மத்திய சர்க்கார் தாக்கீதை செயல்படுத்த யோசிக்கும்.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : சர்க்கார் ஏற்கெனவே கொடுத்து வந்த மூன்று ரூபாய் போனஸை இல்லை என்று அறிவிக்க முன்வருவார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. எ. மதியழகன் : போனஸ் என்ற பெயரே விலையை ஏற்றினால் மத்திய அரசிலிருந்து ஆட்சேபம் வரும் என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி பெயர் வைக்கப்பட்டதே தவிர க்விண்டாலுக்கு 43 ரூபாய் என்று விலை கொடுப்பது சம்பிரதாயத்தில் இருந்துவரும் முறை. அதையே இப்போது அமுல்படுத்த இந்த அரசு முயலும்.

திரு பி. ஜி. கருத்திருமன் : மேற்கு வங்காளத்தில் மத்திய சர்க்காரால் நிர்ணயிக்கப்பட்ட விலை, க்விண்டாலுக்கு 52 ரூபாய். ஆனால் அவர்கள் விவசாயிகளுக்கு 60 ரூபாய், விவசாயிகளை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு கூடுதல் எட்டு ரூபாய் கொடுத்து வருகிறார்கள். ஆகவே விவசாயிகளுக்கு ஆக்கமும் ஊக்கமும் கொடுக்க வேண்டுமென்றால் மேற்கு வங்காள சர்க்காரைப் போல் மத்திய அரசாங்கம் கொடுப்பதற்கு மேலும் விவசாயிகளுக்கு அதிக விலை கொடுக்க இந்த அரசாங்கம் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : அங்கத்தினர் அவர்களின் புள்ளிவிவரம் முற்றிலும் தவறானது. எங்கிருந்து அதைப் பெற்றார் என்று தெரியவில்லை. அங்கும் 43 ரூபாய்தான் மத்திய அரசு நிர்ணயம் செய்திருக்கிறது. ஆகவே விலையை உயர்த்த வேண்டுமென்றால், அதற்காக மேற்கு வங்காளத்தை ஆதாரம் இல்லாமல், அங்கத்தினர் அவர்கள் எடுத்துச் சொல்கிறார்கள்.

திரு பி. ஜி. கருத்திருமன் : பத்திரிகைகளில் வந்த செய்திகளைச் சொல்கிறேன்.

1967 ஜூலை 4]

திரு. என். சங்கரய்யா : விவசாயிகளுக்குத் தேவையான பண்டங்களை குறைவான விலையில் கொடுப்பதன் மூலம்தான் அவர்களுக்கு உண்மையான பலன் ஏற்படுமே தவிர நெல்லின் விலையை உயர்த்திக் கொண்டு போவதால் மட்டும் எந்தவித பலனும் ஏற்படாது என்ற அடிப்படையில் அரசு இந்தப் பிரச்னையை அணுகுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : அதுதான் இந்த அரசின் கொள்கையின் அடித்தளம். விலையைக் கூட்டிக் கொடுப்பதற்குப் பதிலாக, நீர்ப்பாசன வசதிகள், உரங்கள் அளிப்பது, கடன்வசதிகள் செய்து கொடுப்பது போன்றவைகளுக்காக இந்த அரசு கோடிக்கணக்கான ரூபாய்களை முதலீடு செய்து அப்படிப்பட்ட திட்டங்களில் ஈடுபட்டிருப்பது இந்த அரசு விவசாயிகளுக்குச் செய்கிற உண்மையான பணி.

மாண்புமிகு திரு சி. என். அண்ணாதுரை : மத்திய அரசாங்கம் இப்போது நெல்லின் விலையைக் கொஞ்சம் கூட்டிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லக் காரணம், விவசாயிகளுக்குக் கொடுத்துவந்த உரத்தின் விலையை அவர்கள் ஏற்றிவிட்டதால் அந்தப் பழியை யார் தலையிலாவது போட வேண்டும் என்று யோசிக்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

திரு ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் : எங்கள் பகுதியில் நூறு அடிக்குக் கீழிலிருந்து கிணறுகளிலிருந்து தண்ணீர் எடுத்துச் சாகுபடி செய்ய வேண்டியிருப்பதால் உற்பத்திச் செலவு அதிகமாகிறது. ஆகவே விவசாயிகளுக்கு ஊக்கமளிக்க விலையைக் கூட்டவோ அல்லது கொள்முதலை விலக்கவோ அரசாங்கம் யோசிக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு சி. என். அண்ணாதுரை : பொதுவாக நெல்லின் விலை தரத்தைப் பொறுத்து அமைக்கப்படுகிறது. அது ஒருமுறை. மாவட்டத்திற்கு மாவட்டம் ஏற்படக்கூடிய முட்டு வழிச் செலவு, விவசாய உற்பத்திச் செலவுக் கணக்கைப் பார்த்து வைக்கப்படுகிறது. வகை பிரித்துக் கொண்டு போவதால், என் சொந்தக் கருத்தைச் சொல்கிறேன். இது சர்க்கார் கருத்து என்று இப்போது எடுத்துக் கொள்வதற்கில்லை. விவசாயத்தை மட்டும் நம்பி வாழ்கிறவர்களுக்கு அவர்கள் விளைவிக்கிற நெல்லுக்கு ஒரு விலை, விவசாயத்தோடு கூட, கிராமப்புறங்களில் வட்டி வியாபாரம், மளிகைக் கடைகள், மகன் என்ஜினியர், மகள் டாக்டர் என்று இருக்கிறவர்கள், அப்படி வருவாய் பெறுகிறவர்கள் விளைவிக்கும் நெல்லுக்கு உள்ள விலை இவற்றில் கொஞ்சம் தாரதம்மியம் ஏற்படுத்தக் கூடும்.

திரு. சொ. கோவிந்தராசன் : சென்ற அரசாங்கம் கொள்முதல் செய்த போது போனஸ் கொடுப்பதாகச் சொல்லி இதுவரை கொடுக்கப்படாமல் இருக்கிறது. அதை மறுபரிசீலனை செய்து கொடுக்கப்படுமா ? அல்லது அப்படியே விட்டுவிடப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : அங்கத்தினர் அவர்கள் மதுரை மாவட்டத்திலுள்ள குறிப்பிட்ட நிலையைப்பற்றிச் சொல்கிறார்கள். அதை என் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தால் உரிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும்.

திரு க. ர. நல்லசிவன் : நெல் விலையை உயர்த்துவதற்கு வேண்டுமானால் மத்திய சர்க்காரின் நடவடிக்கைகள் முட்டுக்கட்டையாக இருக்கலாம். விலையை உயர்த்தாவிட்டாலும் கூட, உரச் செலவு இருக்கிறதே அதற்கு ஏதாவது மானியம் கொடுப்பது சம்பந்தமாக சர்க்கார் ஆலோசனை செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : உரச் செலவு சம்பந்தமாக டீவால்யுவேஷன் காரணமாக ஏற்கெனவே கொடுத்து வந்த போனஸ்-ஐ இப்போது வித்ட்ரா செய்துவிட்டார்கள். உரவிலை ஏறியிருக்கிறது. அதை மறைக்க இந்த தாட்சண்யமான நிலையைக் காண்பிக்கிறார்கள் என்பது இந்த அரசாங்கத்தின் கருத்து.

திரு. வி. டி. அண்ணாமலை : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்
களே, தற்போது க்ளோஸ்லி இரிகேட்டட் பகுதிகளில் உள்ள நிலங்கள்
இருக்கின்றன. கிணற்றுப் பாசனத்தின் மூலம் உற்பத்தியாகும் நிலங்
களும் உள்ளன. இவை இரண்டிலிருந்தும் விளையும் நெல்லுக்கு
ஒரே விலை இருப்பது நியாயமல்ல. கிணற்றுப் பாசனத்தைக் கொண்டு
விளைவிக்கப்படும் நெல்லுக்கு கிணற்றுப் பாசன மின்சாரக் கட்டணத்தை
போனஸாக ஏற்றுக்கொள்ளுமா ?

(பதில் இல்லை.)

திரு ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார் : முதல் அமைச்சர் அவர்கள்
சொன்னதை, அது கண் துடைப்போ அல்லது பழியோ அது அழுத்தமாக
மத்திய சர்க்காருக்குத் தெரியப்படுத்தப்பட்டதா ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : இந்த அரசு தன் பதைத்த
ஆட்சேபத்தை, ரசாயன உர விலையை ஏற்றியது குறித்துத் தெரிவித்
திருக்கிறது.

திரு ப. மகாதேவன் : இப்போது சொன்ன 43 ரூபாய் எல்லா
வகை நெல்லுக்கும் கொடுக்கப்படுமா, எல்லா மாவட்டங்களிலும் ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. மதியழகன் : கட்டச் சம்பாவிற்கு ரூ. 40-ம்.
மீடியம் வெரைட்டிக்கு ரூ. 42-ம், உயர்தர ரகத்திற்கு ரூ. 45-ம்
கொடுக்கப்படுகிறது. மூன்று ரூபாய் போனஸும், இரண்டு ரூபாய்
இன்செண்டிவ் போனஸும் சேர்க்கப்படவில்லை.

சிறு தொழில்கள்

*148 வினு—**திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் :** மதிப்பிற்குரிய கல்வி
தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதில்
அளிப்பாரா :—

(அ) Small-scale Industries-களுக்கு மத்திய, ராஜ்ய சர்க்கார்
செய்யும் உதவிகள் என்னென்ன ?

(இ) 1960-ம் ஆண்டு முதல் 1966-ம் ஆண்டு வரை எத்தனை
ஆரம்பிக்கப்பட்டன ?

(உ) அவைகளில் எத்தனை இதுவரை மூடப்பட்டன ?

(எ) மூடப்பட்டதற்கு காரணமென்ன !

மாண்புமிகு திரு இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) இவ்விவரம் தொழில்
துறை வெளியிட்டுள்ள "சிறு தொழில் துவக்குவது எப்படி" என்னும்
நூலில் அடங்கியுள்ளது. மேற்படி நூல்* ஒன்று சபையின் முன்
வைக்கப்பட்டுள்ளது.

(இ) முதல் (எ) வரை : ஆண்டு தோறும் பதிவு செய்யப்பட்ட
தொழில் பிரிவுகள் எண்ணிக்கை கீழே தரப்பட்டுள்ளது :—

1960	733
1961	883
1962	696
1963	782
1964	712
1965	674
1966	445
	4,925

மூடப்பட்ட தொழில் பிரிவுகள் பற்றிய தகவல் உடனடியாகக் கிடைக்க
வில்லை.

* 4—7—1967-ல் பேரவையின்முன் வைக்கப்பட்டது. (இணைப்பாக அச்சிடப்படவில்லை.)

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : இப்படிப்பட்ட சிறிய தொழில்களுக்கு
மிகப் பெரிய அளவிற்குப் பாதுகாப்பு அளிக்கப் போகிறோம் என்று சொன்ன
அதே நேரத்தில் அந்தச சிறிய தொழில்களின் மூலம் உற்பத்தி செய்யப்
பட்ட பொருள்களை வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்து விற்பனை செய்
வதற்கோ அல்லது உள்நாட்டிலேயே இருக்கக்கூடிய மிகப் பெரிய
தொழிற்சாலைகளுக்குப் பயன்படுத்துவதற்கோ இயலாத ஒரு நிலை காரண
மாக இந்தச் சிறிய தொழில்களின் வழி உற்பத்தி செய்யும் பொருள்களை
விற்பனை செய்யமுடியாததொரு நிலையில் பலயிடங்களில் அவை முடக்கப்
பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே இதில் கவனம் செலுத்தி அந்த உற்பத்திப்
பொருள்களை விற்பனை செய்யக்கூடிய பொறுப்பைச் சர்க்கார் ஏற்றுக்
கொள்ளுமா ?

மாண்புமிகு திரு .இரா. நெடுஞ்செழியன் : துணைத் தலைவர் அவர்
களே, சிறு தொழில்கள் மூலமாக உற்பத்தியாகிற பொருள்கள் இந்த
நாட்டுச் சந்தைகளில் விற்பனை ஆவதற்கு வழிவகைகள் என்ன இருக்
கின்றன என்று கண்டுபிடிக்கப்படுகிறது. எந்தெந்த சரக்குகளை வெளி
நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யக் கூடும் என்று கண்டறிந்து ஸ்டேட்
டிரேடிங் மூலமாகப் பல ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. வெளி
நாடுகளிலிருந்து வருகிற வணிகக் குழுவினர் கண்டறிந்து தேவையான
வற்றைத் தேர்ந்தெடுக்கும் முறையில் சென்னை, மவுண்ட் ரோட்டில்
ஒரு காட்சி சாலை வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. சிறு தொழில்கள் மூலம்
உற்பத்தி ஆகும் பொருள்களை அங்கு மாதிரிப் பொருள்களாக வைத்திருக்
கிறார்கள். அதன் மூலமாகவும் வெளி நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதிக்கு
ஏற்பாடு செய்யப்படுகிறது.

திரு ஆர். நாகசுந்தரம் : தலைவர் அவர்களே, தொழில் தெரியாதவர்
கள் அநேகருக்கு, காங்கிரஸ்காரர்கள் என்ற ஒரே காரணத்தினால் பெரும்
தொகைகளை சிறு தொழில்கள் கார்ப்பரேஷன் மூலமாக கடன்களை
முந்திய அரசு கொடுத்துள்ளதே, அது இந்த அரசுக்குத் தெரியுமா ?
அவர்களில் பலர் தொழிற்சாலைகளையே மூடிவிட்டார்களே. அவர்கள் மீது
இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

THIRU K. VINAYAKAM : On a point of order, Sir, Is the Hon. Deputy Speaker going to allow this kind of question which involves some kind of insinuation against the Congress Party people?

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : கேள்வி நேரங்களில் எந்த
விதமான குற்றச்சாட்டுகளும் இல்லாமல் கேள்விகள் கேட்கவேண்டுமென்பது
விதி. ஆகவே, இப்படிப்பட்ட கேள்விகளைக் கேட்க வேண்டாமென்று
சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : ஆன் எ பாயிண்ட் ஆஃப் ஆர்டர்,
ஸார். இந்தக் கேள்வி நேரத்தில், இந்தக் கேள்விக்கு இவ்வளவு பெரிய
புத்தகத்தை பதிலாக வைத்திருக்கிறார்கள் என்றால் இதை எப்போது
படித்து எப்படிக் கேள்விகள் கேட்க முடியும் ? தயவு செய்து சம்பந்தப்பட்
பட்ட டிமாண்டின் பேரில் அனுப்பக் கூடிய புத்தகங்களோ........

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : நீண்ட தகவல்கள் தர
வேண்டிய கேள்வியை அச்சிட்டுக் கொடுத்திருக்க வேண்டும். அப்படி
அச்சிட்டுக் கொடுக்காமல் கேள்விகளுக்கு அனுமதித்ததே உறுப்பினர்கள்
மீது கொண்ட ஒரு அன்பு காரணமாகத்தான். இதை வைத்துக்கொண்டு
ஒரு பாயிண்ட் ஆஃப் ஆர்டரை எழுப்புவது முறையாகாது என்று தெரிவித்
துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு இரா. நெடுஞ்செழியன் : சிறு தொழில் துவக்குவது
எப்படி ? என்ற நூல் தரப்பட்டிருக்கிறது என்றால் அது எல்லா
உறுப்பினர்களுக்கும் பயன்பட வேண்டும், யோசனைகள் கேட்பவர்களுக்குப்
பதில் சொல்ல உறுதுணையாக இருக்க வேண்டும் என்றுதான் இந்தக்

கேள்வியைப் பயன்படுத்தி இந்த நூல் தரப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே பல விளக்கங்கள் தரப்பட்டிருக்கின்றன. இதன் அடிப்படையில் மறுபடியும் கேள்விகள் எழுப்பினால் தக்க விடைகள் பின்னால் தரலாம்.

திரு நா. காசிராமன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அரசு பதவி ஏற்ற பிறகு இன்று வரையில் எத்தனை சிறு தொழில்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கின்றன ? எத்தனை சிறு தொழில்களுக்கு லைசென்ஸுகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : இதற்குத் தனிக் கேள்வி போடவும்.

திரு. தோ. மு. நல்லசாமி : தலைவர் அவர்களே, இது வரைக்கும் ஆரம்பிக்கப்பட்ட சிறு தொழில்களுக்கு மூலப் பொருள்கள்—ரா மெட்டீரியல்ஸ்—தாராளமாகக் கிடைக்கின்றனவா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : அதுபற்றி இப்போது விவரம் இல்லை. தனிக் கேள்வி போடவும்.

புலவர் க. முருகையன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சிறு தொழில்களுக்காக கடந்த காலத்திலே உதவி செய்ததிலே, உதவியைப் பெற்றுக் கொண்ட பலர் அந்தத் தொழில்களையே நடத்தாமல் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் மீது இந்தச் சர்க்கார் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளுமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, கனம் உறுப்பினர் அவர்களுக்கு அப்படி யாராவது உதவி பெற்றுக்கொண்டு தொழிலைத் துவக்காமல் இருப்பது பற்றிய விவரம் தெரியுமானால், அதைப்பற்றி எழுதி அனுப்பினால் அரசாங்கம் ஆராய்ந்து நடவடிக்கை எடுக்க முயலும். அரசும் அப்படி யாராவது இருக்கிறார்களா என்று ஆராய்ந்து பார்த்து நடவடிக்கை எடுக்க முயலும்.

திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து : துணைத் தலைவர் அவர்களே, சிறு தொழில்களுக்கு நிறையப் பணம் தரப்படும் என்று விளம்பரத்தைப் பார்த்து, தன்னிடத்திலுள்ள பணத்தையெல்லாம் செலவு செய்த பிறகு, அரசாங்க உதவி கிடைக்காமல் நட்டப்பட்டவர்கள் பல பேர்கள் இந்த தேசத்தில் இருக்கிறார்கள். இந்தக் கடன் கொடுக்கும் முறையில் இன்னின்ன விதிகளின்படி கொடுக்கப்படும் என்று விதிகளையும் சேர்த்துப் பிரசுரிக்க அரசாங்கம் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : அதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும் முறையில் தான் "சிறு தொழில் துவக்குவது எப்படி?" என்ற நூலில் விளக்கம் தரப்படுகிறது. அதைப் படித்துவிட்டு, அதிகாரிகளைக் கண்டு மேலும் விளக்கங்கள் பெற்று சிறு தொழில்களைத் துவக்க முன்வரலாம். அநேகம் பேர்கள் உதவி பெறும் தொழில் என்று நினைத்து, உதவி பெறக் கூடாத தொழிலைத் துவக்கி, அந்த அடிப்படையில் அரசாங்க உதவி மறுக்கப்படும் நிலைமை வருகிறது. அந்தமாதிரி நிலைமை வராமல் இருப்பதற்குத்தான், சிறு தொழிலைத் துவக்குகிறவர்களுக்கு உதவியாக இருக்கும்பொருட்டு இந்த நூல் வெளியிடப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. சு. துரைசாமி : தலைவர் அவர்களே, கோவையில் உள்ள தொழிற்பேட்டையில் 100 தொழிற்சாலைகளைத் துவக்கப்போவதாக ஏற்கெனவே அறிவிக்கப்பட்டு, ஐந்து ஆண்டுகள் ஆகியும் இன்னும் துவக்கப் படாமல் இருக்கக் காரணம் என்ன என்று அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பாரா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : இது சிறு தொழில்களைப் பற்றிய கேள்வி. உறுப்பினர் கேட்கிற கேள்வி தொழிற்பேட்டையைப் பற்றிய ஒரு கேள்வியாக இருப்பதால் இந்தக் கேள்விக்குத் தொடர்புடையது அல்ல.

திரு. நா. சௌந்தரபாண்டியன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, தொழில் துறையில் பின்தங்கிய பிரதேசத்தில் சிறு தொழில்கள் ஆரம்பிப்பதை உற்சாகமூட்டும் வகையில் மின்சாரக் கட்டணம், விற்பனை வரி ஆகியவற்றில் சலுகைகள் அளிக்க இந்த அரசாங்கம் முயற்சி எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : அப்படிப்பட்ட உத்தேசம் இல்லை.

திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி : தலைவர் அவர்களே, இரண்டாவது திட்ட காலத்தில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட ஸ்டீல் ரோலிங் மில்களுக்கு வேண்டிய உருக்கு—மூலப்பொருள்கள்—வடக்கேயிருந்து சரிவர சப்ளை செய்யப்படாமல் பாரபட்சம் காட்டப்படுவதாக அமைச்சர் அவர்களுக்கு புகார்கள் அனுப்பப் பட்டிருக்கின்றனவே, அவைகளைப் பற்றி என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் பட்டிருக்கிறது ?

மாண்புமிகு திரு, இரா. நெடுஞ்செழியன் : உறுப்பினர் கேட்கும் கேள்வி இந்தக் கேள்விக்குத் தொடர்புடையது அல்ல என்றாலும், உருக்கு வேண்டிய அவசியம் உள்ளது என்று அரக்கோணத்தில் ஒரு தொழிற் சாலையைத் துவக்க முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு அடிப்படை நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தலைவர் அவர்களே, தொழில் துறையில் மிகவும் பின்தங்கியிருக்கும் கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் ரப்பர், சவரி, மரச் சாமான்கள் போன்ற மூலப்பொருள்கள் அதிகமாகக் கிடைக்கிற காரணத்தினால் அங்கே பல சிறு தொழில்கள் ஆரம்பிக்க வாய்ப்பு இருக்கிறது என்று முந்திய அரசு பரிசீலனை செய்துகொண்டிருந்தது. அதனைத் தொடர்ந்து அங்கே சிறு தொழில்களைத் தொடங்க இந்த அரசு முன் வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : பின் தங்கிய மாவட்டங்களில் சிறு தொழில்களுக்கு அதிக ஆக்கம் தரவேண்டும் என்ற அடிப் படையில்தான் இந்த அரசு பணியாற்றிக்கொண்டு வருகிறது. கனம் உறுப்பினர் கூறுகிறபடி கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் வாய்ப்பு இருக்குமானால் அதைப்பற்றி ஆராய்ந்து முடிவு எடுக்க அரசு முன்வரும்.

மாநில மின்சார நெறிக்குழு.

* 149 வினா—**திரு. ஆ. கு. சுப்பையா,**
திரு. சு. துரைசாமி : } மதிப்பிற்குரிய கல்வி-தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா :—

(அ) தமிழ்நாடு மின்சார போர்டார் மூன்று கோடி ரூபாய் கடன் திரட்ட அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளதா ?

(இ) ஆம் எனில், அதற்கான காரணங்கள் யாவை ?

(உ) இந்தக் கடன் தொகையைத் திரட்டுகின்ற முறைகள் யாவை ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) ஆம்.

(இ) மாநில மின்சார போர்டு 1966–67ம் ஆண்டுக்குரிய தனது மூலதனத் திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்குத் தேவைப்படும் நிதி வசதியில் ஒரு பகுதிக்கு வகை செய்வதற்காக, 1967 மார்ச் திங்களில் ரூ. 300 லட்சம் வெளிச் சந்தைக் கடன் ஒன்றைத் திரட்டுவதற்கென்று அரசின் அனுமதியை வேண்டிற்று.

(உ) பாங்கர்கள், ஒப்பந்தக்காரர்கள், தொழில் முதலாளிகள், உயர் அழுத்த மின்சாரம் பயன்படுத்துபவர்கள், குடியானவர்கள் ஆகியோரை போர்டின் அதிகாரிகள் அணுகி மேற்படி கடன் பத்திரங்களை வாங்கிக் கொள்ளும்படி கேட்கிறார்கள். மாவட்டக் கலெக்டர்களும், அரசின் ஏனைய அலுவலர்களும் அவர்களுடைய முயற்சிகளில் உதவி புரிகின்றனர்.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : உதவித் தலைவர் அவர்களே, கிராமப்
புறங்களில் விவசாயிகளிடமிருந்து நூற்றுக்கு 15 ரூபாயைப் பெற்றுக்
கொண்டு , விவசாயிகளின் பாண்டை பாங்கில் வைத்து அதிகாரிகள் 85
ரூபாய் வாங்கிக்கொள்ளுகிறார்கள் என்று அரசாங்கத்திற்குப் புகார்
வந்ததா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : அப்படிப்பட்ட புகார்கள்
எதுவும் வரவில்லை.

திரு. சு. துரைசாமி : தலைவர் அவர்களே, மின்சார போர்டார்
கடன் வசூலிக்கிற நேரத்தில் புதிதாக மின்சார இணைப்புக் கேட்டு
கிராம விவசாயிகள் விண்ணப்பிக்கின்ற நேரத்தில், அவர்களை நிர்ப்பந்தப்
படுத்தி பணம் கொடுத்தால் தான் மின்சார இணைப்பு கொடுக்கமுடியும்
என்று சொல்லக்கூடிய நிலை இருக்கிறதே, அதை மாற்ற அரசாங்கத்
திற்கு உத்தேசம் உண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : கடன் வசூலிப்பதிலே
நிர்ப்பந்தம் கூடாது என்று உத்திரவு போடப்பட்டிருக்கிறது. நிர்ப்பந்தம்
எதும் இல்லாமல் அதிகாரிகள் அவர்களை அணுகவும், அவர்களாக
இசைந்து கொடுத்தால் கடன் தொகையைப் பெறுவதுமான முறைதான்
இருக்கிறது. அப்படி நிர்ப்பந்தித்து கடன் வசூலிக்கும் நிலை எங்காவது
இருக்குமானால் அதைப்பற்றி அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு
வந்தால் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

Dr. H. V. HANDE: Sir, arising out of the answer given by the Hon. Minister that a sum of Rs. 3 crores was raised for a specific purpose, may I know the exact purpose for which this amount has been raised and whether it is going to be utilised for the same purpose because I have received complaints that the amount raised for a specific purpose is not used for that specific purpose but it is diverted for some other purpose. So, will the Hon. Minister come forward to tell this House the exact purpose for which this amount of Rs. 3 crores has been raised and whether it will be used for the same purpose for which it was raised?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே,
இந்தக் கடனகளெல்லாம் மின்சாரத் துறை மேற்கொண்டிருக்கிற மூல
திட்டங்களை நிறைவேற்றும் செலவை ஈடுகட்டத்தான் திரட்டப்படுகின்றன.

புல்வர் பொ. பொன்னம்பலம் : புதுக்கோட்டை பொன்னமராவதிப்
பகுதியில் உள்ள மின்துறையின் கவனக் குறைவினாலோ அல்லது
வேறு காரணத்தினாலோ அந்தப் பகுதியில் நிறைய பம்பு செட்டுகள்
மின் இணைப்பு கொடுக்கப்படாமல் பயனற்ற நிலையில் இருக்கின்றன.
ஆகவே, மின் துறையினர் மின்சாரத்தைப்போல் சரியான முறையில்
விரைவாக இயங்குவதற்கு உரிய நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள அரசாங்
கம் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : இது மின்சார போர்டு
ரூ. 3 கோடி கடன் திரட்ட அரசு அனுமதி வழங்கியதுபற்றிய கேள்வி.
கனம் உறுப்பினர் அவர்களுடைய குறையைப்பற்றி தனியாகக் கேள்வி
போட்டால் அதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : மின்சார இலாகாவில் விவசாயிகளிட
மிருந்து, அவர்கள் கடன் எழுப்புகின்ற அளவுக்கு, அதிகப்படியான
கட்டணத்தை வசூலித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். மின்சாரத் துறை
யினர் மினிமம் டெபாசிட் என்ற ஒன்றை அநியாயமாக வசூலித்துக்
கொண்டிருக்கிறார்கள். அதன் மூலம் விவசாயிகளுக்கு அதிகப்படியான
உற்பத்திச் செலவு ஆகிறது. அதைக் குறைப்பதற்கு அரசாங்கம் ஏதாவது
நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : மின்சார போர்டு கடன்
எழுப்புவதுபற்றிய கேள்வி இது. என்றாலும், கனம் உறுப்பினர்
கூறியபடி அநியாயமாக வாங்குகிறார்களா அல்லது நியாயமாக வாங்கு
கிறார்களா என்பதை அதனுடைய தன்மையைப்பொறுத்து கவனிக்க
வேண்டும். முறைக்கு மீறி வாங்குகிறார்கள் என்றால் தக்க நடவடிக்கை
எடுத்துக்கொள்வதற்கு முயற்சி செய்யலாம். கட்டணங்கள் ஒரு அடிப்
படையின் மீதுதான் விதிக்கப்படுகின்றன. கனம் உறுப்பினர் அவர்கள்
கூறிய அடிப்படையில் ஆராயப்பட்டு அத்தகைய முடிவு எடுக்கப்பட்டிருக்
கிறது. அதைப்பற்றி தனியாக என்னுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு
வந்தால், விவரம் கொடுக்கலாம்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : நேரம் குறைவாக உள்ளது.
இந்தக் கேள்வி மின்சார போர்டு எழுப்புகின்ற கடன் பற்றியது. ஆகவே,
துணைக் கேள்விகள் அதைப்பற்றி இருக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

திரு. ஆர். கருப்பையா : மின்சார நிறுவனங்கள் தேசியமயமாக்கப்
படும் என்று சொல்லியும் திருச்சி சவுத் மெட்ருஸ் கார்ப்பரேஷனை இன்னும்
அரசாங்கம் ஏற்காதது ஏன் ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : இது மூலக்கேள்விக்கு
தொடர்பு இல்லாத உப கேள்வி. இருந்தாலும் பதில் சொல்கிறேன்.
மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் நிதிநிலை அறிக்கையிலேயே " படிப்படியாக
எடுத்துக்கொள்ள முயற்சி செய்யப்படும், முதல் கட்டமாக இப்பொழுது
எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது " என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

இந்து சமய அறக்கட்டளை ஆட்சித் துறை ஆணையாளர்

*150 வினா.—**திரு. கெ. இர. ஞானசம்பந்தன் :** மதிப்பிற்குரிய
கல்வி-தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதி
லளிப்பாரா—

(அ) தமிழக அரசின் தற்போதைய அறநிலைய பாதுகாப்பு கமிஷனர்
அவர்கள் எத்தனை ஆண்டுகளாக தொடர்ந்து இந்தப் பதவி வகித்து
வருகிறார் ?

(இ) அவரது தற்போதைய வயது என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) தமிழக அரசின்
தற்போதைய இந்து சமய, அறக்கட்டளை ஆட்சித்துறை ஆணையாளர் கடந்த
ஆறு ஆண்டுகளாக தொடர்ந்து இந்தப் பதவி வகித்து வருகிறார்.

(இ) அவரது தற்போதைய வயது ஐம்பத்தைந்து.

திரு. கெ. இர. ஞானசம்பந்தன் : இந்த அறநிலையப் பாதுகாப்புத்
துறை ரொம்ப நன்றாக இல்லை, பலவிதத்தில் சரியாக இல்லை என்று
பொதுமக்கள் மத்தியிலே பேசப்பட்டு வருகிறது. நீண்ட காலமாக, 6
வருஷங்களாக இந்தத் துறையை நிர்வகித்து வருகிறவர் மாற்றப்பட்டால்
நலமாக இருக்கும். இதுபற்றி அரசு கவனித்து நடவடிக்கை எடுக்குமா
என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : உறுப்பினர் அவர்களு
டைய கருத்து கவனத்தில் கொள்ளப்படும்.

திரு. மு. ச. சிவசாமி : 85 வயது, 90 வயது கிழவர்களை வேலைககு
அமர்த்திக்கொண்டால், வேலையில்லாத பல ஆயிரக்கணக்கான வாலிபர்
களுக்கு வேலை வாய்ப்பு இல்லாமல் போய்விடுகிறது. இப்படிப்பட்ட
நிலையை சர்க்கார் தடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : 55 வயதானவர்களை
கிழவர்கள் என்று சொன்னால், அது வயதானவர்களுக்கு ரொம்ப
வருத்தம் தரும். அரசாங்கத் துறைகள் சிலவற்றில் 58, 60 வயது

ஓய்வு பெறும் வயதாக நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரைக்கும் இவர் டிஸ்ட்ரிக்ட் ஜட்ஜ் பதவிப் பொறுப்பை வகிக்கிற அளவுக்கு இருக்கின்ற தன்மை உடையவர். 58 வயது வரைக்கும் இருப்பதற்கு அவர்களுக்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. அங்கத்தினர் அவர்கள் குறிப்பிட்ட கருத்துக் கவனத்தில் கொள்ளப்படும்.

சோதனைச் சாவடிகள்.

* 151 வினு.—**திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி :** மதிப்பிற்குரிய உணவு-வருவாய்த்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா :

(அ) நமது மாநிலத்தில் உள்ள உணவு தானிய சோதனைச் சாவடிகளை அகற்ற அல்லது மாறுதல் செய்ய உத்தேசம் உண்டா ?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விபரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : (அ) ஆம்.

(இ) ஒரு மாவட்டத்திற்கென நிச்சயிக்கப்பட்டுள்ள கொள்முதல் இலக்கு முழுவதையும் எய்தியபிறகு அல்லது அதில் கணிசமான சதவித அளவினை எய்தியபிறகு, அம் மாவட்டத்திற்குள் நெல் எடுத்துச் செல்வதற்கு உள்ள கட்டுப்பாடுகளை நீக்கிவிட வேண்டுமென்பதே அரசின் கொள்கையாகும். இதன் விளைவாக இந்த மாவட்டத்திற்குள் நிறுவப் பட்டுள்ள காவல் சாவடிகள் எடுத்துவிடப்படும். மேலும், ஒரு மாவட்டத்தி லிருந்து மற்றொரு மாவட்டத்திற்கு எடுத்துச் செல்வதற்குள்ள கட்டுப் பாடுகள் தேவையானபோது ஓரளவுக்கு நீக்கிவிடலாமாயென்பதும் அரசு ஆலோசித்து வருகிறது. அப்படிச் செய்தால் அதன் விளைவாக சில மாவட்டங்களில் தேவையற்றவையெனத் தெரியவரும் சில காவல் சாவடிகள் நீக்கப்படும்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : சோதனைச் சாவடிகள் நீக்குவதுபற்றி அமைச்சர் அவர்கள் இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு மிக விரிவாகப் பேசியிருக்கிற காரணத்தினால், மேலும் துணைக் கேள்விகள் வேண்டாம் என்று கருதுகிறேன்.

THIRU K. VINAYAKAM : Check-posts have not been . . .

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு சோதனைச் சாவடிகள் எல்லா மாவட்டங்களிலும் நீக்கப்பட்டு விட்டன, வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் மட்டும் நீக்கப்படவில்லை என்ற நிலையைப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் தெளிவாகக் கூறியிருக்கிறார்கள். இப்பொழுது நேரம் இல்லை.

THIRU K. VINAYAKAM : I challenge the statement of the Minister that the check-posts in the Chingleput district have been abolished. Still they are there.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : நான் உட்கார்ந்த பிற்பாடு பேசவேண்டும் என்ற முறையைப் பின்பற்றுவதற்கு திரு. விநாயகம் அவர்கள் பழக்கப்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளு கிறேன்.

THIRU K. VINAYAKAM : I do not think that I should learn anything fresh.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : எந்த விதமான பேச்சும் உட்கார்ந்து கொண்டே பேசவேண்டாம்.

திரு. கே. விநாயகம் : உட்கார்ந்து பேசக்கூடாது என்று சொல் கிறீர்கள், நின்றுகொண்டும் பேசக்கூடாது என்று சொல்கிறீர்கள். நான் என்னுடைய அபிப்பிராயத்தை எப்படிச் சொல்வது ?

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : நான் எப்பொழுதும் நின்று கொண்டே இருப்பேன் என்று திரு. விநாயகம் அவர்கள் நினைப்பது முடியாத காரியம். நான் உட்கார்ந்திருக்கக்கூடிய நேரம் இருக்கிறது. அப்பொழுது அவர்கள் எழுந்து பேசுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. அந்த முறையை பின்பற்றுவதற்கு அவர்கள் பழக்கப்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும் என்று மீண்டும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். கேள்வி நேரம் ஒரு மணி நேரம் ஆகிவிட்டது. இதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு விளக்கமாகக் கூறியிருக்கிறார்கள். மேலும் இந்தச் சபையி னுடைய காலத்தை நான் வீணாக்க விரும்பவில்லை. அடுத்த கேள்விக்குப் போகிறேன்.

THIRU K. VINAYAKAM : On a point of order, Sir. With due respect to the Chair, when there is a discrepancy between the answer given by the Hon. Minister to-day and the answer given three days back, is it not the duty or the privilege of a Member to contradict it and elicit further information on this issue ? Please let me have your ruling.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : அமைச்சர் அவர்கள் நேற்று கூறியதற்கும், இன்று கூறியதற்கும் முரண்பாடு இருக்குமானால், அதைப் பற்றி கேட்பதற்கு அங்கத்தினர்களுக்கு உரிமை இருக்கிறது. ஆனால், அமைச்சர் அவர்கள் இதுபற்றி தெளிவு பெறவேண்டிய அளவுக்குக் குறிப்பிட்டிருக்கிற காரணத்தினால், மேலும் இதுபற்றி விளக்கம் கோரு வதற்கு நான் இடம் அளிக்கவில்லை என்றுதான் கூறுகிறேன்.

வட்டார மருத்துவ மனை

* 152 வினு.—**திரு. பெ. மலைச்சாமி :** மதிப்பிற்குரிய பொதுச் சுகா தார அமைச்சர் அவர்கள் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதி லளிப்பாரா :—

ஒவ்வொரு ஊராட்சி ஒன்றிப்பு எல்லைக்குள் வட்டார மருத்துவ மனையைப் போல (Taluk Headquarters Hospital) மருத்துவ மனைகள் அமைக்கும் உத்தேசம் எதேனும் பரிசீலனையிலுள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தற்போது இல்லை.

திரு. பெ. மலைச்சாமி : இனிமேலாவது இந்தத் திட்டத்தை அமுல் படுத்துவதற்கு இந்த அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : நிதி நிலைமை சீர்பட்ட பிறகு இதுபற்றி பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : இம்மாதிரியான ஒரு ஆஸ்பத்திரி துவக்கு வதற்காக 1961-ல் நங்கவல்லி பஞ்சாயத்து யூனியன் முயற்சி செய்தார்கள். அது எந்த நிலையில் இருக்கிறது என்று சொல்ல முடியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : கனம் உறுப்பினர் அதுபற்றி தனிக் கேள்வி போடவேண்டும்.

திரு. நா. சௌந்திரபாண்டியன் : தாலூகா தலைநகர மருத்துவ மனை களை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்வதுபோல், உப தாலூகா தலைநகர் மருத்துவ மனைகளையும் அரசாங்கம் உடனடியாக எடுத்துக்கொண்டு அவை களை அரசாங்க ஆஸ்பத்திரிகளாக ஆக்குவதற்கு அரசாங்கத்திற்கு உத் தேசம் உண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : ஏற்கனவே குறிப் பிட்டதுபோல அரசாங்கத்தின் நிதி நிலைமை சீர்பட்ட பிறகு அதுபற்றி பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. முனு ஆதி : முந்திய சர்க்கார் சில டாலுக் ஹெட்குவார்டர்ஸ் ஆஸ்பத்திரிகளைக் கட்டவேண்டும் என்று திட்டமிட்டு, பணம் ஒதுக்கியும், கட்டாமல் காலதாமதம் ஆகிக்கொண்டிருக்கிறது. அவைகளுக்கு முதல் இடம் கொடுத்து அரசாங்கம் உடனே நடவடிக்கை எடுத்து ஆவன செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : கனம் உறுப்பினர் அவர்களுடைய கருத்து பரிசீலிக்கப்பட்டு, உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. எம். கண்ணப்பன் : ஒவ்வொரு பஞ்சாயத்து யூனியனுக்கும் ஒரு பிரைமரி ஹெல்த் சென்டர் என்று இருப்பதால், கிராமப் பகுதிகளிலுள்ள எல்லா மக்களுக்கும் மருத்துவ வசதி கிடைப்பதில்லை. ஆகையால் ரூரல் டிஸ்பென்சரிகளை அதிகப்படுத்துவதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்வதற்கு அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசம் உண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : ஏற்கனவே குறிப்பிட்டது போல அரசாங்கத்தின் நிதி நிலைமை சீர்பட்ட பிறகு, உரிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

புலவர் க. முருகையன் : திருவையாறு தொகுதியின் தலைநகரம் திருவையாறாக இருந்தாலும், அங்கே அரசினர் மருத்துவமனை ஒன்று இல்லை. தனிப்பட்ட வகையில்தான் நடக்கிறது. அதை சர்க்கார் ஏற்றுக் கொண்டு நடத்த முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : மூலக் கேள்விக்கும் இதற்கும் தொடர்பு இல்லை. எனவே, கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் தனிக் கேள்வி போடவேண்டும்.

THIRU B. VENKATASWAMY : Hon. Deputy Speaker, Sir, may I know whether there is any proposal to employ Homoeopathy trained doctors in the maternity centres and hospitals?

THE HON. THIRU C. N. ANNADURAI : This Government is thinking of bringing forward a measure to regularise Homoeopathy system. When the measure is brought into force, the question will be considered.

நகர மன்றங்களின் வருமானம்

* 153 வினா.—**திரு. எஸ். சிவசுப்பிரமணியன் :** மதிப்பிற்குரிய தல நிர்வாக அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா :

மு ப. (அ) நகர சபைகளின் வருமானத்தை அதிகரிப்பது எப்படி என்று ஆலோசனை கூற அரசாங்கம் ஏதேனும் கமிட்டி அமைத்துள்ளதா ?

(இ) ஆம், எனில் ; அதன் விபரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : (அ) இல்லை.

(இ) வினா எழ இடமில்லை.

திரு. எஸ். சிவசுப்பிரமணியன் : தலைவர் அவர்களே, இனிமேலாவது அப்படிப்பட்ட கமிட்டியை அமைக்க சர்க்கார் உத்தேசிக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : அரசாங்கம் 6—12—1965-ல் ஒரு தனி அதிகாரியை நியமித்தார்கள். அவர் அதைப் பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறார். அவருடைய முடிவு வந்த பிறகு இது ஆலோசிக்கப்படும்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : கேள்வி நேரம் முடிந்து விட்டது. இன்னும் 15 நிமிஷங்கள் எடுத்துக் கொண்டு கேள்விகளை முடிக்க சபையின் அனுமதியைக் கோருகிறேன்.

DR. H. V. HANDE : Sir, when the D.M.K. Party was in opposition and when the Congress Party was in power, there was a talk about the levy of the octroi duty on petrol and other articles for the sake of theCorporation and other municipal bodies to augment their income so that they can implement welfare measures. Now that the D.M.K. Party has come into power, will they re-examine the whole issue and see that the octroi duty is levied to augment the resources of the Corporation and other municipal bodies?

THE HON. THIRU C. N. ANNADURAI : Though the Government by themselves have not made any study of the problem,I find that in places where thay have been levying the octroi duty, the present trend is to give it up.

திரு. ஆர். நாகசுந்தரம் : ஐயா, * * *

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை : சட்டமன்ற துணைத் தலைவர் அவர்களே, கனம் உறுப்பினர் திரு. ஆர். நாகசுந்தரம் கேட்ட கேள்வி சட்ட மன்றக் குறிப்பிலே ஏறினால், சபையில் இப்படித் தவறான கேள்விகளைக் கேட்கிறார்கள் என்கிற எண்ணம் ஏற்படும். ஆகவே, அதை நீக்கிவிடுவது நல்லது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : உறுப்பினர் திரு. நாகசுந்தரம் கேட்ட கேள்வியை சட்டப் பேரவை நிகழ்ச்சிக் குறிப்பிலிருந்து நீக்க வேண்டும் என்றும், பத்திரிகைகளில் வெளியிட வேண்டாம் என்றும் ஆணையிடுகிறேன்.

திரு. நா. காசிராமன் : ஐயா, நகராட்சிகளுக்குக் கொடுக்கப்படும் மோட்டார் வாகன வரி, கல்விச் சலுகை இவை தனியார் பள்ளிகளுக்குக் கொடுக்கப்படுவது போல, நகராட்சிகளின் வருமானத்தையும் உயர்த்துவதற்கு வழிவகை செய்ய சர்க்கார் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : அதுபற்றித் தனிக் கேள்வி போடவும்.

திரு. எஸ். ராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, நகராட்சிகளின் வருமானத்தைப் பெருக்க நகராட்சியிலிருந்து சினிமாக் கொட்டகைகள் கட்டி நடத்த அனுமதி கேட்டால், அதைக் கொடுக்க சர்க்கார் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : அத்தகைய எண்ணத்தை அரசாங்கம் பரிசீலித்து வருகிறது. தேவையானால், அது கவனிக்கப்படும்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : இந்தக் கேள்வி, "நகராட்சியின் வருமானத்தைப் பெருக்க, ஒரு கமிட்டி அமைத்துள்ளதா" என்பது தான். வருமானத்தைப் பெருக்கும் யோசனைகளைச் சொல்லக் கூடிய கேள்விகளைக் கேட்க வேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

THIRU. T. MARTIN : Sir, may I request the Hon. Minister to state whether the Government will consider the take-over of the cinema houses in the municipal areas, if it is recommended by that Committee ?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : திருமணம் ஆனபிறகு குழந்தை பிறப்பது பற்றி பரிசீலிக்கலாம்.

** பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பட்டது.

சமுதாய நல வளர்ச்சித்துறை புனரமைப்பு

*154 வினா.—திரு. கரு. சீமைச்சாமி :
திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி:
திரு. கே. வினாயகம் :
} மதிப்பிற்குரிய தல நிர்வாக அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) தமிழ் நாட்டில் உள்ள சமுதாய நல அபிவிருத்தி இலாகா சீரமைக்க வேண்டிய ஏற்பாடுகள் நடக்கிறதா ?

(இ) ஆம் என்றால் ; அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : (அ) & (இ) : இந்த விஷயம் அரசு பரிசீலனை செய்துகொண்டிருக்கிறது.

*155 *Q.*—THIRU K. VINAYAKAM :
THIRU S. J. RAMASWAMY : } Will the Hon. the Minister for Local Administration be please to state—

(*a*) whether the Special Adviser to the Madras Chief Minister who was deputed to study the working of Community Development Projects in Madhya Pradesh, has submitted his report ; and

(*b*) if so, what are his findings ?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : (அ) ஆம்.

(இ) இது அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

பஞ்சாயத்து ஒன்றிப்பு மன்றங்கள்

*156 வினா.—திரு. க. ர. நல்லசிவன் : மதிப்பிற்குரிய தல நிர்வாக அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) பஞ்சாயத்து ஒருங்கிணைப்பு மன்றங்கள் தற்போது செய்துவரும் அபிவிருத்தி வேலைகளை நிறுத்திவைக்குமாறு மாநில அரசு தாக்கீது ஏதேனும் அனுப்பியுள்ளதா ?

(இ) ஆமெனில், இதன் மூலம் மாநில அரசுக்கு மீதமாகும் தொகை யாது ?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : (அ) இல்லை.

(இ) கேள்வி எழவில்லை.

THIRU. K. VINAYAKAM ; Sir, will the Government be pleased to place a copy of the recommendations of the Special Officer who went to Madhya Pradesh to examine this issue, on the table of the House and also what are the salient features of that report ?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : மத்தியப் பிரதேசத்திற்கு அனுப்பப்பட்ட தனி அதிகாரி தன் அறிக்கையை சர்க்காருக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அரசு அதைப் பரிசீலித்து வருகிறது. அதைப்பற்றி எல்லாக் கட்சித் தலைவர்களையும் கலந்து ஆலோசிக்கப்படும் என்று முன்பே மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். அப்படிக் கூடிப் பேசிய பிறகு அவசியமானால், அந்த அறிக்கை கொடுக்கப்படலாம்.

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை : தலைவர் அவர்களே, அதைப்பற்றிச் சில நிமிடங்களுக்கு முன்னால்தான் நான் எதிர்க் கட்சித் தலைவருடன் பேசிக்கொண்டிருந்தேன். தலைவருடன் உறுப்பினர் பேசிக்

கொள்ளும் பழக்கம் இல்லை என்று தெரிகிறது. இந்தச் சட்டசபைத் தொடரின் இறுதி நாளில் எல்லாக் கட்சித் தலைவர்களையும் அழைத்து விவாதிக்க இருக்கிறேன்.

திரு க. ர. நல்லசிவன் : தலைவர் அவர்களே, நான்காவது திட்டம் நிறுத்தி வைக்கப்படும் நிலையில் இருக்கிறது. அதுபற்றி மத்திய அரசு மாநில அரசுக்கு தகவல் ஏதாவது கொடுத்திருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : அப்படிப்பட்ட தகவல் சர்க்காரிடம் இல்லை.

திரு. முனு ஆதி : தலைவர் அவர்களே, ஜனநாயக அடிப்படையில் நடந்து வரும் இந்த சர்க்காரில், மாவட்ட அபிவிருத்தி கவுன்சிலுக்கு கலெக்டரே தலைமை தாங்குகிறார்கள். அதற்குப் பதிலாக ஒரு நான்-அபிஷியலை தலைவராகப் போட சர்க்காருக்கு உத்தேசம் உண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : அதுபற்றி தனிக் கேள்வி போடவேண்டும்.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, எல்லாக் கட்சித் தலைவர்களையும் கூட்டிப் பேசுவதற்கு முன்னால், விசேஷ அதிகாரியின் ரிப்போர்ட் உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை : அச்சடித்து அதை வழங்கி விவாதத்தைத் தொடங்க வேண்டுமானால் அதிக நாள் பிடிக்கும். அறிக்கையை முதலிலே நாங்கள் பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதற்குப் பிறகு, கட்சித் தலைவர்களை அழைத்துப் பரிசீலிக்க இருக்கிறோம். அப்பொழுது அதிகாரியவர்களையும் உடன் இருந்து, மற்றவர்கள் எழுப்பும் ஐயப்பாடுகளுக்கு விளக்கம் கொடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டிருக்கிறேன்.

திரு. டி. எஸ். ஆதிமூலம் : சார், இந்த பஞ்சாயத்து யூனியன் அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் பற்பல ராச்சியங்களிலும் வேறு வேறு முறையானதாகவும், சட்டங்கள், நடைமுறைகள் வேறு வேறு விதமாகவும் இருக்கின்றன. அப்படியிருக்கும்போது, மத்தியப் பிரதேசத்திற்கு இந்த ஸ்பெஷல் ஆபீசரை அனுப்பக் காரணம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை : இந்தக் கேள்விபற்றிய கருத்து திசை திருப்பிவிடப்பட்டிருக்கிறது. அந்த அதிகாரி சமுதாய நலத் திட்டத்தையும், ரெவின்யூ இலாகாவையும் இணைக்கும் முறைபற்றி, அந்த முறையை மத்தியப் பிரதேச சர்க்கார் கையாள்வதால், ஆராய்ந்துவர அனுப்பப்பட்டார். அதன் தொடர்ச்சியாக அவர்கள் பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் பற்றியும் கருத்துக்கள் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

THIRU K. VINAYAKAM: Sir, while the Government are examining the proposals contained in the report and whereas the Government will not take any decision on them before consulting the Party leaders is the Hon. Chief Minister aware of the fact that considerable apprehension has been created among the staff of the Community Development Projects that their posts would be abolished and that considerable retrenchment will be effected and if so, to allay such fears, will this Government give an assurance in this House that nothing tangible would be done affecting the employees or the present set-up before conclusions are arrived at by the Party leaders ?

[1967 ஜூலை 4

THE HON. THIRU C. N. ANNADURAI : There are two aspects of the problem. One is, how best to make the system work effectively. The other point is, what is to be the manpower in that. As far as the question of manpower is concerned, I have already explained before this House that duplication will be put down.

DR. H. V. HANDE : Sir, now some of the development works are not being undertaken by the Panchayat Unions and so why not the Government decide that development works will go on and that they would not be hampered ?

மாண்புமிகு திரு. மா. முத்துசாமி : அப்படி வளர்ச்சித் திட்டங்களை நிறுத்துமாறு உத்தரவு இல்லை. இடைக்கால நிதி ஒதுக்கியபோது, நான்கு மாத காலத்திற்கு வேலைகள் செய்ய உத்தரவு இருந்தது. இப்பொழுது முழுமையான நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுவதன் காரணமாக, தொடர்ந்து அந்த வேலைகள் நடக்க உத்தரவு விரைவில் கொடுக்கப்படும்.

சாத்தனூர் அணைக்கட்டின் ஆயக்கட்டு நிலங்கள்

* 157 வினா.—**திரு. கே. சகாதேவ கண்டர் :** மதிப்பிற்குரிய உணவு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

செங்கம் வட்டம், சாத்தனூர் அணைக்கட்டின் ஆயக்கட்டு நிலங்களுக்கு காலம் கடந்து டிசம்பர் மாதத்தில் ஒரு போகத்திற்கு தண்ணீர் விடப்படுவதால் இரு போகத்திற்கென வசூலிக்கும் தண்ணீர் தீர்வையை ரத்து செய்து ஒரு போகம் தீர்வை வசூல் செய்ய உத்தரவு பிறப்பிக்கும் உத்தேசம் பரிசீலனையிலுள்ளதா ?

THE HON. THIRU K. A. MATHIALAGAN : No.

The normal supply of water from the Sathanur Project is from December to May. The main canal of Sathanur Reservoir Project was thrown open for irrigation from 1st December 1966 to 15th May 1967 as was done in the previous years. The lands under the Reservoir in Chengam taluk are compounded double crop wet lands. Only the rate of assessment prescribed for compounded double crop wet lands is being collected. Compounded double crop wet lands enjoy a concessional assessment as compared to registered double crop wet lands and they will have to pay this assessment whether they raise one crop or two crops.

திரு. கே. சகாதேவ கண்டர் : தலைவரவர்களே, சாத்தனூர் அணைக்கட்டில் கொடுக்கக்கூடிய தண்ணீர் 4 மாதம்தான் பாய்கிறது. அதற்கு இரு போகத் தீர்வை வசூல் செய்யப்படுகிறது. இரு போகப் பயிர் செய்ய வேண்டுமானால் குறைந்தது 7 மாதமாவது தண்ணீர் கொடுக்கப்பட வேண்டும். எனவே, மீண்டும் பரிசீலனை செய்து இரு போகத் தீர்வையை ரத்து செய்து ஒரு போகத் தீர்வையாக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : இரு போகத்துக்கு வசூல் செய்யப்படவில்லை. இரு போகம் என்பதற்குத் தனியான தீர்வைகள் உண்டு. ஆனால் கம்பவுண்டு செய்யப்பட்டு இரு போகத்துக்கு அளிப்பதனால் இரண்டுக்கும் மதியமாக ஒரு வரம்பு விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த வகையில் வசூல் செய்யப்படுகிறது.

1967 ஜூலை 4]

Drinking water scheme

* 158 *Q.*—THIRU. K. VINAYAKAM : Will the Hon. the Minister for Public Health be pleased to state :—

(*a*) the present stage of the scheme of supplying drinking water facilities and giving individual connection to the people of Tiruttani Town Panchayat, Chingleput district from Kusasthali river bed ; and

(*b*) when the scheme was started ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : (அ) திருத்தணி நீர் வழங்கும் திட்டத்தின் முதல் நிலையான பம்பிங் மெயின் (pumping Main) அமைக்கும் பணி நிறைவேற்றப்படுவதற்காக எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு, ஏறக்குறைய பாதிப்பணி முடிவடைந்துள்ளது. இப்பணி முழுதும் நிறைவேற்றப்பட்டவுடன், வீடுகளுக்குப் பஞ்சாயத்து தனித்தனி இணைப்புகள் கொடுக்கும்.

(இ) இத்திட்டம் குறித்த பணி 1966 ஜூன் திங்களில் துவக்கப்பட்டது.

திரு. கே. வினாயகம் : ஐயா, நான் கேள்வி போட்ட நேரத்தில் அப்போது ஆரம்பத்தில் இருந்தது. இப்போது ஏறக்குறைய முடியும் தறுவாயில் இருக்கிறது. 30-ஆம் தேதி வரும் ஆடிக் கிருத்திகை திருவிழாவிற்கு ஏராளமான யாத்திரிகர்கள் வருவார்கள். தயவு செய்து, பொதுமக்களுக்கும் யாத்திரிகர்களுக்கும் தண்ணீர் வழங்குகிற இந்தத் திட்டத்தை 30-ஆம் தேதிக்குள் துவங்க வேண்டுமென்று முதலமைச்சரவர்கள் இசைந்து ஒரு தேதியைக் கொடுப்பாரா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை : தம்பியின் கோயில் பற்றி அண்ணன் இவ்வளவு அக்கறை காட்டுவது குறித்து நான் மகிழ்ச்சியடைகிறேன்.

* 159 வினா—**திரு. கரு. சீமைச்சாமி :** மதிப்பிற்குரிய பொதுச் சுகாதார அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

சிவகெங்கைக்கு (இராமநாதபுரம் மாவட்டம்) குடி தண்ணீர் வழங்கும் திட்டம் தற்போது எந்நிலையில் உள்ளது ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : சிவகெங்கை நீர்வழங்கு மேம்பாட்டுத் திட்டத்திற்கான புலனாய்வு வேலை துரிதமாக நடைபெற்று வருகிறது.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : சார், போன மந்திரி சபை இருந்த பொழுதே சிவகெங்கைக்குக் குடிதண்ணீர் வழங்குவது சம்பந்தமாக இதே மாதிரி ஆராய்ச்சி இருப்பதாகச் சொன்னார்கள். இரண்டு வருஷமாக அப்படியே இருக்கிறது. சிவகெங்கையிலுள்ள பெண்கள் தண்ணீர் எடுக்கவேண்டுமென்றால் ஒரு மைல், இரண்டு மைல் தூரம் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, இது குறித்து விரைவில் ஏற்பாடு செய்வதற்கு முயற்சி செய்வார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : துரிதமாக வேலைகள் நடக்க சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளும்.

Investigation work was taken up after the Municipality paid the amount. The Municipality paid the amount only last year and hence the delay in taking up the work.

திரு. நா. காசிராமன் : ஐயா, இந்த சிவகெங்கை குடி தண்ணீர்த் திட்டத்திற்கு மொத்த மதிப்பீட்டுச் செலவு என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : அதுபற்றிய விவரங்கள் என்னிடத்தில் இல்லை. தனிக் கேள்வி போடவும்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : வினாக்கள், விடைகள் முடிவடைந்தன.

[குறிப்பு.—ஒரு உரையின் தொடக்கத்தில் உடுக்குறி (*) இடப்பட்டிருந்தால், உறுப்பினரால் அவ்வுரை சரிபார்க்கப்பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.]

3. ஒத்திவைப்புத் தீர்மானங்கள்.

சென்னையில் தீ விபத்துக்களும் நிவாரண வேலைகளும்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : *நகரத்தின் அண்மையில் நடைபெற்ற இந்த தீ விபத்துக்கள் காரணமாக மதிப்பிற்குரிய எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்களும், டாக்டர் ஹண்டே அவர்களும், திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் அவர்களும் ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்களை தீர்மானத்தின் வாசகத்தை மட்டும் படித்துவிடுமாறு நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.*

THIRU P. G. KARUTHIRUMAN : Sir, I have given notice of the following adjournment motion—

"That the House do stand adjourned to discuss a matter of urgent public importance, viz., the continued fire accidents taking place daily in the Madras City, the causes for the same and the reliefs afforded to the victims."

சென்னையிலே துரதிருஷ்டவசமாக நாள் தவறினாலும் இந்தத் தீ விபத்துக்கள் தவறாமல் இருப்பதில்லை. மேலும், நேற்று ஏற்பட்ட தீ விபத்திலே மூன்று பேர் இறந்து விட்டார்கள் . . .

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : *தீர்மானத்தைப் படித்துவிட்டுப் பேச வேண்டியதில்லை. படித்துவிடுவதோடு நிறுத்தி விடுங்கள். அமைச்சரவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவதற்குப் படித்துவிட்டு, அந்த அளவோடு நிறுத்திக்கொள்ளுமாறு எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.*

DR. H. V. HANDE : Hon. Deputy Speaker, Sir, I have given notice of a motion for an adjournment of the business of the Assembly for discussing definite matter of urgent public importance, namely:—

"to discuss relief measures for above 2,000 inhabitants rendered homeless on account of the blaze of fire which has destroyed nearly 500 huts in Appadurai Naicken Thottam and Patnoolkaran Thottam and Mundakanniamman Koil Thottam in Division 83 in Mylapore.

These poor people have lost all their belongings and cannot cook or live in the open. This is the third fire accident that has overtaken the City within the short duration of 48 hours. The Corporation is unable to cope up with the magnitude of relief and rehabilitation measures that the situation demands. Though it may be argued that this subject may be discussed during the Appropriation Bill, I urge the Deputy Speaker to allow an adjournment of the House to discuss immediately some concrete relief measures that the State Government may be constrained to undertake such as cash benefits, supply of food packets, supply of asbestos sheets, etc. and also a detailed programme to rehabilitate these homeless persons in a permanent way so that they will not be frequent victims of such fire disasters. Sir, I therefoul, request you to adjourn the business of the House."

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : *சார், சென்னை மைலாப்பூரில் ஏற்பட்ட இதுவரையில்லாத மிக பயங்கரமான தீ விபத்தில் 1,000 குடிசைகளுக்கு மேல் தீப்பிடித்து அழிந்ததைப் பற்றியும், ஆயிரக்கணக்கான பேர்கள் துணிமணியில்லாமலும், உணவு இல்லாமலும் நிராதரவாக தவிக்கும்*

மிக மோசமான நிலையிலுள்ள நபர்களுக்கு உடனடியாக உதவி புரிய வேண்டிய அவசியத்தைப்பற்றியும், மேலும் மத்திய சர்க்காருக்குத் தெரியப்படுத்தி அதற்கான உதவியைப் பெறுவதைப் பற்றியும் விவாதிக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. சி. என். அண்ணாதுரை : *தலைவரவர்களே, எல்லோரும் கவலைப்படத்தக்க விதத்தில் இரண்டு நாட்களாக சென்னையில் இருவேறு இடங்களில்—மூன்று இடங்கள் என்று கூடச் சொல்லலாம், ஏற்பட்ட இந்த தீ விபத்துக்களுக்கு என்னென்ன நிவாரணங்கள் அளிக்கலாம் என்பது பற்றி விவாதிக்க சபையின் நடவடிக்கையை ஒத்தி வைக்க வேண்டுமென்று நண்பர்கள் விரும்புகிறார்கள். அதற்கான நடவடிக்கைகள் துரிதமான முறையில் இப்பொழுது எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. தீ விபத்திலே பாதிக்கப்பட்டவர்கள், வீடிழந்தவர்கள் வேறு இடங்களுக்குச் சென்று தற்காலிகமாக இருப்பதற்கு இடம் வசதி செய்து கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. கார்ப்பொரேஷன் மூலம் இந்த இரண்டு, மூன்று நாட்களுக்குச் சாப்பாடு வசதி செய்யப்பட்டு வந்திருக்கிறது. பல்வேறு பொதுநல ஸ்தாபனங்கள் தாங்கள் தாங்களாகவே இதிலே உதவி அளித்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். சர்க்காரிடத்தில் உள்ள விதிமுறையின்படி வீடிழந்தவர்களுக்கு உதவித் தொகை கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. இவைகளையெல்லாம் மனதில்கொண்டு, என்னென்ன செய்யலாம் என்பதைப்பற்றி விவாதிக்க நம்முடைய சபையை ஒத்திவைப்பதைவிட, சபை இல்லாத நேரத்தில் உறுப்பினர்கள் இதிலே அக்கறை காட்டுவார்களேயானால் உண்மை நிவாரணம் அந்த மக்களுக்குக் கிடைக்கக்கூடிய வகையில் இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொண்டு, இதுகுறித்து இந்த பேரவையின் நிகழ்ச்சிகளை ஒத்தி வைக்க வேண்டிய தேவையில்லை என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.*

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : *மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்களின் விளக்கத்திற்குப் பிறகு இதைப்பற்றி விவாதிக்க இந்தப் பேரவையின் நிகழ்ச்சிகளை ஒத்தி வைக்க வேண்டிய தேவையில்லை என்று கருதி இந்த ஒத்திவைப்புத் தீர்மானங்களை நான் நிராகரிக்கிறேன்.*

4. கவன ஈர்ப்பு.

தஞ்சை மாவட்டத்தில் கால்நடைகளுக்குப் போதுமான வைத்திய வசதியின்மை.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : அடுத்து சபை 41-வது விதியின் கீழ் திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து அவர்கள் மாண்புமிகு விவசாய அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு கருத்து ஈர்ப்புத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வருவார்.

திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து : *கனம் தலைவரவர்களே, தஞ்சை மாவட்டத்தில் குறிப்பாக ஒரத்தநாடு, பட்டுக்கோட்டை, அறந்தாங்கி தாலுகாக்களில் கால்நடைகளுக்குப் போதுமான வைத்திய வசதி இல்லாது ஆயிரக்கணக்கான கால்நடைகள் நோய்கண்டு இறக்கின்ற காரணத்தால் அப்பகுதி விவசாயிகள் பெரும் நட்டத்திற்கு உள்ளாகியிருப்பதால் கால்நடைகளுக்கு நோய் பரவாவண்ணம் தடுக்க துரித நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய காரியத்தைப்பற்றிக் கனம் அமைச்சரவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.*

மாண்புமிகு திரு. ஏ. கோவிந்தசாமி : *மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரத்தநாடு வட்டத்திலுள்ள வடசேரி கிராமத்தில் கால்நடைகளுக்கு வெக்கை நோய் கண்டுள்ளதாக 20—5—1967-ல் முதலில் தெரிய வந்தது. இந்நோய் பெருவாரியாகப் பரவத் தொடங்கியது; இந்நோயைத் தடுக்கத் தடுப்பு நடவடிக்கைகள் உடனடியாக மேற்கொள்ளப்பட்டன. இந்நோய், வெக்கை நோய் என்று பின்னர் உறுதிப்படுத்தப்பட்டு, அருகிலுள்ள கிராமங்களில் இருக்கும் கால்நடைகளைப் பாதுகாக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. மன்னார்குடி, ஒரத்தநாடு, பட்டுக்*

கோட்டை, அறந்தாங்கி ஆகிய வட்டங்களில் மட்டும் இந்நோய் தாக்கியது. மே திங்களில் வெக்கை நோய்த் தடுப்பு அதிகாரி இம்மாவட்டம் முழுவதிலும் சுற்றுப் பயணம் செய்து பெருவாரியாக நோய்த் தடுப்பு ஊசி போடும் பணியை மேற்பார்வையிட்டார். மாவட்டம் முழுவதும் நோய்த் தடுப்பு ஊசி போடப்பட்டது. இதுவரை 236,147 கால்நடைகளுக்கு ஊசி போடப்பட்டது. மொத்தம் 322 கால்நடைகள் பாதிக்கப்பட்டன. 217 கால்நடைகள் இறந்து விட்டன. தற்போது இந்நோய் பரவவொட்டாமல் நன்கு கட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. விலங்கின வளர்ப்புத்துறை நெறியாளர், விலங்கின வளர்ப்புத்துறைத் துணை நெறியாளர் (கால்நடை மருத்துவம்), வெக்கை நோய்த்தடுப்பு அதிகாரி, நோய் ஆய்வு அதிகாரிகள் மூவர் ஆகியோரும் இம்மாவட்டத்திற்குச் சென்று நோய்த் தடுப்பு ஊசி போடும் இயக்கத்தைத் துவக்கிவைத்து முழ்முரப்படுத்தி அதனை மேற்பார்வையிட்டனர்.

இம்மாவட்டத்தில் கால்நடைச் சந்தைகள் பல உள்ளன; இந்த இடங்களில் கால்நடைகள் அதிக அளவில் கூடி நெருக்கம் ஏற்படுவதால் இம்மாவட்டத்தில் எந்த நோயும் பரவுவதற்கு ஏதுவாக அமைகிறது. கோடை மாதங்களில் இம் மாவட்டத்திற்குள் கால்நடைகள் பெருவாரியாக மேய்ச்சலுக்கு வெளிவந்து போவதாலும் இந்நோய் பரவுவதற்கு காரணமாகிறது. எனவே நோய்த்தாக்குண்ட இடங்களிலிருந்து மற்ற இடங்களுக்கும் கால்நடைகள் செல்வதைத் தடை செய்து 1940-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு வெக்கைநோய்த் தடுப்புச் சட்டத்தின் விதித்துறைகள் தஞ்சாவூர் மாவட்டம் முழுவதிலும் செயலாக்கப்பட்டன.

தஞ்சாவூர் (கிழக்கு மேற்கு) தற்போதுள்ள கால்நடை மருத்துவ நிலையங்களின் நிலையும் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கையும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

மாவட்டம். (1)	கால்நடை மருத்துவ நிலையங்கள். (2)	முதல் உதவி நிலையங்கள். (3)	இயங்கும் பிரிவுகள். (4)	பயணப் பணியிடங்கள். (5)
தஞ்சாவூர் (மேற்கு)	21	4	1	..
தஞ்சாவூர் (கிழக்கு)	26	2	1	1

இத்துடன் கிழக்கு-மேற்குத் தஞ்சாவூரில் உள்ள சமுதாய நல வளர்ச்சி வட்டாரங்களில், கிழக்கு தஞ்சாவூரில் 19 வளர்ச்சி அதிகாரிகளும் (விலங்கின வளர்ப்பு), மேற்கு தஞ்சாவூரில் 19 அதிகாரிகளும் உள்ளனர்.

இம் மாவட்டத்திலுள்ள தொழில் நுட்பப் பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை—

மாவட்டம். (1)	கால்நடை மருத்துவ உதவி சர்ஜன்கள். (2)	கால்நடை உதவியாளர் 1-ம் நிலை. (3)	கால்நடை உதவியாளர் 2-ம் நிலை. (4)
தஞ்சாவூர் (மேற்கு)	23	17	22
தஞ்சாவூர் (கிழக்கு)	25	14	36

தஞ்சாவூரிலுள்ள கால்நடைகளின் மொத்த எண்ணிக்கை—1,129,191

தஞ்சாவூரிலுள்ள எருமை மாடுகளின் மொத்த எண்ணிக்கை—365,091

இம் மாவட்டத்தில் கால்நடை மருத்துவ நிலையங்களுக்குக் கொண்டு வரப்படும் நோய்வாய்ப்பட்ட கால்நடைகளுக்குச் சிகிச்சை செய்யப் போதுமான வசதிகள் உள்ளன. பயணம் மேற்கொள்ளும் கால்நடை மருத்துவ உதவி சர்ஜன்களும், விரிவு அதிகாரிகளும் (விலங்கின வளர்ப்பு) குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒரு முறை கால்நடைத் தொற்றுநோய்களைத் தடுப்பதற்குக் கிராமங்களில் கால்நடைகளுக்குத் தடுப்பு ஊசிகள் போடுகின்றனர். நோய் தாக்குண்ட இடத்தில் அந்த இடத்தைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் தடுப்பு நடவடிக்கை மேற்கொள்ள கால்நடை உதவியாளர்கள் 16 பேரும், ஏவலர் 5 பேரும் அடங்கிய கூடுதல் பணியாளர்கள் 4 ஜீப் கார்களுடன் அப்பகுதிக்கு விரைந்தனர்.

1. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(இ) 1967-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிலவரி, தண்ணீர்த் தீர்வை (மேல்வரி) (ரத்து) மசோதா.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : 1967-ஆம் ஆண்டு, தமிழ்நாடு நிலவரி, தண்ணீர்த் தீர்வை (மேல்வரி) (ரத்து) மசோதாவை இந்த அவைக்குக் கொண்டுவருவதற்கு மேன்மைமிகு கவர்னர் அவர்கள் தமது இசைவைத் தெரிவித்திருக்கிறார் என்பதைப் பேரவைக்கு நான் அறிவிக்கின்றேன்.

5. அரசினர் மசோதாக்கள்.

(அ) 1967-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிலவரி, தண்ணீர்த் தீர்வை (மேல்வரி) (ரத்து) மசோதா.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1967-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிலவரி, தண்ணீர்த் தீர்வை (மேல்வரி) (ரத்து) மசோதாவை அறிமுகப்படுத்த நான் அனுமதி கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : நான் இந்த மசோதாவை அறிமுகப்படுத்துகிறேன்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : மசோதா அறிமுகப்படுத்தப் பட்டது.

(இ) 1967-ம் ஆண்டு நில உடைமைகள் (நடவடிக்கைகளின் நிறைவேற்றத்தை நிறுத்திவைத்தல்) குறித்த (தமிழ்நாடு திருத்த) மசோதா.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1967-ஆம் ஆண்டு நில உடைமைகள் (நடவடிக்கைகளின் நிறைவேற்றத்தை நிறுத்தி வைத்தல்) குறித்த (தமிழ்நாடு திருத்த) மசோதாவை அறிமுகப்படுத்த நான் அனுமதி கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : நான் இந்த மசோதாவை அறிமுகப்படுத்துகிறேன்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : மசோதா அறிமுகப்படுத்தப் பட்டது.

[1967 ஜூலை 4

6. 1967-68-ம் ஆண்டிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள்மீது வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி).

கோரிக்கை எண் II—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : 1967-68-ஆம் ஆண்டிற்கான திருத்தப்பட்ட வரவு-செலவுத் திட்டத்தின் மானிய கோரிக்கைகள் மீது இன்று ஆறும் நாளாக விவாதம் நடைபெற இருக்கிறது. இப்பொழுது மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் அவர்கள் 2-ம் எண்ணுள்ள—"மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்" என்னும் நிதிக் கோரிக்கையைக் குறித்த தீர்மானத்தைக் கொண்டுவருவார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கவர்னர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகின்றேன்:—

"கோரிக்கை எண் II—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ், ரூ. 31,23,900-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்."

Thiru V. GEORGE : Sir, to discuss the possibility of increasing the bus fare by the bus owners and the State, I move the following cut motion :—

"That the allotment of Rs. 31,23,900 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100."

திரு. என். வரதராஜன் : துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பஸ் விபத்துக்கள் அதிகமாகிக்கொண்டுவரும் இக்காலத்தில் நல்ல முறையில் இல்லாத, ஓடுவதற்கு லாயக்கற்ற பஸ்களுக்கு ஆண்டுதோறும் அத்தாட்சி கொடுப்பதுபற்றி விவாதிக்க—

"கோரிக்கை எண் II—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்" என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகிற ரூ. 31,23,900-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

என்ற என் பெயரில் உள்ள வெட்டுத் தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகின்றேன்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : ஐயா, மோட்டார் வண்டிகளில் உள்ள குறைபாடுகளையும் 50 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள போக்குவரத்தை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்துவதுபற்றி விவாதிக்க

" கோரிக்கை எண் II— மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகிற ரூ. 31,23,900-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்"

என்ற என் பெயரில் உள்ள வெட்டுத் தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகின்றேன்.

கோரிக்கை எண் XXX—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : ஐயா, கவர்னர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகின்றேன்.

"கோரிக்கை எண் XXX—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 9,69,38,200-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்."

Thiru K. VINAYAKAM : Sir, to discuss the general policy and the desirability of paying compensation to the operators affected

1967 ஜூலை 4] [Thiru K. Vinayakam]

by the nationalisation or appointing a Legislature Committee to examine the issue of nationalisation of bus transport, I move the following cut motion :—

"That the allotment of Rs. 9,69,38,200 under Demand No. XXX—Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100."

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : ஐயா, லாரிப் போக்குவரத்தைத் தேசியமயமாக்காமல் விட்டு வைத்திருப்பதை எடுத்துக்காட்ட—

"கோரிக்கை எண் XXX—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகிற ரூ. 9,69,38,200-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

என்ற என் பெயரில் உள்ள வெட்டுத் தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகின்றேன்.

கோரிக்கை எண் XLIII—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : ஐயா, கவர்னர் அவர்களின் பரிவுரையின் மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகின்றேன்.

"கோரிக்கை எண் XLIII—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு" என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,44,31,100-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்."

Thiru V. K. KOTHANDARAMAN: Sir, to discuss the necessity for organising inland water-ways transports in the City of Madras, I move the following cut motion :—

"That the allotment of Rs. 2,44,31,100 under Demand No. XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100."

Thiru N. KASIRAMAN : Sir, to discuss about the absence of workshops at Salem and also the effect of nationalisation without depots, I move the following cut motion :—

"That the allotment of Rs. 2,44,31,100 under Demand No. XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100."

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : இப்பொழுது இந்த விவாதத்தைத் தொடங்கி வைக்கின்ற முறையில் மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பேசுவார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அவர்களின் அறையில் 10-30 மணிக்கு அலுவல் ஆய்வுக் குழுவின் கூட்டம் நடைபெற இருக்கிறது. கட்சித் தலைவர்கள் அங்கே செல்லுமாறு கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழக அரசின் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படும் முறை குறித்த ஆய்வுரை ஒன்று உறுப்பினர்களுக்குத் தனியே வழங்கப் பட்டுள்ளது. போக்குவரத்துத்துறை 1966–67-ம் ஆண்டுக் காலத்தில் மேற்கொண்ட பல்வேறு நடவடிக்கைகள் குறித்து அந்த ஆய்வுரை விரிவாக விளக்கிக் கூறுகிறது.

தற்போது சென்னை மாநகரின் எல்லைக்குள் அடங்கிய பேருந்து வழித்தடங்கள் அனைத்தும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டு இவ்வழித்தடங்களில் தமிழக அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையினால் பேருந்து வண்டிகள் விடப்

படுகின்றன. நெடுந்தொலை விரைவு வண்டிகளைப் பொறுத்தவரை, 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட நீளமுடைய வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்குவதே அரசின் கொள்கையாக இருந்தது. இருந்தபோதிலும், அரசுப் போக்கு வரத்துத் துறையின் பேருந்து வண்டிகள் செல்லுகின்ற வழித்தடங்களைச் சேர்ந்த பகுதிகளில் தனியார்களும் பேருந்துகள் ஓட்டுவதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டது. இத்துறையைச் சேர்ந்ததாக இயங்கிவரும் கன்னியா குமரிக் கிளை முன்னாள் திருவாங்கூர்-கொச்சி மாநிலத்திலிருந்து 1—11—1956-ல் நமது அரசினால் மேற்கொள்ளப்பட்டது. அதனை அரசு எடுத்துக்கொண்ட பின்னர், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் மேலும் பல வழித் தடங்கள் தேசிய மயமாக்கப்பட்டன. இப்போது இம்மாவட்டத்தில் ஒருசில வழித்தடங்களில் மட்டுமே தனியார்களால் பேருந்துகள் விடப் படுகின்றன.

நியாயமான கட்டணங்களில் சிறந்த முறையில் மக்களுக்குப் போக்கு வரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கும் பொருட்டும் தமிழக அரசு போக்கு வரத்துத்துறையின் வருமானத்தைப் பெருக்கும் பொருட்டும் மக்கள் பயணம் செய்கிற பேருந்துப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையை மேலும் விரிவுபடுத்துவது குறித்து அக்கறையுடன் ஆராய்ந்துள்ளது. கீழ்க்காணும் வகைகளைச் சேர்ந்த வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் ஓட்டு வதற்குத் தனியாருக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள அனுமதிகள் இறுதியடையும் போது அவ்வழித் தடங்களை அரசு மேற்கொள்வதென்று முடிவு செய்யப் பட்டுள்ளது:—

(1) சாதாரண வண்டிகளும் துரித வண்டிகளும் ஓடுகின்ற 75 மைல் நீளமும் அதற்கு மேற்பட்ட நீளமும் உடைய வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(2) சென்னை மாநகரிலிருந்து செல்லுகின்ற அல்லது சென்னை மாநகருக்கு வந்து சேருகின்ற வழித்தடங்கள் எவ்வளவு நீளமிருப்பினும் அவை அனைத்தும் ;

(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து செல்லுகின்ற அல்லது அம் மாவட்டத்தில் வந்து சேருகின்ற வழித்தடங்கள் உட்பட அம்மாவட்டத்தின் வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

மேலே கூறப்பட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்திலும் வருங்காலத்தில் செய்யப் படும் மேம்பாடுகள் யாவும் தமிழக அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையினால் மட்டுமே செய்யப்பட வேண்டும் என்றும் அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. சென்னை மாநகருக்கு உள்ளேயும் அதன் சுற்றுப்புறங்களிலும் மற்றும் இம்மாநிலத்தின் ஏனைய இடங்களிலும் இத்துறையின் பணிமனைகள் இருக் கின்றன. எனவே, அரசின் கொள்கையைப் பெரிதும் இடர்ப்பாடின்றியே செயல்படுத்த இயலும். மேற்கூறிய வகையைச் சேர்ந்த வழித்தடங்களை தனியார்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள அனுமதிகள் இறுதியடையும் போதெல் லாம் தேசியமயமாக்க திட்டமிட்டிருப்பதனால், வழித்தட உரிமை இழக்கும் பேருந்து முதலாளிகளுக்கு அதற்காக இழப்பீடு எதும் வழங்கப்பட மாட்டாது. அரசு மேற்கொள்ளும் வழித் தடங்களில் தமிழக அரசு போக்குவரத்து தனக்குச் சொந்தமான புதிய பேருந்துகளையே ஓட்டும், அவைகள் சீரிய முறையில் செயல்பட்டு வருவதற்குரிய வகையில் தக்க ஏற்பாடுகளை இத்துறை மேற்கொள்ளும். இவ்வகையில் வழித்தட அனுமதி இழந்த தனியார்களிடம் வேலையிலிருந்தவர்கள் இத்துறையில் வேலை வாய்ப்பு வேண்டி விண்ணப்பித்துக் கொண்டால், அவர்களில் வேலைக்கு அமர்த்திக் கொள்ளத் தகுதியுடையவர்களை இத்துறை வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ளும்.

நடப்பு ஆண்டில் தனியார்களால் 255 பேருந்துகள் ஓட்டப்படுகின்ற 189 வழித் தடங்களை அரசு மேற்கொள்ள திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. மேலே கூறிய மூவகையான இவ்வழித்தடங்களின் தனித்தனி விவரம் வருமாறு :—

	வழித்தடங்கள்.	பேருந்துகள்.
(1) 75 மைல் நீளமும் அதற்கு மேற்பட்ட நீளமுடைய வழித்தடங்கள்.	96	124
(2) சென்னை மாநகரிலிருந்து செல்லுகிற அல்லது சென்னை மாநகருக்கு வந் தடைகிற வழித்தடங்கள்.	70	83
(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து செல்லுகிற அல்லது அம்மாவட்டத்திற்கு வந்து சேருகிற வழித்தடங்கள் உட்பட இம்மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள்.	23	48
மொத்தம் ..	189	255

பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்குச் செலவு மிகுதியானதை ஈடுகட்டும் பொருட்டு 1—1—1966-ம் தேதி முதற் கொண்டு இத்துறையின் நீண்ட தூரப் பேருந்துகளின் பயணக் கட்டணம் மைலுக்கு 5 காசிலிருந்து 6 காசாக உயர்த்தப்பட்டது. இவ்வாறு கட்டணம் உயர்த்தப்பட்ட பின்னர், ரயில்வே துறையின் போட்டியினாலும் தனியார் பேருந்துகளில் கட்டணங்கள் குறைவாக இருந்த காரணத்தினாலும் இத் துறையின் வண்டிகளில் மக்கள் பயணம் செய்வது குறைந்து விட்டது. எனவே, 1—4—1967-ம் தேதி முதற்கொண்டு நெடுந்தூரப் பேருந்துகளின் கட்டணம் மைலுக்கு 5 காசாகக் குறைக்கப்பட்டது. கட்டணம் குறைக்கப்பட்ட பின்னர், நெடுந்தூர வண்டிகளின் மூலம் கிடைக்கும் வருமானம் உயர்ந்துள்ளது. 1967 ஏப்ரலில் ஒரு வண்டிக்கு 11,033 ரூபாய் வருமானம் கிடைத்தது. ஆனால் 1967 மார்ச்சில் ரூ. 10,706-ம், 1966 ஏப்ரலில் ரூ. 10,833-ம் வருமானம் கிடைத்தது. இவ்வண்டிகளின் மூலமாகக் கிடைக்கும் வருவாயைப் பெருக்கக் கருதி இவ்வண்டிகளில் தற்போது உள்ள வசதிகள் பெரும்பாலும் குறையாத வகையில் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை மிகுதியாக்கப்பட்டு வருகிறது. இத்துறையினால் ஓட்டப்படும் மற்ற வண்டி களின் கட்டணவீதங்களைச் சீரமைக்கவும், 12 வயதிற்குக் குறைந்த சிறுவர் களுக்குச் சலுகைக் கட்டணங்கள் வசூலிக்கவும், பொது விடுமுறை நாட்களில் " சித்தம்போல பயணம் செய் " என்னும் புதுமுறை பயணச் சீட்டுகளை வழங்கவும் செயற்குறிப்புகள் ஆராயப்பட்டு வருகின்றன. குறிப் பிட்ட வரம்பிற்கு மேல் வசூல் காட்டுகின்ற கண்டக்டர்களுக்குத் தூண்டு கோல் பூரிப்பூதியம் வழங்குவதற்கான ஒரு செயற்குறிப்பும் ஆராயப் பட்டு வருகின்றது.

மதுராந்தகம் போன்ற இடங்களைச் சென்னை மாநகருடன் இணைக்கின்ற வகையில் புதிய வழித்தடங்களில் இத்துறையின் பேருந்துகளை ஓட்ட வேண்டுமென்று பொதுமக்களிடமிருந்து வேண்டுகோள்கள் பல வரப் பெற்றன. பயணம் செய்கின்ற பொது மக்களின் தேவைகளை விரைவில் நிறைவேற்றும்பொருட்டு தற்காலிக அனுமதியுடன் 1—4—1967 தேதிக்குப் பிறகு, இத் துறை புதிய வழித்தடங்கள் பலவற்றில் பேருந்துகளை ஓட்டுகின்றது.

சென்னை மாநகர மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகள் குறித்தும் தனிக் கவனம் செலுத்தப்பட்டுள்ளது. 1967-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 6-ம் தேதிக்குப் பிறகு மாநகரில் புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்து கள் ஓட்டப்பட்டு வருகின்றன.

இத்துறை தனது பேருந்துகளைச் சீரான முறையில் இயக்கி வரவும், அவசியமான இடங்களில் எல்லாம் தங்கும் அறைகள், குளியல் அறைகள், ஓய்வு அறைகள், குளிர்நீர்ச் சாதனங்கள் முதலியவை போன்ற எல்லா வசதிகளுடனும் பேருந்து நிலையங்களை நன்னிலையில் பேணிவரவும் இத் துறை பணிமனைகளை நிறுவி வந்துள்ளது. இத்தகைய பணிமனைகளுள் ஒன்றாக அண்மையில் அம்பத்தூரில் ஒரு பணிமனை நிறுவப்பட்டுள்ளது. இது 14—4—1967-ல் செயல்படத் தொடங்கியது. விரைவு வண்டிகளுக்காக உதகமண்டலத்தில் அனைத்துவசதிகளுடன் கூடிய பேருந்து நிலையம் ஒன்று

27—5—1967-ல் திறக்கப்பட்டது. சென்னை மாநகரின் விரைவு வண்டிகளுக்கான பேருந்து நிலையம் பாரிமுனையில் "டேர் ஹௌஸ்" கட்டடத்திற்கு எதிரேயுள்ள இளைப் பணிமனையில் செயல்பட்டு வந்தது. இது மிகவும் குறுகலானது. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையும், பயணிகளின் எண்ணிக்கையும் பெருகிக் கொண்டே வருவதற்கேற்ப இடவசதியை ஏற்பாடு செய்ய இயலாது போனதால் இந்தப் பேருந்து நிலையத்தை இங்கிருந்து பெரிதும் தகுதியுடையதோர் இடத்திற்கு மாற்ற வேண்டுமென முடிவு செய்யப்பட்டது. அதற்கேற்ப, உயர்நீதி மன்ற வளாவுக்குள் எஸ்பிளனேடு சாலைக்குப் பக்கத்தில் 1·80 ஏக்கர் பரப்புடைய நிலம் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு இவ்விடத்தில் ஏறத்தாழ ரூபாய் 1 லட்சம் செலவில் பேருந்து நிலையம் ஒன்று இப்போது கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்தப் பேருந்து நிலையம் 5—6—1967-லிருந்து செயல்படத் தொடங்கியது. குரோம்பேட்டையிலும், நாகர்கோவிலிலும் உள்ள இத்துறையின் தொழிற் பட்டறைகள் இப்போது திங்களுக்கு 50 பேருந்து வண்டிகளைக் கட்டும் திறனோடு உள்ளன. பயணப் பேருந்துப் போக்குவரத்தினை மேன்மேலும் நாட்டுடைமையாக்கி வருவதையொட்டி, இத்துறைக்கு வேண்டிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருகிக் கொண்டே வருவதைச் சமாளிக்கும் பொருட்டும், ஏனைய அரசுத் துறைகளுக்காக மேலும் பல மோட்டார் வண்டிகளைக் கட்டும் பொருட்டும் மேற்படி தொழிற்பட்டறைகள் திங்களுக்கு 65 மோட்டார் வண்டிகள் கட்டும் அளவிற்கு அவற்றின் திறனை உயர்த்துவதற்கான செயற்குறிப்புகள் ஆராயப்பட்டு வருகின்றன. பொதுமக்களுக்கு மேலும் திறம்படப் பணியாற்ற இந்தத் துறைக்கு ஆக்கபூர்வமான யோசனைகளை அளிக்குமாறு உறுப்பினர்களை வேண்டுகிறேன். இத்துடன் மோட்டார் போக்குவரத்து ஆய்வுரையும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்து ஆய்வுரையும் மன்றத்தின்முன் வைக்கின்றேன்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : இப்போது பேரவை முன்புள்ள நிதிக் கோரிக்கைகள் மூன்றையும் ஒன்ருக எடுத்துக்கொண்டு விவாதிக்கலாம் என்று இருக்கிறேன். நிதிக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவை முன் விவாதத்திற்கு வருகின்றன.

திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார் : கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இப்போது ஆற்றிய உரையின் நகல் எல்லா உறுப்பினர்களுக்கும் கொடுக்கப்பட்டால் மிக உதவியாக இருக்கும் என்று தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : ஆய்வு உரை அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. என்னுடைய முன்னுரையும் தேவை என்று கருதினால் பின்னர் அச்சடித்துத் தர இயலும்.

***திரு. கே. விநாயகம் :** மதிப்பிற்குரிய துணைச் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று மூன்று மானியங்களும் ஒன்ருகப் பிரேரிக்கப்பட்டு இருப்பதனால் அந்த அந்த மானியத்தில் தனியாகச் சொல்வதை யொத்தமாகக் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல எனக்கு வாய்ப்புத் தரவேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மோட்டார் வாகனங்கள் ஆக்டைப் பொறுத்தவரையில் இப்போது இரண்டுவிதமான அபிப்பிராயம் வர இடமே இல்லை. நிதித்துறை நமக்குச் சிறியதாகத்தான் இருக்கிறது. ஆனல், புது அமைச்சர் வந்த பிறகு ஒருசில மாறுதல்களை உண்டாக்க வேண்டுமென்ற அவா அவருக்கு இருப்பது வரவேற்கத் தக்கதுதான். மோட்டார் சைக்கிளில் போகிற பிரயாணிகள் பெரும்பாலும் ஒருவராகப் போவதில்லை. எங்கள் வட்டாரத்தில் வேடிக்கையாக இளைஞர்கள் சொல்வார்கள். மோட்டார் சைக்கிளில் போகிறவர்களைப் பார்த்தால் எப்போதும் பின்னல் ஒரு பெண்ணுடனேயே போகிருர்களே, மோட்டார் சைக்கிள் கொடுக்கிறபோதே ஒரு பெண்ணையும் சேர்த்தே கொடுக்கிருர்களோ என்பார்கள். (சிரிப்பு) விபத்து ஏற்படுகிறபோது இரண்டுபேர்களுக்கும் அடிபடுகிறதே என்கிற கருணை உள்ளத்தோடு தான்அமைச்சர் அவர்கள் மோட்டார் சைக்கிளில்

போகிறவர்கள் தலையில் ஒரு தொப்பி போட்டுக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொன்னர்கள். "ஸ்டீல் ஹெல்மெட்" போட்டுக் கொள்ள வேண்டுமென்பது நல்ல யோசனைதான். ஆனல் எங்கே அது விற்கப்படுகிறது, யார் தயாரிக்கிருர்கள் என்கிற விவரங்களையும் சேர்த்தே அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்க வேண்டும். விபத்துக்களினல் ஏற்படுகிற நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு அத்தகைய பாதுகாப்பு நல்லதுதான். ஆனல் தொப்பிகளும் சுலபமாகக் கிடைப்பதற்கு வழிவகைகளை செய்துவிட்டு இந்த அறிக்கையை விட்டிருந்தால் இன்னும் நன்ருக வரவேற்றிருப்பேன்.

அடுத்து, பஸ்களை ஓட்டுகிறவர்கள் வேகமாக ஓட்டுகிருர்கள், அல்லது லாரிகளை ஓட்டுகிறவர்கள் விரைவாக ஓட்டுகிருர்கள் என்று குற்றம் சாட்டப்படுகிறபோது இவை எல்லாம் கோர்ட்டுக்குப் போவது பழக்கம். இப்போது மொபைல்கோர்ட் என்று சொல்லி ஆங்காங்கேயே விசாரிக்கப்பட்டு அபராதம் விதிக்கப்படுகிறது இப்போது வந்துள்ள பழக்கம். இதைப்பற்றி என்ன சொல்கிருர்கள் என்பதை அமைச்சர் அவர்களுக்கு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இது ஒரு highway road robbery வழிப்பறிக் கொள்ளையாகத்தான் இருக்கிறது. ஒரு டாக்ஸி போகிறது, லாரி போகிறது, விரைவாக அது ஓட்டப்பட்டது என்று சொல்லி, குற்றம் சாட்டப்பட்டவர்களுக்கு அதை மறுப்பதற்கான வாய்ப்பே அளிக்கப்படுதில்லை "That Judgment is delivered on the spot then and there" எங்களைப்போல் உள்ளவர்களுக்கும் அதில் வாய்ப்பு குறைகிறது, அதைக்கூட பெருத்த நஷ்டமாகக் கருதவில்லை. விரைவாக வண்டியை ஓட்டுபவர்கள் தவறு செய்தார்களா, இல்லையா என்பதை நிரூபித்துக்கொள்ள அவர்களுக்குப் போதிய அவகாசம் தரப்படுவதில்லை.

மேலும், இந்த அவைச்சாவைக்கு ஒன்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்பு கின்றேன். இப்போது சைகிள் ரிக்ஷாக்களை ஏழைகள் வைத்திருக்கிருர்கள். அது சுலபமாக டாக்சிகளோ, பெரிய பெரிய வண்டிகளோ போக முடியாத சாலைகளில் எல்லாம் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படுகிறது. அந்த சைகிள் ரிக்ஷாவை எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும், நீங்கள் வேண்டாமென்று தடுக்கக்கூடாது. "It does not meet the ends of justice' அதைத் தயவுசெய்து மறு பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். இப்பொழுது ஆயிரத்திற்கோ, இரண்டாயிரத்திற்கோ, லைசென்ஸ்கள் கொடுத்துவிட்டு, மேலும் லைசென்ஸ்கள் தரப்போவதில்லையென்று சொல்கிருர்கள். அதற்கு அமைச்சர் அவர்களும், மற்றவர்களும், "ஏழை இழுக்கிருன்; மனிதனை மனிதன் இருக்கிருன்; இந்தக் கொடுமை கூடாது; மனிதனை மனிதன் இழுத்தால் இவன் சீக்கிரமாகவே இறந்து விடுவான்; ஆகவே ரிக்ஷாக்களை அறவே ஒழிக்கவே கட்டுப்படுத்துகிருேம்" 'To abolish the hand-pulled rickshaws and cycle rickshaws' என்று சொல்கிருர்கள். அந்த ஏழை சைகிள் ரிக்ஷாக்காரனுடைய வாழ்க்கைக்கு ஏதாவது வழி செய்துவிட்டு சைகிள் ரிக்ஷாக்களைக் குறைத்தால் நல்லதாக இருக்கும். அந்த ரிக்ஷாக்காரனுக்கு வேலைவாய்ப்புத் தந்துவிட்டு பிறகு அதை ஒழித்துவிடலாம். ஆகவே, தயவு செய்து ரிக்ஷாக்களை பூராவாக எடுத்து விடுவதற்கு முன்னலே அவர்களுக்கு 'Alternative profession' வேலைவாய்ப்பைத் தர வேண்டும். நாமே சட்டத்தைப் போடுகிருேம்; நாமே சட்டத்தை மீறுகிருேம்.

'Unlicensed rickshaws and licensed rickshaws' என்று சொல்லி சில ரிக்ஷாக் களுக்குப் பச்சை வர்ணத்தைப் பூசிவிட்டு, சில ரிக்ஷாக்களுக்கு மஞ்சள் வர்ணத்தைப் பூசி — சட்டத்திற்கு உட்பட்டவை, சட்டத்திற்கு விரோதமானவை என்று வண்டிகளைப் பிரித்து வைப்பதன் மூலம், ஒரு வேளை நாமே சட்டத்திற்கு விரோதமாக நடக்கிருேமோ என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். ஆகவே, பூரா வண்டிகளுக்கும் மஞ்சள் வர்ணத்தையே பூசவேண்டும். வடக்கேயிருந்து என் நண்பர் ஒருவர் வந்திருந்தார். அவர், "டாக்சிகள் மஞ்சள் வர்ணம் பூசியிருப்பதனலே டாக்சி என்றுதெரிகிறது. ஆனல் ரிக்ஷாக்களை எடுத்துக்கொண்டால், மஞ்சள், பச்சை கலந்திருக்கின்றனவே?" என்ருர். "பச்சையாக இருப்பது தற்போதுள்ள அமைச்சர் கருணாநிதி அவர்களுடையது. மஞ்சளாக இருப்பது முன்னல்

அமைச்சர் வெங்கடசாமியுடையது" என்று வேடிக்கையாகக் கூறினேன். நமக்கு ஏழை மக்களிடம் கருணை இருக்க வேண்டியதுதான். கருணையுடன் கொஞ்சம் சிரத்தையும் இருக்க வேண்டும். ஆகவே, எல்லா வண்டிகளையும் லைசென்ஸ் ரிக்ஷாக்களாக மாற்றி மஞ்சள் வர்ணத்தைப் பூசி விடுவது நல்லது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மூன்றாவது உதாரணம். "பொன் முட்டை இடுகிற வாத்து" என்று நான் முன்பு சொன்னேன். இந்தத் துறை அதிகமாக சுலபமாக வருவாய் தரக்கூடியது. ஒரு வாரத்திற்கு முன்புகூட ஒரு கோடி ரூபாய் கிடைத்தது. ஐந்து நிமிஷத்திலே ஏலம் நடந்திருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் சட்டத்தைப் போட்டு எடுத்துக்கொண்டு போனார். அதிகமாக வருவாய் தருகிற துறையை இப்படி விடுவதா? நாம் பஸ்களையெல்லாம் தேசியமயமாக்கிவிடப் போகிறோம் என்று சொல்லிவிட்டு, அதிகமாக வரி வேண்டுமென்று சொல்வது மனிதாபிமான உணர்ச்சியாகி விடாது. என்றாலும் அது சட்டமாகி விட்டது.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அந்த வரி உயர்வு தேசிய மயமாக ஆக்கப்படுகின்ற பஸ்களுக்கும் உண்டு.

திரு. கே. வினாயகம் : அவர்கள் இன்கம் டாக்ஸ் கட்டுகிறார்கள். எல்லா தனிப்பட்டவர்களைப்போலவே இந்தத் துறையும் கட்டப் போகிறதா? அவர்கள் இன்கம் டாக்ஸ் என்று தனியாகக் கட்டுகிறார்கள். இந்தத் துறை கட்டுவதில்லை. ஆகவேதான் அதிகமாக ஓவர் டாக்சேஷன் போடக் கூடாது என்பதை எடுத்துச் சொன்னேன். பஸ்களை தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்பதிலே இரண்டுவிதமான அபிப்பிராயம் இல்லை. நான் சார்ந்திருக்கும் கட்சி தேசிய மயமாக ஆக்கப்பட வேண்டுமென்ற கொள்கையை அடிப்படையாகக் கொண்டிருக்கிறது. எப்போது, எவைகளை, எந்நேரத்தில், எப்படி என்பதுதான் கேள்வி. 125 மைலுக்கு மேல் என்று எங்கள் கட்சி முடிவு செய்ததை ஏற்றுக்கொண்டிருந்தால் இன்றைக்குப் பேச்சே இல்லை. நீங்கள் இன்னும் கொஞ்சம் தாராளமாக இருப்பீர்கள் என்று நினைத்தேன். இன்னும் கடினமாகப் போய் விடுவீர்கள் என்று நினைத்தேன். ஆனால், 75 மைலுக்குத்தான் வந்திருக்கிறீர்கள். . . .

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : சென்ற தடவை சட்டமன்றத்தில் 50 மைலாக ஆக்கவேண்டுமென்று நீங்கள் பேசியிருக்கிறீர்கள். நாங்கள் 75 மைலாக இதை உயர்த்தியிருக்கிறோம்.

திரு. கே. வினாயகம் : அமைச்சர் அவர்கள் பழைய சான்றுகளைப் பேசிக் கொண்டே போனால், நாங்களும் பேசலாம். இன்றைக்குப் பெரிய எதிர்க்கட்சியாக இருப்பவர்கள் என்ன நினைக்கிறார்கள் என்பதைக் கொஞ்சம் யோசிக்க வேண்டும். "நீங்கள் சொன்னால் நாங்கள் செவி சாய்க்க மாட்டோம். நாங்கள் முடிவு கட்டியதைத்தான் நிறைவேற்றுவோம்" என்று கண்டிப்பாக இருப்பது நல்லதல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சட்டசபையில் இருக்கக்கூடிய அங்கத்தினர்கள், எதிர்க்கட்சியில் இருப்பவர்கள் அனைவரையும் கூட்டி ஒரு 'லெஜிஸ்லேடிவ் அசெம்பிளி கமிட்டி' கவுன்சிலில் இருப்பவர்களையும் சேர்த்து ஒரு கமிட்டியைப் போட்டு ஆராய்ந்து அதற்குப் பிறகு ஒரு முடிவு எடுத்தால், எவருமே எதிர்த்துப் பேசுவதற்கு இடமே இல்லை.

'Call a dog, name it and then hang it.'

'Hang him after holding an enquiry'.

'யாரையாவது நாம் பழி வாங்க வேண்டுமென்று நினைத்தால், அவன் மீது ஒரு குற்றத்தைச் சாட்டி, அவன்மேல் விசாரணை செய்ததாக நாடகம் போட்டு, அவனைத் தூக்கில் போடுவதுதான் வெள்ளைக்காரனின் தர்மம்'. அதேமாதிரியான ஒரு வாய்ப்பை நீங்கள் ஏன் தரக்கூடாது? நீங்கள் ஏன் அம்மாதிரி ஒரு நாடகம் நடத்தக்கூடாது? நீங்கள் ஏன் சட்டசபை அங்கத்தினர்களைக் கூப்பிட்டுப் பேசக்கூடாது? பஸ் முதலாளிகளையெல்லாம் அழைத்துப் பேசி முடிவு செய்திருந்தால் அவர்களுக்கும் ஒரு ஆறுதலாக இருக்கும். இப்போது நீங்கள் பஸ்களையெல்லாம் உடனடியாக எடுத்துக்

கொள்ளப்போகிறோம் என்று சொல்கிறீர்கள். சட்டத்தையும் கொஞ்சம் பார்க்க வேண்டும். 'Bus permit is also considered to be a property.' பஸ் பர்மிட் இருக்கிறது. அது மாதிரி ஹைகோர்ட் ஒரு 'Findings' கொடுத்திருக்கிறார்கள். அரசாங்கம் என்ன நினைக்கிறதென்றால் அந்த பர்மிட்டுக்கு உயிர் அதில் குறிப்பிட்டிருக்கும் அந்தக் கால அளவு வரையில்தான்.

'It becomes a scrap of paper. That is evidently the conclusion which the Government have drawn.'

அதன் பிறகு அரசாங்கம் அந்த ரூட்டுகளை எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று நினைக்கிறது. அதையும் வழக்கு மன்றத்திற்குப் போய் வழக்காடி, பிறகு நீதிபதிகள் எல்லாம் விசாரித்து தீர்ப்பளித்தால்தான், அன்றைக்குத்தான் இந்த அரசாங்கம் விழித்துக்கொள்ளும். நான் சொல்வது ஒருவேளை தவறாக இருக்கலாம்; அல்லது அரசாங்கம் செய்வது ஒருவேளை தவறாக இருக்கலாம். மேலும் அதைவிட சுப்ரீம் கோர்ட் ஒன்று இருக்கிறது. எங்களுக்கு 'ஸ்டே' ஆர்டர் வாங்குவது அவ்வளவு கஷ்டம் இல்லை. ஒருவேளை நாங்கள் இந்தக் கோர்ட்டில் தோற்றுப்போனாலும் சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குப் போவோம். இதனால் குறைந்தது 2 ஆண்டுகளுக்காவது நீங்கள் உங்களுடைய தேசியமாக்கும் கொள்கையை ஒத்திவைத்தாக வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : நாட்டின் நலனைக்கொண்டு பார்க்கிறபோது தேசியமாக்குவதில் இரு கொள்கை கிடையாது என்று தொடக்கத்தில் சொன்னார்கள். இப்போது இங்கே ஒரு கருத்து தெரிவிக்கிறார்கள். இது இரு கருத்துக்கு இடமளிக்கவில்லையா என்று கேட்கிறேன்.

திரு. கே. வினாயகம் : இதில் இரு கருத்து இல்லை. மக்களுடைய உரிமை பறிக்கப்படக்கூடாது என்பதுதான். அவர்கள் அப்படிச் செய்யட்டும். செய்கிற நேரத்தில் நமக்கு வருகிற சிக்கலையும் நாம் யோசித்தாக வேண்டும். அதற்காகவே எச்சரிக்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : உள்ளபடியே பஸ்களை நாட்டுடமையாக்குகிற கொள்கை வெற்றிபெற, முதலாளிகள் எந்த எந்த வகையில் தடையாக இருப்பார்கள், அவற்றை எந்த எந்த வகையில் நீக்கிக்கொள்ள வேண்டும் என்பதைப்பற்றி அரசு கவனம் செலுத்துவதற்கு மாண்புமிகு உறுப்பினர் இரகசியமாகத் தம் கருத்துக்களை என்னிடம் சொன்னால் பயனுடையதாகும்.

THIRU K. VINAYAKAM : அது வேறு நிலை. To ventilate the grievances and aspirations of the public as well as the bus operators who are affected by nationalisation—that is my job. ஆதலால் இங்கே எடுத்துச் சொல்ல வேண்டியது என் உரிமை. ஆகவேதான் நான் சொல்கிறேன். எந்தவிதமான சிக்கலும் வராது இருக்க அவர்களை அழைத்து இதற்கு என்ன பரிகாரம் செய்யவேண்டும் என்பதைப்பற்றி இந்த அரசு ஆலோசனை செய்தாகவேண்டும். காம்பன்சேஷன் இல்லை என்று சொல்லலாம். நஷ்ட ஈடு தரத்தான் வேண்டிவரும். நாங்களும் ஜமீன்தார்களுக்கு நஷ்ட ஈடு தரமாட்டோம் என்று சொன்னோம். எங்களுடைய கட்சி தீவிரக் கட்சியாயிற்றே. இப்போது வேண்டுமானால் பத்து ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு கொஞ்சம் மழுங்கி. . . . (சிரிப்பு)

அப்போது உங்களைப்போல ஆட்சிக்குப் புதிது. அனுபவத்தில் பல விஷயங்களைப் புரிந்துகொண்டு இப்போது சொல்கிறோம். இப்போது நீங்கள் புதியவர்களாக ஆட்சிக்கு வந்திருக்கிறீர்கள். கொஞ்சம் வேகமாக ஓடி, குழியில் விழுந்து, காலை ஒடித்துக்கொண்டு, காயம் பட்டு, காயத்திற்கு ப்ளாஸ்திரி போட்டுக்கொண்டு மேலே எழுந்து வந்தீர்களானால் "அடடா, அப்போதே வினாயகம் சொன்னானே" என்று சிந்திக்கத் தொடங்குவீர்கள்.

THIRU V. S. S. MANI : We cannot tolerate such things. This is too much.

THIRU K. VINAYAKAM : This is not too much. They are touchy. There must be some sense of humour. We are all experienced people. Having profited by committing mistakes, we are now showing you a way-out from all these troubles.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : உறுப்பினர் தம் அனுபவத்தைச் சொல்கிறார்.

THIRU K. VINAYAKAM : Joking apart (interruption) coming to serious objections—ஆகவே, உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, காம்பன்சேஷன் கொடுக்கத்தான் வேண்டுமென்ற நிலைமை ஏற்படும். ஆகவேதான் நான் சொல்கிறேன். அந்த பஸ் முதலாளிகளைத் திருப்தி செய்விக்க இன்னும் ஒரே ஒரு பீரியட் எக்ஸ்டென்ஷன் அவர்களுக்குக் கொடுத்தால் போதும். நான் அவர்களைச் சரிக்கட்டிவிடுகிறேன். இது கருணை உள்ள சர்க்கார், உங்களுக்கு இன்னும் ஒரு பீரியட் லைசென்சை எக்ஸ்டெண்ட் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள், ஆகவே, கோர்ட்டுகளுக்குப் போகவேண்டாம் என்பதாக அவர்களை கோர்ட்டுக்குப் போகாமல் பார்த்துக்கொள்கிற உத்தரவாதத்தை நான் அளிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : ஆக, பஸ் முதலாளிகள் கோர்ட்டுக்குப் போவதும், போகாததும் நண்பர் விநாயகம் அவர்கள் கையில் இருக்கிறதா?

திரு. கே. விநாயகம் : என் சாதி—வக்கீல் தொழில்—வழக்கறிஞர்கள் கையில் இருக்கிறது.

ஆகவேதான் தேசியமாக்குவது என்கிறபோது அந்தத் துறையில் நயக்கு ஏற்பட்டுள்ள அனுபவத்தை வைத்துச் செயலாற்ற வேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சிடி டிரான்ஸ்போர்ட்டை எடுத்துக்கொண்டால் நமக்கும் லாபம் இல்லை. அங்கே வேலை செய்கிறவர்களுக்கும் திருப்தி இல்லை. பொது மக்களுக்கும் திருப்தி இல்லை. இன்றைக்கு ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் ஓடிக்கொண்டே இருக்கும். பஸ் ஸ்டாப்பில் நிற்காது. கையைக் காட்டினாலும் நிற்காது. எப்படி உறுப்பினர்கள் கையை உயர்த்தினாலும் கேள்வி கேட்க அழைக்கப்படாமல் இருக்கிறார்களோ. . . .

மாண்புமிகு திரு. ஏ. கோவிந்தசாமி : சார், ஆன் எ பாயிண்ட் ஆப் ஆர்டர்.

THIRU K. VINAYAKAM : I withdraw that insinuation. I must be in a position to hit others and be capable of being hit. That is how a Parliamentarian should function.

கையை உயர்த்தினால் வண்டிகள் நிற்பது இல்லை. காரணம் தொழிலாளர்கள் காலை முதல் மாலை வரை உழைக்கிறபோது அலுத்துப்போகிறார்கள். சொல்லலாம், இந்த பஸ் இல்லை என்றால் அடுத்த பஸ்ஸும் சர்க்கார் பஸ்தானே, பாசஞ்சர்ஸ் எங்கும் போய்விடமாட்டார்கள் என்பதாக. ஆனால் மக்களுக்கு திருப்தி ஏற்படவேண்டும். We must instil national character and instinct in our crew. ஆகவேதான் இன்சென்டிவ் போனஸ் என்பதாக கண்டெக்டர்கள், டிரைவர்களுக்கு தனியார் கொடுப்பது போல இந்தச் சர்க்கார் கொடுக்க முன்வரவேண்டும். தனிப்பட்டவர்கள் 5 ரூபாய் கொடுக்கிறார்கள். உங்களுக்குத் தெரியும். நம்முடைய தொழிலாளர்கள் ஐயர் ஹோட்டலுக்குப் போவதில்லை. அவர்கள் சாப்பிடுகிற உணவுக்கு $1\frac{1}{2}$ ரூபாய் என்பதை இரண்டு ரூபாய் என்பதாக நாம் கொடுப்பது போதாது. ஐந்து ரூபாய் கூட கொடுக்கலாம். எப்படியாவது மக்களுக்கு அதிக வசதி ஏற்படுகிற அளவில் இந்த சர்வீஸ் நடைபெற வேண்டும். இன்று அந்த நிலை இல்லை. மக்களுக்கும் திருப்தி ஏற்படவில்லை. வேலை செய்கிறவர்களுக்கும் திருப்தி ஏற்படவில்லை. நம் கஜானாவுக்கும் பணம் வருவதில்லை. நஷ்டம்தான் ஏற்படுகிறது என்பது நம் எல்லோருக்கும் தெரியும்.

இன்னொன்று, அமைச்சர் அவர்களுடைய அறிக்கையைப் பார்த்தேன். ஒவ்வொரு வட்டாரத்திற்கும் 25 பேர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு பஸ் ஒழுங்காக ஓடுகிறதா, பிரயாணிகளுக்கு வசதியாக இருக்கிறதா என்பதை கண்டறிய ஒரு படை நிறுவப்படும் என்பதாகத் தெரிகிறது. கனம் அமைச்சர் என்னையும் சேர்த்துக்கொள்வதாகச் சொல்கிறார். இத்தகைய ஓர் அமைப்பை ஏற்படுத்துவது சரியா என்பதைத்தான் சிந்திக்க வேண்டும். செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள், செக்கிங் ஸ்க்வாட் போன்ற அதிகாரிகள் எல்லாம் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் தம் பணிகளைச் சரியாகச் செய்வதில்லையா? அவர்கள் பேரில் சந்தேகம் வைத்து இந்த மாதிரியான அமைப்பை ஏற்படுத்த இருக்கிறார்களா? இதன் மூலம் அதிகாரிகளிடம் பொறுப்புணர்ச்சி குறைந்துவிடாதா என்பதை எல்லாம் சிந்திக்க வேண்டும். வீண் கோளாறுகளை நாம் உண்டாக்கக் கூடாது.

கடைசி மானியத்திலே அமைச்சர் அவர்கள் 2 கோடி ரூபாய் கோரியிருக்கிறார்கள். இது பஸ்களைக் கூடுதலாக வாங்குவதற்கு என்று நினைக்கிறேன். இதையும் வரவேற்கிறேன். முடிவாக தேசியமாக்கும் கொள்கையில் நிதானமாகச் செயல்படவேண்டும். எடுத்துக்கொள்வது என்றால் தகுந்த நஷ்ட ஈட்டுத் தொகையும் கொடுக்கப்பட வேண்டும் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். இதுபற்றி நாம் முடிவுக்கு வருவதற்கு முன்னாலே Alternative profession or extension of the bus route permits when the period of their validity expires என்பதாகத் தெரிவித்துக் கொண்டு, இதைப்பற்றி யோசிக்கவேண்டுமென்று சொல்லி என்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானத்தை நான் வற்புறுத்துகிறேன்.

***திரு இரெ. இளம்வழுதி :** மாண்புமிகு துணைப்பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று அவையின் முன் வைக்கப்பட்டுள்ள மானியக் கோரிக்கைகளை ஆதரிக்கும் வகையில் ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன். பஸ்களை தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை பற்றிக் காங்கிரஸ்காரர்கள் பல கருத்துக்களைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஜனநாயக சோஷலிஸம் பேசிய காங்கிரஸ்காரர்கள் செய்யத் தவறிய, தயங்கிய அந்தக் காரியத்தை இன்றைய தமிழக அரசு தைரியமாக நடைமுறைக்குக் கொண்டு வந்திருப்பதை நான் பாராட்ட வேண்டியிருக்கிறது. ஏற்கனவே பஸ் தொழில் நல்ல வருமானம் தரத்தக்க தொழிலாக இருக்கிறது. அந்தத் தொழிலில் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் ஈடுபட்டு ஏராளமாக லாபத்தைச் சம்பாதித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழிலை அரசாங்க உடைமையாக்குவதின் மூலம் நாம் பொது மக்களுக்கு ஒரு நல்ல வருவாய்த் துறையைக் காட்டுவதாக ஆகும். அவர்கள் சொன்னார்கள், பஸ்ஸை தேசியமயமாக்கும்பொழுது பஸ் முதலாளிகளுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவில்லையென்றால் அவர்கள் கோர்ட்டுக்குப்போவார்கள். ஹைகோர்ட்டுக்குப் போவார்கள், சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்கும் போவார்கள், அங்கே பார்த்துக்கொள்வார்கள் என்று குறிப்பிட்டார்கள். அந்த வாதம் எல்லாம் இந்தக் கொள்கை மீது கட்டப்பட்ட அவநம்பிக்கையான அல்லது பஸ் முதலாளிகளுக்காக அரசாங்கத்தை மிரட்டக்கூடிய வாதம் என்றுதான் கூறலாம். ஏற்கனவே பஸ் பெர்மிட் தனிப்பட்ட முதலாளிகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்டது, ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்குக் குறிப்பிடப்பட்டது. அந்தக் காலவரையறை முடியுமானால் அரசாங்கம் இஷ்டப்பட்டால் அந்தப் பெர்மிட்டை ரின்யூ செய்து

கொடுக்கலாம். ஆகவே அந்த பெர்மிட்டை தனிப்பட்டவர்களுடைய சொத்தாகக் கருதமுடியாது. குறிப்பிட்ட காலத்திற்குமேல் அந்த பெர்மிட் காலாவதியானால், ரினியூ செய்ய வேண்டுமென்ற கட்டாயம் இல்லை. உதாரணமாக டூரிங் சினிமாக்களை எடுத்துக்கொண்டால் ஒரு ஆண்டுக்கு லைசென்ஸ் கொடுக்கப்படுகிறது. ஓராண்டுக் காலம் தீர்ந்தவுடனே, லைசென்ஸ் காலாவதியானவுடனே டூரிங் சினிமாக் கொட்டகைக்காரர்கள் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டுமென்றோ லைசென்ஸை ரினியூ செய்துகொடுக்கவேண்டுமென்றோ கேட்க முடியாது. பஸ் முதலாளிகள் அவர்களுடைய பஸ் பெர்மிட்டினுடைய காலம் முடிந்த பிறகு அதாவது காலாவதியான பிறகு ரினியூ செய்து தரவேண்டுமென்றோ அல்லது நஷ்ட ஈடு தரவேண்டுமென்றோ சொல்வது சரியான வாதம் அல்ல. சர்க்காரை மிரட்டக்கூடிய வாதம் ஆகும். இதிலே நஷ்டம் ஏற்படுகிறது, கஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொன்னார்கள்.

அண்மையிலே நடைபெற்ற ஆர்.டி.ஏ. மீட்டிங்குகளில் பல தனியார்கள் முதலாளிகள் போட்டிபோட்டுக் கொண்டு அதிகமான செலவு செய்து பெர்மிட்டுகளை வாங்கிக்கொள்ள முயற்சி செய்கிறார்கள். ஒரு தொழிலிலே நஷ்டம் ஏற்படுமானால், அந்தத் தொழிலிலே ஏதாவது பாதகங்கள் ஏற்படுமானால் அவ்வளவு போட்டியிருக்காது. காங்கிரஸ் கட்சி அரசாண்டபொழுது நமக்கு எல்லாம் தெரியும், எப்படி எப்படி பெர்மிட்கள் கொடுத்தார்கள் என்று. தேர்தலிலே தோற்றுப்போன காங்கிரஸ்காரர்கள், காங்கிரஸுக்குப் பணம் கொடுப்பதாகச் சொன்னவர்கள், காங்கிரஸ் கட்சியிலே இருந்து நஷ்டமடைந்தோம் என்று சொன்னவர்கள் இவர்களுக்கு எல்லாம்தான் கட்சிக் கண்ணோட்டத்தோடு அவர்கள் பெர்மிட்டுகளை கொடுத்தார்கள். ஆகையால் அந்த பஸ் முதலாளிகள் இன்றைக்கு அரசாங்கத்தைப் பார்த்து மிரட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இது சோஷலிஸத்திற்குப் பாதகமானது. ஜனநாயக சோஷலிஸம் என்று ஏட்டளவிலே வாயளவிலே பேசப்பட்டதே தவிர நடைமுறையிலே கொண்டுவரப்பட்டது என்று சொல்ல முடியாது. நமக்கு எல்லாம் நிச்சயமாகத் தெரியும், பல பேர்கள் பஸ் முதலாளிகள் காங்கிரஸில் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் எப்படியாவது இந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுக்கு தொல்லைகள் கொடுத்து, இடைஞ்சல்கள் செய்துகொண்டிருக்கவேண்டுமென்ற எண்ணத்தில்தான் காங்கிரஸ் கட்சியினரைப் பயன்படுத்தி வருகிறார்கள். பஸ்ஸை நாட்டுடைமையாக்கிய இந்த அரசாங்கத்தினுடைய கொள்கையை நான் பாராட்டுகிறேன், வரவேற்கிறேன், போற்றுகிறேன். பொதுமக்கள் அரசாங்க பஸ்ஸைப் பார்த்து குறைசொல்வதாகச் சொன்னார்கள். அரசாங்க பஸ்களை பொதுமக்கள் வரவேற்கிறார்கள். இந்த முறையிலேதான் பஸ் விடவேண்டுமென்று மிகுந்த உற்சாகத்தோடு, மகிழ்ச்சியோடு வரவேற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

சில மாவட்டங்களிலே மாஜி ராணுவத்தினர் கூட்டுறவு முறையிலே பஸ்களை நடத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் மூலம் பஸ் தொழில் லாபகரமாக இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். குறிப்பாக தென் ஆற்காடு மாவட்டத்திலே இருக்கக்கூடிய கூட்டுறவுச் சங்கம் நஷ்டத்திலே செயல்படுவதாகச் சொல்கிறார்கள். அந்தச் சங்கத்திற்கு எத்தனையோ லட்ச ரூபாய்கள் அரசாங்கம் கடனாகக் கொடுத்திருக்கிறது. ஆனால் அவற்றை அந்தச் சங்கம் திருப்பிக் கட்டுவதற்கு முடியவில்லை. நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். பஸ்களை நாட்டுடைமை ஆக்கும்பொழுது கோவாப்ரேடிவ் பஸ்களை உடனடியாக கைக்கொள்வோமானால் ஒவ்வொரு பகுதியிலும் நாட்டுடைமைத் திட்டத்தை நல்ல முறையிலே செயல்படுத்தமுடியும். அப்படிச் செய்யும்போது அங்கே வேலை பார்க்கின்ற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், மெக்கானிக்குகள் இவர்களையெல்லாம் அரசாங்கத்திலே ஊழியர்களாகச் சேர்த்துக்கொள்வோமானால் யாருக்கும் எந்தவிதமான பாதகமும் இருக்காது. பஸ்கள் போகின்ற வழிகளில் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும்

65016

ஒரு குழுவை இருபத்தைந்து பேர்கள் அடங்கிய ஒரு குழுவை ஏற்படுத்தி, அதிலே அந்தந்தத் தொகுதிகளைச் சேர்ந்த எம்.எல்.ஏ.-க்கள், எம்.எல்.சி.-க்கள் இவர்களைப் போட்டுக் கொண்டு அங்கங்கே செக் செய்தால், ஆங்காங்கே நடைபெறுகிற ஊழல்கள், குற்றங்கள் இவையெல்லாம் குறைக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பஸ்களுக்குப் பின்னால் டிரெய்லர் இணைத்து ஓட்டலாம். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களுக்குப் பின்னாலே டிரெய்லர்களைப் போட்டு ஓட்டினால் லாபம் அதிகமாக இருக்கும். ஒரு பஸ்ஸுக்கு 60 பேர்கள் வீதம் இரண்டு பஸ்களில் 60 பேர்கள் என்பதற்குக் பதிலாக 120 பேர்கள் ஏற்றிச் செல்வதால் நல்ல லாபம் கிடைக்கும்.

இந்த மானியக் கோரிக்கையிலே அறிக்கையிலே பார்த்தேன், கடலூரில் ஒரு சர்க்கார் பஸ் ஸ்டான்டு கட்டுவதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது என்பதை. அப்படிக் கட்டுவதற்கு ஏற்கனவே நிலம் ஆர்ஜிதம் இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பே செய்தார்கள். ஆனால் அந்த இடம் சும்மாதான் கிடக்கிறது. ஆகவே அந்த இடத்தில் உடனடியாக பஸ் ஸ்டாண்ட் அங்கே கட்டுவதற்கு நம்முடைய போக்குவரத்துதுறை அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடலூர், தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தின் தலைநகரமாக இருக்கிறது. எனவே அங்கிருந்து வேலூருக்கும், சென்னைக்கும் விரைவு பேருந்துகளை போடவேண்டும். கடலூரிலிருந்து பாண்டிச்சேரிக்கு, தூரம் 15 மைல் தான் இருக்கும் என்றாலும், அரசாங்க பஸ்களை விட்டால் அங்கே இருக்கக் கூடிய பொதுமக்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். இப்பொழுது அந்தப் பக்கத்தில் தனியார் பஸ்கள் இருந்தாலும், அவர்கள் பாண்டிச்சேரி, கடலூர் இடையே பஸ் விட்டாலும் இடையே எந்த இடத்திற்குச் செல்ல வேண்டுமென்றாலும்கூட மொத்தமாக பாண்டிச்சேரி, கடலூர் கட்டணத்தை தான் வாங்கிக்கொள்கிறார்கள். இதனால் பொதுமக்கள் தொல்லைப்படுகிறார்கள், அந்தத் தொல்லைகளை நீக்கவேண்டும். தமிழக அரசு பொது மக்களுடைய தொல்லைகளை நீக்குவதற்காக பாண்டிச்சேரி-கடலூர் பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கடலூரைப் பொறுத்தவரையில் அது தென் ஆற்காட்டின் தலைநகரமாக இருப்பதால் அங்கே ஏராளமான சர்க்கார் பஸ்கள் வந்துபோகின்றன. கடலூர்-மதுரை, கடலூர்-கோயமுத்தூர் போன்ற பஸ்கள் அங்கிருந்து போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. ஆகையால் டெப்போ கட்டுவதற்கும், பஸ் ஸ்டாண்டு கட்டுவதற்கும் நல்ல இடங்கள் இருப்பதினாலே அங்கே அவற்றைக் கட்டித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*** திரு என். சங்கரய்யா :** கனம் உதவித் தலைவர் அவர்களே, பேருந்து வண்டிகள் சம்பந்தப்பட்ட இந்த மானியத்தின்மீது முதலில் என்னுடைய கருத்தைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். 75 மைல்களுக்கு மேல் இருக்கும் தடங்களை அரசாங்கம் தன் வசத்தில் எடுத்துக்கொள்ளும், அந்தந்தத் தடங்களின் உரிமங்கள் முடிந்தவுடன். ஆனால் அதையே 50 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள தடங்களை அரசாங்கம் தன் வசத்தில் எடுத்துக் கொள்வது சரியானதாக இருக்கும். காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த திரு. விநாயகம் அவர்கள் அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டது முதலாளிகளுக்கு இன்னல்களை விளைவிக்கிறது என்று பேசினார்கள். தமிழ்நாட்டு அரசாங்கம் பஸ் தொழிலை நாட்டுடைமையாக்குவதை பொதுமக்கள் வரவேற்கிறார்கள். அவர்கள் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்று உறுதியாக மக்கள் விரும்புகிறார்கள் என்பதை இந்த மன்றத்தினுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டு வரவிரும்புகிறேன். இப்படி பஸ் முதலாளிகளும், மற்றவர்களும் எதிர்க்கிறார்கள் என்ற காரணத்திற்காக அரசாங்கத்திற்கு ஏராளமாக வருவாயைக் கொடுக்கக்கூடிய இந்தக் காரியத்தில் எந்தவிதமான சலுகையும் அளிக்க கூடாது என்பதை நான் வற்புறுத்திக் கூறிக்கொள்கிறேன். பஸ்களை

D
Y211.31'N67

எடுத்துக்கொள்ளக் கூடியதினுலே அங்கே வேலையிழக்கக் கூடிய தனியார் துறைகளில் இருக்கக் கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு ஊதியம் அரசாங்கம் கொடுக்க வேண்டும். அப்படிக் கொடுப்பதுதான் நியாயமான தாகவும். முறையானதாகவும் இருக்கும்.

பஸ்களை டவுன் சர்வீசை நகரசபைகளே ஏற்று நடத்துவதற்கு மாநில அரசாங்கம் வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இங்கே குறிப்பிட்டார்கள், ஏராளமான பேர்கள் இதனுல் நஷ்டம் அடையப்போகி ருர்கள் என்று. ஆனுல் 1965-ஆம் வருஷத்தில் மொத்தம் 6,409 பஸ் கள் இருப்பதில் 150 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருப்பவர் ஒருவர் ; 100-லிருந்து 150 வரை வைத்திருப்பவர் ஒருவர் ; 75-லிருந்து 99 வரை வைத்திருப்பவர் மூவர், 50-லிருந்து 75 வரை வைத்திருப்பவர் அறுவர், ஆகவே 50 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருப்பவர்கள் 11 பேர்கள் தான் என்பதை நான் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

20 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களை எடுத்துக் கொண்டால் மொத்தம் 59 பேர்தான் இருக்கிருர்கள். ஆகவே, அந்த வழித் தடங்கல்களை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்வதன் மூலம் பாதிக்கப் படுகிறவர்கள் 59 நபர்கள்தான். அந்த 59 நபர்கள்தான் பாதிக்கப்படு கிருர்களே தவிர, 3½ கோடி தமிழக மக்களுக்கு நன்மை ஏற்படும் வகை யில் ஏராளமான வருமானம் அரசாங்கத்திற்குக் கிடைக்கும் என்ற கார ணத்தால் இது நியாயமான காரியந்தான் என்பதைப் புரிந்துகொள்ள முடியும்.

6,450 பஸ்களிலே 75 மைலுக்கு மேல் ஓடுகின்ற பஸ்களை எடுத்துக் கொள்ளும்போது, எடுத்துக்கொள்ளப்படுகிற பஸ்களின் எண்ணிக்கை குறை வாகத்தான் இருக்கிறது. ஆகவே, 50 மைல்களுக்கு மேல் ஓடக்கூடிய பஸ்களை நாட்டுடைமையாக்கினுல் அந்தத் தொழிலைச் சீராக நடத்தி நல்ல வகையில் பயன் பெற முடியும்.

1965-ம் ஆண்டு அறிக்கையில் குறிப்பிட்டுச் சொன்னது சென்னை நகரில் ஓடக் கூடிய பஸ் போக்குவரத்தில் அதிக ஆதாயம் இல்லை என் பதாகும். புதிய அரசாங்கம் இந்த சிடி. பஸ் நடத்துவதில் ஏன் ஆதாயம் குறைகிறது என்பதைக் கவனித்து நல்ல முறையில் ஏராளமாக ஆதாயம் பெற வழி செய்ய வேண்டும். அதற்குப் பொதுமக்கள் நிச்சயமாக ஒத்து ழைப்பார்கள் என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாகப் பார்க்கும்போது பஸ்களில் நிறைய ஆக்சிடெண்டுகள் ஏற்படுகின்றன. அதைப் பற்றிக் கூறுவதற்கு முன்னுல், இப்போது அர சாங்கம் தனிப்பட்ட கம்பெனியார் நடத்தக்கூடிய பஸ்கள் ஓடும் தூரம் 200 மைலாக இருந்ததை 250 மைல் வரை ஓட்டலாம் என்று அறிவித் திருக்கிருர்கள். ஜில்லாக்களில் ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கும் வண்டிகளைப் பரி சோதனை செய்யும் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு பிரேக் சரியாக இருக்கிறதா என்று பரிசோதனை செய்யக்கூடிய கருவி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை நல்ல முறையில் பயன்படுத்தி வண்டிகள் ஓடத் தயாராக இருக்கின்றனவா, ஓட லாயக்காக இருக்கின்றனவா என்று பரிசோதனை செய்தால் பெரிய விபத்துக்கள் ஏற்படாமல் தடுக்க முடியும். இதிலே அரசாங்கம் அதிகக் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதைக் கூறக்கூடிய நேரத்தில் லாரி ஆக்சிடெண்டுகள் அதிகமாகிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். முன்பு இருந்த அரசாங்கம் இரவில் சில மணி நேரம் லாரி போக்குவரத்தைத் தடை செய்து பிறகு ஏதோ காரணத்தால் நீக்கிவிட்டது. விஞ்ஞான நிபுணர்கள் ஆராய்ச்சிப்படி லாரிகளை ஓட்டுகிறவர் களுக்கு ஆழ்ந்த தூக்கம் வரக்கூடிய நேரம் இரவு 11 மணியிலிருந்து காலை 3 மணி வரை என்று கணக்கிட்டிருக்கிருர்கள். ஆகவே, அரசாங்க

லாரிகள் அல்லாத இதர லாரிகள் சம்பந்தப்பட்ட வரையில், சரக்கு ஏற்றிச் செல்லுகிற—பப்ளிக் காரியர்ஸ்—லாரிகளை இரவு 11 மணியில் இருந்து காலை 3 மணி வரை போக்குவரத்தை நிறுத்தி வைப்பதன் மூலம் ஓட்டக் கூடிய டிரைவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு ஏற்படுவதோடு பெருமளவுக்கு விபத் தையும் தவிர்க்க முடியுமாகையால் அதற்கான ஏற்பாடுகளை அரசாங்கம் அவசியம் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த மாநிலத்திலே இப்போது ஜில்லாக்களிலே உள்ள ஜில்லா கலெக் டர்களை டிரான்ஸ்போர்ட் அதாரிடியாக நியமனம் செய்து இருக்கிறது. எந்தெந்த கிராமங்களுக்குப் புது சர்வீஸ் விடவேண்டும், எந்தெந்த வழித் தடங்களில் பஸ்களை அதிகரிக்க வேண்டும் என்பது பற்றி ஆராய்ந்து முடிவு செய்வது ஜில்லா அபிவிருத்தி கவுன்சிலிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருப் பதாகத் தெரிகிறது. ஜில்லா அபிவிருத்தி கவுன்சில் கூட்டம் ஒரு மணி நேரம் அல்லது 2 மணி நேரம் நடத்தும்போது இந்த வழித்தடங்களைப் பற்றி அதிகப்படியாகப் பேசுவதற்கு நேரம் இல்லை. இதைப் பற்றி முழு மையாக விவாதிக்க வேண்டுமென்ருல் அரசாங்கம் உடனடியாக ஜில்லா கலெக்டர்களுக்கும், ஜில்லா அபிவிருத்திக் கவுன்சில்களுக்கும் இதைப் பற்றிப் பரிசீலனை செய்வதற்கான அளவு விவாதிக்க வேண்டுமென்று கூற வேண்டும். ஜில்லா அபிவிருத்தி கவுன்சிலில் ஜில்லாவில் இருக்கும் போக்குவரத்து சம்பந்தமான விஷயங்களைக் கவனிக்க தனியாக ஒரு உப கமிட்டியை நியமிக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கம் உத்தரவிட்டால்தான் கிராமங்களில் பஸ் போக்குவரத்து அபிவிருத்தி அடைய முடியும். அர சாங்க பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால் சென்னை நகரத்தில்தான் அதிகப்படி யான பஸ்கள் ஓடுகின்றன. மற்றும் டாக்சிகளும் மற்ற சாதனங்களும் சென்னை நகரத்தில்தான் அதிகமாக இருக்கின்றன. அடுத்தபடியாக, கோவை மாவட்டம் வளர்ச்சி பெற்றிருக்கிறது. மாநிலத்தில் ஓடக்கூடிய சாதனங்களில் பெரும்பாலானவை சென்னை நகரத்திலும், கோவை நகரத்திலும்தான் ஓடுகின்றன. மற்ற ஜில்லாக்களில் சாதாரணமாகத்தான் இருக்கின்றன. பஸ் போக்குவரத்து வசதி இல்லாத கிராமங்களுக்கு பஸ் விடுவது பற்றி ஜில்லா அபிவிருத்தி கவுன்சில் திட்டமிட வேண்டும்.

1965-ம் ஆண்டு அறிக்கையைப் பார்க்கும்போது இந்த மாநிலத்திலே இருக்கக்கூடிய பஸ் போக்குவரத்தைப் பற்றி ஆலோசனை கூறுவதற்கு ஒரு கமிட்டியை காங்கிரஸ் ஆட்சியினர் ஏற்படுத்தினுர்கள். ஆனுல் அந்த அட்வைசரி கமிட்டி ஒரு ஆண்டில் ஒரே ஒரு தடவைதான் கூடியிருக்கிறது. ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி அட்வைஸ் பண்ணத் தகுந்த முறையில் கூடவில்லை. அந்தக் கமிட்டி அடிக்கடி கூடி மாநிலத்தில் பஸ் போக்குவரத்தைத் திறமையாக நடத்த ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.

அறிக்கையில் குறிப்பிட்டுள்ளபடி சென்னையிலுள்ள அரசாங்க தொழிற் சாலையும், இதர மோட்டார் தொழிற்சாலைகளிலும் அதிக வருமானம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட வருமானம் வரவில்லை. மோட்டார் ஒர்க்ஷாப்பில் உள்ள இந்த நிலைமையை மாற்றி அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்தில் இருக்கக்கூடிய பஸ்களின் எல்லா ரிப்பேர்களையும் இந்த ஒர்க்ஷாப்பிலேயே செய்து ஒர்க் ஷாப்பை நல்ல முறையில் அபிவிருத்தி செய்வது மிகவும் அவசியம் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மோட்டார் வரி விதிப்பில் டூரிஸ்ட் பஸ் விடுகின்றவர்களுக்குச் சலுகை கொடுக்கப்படுகிறது. இதைப் போன்ற மற்ற பயணிகள் பஸ்களுக்கும் இந்தச் சலுகை வழங்கப்பட வேண்டும். ஸ்கூல் பஸ்கள், ஆஸ்பத்திரி பஸ்கள், ஆகியவற்றிற்கு இந்தச் சலுகை கொடுக்கப்பட்டால் அதே சலுகை யானது "கிளாஸ் ஆஃப் பர்சன்ஸ்" அதே விதமான பணியில் ஈடுபட்டிருக் கும் எல்லா பஸ்களுக்கும் கொடுக்கப்பட வேண்டும். கடந்த காலத்தில் அரசியல் காரணத்தால் அதிலே பாரபட்சம் காட்டப்பட்டது. அதை நீக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன் . . . (மணி அடிக்கப்பட்டது).

*** திரு ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி :** தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கோரியிருக்கிற மானியத் தொகையில் ஒரு பைசா கூடக் குறைக்காதபடி அனுமதிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை வலியுறுத்தி இரண்டொரு வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்துத் துறையை எடுத்துக்கொண்டால் பழைய காங்கிரஸ் அரசாங்கத்திலே தொழிலமைச்சராக இருந்த கனம் வெங்கட்ராமன் அவர்கள் தமிழகம் பூராவும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் ஓடுவதற்குரிய திட்டங்களை வகுத்து ஓரளவு அது செயல்பட வழி வகுத்துக் கொடுத்தார்கள். அதற்கு நாம் அவர்களைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டவர்கள். பழைய அரசாங்கம் வேறு அரசாங்கம் என்றாலும் கூட நல்லது செய்வதைப் பாராட்டக்கூடிய பண்பு எங்களுக்கு உண்டு. அந்த முறையில் பாராட்ட வேண்டியவற்றைப் பாராட்டுகிறோம். இருந்தாலும் பழைய அரசாங்கத்திலே நிர்வாக முறை சரியில்லாத காரணத்தாலே எதிர்பார்த்த அளவுக்கு மக்களுக்குச் சவுகரியமோ அந்தத் துறையில் அரசாங்கத்திற்கு லாபமோ இல்லை. அதை மாற்றியமைக்கத் தக்க அளவுக்கு புதிதாக வந்திருக்கின்ற திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசாங்கம் உடனடியாக நல்ல பல ஏற்பாடுகளை இந்தத் துறை அமைச்சர் கனம் கருணாநிதி அவர்கள் எடுத்ததற்காக அவர்களுக்கு இந்த நாடு நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறது. இந்த அரசாங்கம் வந்து உட்கார்ந்த உடனே, எப்ரல் மாதம் முதல் தேதியிலிருந்து தொலைதூர பஸ்களில் இருந்த கட்டணத்தை உடனடியாகக் குறைத்து மக்களுக்கு அமைச்சர் அவர்கள் சவுகரியம் செய்து கொடுத்தார்கள். பழைய அரசாங்க நிர்வாகத்திலே 120 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள ரூட்டில் சர்க்கார் பஸ்களை ஓட்டினாலும்கூட, தனியார் பஸ்களுக்கு வசதி செய்து கொடுத்து அவர்கள் வளரவும் வளம் பெறவும் தக்க ஏற்பாடுகளுக்குப் பழைய அரசாங்கம் துணையாக இருந்து வந்தது. உதாரணம் சொல்ல வேண்டுமென்று சொன்னால் சர்க்கார் பஸ்ஸைவிடத் தனியார் பஸ்களில் கட்டணம் குறைவாக இருந்தது, சர்க்கார் பஸ் நேரத்திற்கு முன்பாக தனியார் பஸ் போய்க் கொண்டிருந்தது. இவை போன்றவை எல்லாம் நிர்வாகக் குறைவு என்று சொல்ல வேண்டும். இந்த மாதிரித் தன்மையால் எதிர்பார்த்த பலன் இல்லை, மக்கள் சவுகரியம் அடையும் நிலைமை இல்லை. புதிய அமைச்சரவை வந்தவுடனே, கட்டணத்தைக் குறைத்தவுடனே அரசாங்க பஸ்களில் நிறைய மக்கள் ஏறக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டு அரசாங்கத்திற்கு நல்ல வருமானம் வரக்கூடிய நிலைமையும் ஏற்பட்டது.

அடுத்தபடியாக, அந்த பஸ் போக்குவரத்தினுடைய பெயரை தமிழக பஸ் போக்குவரத்து என்று மாற்றி அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவு போட்டு அது அமலுக்கு வந்தபோது அதைப் பாராட்டுவதற்கு மனம் இல்லாதபடி பழைய அரசின் மந்திரிகள் நிலையிலே இருந்தவர்கள் கூடி அதைக் கேலி பேசக்கூடிய அளவுக்கு "போக்குவரத்து" என்று போட்டிருப்பதால் கொடுக்கப்படக்கூடிய டிக்கட்டுகள் "போகவும் வாவும்" என்ற முறையிலே கேலி பேசினார்கள். அந்தக் கேலியை நாடு லட்சியம் செய்யவில்லை. செய்யப்போவதுமில்லை. எனவே அதைப்பற்றி கவலையில்லை. இன்று பஸ் துறையைப் பொறுத்தவரையில் இந்த அரசு எடுத்துக் கொண்டுள்ள ஒவ்வொரு நடவடிக்கையையும் மக்கள் மனதார பாராட்டுகிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் பேசுகிறபோது பழைய வருமானத்தையும் புதிய வருமானத்தையும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அதேமாதிரி 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்டவைகளை இந்த அரசு எந்தவிதமான செலவும் இல்லாதபடி தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை இன்றைய தினம் கடைப்பிடித்திருக்கிறது. இதைக்கூட ஆளும்கட்சியினர் வரவேற்காதபோது தனியார் பஸ் முதலாளிகளை தூண்டிவிட்டு வழக்கு போடுங்கள் என்று சொல்கிற தன்மையில் வெளியில் பேசிவருவது மிக மிக வருந்தத்தக்க விஷயமாகும். 75 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள பஸ்களை சர்க்கார் தேசியமயமாக்கி ஓட்டுகிறபோது பழைய முதலாளிகள் பாதிக்கப்படாதபடி இருக்க இந்த அரசு ஒரு வழிவகை செய்தால் அவர்களுக்கும் வசதியாக இருக்கும்.

இன்று நம் நாட்டில் பல கிராமங்களில் பஸ் போக்குவரத்து இல்லை. தேசியமயமாக்கும் கொள்கையால் பாதிக்கப்படுகிற பஸ் முதலாளிகளுக்கு அந்தமாதிரிக் கிராமங்களில் தங்கள் பஸ்களை விட்டு வர அவர்களுக்கு ரூட் அனுமதி கொடுக்க முதல் சலுகை செய்யவேண்டுமென்று இந்த அரசைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இன்றைய தினம் எல்லாயிடங்களுக்கும் தொலைதூர பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. இன்று சென்னை-திருச்சியை எடுத்துக் கொண்டால் சென்னை-திருச்சி செல்லும் பஸ்கள் நிறைய இருக்கின்றன. மைசூர் மாநிலத்தில் ரோட் ட்ரெயின்ஸ் என்று ஒரு பஸ்ஸோடு இன்னொரு காரியேஜை இணைத்தது மாதிரி சில பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதேமாதிரி அதிக நெருக்கடி உள்ள பகுதிகளில் இப்படிப்பட்ட ரோட் ட்ரெயின்ஸ் என்ற ஸிஸ்டத்தை இந்த சர்க்கார் அமுல்படுத்த முடியுமா, அதன் மூலம் சிக்கனப்படுத்த முடியுமா என்பதை ஆலோசிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு மத்திய அரசாங்கம் சமீபத்தில் விதித்த வரிவிதிப்பின் மூலம் டீஸலின் விலை கூடியிருந்தாலும் குறைந்த கட்டணத்தை உயர்த்துவதற்கு உத்தேசம் இல்லை என்று சொன்னதை உள்ளபடியே மக்கள் வரவேற்கிறார்கள். ஆகவே இந்தத்துறையைப் பொறுத்தவரையில் அமைச்சர் அவர்கள் கட்டணத்தைக் குறைக்காமல் இருப்போம் என்று உறுதி அளித்திருப்பது மகிழ்ச்சிக்குரியது.

இந்த லாங்ரூட் பஸ்களில் சில ரூட்களில் ஏர்கண்டிஷண்ட் பஸ்கள்விட அரசு முன்வரவேண்டும். ரெயிலில் ஏர்கண்டிஷண்ட் கோச்சில் போகவேண்டுமென்றால் தேர்ட் க்ளாஸில் போவதற்குள்ள கட்டணத்திற்கு மேல் ஏழு, எட்டு பங்கு அதிகமாக இருக்கிறது. திருச்சிக்கு செல்வதற்கு பத்து ரூபாய் என்றால் அதை 15 ரூபாய் என்று கட்டணத்தை வைத்து ஏர்கண்டிஷண்ட் பஸ்களை விட்டால் வெய்யிலின் வேதனையில் இருந்து பொதுமக்கள் வசதிபெற முடியும். ஆகவே அதைச் செய்யுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஸிட்டி பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் கொஞ்சம் வருமானக் குறைவு என்பது எல்லோருக்கும் தெரிந்த விஷயம். இதற்குக் காரணம் ஆங்காங்கு சில நிர்வாகக்குறைபாடுகள் இருப்பதுதான். தனியார் நடத்துகிற நகர பஸ்களில் நல்ல வருமானம் கிடைக்கிறபோது நாம் நடத்தும் பஸ்களில் அதிக வருமானம் கிடைப்பதற்குப் பதில் வருமானம் குறைவாக இருக்கிறது என்று சொன்னால் அதற்குக் காரணம் நிர்வாக குறைபாடாகத்தான் இருக்கவேண்டும். அதில் கண்டு பிடிக்கப்பட்டவைகள் என்னவென்றால், கொடுத்த டிக்கட்களையே சில கண்டக்டர்கள் திருப்பிக் கொடுத்து சர்க்கார் வருமானத்தைக் குறைக்கிறார்கள். இவை கண்டுபிடிக்கப்பட்டு தண்டிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதைக் கண்டு பிடிக்க ஒன்று சர்க்கார் தரப்பில் ஒரு "ஸ்க்வாட்" அமைக்கவேண்டும். அல்லது எம்.எல்.ஏ.-க்கள் அல்லது பொது நல ஊழியர்கள் இவர்களைக் கொண்ட ஒரு விஜிலன்ஸ் கமிட்டி அமைத்துப் போடவேண்டும். அப்படிப் போட்டால் இந்தமாதிரி நடக்கிற கள்ளத்தனங்களை தடுக்கமுடியும்.

அதே மாதிரி வெளியூர்களுக்குச் செல்கிற பஸ்களில் ஓவர்லோட் ஏற்றுகிறார்கள். தேர்தல் சமயத்தில் நான் வந்தவாசிக்குச் சென்றிருந்தேன். 60 பேர்களை ஏற்றவேண்டிய இடத்தில் 85 பேர்களை ஏற்றிக்கொண்டு சென்றார்கள். அதற்கென்று தனி இலாகா இருந்தாலும் சரியான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுவதில்லை. ஆகவே தொகுதி வாரியாக இதைக் கண்காணிக்க வேண்டுமென்று அந்தந்த எம்.எல்.ஏ.-க்களை கொண்ட ஒரு கமிட்டி இவற்றையெல்லாம் கண்காணிப்பதற்கு என்று ஏற்படுத்தலாம். அப்படிப்பட்ட கமிட்டிகள் போடுவது நல்லது.

கடைசியாக, சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் மூன்று விதமான டாக்ஸிகள், பேபி டாக்ஸி, மீடியம் டாக்ஸி, பெரிய டாக்ஸி என்று மூன்று விதமான டாக்ஸிகள் உள்ளன. பேபி டாக்ஸிகளில் மூன்று பேர்களை ஏற்றலாம், முன்பு அதன் ஆரம்பக் கட்டணம் 50 பைசா, பின்னர் கிலோவிற்கு 30 பைசா என்று வசூலித்தார்கள். பிறகு ஆரம்பக் கட்டணம் 70 பைசா என்றும் கிலோவிற்கு 40 பைசா என்றும் உயர்த்தப் பட்டது. இப்படி உயர்த்தப்பட்டதால் பலர் பாதிக்கப்பட்டார்கள். அதனால் பலர் டாக்ஸியில் ஏறமுடியாத சிரம நிலை ஏற்பட்டது. ஆகவே, அமைச்சர் அவர்கள் பேபி டாக்ஸியில் நான்கு பேர்கள் போகலாம். மீடியம் டாக்ஸியில் ஐந்து பேர்கள் போகலாம் என்று உத்தரவு போட்டார் கள். ஆனால் ஸ்டாண்டேர்ட் ஹெரால்ட் வண்டி சொந்தக்காரர்கள் எங்கள் மான்யுபேக்சரர் சட்டப்படி மூன்று பேர்களுக்கு மேல் ஏற்றிக் கொள்ளக் கூடாது. அப்படிச் செய்தால் கோர்ட்டுக்குப் போவோம் என்று சொல்லி ஆட்சேபணைகளைக் கிளப்பினார்கள். இதனாலோ என்னவோ தெரியவில்லை. 1-ம் தேதி அமலுக்கு வரவேண்டிய உத்தரவு இதுவரையில் அமுலுக்கு வரவில்லை. இதில் ஒன்று செய்யவேண்டும் அரசாங்கம். ஒன்று, 50 பைசா ஆரம்பக்கட்டணமாக இருந்ததை 70 பைசாவாக உயர்த்துகிற கார் களில் நான்கு பேர்களும், இல்லை அப்படி உயர்த்தாமல் மூன்று பேர்கள் தான் இருக்க வேண்டுமென்று யார் யார் சொல்கிறார்களோ அந்த டாக்ஸிகளில் ஆரம்பக் கட்டணம் 50 பைசா என்றும் பின்னர் கிலோ விற்கு 30 பைசா என்ற முறையில் அவர்களுக்கு கட்டணத்தை குறைத்து, நான்கு பேர்களை ஏற்றுகிறோம் என்பவர்களுக்கு கட்டணத்தைக் கூட்டியும் அந்த அளவிற்கு இந்த சர்க்கார் ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்தால் எந்தவித சட்டச் சிக்கலும் வராது என்று கூறிக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு துணைப பேரவைத் தலைவர் : கட்சிக் கொறடாக்களுக்கு ஒரு வேண்டுகோள் விடுக்கிறேன். நிறைய உறுப்பினர்கள் பேச வேண்டு மென்று நினைக்கிறார்கள். ஆனால், அதிக நேரம் பேசவேண்டுமென்றும் விரும்புகிறார்கள். ஆகவே ஒன்றில் கொடுக்கிற பட்டியலில் பெயர்களைக் குறைக்கவேண்டும் அல்லது உறுப்பினர்கள் கண்டிப்பாக இங்கு கொடுக்கப் படுகிற நேரத்தில் முடிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை உறுப்பினர்களுக்குக் கூறவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற பட்டியல் படி உறுப்பினர்களுக்கு ஐந்து நிமிடங்கள் வரும். ஆகவே ஐந்து நிமிடங்களுள் தங்கள் உரையை முடித்துக்கொள்ளுமாறு உறுப்பினர்களைப் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு கே. வினாயகம் : எங்கள் கட்சியைப் பொறுத்தவரையில் உங்கள் உத்தரவை மீற மாட்டோம்.

திரு ஏ. அ. சுப்பராஜா : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது ஒருசில வார்த்தைகள் கூற விரும்பு கிறேன். பொதுவாக இன்று நம் அரசாங்கம் பஸ் ரேட்களை எல்லாம் குறைத்து நல்லமுறையில் நல்ல லாபத்தோடு இந்தத் துறை செயல்பட முடியும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக் காட்டியிருக்கிறார்கள். இந்த பஸ் துறையை நாஷனலைஸ் செய்வது என்ற பிரச்சனை ஒருபுற மிருக்க தனியார் துறையில் ஓடக் கூடிய பஸ்களுக்கும் நல்ல விதத்தில் ஆக்கமும் ஊக்கமும் கொடுக்கவேண்டுமென்றும் உறுப்பினர்கள் விரிவாக எடுத்துச் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் யோசிக்கும் போது பொதுவாக ஒருசில மாறுதல்களை ஏற்படுத்தி இரண்டு துறை களுக்கும் நடுவில் நல்லவிதமான போட்டிகளை ஏற்படுத்தும் முறையில் ரூட்களை அமைத்துக் கொடுத்து போட்டியை உண்டாக்குவதனால் அப்போட்டி காரணமாக எப்படி நாம் நல்லவற்றைச் செய்து நம் பஸ்களில் மக்களை ஏறச் செய்யலாம் என்று நினைத்து செயல்படும் முறையில் ஒரு போட்டியை ஏற்படுத்தினால் மக்கள் நன்மை அடைய வழி ஏற்படும்.

இன்று தனியார் துறையில் பெரிய முதலாளிகளிடம் நிறைய ரூட்கள் குவிந்து கிடக்கின்றன. அதற்காக அவ்வளவு ரூட்களையும் நாஷனலைஸ் செய்ய வேண்டுமென்கிற கொள்கையை எடுக்கவேண்டுமென்று கூறவில்லை. பத்து ரூட்களுக்கு மேல் ஒரு தனியாரிடம் இருக்கக்கூடாது என்ற வரைமுறையை வைத்துக்கொண்டு பத்து ரூட்களுக்கு மேல் உள்ளவர்கள் ரென்யூவலுக்கு வரும்போது ரென்யூ செய்து கொடுக்காமல் நோட்டிபிக் கேஷன் கொடுத்து அவற்றை ஸ்மால் ஆப்பரேட்டர்ஸ்களுக்கு கொடுக்க வேண்டும். அப்படிக் கொடுக்கும்போது கூட்டுறவு முறையில், ஹரி ஜனங்கள் கூட்டுறவு முறையில் நடத்தக்கூடிய சங்கங்களுக்கு அந்த ரூட்களை அளித்து அவர்களுக்கு நல்ல ஆக்கம் அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மொனாப்பலி என்று வந்துவிட்டால் என்ன நடக் கிறது என்றால் அக்கறை குறைந்துவிடுகிறது, இங்குவந்துதானே ஏறிக் கொள்ளவேண்டும் என்ற எண்ணம் ஏற்பட்டு விடுகிறது. அரசாங்கமும் எல்லா ரூட்களையும் எடுத்துக்கொண்டால் அதுவும் ஒரு மொனாப்பலியாகி விடுகிறது. தனியார்களிடம் அதிகம் கொடுத்துவிட்டால், ராஜபாளையம் பக்கத்தில் பார்த்தால் சில சமயங்களில் டிக்கட்ஸ் இல்லை என்கிறார்கள், அரசியல் விருப்பு வெறுப்பு கொண்டு அவர்களை ஏற்றக் கூடாது என்ற முறையில் கீழ்த்தரமாகப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, ஒருவருக்கு மொனாப்பலி என்று வந்துவிட்டால் தன்னிச்சையாக எதுவேண்டுமானாலும் செய்யலாம், நம்மிடம்தானே வரவேண்டும் என்று நினைக்கக் கூடிய நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, அதைக் கட்டுப்படுத்த எல்லா ரூட்களிலும், இருக்கக்கூடிய தனியார் ரூட்களிலும் அரசாங்க பஸ்களை அதிகமாக விட்டு மு.ட நல்லதொரு விதத்தில் போட்டியை ஏற்படுத்தி மக்களுக்கு அதிக வசதிகளை 11-3 செய்து தரவேண்டும். போக்குவரத்திலுள்ள மொனாப்பலி முறையை ஓரளவு குறைக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த பஸ்களை நாஷனலைஸ் செய்யவேண்டுமென்று சொன்னால், அதிலே இருக்கக் கூடிய பஸ் டிரைவர்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும் வேலையில்லாமல் போகாமல், அரசாங்கமே நாஷனலைஸ் செய்த போக்கு வரத்துத் துறையில் அவர்களுக்கு இடம் கொடுக்க வேண்டும் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான கருத்தாகும்.

பொதுவாகவே கிராமங்களில் நல்ல விதத்தில் ரோடுகளை அமைத்த போதிலும், அங்கெல்லாம் பஸ் ரூட்டுகளை விட வாய்ப்புக்கள் இருந்தாலும், அதிலே அதிக கவனம் செலுத்தப்படவில்லை. அதையெல்லாம் போக்க ஒரே ஒரு வழி, எம்.எல்.ஏ.-க்கள், எம்.எல்.சி.க்கள், நான்-அஃபிஷி யல்ஸ் கொண்ட ஒரு கமிட்டி வைத்துக்கொண்டால் நல்லது. ஸ்டாச்சுட்டரி யாக அப்படி ஒரு கமிட்டி போட முடியாது என்றாலும், அட்வைஸரி கமிட்டியாகப் போட்டு, அவர்கள் கொடுக்கக் கூடிய பல திட்டங்களைப் பரிசீலித்து, நல்லவைகளாக இருந்தால் அவைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும், உகந்ததாக இல்லை என்றால் விட்டுவிடவேண்டும் என்ற நிலையில் ஏற்பாடு செய்தால், அமைச்சர்களுக்கு எத்தனையோ வேலைகள் இருந்தாலும் கூட, அதிகாரிகளுக்கு எத்தனையோ வேலைகள் இருந்தாலும் கூட, நான் அஃபிஷியல்ஸுக்கு தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர்களுக்கு—இதிலே அக்கறை இருக்கிறது. நல்ல புது முறைகளை, நல்ல முறையில் விரிவு படுத்துவதை எடுத்துச் சொன்னால், மிக எளிதாக, தங்களுடைய வேலையும் கெடாமல், நல்ல அம்சங்களை எடுத்துக்கொண்டு பணியாற்றவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, இந்த அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறையின் முக்கியத்து வத்தை வெளிப்படுத்தும் வகையில், அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டால் நஷ்டம் தான் வரும் என்ற கொள்கையை மாற்றும் வகையில் நட வடிக்கைகளை எடுத்திருப்பதை வரவேற்று என்னுடைய உரையை முடித் துக் கொள்கிறேன்.

*** திரு வி. எஸ். எஸ். மணி :** கனம் சட்ட மன்றத் துணைத்தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள பஸ் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் பேரில் ஒரு சில கருத்துக்களை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கழக ஆட்சியின்—அண்ணாவின் ஆட்சியின்—சிறந்த அம்சம், தனியார் துறையைப் படிப்படியாகக் குறைத்து, பொதுத் துறையை வளர்ப்பதாகும். இதற்குச் சிறந்த சான்று பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கும் கொள்கை. இது சோஷலிஸக் கொள்கையும் ஆகும். இந்த பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கும் கொள்கையில் யாருக்கும் எந்த விதத் தீங்கும் இல்லாது, அதுப் படிப்படியாக அமலாக்கப்படுகிறது. சொல்லப்போனால், தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளுக்கு முன்னெச்சரிக்கை விடுத்து அமைச்சர்கள் ஆங்காங்கு அவர்களுடைய கருத்துக்களைச் சொல்லியது தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஒரு முன்னெச்சரிக்கை போல ஆகும். லைஃப் இன்ஷ்யூரன்ஸ் தொழிலை நடத்தி வந்த இன்ஷ்யூரன்ஸ் கம்பெனிகளை இரவோடு இரவாக தேசியமயமாக்கியது போல் இல்லாது நியாயமான முறையில் பஸ் முதலாளிகளுக்கு முன் எச்சரிக்கை கொடுத்து நாளாவட்டத்தில் தேசியமயமாக்கப்படும் இந்தக் கொள்கையை நான் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது.

அது மட்டுமல்ல. கழகத்தின் கொள்கையே பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்பது. அதில் உறுதியாகத்தான் இருக்கும். அண்டை மாநிலமான ஆந்திர மாநிலத்தின் முத லமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள் "பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கியது பெரும் தோல்வி" என்று. அப்படிச் சொன்ன போதிலும் கூட நமது மாநிலத்து அமைச்சர்கள் அதைக் கொஞ்சமும் பொருட்படுத்தாது, உறுதியோடு, மேலும் திடத்தோடு, இந்தக் கொள்கையை நிறைவேற்றித்தான் தீருவோம் என்று இருப்பதையும் நான் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது.

நமது பொதுப்பணி துறை அமைச்சர் அவர்கள் அரசாங்க துரித பஸ்களின் கட்டணத்தைக் குறைத்தது அவர்களுடைய பொருளாதார நிபுணத்துவத்தைக் காண்பிக்கிறது. கட்டணத்தைக் குறைத்தால் லாபம் குறைந்துவிடுமோ என்று அஞ்சுவது உண்டு. ஆனால் கட்டணத்தைக் குறைத்து, பிரயாணிகளை அதிகப்படுத்தி, அதிக வசூலைக் காண்பித்து அதிக லாபத்தைக் காண்பித்திருக்கிறார்கள். பொருளாதார அடிப்படையில் இந்தக் காரியம் செய்யப்பட்டது. இதற்காக அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது.

அடுத்தபடியாக, இந்த அரசாங்க பஸ்களில் ரிஸர்வேஷன் என்ற முறை இருக்கிறது. அதாவது பஸ் வருவதற்கு முன்னாலேயே அந்த இடத்திற்கு ரிஸர்வ் செய்வது. இருபத்தைந்து காசுகள் கொடுத்து டோக்கன் வாங்க வேண்டும். ஆனால், ஒரு ஸ்டேஷனில் 10 பேர்கள், 20 பேர்கள் இருபத்தைந்து காசுகள் கொடுத்து டோக்கன் வாங்கிய பிறகு, அந்த பஸ் வந்தால் இரண்டு பேர்களுக்குத் தான் இடம் இருக்கிறது. பாக்கிப் பேர்களுக்கு இடம் இருப்பதில்லை. அதே நேரத்தில் ரிஸர்வேஷனுக்கு வாங்கிய கட்டணத் தொகையைத் திருப்பித் தருவதில்லை. இது நியாயத்திற்குப் புறம்பானது. இடம் இல்லை என்றால், ரிஸர்வேஷன் தொகையை திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டும். அல்லது, கட்டணத் தொகையையாவது குறைக்கவேண்டும். இருபத்தைந்து காசுகள் என்று இருப்பதை பத்துக் காசுகள் என்று ஆக்கினால் அது மிகவும் நியாயமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மதுரை மாவட்டத்தில் ஒரு பெரிய தவறுதல் நடந்துகொண்டிருக்கிறது தனியார் துறையில். பஸ் டிரைவர்களுக்கு இரண்டு வேலைகளைக் கொடுக்கிறார்கள். ஒன்று சுக்கானைப் பிடித்து கொண்டிருப்பது, இன்னொன்று இன்வாய்ஸ் எழுதுவது. கண்டக்டர் பின்னாலிலிருந்து சப்தம் போடுவான் இத்தனை பாஸஞ்சர்கள், இத்தனை கட்டணம் என்று. பஸ் டிரைவர் சுக்கானைப் பிடித்துக்கொண்டே இன்வாய்ஸ் எழுதவேண்டும். குறிப்பாக, மதுரை மாவட்டத்தில் இந்தப் பழக்கம் இருக்கிறது. இதையெல்லாம் மாற்றவேண்டுமென்று சொல்லிக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

***திரு. ம. பொ. சிவஞானம் :** துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கோரியிருக்கிற மானியங்களை ஆதரிக்கிற முறையில் சில கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் மிகத் திறமையாகவும், தீவிரமாகவும் அந்தத் துறையை இயக்கி வருவது குறித்து அவர்களுக்கு பாராட்டுக்களை வழங்குகிறேன். குறிப்பாக, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், அந்தத் துறையில் அதிக அளவில் தமிழைக் கொண்டுவந்து, வள்ளுவரின் குறளையும், வள்ளுவரின் குணத்தையும், வள்ளுவரின் உருவத்தையும் வழங்கி, இலக்கிய வளர்ச்சிக்கு பாடுபட முடியும் என்று எடுத்துக்காட்டும் வகையில் பொதுப்பணித் துறையை இயக்கி வருவதைப் பார்க்கிறோம்.

போக்குவரத்தைத் தேசியமயமாக்கும் விஷயத்தில் இது இப்போது ஒன்றும் புதிதாக நடைபெறவில்லை, ஆகவே, புதிதாக ஆட்சேபணை ஒன்றும் வராது. எற்கனவே தொடங்கியதுதான் தொடர்ந்து நடக்கிறது. இந்த நாட்டிலே ஆங்கிலேயர் காலத்தில் கூட, போக்குவரத்தைத் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்பதை அடிப்படையாகக் கொண்டு, தனியார் ரயில்வே கம்பெனி தேசியமயமாக்கப்பட்டது. ஒரு ஏகாதிபத்திய ஆட்சி—முற்றிலும் அன்னிய ஆட்சி— மக்கள் நலம் கருதாத ஆட்சி— இந்தியா முழுவதிலும் உள்ள ரயில்வேயைத் தேசியமயமாக்கி பின்னாலே போக்குவரத்துத் துறைகள் அனைத்தையும் தேசிய மயமாக்கவேண்டும் என்பதற்குத் தோற்றுவாய் செய்தது. அதற்குப் பின்னால் வந்த சுதந்தர பாரத ஆட்சி கூட விமானப் போக்குவரத்தை தேசியமயமாக்கியிருப்பதைப் பார்க்கிறோம். எஞ்சியிருக்கக் கூடிய ஒரே ஒரு போக்குவரத்து பஸ் போக்குவரத்துத் தான். அதையும் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்பதிலே, தமிழ்நாட்டில் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு முழுமைப்படுத்தும் பொறுப்பை ஏற்றதைப் பாராட்டுகிறேன். வரவேற்கிறேன்.

இதிலே நஷ்ட ஈடு தரவேண்டும் என்ற பேச்சுக்கே இடமில்லை. வாண்டல்வில்கி என்பவர் காந்தியடிகளைப் பேட்டி கண்டு ஒரு புத்தகம் எழுதியிருக்கிறார். அதிலே ஒரு குறிப்பு காணப்படுகிறது. "உழவர்களுக்கு நிலத்தைப் பங்கிட்டுக் கொடுக்க முடியும்" என்றார் காந்தியடிகள். "அப்படிக் கொடுப்பது என்றால் நில உடைமையாளர்களுக்கு "நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டாமா?" என்று வாண்டல்வில்கி கேட்டபோது, நஷ்ட ஈடு என்பதை நினைத்துப் பார்க்கவே நான் தயாராக இல்லை. மக்களுக்கு நிலத்தை எடுத்து வழங்கும்போது நஷ்ட ஈடு என்ற பேச்சுக்கு இடம் இல்லை " என்று காந்தியடிகள் சொல்லியிருக்கிறார். பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதில் நஷ்ட ஈடு வழங்குவதற்கே வாய்ப்பு இல்லை. இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை புதுப்பிக்கும் லைஸென்ஸ் முறை இருப்பதால் இதில் நஷ்ட ஈடு என்ற பிரச்சினைக்கு இடமில்லை என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

இரண்டாவது, முக்கியமாக நான் குறிப்பிட எழுந்தது, திருத்தணித் தாலூக்கா தமிழ் நாட்டோடு சேர்க்கப்பட்ட பிறகு பல அபிவிருத்திகள் அங்கு நடைபெற்றிருந்தாலும், பஸ் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த மட்டில், பல்வேறு கிராமங்களுக்கு, பல மைல்களுக்கு பஸ் போக்குவரத்து ஏற்படவில்லை. காரணம், பாதைகள் போடுவதில் ஏற்படுகிற தாமதம் தான். அதனால்தான் இன்னும் துவக்கப்படாமல் இருக்கிறது.

ஆகவே, பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் திருத்தணி தாலூகாவில் பல கிராமங்களையும் இணைக்கின்ற முறையில் பஸ் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்தினால், பல தலைமுறையாக அங்கிருக்கிற பொதுமக்கள் படுகின்ற கஷ்டம் அகலும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

இரண்டாவதாக, சென்னை நகரத்தில் பஸ் போக்குவரத்து வசதிகளை இன்னும் அதிகப் படுத்தவேண்டும். குறிப்பாக, அலுவலகம் செல்லும் நேரத்தில் மக்கள் கஷ்டப்படுகிற அளவுக்கு தொடர்ந்து நிலைமை இருக்கத்தான் செய்கிறது. சென்னை நகர பஸ் போக்குவரத்தில் நஷ்டம் என்று குறிப்பிட்டார்கள். ஒரு அரசாங்கம் நடத்துகிற பஸ் போக்குவரத்தில், ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும், ஒவ்வொரு நகரத்திலும் லாபமே கிடைக்க வேண்டும் என்று நாம் எதிர்பார்க்கமுடியாது. ராஜ்யத்தின் தலைநகரத்தில் நஷ்டம் இருந்தால் கூட, வசதிகளைக் கூடுதலாக்கித் தருவதன் மூலம் நிர்வாகத்திற்கும் நல்ல பெயர் கிடைக்கும். ராஜ்யத்திற்கும் நல்ல பெயர் கிடைக்கும். அது மிகவும் அவசியம் என்று நினைக்கிறேன். ஆகவே, சென்னை நகரத்தில் போக்குவரத்தில் சிறிது நஷ்டம் இருந்தாலும், அதைச் சகித்துக்கொண்டு, போக்குவரத்தை- குறிப்பாக, அலுவலகம் செல்லும் நேரத்தில் அதிகமாகச் செய்து தர வேண்டுமென்று விரும்புகிறேன்.

மற்றொன்றையும் பார்க்கிறோம். இப்பொழுது பஸ் போக்குவரத்தை தேசீயமயமாக்கும் கொள்கையை எடுத்துக்கொண்டால், சுதந்திராக் கட்சி உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் கூட அதிகமாகக் குறை கூறாமல் மௌனமாக ஏற்றுக்கொண்டிருப்பதைப் பார்த்தால், நம்முடைய பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் மிகவும் அதிருஷ்டசாலி, அவர் செயலுக்கு நல்ல முறையில் வரவேற்பு கிடைத்திருக்கிறது என்று தான் நினைக்கிறேன். சுதந்திரா கட்சி வரவேற்பது என்றால், மாமியார் மெச்சின மருமகள் போலத்தான். பஸ் போக்குவரத்துத் தொழிலை அரசாங்கமே ஏற்று நடத்தினால் நஷ்டம் ஏற்படும் என்று கூறப்படுகிறது. பஸ் போக்குவரத்தை தேசீயமயமாக்குவதை எதிர்ப்பவர்கள் சில நியாயமான காரணங்களையும் சொல்கிறார்கள் என்பதை நாம் மறந்துவிடக் கூடாது. அதாவது, நிர்வாகத் துறையில் காரியங்கள் செவ்வனே நடைபெறாததால், நஷ்டம் ஏற்படும் என்பது அவர்கள் வாதம். அந்த நஷ்டத்தைத் தவிர்த்து, நிர்வாகத்தை ஒழுங்காக இயங்கச் செய்து, நல்ல பெயர் எடுத்துக்காட்டுவதன் மூலம் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் இந்த ராஜ்யத்திற்கும் நல்ல பெயர் தேடித்தரலாம். அரசாங்க நிர்வாகத் துறைக்கும் நல்ல பெயர் கிடைக்கும். அதைவிட்டு, நிர்வாகம் திறமையற்றது என்று கூறி, அந்த நோயை மூடி மறைக்க-தேசீயமயக்கொள்கையை எதிர்ப்பதில் பயன் இல்லை. நிர்வாகத் துறை, படித்தவர்கள் நிறைந்த ஒன்று. சமுதாயத்தின் உயர்தரக் கல்வி பயின்றவர்களை வைத்துக்கொண்டு நிர்வாகத் துறையை நடத்துகிறது அரசு. அந்த நிர்வாகத் துறை திறமையற்றது—தகுதியற்றது என்று சொன்னால், அது சமுதாயம் முழுவதற்குமே ஏற்படுகின்ற ஒரு குறைபாடாக அமையும். திறமையான பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நிர்வாகத் துறையிலுள்ள அப்படிப்பட்ட குறைகளை நீக்கவேண்டும். இந்த தேசீயமயமாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்து **பூரணமாக** வெற்றி பெறவேண்டும் என்று பிரார்த்தித்து, அமைச்சர் அவர்களுடைய கண்காணிப்பும், கண்டிப்பும், திறமையும் இந்தத் துறைக்கும், நாட்டு மக்களுக்கும் பயன்படவேண்டும் என்று பிரார்த்தித்து, என்னுடைய பாராட்டுதலை பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் அந்தத் துறையினருக்கும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

***திரு. எஸ். ராமச்சந்திரன் :** மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த பஸ் போக்குவரத்து துறை மான்யத்தை ஆதரிக்கின்ற பொழுது, இதற்கு இன்னும் ஏராளமான பணத்தை நம்மால் ஒதுக்க முடியவில்லையே என்ற மன வருத்தம்தான் ஏற்படுகிறது. அதற்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிற மான்யத்தை விவாதித்து தான் ஒதுக்கவேண்டும் என்ற சட்ட வரம்பிலே நாம் இருந்தாலும், இந்தத் துறைக்காக எந்த அளவு பணம் வேண்டுமானாலும் தருவதற்கு மக்கள் காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நினைவூட்ட விரும்புகிறேன். போக்குவரத்து இலாகா இன்று மக்களிடையே ஒரு புது எழுச்சியை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. இன்று சர்க்கார் துறையிலே செல்கின்ற பஸ்களை ஏராளமாகப் பார்க்கும்பொழுது, அதிலே ஏராளமான பயணிகள் ஏறிச் செல்வதைப் பார்க்கும்பொழுது,

அவர்கள் செலுத்துகின்ற பணம் சர்க்கார் கருவூலங்களுக்கு வருகிறது, மாறாக மற்றவர்களுடைய இரும்புப் பெட்டிக்குப் போகவில்லை என்று எண்ணும் பொழுது மக்கள் பெருமைப்படுகிறார்கள். அவர்கள் தங்களால் இயன்ற ஒத்துழைப்பைத் தர காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படி சர்க்கார் பஸ்கள் ஏராளமாக ஓடுகின்றதைப் பார்க்கும்பொழுதெல்லாம் சமதர்மத்திற்கு இந்த நாடு தயாராகிவிட்டது என்பதை நினைவுபடுத்துவதாக அமைந்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மேலும் சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்பதை நாம் அறிவோம். அது மாத்திரமல்ல. சர்க்கார் பஸ் துறையில் அதிகக் கட்டணம் கூடாது. அந்தக் கட்டணத்தைக் குறைத்துத் தரவேண்டும் என்று தான் சர்க்கார் முடிவு செய்திருக்கிறது. ஆனால், அதே நேரத்தில் மத்திய சர்க்கார், மாநில சர்க்கார் பஸ்களுக்குத் தேவைப்படுகிற டீஸல் எண்ணெய்க்கு வரியை உயர்த்தி விட்டார்கள். சமதர்மத்தில் நம்பிக்கை கொண்டவர்கள், ஆவடி சோஷலிஸம், ஜனநாயக சமதர்மம் என்று பேசிக்கொண்டிருப்பவர்கள், தாங்கள் முற்போக்கு சக்தி என்று பறைசாற்றிக் கொண்டிருப்பவர்கள்தான் மத்திய சர்க்காரை நடத்துகிறார்கள். அந்த மத்திய சர்க்காருக்கு சமதர்ம திட்டத்தில் உண்மையிலேயே நம்பிக்கை இருக்குமானால், சர்க்காரால் நடத்தப்படுகிற பஸ் போக்குவரத்து, மக்கள் நலனுக்காக என்ற கருத்தை உணர்ந்து சர்க்கார் பஸ்களுக்குத் தேவைப்படுகிற டீஸல் எண்ணெய்க்கு மத்திய சர்க்கார் இப்பொழுது விதித்துள்ள வரியிலிருந்து விலக்கு அளித்திருக்க வேண்டும். ஆனால், இதைச் செய்ய தவறியதிலிருந்து அவர்கள் பேசுகின்ற சோஷலிஸம் உண்மையான சோஷலிஸம் அல்ல என்பதை இன்றைய தினம் மக்கள் அறிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நான் இந்த நேரத்தில் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். எதெதெற்கோ வரி விலக்கு அளித்திருக்கிறார்கள் மத்திய சர்க்கார். ஒரு வரி விதிப்புக் கொள்கை வந்தால், எந்தெந்த காரணத்திற்காகவோ வரியிலிருந்து விலக்கு அளிக்கிறார்கள். யார் யாருக்கோ வரியிலிருந்து விலக்கு அளிக்கிறார்கள். ஆனால், மாநில சர்க்காரின் தேசீயமயமாக்கும் கொள்கையை ஆதரித்து, சமதர்மத்தை நிலைநிறுத்த வேண்டும் என்ற கருத்தைக் கொண்ட இந்தத் துறைக்கு, மத்திய சர்க்கார் வரிவிலக்கு நாம் கேட்காமலேயே அளித்திருக்கவேண்டும். இந்தக் கட்டத்தில் அவர்கள் சமதர்மம் பேசுவது வெறும் வாய்ப்பேச்சே தவிர, இன்றையதினம் காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த நண்பர்கள் தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளுக்காக வாதாடுவதைப் பார்க்கிறபொழுதே, அவர்கள் சமதர்மம் வெறும் காகிதப் பூ சமதர்மம் தான் என்று நாட்டு மக்கள் புரிந்து கொண்டுவிட்டார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன்.

அதே நேரத்தில் பஸ்களைத் தேசீயமயமாக்கவேண்டும் என்றால் நஷ்ட ஈடு கொடுப்பதற்கு எங்கே பணத்திற்குப் போவார்கள். பொறுப்பற்ற முறையில் பேசி வருகிறார்களே இவர்களா ஆளத்தகுதி படைத்தவர்கள் என்றெல்லாம் தேர்தலுக்கு முன்னால் பேசினார்கள். இன்றைய தினம் இந்த சர்க்கார் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்ற பிறகு நஷ்ட ஈடு தராமலே ஏராளமான பஸ்கள் வீதிகள் வழியாக தமிழ்ப் பெயர்ப் பலகைகளைத் தாங்கி ஓடுவதைப் பார்த்து, காங்கிரஸ் கட்சியினர் மக்களுக்கு என்ன பதில் சொல்லப்போகிறார்கள் ? அதைப் போலவே நாட்டுடமையாக்குகிற இந்தத் திட்டத்தை நஷ்ட ஈடு கொடுத்துத்தான் அமுலுக்குக் கொண்டுவரவேண்டும் என்று நிலைமை இருந்ததை மாற்றி, நாம் நல்ல போட்டி மனப்பான்மையை ஏற்படுத்தி இந்தத் துறையைப் பெருக்கலாம் என்ற கருத்தில் ஒரு புரட்சிகரமான மாற்றத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தில் ஏற்படுத்தித் தந்த இந்த சர்க்காருக்கு தமிழக மக்களும் சமதர்மத்தில் நாட்டம் கொண்டவர்களும் நன்றி செலுத்துகிறார்கள். இந்தத் துறைக்கு இன்னும் ஏராளமான தொகையை ஒதுக்கவேண்டும், அடுத்த ஆண்டு பஸ் தொழிலாளர்கள் இன்னும் அதிக வருமானம் பெற பாடுபட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, தமிழக மக்கள் சார்பாக இந்த மாமன்றத்தின் மூலமாகப் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்குப் பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

*DR. H. V. HANDE: Hon. Deputy Speaker, Sir, at the very outset, I request the Hon. Deputy Speaker to give me five more minutes because we have given only two names from our party to speak. We, on this side representing the Swatantra Party, are in a completely unique position. This is practically the only Party, that opposes nationalisation clearly and in very unambiguous terms. My hon. Friend, Thiru Vinayakam, has made out a strong case for the bus owners. We are not here, like Thiru Vinayakam, to make out a strong case for the bus owners. We do not care for the bus owners. What we are afraid of is, what would happen to the travelling public. What we are afraid of is, what would happen to the thousands of workers who are employed in the Bus companies that are now running the buses. What we are afraid of is, what would happen to the large number of workers who are employed in a number of financing companies which are financing bus owners. In fact I want to bring to the notice of the House that I have received a letter from one of the workers who is receiving a salary of Rs. 100 stating that nearly 15,000 workers have been employed in the financing companies which are financing these bus owners. Sir, when the bus service is nationalised, alternative jobs must be provided for them. Sir, I am here to argue for the downtrodden people. I am not here like my Hon. Friend, Thiru Vinayakam, to argue that I will take the case to the High Court or the Supreme Court. We will completely co-operate with the Government as far as the administrative arrangements are concerned. But we want to make it very clear that we completely oppose nationalisation because it will bring in its wake misery to thousands of travelling public. The standing monumental example is the pitiable condition of the travelling public in Madras. Ask any person travelling in the Madras about the running of the Government Transport. Not a single travelling person will come forward to say that he is happy over the running of the Transport service. Whether he is an N.G.O. or a factory worker or any other worker, he has got not a good word to say about it but he has got only a bad word to say. Of course, after the good Minister for Transport, Thiru Karunanidhi, has assumed that portfolio, he has been trying to improve it. In this connection, I would appeal to him to look into the conditions of the travelling public. The travelling public can call it a day if they can get back home without getting abuses either from the conductor or the driver or without falling under the moving bus while getting on or getting in. Such is the pathetic conditions of thousands of people in the Madras City.

The 'letters to the editor' column is replete with these complaints. This is what I want to repeat. What is the way to teach a lesson to the capitalists? What is the way to make them work? What is the way to make them lay the golden eggs that they have been laying? The only way is to introduce the element of competition. That is the whole basis on which the Swatantra Party has been built. The D.M.K. Ministry may say that by nationalisation of buses, they will be increasing the revenue. That is where we fundamentally differ. Our submission is that by nationalisation

they will not be increasing the revenue because the workers will have no interest and they do not stand to gain or lose if the Government gains or loses. Conductors, drivers and even the Director have an official temperament and it cannot be changed. If the presumption that the Government will get a lot of revenue materialises I will be very happy. If the D.M.K. Ministry nationalises even against our advice, we will definitely co-operate with them and make the scheme work with the minimum loss by giving constructive suggestions. But before taking this step, let them think over the fact that they will be doing a great damage to the economy of the State, if it does not succeed. I wish to utter a note of warning and my conscience impels me to say it "My Brothers, please do not go into this nationalisation. This may in turn bring a chain reaction." Let us not forget the number of taxes they have to pay. My Friend Mr. V. Krishnamoorthy was constantly pointing out in the previous Assembly a number of mistakes happening on the administrative side of the Transport Department. All these things should be taken into consideration. I want to make it very clear that I am not, like my Friend Mr. Vinayakam, for the capitalists. We are not bothered about capitalists.

What will happen to the number of buses that the private operators are using? I do not care about what will happen to the bus operators. But what happens to the buses is a matter which concerns all of us, because they are a material property. If the D.M.K. Ministry nationalises the buses even against our suggestion, let them take over the buses and utilise them, or let them be allowed to be utilised by the operators on the smaller routes, so that they will not be rotting. A number of workshops are getting closed and a number of workers will be thrown out of employment.

With regard to spare parts of buses, my friend, philosopher and guide Dr. A. Srinivasan was asking questions in the Legislative Council to the effect that all the spare parts of the Government Transport buses were finding their way into the Moore Market. He made that statement openly and the then Minister found it very difficult to contradict it. All these things should be taken into consideration. If the Ministry is not prepared to take up the suggestion of the Swatantra Party, they must improve the administrative side and see that the losses are mitigated.

Finally I would say that this is a dangerous step which may involve the Government in a huge loss. If only they reconsider the matter and retrace their step, I will be very happy. We are here to co-operate with them. As a medical man I would say that this is not at all the right diagnosis and the right treatment. But if the other doctor persists in his treatment, I am always prepared to give him my help. Similarly I am prepared to give the maximum co-operation to the department. The M.L.A's.— some of us may be in the Committee—may be given free passes to make them travel free in the buses. We can occasionaly travel and see whether

anything can be done to improve the working. At least it will provide an incentive for them to know what is happening and bring the wrongs, the acts of commission and omission in the Transport Department to the notice of the Ministry. I will make suggestions to the Minister privately and also publicly whenever an opportunity arises. In case he persists, we are here to see that they get the minimum amount of loss.

***திரு. நா. காசிராமன் :** மதிப்பிற்குரிய துணைத் தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது மோட்டார் வாகன சட்டத்தை அமல் நடத்துவது பற்றிச் சில கருத்துக்களையும், அதன் பிறகு தேசியமயமாக்குவது பற்றியும், போக்குவரத்து பற்றியும் என்னுடைய கருத்துக்களைத் கூற விரும்புகிறேன்.

இப்பொழுது மோட்டார் வாகனங்கள் அதிகமாக இருக்கின்றன. இவற்றைக் கண்காணிக்க, நல்ல முறையில் சட்டத்தையும், விதிமுறைகளையும் அமல் நடத்த, அதிகமான அதிகாரிகள் தேவைப்படுகிறார்கள். ஜில்லாக்களில் இப்பொழுது அதிகப்படியான ஆபீஸ்கள் வேண்டியிருக்கின்றன. ஒவ்வொன்றுக்கும் 250 பேருந்துகள் என்று வைத்து, அந்த வகையில் அதிகமான ஆபீசுகளை வைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படி ஆபீசுகள் அதிகப்படுத்தப்பட்டால்தான், மோட்டார் வாகன சட்டம் நல்ல முறையில் அமல் நடத்தப்பட முடியும். குறைபாடுகள் இல்லாமல் அமல் படுத்த முடியும். மக்களுக்கு பயன்படும் அளவில் அமல் நடத்த முடியும். இப்பொழுதெல்லாம் அதிகப்படியான மோட்டார் வாகனங்கள் இருப்பதால், சட்டம் நல்ல முறையில் அமல் நடத்தப்பட வேண்டியது அவசியமாகிறது. அதற்காக அதிகப்படியான ஆபீசுகள் தேவைப்படுகின்றன. அதற்கு ஆவன செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து, பர்மிட்டுகள் பற்றிக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். தேசியமயமாக்கப் போவதன் காரணமாக, தனியார்களுக்கு பர்மிட்டுகள் கொடுக்க வேண்டிய நிலைமை இருக்காது என்றாலும், இப்பொழுது கொடுக்கப்படும் நிலைமை நீடித்திருப்பதால் சொல்ல விரும்புகிறேன். பர்மிட்டுகள் கொடுப்பதில் மிக்க கண்டிப்பாக இருக்கவேண்டும். மாகாண வரி கொடுக்காதவர்களுக்கு பர்மிட்டு கொடுக்கப்படக்கூடாது. அப்படி அவர்கள் லாயக்கற்றவர்கள் என்று இருக்கிறது. அதேபோல, பாஸஞ்சர்கள் வரி, அல்லது ஸர்-சார்ஜ் என்கிற வரியைக் கட்ட காலதாமதம் செய்பவர்களுக்கும், கட்டாமலே இருப்பவர்களுக்கும் தண்டனை அடைந்தவர்கள், குற்றச்சாட்டுக்குள்ளானவர்கள் ஆகியோர்களுக்கு, பர்மிட் கொடுப்பது இல்லை என்று விதிமுறையைச் செய்யவேண்டும். இன்றைக்கு காலதாமதத்திற்குப் பிறகே, மாகாண வரியையும், பிரயாணிகள் வரியையும் காலதாமதமாகக் கட்டினால், அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு ஒரு வருஷத்திற்காவது டெம்பரரி பர்மிட்டுகள் கொடுக்கவே கூடாது என்பதோடு, மற்ற பர்மிட்டுகளும், கொடுக்கக்கூடாது என்று விதியைச் செய்யவேண்டும். சம்பாதிக்க விரும்புகிறவர்கள், வியாபாரம் செய்யவேண்டும் என்று விரும்புகிறவர்கள், வரி கட்ட முன்வர வேண்டும். எந்தக் குறைபாடுகளுக்கும் இடம் வைத்துக் கொள்ளக்கூடாது. எந்தப் பிசகும் இல்லாமல், கண்ணியமான முறையில் நடந்துக் கொள்ளவேண்டும். பிசகு செய்கிறவர்களுக்கு பர்மிட்டு கொடுப்பது சரியாகாது.

டிரைவர்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும், கொடுக்கப்படும் லைசென்சுகளில் அவர்களுடைய கடமைகள் என்ன, அவர்கள் பிரயாணிகளிடம் எப்படி நடந்து கொள்ளவேண்டும், அப்படிச் செய்யத் தவறினால் தண்டனைகள் என்ன என்பதையெல்லாம் விவரமாக தமிழிலும், ஆங்கிலத்திலும் அச்சடித்துக் கொடுக்கப்படவேண்டும். அவர்களுக்கு தாங்கள் என்னென்ன கடமைகள் சேவைகள் செய்யவேண்டும் என்றும், அப்படிச் செய்யத் தவறினால் ஏற்படக்கூடிய தண்டனைகள் என்ன என்பதையும் புரிந்து கொண்டு நல்ல முறையில் மக்களுக்குச் சேவை புரிய வாய்ப்பு ஏற்படும்.

மது அருந்தும் பழக்கம் உள்ளவர்களுக்கு, அல்லது அப்படிப்பட்ட குற்றச் சாட்டில் இருந்தவர்களுக்கு ஒரு வருஷ காலத்திற்கு கார் ஓட்டும் லைசென்ஸ் ரத்து செய்யப் படவேண்டும். மது அருந்தும் காரணமாக, தவறிப் போய், அந்த நிலையிலிருந்து மீள்வதற்கு முன்பாகவே கார் ஓட்டக் கிளம்பி விட்டால், ரோடில் இருப்பவர்களுக்கும், காரில் இருப்பவர்களுக்கும் அபாயமும், ஆபத்தும் ஏற்படுவது நிச்சயம். ஆகவே, கண்டிப்பாக லைசென்ஸ் கொடுக்காமல் இருக்கவேண்டும். அப்பொழுதாவது அப்படிப் பட்டவர்கள், மது அருந்தும் பழக்கத்தை விட்டு, சமூகத்திற்கு நல்ல வழியில் வருவதற்கு உதவியாக இருக்கும்.

ஓவர்-ஸ்பீட், அதிகமான வேகத்தில் சென்றால், கார் ஓட்டுபவனையும், சொந்தக்காரனையும் சேர்த்துக் கேஸ் போடுவது வழக்கம். சென்ற வருஷம், தஞ்சையில், ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் பஸ்கள் அப்படி சார்ஜ் செய்யப்படும் நிலைமை ஏற்பட்டபோது, ஸ்டேட்டே ஓனராக ஆகிவிட்டது. அதன் காரணமாக அரசாங்கத்தின் மீதே அரசாங்கம் கேஸ் போடுவது போன்ற நிலைமை வந்தவுடனே என்ன செய்தார்கள்? ஓட்டுபவன்தான் குற்றவாளி, ஓனர் குற்றவாளி அல்ல என்று கூறியிருக்கிறார்கள். டிரைவர் வண்டி ஓட்டும்பொழுது ஓனர் இருப்பதில்லை; முதலாளி இருப்பதில்லை. ஆனால், அதிகப்படியான பேர் வண்டியில் ஏற்றப்பட்டால் இப்பொழுது இருக்கிற விதியின்படி அந்தக் கண்டக்டரும், தொழில் ஸ்தாபனத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் தண்டிக்கப்படுகிறார்கள். அம்மாதிரி இருப்பது சரியல்ல. இதிலே தேசியமயமாக்கப்படும்பொழுது தனியார் துறைக்கும் சர்க்கார் துறைக்கும் ஒரு வித்தியாசம் இருக்கிறது. தேசியமாக்கப்படும் பஸ்களுக்கு பர்மிட் கிடையாது. தனியார் துறைக்கு பர்மிட் இருக்கிறது. பர்மிட் கண்டிஷனிலேயே ஓவர் லோடு ஏற்றக்கூடாது என்று சொல்லியிருக்கிறது. பஸ் ஓடும்பொழுது ஓவர் லோடு ஏற்றினால் அதில் முதலாளிக்குப் பொறுப்பு கிடையாது. எனவே, குற்றம் செய்பவர்களுக்குத்தான் தண்டனை இருக்க வேண்டும். சம்பந்தமில்லாத, பஸ்ஸில் இல்லாத மற்றவர்களுக்கு அந்தத் தண்டனையைக் கொடுக்கக்கூடாது என்று விதியினைச் செய்ய வேண்டும்.

நண் பகல் 12-00

லாரிகள் இரவிலே போக முடியாத வகையிலே, லாரிகள் இரவில் போகக் கூடாதென்று முன்பு கொண்டுவந்தார்கள். அவைகள் பகலிலேயே ஓடுவதால் போக்குவரத்து நெருக்கடி அதிகமாக ஏற்படும். இதைத் தவிர்ப்பதற்காக இரவில் செல்லலாம் என்று செய்தார்கள். இதில் ஒரு மாறுதல் செய்யலாம். இரவு 9 மணி முதல் காலை 4 மணி வரை செல்லும் எந்த லாரியிலும் ஓட்டுபவர் மட்டும் தனியாக இல்லாமல் இன்னொரு டிரைவரும் அந்த வண்டியில் இருக்க வேண்டும் என்று மாறுதல் செய்யலாம். அப்படி ஒரு விதியேற்பட்டால், ஓட்டுபவர்க்கு களைப்பு மிகுந்து, தூக்கம் வந்தால் மற்றொரு டிரைவர் அந்த வண்டியை ஓட்டிச் செல்லலாம். அப்படியிருந்தால் விபத்துகள் ஏற்படாமல் போக்குவரத்து நடைபெற முடியும்.

அடுத்து, திருவிழாக் காலங்களில் கொடுக்கப்படும் பர்மிட்டுகள் தாராளமாகக் கொடுக்கப்பட வேண்டும். இப்பொழுது அந்தந்த ரூட்டுகளில் ஓடும் பஸ்களுக்குக் கொடுக்கலாம். அவர்களது டைமிங்க்ஸிலேதான் போகக் கூடிய அளவுக்குத் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அப்படியிருப்பதால் 10 மணிக்குச் செல்லும் பஸ் என்றால் அதுவரை காத்திருந்துதான் செல்ல முடியும். அவர்கள் அவ்வாறு காத்துக்கொண்டிருக்க முடியுமா? எனவே இந்த விதியில் ஒரு தளர்ச்சி இருக்க வேண்டும்.

பஸ்கள் தேசியமயம் ஆக்கப்பட்ட பிறகு அதிக வருமானம் இல்லை. ஒரு நாளைக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்கு 250 ரூபாய் என்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படி 250 ரூபாய் டவுன்பஸ் வருமானம் என்றால் பட்டியலில் 8 கோடியாக இருக்க வேண்டும். கணக்குப்படி பார்த்தால் 125 ரூபாய்தான் வருகிறது. அதுவும் மெட்ராஸிலே அதிகப்படியான மக்கள் திணிக்கப்படுகிறார்கள். ஏற்றிச் செல்கிறார்கள் என்று சொல்வதற்இல்லை. திணிக்கப்படுகிறார்கள். அப்படியிருந்தும் வருமானம் போதாது.

இதிலே கண்காணிப்போடு இருக்க வேண்டும். காசு வாங்காமல் டிக்கெட் கொடுப்பது, கொடுக்கப்பட்ட டிக்கட்டுகளையே மறுபடியும் மறுபடியும் கொடுப்பது ஆகியவைகளைத் நடுத்து கண்காணிப்போடு இருக்க வேண்டும்.

பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்படும்பொழுது டெப்போக்கள், ஒர்க்ஸ்ஷாப்புகள் உள்ள இடங்களாக இருக்கின்றனவா என்று பார்க்க வேண்டும். ஏனென்றால், சேலத்திலிருந்து பஸ்கள் தினமும் கிருஷ்ணகிரிக்குப் போய் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. இவ்வாறு எம்-டி-யாகப் போய்வந்தால் டீசல் ஆயில், டெப்ரிசியேஷன் என்ன ஆகிறது ?

பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்படுவதை நான் வரவேற்கிறேன். 75 மைல்களுக்கு மேலே உள்ள பஸ்களை தேசியமயமாக்குவது பற்றி போன சர்க்காரிலேயே முடிவிருந்ததாக எஸ்டிமேட் கமிட்டியில் சொல்லப்படுகிறது. சில பல காரணங்களினால், கவனம் வேறு திசையிலே ஈர்க்கப்பட்டதன் காரணமாக அது தள்ளிப்போடப்பட்டிருக்கலாம். இந்த அரசாங்கம் அதை நடைமுறைக்குக் கொண்டு வருவதற்காக என்னுடைய மகிழ்ச்சியைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

நமது அமைச்சரவர்களுடைய ஆர்வத்தை, ஒரு பத்திரிகையிலே பார்த்தேன், தவருக எடுத்துக்கொள்ள வேண்டாம். அவர் அந்த பஸ்ஸை இடுப்பிலே எடுத்துக் கொள்வது போல் படம் போட்டுக் காட்டப்பட்டிருந்தது. ஆர்வத்தோடு தேசிய மயத்தை விஸ்தரிக்கும்பொழுது தனியார்களுக்கு காம்பன்ஸேஷன் கொடுப்பது நல்லது. பணமாகக் கூட கொடுக்க வேண்டியதில்லை. அதற்குப் பதிலாக ஆல்டர்நேட்டிவ் ரூட்டாகக் கொடுத்து நல்ல பெயரையும் சம்பாதிக்கலாம். வருவாயும் கிடைக்கும்.

நண்பரொருவர் சொல்லும்பொழுது நகரசபைகளுக்கு டவுன் சர்வீஸைக் கொடுக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். டவுன் சர்வீஸ்கள் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருப்பது தெரியும். எனவே டவுன் சர்வீஸ்களை நகரசபைகளுக்குக் கொடுக்க வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

***திரு. கொளத்தூர் கோதண்டம் :** கனம் துணைச் சபாநாயகரவர்களே, மாண்புமிகு பொதுப்பணி அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற போக்குவரத்துத்துறை மான்யத்தை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். குறிப்பாக அவர் ஆரம்பத்திலே குறிப்பிட்டதைப் போல மதுராந்தகம் பகுதியிலே தற்காலிக பஸ் விடப்பட்டிருப்பது குறித்து என்னுடைய தொகுதி மக்களின் சார்பிலே அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறையில் தன்னுடைய ஏகபோக உரிமையைக் கொண்டிருந்த உரிமையாளர்கள், சர்க்கார் பஸ்கள் வந்த காரணத்தால் இன்றைய தினம் 80 மைல் 90 மைல் பிரயாணம் செய்பவர்களுக்கு ஒரு ரூபாய் வரை குறைத்திருக்கிறார்கள். சென்னை வருகின்றவர்களுக்கு இந்த நன்மையினைத் தந்தமைக்காக மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களுக்கும் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுக்கும் என்னுடைய தொகுதி மக்கள் சார்பில் நான் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அதே நேரத்தில் சென்னையிலே எப்படி ஒரு ரூபாய்க்கு ஒரு படி அரிசித் திட்டம் எல்லோரது கவனத்தையும் கவர்ந்திருக்கிறதோ அதேபோல என்னுடைய பகுதியிலும் குறிப்பாக செங்கல்பட்டு மாவட்டத்திலும் தனியார் பஸ்களில் நாங்கள் கேட்காமல், அரசினர் கேட்காமல் அவர்களாகவே கட்டணத்தைக் குறைத்திருக்கிறார்கள் என்பது எல்லோரது கவனத்தையும் ஈர்த்தது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்து அந்த பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் இன்னும் சில இடங்களுக்கும் விடவேண்டியது அவசியம். மதுராந்தகத்தில் பின் தங்கிய பகுதியாக இருக்கும் காரணத்தால் சில இடங்களில் அரசினர் பஸ் விடப்படவில்லை. ஆகவே அப்படிப்பட்ட இடங்களில் தனியார் இதுவரை

கட்டணத்தைக் குறைக்கவில்லை. இதற்குக்காரணம் அங்கே சர்க்கார் பஸ்கள் இன்னும் வரவில்லை; வந்தபிறகு குறைத்துவிடலாம் என்று கருதிக்கொண்டிருப்பதனால்தான். எனவே, என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் இந்தக் குறையை நிவர்த்தி செய்ய ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

அடுத்து இந்த பஸ்ஸைப் பொறுத்த வரையிலே எனக்கு முன்னாலே பேசிய மாண்புமிகு விநாயகம் அவர்கள், தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நல்ல முறையில் தொழிலாளர்களை நடத்துகிறார்கள், அந்த அளவு அரசினர் நடத்துவதில்லை என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். இன்றுவரை பல முதலாளிகள் பல ஆண்டுகளாக பஸ் சர்வீஸ்களை நடத்திக்கொண்டு வந்தும் கூட, சர்க்கார் பஸ் சர்வீஸ்களை நடத்திக்கொண்டு கொடுக்கும் கூலியை கூட கொடுக்கவில்லை. பல ஆண்டுகளாக பஸ் சர்வீஸ் நடத்தும் பஸ் முதலாளிகள் இன்றும் தினக் கூலி கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ளுகிறேன்.

இப்பொழுது சென்னை நகரத்தில் ஓடுகின்ற வண்டிகளில், வெளியூருக்கு ஓடுகின்ற பஸ்களுக்கும், நகரத்தின் உள்ளேயே ஓடுகின்ற பஸ்களுக்கும் இங்கே வருகின்ற கிராம மக்களுக்கு வித்தியாசம் தெரிவதில்லை. தேனும்பேட்டையில் நின்றுகொண்டிருக்கும் மக்களுக்கு, வருகின்ற பஸ் வெளியூர் பஸ்ஸா, அல்லது உள்ளேயே ஓடுகின்ற பஸ்ஸா என்று சீக்கிரம் கண்டு பிடிக்க முடியவில்லை, எல்லாம் ஒரே மாதிரியாக இருக்கிற காரணத்தால். எனவே, அந்த பஸ்கள் எந்தெந்த ஊருக்கு போகின்றன என்று ஒரு பலகை இருக்குமேயானால் வசதியாக இருக்கும் என்று கூறிக்கொள்ளுகின்றேன்.

மேலும், மேலே போடப்பட்டிருக்கும் "டாப்"புகளை அதிக லக்கேஜ் போடுவதற்கு ஏற்றவகையில் போடவேண்டுமென்ற கருத்தினை நான் சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன். என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் கூறுகின்ற நேரத்தில் கிராமங்களிலும் ஓவர்லோடு ஏற்றக்கூடாது என்று சட்டம் இருக்கிறது. ஆனால் கிராமத்து மக்களிடையே இன்றைய தினம் குறிப்பாக சர்க்கார் பஸ்ஸிலேயே செல்ல வேண்டுமென்ற எண்ணம் பரவலாகயிருக்கிறது. இதற்கு இரண்டு காரணங்கள்: முதலாவதாக பஸ் கட்டணம் குறைவு என்பது. இரண்டாவதாக நமக்காக நமது சர்க்காரால் விடப்பட்டிருக்கிற பஸ் என்ற எண்ணம். ஆகவே, அந்த பஸ்களில் பயணிகள் விரும்பினால் நின்று கொண்டு பிரயாணம் செய்யலாம் என்ற ஒரு அளவிற்கு ஒரு நிலையை ஏற்படுத்த வெண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

அடுத்தபடியாக சென்னை நகரத்திலே பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் அதிகமான வேகத்திலே இன்றைய தினம் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. தயவு செய்து குறைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

கடந்த நாட்களிலே பஸ் முதலாளிகள் எந்த அளவுக்கு மக்களுடைய பணத்தைச் சொந்த லாபத்திற்காக பயன்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்க்கிறோம். ஏறக்குறைய 15 நாட்களுக்கு முன்னால் சர்க்கார் பஸ் ஓடுகின்ற காஞ்சிபுரம்-மதுராந்தகம், தேன்பாக்கம், செய்யூர் பகுதிகளில் பஸ் சார்ஜைக் குறைத்திருக்கிறார்கள். ஏனெனில் அங்கு சர்க்கார் பஸ்கள் ஓடுவதால். ஆனால் மற்ற மாவட்டங்களில், குறிப்பாக என் தொகுதிகளுக்குப் பக்கத்தில் இருக்கிற தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் பஸ் சார்ஜ் அதிகமாக வாங்குகிறார்கள். ஆகவே சர்க்கார் இந்த நிலைகளையும் கவனித்து இது குறித்து தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

டிராக்டர்—ட்ரெயிலரைப் பற்றி ஒரு கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். டிராக்டர்-ட்ரெயிலரை விவசாயிகள் பயன்படுத்தும் நேரத்தில், விவசாயிகளுக்கு வேண்டிய பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லுவதற்கு வரியிலிருந்து

விலக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், அதே விவசாயிகள் கிணறு கட்டவேண்டி, மணல், செங்கல் ஏற்றிச் செல்லும் நேரத்தில், வரி கட்டவேண்டும் என்ற விதியை நிர்ணயித்திருக்கிறார்கள். இப்படிப் பல வழக்குகள் கூடப் போடப்பட்டிருக்கின்றன. விவசாயிகள் தாங்கள் வைத்திருக்கும் டிராக்டர்கள்—ட்ரெயிலர்கள் இவற்றை உபயோகப்படுத்தும்போது, தங்களுடைய சொந்த காரியத்திற்கு உபயோகப்படுத்துகிறார்கள் என்ற நிலை ஏற்பட்டால், அதற்குத் தயவு செய்து விதிவிலக்கு அளிக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரில் ஒரு படி அரிசித் திட்டத்திற்கு வரவேற்பு இருப்பது போல, இந்த நல்ல காரியத்தைச் செய்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு என்னுடைய தொகுதி மக்களின் சார்பாக மனமுவந்த நன்றியைத் தெரிவித்து, என்னுடைய உரையை முடிக்கின்றேன். வணக்கம்.

*** ஹாஜி ம. மு. பீர் முஹம்மது :** பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்துப் பேச எனக்கு வாய்ப்பு அளித்ததற்காக நான் நன்றி தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன்.

நம்முடைய பொதுப்பணித்துறை அமைச்சரவர்கள் பொறுப்பேற்றவுடனே "தமிழக அரசு போக்குவரத்து" என்று தமிழாக்கம் செய்திருப்பதைச் சென்ற கால அரசு போய் இந்த அரசு வந்திருக்கிறது என்பதை மறைமுகமாகக் குறிப்பிடுவதற்காக இப்படித் "தமிழக அரசு போக்குவரத்து" என்று போட்டிருக்கிறார்களோ என்று சில காங்கிரஸ் அன்பர்கள் மனத்திலே நினைத்துப் புழுக்கம் அடைவதை நான் பார்த்திருக்கிறேன். ஒரு வேளை அதுவும் உண்மையாக இருக்குமோ என்று கூடச் சில பொது மக்கள் பேசிக் கொள்ளுகிறார்கள்.

துரித பஸ் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில், நம்முடைய அரசு நடத்துகிற போக்குவரத்து மிகச் சிறந்த முறையில் இருக்கிறது. அப்படிச் சிறந்த முறையில் இருக்கின்றபோது, செங்கோட்டையிலிருந்து தஞ்சாவூருக்குப் போகின்ற துரித பஸ்ஸில் தென்காசியில் ஏறுகிறவர்கள், வரிசையில் நின்று ஏறும்போது, சங்கரன்கோயிலுக்கும், இராஜபாளையத்திற்கும் டிக்கட் பெற்றுக்கொள்ளுகிறார்கள். அதே நேரத்தில் தென்காசியிலிருந்து திருச்சிக்கோ அல்லது தஞ்சைக்கோ போகிறவர்கள், வரிசையிலே அவர்கள் முன்னால் நிற்காத காரணத்தால், தங்களது பிரயாணத்தை நிறுத்திக் கொள்ளக்கூடிய ஒரு நிலை இருக்கிறது என்பதை நம்முடைய பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டு வந்து, நீண்டதூரப் பிரயாணிகளுக்கு துரித பஸ் போக்குவரத்தில் முதல் இடம் அளித்து டிக்கட் கிடைக்கச் செய்யக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

நம்முடைய சர்க்கார்த் தரப்பில் இப்பொழுது சாதாரண பஸ் போக்குவரத்தையும் விட ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள். இது பாராட்டத்தக்கதொரு அம்சமாகும். அதே நேரத்தில், நம்முடைய பஸ் போக்குவரத்து அனைத்தையுமே தேசியமயமாக்குவது என்ற கொள்கையை நான் பெருமளவிற்கு ஏற்றுக்கொண்டாலும், தனியார்த் துறையினுடைய போக்குவரத்தும் இந்த நாட்டில் சிறிதளவிற்காவது இருப்பதற்கு வகை செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றேன். அப்படித் தெரிவித்துக் கொள்ளுகின்றபோது, மோட்டார் போக்குவரத்துத் துறையில் பெரிய சாம்ராட் எல்லாம் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்காக இந்தப் பரிந்துரையை நான் சொல்லவில்லை. நம்முடைய சர்க்கார்த் துறையில் ஓடுகிற சாதாரண பஸ்ஸுக்கு கிலோமீட்டருக்கு இரண்டு பைசா கட்டணம் வைத்திருக்கிறார்கள். தனியார்த் துறையிலுள்ள பஸ்களுக்கு மூன்று பைசா கட்டணம் என்கிற நிலை இருக்கிறது. ஏழை எளிய மக்கள் இரண்டு பைசாக் கட்டணத்தில் பிரயாணம் செய்வதற்கு ஆசைப்படுவதன் மூலம் சிறு சிறு பஸ் முதலாளிகள், இந்தக் கட்டணக் குறைவினால், பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்பதும் ஓரளவிற்கு உண்மை.

மோட்டார் வரி கூடியிருக்கிறது. பஸ்களுக்கு வேண்டிய ஸ்பேர்பார்ட்ஸ்களின் விலையும் ஏறியிருக்கிறது. அதே நேரத்தில், பெட்ரோல், டீஸல் விலையும் கூட்டப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலையில் சிறிய பஸ் போக்குவரத்தில் ஈடுபட்டிருக்கிற, முதலாளியாகவும், தொழிலாளியாகவும் செயல்படுகிற அவர்களுக்கு இது ஒரு பெரிய நெருக்கடியான நிலை. அவர்கள் நசித்துப் போகக்கூடிய அளவுக்கு உள்ள சூழ்நிலையில் நம்முடைய குறைந்த கட்டணம் இருக்கக்கூடாது! சிறிய பஸ் முதலாளிகளைக் கூட்டி வைத்து ஒரு கிலோமீட்டருக்கு எந்த அளவிற்கு நாம் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்பதை ஆலோசித்து, இருவருக்கும் பொதுவான ஒரு நிலையில் பஸ் கட்டணத்தை அமைத்துச் சிறிய பஸ் போக்குவரத்தில் ஈடுபட்டு இருக்கிறவர்கள் ஓரளவிற்கு நசித்துப் போகாமல், தங்களது தொழிலை நடத்த முடிகிற ஒரு வாய்ப்பு ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்பதை நான் பணிவுடன் நினைவூட்ட விரும்புகிறேன்.

சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து எப்படி இன்றியமையாததாக மக்களுக்குத் தேவைப்படுகிறதோ, பயனுடையதாக இருக்கிறதோ, அதுபோன்று சர்க்கார்த் தரப்பிலே டாக்ஸிப் போக்குவரத்தும் இருந்தால், மிகவும் பயனுடையதாக இருக்கும்! நம்முடைய சர்க்கார் இத்துறையிலும் முயற்சி செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

சர்க்கார் தரப்பிலே, சாதாரண பஸ் போக்குவரத்தை அதிகப்படுத்தும் போதுதான், பஸ் போக்குவரத்திலே ஈடுபட்டிருக்கிற சாம்ராட்களும், சிறு பஸ் முதலாளிகளும், ஏழை எளிய மக்களுக்குக் கட்டணம் குறைக்க வேண்டும் என்ற அளவிற்கும், எப்படி வசதி செய்யலாம் என்றும் சிந்திக்க ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள், என்பதும் உண்மைதான்! என்றாலும் தனியார் துறையில் உள்ள சிறிய பஸ் போக்குவரத்தை நசித்துப் போகாமல் பாதுகாக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கின்றேன்! அத்துடன் தனியார்த் துறையில் டாக்ஸிப் போக்குவரத்து இருக்கும் காரணத்தால், சலுகைகளும் சில வசதிகளும் ஏற்படாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. டாக்ஸிப் போக்குவரத்திலே இருக்கும் கட்டணத்தைக் குறைத்து வசதியை ஏற்படுத்துவதற்கு சர்க்கார்த் தரப்பிலே டாக்ஸிப் போக்குவரத்து ஏற்படுவதற்கு வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

நம்முடைய துரித பஸ்கள் சில நகரங்களிலிருக்கும் பொது பஸ் ஸ்டாண்டுக்குள் போகாமலேயே சில இடங்களில் போய் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. அப்படிப் பொது ஸ்டாண்டிலிருந்து ஏறி சிறிய கிராமங்களுக்குக் செல்கிறவர்களுக்கு அது இடையூறாக இருக்கிறது. சர்க்கார்ப் பஸ் நிற்கும் இடத்தில் இறங்கி வண்டியோ அல்லது கூலியோ வைத்துக்கொண்டு தங்களுடைய சாமான்களை எடுத்துக்கொண்டு பொது பஸ் ஸ்டாண்டுக்குப் போகக்கூடிய நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, துரித பஸ்கள் அங்கேயிருக்கும் நகரங்களின் பொது பஸ் நிலையத்திற்குள்ளே போகக்கூடிய அளவிற்கு ஒரு வழி செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன்.

நம்முடைய தமிழக போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் பொறுப்போடு கொண்டுவந்திருக்கிற இந்த மானியத்தை நான் மகிழ்வோடு ஆதரித்து, தேசியமயமாக்குகிற கொள்கை, சிறிய பஸ் போக்குவரத்துத் தொழில் நடத்துகிறவர்களை நசித்துவிடக் கூடிய நிலைக்கு ஆளாக்கிவிடக் கூடாது என்பதையும் நினைவுபடுத்தி, பெரிய மோட்டார் சாம்ராட்களை வேண்டுமானால் தேசியமயமாக்குவதன் மூலம் இல்லாமல் செய்துவிடலாம், சிறிய பஸ் முதலாளிகளும் தொழில் நடத்த வசதி செய்தால்தான் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் பல நன்மைகள் ஏற்படும் என்பதையும் நினைவுபடுத்தி, நான் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்து, அமர்கிறேன்.

*** திரு. எம். சுரேந்திரன் :** துணைத்தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மானியத்திலே ஓர் அம்சத்தை மட்டும் குறிப்பாகச் சொல்லலாம் என்று நான் கருதுகிறேன். தேசியமயமாக்குவது என்பது

சமுதாயத்தைப் பார்க்கின்ற விதத்தைக்கொண்டு தீர்மானிக்கப்படும் விஷயம் என்று எனக்குத் தோன்றுகிறது. கடந்த காலத்தில் வெள்ளை அரசாங்கம் ரயிலை தேசீய மயமாக்கியது என்று சொன்னாலும், சமுதாயத்தில் எல்லா இடங்களிலும் கலகம் நிறைந்த, சண்டை நிறைந்த பகுதியாக அவர்கள் பார்த்தார்கள். அதன் காரணமாக, இராணுவத்தையும் போலீசையும் வேகமாக ஆங்காங்கு கொண்டு செல்லுவதற்கு இரயில்வேக்கள் மிக அவசியமாக இருந்தன. அதனால் இரயில்வே தேசீயமயமாக்கப்பட்டது. காங்கிரஸ்காரர்கள் காலத்தில் விமானத்தைத் தேசீயமயமாக்கியதற்குக் காரணம், இந்த தேசத்திலே இருக்கின்ற முதலாளிகள் மிக வேகமாகப் பிரயாணம் செய்ய வேண்டும் என்று அவர்கள் கருதினார்கள். அதனால், விமானத்தைத் தேசீயமயமாக்கினார்கள். இந்த அரசாங்கம் பார்க்கின்ற விதத்திலும் மற்றவர்கள் பார்க்கின்ற விதத்திலும் மாறுபாடு இருக்கிற காரணத்தால், பஸ்களைத் தேசீயமய மாக்கவேண்டும் என்று இந்த அரசாங்கம் கருதுகிறது என்று எனக்குத் தோன்றுகிறது.

கடந்த சில நாட்களுக்கு முன்னால், முதலமைச்சர் அவர்கள் தங்களுடைய பட்ஜெட் பிரசங்கத்தில், இந்த சமுதாயத்திலிருக்கும் மக்களை இரண்டு பிரிவாகப் பிரித்திருப்பதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார். ஆகவே, அதனுடைய சார்பாகத்தான் இந்த பஸ்களைத் தேசீயமயமாக்குவதும் அமைந்திருக்கிறது என்று எனக்குத் தோன்றுகிறது. அப்படித் தேசீயமயமாக்கும்போது, இந்த சமுதாயத்தில் இருக்கின்ற சாதாரண மக்கள், அதனுடைய பலனை அடைய வேண்டும் என்பதுதான் அதிலே அடங்கியிருக்கிற அம்சம். அப்படி அடைய வேண்டுமென்றால், முதலாளிகள் பெறுகின்ற தனித்தனியான லாபத்தைச் சர்க்காருடைய லாபமாக மாற்றி, அந்தப் பணத்தைக் கொண்டு சாதாரண மக்களுக்கு மிக நல்ல காரியங்களைச் செய்வதற்கு இதை ஒரு வருவாய்த் துறையாக ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்பதுதான் அதிலே அடங்கியிருக்கிற கருத்து என்று நான் கருதுகிறேன். அப்படிச் செய்யும்போது, பல சந்தர்ப்பங்களிலே முதலாளிகளிடமிருந்து எடுக்கின்ற அந்த அமைப்புகள், இது வேறு மாதிரியான முதலாளிகளுடைய தலைமையிலே இயங்குகிற நிலை இதுவரையிலும் ஏற்பட்டு வந்திருக்கிறது. அதனால், தேசியமயமாக்குவது என்று சொன்னால், அது ஏதோ தனிப்பட்டவர்களுக்கு உள்ளுணர்வை உண்டாக்கினால், போட்டியை உண்டாக்கினால்தான் லாபம் வரும், அப்பொழுதுதான் சரியாக நடக்கும், இல்லாவிட்டால் சரியாக நடக்காது, சர்க்காரிலே இருக்கிறவர்கள் கடமையையோ பொறுப்பையோ உணர்ந்து நடத்துவது இல்லை என்ற தப்பபிப்பிராயத்தை உண்டாக்கி, "தேசீயமயம்" என்ற வார்த்தைக்கே கெட்ட பெயரை உண்டாக்கும் காரியங்கள் எத்தனையோ நடந்து வந்திருக்கின்றன என்று நான் கருதுகிறேன். அப்படியிருக்கும் நிலையை மாற்றி, இந்த பஸ்ஸைத் தேசீயமயமாக்குவதன் மூலம் அங்கங்கேயிருக்கும் நிர்வாகப் பளுவைக் குறைத்துக் கொள்ளுவதும் மிகத்தேவையானது என்று எனக்குத் தோன்றுகிறது.

அதோடு மட்டுமல்லாமல், சமுதாயத்தின் ஒரு பகுதியை மட்டும் ஒரு விதமாகப் பார்த்து, பாக்கியிருக்கும் பகுதியை அதே போன்ற முறையில் பார்க்காவிட்டால், அதனால் முரண்பாடுகள் ஏற்படுகின்றன. தேசீயமயமாக்குவது என்ற பொருளிலே சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளுவது என்று மட்டும் வைத்துக்கொண்டால் போதாது. கீழேயிருக்கும் மக்களை உயர்த்துகிற தன்மையிலே அதைப் பார்க்க வேண்டுமென்று நான் சொல்லும்போது, மேலே இருக்கின்றவர்களுடைய சம்பளம் இப்பொழுது ஆயிரம் ரூபாய் என்று இருக்குகிறது. கீழேயிருப்பவர்களுடைய சம்பளம் ஐம்பது ரூபாயும், எழுபது ரூபாயும் இருக்கிறது. இப்பொழுது நாம் யாரை உயர்த்த வேண்டும்? கீழே இருக்கிறவர்கள்தான் அந்த அமைப்பை ஒழுங்காக நடத்துவதற்குத் தகுதியானவர்கள் என்று ஏற்றுக்கொள்ளுவார்களானால், அவர்களுடைய நலனை உயர்த்துவதிலே அதிகக் கவனம் செலுத்த வேண்டும். மேலே இருக்கின்ற அதிகாரிகளை அதிகப்படுத்துவதுதான் தேசீயத்தை ஏற்படுத்தும் சரியான வழி என்று நினைத்துக்கொண்டிருப்பது சரியல்ல. கீழே இருக்கின்றவர்களுடைய அத்தியாவசியத்தை உணர்ந்து, அவர்களுடைய உற்சாகத்தை வளர்த்து, "இது என்னுடைய

சொத்து, இது என்னுடைய நலனுக்காக இருக்கிறது" என்ற உணர்வை உண்டாக்க வேண்டும். இம்மாதிரி செய்வதுதான் தேசீயத்தை சரியாக நடத்துவதற்கான வழிகளை உண்டாக்கும். தேசிய மயமாக்கும் விஷயத்தில், சர்க்கார் அதிகாரிகள் நிர்வாகம் மட்டுமல்லாமல், மற்றவர்களின் பங்குகளும் இருந்தால்தான் அதை இணைப்பாகச் செய்யமுடியும்.

தவிர ஆங்காங்கு தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்தைப் பார்வையிடுவதற்காக பிரதானமாக ஏற்பாடுகள் ஏதாவது செய்ய வேண்டும். இதுவரையிலே இருந்த நம்பிக்கைகள், இருந்து வந்த பழக்க வழக்கங்கள், அனுசரித்து வந்த நடைமுறைகள் எல்லாம் தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பின்னாலும் தொடர்ந்து வந்துகொண்டேயிருக்கக் கூடாது. இதை நாம் செய்யும்போது நிதானமாக, அதேசமயத்தில் வேகமாக, அவசியத்தை உணர்ந்து செயல்பட்டாகவேண்டும். பொதுஜனப் பிரதிநிதிகள் ஆங்காங்கு சென்று பார்வையிடுவதற்கோ, ஆலோசனைகளைச் சொல்வதற்கோ, சர்க்காருக்கு வேண்டிய யோசனைகளைச் சொல்வதற்கோ வழிகளை உண்டாக்க வேண்டும். மேலும் பிரதிநிதிகள் ஆங்காங்கு சென்று வருவதற்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்துதர வேண்டும். அம்மாதிரியான காரியங்களைச் செய்வதற்கு சர்க்கார் தேசிய மயமாக்கும் நிலையில் ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டும்.

காங்கிரஸ் பெரும் தலைவர்கள் பேசும்போது, பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டு, நஷ்ட ஈடு கொடுக்காவிட்டால், அதன் மூலமாகக் கோர்ட்டுக்குப் போவோம் என்று சொன்னார்கள். சமுதாயத்தில் சில மாற்றங்களைச் செய்யும்போது, அதனால் அதிக லாபத்தைச் சம்பாதித்தவர்கள், வசதியாக வாழ்ந்தவர்கள், சந்தோஷமாக வாழ்ந்தவர்கள் எல்லோரும் ஒரே அணியாக எதிராக நிற்கின்ற காரியத்தை எப்போதும் செய்வார்கள். இப்படிப்பட்டவர்கள் எப்போதும் இப்படித்தான் செய்வார்கள். இது மாமூலான வழக்கம். இவைகளை எதிர் நோக்கி காரியங்களைச் செய்ய வேண்டும். இன்னொரு வகையில் கீழே இருக்கின்ற தொழிலாளர் வர்க்கம் ஆங்காங்கு வேறுபட்டிருக்காமல் ஒற்றுமை குலையாமல் இருக்கும்படியான காரியங்களையும் செய்ய வேண்டும். தொழிலாளர்கள் எல்லாம் ஒன்றுசேர்ந்தால் ஒரு சரியான சக்தியாக மக்களுடைய சக்தியாக இருக்கவேண்டுமென்ற

(மணியடிக்கப்பட்டது)

முறையிலே காரியங்களையெல்லாம் சர்க்கார் செய்வார்கள் என்று நம்பி, இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரிக்கிறேன். என் உரையை இத்துடன் நான் முடித்துக்கொள்கிறேன்.

***திரு. தே. கேசவலு :** மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த போக்குவரத்து மானியத்தின்மீது நான் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத் துறையிலே, இருபது ஆண்டுக் காலமாக காங்கிரஸ் சர்க்கார் பஸ்களை தேசியமயமாக்குவோம் என்று வாயளவிலே பேசியதை, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் மூன்று மாத காலத்திற்குள் 75 மைல் என்ற வரம்பை வைத்து, முதலாவது பட்ஜெட்டிலே தேசிய மயமாக்கப்படும் என்று கூறியுள்ளார். அவருக்கு என் நன்றியைத் தனிப்பட்ட முறையிலே கூறிக்கொண்டு, போக்குவரத்துத் துறையிலே சில மாறுதல்களைச் செய்ய வேண்டுமென்ற என்னுடைய அபிப்பிராயத்தை எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகின்றேன்.

இந்த போக்குவரத்துத் துறையிலே பணிபுரிகின்ற அலுவலர்களுக்கு அந்தத் துறையில் ஏற்படுகின்ற பதவிகளுக்கு உத்தியோக உயர்வு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன். முந்தைய சர்க்கார் பதவி உயர்வு ஏற்படும் போதெல்லாம், அந்த துறையில் பணி புரிபவர்களுக்கு பதவி உயர்வு கொடுக்காமல், கோட்டாட்சித் தலைவர்களையே மண்டலப்போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக நியமித்துக்கொண்டு வந்தார்கள். அதனால் அந்தத் துறையில் கீழ் வரிசையில் உள்ளவர்களுக்குப் பதவி உயர்வு கிடைக்காமல் போன நிலைமை ஏற்பட்டு வந்தது. இந்த அமைச்சரவை இதனை மாற்றி, அந்தத் துறை

அலுவலர்களுக்கே பதவி உயர்வு கொடுத்து, மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகவும், மற்ற பதவி உயர்வும் கொடுத்து ஆதரவு அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

அடுத்து, பஸ் போக்குவரத்தை இன்றைய தினம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்லும் இந்த நேரத்திலே, நாம் மற்றொன்றையும் கவனிக்க வேண்டும். பல கிராமங்களுக்குப் பஸ் போகக் கூடிய நல்ல சாலைகள் இல்லாமல் இருக்கின்றன. பத்து மைல், எட்டு மைல் என்ற பாதைகளில் எல்லாம் பஸ் போக வழியில்லாத காரணத்தால், ஜீப் பஸ்களை விடுவதற்கான பர்மிட் வழங்க வேண்டும். மாட்டு வண்டிகளில் சென்று நகர்ப்புறத்திற்குச் செல்ல வேண்டிய நிலைமை இருந்து வருகின்றதால், அவர்களுக்குப் பல சங்கடங்கள் நேருகின்றன. அந்தப் பகுதிகளில் ஜீப்களை விட்டால், மக்கள் நகர்ப்புறத்திற்கு அன்றாடம் சென்று வர வாய்ப்பு ஏற்படும். அந்த நல்ல காரியத்திலே அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்தி, மிக விரைவிலே அதற்கான வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களை அரசாங்கம் ஏற்கின்றபொழுது, தனியார் துறையிலே இருக்கக்கூடிய பஸ் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் இவர்களுக்கு அரசாங்கமே உத்தியோகம் கொடுக்க வேண்டுமென்ற ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்யவேண்டுமென்ற என் அபிப்பிராயத்தை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தனியார் துறையில் டிரைவர், கண்டக்டர், போன்றோருக்குக் கொடுக்கப்படும் சலுகைகளை, அரசாங்கப் பஸ்களிலும் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தனியார் துறையில் பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு தினப்படியாக 3 ரூபாயிலிருந்து 5 ரூபாய் வரை கொடுக்கப்படுகிறது. தவிர, அவர்களுடைய வசூல் தொகை ஒரு குறிப்பிட்ட அளவுக்கு மேல் இருந்தால், அதற்காகத் தனி ஊதியம் கொடுக்கப்படு கிறது. ஆகவே, அரசாங்கமும் தொழிலாளர்களின் திறமையைப் பாராட்டி, குறிப்பிட்ட அளவுக்கு மேல் வசூல் இருந்தால், ரூபாய்க்கு 1 பைசா, இரண்டு பைசா என்று கொடுத்தால், அவர்கள் இன்னும் திறமையுடன் செயலாற்றுவதற்கு வழி ஏற்படும். அரசாங்கத்திற்கும் நல்ல பேர் ஏற் படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, என் வேண்டுகோளை அரசு கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக கோட்டாட்சித் தலைவர்களை நியமிப்பதை மாற்றி, அந்தத் துறையிலேயே பணியாற்றும் மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்களையும், கீழ் மட்டத்தில் உள்ளவர்களையும் ஊக்கு விக்கும் முறையில் அவர்களுக்குப் பதவி உயர்வு உத்தியோகத்தில் வழங்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த அளவோடு என் உரையை முடித்து, நன்றியைக் கூறி விடைபெறுகிறேன்.

*திரு. வ. ஜார்ஜ் : மதிப்பிற்குரிய துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின்மீது காங்கிரஸ் கட்சி கொடுத்திருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற முற்படுகிறேன். இப்போது நம்முடைய அரசியல்அமைப்

பி.ப. 12 30 பிலே, மத்திய அரசு மாநில அரசாங்கங்களுக்கு அளித்திருக்கும் வரி விகிதங்கள் மிகக் குறைவாக இருக்கிறதென்று சொல்லப்படும் நேரத்திலே, நாம் நம்முடைய ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்கு அளித்திருக்கும் வரி விகிதங் கள் நியாயமானவையா என்பதை நிச்சயமாகச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும் மோட்டார் வாகன வரி விகிதங்கள் சட்டங்கள் கொண்டுவந்தபோது, அதற்கு முன்னதாக ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்கு "போல்டேக்ஸ்" போன்ற வரி மூலமாக மூன்று வருட காலத்திற்குள் என்ன வருமானம் கிடைத் ததோ, அந்த மூன்று வருடத்தின் சராசரி ஆண்டுத் தொகையை ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்கு மாநில அரசாங்கம் அளிக்க வேண்டும் என்ற நிலை இருக்கிறது. நாம் ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்கு உரிய அளவில் வரி விகிதங்கள் கொடுத்து வந்திருக்கிறோமா என்று பார்த்தால், இல்லையென்றே தோன்றும். இந்த நிலைமை நிச்சயமாக மாற வேண்டும். முன்பு இருந்த

மோட்டார் வாகனங்களைவிட இப்போது பல மடங்கு அதிகரித்திருக்கிறது. பல மடங்கு வருவாயும் பெருகியிருக்கிறது. ஆகவே வருவாய்ப் பெருக்கத் திற்கு ஏற்ற அளவு ஸ்தல ஸ்தாபனங்களுக்குப் பணம் ஒதுக்கிக் கொடுத்தால் தான் அவர்களால் சாலைகளை நல்ல முறையில் பராமரிக்க முடியும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து திராவிட முன்னேற்றக் கழக மெம்பர்கள் பேசுகின்றபோது, காங்கிரஸ்காரர்கள் கழகத்தின் சாதனைகளைக் குறைத்துப் பேசுவதாகச் சொன்னார்கள். சர்க்கார் போக்குவரத்து பஸ்களில் "தமிழக அரசுப் போக்குவரத்து" என்று தமிழில் எழுதிவிட்டது மட்டும் பெரிய சாதனை யாகாது. அவ்வாறு எழுதியிருப்பதை பெரிய சாதனை போல மக்களிடத் தில் பிரச்சாரம் செய்வதைத்தான் கண்டிக்கிறோம். இது ஒரு பொறுப் பான அரசாங்கம் பெருமைப் படக்கூடிய சாதனை அல்ல என்று துணிந்து சொல்வேன். இந்த பஸ்களை எல்லாம் வாங்கி சேகரித்த காங்கிரஸ் அரசாங் கத்தின் சாதனை சாதனையா ? அல்லது அவற்றில் தமிழில் எழுதியவர் களின் சாதனை ஒரு பெரும் சாதனையா என்று கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

பிறகு நண்பர் ஆசைத்தம்பி அவர்கள் பேசும்போது கட்டணத்தைக் குறைத்திருப்பதைக் கூட பாராட்டவில்லை என்று சொன்னார்கள். பாராட்டு வது மட்டும் அல்ல. பாராட்டுவதோடு எந்தக் காரணம் கொண்டும் இப்போது குறைக்கப்பட்ட கட்டணம் பின்னால் கூட்டப்படக்கூடாது என்பதற்கு வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்திருக்கிறோம். மத்திய சர்க்காரின் வரிக் கொள்கை மூலம் பெட்ரோல்மீது வரி அதிகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின்கீழ் நாமும் பஸ் வரியை அதிகப்படுத்து கிறோம். ஆகவே செலவு அதிகப்படுகிறது. ஆகவேதான் குறைத்த கட்டணத்தை எந்தக் காரணம் கொண்டும் பின்னால் ஏற்றக்கூடாது என்று வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்துள்ளோம்.

தேசியமாக்கும் கொள்கையை வகுத்த காங்கிரஸ்காரர்கள் இன்றைய தினம் பஸ் தேசியமாக்குவதைப் பாராட்டாமல் பயமுறுத்துகிறார்கள் என்று கூறினார்கள். பயமுறுத்தவில்லை. தேசியமாக்க வேண்டும் என்பதை வற்புறுத்திக் கூறுகிறோம். ஆனால் தேசியமாக்குவதில் உள்ள சில சிக்கல்களை எடுத்துக் கூறுவது எங்கள் கடமை. நஷ்ட ஈடு கொடுக்கா மல் தேசியமாக்குவது செல்லாத காரியம். அது நம்முடைய தேசிய மாக்கும் கொள்கையையே வெற்றி பெறச் செய்யாது. அதன் காரணமாகச் சொன்னோமே தவிர, பஸ் முதலாளிகளைத் தூண்டிவிடுவதாக ஆகாது.

பிறகு தேசிய விஸ்தரிப்புக் கொள்கையினால் கன்னியாகுமரி மாவட்டத் தில் புதிய பஸ்கள் விடப்படவில்லை. இந்தக் குறையை உடனடியாகக் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் பஸ்ஸில் போகிற பிரயாணிகளுக்கு நடுவில் தங்க ஷெட் வசதி இல்லை. மழை காலங் களில் மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. பஸ் ஸ்டாப்புகளில் ஷெட் வசதி செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு வெட்டுத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. எம். சி. பாலன் : மாண்புமிகு துணைச் சபாநாயகர் அவர் களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின்மீது என்னுடைய பாராட்டுதலை யும், ஆதரவையும் தெரிவித்துக்கொள்ளுவதற்கு எனக்குச் சந் தர்ப்பம் அளித்ததற்காக எனது இதயம் கனிந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எனக்கு முன்னால் பேசிய எனது மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த அருமை நண்பர் ஜார்ஜ் அவர்கள் " தமிழக அரசுப் போக்குவரத்து " என்று சர்க்கார் பஸ்களில் பெயர் எழுதியிருப்பது பெரிய சாதனையா என்று கேட்டார்கள். 1965–66-ல் தமிழகப் போக்குவரத்து இலாகாவில் 14½ லட்சம் ரூபாய் நஷ்டத்தை ஏற்படுத்திக்கொண்டே அதை ஒரு சாதனையாக அவர்கள் சொல்லிக்கொண்டு வந்தவர்கள்.

இது ஒரு பெரிய சாதனையா என்று இன்றையதினம் சொல்கிறபோது நான் உள்ளபடியே வேதனைப்படுகிறேன். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இருக்கிற தமிழக அரசு போக்குவரத்து சங்கத்தின் தலைவனாக நான் பணியாற்றிக்கொண்டிருப்பவன் என்ற முறையில் உரிமையோடு துணைத் தலைவர் அவர்களை எனக்கு ஒரு ஐந்து நிமிடம் அதிகமாகத் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எதிர்க்கட்சி நண்பர் திரு. விநாயகம் அவர்கள் தேசியமாக்கும் கொள்கையை ஆதரிப்பதாகச் சொல்லி, பின் பஸ் முதலாளிகள் பயமுறுத்துவது போலக் குறிப்பிட்டார்கள். முதலில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் புரட்சிகரமான எந்தத் திட்டத்தையும் தரவில்லை என்றார்கள். நாங்கள் 20 ஆண்டுகள் ஆட்சியில் இருந்து 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளைத்தான் தேசியமாக்க முடிந்தது, 3 மாதத்தில் 75 மைல்கள் தூரத்திற்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளை தேசியமயமாக்கி புரட்சி செய்து விட்டீர்களே என்று தெரிவித்தார்கள். நாங்கள் வேகமாக ஓடி, கீழே விழுந்து, காலை உடைத்துக்கொண்டு காயம் அடைவோம் என்றும் தெரிவித்தார்கள். காங்கிரஸ்காரர்கள் தங்களது கால் உடைந்துவிட்டதை ஒப்புக்கொண்டமைக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய பகுதியில் கிட்டத்தட்ட 200 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அந்த 200 பஸ்களை இயக்குவதற்கு எ. இ. ராங்கில் ஒரு அதிகாரி இருக்கிறார். கிட்டத்தட்ட 2½ லட்சம் ரூபாய் லாபத்தை அவர் ஏற்படுத்திக் கொடுத்திருக்கிறார். ஆகவேதான் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன், இன்று சென்னையில் இருக்கக்கூடிய பல கெஜெடெட் ஆபீசர்கள் பதவி தேவையற்றன என்று. தேவையற்ற பதவிகளை நீக்கி நிர்வாகத்தில் சிக்கனத்தை உருவாக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு இப்போது ஒரு டைரெக்டர் இருக்கிறார். ஐந்தாண்டு காலமாக எனக்குத் தெரியும், அவர் மிகவும் திறமையுள்ளவர். என்றாலும் அவரை உள்ளிட்ட இயக்குநர் குழு ஒன்றை இந்த அரசு அமைக்க வேண்டும். டைரெக்டர், சட்டப்பேரவை உறுப்பினர் ஒருவர், மேல் அவை உறுப்பினர் ஒருவர், தொழிலாளர்களுடைய பிரதிநிதி ஆகியோரைக் கொண்ட ஒரு டைரெக்டரேட் ஏற்படுத்தினால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும். அப்போதுதான் தொழிலாளர்கள் மிக உற்சாகத்தோடு தங்களுடைய ஸ்தாபனத்தில் வேலை செய்வதுபோன்ற உணர்ச்சியுடன் பணிபுரிய முன்வருவார்கள். இதுவரை காங்கிரஸ் ஆட்சியில் அவர்கள் ஒரு தனிப்பட்ட முதலாளியிடம் வேலை செய்வதுபோன்ற உணர்ச்சியுடன்தான் பணிபுரிந்தார்கள். இன்றைக்குத்தான் தங்களில் ஒருவர் இந்தத் துறையில் அமைச்சராக வந்திருப்பதைப்போன்று, தங்கள் குறைகளைச் சொன்னவுடனேயே அவை கவனிக்கப்படும் என்கிற பூரிப்போடு பணிபுரிய முற்பட்டிருக்கிறார்கள். பொது மக்களும்கூட ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் என்றால், யாரோ ஒருவருடைய பஸ் போல நினைத்து வந்தார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு மக்களுடைய நன்மைக்காக கட்டணத்தை இந்த அரசு மாற்றியவுடனே, இது நம்முடைய பஸ் என்கிற முறையில் போட்டி போட்டுக்கொண்டு இவற்றில் பயணம் செய்ய முன்வருகிறார்கள். இது வருங்காலத்தில் நல்ல லாபம் கிடைக்கக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்கியுள்ளது.

நகர பஸ்களில் 10 பைசா, 14 பைசா, 16 பைசா, 18 பைசா, 22 பைசா என்பதாக இருக்கும் கட்டண விகிதங்களை 10, 15, 20 என்ற அடிப்படையில் மாற்றி அமைப்பது கண்டெக்டர்களுக்கும் பொதுமக்களுக்கும் மிகவும் உதவியாக இருக்கும். மேலும் அவற்றை ஒவ்வொரு நிறத்தில் அச்சிட்டுக் கொடுத்தால் மிகவும் உதவியாக இருக்கும் என்பதாக இந்த அமைச்சரவையைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் எங்கள் மாவட்டத்திற்கு வந்திருந்தபோது தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகளைக் கேட்டு உடனே அவற்றில் 20 கோரிக்கைகளை ஏற்றுக்கொண்டதற்கு தொழி-

லாளர்கள் சார்பில் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அவர்கள் அமைச்சரவையைப் பாராட்டுகிறார்கள், புகழ்கிறார்கள் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பஸ் டிரைவர் கண்டெக்டர்களுக்கு இரவில் பஸ் நிற்குமிடத்தில் தங்கி உறங்குவதற்கு வசதி ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும். ஓய்வு அறைகள் மிகவும் முக்கியம். அடுத்து கேரளாவுக்குப் பஸ்ஸில் யாராவது அரிசி மூட்டையை டிரைவர், கண்டெக்டருக்குத் தெரியாமல் வைத்துவிடுகிறார்கள், போலீசார் பிடிக்கும்போது பிரயாணிகள் யாரும் அதைத் தன் மூட்டை என்று ஒப்புக்கொள்வதில்லை. கண்டெக்டர், டிரைவர்கள் குற்றம் சாட்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே கேரள ஓரத்திற்கு போகிற பஸ்களில் ஒரு போலீஸ்காரரைப் போட்டு அரிசி கடத்தல் நடைபெறாது தடுப்பதோடு, இவற்றில் கண்டெக்டர், டிரைவர்களுக்கு எவ்விதமான பொறுப்பும் இல்லாது செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து தமிழகத்தில் வேலை செய்கிற கண்டக்டர் டிரைவர்களுடைய சம்பளத்திற்கும், கேரளாவில் வேலை செய்கிற டிரைவர், கண்டெக்டர்களுடைய சம்பளத்திற்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. இந்த வேறுபாட்டை நிவர்த்தி செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த மானியத்தை ஆதரித்து வரவேற்று என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையிலே நான் பேசும்போது, நமது பொதுப் பணித்துறை அமைச்சரவர்களுக்கு பஸ்களை தேசியமயம் ஆக்க வேண்டும் என்ற துறையிலே இருக்கின்ற அக்கறையையும் ஆர்வத்தையும் மிகப் பாராட்டுகிறேன். இருந்தாலும் தேசியமயமாக்கி விடுவதில் உள்ள நன்மைகளைவிட ஏற்படும் நஷ்டங்களே அதிகமாக இருக்குமென்பதை நம்முடைய முன் அனுபவத்திலிருந்து கொஞ்சம் அவர்களுக்கு எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இதுவரை நமது நாட்டிலே நமது அரசாங்கத்திலே நடந்த பஸ் போக்குவரத்து எல்லாம் நஷ்டத்திலேதான் நடந்து இருக்கின்றன என்பதை இங்குள்ள தணிக்கை அறிக்கைகள் தெளிவாகக் காட்டுகின்றன. அவர்களுக்கு போக்குவரத்துத் துறையை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற அக்கறை இருக்கலாம். ஆனால், அப்படி ஆக்கிய பிற மாநிலங்களில் என்ன நடந்திருக்கிறது ? மேற்கு வங்கத்தில் தனியார்களிடமே இத்துறை திருப்பிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆந்திராவிலும் தனியார்களிடமே திரும்பப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, ஆட்சியாளர்கள் எடுத்து நடத்துவதும் பிறகு திரும்பத் திரும்ப தனியார்களிடமே போய்க்கொண்டிருப்பதுமாக இருந்தால், அதில் எத்தனை நஷ்டம் ஆகிறது, யாருடைய முதல் நஷ்டம் ஆகிறது, நாட்டு மக்களுடைய முதல்தானே நஷ்டம் ஆகிறது என்பதையெல்லாம் நாம் சிந்திக்க வேண்டும்.

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மாத்திரம் அல்ல, அரசாங்கம் எடுத்து நடத்திய தொழில்கள் ஏதாவது இதுவரை லாபகரமாக நடந்து இருக்கிறதா என்று நன்றாக சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இங்கு பால் பண்ணை நடந்தது, லாபகரமாக நடந்ததா ? கோழிப் பண்ணை ஒன்று நடந்ததே, அது லாபகரமாக இருந்ததா ? பல கூட்டுப் பண்ணைகள் நடந்தன, அவை லாபம் கண்டனவா ? வேறு எந்தப் பெரிய, பெரிய தொழில்களை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தி இருக்கிறது என்றால், அவை கோடிக்கணக்கில் நஷ்டத்திலேயேதான் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. கூட்டுறவு மில்களும் நடக்கின்றன. ஆனால் கணக்குக் காட்டப்படவில்லை. அந்தந்த ஸ்தாபனங்களில் அக்கறை உள்ளவர்கள் நேரிடையாக ஈடுபடவில்லை என்றால் இந்த நிலைதான் ஏற்படும்.

அமைச்சரவர்களுக்கு இப்போது தேசியமயம் ஆக்கவேண்டுமென்பதில்தான் அக்கறை இருக்கிறது. அதை மேற்பார்வை பார்க்கும் அத்தனை பேர்களுக்கும் அந்த அக்கறை உருவாகுமா அவர்கள் நம்முடைய நோக்கம் வெற்றிபெற துணை புரிவார்களா

என்பதை எல்லாம் சிந்திக்க வேண்டும். இந்த அமைச்சரவர்கள் மாறி நாளைக்கு வேறு ஒரு அமைச்சர் வந்தால், அவருக்கும் அதே அக்கறை இருக்குமா என்பதையும் சிந்திக்கவேண்டும். நம்முடைய நாட்டின் அனுபவம், பிற மாநிலங்களின் அனுபவம் இவைகளையெல்லாம் மிக மிக நன்றாக சிந்தித்து சீர்தூக்கிப் பார்க்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதை என்னுடைய கட்சிக் கோரிக்கை என்று வைத்துக் கொள்ளாமல், என்னுடைய சொந்த தொழில், அனுபவம், நீண்டநாளைய அனுபவம் ஆய்வுமுறை அடிப்படையாகக் கொண்ட யோசனையாக எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் எனக்கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும், நகர பஸ்கள் எல்லாம் நஷ்டத்திலேயே ஓட்டப்படுகின்றன என்பதை இன்றைய ஆடிட் ரிப்போர்ட் மிகத் தெளிவாக எடுத்துக் காட்டுகிறது. இனிமேலும் நஷ்டத்திலேயேதான் ஓடும் என்பதும் கூறப் படுகிறது இதையே தனியார்கள் நடத்தி யாராவது நஷ்டம் என்றால், இந்த ஆட்சி ஒத்துக்கொள்ளுமா ? இப்படி நமக்கு ஏராளமான நஷ்டம் இருக்கும்போது அதை எதற்காக எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் ? பிறர் தனக்கு தனக்கு என்று சம்பாதிக்கக் கூடிய பணத்தில் நாம் 80—85 சத விகிதம் வரை வாங்குகின்ற உரிமை இருக்கையில் பிறருக்கு ஊக்கத்தை கொடுத்து தனக்கு தனக்கு என்று சம்பாதிக்கும்படி செய்து, அவர்களிடம் இருந்து கிடைக்கும் பணத்தை நாட்டுக்கு உபயோகப்படுத் துவதுதான் சிறந்த முறையாகும் என்பதையும் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று நான் மிக மிக மன்றாடிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எனக்கு முன்பு பேசிய நண்பர்கள் குறிப்பிட்டப்படி, டயர்கள், சாமான் கள் எல்லாம் இன்றைக்கு அரசாங்க டெப்போக்களில் இருந்து எங் கெங்கு போகின்றன என்று சொல்ல முடியாது. இவற்றை எல்லாம் கண்காணித்து, காவல் இருப்பது மிகக் கஷ்டமான காரியம். அதுவும் பொதுத்துறையில் செய்வது என்பது நாட்டுக்கு அதிக நஷ்டத்தை விளைவிக்கக் கூடிய ஒன்றாகும். ஆகவே, இந்த தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை இந்த அரசு மீண்டும் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். எடுத்துக் கொண்டு நஷ்டப்பட்டு, பின்னர் அதைத் தனியார் துறைக்கு விடுவது என்கிறபோது தனியார்களையும் இன்று நஷ்டப்படுத்தி, அரசாங்கப் பணத்தையும் நஷ்டப்படுத்துவதாக ஆகும். நாட்டு மக்களின் நல்வாழ்வில் அக்கறை கொண்டு இப் போதைக்கு இதை ஒத்தி வைக்கவேண்டும், பின்னர் நன்கு பார்த்து முடிவு எடுக்கலாம் என்று கூறி எனக்கு வாய்ப்பு அளித்ததற்காக நன்றி கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன், வணக்கம்.

* **திரு. என். கிட்டப்பா :** மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் நமது மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் அவர் கள் கொண்டுவந்திருக்கிற போக்குவரத்துத்துறை மானியக் கோரிக் கையினை ஆதரித்து நன்றி தெரிவித்து சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பஸ்களை தேசியமாக்கும் திட்டத்தின் கீழ் முதல் கட்டமாக, 75, 75 மைலுக்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளை தேசியமாக்க அறி வித்திருப்பதை நான் மனமாரப் பாராட்டி வரவேற்று நன்றி தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இங்கு பேசிய காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்கள் இப்படிச் செய்தால் வழக்கு மன்றத்தில்—சுப்ரீம் கோர்ட் வரை பஸ் முதலாளிகள் போவார் கள் என்பதை அவர்களுக்கு வாதாடுகிற வகையில் பேசியதை நம் போன்றவர்கள் அறிந்தோம். அப்படிப் பேசிய நேரத்தில் இதுபற்றிய எல்லா விவரங்களையும் தெரிந்துகொண்டேதான் இந்த அரசு இந்தக் காரியத்தில் இறங்கியிருக்கிறது என்று நான் நம்புகிறேன். ஆகவே நாட்டுடைமை ஆக்குவதை நான் வரவேற்று கிராமப் பகுதிகளில் சிறிய சிறிய பஸ்களையாவது விடுவதற்கு முன்வரவேண்டும் என்று தெரிவித் துக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போல வருவாய் குறைந்திருக்கிற நகர மன்றங்களுக்கு நகர பஸ்களை நடத்திக்கொள்ளும் உரிமையை இந்த அரசு வழங்க வேண்டும். ஓட்டுவதற்கு லாயக்கற்ற பஸ்களை இன்றைக்கு அத்தாட்சி வழங்கப்பட்டு ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிற நிலைமையை மாற்றி அமைக்கவும் நமது அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யவேண்டும்.

நமது சர்க்கார் பஸ்கள் ஓடுகிற பாதையில் தனியார் நடத்துகிற ஹோட்டல்களின் வாசலில் இந்த பஸ்கள் நிறுத்தப்படுவதைத் தடுக்க வேண்டுமென்று முன்னும் ஒரு நடவை அமைச்சரிடம் கூறி யிருக்கிறேன். அதனால் நகர மன்றங்களுக்கு, ஊராட்சி மன்றங்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. பஸ்கள் நிறுத்தப்படுவதற்கு அவர்கள் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். அங்கே நிறுத்தாமல் சர்க்கார் பஸ்களை தனியார் நடத்துகிற ஹோட்டல் வாசல்களில் நிறுத்துகிறார்கள். குறிப்பாக கட லூரை பொறுத்தவரையில் ஒரு தனியார் ஹோட்டலில் சர்க்கார் பஸ் கள் நிறுத்தப்படுகிற காரணத்தினால், அவர் ஏராளமாகச் சம் பாதித்து வருகிறார். அதுபோல மாமண்டூருக்குப் பக்கத்தில் இந்த பஸ்களை நம்பியே தனியார் ஹோட்டல் நடத்தப்படுகிறது. இந்த நிலையைத் தவிர்த்து நகர மன்றங்கள், ஊராட்சி மன்றங்கள் ஏற்பாடு செய்துள்ள இடங்களிலேயே நிறுத்த ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். மேலும் கடலூரிலிருந்து சிதம்பரம், மாயவரம் வழியாக திருச்சிக்கும் நாகை, கும்பகோணம் வழியாக திருச்சிக்கும் நீண்டதூர பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று ஏற்கனவே அமைச்சரிடம் கூறியிருக்கிறேன். அத்தகைய நல்ல காரியங்களை நாங்கள் எதிர்பார்க்கின்ற அளவுக்கு எங்களது மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த அமைச்சர் அவர்கள் இப்பொழுது பொதுப்பணித்துறை அமைச்சராகவும், போக்குவரத்துத்துறை அமைச் சராகவும் இருக்கின்றார்கள். அவர்கள் சிறப்பான பல காரியங்களைச் செய்துகொண்டு வருகின்றார்கள். மாற்றார்கள் பார்த்து பொறாமைப் படத்தக்க அளவுக்கு பணியாற்றிக்கொண்டு வருவதை தொடர்ந்து இதையும் எங்களுடைய தொகுதிக்குச் செய்து தரவேண்டுமென்று கூறி, அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்ட இந்த மானியத்துக்கு ஆதரவு நல்கி,என்னுடைய நன்றியறிதலைத் தெரிவித்துக்கொண்டு அமர்கிறேன், வணக்கம்.

* **திரு. சோ. அழகர்சாமி :** மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, இந் தப் போக்கு வரத்து மானியத்தின் மீது என்னுடைய இரண்டொரு கருத் துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பஸ்கள் தேசியமயமாக்கக்கூடிய திட்டத்தை முழு மனதோடு வரவேற்கிறேன். இந்தத் திட்டத்தின்கீழ் 75 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள ரூட்டுகளை எடுத்துக்கொள்ள இருக்கிறார்கள். 100 பஸ்கள், 150 பஸ்கள் வைத்திருக்கக்கூடிய பெரிய பஸ் ஆப்பரேட்டர் கள் எல்லாம் இருக்கிறார்கள். பத்து பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கின்ற முதலாளிகள் எல்லாம் அவர்களுடைய பெர்மிட்டைப் புதுப்பிக்கின்ற காலத் தில் பத்து பஸ்களுக்கு மேல் உள்ள பஸ் ரூட்டுகளை சர்க்கார் உடைமையாக அவற்றை ஆக்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

கிராமப்புறங்களில் பஸ் போக்குவரத்து குறைவாக இருக்கிறது. ஆகவே கிராமப் புறங்களில் பஸ் போக்குவரத்தை அதிகமாகத் துரிதப்படுத்தக் கூடிய முறையில் அனுமதிகளை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளு கிறேன்.

இன்றுள்ள பெரிய நகரங்களில் கூட பஸ் ஸ்டாண்டுகள் வசதியற்ற முறையில்; சுத்தமில்லாமல் இருக்கின்றன. அவற்றையெல்லாம் சுத்த மாக வைத்திருக்கக்கூடிய முறையில் வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பெரிய நகரங்களில் கூட உதாரணமாக கோவை போன்ற நகரங்களில் பல இடங்களில் பஸ்கள் நிற்கின்றன. பஸ் ஸ்டாண்டுகள் இல்லாத காரணத்தால், பிரயாணிகள் சங்கடப்பட நேரிடுகிறது. பொதுவாக பெரிய பஸ் நிலையங்களை அந்தந்த இடங்களிலே ஏற்படுத்துவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டும்.

பஸ்கள், லாரிகள் விபத்துக்கள் அதிகமாக நடக்கின்றன. விபத்துக்கள் ஏற்படுவதற்கு என்ன காரணம் என்பதை ஆராய்ந்து அப்படி விபத்துக் கள் ஏற்படாமல் தடுப்பதற்காக ஒரு நிபுணர் குழு அமைத்து ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். குறிப்பாக, வண்டிகள், மாடுகள் இவைதான் சேதமடைகின்றன. அவற்றிற்கு நஷ்டஈடு கிடைப்ப தில் கஷ்டம் இருக்கிறது. ஆகவே அப்படிச் சேதமடைந்தால் நஷ்டஈடு உடனே கிடைப்பதற்கு எல்லாவிதமான ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, தேசீயமயமாக்கப்பட்ட இடங்களில், தனியார் பஸ்களில் வேலை பார்க்கக்கூடியவர்கள் இனி என்ன ஆகுமோ, வேலை போய்விடுமோ என்று அச்சப்படுகிறார்கள். அந்த அச்சத்தைப் போக்கக் கூடிய முறையில் அவர்கள் பாதிக்கப்படாமல் இருக்க, அவர்களை அரசாங்கப் பஸ் போக்கு வரத்திலே சேர்த்துக்கொள்ளப்படுவதற்கு உத்தரவாதம் அளிப்பதற்கு முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு நான் இந்த மானியத்தை முழு மனதோடு ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* **திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் :** துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின் மீது கொடுக்கப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரேரணைகளை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பஸ் போக்கு வரத்தைப் பொறுத்த அளவிலே என்னுடைய நிலை என்னவென்றால், நான் பஸ்ஸிலே போய் வரக்கூடியவனே தவிர, எந்தவிதமான பஸ் ஓனரும் அல்ல. இதைப் பற்றிச் சம்பந்தப்பட்டவர்கள், பஸ்ஸை நடத்துகிறவர்கள் இவர்கள் எல்லாம் பேசியிருக்கிறார்கள், பஸ்ஸை உபயோகப்படுத்துகிறவன் என்ற முறையிலே நான் பேசுகிறேன்.

பொதுவாக கொள்கையிலே இப்பொழுதுள்ள சர்க்கார் ஒரு சில திட்டத்தை, கொள்கையை அறிவித்திருக்கிறார்கள். தேசீயமயமாக்க வேண்டும், 75 மைல்களுக்கு மேலே இருப்பதை தேசீயமயமாக்க வேண்டும் என்ற கொள்கை. இந்தக் கொள்கை புதியது ஒன்றுமில்லை. முன்னாலே இருந்த சர்க்கார் 120 மைல்களுக்கு மேலே உள்ளவற்றை எடுத்துக்கொண் டார்கள். இந்தக் கொள்கையை இன்றைக்குக் கொண்டுவந்தவர்கள் முன் னாலே என்ன பேசினார்கள் என்பதை இப்பொழுது சொல்வோமானால், அப்படிப் பேசவில்லை என்றோ பத்திரிகையில் அப்படி வந்தால்கூட நாங்கள் அதை மறுக்கிறோம் என்றோ அவர்கள் சொல்லலாம். ஆனால் அதைப் பற்றி நாங்களும் குறிப்பிடாமல் இருக்க முடியாது. ஜனநாயக நாட்டிலே எதிர்க்கட்சி ஆளுங்கட்சியாகவும், ஆளுங்கட்சி எதிர்க் கட்சியாகவும், மாறுவது சகஜமான சமாச்சாரம். ஏழு எட்டு வருஷங்களுக்கு முன்னாலே இப்பொழுது முதலமைச்சர் அவர்களாக இருக்கின்றவர்கள் அப்பொழுது எதிர்க் கட்சியிலே இருந்தபொழுது சர்க்கார் நடத்துகின்ற தொழில்களைவிட தனியார் நடத்துகின்ற தொழில்களில் இருக்கக்கூடிய சாதக பாதகங்களை சாங்கோபாங்கமாக விளக்கி இருப்பதை கேட்டுக்கொண்டிருக்கும்படியான பாக்கியத்தை அப்பொழுது நான் பெற்று இருந்தேன். சர்க்கார் நடத்து வதில் எல்லாம் சரியாக இல்லை, நஷ்டம் வருகிறது, குறித்த காலத்தில் போக முடியவில்லை ; அதே சமயத்தில் தனியார்கள் சார்பாக இருக்கின்ற வைகளில் குறிப்பிட்ட காலத்தில் போகக்கூடிய வசதி இருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். சர்க்கார் பஸ்ஸுக்காக க்யூவில் நின்றாலும் இடம் கிடைப்பதில்லை, காலத்திற்குத் தகுந்தாற்போல் போக முடியவில்லை. ஆனால் டி.வி.எஸ். பஸ் செல்லும்பொழுது அது செல்லும் நேரத்தை வைத்துக் கூட நாம் நம்முடைய கடிகாரத்தின் நேரத்தை சரி செய்துகொள்ளலாம் என்ற அளவில் உயர்ந்த முறையிலே நல்ல முறையிலே, சிக்கனமான முறையிலே நடைபெறுகிறது என்று அவர்கள் அன்று குறிப்பிட்டதை நான் இன்று ஞாபகப்படுத்த விரும்புகிறேன். அப்பொழுது அவர்க ளுடைய கருத்து அது. இப்பொழுது அந்தக் கருத்தை மாற்றியிருக்க லாம். படிப்படியாக சர்க்கார் ரூட்களாக மாற்ற வேண்டும் என்பது என்னுடைய கருத்து ஆகும். நான் பஸ்ஸிலே போய்வரக்கூடியவன் தான், சொந்தக்காரன் அல்ல. சட்டப் பிரச்னைகள் எல்லாம் கிளப்பினார்

கள். எந்தக் காரியத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் சிக்கல்களுக்குக் குறை விருக்காது, இருக்கின்ற சிக்கல்களை அதிகப்படுத்தக்கூடிய தன்மையிலே சில சமயங்களில் போனாலும் போகலாம். கனம் அங்கத்தினர்கள் கூறிய மாதிரி நஷ்டஈடு கொடுக்க முடியாவிட்டால் அவர்களுக்கு வேறு ரூட் கொடுப்பதற்கான வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கக்கூடிய முறையில் சட்ட நிபுணர்களைக் கலந்து ஆலோசனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன். பொதுப்படையாக தேசீயமயமாக்குவதை எங்களுடைய கட்சியின் சார்பில் நான் வரவேற்கிறேன், அதைப் படிப்படியாகச் செய்தால் ஆட்சே பணையில்லை. எங்களுக்குப் பத்திரிகையில் வருவதுதான் தெரியும், புள்ளி விவரங்கள் எங்களுக்குத் தெரியாது. அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லலாம். தமிழிலே எழுதியிருக்கிறோம், தமிழக போக்குவரத்து என்று, எழுதுவ தற்கு சாதாரணமாகச் சொல்லலாம் ஒரு ரூபாய் அல்லது 2 ரூபாய் ஆக லாம் என்று. ஆனால் வெளியிலே சொல்லக்கூடிய புகார்கள் என்ன வென்றால், 70 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு மேலே இதற்குச் செலவானது, டெண்டர் இதற்குக் கொடுக்கப்படவில்லை என்று. இதற்கெல்லாம் அமைச் சர் அவர்கள் இறுதி உரையாற்றும்பொழுது பதில் சொல்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன் . . .

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இறுதியுரையிலே சொல்வதைவிட இப்பொழுது சொல்லிவிடுகிறேன், பொதுமக்களிடையே தவருகச் சொல் லப்படுவதைத் தடுக்க, நான் இப்பொழுது பதில் சொல்லுவதுதான் ஒழுங் கான முறையாக இருக்கும் என்ற அளவிலே இப்பொழுதே சொல்லிவிடு கிறேன். அதற்குச் செலவான மொத்தத் தொகை ரூபாய் ஆயிரம்தான். அதற்கு டெண்டர் விடாததற்குக் காரணம் அது டெண்டர் விடக்கூடிய அளவுக்குப் பெரிய தொகை அல்ல என்பதால்தான். இதை எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்களும் அறிந்திருப்பார்கள். நிர்வாகத்திலே இருக் கிறவர்கள், பணியாற்றுகின்றவர்கள் எழுதிக் கொடுத்த விவரங்கள் இவை. பி. ப. 1–00

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : அமைச்சர் அவர்கள் கூறியதை மிகவும் வரவேற்கிறேன். வெளியிலே சொல்லப்பட்டது முற்றிலும் உண்மையாக இருக்க முடியாது என்று தெரியும். இந்த மாதிரிச் சந்தேகங்களை எல் லாம் உடனுக்குடன் போக்குவதற்காக மிகவும் பாராட்டுகிறேன். தவருன அபிப்பிராயத்தை வெளியிலே பரவவிடாமல் பத்திரிகையிலே பார்த்த வுடனே சொல்லியிருக்கலாம்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி: எந்தப் பத்திரிகையில் என்று சொன் னால் நல்லது.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : 'எங்கள் பத்திரிகை', 'உங்கள் பத்திரிகை' என்று சொல்லலாம். எவ்வளவோ விஷயங்களையெல்லாம் . . .

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் நினைக்கின்ற அந்தப் பத்திரிகையைப் பற்றி இந்த மன்றத்தில் பழைய தொழிலமைச்சர் அவர்கள் 'சாக்கடைப் பத்திரிகை' என்று குறிப்பிட்டார்கள். அத்தகைய சாக்கடைப் பத்திரிகைக்கெல்லாம் பதில் சொல்லிக் கொண்டிருக்க முடியாது.

திரு. பி. ஜி. கருத்திருமன் : அப்படி எந்தெந்தப் பத்திரிகை சாக் கடைப் பத்திரிகை என்று பார்க்கப்போனால், எவ்வளவோ பத்திரிகைகள் 'சாக்கடை' யிலே சேர்ந்துவிடும்.

இந்த பஸ் போக்கு வரத்தில் அதிகமான அளவுக்கு டிக்கட்டுகள் கட்ட ணம் ஏற்றப்பட மாட்டாது என்பது வரவேற்கத் தக்கதாகும். ரொம்ப அதிக மாக வரி போடும் சமயத்தில் பொதுமக்கள் கஷ்டத்தை அதிகப்படுத்தாமல் பழைய நிலையிலேயே அதை வைக்க வேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் டிக்கட் கட்டணம் குறைந்தவுடனே வருமானம் அதிகமாகிவிட்டது என்று சொன்னார்கள். இதைப் பற்றி எங்கள் கட்சியைச் சேர்ந்த திரு. காசிராமன் அவர்கள் புள்ளி விவரத்துடன் எடுத்துக் கூறினார்கள். 'மூன்று மாதத்தி லேயே வருவாய் அதிகமாவதை வைத்து லாப நஷ்டத்தைக் கணக்கிட

முடியாது ; வருஷம் பூராவும் வருவதை வைத்துத்தான் லாப நஷ்டத்தைக் கணக்கிட முடியும் ; உடனடியாக வரும் லாபம் முதலீட்டுக்கே செலவாகி விடும்' என்று சொன்னார்கள். அந்த விஷயங்களில் கவனம் செலுத்தி நிர்வாகத்தை நல்ல முறையில் நடத்துவோமானால் நன்றாக இருக்கும். சில இடங்களில் சர்க்கார் பஸ் போகும்படியான இடங்களில் தனியார் பஸ்களும் இருக்கின்றன. இரண்டுக்கும் போட்டி. இருக்கும்படியான சமயத்தில் சர்க்கார் போக்குவரத்தில் தனியார் பஸ் போக்குவரத்தைவிட லாப நஷ்டங்கள் அதிகமாக இருக்கலாம். என்னுடைய தாழ்மையான கருத்து சர்க்கார் பஸ் போகிற இடங்கள் பூராவும் சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்தாகவே இருக்க வேண்டும். தனியார் பஸ் போகும் இடங்கள் எல்லாம் தனியார் பஸ் போக்குவரத்தாக இருக்க வேண்டும்.

காபிடல் அவுட்லே ஆன் ரோடு டிரான்ஸ்போர்ட் ஸ்கீமுக்காக 2½ கோடி ரூபாய் ஒதுக்கி வைத்து இருப்பதில் இருந்து தனிப்பட்டோரிடமிருந்து எடுத்துக்கொள்ளும்போது அவர்களுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டத்திற்கு ஈடாக அதிலிருந்து எடுத்துக் கொடுக்கக்கூடிய நிலையில்தான் இன்று இருக்கிறோம். எல்லா பஸ் போக்குவரத்தையும் தேசீயமயமாக்குவதில் அக்கறை இருந்தாலும், மக்களுக்குப் பயன்படும் வகையில் நல்ல முறையில் துரிதமான பஸ் போக்குவரத்திற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இந்த மாதிரி பஸ் போக்குவரத்தோடு மட்டுமல்லாமல், டூரிங் பிரிவு என்று தனியாக ஏற்படுத்தி அந்தந்தப் பகுதியில் இருக்கும் மக்கள் உல்லாசப் பயணம் போக பஸ்களை விடுவதிலும் கவனம் செலுத்த வேண்டும். நம்முடைய தமிழகத்தில் நல்ல போக்குவரத்து சாலைகள் இருக்கின்றன. தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் ஸ்பேர் பஸ் என்று வைத்திருப்பதை அதிகமாக இந்த மாதிரி டூரிங் பஸ்ஸாக விடுகிறபோது அதிக சார்ஜ் வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அரசாங்கமே ஆயிரம் பஸ்களையாவது மாவட்டத்திற்கு 100 பஸ்கள் வீதம் உல்லாசப் பயணிகளுக்கான பஸ்ஸாக விட்டால் வரும்படி அதிகமாக இருக்கும். மக்களுக்குப் பணி புரிவதில் சிக்கனத்தைக் கையாண்டு அதிகமான வசதிகளை மக்களுக்குச் செய்து கொடுப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கூறி எங்கள் கட்சியின் சார்பில் கொடுக்கப்பட்ட வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரிக்கிறேன்.

* **மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி :** துணைப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் இந்த மன்றத்தின் முன்னால் வைக்கப்பட்டு மன்ற உறுப்பினர்களுடைய நல்ல அறிவுரைகளையெல்லாம் பெறத் தக்க அளவுக்கு மூன்று மானியக் கோரிக்கைகள்—அந்தத் துறையினுடைய பொறுப்பேற்று இருக்கிறவன் என்ற முறையில்—என்னுடைய இறுதி உரைக்காகக் காத்திருக்கின்றன. மன்றத்திலே பல்வேறு உறுப்பினர்களும் இன்றைய தினம் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்குவதற்காகத் தங்களுடைய நல்ல ஆதரவையெல்லாம் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். கட்சி சார்பற்ற முறையில் அநேகமாக எல்லா உறுப்பினர்களுமே நாட்டுடைமையாக்குகின்ற கொள்கையை வரவேற்றிருக்கிறார்கள் என்றே நான் கருதுகிறேன். சுதந்திராக் கட்சியைச் சேர்ந்த உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் கூட, 'தேசீயமயமாக்கும் கொள்கைக்குச் சுதந்திராக் கட்சி விரோதமானது என்று பலராலும் கூறப்பட்டாலும்கூட, இப்போதுள்ள அரசு நாட்டுடைமை ஆக்குகின்ற கொள்கைத் திட்டம் நல்ல நிர்வாக மேம்பாட்டுடன் பொதுமக்களுக்கு எந்த அளவுக்கு நன்மை அளிக்கிறதோ அந்த அளவுக்கு வெற்றிகரமாக இருக்கும் ; அந்த அளவுக்குக் வரவேற்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்' என்று குறிப்பிட்டார்கள். அவர்களுக்கு நன்றி.

இந்தத் தொழிலில் அதிக அனுபவம் உள்ள காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர் திரு. காசிராமன் அவர்கள் நல்ல பல கருத்துக்களையெல்லாம், தேவையான பல கருத்துக்களையெல்லாம் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்தத் துறைக்கும், மற்றும் தனியார் துறையில் இருக்கின்ற பஸ்களுக்கும், வண்டிகளுக்கும் தேவையான சட்டங்களை எப்படி எப்படி இயற்ற வேண்டு

மென்பதைக் குறித்து அவர்கள் அனுபவ ரீதியான பல கருத்துக்களை எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கும் நன்றி கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பஸ் தொழிலில் என்னைப் போலவே அனுபவம் இல்லாத சிலர், நண்பர் விநாயகம் போன்றவர்கள், பஸ் முதலாளிகளுக்காகப் போர்க் கொடி உயர்த்தும் அளவுக்குப் பேசினார்கள். ஆனால், அது ஏன் என்றே புரியவில்லை. ஒரு வேளை இன்று அவர்கள் எடுத்திருக்கின்ற புதிய நிலைபோலும் என்ற அளவிலேதான் அதை விடுத்திட விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக, தேசீயமயமாக்கப்பட வேண்டுமென்ற கொள்கை பல ஆண்டுக் காலமாக நாட்டிலே பேசப்பட்டு வந்து காங்கிரஸ் கட்சியின் அரசாலே கூட ஏற்றுக்கொள்ளத் தக்க அளவுக்குப் பல முறை பல கட்டங்களில் அதற்கான வழி வகைகள் எல்லாம் யோசிக்கப்பட்டு, திரு. விநாயகம் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோல் என்ன காரணத்தாலோ அவை விடப்பட்டன. என்ன காரணத்தாலோ என்ற அந்த வாசகத்தைத்தான் இந்தப் புதிய அரசு கோடிட்டு வைத்து, சிந்தித்துப் பார்த்து, அந்தக் காரணத்தை உணர்ந்த பிறகு, இந்தக் காரணத்திற்காகவெல்லாம் ஒரு நல்ல கொள்கையை முடக்கிவைத்து விடக் கூடாது என்ற சீரிய தன்மையில், அடிப்படையில், நாட்டுடைமையாக்குகின்ற அந்தக் கொள்கையைப் படிப்படியாகக் நிறைவேற்றுகின்ற கட்டத்தில் புதிய அரசு முதற்படியாக 75 மைல், அதற்கு மேல் உள்ள பேருந்து வண்டிகளை எல்லாம் அந்த உரிமையாளர்களுடைய வழித்தட உரிமைகள் முடிவுற்றதும் புதுப்பிக்காமல் அவற்றை அரசாங்கமே ஏற்று நடத்துவது என்ற கொள்கையை வகுத்திருக்கிறது. அந்தக் கொள்கையின்படி இந்த ஆண்டு எவ்வளவு பேருந்து வண்டிகளை இந்த அரசு ஏற்க இருக்கிறது என்ற கணக்கையும் நான் என்னுடைய முன்னுரையில் உங்களிடத்தில் தெரிவித்திருக்கிறேன்.

பஸ் முதலாளிகளாக இருக்கக்கூடிய திரு. காசிராமன் அவர்களைப்போன்றவர்களேகூட 75 மைலுக்கு மேல் உள்ளவற்றைத் தேசீயமயமாக்கியிருப்பதை வரவேற்றிருக்கிறார்கள். வரவேற்றதோடு மாத்திரமல்லாமல் வரவேற்ற நேரத்திலே அவர்கள் ஒன்றைச் சொன்னார்கள். 'ஏற்றுக்கொள்வதைப்பற்றி மறுப்பு இல்லை ; ஆனால் தகுந்த இழப்பீடுகள் முதலாளிகளுக்குத் தரப்பட வேண்டும்' என்று சொல்லி, தராவிட்டால் நீதிமன்றத்திற்குப் போவோம் என்றெல்லாம் சொல்லாமல், அவர்கள் மிகுந்த அக்கறையோடும், பொறுப்போடும், இதிலே பஸ் முதலாளிகள் எப்படிப்பட்ட லாபத்தை ஆண்டாண்டுக் காலமாக அனுபவித்து வந்திருக்கிறோம் ; நாட்டுக்காக ஒரு கொள்கைக்காக தியாகத்தைச் செய்து தீரவேண்டுமென்ற நல்ல உள்ளத்தோடு, 'நீதிமன்றம் இருக்கிறது ; அதன் நெடிய படிக்கட்டுகள் இருக்கின்றன ; இங்கே மாத்திரமல்ல ; சுப்ரீம் கோர்ட் இருக்கிறது', என்றெல்லாம் எடுத்துச் சொல்லாமல், 'வேறு ஏதாவது மாற்று வழியாவது காணுங்கள்' என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்தப் புதிய அரசு இப்போது வகுத்துக் கொண்டிருக்கிற தேசீயமயக் கொள்கைகளுக்கு ஊறு தேடாமல், அந்தக் கொள்கைகளின் வட்டத்திற்கு உள்ளாக நின்று 75 மைல்களுக்கு மேலே இருக்கக்கூடிய பஸ்களை எடுத்துக்கொள்வதன் காரணமாகப் பாதகம் அடைகின்ற பஸ் முதலாளிகளுக்கு வேறு ஏதாவது உதவிகள் செய்ய முடியுமா என்பதை நிச்சயமாகப் பரிசீலிக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே திரு. காசிராமன் அவர்களுக்கும், அவர் மூலம் 'இந்த பஸ் முதலாளிகளெல்லாம் கொடுமைப்படுத்தப்படுகிறார்கள், மெள்ள மெள்ள கொல்லப்படுகிறார்கள்' என்றெல்லாம் சொல்லப்படுகின்ற வாதங்களுக்கும் என்னுடைய பதிலை இந்த வகையிலே எடுத்துக் கூறப் பெரிதும் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தேசீயமயமாக்குகிற கொள்கையை நாடு வரவேற்கிறது என்று எல்லாக் கட்சிகளைச் சேர்ந்தவர்களும், குறிப்பாகத் தமிழரசு கழகத் தலைவர் அவர்களும், இடது சாரி கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் அவர்களும், பி.எஸ்.பி., எஸ்.எஸ்.பி., கட்சித் தலைவர்களும் இங்கு எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நாடு வரவேற்கிறது இந்த நல்லத் திட்டத்தை. நாட்டிலுள்ள பொதுமக்கள் எவ்வளவு ஆர்வத்தோடு இதைத் கவனித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைச் சில

அங்கத்தினர்கள் சுட்டிக் காட்டியதுபோல் பஸ் என்பது இன்றைய தினம் பொதுமக்களின் கவனத்தை ஈர்த்த ஒன்றாக மாறி அதில் கூட்டம் எந்த அளவிற்குப் போகிறது என்பதைக்கூட கவலையோடு பொதுமக்கள் பார்க்கும் அளவிற்கு அவ்வளவு அக்கறை இந்த போக்குவரத்துத் துறையில் தமிழக மக்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. அப்படி ஏற்பட்டதற்கு அடையாளமாகத் திருச்சியில் இன்றையதினம் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகிற எக்ஸ்-சர்வீஸ்-மென் நடத்துகிற ஒரு இலாகா அவர்கள் 15-க்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்களையும் இருபதற்கு மேற்பட்ட பேருந்து வண்டிகளையும் கொண்டிருக்கிற அந்த எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென் நடத்திக் கொண்டிருக்கிற அந்தத் துறையை அப்படியே சர்க்கார் எடுத்துக் கொள்ளட்டும், நாங்கள் அதை அப்படியே வழங்கிவிடுகிறோம் எங்கள் செலவு இரண்டு மூன்று மாலைகள்தான் அதை மட்டும் அனுமதியுங்கள், இதை எடுத்துக் கொள்ளுங்கள் என்று அரசுக்கு விண்ணப்பித்திருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி அரசு ஆராய்ந்து முடிவு எடுக்க இன்னும் இரண்டு நாட்களில் அவர்கள் சென்னைக்கு வர இருக்கிறார்கள். ஆகவே தமிழகத்தில் உள்ள முற்போக்கு எண்ணம் படைத்தவர்கள் அனைவரும், இந்த அரசின்பால் நல்ல எண்ணம் வைத்திருக்கிற அனைவரும், இந்த அரசு செய்யும் காரியங்கள் தமிழ் நாட்டு மக்களின் நன்மைக்காகச் செய்யப்படுகிற காரியங்கள் என்று கணக்கெடுத்துக் கொண்டிருக்கிறவர்கள் அனைவரும் இந்த முயற்சியை இன்றைய தினம் இனிது பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

"தமிழக அரசு போக்குவரத்து" என்று தமிழில் பொறித்ததும், திருக்குறளை அதில் எழுதுவதும், திருவள்ளுவர் படத்தை வண்டிகளில் வைப்பதும் பெரிய சாதனையா? என்று வெளியே பேசப்பட்டால் அது மாலை நேர மேடை விவகாரங்கள் என்று விட்டுவிடலாம். என்றாலும் சட்டமன்றத்தில்கூட அருமை நண்பர் திரு. ஜார்ஜ் அவர்கள் இது ஒரு பெரிய சாதனையா என்று கேட்டார்கள். அவர்கள் கேட்டது, நாங்கள் கட்டி வைத்த பஸ்கள் அதில் நீங்கள் எழுதுவது பெரிய சாதனையா என்று கேட்டார்கள். இவர்கள் கட்டிய வண்டிகள்தான் என்பதை மறுக்கவில்லை. அந்த பஸ்களோடு நாம் நிறுத்திவிடவில்லை. மேலும் அதிகமான பஸ்களையும் கட்டிக் கொண்டிருக்கிறோம். நான் பெற்ற பெண், நீ தாலி கட்டுவது பெரிய சாதனையா என்று சாதாரணமாகக் கேட்டு விடலாம். ஆனால் அந்தத் தாலிபெற்ற பெண்ணின் கழுத்தில் எந்த சுபக்குறியை உலகத்திற்கு உணர்த்திக் கொண்டிருக்கிறதோ, மங்கல மகிமையை நாட்டுக்கு உணர்த்திக் கொண்டு வருகிறதோ, அந்த மங்கல மகிமையை, அந்த எழில் அழகை "தமிழக அரசு" என்ற தமிழ் எழுத்துக்கள் பெண்ணின் கழுத்தில் கட்டப்படுகிற தாலியைப் போன்று இன்றையதினம் ஒளிவிட்டுப் பிரகாசித்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் இங்கு எடுத்துக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (ஆரவாரம்) ஆகவே, சிறிய சாதனைதான் என்றாலும் பெரிய உள்ளத்திலிருந்து எழுந்த சாதனை. இந்தச் சிறிய சாதனை இருபது ஆண்டுகளாகச் செய்யப்படாமல் இருந்தது ஏன் என்பதற்கான கேள்விக்கு இந்த நாட்டுமக்கள் தங்களை ஆள்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை அவர்கள் மறந்து விடக்கூடாது.

அவிநாசி தொகுதி உறுப்பினர், சுதந்திராக் கட்சி உறுப்பினர் திரு. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் அவர்கள் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையை நாம் அதி தீவிரமாக நடத்த வேண்டுமென்று மனதில் கொண்டிருக்கிறேன் என்று கூறிவிட்டு, ஆனால் சாத்தியமா என்ற கேள்வியைக் கேட்டார்கள். அனுபவம் வாய்ந்த பெரியவர் அவர்கள். நஷ்டம், நஷ்டம் என்று எல்லாத் துறைகளையும் அதிலும் குறிப்பாக, நகர பஸ் போக்குவரத்து துறையைக் காட்டி விட்டு, நகர பஸ்களை, எல்லாம் மேலும் நடத்திக் கொண்டிருப்பது ஏன்? என்ற வினாவை விடுத்தார்கள். சென்னை நகர பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் ஆண்டொன்றுக்கு ரூபாய் 20, 30 லட்சம்,

என்று நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பது உண்மை என்றாலும் அதில் ஒரு உண்மையை மறந்துவிடக்கூடாது. என்ன காரணத்தினால் முன்பிருந்த அமைச்சர் அவர்கள் அந்த உண்மையை உலகத்திற்கு எடுத்துச் சொல்ல மறந்து விட்டார்கள் அல்லது மறுத்துவிட்டார்கள் என்று தெரியவில்லை. சென்னை நகர பஸ்களின் மூலம், பஸ் முதலாளிகள் கட்டுகிற வரியைப்போல சென்னை நகரத்து பஸ் துறையும் கட்டிக் கொண்டிருக்கிறது. மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் ஆக்ட் வரியிலும் 50 லட்சம் ரூபாய் ஆண்டொன்றுக்கு சென்னை நகர பஸ் மூலம் வரி கட்டப்படுகிறது. சர்சார்ஜ் மூலம் 35 லட்சம் ரூபாய் வரி கட்டப்படுகிறது. ஆகவே, 85 லட்சம் ரூபாய் இந்தச் சர்க்காருக்கு, சென்னை நகரில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற பஸ்களின் வசூலிலிருந்து சர்க்கார் பஸ்ஸே வரியாக கட்டுகிறது. இதை ஏதோ புக் அட்ஜெஸ்ட்மெண்ட் என்று கருத வேண்டாம்; ரொக்கமாகத் தரப்படுகிறது, பணமாகத் தரப்படுகிறது. வருகிற வருவாயிலிருந்துதானே தருகிறீர்கள் என்று கேட்கலாம். ஆனால் சென்னையில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற பல பஸ் வழிகளில் இன்றைய தினம் மிகவும் குறைவான பிரயாணிகளை ஏற்றிக் கொண்டுதான் செல்கிறது. சென்னை நகரபஸ்கள் தேசிய உடைமையாக யில்லாமல் தனி முதலாளிகளிடம் இருந்திருக்குமானால் அவர்கள் இவ்வளவு பஸ் வழித் தடங்களை சென்னையில் விட்டுக் கொண்டிருக்கமாட்டார்கள் இவ்வளவு பஸ்களை இந்த நஷ்டத்தில் விட்டுக் கொண்டிருக்க மாட்டார்கள். சர்க்கார் ஏற்று நடத்திவருவதினால்தான் இந்த நஷ்டத்தைப் பொருட்படுத்தாமல் அதே நேரத்தில் 85 லட்சம் ரூபாயையும் சர்க்காரின் கருவூலத்திற்கு வரி மூலம் அளிக்கிறது என்ற அளவில் பல பஸ் வழித்தடங்களில் பிரயாணிகள் குறைவாகயிருந்தாலும் சிலவிடங்களில் 24 சதவிகிதத்திற்குக் குறைவாகக் கூட பிரயாணிகள் சில வழிகளில் ஏறினாலும், அதைப் பொருட்படுத்தாமல் பொது மக்களின் நன்மைக்காக எல்லாவிடங்களிலும் இந்நிறுவனம் அரசின் சார்பாக பேருந்து வண்டிகளை இன்றைய தினம் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறது.

ஆனால், டாக்டர் ஹாண்டே அவர்களும், மற்றச் சில உறுப்பினர்களும் எடுத்துச் சொல்லியவாறு இன்னும் நிர்வாகத்தில் சீர்திருத்தம் தேவை என்பதை ஒப்புக்கொள்கிறேன். பல குறைபாடுகள், பல ஊழல்கள் இருந்திருக்கின்றன. இன்னும் அறவே அவை களையப்படவில்லை என்பதை மனமார ஒப்புக்கொள்கிறேன். அதற்கான வழிவகைகளைக் காண ஒரு விஜிலன்ஸ் கமிட்டி என்ற அளவில் கூட இப்போது செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இருந்தாலும், அப்படிப்பட்ட குழு ஒன்று தேவை என்று இந்த அரசு கருதுகிறது. அந்தக்கருத்து ஆலோசனையில் இருக்கிறது. நண்பர் விநாயகம் அவர்கள் எடுத்துக் காட்டியது போல அது ஒரு படையல்ல, அதுவும் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்காக, கட்சி அங்கத்தினர்களுக்காக ஏற்படுத்தப்படுகிற படையாக இருக்குமோ என்ற வினாவை எழுப்பினார்கள். எப்படி இன்றையதினம் நகரத்தில் ஆலோசனைக் கமிட்டி இருக்கிறதோ அதே போன்று மாநில அளவிலும் மோட்டார் போக்குவரத்திற்கான ஆலோசனைக் குழு இருக்கிறது. அதில் சற்று வேறுபடுகிற அளவில்—முரண்படுகிற அளவில் அல்ல—வேறுபடுகிற அளவில் இந்தக் கமிட்டியை அமைக்கவேண்டுமென்று கருத்து நிலவுகிறது. அதுபற்றி ஆய்வுக் கட்டத்தில் இருக்கிற காரணத்தினால் முழுமையாக இப்போது வெளியிடமுடியாமல் இருக்கிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்காக சிலர் இங்கு பரிந்து பேசினார்கள். தொழிலாளர்களின் அரசு என்ற வகையில் நான் இத்துறைப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டதும் சென்னையிலே இருக்கிற எல்லா பணிமனைகளிலும் ஒவ்வொரு நாளும் இரண்டாயிரத்திற்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்களைக் கூட்டுவித்து அவர்களுடைய கோரிக்கைகளைக் கேட்டு அவர்கள் அத்தனை பேர்களும் அவர்களது கோரிக்கைகளை எடுத்துச்

சொல்ல அவற்றை ஆராய்ந்து சென்ற 1964-ம் ஆண்டு நடை பெற்ற வேலை நிறுத்தத்தின்போது பழிவாங்கப்பட்ட 11 தொழிலாளி களையும் வேலைக்கு மறுபடியும் சேர்த்துக்கொள்கிற உத்தரவையும் நிறைவேற்றி, அதை அமல்படுத்தி அவர்கள் மீண்டும் மறுவாழ்வு பெறுகிற சூழ்நிலையை உருவாக்கி, அதுமட்டுமல்லாமல் 22 கோரிக்கைகளை குரோம்பேட்டையில் இருக்கிற தொழிலாளர்கள் சென்னை நகரில் உள்ள தொழிலாளர்கள் சார்பாகவும், அவர்கள் பணிமனையின் சார்பாகவும் அளித்த நேரத்தில், அவற்றில் 12 கோரிக்கை உடனடியாக நிறைவேற்றப்படும் என்று உறுதி அளித்து அவைகள் நிறைவேற்றப்படுகிற கட்டத்தில் இன்றையதினம் இருக்கின்றன. திருச்சியில் உள்ள தொழிலாளர்களின் கோரிக்கைகளைக்கேட்டு அவர் களின் 20-க்கு மேற்பட்ட கோரிக்கைகளில் 14 கோரிக்கைகள் உடனடி யாக நிறைவேற்றப்படும் என்று உறுதி அளித்து அவையும் நிறைவேற்றப்படுகிற கட்டத்திலே உத்தரவுகளுக்காக இன்றையதினம் காத்து நிற்கின்றன.

திரு. பாலன் அவர்கள் குறிப்பிட்டதுபோல் கன்னியாகுமரியில் உள்ள பணிமனைகளில் உள்ள தொழிலாளர்களின் கோரிக்கைகள் எல்லாம் ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு அங்கும் உடனடியாகத் தீர்க்கக்கூடிய கோரிக்கைகள் பலவற்றை ஏறத்தாழ 12-க்கு மேற் பட்ட கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு உத்தரவுகள் போடப்பட்டு அவையும் அமல்படுத்துகிற கட்டத்தில் இருக்கின்றன. திரு. விநாயகம் அவர்கள் ஒன்று சொன்னார்கள், கண்டக்டர்களுக்கு போனஸ் தரவேண்டும், இப்போது இருப்பதைவிட அதிகப்படுத்தப் படவேண்டும், ஐந்து ரூபாயாக ஆக்கப்படவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அப்படி ஐந்து ரூபாய் ஆக ஆக்குவதைவிட வசூலைப் பொறுத்து கலெக்‌ஷன் அடிப்படையில் ஒரு கண்டக்டர் எவ்வளவு ஒரு ரூட்டில் வசூல் செய்து தருகிறார், அல்லது அவர் செல்கிற அவர் ட்ரிப்பில், பயணத்தில் எவ்வளவு வசூல் செய்து தருகிறார் என்ற முறையை ஏற்படுத்தி வசூல் அடிப்படையில் போனஸ் தந்தால், பூரிப்பு ஊதியம் தரப்பட்டால் அவர்களை ஊக்கப்படுத்தி போட்டி மனப்பான்மையை கண்டக்டர்களிடம் வளர்க்கவும், அதன் மூலம் நல்ல வருமானத்தைப் பேருந்து வண்டிகள் இலாகா பெறுவதற்கும் முடியும் என்ற அளவில் அதைப்பற்றி யோசிக்கப்படுகிறது. அது மிக விரைவிலே நிறைவேற்றப்படும் என்பதை நான் இங்கே தெரி வித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். (குறுக்கீடு) காரோட்டிகளையும் சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று குறிப்பிடுகிறார்கள். அதுவும் யோசிக்கப்பட இருக்கிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

கட்டணங்களைப் பொறுத்தவரையில் விரைவு வண்டிகளில் மைலுக்கு 6 காசுகள் என்று இருந்ததை 5 காசுகளாகக் குறைத்தோம். எனது நண்பர் ஜார்ஜ் அவர்களுக்கு ஏற்பட்ட கவலையெல்லாம், இதற்காக எப்படிப் பாராட்டுவது என்பது. அவர் ஒரு கேள்வியையே கேட்டார். 6 காசுகள் என்று இருந்ததை 5 காசுகளாகக் குறைத்ததை எப்படிப் பாராட்டுவது, மறுபடியும், அதைக் கூட்டி விடக்கூடுமே, எப்படிப் பாராட்டுவது என்று பாராட்டுதலைக் கொஞ்சம் ஒத்திப்போட்டிருக்கிறார். அவரிடத்திலே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன், இப்போது குறைக்கப்பட்டிருக்கிற இந்த 5 காசுகள் இந்த அரசு நீடிக்கிற வரையில் மாறாது என்பதை நான் அவருக்குக் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். (ஆரவாரம்). அவருடைய பாராட்டுதலை ஒத்தி வைத்திருந்தாலும் அட்வான்ஸாகத் தந்துவிடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்ப டமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

சென்னையில் கட்டண மாற்றங்கள் தேவை என்று சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. 14 காசுகள் என்று இருக்கிற காரணத்தினால் கண்டகடர்களுக்கும் பொது மக்களுக்கும் இடையே ஏற்படுகிற தகராறுகள்

சில இடங்களில் 22 காசுகள் என்று இருக்கிற காரணத்தினால் ஏற்படுகிற தகராறுகள் பல முறை சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருக்கின்றன. கடந்த ஐந்து, பத்து ஆண்டுக் காலமாக நாங்களும் சுட்டிக்காட்டி யிருக்கிறோம். அவையெல்லாம் ஏற்றுக்கொள்ளப்படமுடியாது என்ற பதில்தான் இந்த மன்றத்திலே அப்போது இருந்த ஆளும் கட்சியினால் தரப்பட்டிருக்கிறது. 14 காசுகள் என்பதை 15 காசுகளாக ஆக்கி, 22 காசுகள் என்பதை 20 காசுகளாக ஆக்கி, இப்படிப்பட்ட மாறுதலைச் செய்யலாமா என்று யோசித்துக்கொண்டிருக் கிறோம். அதற்கான விவர அறிக்கைகளெல்லாம் வந்து சேர்ந்துவிட்டன. வருகிற செப்டம்பர் மாதம் 15-ம் தேதி முதல் —நமது முதலமைச்சர் அவர்களின் பிறந்த நாளிலிருந்து—சென்னை நகரத்தில் அமல்படுத்தப்படும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (ஆரவாரம்).

அடுத்தபடியாக ஒன்றைப் பல உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். " 40 மைல்கள், 50 மைல்கள் என்ற அளவில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற சாதாரண வண்டிகளுக்கு—தனியார் வண்டி களுக்கு—கிலோ மீட்டருக்கு மூன்று காசுகள் என்று இருக்கிறது ; சர்க்கார் இப்போது புதிதாக, தற்காலிகமாகப் போட்டிருக்கிற பேருந்து வண்டிகளில் இரண்டு காசுகள் என்று இருக்கிறது ; அது தனிப்பட்ட முதலாளிகளைப் பெரிதும் பாதிக்கிறது ; 75 மைல்கள் என்ற அளவை ஏற்படுத்தி, அதற்கு மேல் உள்ளவற்றையெல்லாம் நாட்டுடைமையாக்கிவிட்ட காரணத்தினால், ஏற்கனவே பாதிக்கப்பட்டி ருக்கிற முதலாளிகளுக்குப் பெரும் பாதகத்தை உண்டாக்கக் கூடும் " என்றெல்லாம் எடுத்துச் சொல்லப்பட்டது. இந்த இரண்டு காசுகள் என்று போட்டிருப்பதற்குக் காரணமே, இவர்கள் மூன்று காசு களிலிருந்து எப்போது இறங்கப் போகிறார்கள் என்று எதிர்பார்த்துத் தான். இரண்டு பைசா என்று போட்டிருப்பது, அவர்களைச் சிக்கவைக்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் ; அவர்களை இம்சிக்க வேண்டும், கொடுமைப்படுத்தவேண்டும் என்று அல்ல. திருநெல் வேலியைச் சேர்ந்த ஐம்பதுக்கும் மேற்பட்ட பேருந்து வண்டி உரிமையாளர்களும், மதுரை, இராமநாதபுரத்தைச் சேர்ந்த ஐம்பதுக்கும் மேற்பட்ட பேருந்து வண்டி உரிமையாளர்களும் என்னிடம் வந்தார்கள். ஒரு வேளை அவர்கள் திரு. விநாயகம் அவர்களிடமெல்லாம் சென்று விட்டு, கோர்ட்டுக்குப் போய்ப் பார்க்க வேண்டியவர்களை யெல்லாம் பார்த்துவிட்டு என்னிடம் வந்தார்களோ, அல்லது இதற்குப் பிறகு பார்க்கப் போவார்களோ என்று எனக்குத் தெரியாது. ஆனாலும் வந்தார்கள். அவர்களில் திருநெல்வேலியைச் சேர்ந்த வர்கள் 75 மைல்கள் அளவுக்குத் தேசியமயமாக்கப்பட்டிருப்பதை அவர்களுடைய மகஜரில் முதல் பக்கத்தில் வரவேற்று எழுதி யிருக்கிறார்கள். அடுத்தாற்போல வந்தவர்கள், நாமும் சர்க்காரும் கிலோமீட்டருக்கு இரண்டு காசுகள் என்று இருப்பதை மூன்று காசுகளாக ஆக்கவேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். நான் அவர்களிடத்திலே சொல்லியிருக்கிறேன், மாவட்ட ரீதியில் இருக்கிற எல்லா பஸ் முதலாளிகளும், அமைப்புகளும் இதுபற்றிச் சர்க்காருக்கு எழுதினால், இருக்கக்கூடிய பாதகங்களைப் பற்றி எழுதினால், அவர்கள் மூன்று காசுகளிலிருந்து 2½ காசுகள் என்று குறைத்துக்கொண்டால் நாமும் 2 காசுகளிலிருந்து 2½ காசுகளுக்குப் போய் உதவலாமா என்ற யோசனை இருக்கிறது. இது முடிவல்ல, அதுபற்றி மாவட்ட ரீதியில், எல்லா மாவட்டங்களிலும் இருக்கிற சங்கங்களின் மூலமாக எழுதுவார்களானால் அதுபற்றி யோசிக்கப்படும் என்று இந்த நேரத்தில் குறிப்பிடுகிறேன்.

விபத்துகளைப்பற்றி, பஸ்களால் மாத்திரமல்லாமல் லாரிகளாலும், ஏனைய மோட்டார் வண்டிகளாலும் ஏற்படுகிற விபத்துக்கள்பற்றி இங்கு எடுத்துச் சொல்லப்பட்டது. நான் உள்ளபடியே பொது மக்கள் நன்மைக் காக, எல்லாக் கட்சிகளையும் சேர்ந்த பொது நல வாதிகள் இதிலே அக்கறை

செலுத்தவேண்டும் [illegible] கருதுகிறேன். 1966-ம் [illegible] தேவை என்று —ஏற்[illegible] விபத்து[illegible], அந்த விபத்துக்களில் [illegible] மாத்திரம் பெருத்த [illegible] என்று [illegible] மொத்தத்தில் [illegible] சென்னையில் 863. பட்டு, வட ஆற்காடு [illegible] செங்கற் விபத்துக்களில் ஆட்பட்டிருக்கின்றன [illegible] மொத்தம் 1,950 பஸ்கள் ஆட்பட்டிருக்கின்றன. [illegible] 2,317 விபத்துகளில் ஆட்பட்டிருக்கின்றன. ஆக [illegible] 1,986 [illegible] 719 விபத்துக்களில் இந்த ஓராண்டு காலத்தில் விபத்துக்கள் [illegible] சாதனங்கள் மூலம் கொல்லப்பட்டவர்கள் 707 பேர்கள். ஓராண்டுக் காலத்தில் 707 பேர்கள் [illegible] இதன் போக்குவரத்துச் சாலைகள் [illegible] 1960-ம் ஆண்டிலிருந்து 1967-ம் ஆண்டு [illegible] கொல்லப்பட்டிருக்கிறார்கள். [illegible] எவ்வளவு பேர்கள் 1960–61-ல் 615 [illegible], 1959–60-ல் 537 பேர்களும் 679 பேர்களும், 1963–64-ல் [illegible] பேர்களும், 1961–62-ல் 670 பேர்களும், 1962–63-ல் 1965–66-ல் [illegible] 1964–65-ல் 702 பேர்களும், கொல்லப்பட்டிருக்கிறார்கள். [illegible] 707 பேர்களும் விபத்துகளிலே உயிர்கள் [illegible] இது சாதாரணமான விஷயமல்ல. மனிதர்கள் [illegible] காய்கறி [illegible] அல்ல; மனித உயிர் [illegible] ஓட்டுகிற [illegible] மனித உயிர்களை அலட்சியப் படுத்தும் [illegible] அக்கறையற்ற [illegible] இந்த வாகனங்களைச் செலுத்தி வ[illegible] [illegible] [illegible] கான [illegible] எடுப்பதற் [illegible] பொறுப்பு[illegible] [illegible] விபத்துக்களைப் [illegible] பஸ்களை [illegible] [illegible] ஆகவேதான் [illegible] இதிலே [illegible] ஏற்பட்டிருக் [illegible] நடத்தப்[illegible] [illegible] ஓட்டுகிறவர்கள், தரவேண்டும். நல்ல யோசனைகளை [illegible] போக்குவரத்து [illegible] ஒத்துழைப்புத் சொல்லும் என்று எதிர்பார்க்கிறேன். [illegible] பஸ்கள் தமிழ்நாட்டு மக்களின் உயிர்களைப் பாதுகாப்பதற்குப் பயன்படுத் தப்பட வேண்டும். [illegible] நல்ல ஆலோசனை [illegible] என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

டாக்ஸிகளில் ஆட்களை அதிகமாக ஏற்றுவது குறித்து உறுப்பினர் திரு. ஆசைத்தம்பி எடுத்துச் சொன்னார்கள். கோர்ட்டுக்குப் போகிறார்கள் டாக்ஸி சொந்தக்காரர்கள் எதற்காக அந்த உத்தரவு நிறுத்தப் பட்டிருக்கிறதோ என்று ஐய வினைவினை எழுப்பினார்கள். அது இல்லை காரணம். எத்தனை பேர்கள் இந்த வண்டிகளில் ஏறலாம் என்று கணக்கினை நாம் நிர்ணயிப்பதற்கு காரணமாக, இந்த வண்டிகளைத் தயாரித்த நிறுவனங்கள் அதுபற்றிய தகவல்களை அனுப்பவேண்டுமென்று அரசின் சார்பாகக் கேட்கப்பட்டது. அவர்கள் தகவல்களை அனுப்பச் சற்றுத் தாமதமாகிவிட்டது. அவர்கள் அனுப்பிய விபரத்தில் ஃபியட் கார்களில் டிரைவர் அல்லாமல் நான்கு பேர்களும், அம்பாஸடர் கார்கள் டாக்ஸி களாகப் பயன்படுத்தப்பட்டால் டிரைவர் அல்லாமல் ஐந்து பேர்களும் அதைவிடப் பெரிய வண்டிகளில்—300-க்கு மேற்பட்ட வண்டிகள் இருக் கின்றன—டிரைவர் அல்லாமல் ஆறுபேர்களும் ஏறலாம் என்ற அளவுக்கு இந்த வண்டிகளைத் தயாரித்த நிறுவனங்களே [illegible] சமர்ப்பித்திருக்கின்றன. ஆகவே, இது சட்டத்திற்கோ, நியாயத்திற்கோ நீதிக்கோ புறம்பானது அல்ல. தயாரிக்கும் இடத்திலிருந்து அந்த வண்டிகளின் இட வசதி, தாங்கக்கூடிய சக்தி ஆகியவற்றைக் கொண்டு எத்தனை பேர்கள் ஏறலாம் என்று அவர்கள் கொடுத்திருக்கிற அறிக்கை யின்பேரில் அந்த உத்தரவைப் பிறப்பிக்க இருக்கிறது. இதனால் டாக்ஸி சொந்தக்காரர்களின் மனது புண்படுவதாக ஆகாது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

உறுப்பினர் திரு. ஆசைத்தம்பி அவர்கள் இன்னும் ஒன்றைச் சொன்னார் கள். ஹெரால்ட், ஸ்டாண்டர்டு போன்ற வண்டிகளில் அவர்கள் அனு மதிக்கிற அளவுக்கு ஏதோ நான்கு பேர்களை, ஐந்து பேர்களை ஏற்றிக் கொள்ளச் சற்றுத் தாராள மனப் காட்டலாம் என்று குறிப்பிட்டார்கள். தாராள மனப் காட்டலாம். ஏற்றினால் ஆட்சேபணை இல்லை என்று கூடச் சொல்லலாம். ஏற்றுவிட்டால் அவர்கள்மீது பிரயாணிகள் வழக்குப் போட முடியாது என்று கூடச் சொல்லிவிடலாம். அதனுடைய அளவு, கபாஸிடி வலிவு இவற்றைப் பொறுத்துதான் அதில் பிரயாணிகள் ஏறவேண்டும் என்ற அளவிலும், பொது மக்களுடைய நன்மையை உத்தேசித்தும், இந்த டாக்ஸிகளில் ஆட்களை அதிகப்படுத்துவதற்கான உத்தரவை இந்த அரசு வழங்க இருக்கிறது. அதே வகையில்தான் திருச்சி, மதுரை, கோவை ஆகிய இடங்களில் டாக்ஸிகள் மீட்டர் பொருத்திக்கொள்ள வேண்டும் என்றும் இந்த அரசு உத்தரவிட்டிருக்கிறது. அதுவும் பொது மக்களுடைய நன்மைக்காகத்தான் என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த மூன்று மானியக் கோரிக்கைகளின் மீதும் நல்ல கருத்துக்களையெல்லாம் வழங்கிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அத்தனை பேர்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியையும், வணக்கத்தையும் பாராட்டுதலையும் தெரிவித்துக்கொண்டு, இந்த மானியங்களின் பேரில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணைகளை உறுப்பினர்கள் திரும்பிப் பெறவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பீற பகல 1-30

நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டுமென்று திரு. விநயகம் அவர்கள் சொன்னார்கள். நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டுமென்று அதற்குத் தகுந்தபடி நாங்கள் ஒரு வரவு-செலவுத் திட்டத்தைத் தயாரித்திருந்தால், அதற்காக இந்த மானியத்தில் ரூ. 3 கோடி வழங்கவேண்டும் என்று கோரியிருந்தால் அவர்கள் வழக்கறிஞர் அல்லவா, இவ்வளவு நஷ்ட ஈடு கொடுத்தா நாட்டு டைமையாக்க வேண்டும், ஆகவே தேவையில்லை என்று வாதாடுவார்கள். ஆகவே அப்படிப்பட்ட வாதங்களெல்லாம் வேண்டாம் என்ற காரணத்தினால் தான் இருக்கின்ற நிலைகளை உத்தேசித்து, முதலாளிகளுக்கும் வேண்டு மென்றே பாதகம் செய்யாமல் நாம் அனுசரித்து வருகிறகொள்கை மையத் தில் இருந்துகொண்டு, நாம் இந்தக் காரியத்தைச்செய்கிறோம், ஆகவே இந்த வெட்டுப் பிரேரணைகளை திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு, இந்த மான்யக் கோரிக்கைகளை ஒருமனதாக ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் : அமைச்சர் அவர்கள் உரையாற்றுகிற பொழுது நகர பஸ்களுக்காக வரியாகவும், சர்சார்ஜாகவும், ரூ. 85 லட் சத்திற்கு செக் கொடுத்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். தனியார் நடத்தி னாலும் அம்மாதிரிக் கட்டாயம் வரிச் செலுத்த வேண்டியிருக்கும். சர்க்காருக்கு ஏற்பட்ட நஷ்டம் ரூ. 40 லட்சம். அது அன்னியில் சர்க்கா ருககுக் கிடைத்தது ரூ. 45 லட்சம்தான். தனியார் நடத்தினால், இத்தனை கோடி ரூபாய் முதலீடு செய்யாமலே, சர்க்காருக்கு ரூ. 85 லட்சமும் வரி மூலம் கிடைத்து, மேலும் ரூ. 20, 25 லட்சம் மூலதனத்தின் பேரில் வருவாயாகக் கிடைத்து, ஆக ரூபாய் ஒருகோடிக்கு மேல் கிடைத்திருக்கும். இதுபற்றி அமைச்சர் அவர்கள் என்ன விளக்கம் கூறுகிறார்கள் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தனியார் நடத்தினால், நான் ஏற்கனவே சொன்னதுபோல, 24 சதவீதத்திற்குக் குறைவாக பிரயாணிகள் ஏறுகின்ற பஸ்வழித் தடங்களை நடத்தமாட்டார்கள். ஆகவே பொது மக்கள் சௌகரியத்தை இழந்திருக்க நேரிட்டிருக்கும். தனியார்கள் குறிப்பிட்ட அளவுக்குத்தான் பஸ்களை நடத்துவார்கள். உதாரணத்திற்கு எடுத்துக்கொண்டால் மதுரையில் இன்றைய தினம் பஸ் ரூட்டுகள் 50 என்ற அளவில்தான் இருக்கின்றன. காரணம், அதிக ரூட்களை மதுரை யில் எடுத்துக்கொண்டால் நஷ்டம் வரக்கூடும். 1949-ம் ஆண்டு 49 ரூட்கள் இருந்தன. கிட்டத்தட்ட 15, 16 ஆண்டுக் காலத்தில் இந் ரூட்டுகள் எந்த அளவுக்கு எண்ணிக்கையில் உயர்ந்திருக்கின்றன என்று ஒன்றுதான் உயர்ந்திருக்கிறது. அதாவது இப்பொழுது 50 ரூட்டுகள்.

செலுத்தவேண்டுமென்று ஒரு பட்டியலைப் படித்துக்காட்டுவது தேவை என்று
கருதுகிறேன். 1966-ம் ஆண்டு மாத்திரம்—சென்ற ஆண்டு மாத்திரம்
—ஏற்பட்டிருக்கிற விபத்துகளில், அந்த விபத்துக்களிலே ஆளாக்கப்பட்ட
பேருந்து வண்டிகள் எவ்வளவு என்று பார்த்தால், சென்னையில் 863.
மொத்தத்தில் ஒவ்வொரு மாவட்டத்தையும் எடுத்துக்கொண்டால் செங்கற்
பட்டு, வட ஆற்காடு என்ற இப்படி மாவட்டங்களில் மொத்தம் 1,950 பஸ்கள்
விபத்துகளில் ஆட்பட்டிருக்கின்றன, அதிலே லாரிகள் 2,317 விபத்துகளில்
ஆட்பட்டிருக்கின்றன. டாக்ஸிகள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் 719 விபத்துக்களில்
ஆட்பட்டிருக்கின்றன. ஆக மொத்தம் 4,986 போக்குவரத்துச் சாதனங்கள்
இந்த ஓராண்டுக் காலத்தில் விபத்துகளில் ஆட்பட்டிருக்கின்றன. இதன்
மூலம் கொல்லப்பட்டவர்கள் 707 பேர்கள். ஓராண்டுக் காலத்தில் 707 பேர்கள்
போக்குவரத்துச் சாலைகளில் வாகனங்கள் மூலம் கொல்லப்பட்டிருக்கிறார்கள்.
1960-ம் ஆண்டிலிருந்து 1967-ம் ஆண்டு வரையில் எவ்வளவு பேர்கள்
கொல்லப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்று பார்த்தால், 1959–60-ல் 537 பேர்களும்
1960–61-ல் 615 பேர்களும், 1961–62-ல் 670 பேர்களும், 1962–63-ல்
679 பேர்களும், 1963–64-ல் 661 பேர்களும், 1964-65-ல் 702 பேர்களும்,
1965–66-ல் நான் ஏற்கனவே குறிப்பிட்ட 707 பேர்களும் விபத்துகளிலே
கொல்லப்பட்டிருக்கிறார்கள். இது சாதாரணமான விஷயமல்ல. மனித
உயிர்கள் நசுக்கி எறியப்படுகிற காய்கறித் துணுக்குகள் அல்ல; மனித உயிர்
கள் காலால் மிதிக்கப்படுகிற பூச்சி, புழுக்கள் அல்ல. வாகனங்களை ஓட்டுகிற
காரோட்டிகளாலும், கண்டக்டர்களாலும், மனித உயிர்களை அலட்சியப்
படுத்தும் அளவுக்கு மிக அக்கறையற்ற தன்மையில் இந்த வாகனங்களைச்
செலுத்தி வருகிறார்கள் என்பதை மறுக்க முடியாது. இதிலே ஈடுபடுகிறவர்
களை, இன்னும் தீவிரமாக அவர்கள் மீது கடும் நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்
கான முறைகளை நாம் மேற்கொள்ள வேண்டும். லாரி விபத்துக்களைப்
பொறுத்தவரையில் லாரிகளை இரவு நேரத்தில் செலுத்துவதால்தான்
ஏற்படுகின்றன என்று காரணம் சொல்லப்படுகிறது. அப்படியானால்
பஸ்களெல்லாம் இரவில் ஓடுவது இல்லை. அதிலும் விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருக்
கின்றன. இதிலே நல்ல அக்கறை, பயிற்சி பெற்ற கார் ஓட்டுகிறவர்கள்,
கண்டக்டர்களால் நடத்தப்பட வேண்டும். இதற்கு அனைவரும் ஒத்துழைப்புத்
தரவேண்டும். நல்ல யோசனைகளை மாநில அளவில் அமைந்திருக்கும் பஸ்
போக்குவரத்து ஆய்வுக்குழு—ஆலோசனைக் குழு—அரசுக்கு எடுத்துச்
சொல்லும் என்று எதிர்பார்க்கிறேன். அவர்களுடைய நல்ல ஆலோசனை
கள் தமிழ்நாட்டு மக்களின் உயிர்களைப் பாதுகாப்பதற்குப் பயன்படுத்
தப்பட வேண்டும். பயன்படுத்தப்படும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

டாக்ஸிகளில் ஆட்களை அதிகமாக ஏற்றுவது குறித்து உறுப்பினர்
திரு. ஆசைத்தம்பி எடுத்துச் சொன்னார்கள். கோர்ட்டுக்குப் போகிறார்
கள் டாக்ஸி சொந்தக்காரர்கள் என்பதற்காக அந்த உத்தரவு நிறுத்தப்
பட்டிருக்கிறதோ என்று ஐய வினாவினை எழுப்பினார்கள். அது இல்லை
காரணம். எத்தனை பேர்கள் இந்த வண்டிகளில் ஏறலாம் என்ற
கணக்கினை நாம் நிர்ணயிப்பதன் காரணமாக, இந்த வண்டிகளைத்
தயாரித்த நிறுவனங்கள் அதுபற்றிய தகவல்களை அனுப்பவேண்டுமென்றுத்
அரசின் சார்பாகக் கேட்கப்பட்டது. அவர்கள் தகவல்களை அனுப்பச் சற்றுத்
தாமதமாகிவிட்டது. அவர்கள் அனுப்பிய விதத்தில் ஃபியட் கார்களில்
டிரைவர் அல்லாமல் நான்கு பேர்களும், அம்பாஸடர் கார்கள் டாக்ஸி
ளாகப் பயன்படுத்தப்பட்டால் டிரைவர் அல்லாமல் ஐந்து பேர்களும்
அதைவிடப் பெரிய வண்டிகளில்—300-க்கு மேற்பட்ட வண்டிகள் இருக்
கின்றன—டிரைவர் அல்லாமல் ஆறுபேர்களும் ஏறலாம் என்ற அளவுக்கு
இந்த வண்டிகளைத் தயாரித்த நிறுவனங்களே எங்களுக்கு அறிக்கை
சமர்ப்பித்திருக்கின்றன. ஆகவே, இது சட்டத்திற்கோ, நியாயத்திற்கோ
நீதிக்கோ புறம்பானது அல்ல. தயாரிக்கும் இடத்திலிருந்து அந்த
வண்டிகளின் இட வசதி, தாங்கக்கூடிய சக்தி ஆகியவற்றைக் கொண்டு
எத்தனை பேர்கள் ஏறலாம் என்று அவர்கள் கொடுத்திருக்கிற அறிக்கை
யின்பேரில் அந்த உத்தரவைப் பிறப்பிக்க இருக்கிறது. இதனால்
டாக்ஸி சொந்தக்காரர்களின் மனது புண்படுவதாக ஆகாது என்று
தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

உறுப்பினர் திரு. ஆசைத்தம்பி அவர்கள் இன்னும் ஒன்றைச் சொன்னார்
கள். ஹெரால்ட், ஸ்டாண்டர்டு போன்ற வண்டிகளில் அவர்கள் அனு
மதிக்கிற அளவுக்கு ஏதோ நான்கு பேர்களை, ஐந்து பேர்களை ஏற்றிக் பிற்பகல்
கொள்ளச் சற்றுத் தாராள மனம் காட்டலாம் என்று குறிப்பிட்டார்கள். 1–30
தாராள மனம் காட்டலாம். ஏற்றினால் ஆட்சேபணை இல்லை என்று கூடச்
சொல்லலாம். ஏற்றுவிட்டால் அவர்கள்மீது பிரயாணிகள் வழக்குப் போட
முடியாது என்று கூடச் சொல்லிவிடலாம். அதனுடைய அளவு, கபாஸிடி
வலிவு இவற்றைப் பொறுத்துதான் அதில் பிரயாணிகள் ஏறவேண்டும்
என்ற அளவிலும், பொது மக்களுடைய நன்மையை உத்தேசித்தும்,
இந்த டாக்ஸிகளில் ஆட்களை அதிகப்படுத்துவதற்கான உத்தரவை இந்த
அரசு வழங்க இருக்கிறது. அதே வகையில்தான் திருச்சி, மதுரை,
கோவை ஆகிய இடங்களில் டாக்ஸிகள் மீட்டர் பொருத்திக்கொள்ள
வேண்டும் என்றும் இந்த அரசு உத்தரவிட்டிருக்கிறது. அதுவும் பொது
மக்களுடைய நன்மைக்காகத்தான் என்பதையும் இந்த நேரத்தில்
தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த மூன்று மானியக் கோரிக்கைகளின்
மீதும் நல்ல கருத்துக்களையெல்லாம் வழங்கிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்
அத்தனை பேர்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியையும், வணக்கத்தையும்
பாராட்டுதலையும் தெரிவித்துக்கொண்டு, இந்த மானியங்களின் பேரில்
கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுப் பிரேரணைகளை உறுப்பினர்கள் திரும்பிப்
பெறவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டுமென்று திரு. விநாயகம் அவர்கள்
சொன்னார்கள். நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டுமென்று அதற்குத் தகுந்தபடி
நாங்கள் ஒரு வரவு-செலவுத் திட்டத்தைத் தயாரித்திருந்தால், அதற்காக
இந்த மானியத்தில் ரூ. 3 கோடி வழங்கவேண்டும் என்று கோரியிருந்தால்
அவர்கள் வழக்கறிஞர் அல்லவா, இவ்வளவு நஷ்ட ஈடு கொடுத்தா நாட்டு
டைமையாக்க வேண்டும், ஆகவே தேவையில்லை என்று வாதாடுவார்கள்.
ஆகவே அப்படிப்பட்ட வாதங்களெல்லாம் வேண்டாம் என்ற காரணத்தினால்
தான் இருக்கின்ற நிலைகளை உத்தேசித்து, முதலாளிகளுக்கும் வேண்டு
மென்றே பாதகம் செய்யாமல் நாம் அனுசரித்து வருகிறகொள்கை மையத்
தில் இருந்துகொண்டு, நாம் இந்தக் காரியத்தைச்செய்கிறோம், ஆகவே இந்த
வெட்டுப் பிரேரேணைகளை திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு, இந்த மான்யக்
கோரிக்கைகளை ஒருமனதாக ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் : அமைச்சர் அவர்கள் உரையாற்றுகிற
பொழுது நகர பஸ்களுக்காக வரியாகவும், சர்சார்ஜாகவும், ரூ. 85 லட்
சத்திற்கு செக் கொடுத்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். தனியார் நடத்தி
னாலும் அம்மாதிரிக் கட்டாயம் வரிச் செலுத்த வேண்டியிருக்கும்.
சர்க்காருக்கு ஏற்பட்ட நஷ்டம் ரூ. 40 லட்சம். அது அன்னியில் சர்க்கா
ருககுக் கிடைத்தது ரூ. 45 லட்சம்தான். தனியார் நடத்தினால், இத்தனை
கோடி ரூபாய் மூதலீடு செய்யாமலே, சர்க்காருக்கு ரூ. 85 லட்சமும் வரி
மூலம் கிடைத்து, மேலும் ரூ. 20, 25 லட்சம் மூலதனத்தின் பேரில்
வருவாயாகக் கிடைத்து, ஆக ரூபாய் ஒருகோடிக்கு மேல் கிடைத்திருக்கும்.
இதுபற்றி அமைச்சர் அவர்கள் என்ன விளக்கம் கூறுகிறார்கள் என்று
அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தனியார் நடத்தினால், நான்
ஏற்கனவே சொன்னதுபோல, 24 சதவீதத்திற்குக் குறைவாக பிரயாணிகள்
ஏறுகின்ற பஸ்வழித் தடங்களை நடத்தமாட்டார்கள். ஆகவே பொது
மக்கள் சௌகரியத்தை இழந்திருக்க நேரிட்டிருக்கும். தனியார்கள்
குறிப்பிட்ட அளவுக்குத்தான் பஸ்களை நடத்துவார்கள். உதாரணத்திற்கு
எடுத்துக்கொண்டால் மதுரையில் இன்றைய தினம் பஸ் ரூட்டுகள் 50
என்ற அளவில்தான் இருக்கின்றன. காரணம், அதிக ரூட்களை மதுரை
யில் எடுத்துக்கொண்டால் நஷ்டம் வரக்கூடும். 1949-ம் ஆண்டி
49 ரூட்கள் இருந்தன. கிட்டத்தட்ட 15, 16 ஆண்டுக் காலத்தில் இந்
ரூட்டுகள் எந்த அளவுக்கு எண்ணிக்கையில் உயர்ந்திருக்கின்றன என்று
ஒன்றுதான் உயர்ந்திருக்கிறது. அதாவது இப்பொழுது 50 ரூட்டுகள்

ஆகியிருக்கிறது. மக்களுடைய சௌகரியத்தைக் கவனிக்காமல் இருந்து விடக்கூடாது என்பதற்காக மதுரையில் உள்ள நிறுவனத்தார் ஸ்பேர் பஸ்கள் என்று பஸ்களை வாங்கி வைத்துக்கொண்டு, ஸ்பேர் பஸ்களை பீக் ஹவர்ஸில் ஓட்டுகிறார்கள். அதுகூட முறைதானா, சரிதானா, சட்டத்திற்கு உட்பட்டதா என்று இந்த அரசாங்கம் ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறது. தனியார் சென்னை நகரத்தின் பஸ்களை ஏற்று நடத்தினால், இந்த அளவுக்கு வரிகளைக் கொடுக்கக்கூடிய அளவுக்கு, ரூட்களை உருவாக்கி இருக்கமாட்டார்கள்.

திரு. கே. விநாயகம் : ஒரு சிறிய விளக்கம் தேவை. அப்படி ஒரு வேளை கட்டாயமாக போக்குவரத்தைத் தேசீயமயமாக்கப் போகிறோம் என்ற ஒரு முடிவுக்கு நாம் எல்லோரும் சேர்ந்து வந்தாலும், அதனால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ஏதாவது ஆல்டெர்நேடிவ் ப்ரொபெஷன், மாற்றுத்தொழில் ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதுபற்றி நமது அரசாங்கம் யோசித்துக்கொண்டிருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : மாற்றுத் தொழில்பற்றி அவர்கள் யோசித்துக்கொள்ளவேண்டும். மாற்றுவழிபற்றி அரசாங்கம் யோசிக்கும்.

கோரிக்கை எண் II க்கு திரு வ. ஜார்ஜ் அவர்கள் கொடுத்துள்ள வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிராகரிக்கப்பட்டது.

ஏனைய வெட்டுத் தீர்மானங்களெல்லாம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டன.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :

"கோரிக்கை எண் II—மோட்டார் வண்டிச் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 31,23,900-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்."

கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

கோரிக்கை எண் XXX-க்கு திரு. கே. விநாயகம் அவர்கள் கொடுத்துள்ள வெட்டு தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிராகரிக்கப்பட்டது.

மற்றொரு வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டது.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :

"கோரிக்கை எண் XXX—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 9,69,38,200-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்."

கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

கோரிக்கை எண் XLIII-க்கு திரு. நா. காசிராமன் அவர்கள் கொடுத்துள்ள வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிராகரிக்கப்பட்டது.

மற்றொரு வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டது.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :

"கோரிக்கை எண் XLIII—மோட்டார் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,44,31,100-க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டும்."

கோரிக்கை நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

1. அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(உ) பேரவை அலுவல்.

மாண்புமிகு துணைப் பேரவைத் தலைவர் : பேரவை கலைவதற்கு முன்பு அலுவல் அறிவிப்பு ஒன்று இருக்கிறது. இன்று காலை நடைபெற்ற அலுவல் ஆய்வுக்குழுக் கூட்டத்தில் தீர்மானிக்கப்பட்டபடி ஜூலைத் திங்கள் 10, 11, 13, 14-ம் தேதிகளில் சட்டப் பேரவைக் கூட்டம் காலை 9 மணி முதல் 1–30 மணி வரையிலும், மீண்டும் பிற்பகல் 4 மணி முதல் 7 மணி வரையிலும் நடைபெறும்.

17—7—1967-ம் நாளன்று அரசினர் மசோதாக்களும், 18-7-1967-ஆம் நாளன்று அரசினர் தீர்மானங்களும் ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு, நிறைவேற்றப்படும்.

இத்துடன் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் முடிவடைகின்றன. பேரவை மீண்டும் நாளை காலை 9 மணிக்குக் கூடும். பிற பகல் 1-45

பின்னர் பேரவை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

7. பேரவைமுன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்.

A. Statutory Rules and Orders.

Nil.

B. Reports, Notifications and other papers.

*58. Note on the policy under "Demand XXXI—Famine Relief" (Tamil).

*59. Note on Demand IV—Stamps Administration (Tamil).

*60. Note on Demand I—Land Revenue (English).

†61. Note on Demand I—Land Revenue (Tamil).

†62. Speech of Hon. Minister for Food on Demand I—Land Revenue (English and Tamil).

†63. Speech of Hon. Minister for Food on Demand IV—Stamps Administration (Tamil).

65016
V2l1, 31 N67
N67-3-6;

* Despatched to all Members on 2nd July 1967.

† Placed on the Table of the House on 3rd July 1967.