(12)
TRUTH ALONE TRIUMPHS
31 மார் 1984
2703

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

பணித்துறை வெளியீடு—OFFICIAL REPORT

புதன்கிழமை 1983 மார்ச் 30-தொகுதி XLVII எண். 4
Wednesday 30th March 1983—Volume XLVII No. 4

சட்டமன்றப் பேரவைத் துறை, சென்னை-600009
Legislative Assembly Department, Fort St. George, Madras-600009

விலை ரூ. 3-50 காசுகள்] [Price] Rs. 3-50 paise

V811,31 N83
N83·47·4
136021

உள்ளடக்கம்.

30-3-1983

1. வினாக்கள்—விடைகள் :

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள் 383—411

2. ஒழுங்குப் பிரச்சினை:

பேரவையில் முதலமைச்சர் ஆற்றிய உரையின்மீது நீதிமன்றத்தில் தொடரப் பெற்றுள்ள வழக்கு—இடைக்காலத் தீர்ப்பு. 411413

3. தகவல் கோரல் :

(அ) உறுப்பினர்கள் மூலம் பேரவைக்கு அளிக்கப் பெற்ற மனுக்கள். 414

(ஆ) உறுப்பினர் கொடுத்துள்ள அறிவிக்கை 414

4. கவன ஈர்ப்புகள் :

(அ) மீனம்பாக்கம் எம்.ஜி.ஆர். நகர் விரிவு குடியிருப்புப் பகுதி குடிசைகள். 415—416

(ஆ) தருமபுரி மாவட்டத்தில் புறம்போக்கு பட்டா நிலங்களில் கல் உடைப்பதற்கும் மணல் எடுப்பதற்குமான அனுமதி. 416—418

5. அறிவிப்பு :

விளம்பர வரி சட்ட முன்வடிவு, 1983 (ஆ.இ.) 419

6. அரசினர் சட்டமுன்வடிவுகள் :

(அ) விளம்பர வரி சட்ட முன்வடிவு 1983 419

(ஆ) நிதி ஒதுக்க சட்ட முன்வடிவு 1983. 419—520

7. தென் மாநில முதல்வர்கள் மாநாட்டில் எடுக்கப் பெற்ற முடிவுகள் குறித்த அறிக்கை —விவாதம் (தொடர்ச்சி). 420—421

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் 420—447

திரு. ரா. உமாநாத்

மாண்புமிகு திரு எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் 452 453, 463

8.	வரவு—செலவுத் திட்டம் 1983-84 வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி)	463—592
	(அ) கோரிக்கை எண் 3-மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள் – நிர்வாகம்	552—590
	(ஆ) கோரிக்கை எண் 40-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்	467—468
	(இ) கோரிக்கை எண் 54-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.	
	மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி	
	திரு. என். கிட்டப்பா	468—473
	திரு. எம். எஸ். மாணிக்கம்	473—477
	திரு. கே. எம். தங்கமணி	477—483
	திரு. ஆர். டி. கோபாலன்	483—486
	திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்	486—491
	திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்	491—496
	திரு. ஏ. இராமலிங்கம்	496—498
	திரு. மு. அம்பிகாபதி	498—506
	திரு. சி. கோபால்	50 —511
	திரு. சி. பழனிமுத்து	511—516
	திரு. சா. கிருட்டிணமூர்த்தி	517—520
	திரு. ப. சுந்தரம்	520—524
	திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்	524—528
	திரு. குமரி அனந்தன்	528—537
	டாக்டர் கே. சௌரிராஜன்	537—540
	திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி	541—552
9	பேரவைமுன் வைக்கப் பெற்ற ஏடுகள் :	592

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

புதன்கிழமை, 1983 மார்ச் 30.

பங்குனி 16, துந்துபி – திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2014.

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டமன்றப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9.00 மணியளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு. க. இராசாராம் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :

''கடலோடா கால்வல் நெடுந்தேர் கடலோடும்
நாவாயும் ஓடா நிலத்து.''

வலிய சக்கரங்களையுடைய பெரிய தேர்கள் கடலில் ஓட முடியாது. கடலில் ஓடுகின்ற கப்பல்களும் நிலத்தில் ஓட முடியாது.

1. வினாக்கள்—விடைகள்

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்

தமிழ்நாடு மொபெட் நிறுவனம்

*வினா எண். 592—திரு. து. புருஷோத்தமன் : மாண்புமிகு ஊரகத்தொழில் அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) டான்ஸி (TANSI) கிளை நிறுவனமான தமிழ்நாடு 'மொபெட்' நிறுவனம் இலாபத்தில் இயங்குகிறதா?

(ஆ) ஆம் எனில் 1978-1979, 1979-80ம் ஆண்டுகளில் இலாபம் எவ்வளவு?

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

(ஆ) வினாவிற்கு இடமில்லை.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிக்க பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பெட்ரோல், டீசல் போன்ற எரிபொருள்கள் விலை உயர்ந்து கொண்டே வரும் நிலையில், நடுத்தர மக்கள் 2 சக்கர வாகனங்களை அதிகமாகப் பயன்படுத்த ஆரம்பித்திருக்கும் நிலையில், ஏன் நம்முடைய டான்ஸி நிறுவனத்தின் இந்த மொபெட் நிறுவனம் மட்டும் லாபத்திலே இயங்கவில்லை என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

[1983 மார்ச் 30

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. கிருஷ்ணசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, டான்சி நிறுவனத்தின் மூலமாக தொடங்கப்பட்ட இந்த மொபெட் நிறுவனம் ஏன் இலாபத்திலே இயங்கவில்லைஎன்பதற்குக் காரணம், சரித்திரக் காரணம் என்று தான் சொல்லவேண்டும். சரித்திரத்தோட கட்டாயம். 1972ல் ஆரம்பிக்கப்பட்டு, 1975–ல் வடிவம் பெற்று, 1977–லே அந்த நிறுவனம் தொடங்குகிற நேரத்திலேயே அது ஒரு நல்ல வய்பிள் நிறுவனமாக ஆரம்பிக்கப்படவில்லை. 77ல் தொடங்குகின்ற நேரத்திலேயே, அது பல சிக்கல்களுக்கும், சிரமங்களுக்கும் இடையில் தொடங்கியது. கடந்த 5 ஆண்டுகளாக ஏறத்தாழ 215 லட்சம் ரூபாய் நட்டத்தினை சந்தித்திருக்கிறது.

இந்த 5 ஆண்டுகளாக எப்படியாவது நட்டத்தை ஈடுசெய்து இலாபத்தைஈட்டவேண்டும்என்றுஅரசு பலவிதமான முயற்சிகளை எடுத்தது. ஆனால் அந்த முயற்சிகள் எல்லாம் கைகூடவில்லை. எனவே இப்படி தொடர்ந்து அதை நட்டத்திலேயே இயக்கி வருவதைவிட அந்த நிறுவனத்தை தனியார் தொழில் அதிபர்களிடம் ஒப்படைக்கலாமா அல்லது வணிகமுறையில் தேவையான விளம்பரங்களை பெரிய அளவில் செய்யலாமா அல்லது அந்த நிறுவனத்தை, winding up of the company என்ற வகையில் டான்சியின் தொழில் பிரிவிற்கு மாற்றி பிறகு நடத்தலாமா என்று அரசு பரிசீலனை செய்து வருகிறது. இதற்கிடையில் 2 தொழில் முனைவர்கள், ஒன்று என்பீல்டு நிறுவனத்தைச் சேர்ந்த அதிபர்கள் இரண்டாவது ஸ்டேண்டர்ட்டு மோட்டார் நிறுவனத்தைச் சேர்ந்த அதிபர்கள் அதை நடத்த முன்வந்து சில விவரங்களைக் கேட்டிருக்கிறார்கள். அவைகளை எல்லாம் அரசு பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது. அமைச்சரவை அதுபற்றி விரைவிலே முடிவு எடுக்கும்.

திரு. தி. அன்பழகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, டான்சி நிறுவனத்தில் ஆண்டுக்கு மொபெட் உற்பத்தி எவ்வளவு என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. கிருஷ்ணசாமி: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, அதனுடைய உற்பத்தித் திறன் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 20 ஆயிரம் மொபெட்டுகளாக இருக்க வேண்டும் என்று ஆரம்பிக்கும் போது குறியீடு நிர்ணயிக்கப்பட்டது. ஆனால் 77 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம், நாங்கள் ஆட்சிக்கு வருவதற்கு முன்பு, இந்த நிறுவனம் தொடங்கப்பட்டது. அந்த நேரத்தில் முதலாவதாக 6,000மொபெட்டுகளை உற்பத்தி செய்யவேண்டும் என்று குறியீடு நிர்ணயிக்கப்பட்டது. ஆனால் 78 ஆம் ஆண்டில் ஏறக்குறைய 1,293 மொபெட்டுகளைத்தான் உற்பத்தி செய்தது. இரண்டாவது ஆண்டு 1,610 தான் உருவாக்க முடிந்தது. அதற்கு அடுத்த ஆண்டு 1,6 4 என்ற வகையிலே அது இரண்டாயிரத்தைக் கூட எட்ட முடியாத காரணத்தால், வையபிள் என்ற நிலைமையை இந்த நிறுவனம் பெறவில்லை.

1983 மார்ச் 30]

திரு. எஸ். ஆண்டித்தேவர் : மாண்புமிகு மன்றத்தினுடைய தலைவர் அவர்களே, டான்சியினுடைய கிளை நிறுவனமாக மொபெட் நிறுவனம் ஏறத்தாழ 5 ஆண்டுகளில் 215 லட்சம் ரூபாய் நட்டம் என்று அறிவித்தார்கள். அப்படி நட்டத்தில் இயங்குகின்ற வகையில் தனியார் நிறுவனம் மாத்திரம் எப்படி ஏற்று நடத்த முன்வருவார்கள்? எப்படி அவர்களுக்கு மட்டும் அது லாபகரமாக இருக்க முடியும் என்று அரசு நம்புகிறது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. கிருஷ்ணசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த டான்சியின் நிறுவனங்களே, டிரையினிங் கம் அட்மினிஸ்டிரேஷன் என்ற வகையில் தொழிலில் ஊக்குவிக்கும்பொருட்டு, தொழிற்சாலைகளை கிராமப்புறங்களிலே உருவாக்க வேண்டும் என்று தொடங்கப்பட்ட யூனிட்டுகள் தான். ஆகவேதான் அவைகளின் வையபிளிட்டியைக் கூட பார்க்காமல் சில இடங்களில் தொடங்கி நடத்தப்பட்டது. குறிப்பாகச் சொல்லவேண்டும் என்றால், இன்றைக்கு கிண்டியிலே இருக்கிற கண்ணாடித் தொழிற்சாலையை தனியாரிடத்திலே கொடுக்கப்பட்டதன் விளைவாக, அவர்கள் ஒரு கோடி ரூபாய் அளவில் சேல்ஸ் டாக்ஸ் கட்டுகின்ற அளவுக்கு அதனை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். 500 பேருக்கு வேலையும் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். மற்ற துறைகளையும் கண்காணித்துக் கொண்டு வருகிறோம். அந்த வகையிலே தொழில் வளர்ச்சி பெறவேண்டும், அரசினுடைய வருமானமும் பெருகவேண்டும், தொழில் அமைதியும் நிலவ வேண்டும், மக்கள் பணமும் வீணாகக் கூடாது என்ற காரணத்தால் வையபிள் யூனிட்டாக இப்படிப் பட்ட யூனிட்டுகள் இல்லை என்றாலும் கூட ஒரு கட்டாயத்தின் காரணமாக கசப்பான முடிவுகளை எடுக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் சில நேரங்களில் ஏற்படுகின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எல். இளையபெருமாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கட்டாயத்தின்பேரில் கசப்பான முடிவுகளை எடுக்கவேண்டிய நிலைமை வந்தது என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இதுபோன்ற பல நிறுவனங்களை அரசாங்கத்தின் மூலம் நடத்திக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே இந்த நிறுவனத்தை ஆரம்பிப்பதற்கு முன்பே அது வையபிள் யூனிட்டாக இருக்குமா இல்லையா என்பதை வல்லுநர்களை வைத்து ஆராயவில்லையா? மேலும் ஆரம்பித்து விட்டோம் என்ற காரணத்தால் தொடர்ந்து நடத்திக்கொண்டே இருப்பது எப்படி? நஷ்டம் வருவதைத் தடுப்பதற்கு என்ன நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன? குறிப்பாக டான்சியைப் பொறுத்த வரையில் என்னுடைய தகவல் சரியாக இருக்குமேயானால், அதிகாரத்தில் உள்ளவர்கள், மற்றும் நிர்வாகத்தில் உள்ளவர்கள், பலருக்கு இலவசமாக பொருட்களை வாங்கிக்கொடுத்து அப்படி தேவையற்ற காரியங்களில் ஈடுபட்டதன் காரணத்தால்தான் நஷ்டம் வந்திருப்பதாகச் சொல்லப்படுகின்றது. இதன்மீது அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கின்றது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

[1983 மார்ச் 30

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. கிருஷ்ணசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தொடங்குகின்றபோதே இதை ஏன் வையபிள் யூனிட்டாகத் தொடங்கவில்லை என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்பது நியாயமான கேள்விதான். இன்றைக்கு டான்சியிலே இணைந்திருக்கின்ற 56 தொழில் கூடங்கள் நான் குறிப்பிட்டது போன்று 1965 ஆம் ஆண்டிலிருந்து, பின்னர் 1972- ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு, 1977 ஆம் ஆண்டு வரையில் அவை தொடங்கப்பட்டன. நான் ஏற்கெனவே சொன்னதுபோல் இலாபத்திற்காக அந்தத் தொழிலைத் தொடங்கவில்லை. கிராமப்பகுதிகளில், மற்றும் நகரமல்லாத ஊரகப் பகுதிகளில் ஒரு உற்சாகத்தை ஏற்படுத்தவேண்டும் என்பதற்காகத் தொடங்கப்பட்டது. 1976-ஆம் ஆண்டு ஜனாதிபதி ஆட்சியின்போது முன்னாள் தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் தலைமையில் இதுபற்றி பரிசீலனை செய்வதற்கு ஒரு குழு போட்டார்கள். திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் அவர்கள் தலைமையில் ஒரு குழு போட்டார்கள். அதிலே டான்சி பற்றிச் சொல்கிறபோது எவை எவை வையபிளாக இல்லையோ அவற்றை எல்லாம் அரசாங்கம் விரைவாக முடிவெடுத்து ஒழுங்குபடுத்தவேண்டும் என்றும், வையபிளாக இருப்பதைத் தொடர்ந்து நடத்தவேண்டும் என்றும், மேலும் இனிமேல் தொழில் தொடங்குகின்ற நேரத்தில் தனியார் துறையிலே இருக்கின்ற சிறு தொழில் முனைவோர்களுக்குப் போட்டியாக எந்தத் தொழிலும் ஆரம்பிக்கக் கூடாது என்ற பரிந்துரையைச் செய்திருக்கிறார்கள் மாண்புமிகு திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் அவர்கள்.

தேவகோட்டையில் பால் பண்ணை அமைக்கும் திட்டம்

*வினா எண் 593—திரு. ச. அங்குசாமி : மாண்புமிகு ஊரகத் தொழில் அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா

(அ) தேவக்கோட்டையில் பால் பண்ணை அமைக்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது துவக்கப்படும்?

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

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. செ. சிவசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தேவ கோட்டை ஒரு பெரிய முனிசிபாலிட்டி. அந்த இடத்திலே பால்பண்ணை இன்னும் ஆரம்பிக்கவில்லை என்று சொல்லப்படுகின்றது. அதற்கு என்ன காரணம்? அதனை ஆரம்பிப்பதில் ஏதாவது சிக்கல் இருக்கின்றதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

1983 மார்ச் 30]

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. கிருஷ்ணசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சிக்கலும் இல்லை, சிரமமும் இல்லை, சுணக்கமும் இல்லை, தாமதமும் இல்லை. இந்த மானியக் கோரிக்கையின்போது கூட ஒன்றரை கோடி ரூபாய் முதலீட்டில் காரைக்குடியில் ஒரு பால் பண்ணை உருவாக்க இருக்கிறோம் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். காரைக்குடிக்கு அருகே தேவகோட்டை இருப்பதாலும் மேலும் தேவகோட்டையில் மக்கள் தொகை குறைவாக இருப்பதாலும், வேறு வசதி அங்கே இல்லாத காரணத்தாலும், ஆனால் இப்படிப்பட்ட வசதிகள் எல்லாம் காரைக்குடியில் இருப்பதாலும் காரைக்குடியிலே பால்பண்ணை ஆரம்பிக்கப்பட இருக்கின்றது. அந்த வசதி தேவக்கோட்டைக்கும் விரிவுபடுத்தப்பட இருக்கின்றது.

பண்ணைபுரம் அரசு உயர்நிலைப் பள்ளிக் கட்டடம்

*வினா எண் 594—திரு. கே. எம். எஸ். சுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) போடி தொகுதி, பண்ணைபுரத்தில் கட்டப்பட்டு அரைகுறையாக இருக்கும் உயர்நிலைப்பள்ளிக் கட்டடம் கட்டி முடிக்கப்படாமல் இருப்பது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) மேற்படி கட்டடத்தைக் கட்டி முடிக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : (அ) மற்றும் (ஆ): பண்ணைபுரம் அரசு உயர்நிலைப்பள்ளியில் 1975-ம் ஆண்டு கட்டி முடிக்கப்பட்ட கட்டடம் பலத்த காற்றினால் சேதம் அடைந்திருந்தது. இக்கட்டடம் அண்மையில் முழுதுமாகப் பழுதுபார்க்கப்பட்டு விட்டது.

திருப்பாலைக்குடி உயர்நிலைப்பள்ளிக் கட்டடம்

*வினா எண் 595—திரு. செ. சிவசாமி : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருப்பாலைக்குடி உயர்நிலைப்பள்ளிக் கட்டடம் கட்ட ரூ. 20,000 1977-ல் டெபாசிட் செய்துள்ளது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில் கட்டடம் கட்ட அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : (அ) மற்றும் (ஆ) பள்ளி ஆரம்பிக்கவென்று பொதுமக்கள் பங்குத் தொகையாக ரூ. 10,000/, கட்டடம் கட்டவென்று ரூ. 12,500— ஆக மொத்தம் ரூ. 22,500 அரசுக்கு இப்பள்ளி சார்பில் செலுத்தப்பட்டது. ஆனால் நிதிப் பற்றாக்குறையால், இப்பள்ளிக்கென

கட்டடம் கட்ட திட்ட மதிப்பீடுகள் பெறப்பட்டும், பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட இயலவில்லை. எனினும் இப்பள்ளியின் கட்டடத் தேவைகள் நிதி வசதிக்கேற்ப வருமாண்டுகளில் கருத்தில் கொள்ளப்படும்.

(மூற்பகல் 9–10)

திரு. செ. சிவசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, திருப்பாலைக்குடியில் உயர்நிலைப்பள்ளி கட்டடம் கட்ட பொது மக்கள் பங்குத்தொகையாக ரூ. 10,000 கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது ஒரு முக்கியமான ஊராக இருப்பதால் அந்த ஊரில் பள்ளிக்கூடம் வேண்டும் என்று மொத்தம் 22 ஆயிரம் ரூபாய் கட்டப்பட்டு 10 வருடத்திற்கு மேலாகிறது. இன்றுவரையில் திட்டம் தீட்டப்பட்டு ஆரம்பிக்காத ஒரு நிலை இருக்கிறது. ஏன் இந்தத் தாமதம்? காரணம் என்ன என்று அறிய விரும்புகிறேன். மீண்டும்சீக்கிரத்தில் இந்த ஆண்டாவது அந்தப்பள்ளியை துவக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுபோன்ற பள்ளிக்கூடங்கள் நிறைய இருக்கின்றன. ஆகவே நம்முடைய நிதிவசதிக்கு ஏற்ப தகுந்த முன்னுரிமை கொடுத்து இந்தப் பள்ளிக்கூடக்கட்டடங்கள்கட்டப் பட்டு வருகின்றன. அந்த முறையில் இந்த பள்ளிக் கட்டடத் தேவையையும் நாம் கவனிப்போம்.

சென்னை சட்டக் கல்லூரியை வேறொரு இடத்திற்கு மாற்றும் திட்டம்.

***வினா எண் 596—திரு. என். பழனிவேல் :** மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சென்னை சட்டக் கல்லூரியை தற்பொழுது உள்ள இடத்திலிருந்து வேறொரு இடத்திற்கு மாற்றும் உத்தேசம் அரசின் ஆய்வில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : (அ) ஆம்.

(ஆ) புது டில்லியில் உள்ள உச்ச நீதிமன்றத்தின் (Supreme Court) கிளை ஒன்றினை சென்னையில் அமைக்கும் பட்சத்தில் தற்போது சென்னை சட்டக்கல்லூரி உள்ள இடத்தினை காலி செய்து உச்ச நீதிமன்றத்துக்கு அளிக்கலாமெனவும் சட்டக் கல்லூரியை வேறொரு தகுந்த இடத்திற்கு மாற்றலாம் எனவும் அரசு முடிவு எடுத்துள்ளது.

திரு. என். பழனிவேல் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உச்ச நீதிமன்றத்தின் கிளை ஒன்றினை சென்னையில் அமைக்கும்பட்சத்தில் தற்போதுள்ள சென்னை சட்டக் கல்லூரியை வேறு இடத்திற்கு மாற்றலாம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இதுபோன்று திண்டுக்கல்லில் உயர்நீதி மன்றத்தின்ஒருபிரிவு ஆரம்பிக்கவேண்டுமென்று சொல்லிகட்டடம் கட்டுவது ஒரு ஆண்டுக்கு மேலாகியும் அது இன்னும் ஆரம்பிக்கப் படாமல் இருந்து வருகிறது. அதை ஏன் ஆரம்பிக்கவில்லை? எப்போது ஆரம்பிக்கப்படும் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதை சட்ட அமைச்சர் அவர்களிடம் கேட்கலாம்.

திரு. என். பழனிவேல் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் வேறு ஒரு ஞாபகத்தில் இருந்து விட்டேன். அதனால் கேள்வியை அப்படிக்கேட்டுவிட்டேன். **

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அந்த அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்கும்படி உத்தரவிடுகிறேன்.

திரு. என். பழனிவேல் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எப்போது அந்த உச்ச நீதிமன்றத்தின் கிளை சென்னையில் ஆரம்பிக்கப்படும்? இந்த ஆண்டு ஆரம்பிப்பதற்கு உத்தேசம் உண்டா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த விவரம் என்னிடத்தில் இப்போது இல்லை. அப்படி ஆரம்பிக்கப்படும்போது இப்போது சட்டக் கல்லூரி உள்ள இடத்தை அதற்குத்தரலாம் என்று தமிழக அரசு முடிவு எடுத்திருக்கிறது. அப்போது சட்டக் கல்லூரியை வேறு இடத்தில் மாற்றவேண்டிய நிலையில் அதற்கு தகுந்த இடத்தை பார்க்கச்சொல்லி சட்டக் கல்லூரி இயக்குநர் அவர்களைக்கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உச்சநீதிமன்றத்தின் பிரிவு ஒன்றினை இந்தச்சட்டக் கல்லூரி இருக்கின்ற இடத்திற்கு மாற்ற இருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அப்போது சட்டக் கல்லூரிக்கு வேறு ஒரு இடத்தினை பார்க்கச்சொல்லி இருப்பதாகவும் குறிப்பிட்டார்கள். அப்படிப் பார்வையிடுகின்ற இடம் மாநகராட்சி எல்லைக்குள் பார்க்கப்பட இருக்கிறதா? அல்லது மாநகராட்சிக்கு வெளிப்புறத்தில் பார்க்கப்பட இருக்கிறதா என அறிய விரும்புகிறேன்.

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பெற்றது.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நமக்கு சரியான இடம் மாநகராட்சி எல்லைக்குள் கிடைத்தால் பரவாயில்லை. அப்படி இல்லை என்றால் நாம் தள்ளித்தான் எடுக்க வேண்டியிருக்கும்.

Mess charges for students of A. C. College of Techn logy, Karikudi.

No. :—597 THIRU P. VIJAYARAGHAVAN: Will the H n. the Minister for Education be pleased to state:

(a) is it a fact that the Mess charges for students who stay in the hostels of A. C. College of Engineering and Technology, Karaikudi is very exhorbitant when compared to other professional College hostels and

(b) If so what are the reasons?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : (அ) மற்றும் (ஆ) தொழில்நுட்பக் கல்வி இயக்ககத்தின் கீழ் உள்ள அரசுப் பொறியியற் கல்லூரிகளில் காரைக்குடி அழகப்பச் செட்டியார் பொறியியற் கல்லூரி மாணவர் விடுதி உணவுக் கட்டணம் மிக அதிகமாக உள்ளது என்பது சரியல்ல. மாணவர் உணவு விடுதிகளில் மாணவர் உணவுக் குழுக்கள் அமைக்கப் பட்டுள்ளன. இதில் மாணவர்களே தங்களுக்கு விருப்பமான உணவு வகைகளைத் தேர்ந்தெடுக்கின்றனர். இதனால் ஒரு கல்லூரியில் நிலவும் கட்டண விகிதம் பிற கல்லூரியில் மாறுபடும். மேலும் பல்வேறு உணவு விடுதிகளிலும் நிலவும் மாணவர் எண்ணிக்கை, உணவுப்பொருட்களின் விலை, உணவு வகை ஆகியவற்றிற்கு ஏற்ப உணவுக் கட்டணத்தில் சிறிது ஏற்றத் தாழ்வுகள் இருக்கத்தான் செய்யும். எனினும் அதை அபரிமித மாக உள்ளது எனச் சொல்ல இயலாது.

சிமெண்ட் ஆலைகளின் கழிவுப்புகையை கட்டுப்படுத்தும் திட்டம்.

*வினா எண். 598—திரு. குமரி அனந்தன் : மாண்புமிகு உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

தமிழகத்திலுள்ள சிமெண்ட் ஆலைகளின் கழிவுப்புகையை கட்டுப்படுத்த அரசு முயன்றுள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : இம்மாநிலத்திலுள்ள எல்லா சிமெண்ட் தொழிற்சாலைகளும் சிமெண்ட் தூசியினால் சுற்றுப்புற சூழ்நிலை பாதிக்கப்படுவதை தவிர்ப்பதற்கான கருவிகளை 30–6–83க்குள் தங்கள் தொழிற்சாலைகளில் பொருத்த வேண்டுமென 21-2–83 நாளிட்ட ஊர்வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித்துறையின் அரசாணை எண் 229-ல் உத்தர விடப்பட்டுள்ளது. அவ்விதம் செய்யத் தவறினால் தொழிற் சாலைகளுக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்கள் ரத்து செய்யப்படும் எனவும் அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. குமரி அனந்தன் : தலைவர் அவர்களே, இப்போது இந்த உத்திரவு பிறப்பிக்கப்பட்டதாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லி இருக்கிறார்கள். இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே இப்படி ஒரு உத்திரவு பிறப்பிக்கப்பட்டு அது கவனிக்கப்படவில்லை என்பதையும் நான் அமைச்சர் அவர்களின் நினைவுக்குக் கொண்டுவருகிறேன். புகையினாலும் தொடர்ந்து வருகிற துகள்களினாலும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்ற விவசாயி களுக்கு நட்ட ஈடு கொடுக்க அரசிடம் ஏதாவது திட்டம் இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : தலைவர் அவர்களே, நட்ட ஈடு கொடுப்பதுபற்றி எந்தவிதக் குறிப்புகளும் இல்லை.

திரு. எஸ். வரதராஜன் : தலைவர் அவர்களே, அந்த ஆலை கள் இருக்கும்படியான பகுதிகள் புகையினாலும் கழிவுநீரினாலும் முழுவதும் பாதிக்கப்படுகின்றன. ஆணையெல்லாம் அமலுக்கு வருவதில்லை. நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புவதெல்லாம் அரசு ஐந்தாண்டுகளுக்குள்ளே ஆலைகளும் அரசும் இந்த நிலையை மாற்றுவதற்கு ஒரு திட்டத்தைப போட ஏற்பாடு செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : தலைவர் அவர்களே, இவைகள் 'Elect o-static p ecipit tors' என்று சொல்லப்படுகிற கருவிகளின் மூலமாக இந்தப் பாதிப்புகளை எல்லாம் அகற்ற முடியும். அதற்குரிய நடவடிக்கைகளை எல்லாம் 13.2.1981 அன்றே இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பே எடுத்திருக்கிறோம். இதுபோன்ற கருவிகள் அன்றைக்கு அவர்களுக்கு கிடைக்க வில்லையென்பதால் கால நீட்டிப்புக் கொடுக்கப்பட்டது. வருகிற 30.6.1983க்குள் அவர்கள் அதைப் பொருத்தவேண்டும், இல்லையென்றால் உரிமங்கள் ரத்து செய்யப்படும் என்ற அறிவிப்பும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. உ. சுப்பிரமணியன் : தலைவர் அவர்களே, 4 ஆண்டு களுக்கு முன்னால் அரசுத் துறையில் நடத்தப்படுகிற ஆலங்குளம் சிமென்ட் ஆலை இருக்கிற பகுதிகளில் உள்ள விவசாயிகளுக்கு அது கேடு விளைவிக்கிறது என்று இந்த அவையிலே அவசரத் தீர்மானம் கொடுத்து உடனடியாக இந்த வடிகட்டிகள் பொருத்தப்படும் என்று சொன்னார்கள். அது அங்கே பொருத் தப்பட்டு உள்ளதா? மானா மதுரையிலே துவக்கப்பட இருக்கிற சிமென்ட் தொழிற்சாலையினால் பாதிப்பு ஏற்படும் என்று அந்தப் பகுதியிலே உள்ளவர்கள் கிளர்ச்சி செய்திருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி அரசு ஏதாவது முடிவு எடுத்திருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : தமிழகத்திலே 8 சிமென்ட் தொழிற்சாலைகள் இருக்கின்றன. ஒன்று உலர்வு முறையில் உற்பத்தி செய்வது—டிரை சிஸ்டம், இன்னொன்று வெட் சிஸ்டம் அதாவது ஈர முறையில் உற்பத்தி செய்வது. இந்த இரண்டு வகையிலே செய்யப்படுகிறபோது ஈர முறையைக் கையாளுகிற தொழிற்சாலையிலிருந்து வருகிற தூசியினால்

சுற்றுப்புற சூழ்நிலையில் ஏற்படும் பாதிப்பைத் தடுப்பதற்காக நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது. எவ்வளவு சீக்கிரம் தடுக்கப்பட வேண்டுமோ அவ்வளவு சீக்கிரம் அந்தக் கருவிகளைப் பொருத்துவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆலங்குளம்பற்றி குறிப்புகள் என்னிடத்திலே இல்லை.

திரு. எஸ். ஆண்டித்தேவர்: மன்றத்தினுடைய தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறபோது 30.6.1983க்குள் அதைப் பொருத்தாவிட்டால் உரிமங்கள் ரத்து செய்யப்படும் என்று சொன்னார்கள். மானாமதுரையிலே துவக்கப்பட இருக்கிற அந்தத் தொழிற்சாலைக்கு மக்கள் எதிர்ப்பு தெரிவித்தார்கள். எனவே புதிதாகத் துவக்கப்படுகின்ற அந்தத் தொழிற்சாலையை இந்தக் கருவிகளைப் பொருத்திய பிறகுதான் துவக்கவேண்டுமென்று அரசு ஆணையிடுமா? ஆலங்குளத்திலே அந்தத் தொழிற்சாலையினாலே பாதிக்கப்பட்ட விவசாயிகளுக்கு........

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ஏற்கெனவே இருக்கிற தொழிற்சாலைகளிலே பொருத்துவதைப்பற்றித்தான் கேள்வி. புதிதாக ஆரம்பிக்கப்படுகிற தொழிற்சாலை பற்றியல்ல. வரப்போகிற தொழிற்சாலையில் புகை எப்படி வரும் என்று கேட்டால் என்ன சொல்லமுடியும்?

திரு. எஸ். ஆண்டித்தேவர்: மானாமதுரையிலே துவங்கப்பட இருக்கிற தொழிற்சாலையால் விவசாயிகள் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்று மக்கள் எல்லாம் போராடினார்கள். இனிமேல் துவங்கப்படுகிற அந்தத் தொழிற்சாலையில் கருவிகளைப் பொருத்தியதற்குப் பின்னாலேதான் அதை ஆரம்பிக்கவேண்டும் என்று அரசு உத்திரவு பிறப்பிக்குமா? ஆலங்குளத்திலே பாதிக்கப்பட்ட விவசாயிகளுக்கு ஏதாவது மானியம் கொடுக்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: உரிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும்.

சென்னம்பட்டி பேய்குளம் சாலையில் மூழ்குபாலம் கட்டும் திட்டம்.

*வினா எண். 599—திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: மாண்புமிகு உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருமங்கலம் தொகுதியில் கள்ளிக்குடி ஊராட்சி ஒன்றியப்பகுதியில் உள்ள சென்னம்பட்டி அருகில் பேய்க்குளம் செல்லும் சாலையில் மூழ்குபாலம் ஒன்று கட்டுவதற்கான நிதி ஒதுக்கீடு தன்னிறைவு திட்டப்பணியில் சேர்க்கப்பட்டும் இன்னும் பாலம் கட்டுவதற்கான வேலை ஆரம்பிக்கவில்லை என்பது உண்மையா?

(ஆ) ஆம் எனில் எப்போது வேலை ஆரம்பிக்கப்படும்?

(முற்பகல் 9-20)

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: தலைவர் அவர்களே, (அ) மற்றும் (ஆ) 1981-82-ம் ஆண்டு தன்னிறைவுத் திட்டத்தில் கள்ளிக்குடி ஒன்றியத்தில் சென்னம்பட்டி-பேய்க்குளம் சாலையில் கி.மீ. 0/6—ல் சென்னம்பட்டி அருகில் ஒரு சிறு பாலம் கட்டும் வேலைக்கு ரூ. 60,000/—க்கு மதிப்பீடு தயாரிக்கப்பட்டது. ஆனால் இந்த மதிப்பீட்டிற்குள் பால வேலையை செயல்படுத்த இயலாததால் தன்னிறைவுத் திட்டத்திலிருந்து இவ்வேலை நீக்கப்பட்டது. இவ்விடத்தில் ஒரு பாலம் கட்ட தற்போது ரூ. 1.40 லட்சம் தேவைப்படும் என்கிற எஸ்டிமேட் போடப்பட்டிருக்கிறது. இது அரசினுடைய பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் நோக்கமே இந்த மாதிரி சின்ன ஊர்களுக்கிடையே சாலைகளை இணைக்க பாலம் கட்டுவதாகும். திருமங்கலம் தொகுதியில் கள்ளிக்குடி ஊராட்சி ஒன்றியப் பகுதியில் சென்னம்பட்டி அருகில் பேய்க்குளம் செல்லும் சாலையில் பாலம் ஒன்று கட்டவேண்டுமென்று தன்னிறைவுத் திட்டப்பணியில் சேர்க்கப்பட்டது. இதுகுறித்து நாங்கள் எல்லாம் முடிவு செய்தோம். ஆனால் என்ன காரணத்தாலோ அது விடப்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறபோது 60 ஆயிரம் ரூபாயில் கட்டமுடியாமல் போய், இப்போது ரூ. 1.40 லட்சம் ஆகும் என்ற ஒரு கணக்கைச் சொன்னார்கள். இதை விட பெரிய பாலங்கள் எல்லாம் அந்தப் பகுதியில் எடுக்கப்பட்டு வேலை முடிந்திருக்கிறது. ஆகவே இதையும் சேர்த்து எடுத்துக்கொண்டிருக்கலாம். இப்போது இந்த ஆண்டிலாவது எடுத்தால்தான் தன்னிறைவுத் திட்டப் பணி நிறைவேறும். அரசினுடைய பரிசீலனையில் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். எப்போது அந்தப்பரிசீலனை நிறைவு பெற்று, அந்த பால வேலை எப்போது எடுத்துக்கொள்ளப்படும்?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, தன்னிறைவுத்திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் பால வேலையாக இருந்தாலும், வேறு வேலையாக இருந்தாலும், ஒரு வேலையினுடைய மதிப்பீடு ஒரு லட்சம் ரூபாய்க்கு மேலே போகுமானால் அவைகளை எடுத்துக்கொள்ளக்கூடாது என்கிற விதிமுறைகளை நாம் வைத்திருந்தோம். அதனாலேதான் 60 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு முதலில் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டது. திருத்திய மதிப்பீடாக ரூ. 1.40 லட்சம் மதிப்பீட்டை கொடுத்தார்கள். ஆகவே ஒரு லட்சத்திற்கு அதிகமாகப்போகிற காரணத்தால், நெடுஞ்சாலைத் துறையின் மூலம் இதைச் செய்யலாம் என்று அந்த பரிசீலனைதான் அரசின் முன்னாலே இருக்கிறது.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: மாண்புமிக்க தலைவரவர்களே, இந்தப்பாலத்தினுடைய வேலை ரூரல் ரோட்ஸ் என்கிற தலைப்பின் கீழே எடுக்கப்படலாம் என்று அரசாங்கத்திற்கு பரிந்துரை செய்யப்பட்டு வந்திருப்பதாக அறிகிறேன். இந்தப் பாலம்

கட்டாமலே ஏற்கெனவே 2 லட்சம் 3 லட்சம் செலவில் அங்கு தார் சாலை போடப்படுகிறது. ஆகவே பாலம் கட்டாமலே. தார் சாலை போட்டு எந்தவிதமான பிரயோஜனமும் இல்லை. மீண்டும் உங்கள் மூலமாக அமைச்சர் அவர்களுக்குச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். இதை விட பெரிய பாலங்கள் எல்லாம் தன்னிறைவுத் திட்டத்திலே எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நான் மூழ்கு பாலத்தைத் தான் சொல்கிறேன். பெரிய பாலம் தேவையில்லை, அதனால் இதற்கு ஏதாவது ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்து இந்த ஆண்டிலேயே இந்த வேலையை எடுப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வருவார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்அவர்களே, ஒருஇலட்சம்ரூபாய்க்குமேற்பட்டபாலங்களை நாம் எடுத்துக் கொள்வதில்லை. ஆகவே ஒரு இலட்சரூபாய்க்கு மேற்பட்டிருக்கிற காரணத்தால்தான் இந்த தாமதமே தவிர வேறல்ல. ஆகவே இந்த ஆண்டிலே எடுக்கப்பட்டு நடைமுறை படுத்தப்படும்.

திருப்பூர் டவுன் ஹாலை சினிமா தியேட்டராக மாற்றும் திட்டம்.

*வினா எண். 600—திரு. ஆர். மணிமாறன் : மாண்புமிகு உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருப்பூர் டவுன்ஹாலை சினிமா தியேட்டராக மாற்றும் திட்டம் நகராட்சி மன்றத்தால் அனுப்பிவைக்கப் பட்டுள்ளதா ?

(ஆ) ஆம்எனில் அதன் மீது அரசு எடுத்த நடவடிக்கை என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : தலைவர் அவர்களே, (அ) மற்றும் (ஆ) திருப்பூர் நகர்மன்றம், அந்த நகர் மண்டபத்தைத் தேவையானபடி மாற்றியமைத்து சிறுவர் திரையரங்கமாக நடத்த தனது 3-8-1982 தேதிய தீர்மானம் ஒன்றில் முடிவு செய்துள்ளது. இந்தத் தீர்மானத்தின்படி இக்கட்டிடத்தை மாற்றியமைக்க இந்நகராட்சி ஆணையாளர் அரசு முதன்மைக் கட்டிட கலை நிபுணர் அவர்களை ஆலோசனை வழங்கும்படி கேட்டுக் கொண்டுள்ளார். ஆகவே இது நடவடிக்கையில் இருக்கிறது.

திரு. ஆர். மணிமாறன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, நகர மன்றத்தினுடைய வருமானத்தை உத்தேசித்துத்தான் இந்தத் திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு அரசிற்கு நகர மன்றத்தின் சார்பாக அனுப்பப்பட்டதாக அறிகிறேன். ஏறத்தாழ இரண்டு ஆண்டு காலம் ஆகியும் இந்தத் திட்டம் எந்த நிலையில் இருக்கிறது என்பது தெரியவில்லை. ஆகவே மிக விரைவாக அரசு கவனத்தோடு இதைச்செயல்படுத்த முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினரும், தலைமை கொறடாவுமான திரு. திருப்பூர் மணிமாறன் அவர்களின் வேண்டுகோளிற்கிணங்கதான் நடந்த 3-8-1982-ம் தேதிய தீர்மானத்தின்படி இது சிறுவர் திரையரங்கமாக மாற்றப் படலாம் என்ற யோசனையை இந்த நகர்மன்றம் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே இது அரசினுடைய பரிசீலனைக்கு வந்திருக்கிறது. மேலும் இப்போது 1-5-1980-லிருந்து இது வாடகைக்கு கொடுக்கப்பட்டு வருடம் ஒன்றிற்கு ரூ. 3,500 வாடகை பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. ஆனாலும் இப்போது இருக்கக்கூடிய நகர்மன்ற மண்டபத்தில் அக்காஸ்டிக் எபெக்ட் என்று சொல்கிற அதாவது பேசுகிற நேரத்தில் எதிரொலி ஏற்படுகிற அளவிற்கு அந்த மண்டபம் இருக்கிற காரணத்தால் தான் இவைகளை எல்லாம் மாற்றியமைக்க வேண்டிய பொறுப்பிலே நாம் இருக்கிறோம். ஆகவே எவ்வளவு சீக்கிரமாக நடைமுறைப்படுத்த முடியுமோ அவ்வளவு சீக்கிரமாக நடைமுறைப்படுத்தப்படும்.

திரு. கோவைத்தம்பி : தலைவர் அவர்களே, இந்த டவுன் ஹால் என்பது ஒவ்வொரு மாவட்ட தலைநகரங்களிலும் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. பழம்பெரும் காலமாக இந்த நினைவுச் சின்னங்கள் இருக்கின்றன. இப்படிப்பட்ட நினைவுச்சின்னங்களை இதுமாதிரி புதுப்பித்து அல்லது வருமானம் வருகிற வழி வகைகளைச் செய்ய அரசுக்கு ஏதாவது உத்தேசம் இருக்கிறதா ? அதேநேரத்தில் கோவை ஆர்.எஸ். புரத்தில் உள்ள நகராட்சி கலை அரங்கை சினிமாத் தியேட்டராக்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கேள்வி திருப்பூர் டவுன்ஹால் பற்றியது.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு : திருப்பூர் கோவை மாவட்டத்தில் இருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : கோவை மாவட்டத்திற்கு என்று தனிச் சலுகை கொடுக்க முடியாது. எல்லா ஊர்களைப் பற்றியும் பதில் சொல்வதாக இருந்தால் விட்டுவிடுகிறேன்.

உள்ளார் நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

*வினா எண். 601—திரு. பி. துரைராஜ் : மாண்புமிகு நீர்ப் பாசனத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருநெல்வேலி மாவட்டம் சிவகிரி வட்டத்தில் உள்ளார் நீர்த்தேக்கம் நிறுவும் திட்டம் ஏதேனும் அரசிடம் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில் எப்போது செயற்படுத்தப்படும் ?

[1983 மார்ச் 30

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : (அ) மற்றும் (ஆ) ஆம். இத்திட்டம் தலைமைப் பொறியாளரால் (ஆய்வு) ஆய் | செய்யப் பட்டு வருகிறது.

திரு. பி. துரைராஜ் : தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டம் மாநில தலைமைப் பொறியாளரால் ஆய்வு செய்யப்பட்டு வருகிறது என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். மிக்க மகிழ்ச்சி. இந்தத் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், சங்கரன்கோவில், சிவகிரி வட்டார மக்கள் இந்த நீர்த்தேக்கத் திட்டத்தின் மூலம் அங்கே மின்சாரம் தயாரிப்பதற்குக் கூட வசதி இருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆகவே இத்திட்டத்தை விரைவில் அமல்படுத்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்தின் மூலம் மின்சாரம் தயாரிக்கப்படுமா என்ற குறிப்பு இல்லை. ஆனால் ஓரளவுக்கு பயன்தரக்கூடிய திட்டமாக இருக்கிறது என குறிப்புகளிலிருந்து தெரிய வருகிறது. ராசிங்கபேரி, குணசேகரபேரி பிரிவைச் சார்ந்த குளங்களுக்கு வழங்கப்படும் தண்ணீர் பங்கீடு குறித்து சட்டரீதியான ஒரு கருத்தை தெரிந்து கொள்ள வேண்டியிருப்பதால் இது இன்னும் ஆய்விலேயே இருக்கிறது.

திரு. பி துரைராஜ் : தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் சொன்ன பிரகாரம், இந்தத் திட்டம் குறித்து வழக்கு மன்றத்தில் ஒரு வழக்கு தொடரப்பட்டு அந்த வழக்கில் இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படுவதால் யாருக்கும் பாதகம் இல்லை என்று தீர்ப்பு வழங்கிய பிறகு தற்சமயம் மீண்டும் நமது தலைமைப் பொறியாளர் ஆய்வில் இருந்து வருகிறது. ஆகவே இந்தப் பரிசீலனையை விரைவில் முடித்து இந்தத் திட்டத்தை கூடுமானவரையில் விரைவில் முடித்துக் கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : தலைவர் அவர்களே, ராசிங்கபேரி, குணசேகரபேரி பிரிவைச் சார்ந்த குளங்களுக்கு வழங்கப்பட்டுவரும் தண்ணீர் பங்கீட்டில் ஒரு நல்ல உடன்பாடு ஏற்பட வேண்டும் என்று அரசு விரும்பியது. வழக்கு முடிந்த நிலையில் இருக்கிறது. அதனால்தான் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் கருத்துக்களைக் கேட்டறிந்து அதற்குப் பிறகு திட்டத்தை எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்று அரசாங்கம் கருதுகிறது.

திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் உற்பத்திச் செலவு விகிதம் அந்த அடிப்படையில் பார்த்தாலும் மிகவும் லாபகரமான திட்டமாக இருக்கிறது. இத்திட்டம் ஆய்வு செய்யப்பட்டு ஆண்டுகள் பலவாகியும்கூட மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அலுவலகத்தில் நீண்ட நெடுங்காலமாக ஒப்புதலுக்காக கிடப்பில் கிடக்கிறது. அதை விரைவுபடுத்தி அத்திட்டத்தை நிறைவேற்ற எடுக்கப்படுகிற நடவடிக்கைகள் என்ன ?

1983 மார்ச் 30]

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே இது பற்றி ஒரு ப்ரிலிமினரி இன்வெஸ்டிகேஷன், முதல் நிலை ஆய்வு நடத்தப்பட்டது. அதன்படி ஏற்கனவே பாசனத்தில் இருக்கும் 8,160 ஏக்கர் பாசனவசதி உறுதி செய்யும், ஸ்டபிலைசேஷன். 2,670 ஏக்கர் நிலத்தில் பாசனப் பற்றாக்குறையைப் போக்கும். அத்துடன் 810 ஏக்கர் ஒரு போக நன்செய் நிலங்களை இருபோக நன்செய் நிலங்களாக மாற்றுவது. இந்த அடிப்படையில் முதலில் ஆய்வு செய்தோம். ராசிங்கபேரி, குணசேகரபேரி பிரிவைச் சார்ந்த குளங்களுக்கு ஏற்கனவே வந்துகொண்டிருக்கிற தண்ணீர் அளவு பாதிக்கப்படும் என்றும், இங்குள்ள மக்களுக்குப் பாதிப்பு ஏற்படும் என்ற ஒரு கருத்து வழக்குமன்றம் வரை சென்றது. இரண்டு பகுதிகளுக்கும் பாதிப்பு ஏற்படாத வகையில் இதை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று அரசு கருதுகிறது. இருக்கிற புள்ளிவிவரப்படி ஓரளவு சாத்தியமான திட்டம் என்று நம்மால் உணர முடிகிறது. அது கிடப்பில் இருக்குமானால் அதை விரைவுபடுத்த, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் கருத்துக்களை அறிந்து இரண்டு பகுதி மக்களுக்கும் நன்மை பயக்கிற வகையில் இந்தத் திட்டத்தைப் பற்றி அரசாங்கம் விரைவாக முடிவெடுக்கும்.

திரு. சோ. அழகர்சாமி : தலைவர் அவர்களே, அடிக்கொருதரம் இப்படி வறட்சி ஏற்பட்டு பலவிதத்தில் நீர்த்தட்டுப்பாடு ஏற்படும் நம் தமிழ்நாடு நீர்நிலை ஆதாரங்களை சரியாகப் பாதுகாத்து இப்படிப்பட்ட நீர்த்தேக்கங்களை அதிகமாகச் செய்யும் வகையில்—மழைக்காலங்களில் வரும் நீரைத் தேக்கி வைக்கும் முறையில் காலதாமதம் ஏற்படுத்தாமல்—இங்கு மட்டும் அல்ல, பலயிடங்களில் கண்மாய்கள், கால்வாய்கள் அமைப்பது இவற்றில் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே இப்படிப்பட்ட காலதாமதத்தைத் தவிர்க்கும் முறையில் பணியாளர்களை அதிகரித்தோ அல்லது வேறு எந்த முறையிலோ துரிதமான நடவடிக்கைகளை இனிமேலாவது எடுப்பதற்கு அரசாங்கம் தீவிர முயற்சி எடுக்குமா என்று அறிய விரும்பு கிறேன்.

(முற்பகல் 9-30)

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : தலைவர் அவர்களே, இதுவரை காலதாமதம் ஆனதற்குக் காரணம், பல திட்டங்கள் கிடப்பிலே இருப்பதுபோலவும், இனிமேல் இப்படிச் செய்யக் கூடாது என்று சொல்வது போல் சொல்வது சரியல்ல என்று கருதுகிறேன். பல திட்டங்கள் இருக்கின்றன. அதிலே எதற்கு முன்னுரிமை கொடுப்பது என்பதுதான் பிரச்சனை. இந்த ஆண்டு 61 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், நம்மிடத்திலே 300 கோடி ரூபாய்க்குத் திட்டங்கள் இருக்கின்றன. இந்த 61 கோடி ரூபாய் எதற்கு, செலவிடப்படுகிறதோ, ஒதுக்கப் படுகிறதோ அதனால் பயனடைபவர்கள் மகிழ்ச்சியடைகிறார்கள்.

கிடைக்காதவர்கள் குறை சொல்லுகிறார்கள். இருக்கிற நிதி ஆதாரங்களைக் கொண்டு நல்லமுறையில் பணிகள் நடந்து வருகின்றன. அரசியல் கட்சிகளுக்கு அப்பாற்பட்டு, அந்தப் பகுதியிலுள்ள விவசாயிகள், நாங்கள் அனுபவித்துக் கொண்டு வருகின்ற உரிமை பாதிக்கப்படுகிறது, எங்கள் குளங்களில் நீர் வரத்து குறைந்து விடுகிறது என்று வழக்கு மன்றத்திற்குச் செல்லுகின்றபோது, நாம் என்ன செய்வது என்று தெரியவில்லை. வழக்கு முடிந்துவிட்ட இடங்களில் பணிகளை நாம் விரைவு படுத்துகிறோம். நாம் விவசாய மக்களுக்குச் சொல்ல வேண்டியது என்னவென்றால், புதிய திட்டம் மேற்கொள்ளும்போது ஏற்கனவே அனுபவித்து வந்தவர்கள் உரிமை பாதுகாக்கப்படும் என்று சொல்லலாம். ஆனால் வழக்கு மன்றத்திற்குப் போய் விடுகிறார்கள். நாம் அதைத் தவிர்த்தால், இன்னும் விரைவாக திட்டங்களை எடுத்துக் கொள்ளலாம். அந்த அடிப்படையில் இந்தத் திட்டம் இருக்கிறது. மேலும் விரைவாக இந்தத் திட்டத்தை எடுத்துக்கொள்ள முயற்சி செய்கிறோம்.

திரு. எம். அண்ணாதாசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சிவகிரி பகுதியில் ராஜசிங்கபேரி கண்மாயில் அணைக்கட்டும் விஷயமாக வழக்குமன்றத்தில் இருப்பதாகவும், அதுபற்றி மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருடைய கருத்தைக் கேட்டு, நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்றும் சொன்னார்கள். அதே சிவகிரி பகுதியில், கோம்பையாறு அணைத் திட்டம் நீண்ட காலத்திற்கு முன்னால் ஆய்வு செய்யப்பட்டு, அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருப்பதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். எப்போது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது? இந்தத் திட்டத்தை உடனடியாக அமுலுக்குக் கொண்டுவர நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

(பதில் இல்லை)

திரு. ஆ. வெள்ளைச்சாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சில திட்டங்கள் அன்-எகனாமிகல் என்பதால், அவற்றை நிறைவேற்றுவதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டிருக்கலாம், ஆனால் தண்ணீர் வீணாகாமல் இருப்பதற்கு, இப்படிப்பட்ட வளர்ச்சித் திட்டத்தை உடனடியாக எடுப்பதற்கு அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : தலைவர் அவர்களே, நீர் வரத்து இருக்குமானால், அதை அன்-எகனாமிகல் என்று சொல்லி, சில திட்டங்களை விட்டுவிடுவதில்லை. அதை நாம் சிறப்புத் திட்டமாகக் கருதி, தனி உத்தரவு வழங்கி, நிறைவேற்றி வருகிறோம். அந்தத் திட்டம் வழக்கு மன்றத்திற்குப் போய், இப்போது முடிந்திருக்கிறது. சுமுகமான நிலை இப்போது இருக்கின்ற காரணத்தினால், நாம் அதை விரைவுபடுத்த முயற்சி செய்கிறோம்.

தீவனூர் அணைக்கட்டிலிருந்து தண்ணீர் வழங்கும் திட்டம்.

*வினா எண். 602—திரு. ஆர். தியாகராசன் : மாண்புமிகு நீர்ப்பாசனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தீவனூர் அணைக்கட்டு கட்டி முடித்தும் இன்னும் தண்ணீர் வழங்கப்படவில்லை என்பது உண்மையா ?

(ஆ) ஆம் எனில் நிலங்களுக்குத் தண்ணீர் கிடைக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுமா ?

(இ) ஆண்டுதோறும் கால்வாய்கள் பராமரிப்புக்காக எவ்வளவு தொகை செலவு செய்யப்படுகிறது ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : (அ) தீவனூர் அணைக்கட்டில் தண்ணீர் அணையின் மேல் மட்டத்திற்கு மேல் 0.70 மீட்டர் அளவு செல்லும்போது தான் வாய்க்கால் மூலமாக ஆயக்கட்டு நிலங்களுக்குத் தண்ணீர் பாய்கிறது. தண்ணீர் அளவு குறையும் நேரத்தில் ஆயக்கட்டு நிலங்களுக்குத் தண்ணீர் கிடைப்பதில்லை.

(ஆ) கால்வாயில் அதிகப்படியான தண்ணீர் அனுப்புவதற்கு அணைக்கட்டை புனரமைப்பு செய்யும் திட்டம் தல அதிகாரிகளால் உருவாக்கப்பட்டு வருகிறது.

(இ) தீவனூர் அணை மற்றும் கால்வாய் பராமரிக்க 1977–78-ல் ரூ. 31,668-ம்; 1978-79-ல் ரூ. 10,0 9-ம், 1979-80-ல் ரூ. 12, 77-ம், 1980-81-ல் ரூ. 31,880-ம் 1981-82-ல் ரூ. 9,542-ம் செலவிடப்பட்டுள்ளன.

திரு. எல். இளையபெருமாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறபோது, மேற்கொண்டு பரிசீலனை செய்து, அதிகாரிகள் அதற்கான முயற்சிகளைச் செய்துவருவதாக சொன்னார்கள். அந்த வேலை எப்போது முடிவடையும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்தைத் தீட்டுகின்றபோது, சில விஷயங்களைக் கவனத்தில் கொள்ளாமல் விட்டு விட்டார்கள் என்ற குறிப்பு இருக்கிறது. இந்தத் திட்டமானது அரசு ஆணை 2788, உணவு மற்றும் விவசாயம், தேதி 12-8-6 -ல் முதலில் அங்கீகரிக்கப் பட்டது. அதற்குப் பிறகு ஒரு திருத்திய மதிப்பீடு தயாரிக்கப் பட்டது. 75லே இந்தத் திட்டம் முடிவுற்றது. முடிவுற்றபோது திட்டத்தட்ட 0.70 மீட்டர் அளவுக்கு மேல் தான் அணையிலே தண்ணீர் வரத்து இருந்தால்தான், கால்வாயில் தண்ணீர் ஓடும். அந்த அளவிலே டிசைன் செய்திருக்கிறார்கள். அதை மாற்றி யமைத்தால்தான், கொஞ்சம் எஞ்சி இருக்கக்கூடிய நிலங்களுக்குத் தண்ணீர் வசதியைச் செய்து கொடுக்க முடியும். 1,822 ஏக்கர்

நிலங்களுக்குப் பாசன வசதியை செய்து கொடுத்திருக்க வேண்டும். ஆனால், 1,462 ஏக்கர் நிலங்களில்தான் பயிர் செய்யப்பட்டு வருகின்றது. சுமார் 360 ஏக்கர் நிலங்கள் பாசனம் இல்லாமல் விடப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது அதையும் சேர்க்க வேண்டுமென்று நாம் விரும்புகிறோம். அது மட்டுமல்லாமல், குறைந்த அளவு தண்ணீரை அணையில் வைத்துக்கொண்டு, மிச்சத் தண்ணீரை வெளியே செல்லக்கூடிய வாய்ப்பை உண்டாக்கினால், அந்தப் பகுதி மக்கள் விவசாயம் செய்ய முடியும் என்று அங்குள்ள விவசாயிகள் கேட்டுக் கொண்டார்கள். அதை மனதிலே கொண்டுதான், மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களும் கேட்டார்கள். இப்போது அந்தக் கோரிக்கையை ஆய்வு செய்துகொண்டு வருகிறோம். விரைவிலே வேண்டுமானால், அதன்மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்கலாம்.

திரு. என். பழனிவேல் : தலைவர் அவர்களே, அணைக் கட்டிலே தண்ணீர் அதிகமாக உள்ள காலங்களில் தண்ணீர் திறந்து விடுவதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். என்னுடைய தொகுதியிலே இருக்கக்கூடிய பாலாறு......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மூலக் கேள்வி தீவளூர் அணைக்கட்டு பற்றியது. '+' என்னுடைய தொகுதியிலே உள்ள என்று கேட்க ஆரம்பித்தால் எப்படி விடை கிடைக்கும்? அதைக் கேட்க சந்தர்ப்பம் வரும்போது கேட்க வேண்டும்.

திரு. என். பழனிவேல் : தலைவர் அவர்களே, பாலாறு' புரந்தலாறு அணை கட்டி, திறப்பு விழா செய்து 5 ஆண்டுகள் ஆகின்றன. அதனுடைய எஸ்டிமேட் அளவுக்கு, போதிய பாசனங்களுக்குத் தண்ணீர் திறந்து விடப்படாமல் இருக்கிறது. அதன் காரணம் என்ன? இந்த ஆண்டாவது அணை பெருகினால் திறந்துவிட ஏற்பாடு செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது ; பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது குறித்து தனிக் கேள்வி போட்டால், விளக்கமாகப் பதில் சொல்ல முடியும்.

காவிரி பாசனக் கால்வாய்களை அபிவிருத்தி செய்யும் திட்டம்.

*வினா எண். 603—திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் ; மாண்புமிகு நீர்ப்பாசனத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) காவிரி பாசனக் கால்வாய்களை அபிவிருத்தி செய்ய தமிழக அரசிடம் திட்டம் ஏதேனும் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில் இது பற்றிய விவரம் என்ன ?

(இ) எப்பொழுது வேலை ஆரம்பிக்கப்படும் ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது ; (அ) ஆம்.

(ஆ) மற்றும் (இ). காவிரி டெல்டாவை ரூ. 366.60 கோடி செலவில் நவீனப்படுத்துவதற்கான திட்டம் உள்ளது. இத் திட்டத்திற்கு மத்திய அரசின் ஒப்புதலும் உலக வங்கியின் நிதி உதவியும் கோரி மத்திய அரசிற்கு அனுப்பப்பட உள்ளது.

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்தை மத்திய அரசினுடைய அனுமதிக்காக அனுப்பி இருப்பதாகச் சொன்னால் எப்பொழுது அனுப்பினார்கள்? அதற்கு ஏதாவது பதில் வந்திருக்கிறதா? இந்தத் திட்டம் சீக்கிரமாக அமுல் நடத்தப்பட்டால், காவேரி டெல்டாவினுடைய தண்ணீர் சேதாரத்தைத் தடுக்க வாய்ப் பிருக்கிறதே, ஆகவே சீக்கிரமாக அதை நிறைவேற்ற அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது : தலைவர் அவர்களே. இந்தத் திட்டத்தை நாம் ஒவ்வொரு கட்டத்திலும் திரும்பத் திரும்ப ஆய்வு செய்து கொண்டே வந்திருக்கிறோம். அதனால் தான் இந்தத் திட்டத்தை நாம் இறுதியாக்கி அனுப்புவதிலே, ஒவ்வொரு கட்டத்திலேயும் தாமதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதை நான் தெளிவாக சொல்வது என்னுடைய கடமை என்று நான் கருதுகிறேன். இந்தத் திட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில், 1969 ஆம் ஆண்டிலே, கிட்டத்தட்ட ரூ. 49 கோடி செலவில் காவேரி டெல்ட்டாவை நவீனப்படுத்தக்கூடிய ஒரு திட்டத்தைத் தயார் செய்தோம். அப்பொழுது உலக வங்கியினுடைய நிதி இதற்காகக் கோரப்பட்டது. உடனே, அந்த நேரத்திலே, காவேரி பங்கீடு செய்வதில், காவேரி படுகைகளில் உள்ள மாநிலங் களுக்கிடையே எழுந்துள்ள சில பிரச்னைகள் எல்லாம் தீர்ந்ததற்குப் பிறகு, இந்தப் பிரச்னையைப் பற்றி யோசிக்கலாமா என்ற ஒரு கருத்து வந்தது. பிறகு, 1976 ஆம் ஆண்டு ஒரு பாலம் தகர்ந்து விட்டது என்று சொன்னவுடனேயே திருத்திய மதிப்பீடு வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். பிறகு, ரூ. 70 கோடியிலே நாம் காவேரி டெல்ட்டாவை நவீனப்படுத்துவதற்காக ஒரு திட்டத்தைக் கொடுத்தோம். அப்பொழுது என்ன செய்தார்கள் என்றால், மத்திய நீர்க் குழுவினுடைய பிரதி நிதிகளை இந்தக் குழுவிலே இடம்பெறச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். சரி என்று சொல்லி நாம் அனுமதி கொடுத்தோம். இரண்டு பேர் வந்து சேர்ந்தார்கள். அதற்குப் பிறகு 1980 ஆம் ஆண்டு, நம்முடைய குழுவினுடைய அதிகாரி ஒருவரைச் சிறப்பு அலுவலராக இன்டர் ஸ்டேட் வாட்டர் ஆபீசர் அவர்களை அமைப்பாளராகக் கொண்டு, இந்தக் காவேரி டெல்ட்டாவை நவீனமாக்குவதற்காக ஒரு திட்டத்தை இறுதியாக்கி கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். அதிலேதான் ரூ. 366.60 கோடி செலவாகக்கூடிய திட்டத்தை நாம் தயார் செய்து அரசு அதற்கு இன்றைக்கு ஒப்புதல் அளித்து, மத்திய அரசுக்கு அனுப்பக்கூடிய நிலைமையிலே இருக்கிறோம்.

[1983 மார்ச் 30

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டம் முதலிலே ஆரம்பிக்கப் பட்டபோது, மதிப்பீடு ரூ. 49 கோடி; பிறகு, பண வீக்கம் காரணமாக ரூ. 70 கோடி;. அதற்குப் பிறகு பண வீக்கம் காரணமாக, அதைவிட அதிகம் என்று வீங்கிக் கொண்டே போகிறது. அதைக் காலாகாலத்தில் செய்தால், இவ்வளவு பணம் விரயம் ஆகாமல் தடுத்திருக்க முடியுமே, ஆகவே, சட்டமன்றத்தில் இருக்கக்கூடிய அனைத்துச் சர்வ கட்சிக் குழுவைத் தேர்ந்தெடுத்து, அவர்களை மைய அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பி வற்புறுத்தி, அதைப் பெறுவதற்குத் தமிழக அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: தலைவர் அவர்களே, இந்தக் காவேரியை நவீனப்படுத்துவதைப் பொறுத்த அளவில் முதலிலே நாம் போட்டது, காவேரி டெல்ட்டாவிலே இருக்கக் கூடிய எல்லாக் கால்வாய்களையும் நவீனப்படுத்தக் கூடிய திட்டமாக அது அனுமதிக்கப்படவில்லை. காரணம் 1969–லே காவேரிப் பங்கீடுப் பிரச்னை பெரிதாக வரவில்லை. 1976-க்குப் பிறகுதான் அது ஒரு பிரச்னையாக உருவானது. இப்பொழுது தான் நம் நவீனப்படுத்துவதன் மூலமாக, ஓரளவிற்குச் சேமிப்பைச் செய்து, திலே பங்கீடு செய்து கொள்ள வேண்டுமென்ற பிரச்னை வந்தபொழுது, முழுவதுமாக நவீனப்படுத்தியாக வேண்டுமென்று இந்தத் திட்டத்தை நாம் திரும்ப மறு ஆய்வு செய்திருக்கிறோம். அந்த அடிப்படையிலும் இந்தத் திட்டத்திற்கான செலவுத் தொகை கூடியிருக்கலாம். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கூறியதுபோல், இப்படி மாநிலங்களுக்கிடையே பல்வேறு பிரச்னைகள் உரிய காலத்திலே தீர்மானிக்கப் படாததன் விளைவாக 5 மடங்கு, 10 மடங்கு என்று, இன்று செலவுகள் உயர்ந்திருக்கின்றன. அதுகுறித்து மத்தியஅரசு கவனம் செலுத்தினால் நம் நாட்டினுடைய நிதி வளத்தை நாம் ஒழுங்காகப் பயனபடுத்துகிறோம் என்று மக்களின் பாராட்டுதல்களைப் பெற முடியும். அதுகுறித்து மத்திய அரசிடம் வலியுறுத்த வேண்டிய அவசியம் ஏற்படும்பொழுது நிச்சயமாக அதைச் செய்ய வேண்டுமென்று இந்த அரசு கருதுகிறது.

(முற்பகல் 9-40)

திரு. மு. அம்பிகாபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, காவிரி பாசனக் கால்வாய்களைச் சீரமைக்கும் திட்டத்தில் தஞ்சை மாவட்டம் முழுவதும் இணைக்கப் பட்டிருக்கிறதா? தஞ்சை மாவட்டத்தில் இப்படிப்பட்ட கடைமடைப் பகுதிகளிலே தண்ணீர் அதிகமாக வரத்து வரும் காலத்தில் கூட அங்கே வறட்சிக்கு உட்பட நேரிடுகிறதே, எனவே, தஞ்சை மாவட்டம் முழுவதும் இதில் இணைக்கப்படுமா? இதற்கான நிதியைப் பெறுவதற்குத் தமிழக அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1983 மார்ச் 30]

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: தலைவரவர்களே, காவிரியைப் பொறுத்தவரையில் நிதியைப் பெறுவது என்பதை விட நீரைப் பெறுவது என்ற பிரச்னையைத் தீர்த்துக் கொள்ள வேண்டிய கடமையில் இருக்கிறோம். நிதியைப் பெறுவது என்பது இரண்டாம் பட்சம்தான். 66 கோடி ரூபாய் செலவில் நாம் திட்டத்தைத் தயார் செய்வதன் நோக்கமே தஞ்சை மாவட்டத்திலுள்ள அனைத்துப் பகுதிகளும் இதிலே சேர்க்கப்பட வேண்டுமென்றுதான். அதற்காகத்தான் இந்தத் திட்டத்தில் இந்தச் செலவீட்டுத் தொகை அதிகமாகியிருக்கிறது. இந்தத் திட்டத்தையொட்டி, கேள்வியாக அது இங்கே கேட்கப்படவில்லை என்றாலும், தகவலுக்காகச் சொல்ல விரும்புகிறேன், கல்லணைக் கால்வாயை நவீனப்படுத்துவதற்காக 37 கோடி ரூபாயில் தனியாகத் திட்டத்தைத் தயார் செய்திருக்கிறது: சேத்தியாத்தோப்பு அணைக்கட்டுத் திட்டங்களையும் நவீனப்படுத்துவதற்காக அதையும் சேர்த்திருக்கிறோம். காவிரி டெல்டா பகுதி அனைத்தையும் சேர்த்து, எந்தப் பகுதியிலேயும் நீர் கிடைக்கவில்லை என்ற நிலையில்லாத வகையில் நவீனப்படுத்தும் இந்தத் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்தினால் அந்தக் குறைகளைச் சரி செய்ய முடியுமென்று அரசு கருதுகிறது.

திரு. இரா. கருப்பையா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்தக் காவிரி பாசனக் கால்வாய்களை அபிவிருத்தி செய்ய தமிழக அரசு முழுமையாகத் திட்டத்தை உருவாக்கி மத்திய அரசின் மூலமாக உலக வங்கியிடமிருந்து நிதி கேட்டிருப்பதாக அமைச்சரவர்கள் கூறினார்கள். தற்சமயம் தஞ்சை காவிரிப் பாசனக் கால்வாயில், தஞ்சையிலுள்ள கால்வாய்களில் ஏதாவது தமிழக அரசின் மூலமாக நவீனப் படுத்தும் திட்டம் மேற்கொள்ளப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறதா? அதே முறையிலே திருச்சியிலே உள்ள கால்வாய்களில் ஏதாவது ஒரு கால்வாயை எடுத்து நவீனப்படுத்துவதற்கான திட்டத்தை அரசு நிறைவேற்றுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு கே. இராஜா முகமது: தலைவரவர்களே, இது, ஒட்டுமொத்தமாக காவிரி டெல்டாவை நவீனப்படுத்தும் திட்டத்தை மத்திய அரசு ஏற்று உலக வங்கியிடமிருந்து நிதி பெறும் காலம் வரையில் செய்ய வேண்டிய காரியங்களை நிறுத்தி வைத்து விடக் கூடாது என்பதற்காக. 1982–83 ஆம் ஆண்டில் 361.85 இலட்சம் ரூபாய் நிதி ஒதுக்கீடு செய்து, அந்தப் பணி காவிரி டெல்டா பகுதியில் நடந்து வருகிறது. எந்தெந்தப் பகுதிகளில் நடந்திருக்கிறது என்பதற்கான குறிப்புகள் இங்கே இல்லை; தனிக் கேள்வி போட்டால் அதற்குரிய பதில் தரப்படும். எந்தெந்தக் கால்வாய்களில் நீர் வரத்து அதிகமாக இருந்து உடைப்பு எடுக்கும் நிலையில் உள்ளனவோ, எந்தெந்தப் பகுதிகளில் கரை உடையும் வாய்ப்பு இருக்கிறதோ அதையெல்லாம் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு கரைகளைப் பலப்படுத்தவும், சில கால்வாய்களை நவீனப்படுத்தி கான்கிரீட் ஸ்லாப் போடவும் அதற்காக 361.85 இலட்சம் ரூபாயை நாம் ஒதுக்கி அந்த நிதியிலே இப்படிப்பட்ட வேலைகள் நடந்துகொண்டிருக்கின்றன.

திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்: தலைவரவர்களே, காவிரி பாசனக் கால்வாய்களை அபிவிருத்தி செய்வதால் அங்கே தண்ணீர் அதிகமாகப் பாசனப் பகுதிகளுக்குப் போகிறது. கீழ் பவானியிலிருந்து அடிக்கடி தண்ணீரைத் திருப்பி காவிரியிலே விட்டு விடுகிறார்கள். இதனால் அந்தப் பகுதியிலுள்ள விவசாயிகள் பெரிதும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். எனவே, எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் கீழ்பவானி அணையிலிருந்து தண்ணீரைக் காவிரியாற்றில் விடமாட்டோம் என்று அந்தப் பகுதி விவசாயிகளுக்கு உறுதிமொழி கொடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: தலைவரவர்களே, இது கீழ் பவானி அணையிலே அவர்களுக்குரிய பாசன உறுதியையும் பாசன வசதியையும் பாதிக்காத வகையிலே காவிரி டெல்டாவில் காவிரி நீரை நம்பியிருக்கும் திருச்சி, தஞ்சை மாவட்ட மக்களுக்கு உதவி செய்ய வேண்டுமென்று தோராயமாக 6 டி.எம்.சி. தண்ணீரை நாம் இடையிலே இப்பொழுது திருப்பி விட்டிருந்தோம். அது எந்த வகையிலேயும் கீழ் பவானி அணையை நம்பியிருப்பவர்களைப் பாதிக்கும் நிலையில் எந்த நேரத்திலேயும் இல்லை. தண்ணீர் தேவைப்படும் நேரத்தில் நமக்குள்ளேயே பகிர்ந்துகொள்வதில் ஒருவருக்கொருவர் கீழ்பவானி என்றும், காவிரி என்றும் சொல்லிக் கொண்டிருக்கக்கூடிய நிலைமை வந்தால் மற்ற மாநிலங்களில் இருப்பவர்கள் எப்படிப் பேசுவார்கள் என்பதை எண்ணிப் பார்க்கவே அச்சமாக இருக்கிறது. தேவை எப்படி இருக்கிறதோ அதை அனுசரித்துத்தான் செய்யவேண்டுமே தவிர, உற்பத்தியாகிற இடம் எங்களுக்குச் சொந்தம், போய்ச் சேருகிற இடம் உங்களுக்குச் சொந்தம் என்று நீர் வளத்தைப் பொறுத்த வரையில் பிரித்துப் பார்க்க முடியாது; தேவையை ஒட்டி அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும்.

திரு. உ. சுப்பிரமணியன்: தலைவரவர்களே, இந்தத் திட்டத்திற்கு ஏறக்குறைய 3?6 கோடி ரூபாய் செலவில் மதிப்பீடு செய்யப்பட்டிருப்பதாக அமைச்சரவர்கள் கூறினார்கள். இதிலே உலக வங்கியினுடைய பங்கு உதவித் தொகையாகக் கொடுக்கிறார்களா அல்லது கடனாக வழங்குகிறார்களா? மத்திய மாநில அரசுகளின் பொறுப்பில் எவ்வளவு நிதி இதற்கு சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. இராஜா முகமது: தலைவரவர்களே, ஒரு விஷயம் இந்தப் பேரவையின் மூலமாக நான் சொல்வது சரியாக இருக்குமென்று நினைக்கிறேன். உலக வங்கியினுடைய உதவி என்பது ஏதோ உதவி என்ற உடனேயே அவர்கள் இலவசமாக செய்துவிடுவதாக ஒரு கருத்தை நாம் வைத்திருக்கக் கூடாது. உதவுகின்ற நிலைமையில் சில ஆபத்துக்களையும் உண்டாக்கிவிடுகிறார்கள். இங்கே கூட நிதியுதவி என்ற பெயரால் அவர்கள் வெறும் நிதியை மட்டும் கொடுத்து, அதற்கான வட்டிகளையோ அல்லது கடன் மானியங்களையோ

திருத்தச் சொன்னால் பரவாயில்லை. இப்படி இப்படியான அடிப்படையாகத்தான் நவீனப்படுத்த வேண்டுமென்ற சில தேவையற்ற நிபந்தனைகளை அவர்கள் விதிக்கிறார்கள். ஆகவே, முதலாளித்துவ சக்திகளை ஊக்கப்படுத்துகின்ற வகையில் தான் உலக வங்கியினுடைய நிறுவனங்கள் நடந்து வருகின்றன. அதனால்தான் நாம் எச்சரிக்கையோடு காலதாமதப்படுத்தி வருகிறோம். அதற்கு மேலே நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே சொல்ல விரும்பவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பொதுப்பணித் துறையில் பணிபுரியும் தினக்கூலி ஊழியர்களை நிரந்தரமாக்கும் திட்டம்

*வினா எண். 604— திரு. ப. வெங்கடசுப்பிரமணியம், திரு. க. பாரமலை; மாண்புமிகு கதர் மற்றும் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா —

(அ) ஐந்து வருடங்களுக்கு மேல் பணிபுரிந்த தினக்கூலி ஊழியர்களை நிரந்தரம் செய்வது குறித்து தமிழ்நாடு பொதுப் பணித்துறை ஊழியர் சங்கத்திலிருந்து கோரிக்கை ஏதேனும் வந்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில் அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். என். இராசேந்திரன்:

(அ) ஆம்.

(ஆ) பொதுப்பணித் துறையில் பணியாற்றும் தினக்கூலி ஊழியர்களின் பணியினை நிரந்தரமாக்க தேவையான பணிக் காலத்தினை பத்து ஆண்டுகளிலிருந்து மேலும் குறைப்பதற்கான செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

திரு. ப. வெங்கடசுப்பிரமணியம்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, தற்போது பொதுப்பணித் துறையில் எவ்வளவு பேர்கள் தற்காலிக ஊழியர்களாகப் பணியாற்றுகிறார்கள்? அதில் எவ்வளவு பேர்களுக்கு வேலை நிரந்தரம் செய்ய அரசு கருதியிருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். என். இராசேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, தினக் கூலியாக பொதுப்பணித் துறையில் ஏறக்குறைய 3000 பேர்கள் பணியாற்றி வருகிறார்கள். இதில் 1976 ஆம் ஆண்டு பொதுப்பணித் துறையில் 10 ஆண்டு காலம் பணியாற்றிய தொழிலாளர்களை அரசு ஆணை எண் 1035 நாள் 14-7-76-ன் படி 31-12-1980 வரை 978 தினக் கூலிகள் நிரந்தரமாக்கப்பட்டுள்ளனர்.

திரு. ப. வெங்கடசுப்பிரமணியம்: தலைவரவர்களே, இந்த தற்காலிக ஊழியர்கள் பட்டியலில் என்.எம்.ஆர். தொழிலாளர்கள் சேர்க்கப்பட்டுள்ளார்களா? இதுபோன்ற ஊழியர்கள் நிரந்தரமாக்கப்படுகிறபொழுது பதவி உயர்வளிக்க அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

[1983 மார்ச் 30

மாண்புமிகு திரு. எஸ். என். இராசேந்திரன்: தலைவரவர்களே, எம்.என்.ஆர். என்பது தினக்கூலிதான். அவர்களை பணியில் நிரந்தரம் பண்ணிய பின்னர் அவர்களுடைய பதவி உயர்வு பற்றி அரசு பரிசீலிக்கும்.

திரு. க. பாரமலை; நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் இந்தத் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். இதற்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நான் கேட்டுக்கொள்வது, இன்றைக்கு இன்டஸ்ட்ரியல் செக்டார் போன்ற இடங்களில் எல்லாம் பணிப்பாதுகாப்பு இருக்கிறது. அரசுத் துறையில் கூட 6 மாதங்களாக தொடர்ந்து வேலையில் இருப்பார்களேயானால், அவர்களை வெளியே அனுப்பக்கூடாது என்ற பணிப்பாதுகாப்பு கூட இருக்கிறது. அதன் காரணமாக இடையிடையே அவர்களை நிறுத்திவிட்டு, மீண்டும் சேர்க்கின்ற ஒரு நிலைமை ஏற்பட்டு வருகிறது. ஆகவே 5 ஆண்டுகள் தொடர்ந்து தினக் கூலிகளாக என்.எம்.ஆர் களாக இருப்பார்களேயானால், நிச்சயமாக நிரந்தரமாக்கப்பட வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை வைத்து இந்தப் பரிசீலனை எவ்வளவு காலத்திற்குள் முடிக்கப்படும்? அந்தப் பணிப்பாதுகாப்பு அளிக்கப்படுமா என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களானால் நான் நன்றி உள்ளவனாக இருப்பேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். என். இராசேந்திரன்: தனியார் துறையிலே பணியாற்றுகிற தினக் கூலிகளுக்கும், அரசுத் துறையிலே பணியாற்றுகிற தினக் கூலிகளுக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. எம்.என்.ஆர். சங்கத்திலிருந்து, 3 ஆண்டு பணியாற்றியவர்களை நிரந்தரம் பண்ணவேண்டுமென்று கோரியிருக்கிறார்கள். எனவே 5 ஆண்டுகள் வரை பணியாற்றியவர்களை நிரந்தரம் பண்ணலாமா அல்லது 3 ஆண்டு காலம் தொடர்ந்து பணியில் இருப்பவர்களை நிரந்தரம் செய்யலாமா என்று அரசு பரிசீலித்து வருகிறது. விரைவிலே அதற்கான முடிவு எடுக்கப்படும்.

(முற்பகல் 9-50)

திரு. கு. ரமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தினக் கூலி என்று சொன்னால், தனியார் துறையிலே இருந்தாலும் சரி, அரசுத் துறையிலே இருந்தாலும் சரி, தினக் கூலித் தொழிலாளர்கள் என்றால், வேறு எந்தச் சட்டப் பாதுகாப்பும் இல்லாமல் உள்ள தொழிலாளர்கள் என்று அர்த்தம். இந்த அவையிலே 480 நாட்கள் சர்வீஸ் இருக்கும்படியான இந்தக் கூலித் தொழிலாளர்களை டெம்பரரியாகவோ மற்றும் தினக் கூலியாகவோ வைத்திருப்பது சரியல்ல, அவர்கள் நிரந்தரம் ஆக்கப்படவேண்டும் என்று சட்டமே நிறைவேற்றியிருக்கிறோம். அந்தச் சட்டத்திற்கு உட்பட்டு இந்தப் பொதுப்பணித்துறையில் இருக்கும்படியான அந்த ஊழியர்கள், பல்லாண்டுகளாக, 480 நாட்கள் சர்வீஸ் ஆனவர்களை நிரந்தரம் செய்வதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா? அரசே இதற்கு ஒரு முன் உதாரணமாக நிற்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

1983 மார்ச் 30)

மாண்புமிகு திரு. எஸ். என். இராசேந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் எழுப்பிய பிரச்னையைப் பற்றி இத்துறை ஆராய்ந்திருக்கிறது. இத்துறையின் செயற் குறிப்பு மீது கருத்து தெரிவித்த தொழிலாளர் மற்றும் வேலை வாய்ப்புத்துறை ஆலை நிர்வாக ஊழியர்களின் நிர்வாகம் செய்யும் சட்டத்தின்படி ஒருவர் 24 மாதங்களில் தொடர்ந்து 480 நாட்கள் வேலை செய்தாலே அவரை நிரந்தரம் செய்ய வேண்டும் என்று இருப்பதாலே மேற்படி சட்டம் பொதுப்பணித் துறையிலே கட்டுமானப் பணிகளிலே ஈடுபடுத்தப்படும் ஊழியர்களுக்கு பொருந்தாது எனக் கூறப்பட்டாலும், அரசினால் தனியார் நிறுவனங்களுக்கு என விதிக்கப்பட்ட சட்டம் அரசு நிறுவனங்களில் பணிபுரியும் ஊழியர்களுக்குப் பொருந்தாது எனும், கூட்டுத் தொழிற்சங்கத் தலைவர்களின் கண்டனத்திற்கு வழி வகுக்கும் என்பதாலும், நிரந்தரமாக்கத் தேவையான பணிக்காலத்தில் 10 ஆண்டிலிருந்து 3 ஆண்டுகளாகக் குறைக்கலாம் என வலியுறுத்தி உள்ளது. ஆனால் நிதித்துறை மற்றும் பணியாளர்கள் மற்றும் நிர்வாகச் சீர்திருத்தத் துறை இத்துறையின் கருத்தை ஏற்றுக் கொண்டுள்ளன

சமூகநல மகளிர் மன்ற உறுப்பினர்களுக்கு சீருடைகள் தைக்க வழங்கப்படும் கூலி.

*வினா எண் 605.—திரு. பு. அரங்கநாதன்: மாண்புமிகு சமூக நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:—

(அ) சமூகநல மகளிர் மன்ற உறுப்பினர்கள் சீருடைகள் தைக்க வழங்கப்படும் கூலி மிகவும் குறைவு என்பதை அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில் அதனை அரசு அதிகப்படுத்த (கூலிகளை) முன்வருமா?

மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன்: (அ) மற்றும் (ஆ) ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத்துறை மற்றும் பிற்பட்டோர் நலத்துறை மாணவ மாணவியருக்காக சமூக நலத்துறையின் மூலம் தயாரிக்கப்படும் சீருடைகள் தைப்பதற்கான தையற் கூலிகள் சமூகநலத்துறை இயக்குநரால் கீழ்க்கண்டவாறு திருத்தி அமைக்கப்பட்டுள்ளன:—

1–4–83 முதல் வழங்கப்பட உள்ள கூலிகள்.

		ரூ. பை.	
1	பாவாடைக்கு	2.00	வீதமும்
2	இரவிக்கைக்கு	2.25	வீதமும்
3	சட்டைக்கு	3.00	வீதமும்
4	அரைகால் சட்டைக்கு	3.25	வீதமும்
5	தாவணி (half saree) க்கு	[illegible]	வீதமும்

மேலே கண்ட கூலிகளைத் தருவதற்கு பிற்பட்டோர் நலத்துறை இயக்குநரும் மற்றும் ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினர் நலத்துறை இயக்குநரும் ஒப்புதல் அளித்துள்ளனர்.

(1983 மார்ச் 30

திரு மு. அரங்கநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது இந்த மகளிர் மன்றத்தில் பணிபுரியும் ஊழியர்களுக்கு கூலியை சிறிது உயர்த்தி உள்ளதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால் இன்று தைப்பதற்கு வேண்டிய நூல், பட்டன் போன்றவற்றின் விலைகள் மிக உயர்ந்திருக்கும் நிலையில், ஆதி திராவிடர்களும், பிற்பட்டவர்களில் நலிந்த பிரிவினர்களைச் சேர்ந்த பெண்களுக்கு இது போன்ற பணிக்கு இன்னும் சிறிது கூலியை உயர்த்தித் தருவதோடு, அதற்கு ஒட்டுமொத்தமாக அந்தந்த மாதம் தைத்த உடனே கூலியை தருவதற்கு அரசு முன்வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நூல், பட்டன் போன்றவைகளின் விலைவாசி ஏற்றத்தின் காரணமாகத்தான் இன்றைக்கு சமூக நலத்துறை இயக்குநரும், ஆதி திராவிடர் நலத்துறை இயக்குநரும், பிற்பட்டவர்கள் நலத்துறை இயக்குநரும் சேர்ந்து இதைப் பற்றி எடுத்துக் கூறினார்கள். அதன் அடிப்படையில் அடுத்த மாதத்திலிருந்து பாவாடைக்கு 2 ரூபாய் வீதமும் இரவிக்கைக்கு 2.25 ரூபாய் வீதமும். சட்டைக்கு 3 ரூபாய் வீதமும், அரைக்கால் சட்டைக்கு 3.25 ரூபாய்வீதமும், தாவணிக்கு 0.50 பைசா வீதமும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. அது அடுத்த மாதத்திலிருந்து அமுல்படுத்தப்படும்.

திரு. மு. அரங்கநாதன். மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஊட்டி, குன்னூர் போன்ற நகரங்களில் இதுவரை செயல்பட்டு வந்த சமூகநல மகளிர் மன்றங்களை மூடிவிட்டதாக அறிகிறேன். மீண்டும் அவற்றைத் திறந்து தொடர்ந்து நடத்த வழிவகை செய்யப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதைப்பற்றி தகவல் என்னிடம் இப்போ இல்லை. இதற்காக தனியாகக் கேள்வி கேட்டால் பதில் அளிக்கப்படும்.

திரு. கோவைத்தம்பி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு. அதாவது இந்த சமூகநல மகளிர் மன்றம் அல்லாமல், ஏறக்குறைய 75,000 பெண்களுக்கு கிராமப்புறங்களில் இந்த தையல் பயிற்சி அளித்து அதில் முழுத் தேர்ச்சி பெற்றவர்களாக மாற்றியிருக்கிறது. பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய்களைச் செலவு செய்து. இவர்களை எல்லாம் அரசுத் துறையிலே உள்ள பணியாளர்களுக்கு சீருடை தைக்க கூட்டுறவுத்துறையின் மூலமாக ஒவ்வொரு கிராமப்புறத்தில் உள்ள பெண்களுக்கும் வேலை வாய்ப்பு ஏற்படுத்திக் கொடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

1983 மார்ச் 30)

மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தென் ஆர்க்காடு மாவட்டத்தில் இந்த தையல் தொழிற் பயிற்சிபெற்ற பெண்களுக்காக கூட்டுறவுத்துறை அமைத்து அதன் மூலமாக ஆதி திராவிட நலத்துறையும், பிற்பட்ட நலத்துறையும் துணிகள் தைத்து அனுப்புகின்றன. எல்லா மாவட்டங்களிலும் இருக்கின்ற கிராமப்புற பெண்களுக்கு கூட்டுறவு அமைப்புக்களை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கருத்து தெரிவித்தார்கள் அந்தக் கருத்தை அரசு ஏற்று. அதைப்பற்றி பரிசீலிப்பதற்கு ஆவன செய்யும்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சமூக நல மகளிர் மன்ற உறுப்பினர்கள் சில இடங்களிலே சத்துணவு திட்டத்தின் வேலைகளைப் பார்த்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு மற்ற சத்துணவுக் கூடங்களில் கொடுக்கப்படுகிற ஊதியம் கொடுக்கப்படவில்லை என்பது அரசுக்குத் தெரியுமா? அவர்களுக்கு அந்த ஊதியம் கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன்: தலைவர் அவர்களே, மூலக்கேள்வி சமூகநல மகளிர் மன்ற உறுப்பினர்கள் சீருடைகள் தைக்க வழங்கப்படும் கூலியைப் பற்றியதாகும். சத்துணவுத் திட்ட வேலைகள் பற்றியவை மூலக் கேள்வியை ஒட்டியது அல்ல.

பச்சைமலைப் பகுதியிலுள்ள பெண்களுக்கு தையல் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டம்.

*வினா எண் 606—திருமதி தா. இராசாம்பாள்: மாண்புமிகு, சமூக நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா;—

(அ) சேலம் மாவட்டம் பச்சைமலைப் பகுதியில் உள்ள பெண்களுக்கு தையற் பயிற்சி அளிக்க அரசிடம் திட்டம் உண்டா?

(ஆ) ஆம் எனில் ஓடைக்காட்டுகிராமத்தில் ஒரு தையல் பயிற்சி நிலையத்தை நடத்த அரசுமுன்வருமா?

மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன்: (அ) இல்லை.

(ஆ) இக் கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. சி. பழனிமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒருங்கிணைந்த ஊரக வளர்ச்சித் திட்டத்தின் மூலமாக சேலம் மாவட்டம் கெங்கவள்ளி பகுதியிலுள்ள பச்சைமலைப் பகுதியில் மலைவாழ் மக்கள் மேம்பாடு கருதி ஒரு தையல் பயிற்சிப் பள்ளி நிறுவ அரசு மறுபரிசீலனை செய்யுமா

(1983 மார்ச் 30

மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன் : தலைவர் அவர்களே, அதைப் பற்றி சமூக நல இயக்குநர் ஒரு அறிக்கை கொடுத்து இருக்கிறார்கள். சேலம் மாவட்டத்தில் பழங்குடியினர் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழ் தேக்கப்பட்டு, அசக்காட்டுப்பட்டு, கீரைக்காடு ஆகிய 3 (மூன்று) இடங்களில் தையல் பயிற்சிப் பள்ளி நிலையங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன என்றும், ஆதி திராவிடர் நலத்துறை நிதி ஒதுக்கீட்டின் கீழ் ஓமலூர் என்ற இடத்தில் ஒரு தையல் பயிற்சி நிலையம் உள்ளது என்றும் குறிப்பிட்டுள்ளார். மேலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் குறிப்பிட்டதுபோல் பச்சைமலைப் பகுதி ஓடைக்காட்டு கிராமத்திலும் மலைவாழ் மக்கள் இருக்கிறார்களா என்றும், அங்கே பயிற்சி நிலையம் நிறுவ இடம் இருக்கிறதா என்றும் ஆய்வு செய்து, அந்த 3 பயிற்சி நிலையங்களில் ஒன்றை அந்த ஓடைக்காட்டு கிராமத்திற்கு மாற்றலாம் என்றும் தெரிவித்துள்ளார். அவருடைய அந்த அறிக்கையிலேயே பச்சைமலை பகுதியில் தற்போது பயிற்சி அளிக்கும் திட்டம் எதுவும் இல்லை என்றும் குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள்

திரு சீ. சிவப்பிரகாசம்: தலைவர் அவர்களே, சேலம் மாவட்டத்திலுள்ள மலைவாழ் மக்கள் வாழும் பகுதியில் தையல் பயிற்சி பெற்ற பெண்களுக்கு மானிய விலையில் தையல் இயந்திரங்கள் வழங்கும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா? இதுவரையில் எவ்வளவு இயந்திரங்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன?

மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே' சமூக நலத்துறை இயக்குநர் அவர்கள் இன்னொரு அறிக்கையில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். சேலம் மாவட்டத்தில் அனுமந்த மலையில் தையல் பயிற்சிப் பள்ளி துவங்குவது குறித்து அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது என்றும், அது அரசின் ஆய்வில் உள்ளது என்றும் குறிப்பிட்டுள்ளார். அது குறித்து சம்பந்தப்பட்ட பிரிவினரைக் கலந்தாலோசித்த போது, இயக்குனர் குறிப்பிட்டதுபோல் அச்செயற் குறிப்பு அனுமந்த மலையில் ஆரம்பிப்பது பற்றி இல்லை என்றும், சேலம் மாவட்டம் அரனூத்து மலையில் 82–83 ஆம் ஆண்டில் பழங்குடியினர் மேம்பாடு துணை திட்டத்தின் கீழ் தையல் நிலையம் அமைப்பது பற்றி என்று குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். ஆனால் இத்திட்டம் போதிய நிதி வசதி இல்லாத காரணத்தால் கைவிடப்பட்டது என்றும் குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள்.

செல்வி ப. விசயலட்சுமி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுவரையில் சேலம் மாவட்டத்தில் பயிற்சி பெற்றவர்கள் எத்தனைபேர், மேலும் எத்தனை பேருக்கு பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு வருகின்றது என்று அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன்: தலைவர் அவர்களே, சேலம் மாவட்டத்தில் 3 தையல் பயிற்சி நிலையங்கள் இருக்கின்றன எத்தனை பேர் பயிற்சி பெற்றார்கள் என்ற விவரம் என்னிடத்தில் இல்லை. அதற்காக தனிக்கேள்வி போட்டால் பெற்றுத் தருகிறேன்.

1983 மார்ச் 30)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வினாக்கள்—விடைகள் முடிவுற்றன.

(குறிப்பு: ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் (*) உடுக்குறியிடப் பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப் பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.)

(முற்பகல் 10.00)

2. ஒழுங்குப் பிரச்சினை.

பேரவையில் முதலமைச்சர் ஆற்றிய உரையின் மீது நீதிமன்றத்தில் தொடரப்பெற்றுள்ள வழக்கு—இடைக்காலத் தீர்ப்பு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 24–3–1983 அன்று எழுப்பப் பெற்ற ஒழுங்குப் பிரச்சினை மீது கடைசியில் நான் கீழ்க்கண்டவாறு அவைக்கு அறிவித்தேன்:—

''இப் பிரச்சினையில் வழக்கு மன்றத்திலிருந்து மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கு ஏதேனும் அறிவிப்பு அல்லது சம்மன் வந்துள்ளதா என்ற தகவல் இல்லை. அம்மாதிரி ஏதாவது சம்மன் வந்து, அது அவரால் அவைக்கு அறிவிக்கப்படுமானால், மேற்கொண்டு நமது சட்டமன்றத்தின் உரிமைகளைப் பாதுகாத்துக் கொள்வதற்கு என்ன நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டுமோ அந்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும்''

நேற்று பிற்பகல் முதலமைச்சரிடமிருந்து இதுபற்றி இணைப்புக்களுடன் கடிதம் ஒன்று வந்துள்ளது. அதில் பின்வருமாறு கூறப்பட்டுள்ளது:—

"I enclose herewith the notice in W.P.. 2074/83 on the file of the High Court Madras addressed to me, and delivered to the Chief Secretary. The notice, and the affidavit filed by the petitioner sent to me are enclosed. I am placing this before the Hon. Speaker in pursuance of the observation made by you on 24-3-83 and for suitable direction to me in the matter."

இணைப்புக்கள் நீதிமன்றத்திலிருந்து தலைமைச் செயலாளரின் வழியாக முதலமைச்சருக்கு நீதிமன்றத்தில் அவருக்கு எதிராகத் தொடங்கப்பெற்ற ரிட் (WRIT) வழக்குத் தொடரப்பெற்றவர் பிரமாணம் செய்து கூறிய தகவல் ஆவணமும் அதன் மீது உயர் நீதி மன்றத்தின் ஆணையும் ஆகும்.

ரிட் மனு தாக்கல் செய்தவர், மேலவை உறுப்பினரும் நமது பேரவையில் பிரதான எதிர்க்கட்சியாக இருக்கும் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் தலைமையகத்தின் செயலாளருமான திருவாளர் என். வீராசாமி அவர்கள். ரிட் மனு (1) முதலமைச்சர், (2) தமிழக அரசு, (3) மைய அரசு மீது தொடரப் பெற்றுள்ளது.

இதன்மீது நீதி மன்றத்தின் உத்திரவு ரிஜிஸ்ட்ராரிடத்தி லிருந்து அரசுக்கு வந்துள்ள கடிதத்தில் பின்வருமாறு கூறப் பட்டுள்ளது:—

"The above said petitioner has presented the above said W.P. No.2074 of 1983 praying this Court to issue a Writ of Quo Warranto, directing you the first respondent to show cause by what authority you claim to have, use, enjoy and perform the rights and duties and previleges of the office of the Chief Minister of the State of Tamil Nadu."

"I am to inform you that this Court has directed issue of notice to you on 23-3-83, and the said petition has set down for hearing on Monday the 4th April 1983. If you desire to oppose, the petition, arrangements may be made for your representation.

"I am enclosing herewith a copy of petition and affidavit filed in support of the said W. P. 2074 of 1983".

நீதி மன்றத்தில் தொடரப்பெற்ற ரிட் மனு இப்பேரவையில் முதலமைச்சர் 2-2-83 அன்று ஆளுநர் உரையின் மீதான விவாதத் தில் அளித்த பதிலுரையின் ஒரு பகுதியின் மீதான நடவடிக்கை யாகும். எனவே, இப்பேரவையின் உறுப்பினராக முதலமைச்சர் இப்பேரவையில் பேசப்பட்ட பேச்சின் மீது கொடுக்கப்பெற்ற வழக்காகும்.

ரிட் மனுவில் கோரப்படும் பரிகாரம், பேரவையில் பேசப் பட்ட பேச்சினால் இப்பேரவையின் உறுப்பினரான முதலமைச்சர், முதலமைச்சர் பதவியை எந்த ஆதாரத்தில் வகிக்கின்றார் என்ற தகவலை மேலவை உறுப்பினர் திரு. வீராசாமி அவர்களும் நீதிமன்றமும் தெரிந்துகொள்வதற்காக தொடரப்பெற்றுள்ளது.

மேலெழுந்தவாரியாக பார்க்கும்பொழுது கூட நமது பேரவையின் உரிமைகளைப் பாதிப்பதோடு சில அடிப்படை அரசியலமைப்புச் சட்ட விதிகளே கேள்விக்குறியாக்கப் பட்டுள்ளதாகத் தெரிகின்றது.

அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் பகுதி VI(Part VI) அத்தியாயம் II (Chapter II)—ல் ஒரு மாநிலத்தின் அரசமைப்பு (Executive) பற்றியதாகும். அத்தியாயம் III மாநில சட்டமன்றங்களின் அமைப்பையும் அவற்றின் அதிகாரங்களைப் பற்றியதாகும்.

அரசியலமைப்புச் சட்டத்தில் 163—164 விதிகள் மாநில அமைச்சர் அவையின் அமைப்பையும் அதன் முதலமைச்சரையும் பற்றியதாகும். அதில் 164-வது பிரிவின் 2-வது உட்பிரிவு பின்வருமாறு:—

(2) "The Council of Ministers shall be collectively responsible to the Legislative Assembly of the State".

எனவே, இப்பேரவையின் ஆதரவும் நம்பிக்கையும் இருக்கும் வரை மாநில முதலமைச்சரும் அவரது அமைச்சரவையும் அதிகாரம் அல்லது பதவி வகிக்கத் தகுதியுள்ளவர்கள். முதலமைச்சர் இப்பேரவையில் பேசின பேச்சிற்காகவோ அல்லது அரசியலமைப்புச் சட்டத்தினை எந்த வகையிலும் மீறுவதால் அத்தகுதி இழந்தவராகக் கருதப்படுவார் என்று எந்தச் சட்டத் திலுமிருப்பதாகவும் தெரியவில்லை அம்மாதிரி இந்த பேரவை யின் தனி அதிகாரம் வேறு எந்த அமைப்பிற்கும் மாற்றப்பட்ட தாகத் தெரியவில்லை.

இப்பிரச்சினைகள் எல்லாவற்றையும் ஆராய சிறிது அவகாசம் தேவைப்படுவதால் எனது முடிவை இந்த அவைக்குத் தெரியப்படுத்தும்வரை இந்த அவையின் உறுப்பினராக மாண்புமிகு முதலமைச்சர் திரு. எம் ஜி. இராமச்சந்திரன் அவர்கள் தனக்கு உயர்நீதி மன்றத்திலிருந்து வந்த அறிவிப்பிற்கு (Notice) பணிந்து நீதிமன்றத்தின் அறிவிப்பை ஏற்று நீதிமன்றத்தில் தொடுக்கப்பெற்ற ரிட் மனுவிற்குப் பதில் கூற வேண்டாமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இப்பிரச்சினையின் மீதான எனது முடிவை இன்னும் ஒரு வார காலத்தில் பேரவைக்கு அறிவித்து, பேரவையின் முடிவிற்கு வைக்கிறேன், இந்த ரிட் மனுவில் இரண்டாம் பிரதிவாதியாக தமிழக அரசு சேர்க்கப்பட்டுள்ளதால், தமிழக அரசு நீதி மன்றத்தின் அறிவிப்பை ஏற்பதைப் பற்றி நான் ஒன்றும் கூற இயலாது. அரசு என்ற முறையில் அரசு என்ன முடிவு வேண்டு மானாலும் எடுக்க உரிமையுண்டு என்பதை மட்டும் இந்த நேரத்தில் தெளிவுபடுத்த விரும்புகின்றேன்.

Thiru K. Sattanatha Karayalar: Mr. Speaker Sir, I want to raise a point of order It is very important.

Mr. Speaker: All the subjects are considered to be very important in this House. I have given my ruling. No further discussion on this.

3. தகவல் கோரல்.

(அ) உறுப்பினர்கள் மூலம் பேரவைக்கு அளிக்கப் பெற்ற மனுக்கள்.

திரு. இரா. கருப்பையா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அவைக்கு தங்களின் மூலமாக நேற்றைக்கு முன் தினம் அதாவது 28 ஆம் தேதியன்று தமிழகத்தின் உழைப்பாளர் மக்களின் சார்பாக ஒரு மனு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த மனுவின் மீது ஆராய்ந்து தக்க நடவடிக்கை எடுப்பதற்காக அதன்மீது தக்க நடவடிக்கையை எடுக்கவேண்டும் என்று வலியுறுத்துவதற்காக நான் நிற்கிறேன். மக்கள் சபை கொடுக்கக் கூடிய நடவடிக்கைகளின் அடிப்படையிலே நம்முடைய அவை. . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பெட்டிஷன் நீங்கள் மட்டும் கொடுக்கவில்லை. நம்முடைய பேரவையின் எதிர்க்கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்களும், மற்றவர்களும் கூடக் கொடுத்திருக்கிறார்கள் (குறுக்கீடு).

திரு. இரா. கருப்பையா: நான், நம்முடைய எதிர்க்கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்கள், மற்றும் எதிர் வரிசையிலே இருக்கக் கூடிய மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி உறுப்பினர் திரு. ரமணி அவர்கள், மற்றும் காங்கிரஸ் கட்சியின் தலைவர் அவர்களும், மற்றக் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களும், எல்லாரும் சேர்ந்துதான் இந்த மனு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. பாராளுமன்ற விதிகளின் படி, சபைக்கு அளிக்கக்கூடிய மனுக்களின் சார்பாக அதைப்பற்றி விசாரிப்பதற்காக ஒரு பெட்டிஷன் கமிட்டி என்ற கமிட்டி அமைக்கவேண்டும் என்று விதியிருக்கிறது. பாராளுமன்ற அடிப்படையிலேதான் நம்முடைய அவையும் நடக்கிற காரணத்தால், அந்த மனுவின் மீது மேல் நடவடிக்கை எடுப்பதற்காக, இந்த அவையிலேயே அதற்கான ஒரு குழுவை அமைக்க வேண்டும். . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அதன்மீது என்ன பண்ண வேண்டும் என்பதை பற்றி பின்னாலே பேசுவோம். இப்போது வேண்டாம். திரு. ப. பொன்னுரங்கம்.

(ஆ) உறுப்பினர் கொடுத்துள்ள அறிவிக்கை.

திரு. ப. பொன்னுரங்கம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் கருப்பையா அவர்கள் கூறியது போல், Essential Service Maintenance Ordinance சம்பந்தமாக நானும் ஒரு பிரச்னையைத் தந்திருக்கிறேன். அதன்மீது முறைப்படி 6 மாதங்களுக்குள் நடவடிக்கை எடுத்தாக வேண்டும். இது உரிமைப் பிரச்னைதான். மாண்புமிகு அவை முன்னவர் அவர்கள் மீது ஒரு உரிமைப் பிரச்னையை 19 ஆம் தேதியன்று கொடுத்திருக்கிறேன். அதை எப்போது எடுக்கப் போகிறீர்கள்?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அது ஆய்வில் இருக்கிறது.

*4. கவன ஈர்ப்புகள்.

(அ) மீனம்பாக்கம் எம். ஜி. ஆர். நகர் விரிவு குடியிருப்புப் பகுதி குடிசைகள்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்: தலைவர் அவர்களே, "சென்னை மீனம்பாக்கம் அருகேயுள்ள எம். ஜி. ஆர். நகர் விரிவு குடியிருப்புப் பகுதியில் 70 குடிசைகளைத் திடீரென சிலர் பிரித்துப் போட்டு விட்டது குறித்த" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

(முற்பகல் 10-10.)

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மீனம்பாக்கம் எம். ஜி. ஆர். நகர் விரிவுப் பகுதி, பழவந்தாங்கல் கிராமத்தில், பழவந்தாங்கல் மின்சார ரயில் நிலையத்திற்கு மேற்குப் பகுதியில் அமைந்துள்ளது. மேற்படி நிலத்தில் 1982 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதத்தில் 32 புதிய குடிசைகள் போடப்பட்டு, பின்னர் பிரிக்கப்பட்டன. பிரிக்கப் பட்ட குடிசைகள் மீண்டும் 18-12-82 அன்று புதிதாக போடப் பட்டதால் அவைகள் மறுபடியும் 12-1-1983 அன்று பிரிக்கப் பட்டன.

எனவே, ஆக்கிரமிப்புதாரர்கள் குடிசைகளை பிரிக்காது இருக்கும் பொருட்டு பூந்தமல்லி நீதிமன்றத்தில் தடை மனு ஒன்றை தாக்கல் செய்தபோது, குடிசைவாசிகள் ஆக்கிரமிப்பு செய்துள்ள இடம் சிவில் விமான போக்குவரத்து கழகத்திற்குச் சொந்தமானதென்று தெரியவந்ததால் அத்தடை மனு, நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது. எனினும் குடிசைகள் மீண்டும் போடப்பட்டபோது 22-2-83 மற்றும் 9-3-83 அன்றும் மீனம்பாக்கம் சிவில் விமான போக்குவரத்து கழகம் குடிசைகளைப் பிரித்து அகற்றியுள்ளது. தற்போது அப்பகுதியில் கட்டிமுடிக்கப் பெறாத 9 குடிசைகள் மட்டுமே உள்ளன. ஆக்கிரமிப்பு செய்துள்ள மேற்படி நிலம் சிவில் விமானப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நேரடிப் பொறுப்பில் உள்ளது. எனவே மத்திய அரசுக்கு சொந்தமான அந்த இடத்தில் போடப்பட்ட குடிசை களை அகற்றும் பணி, குடிசை மாற்று வாரியத்தாலோ அல்லது மாநில அரசின் பிற துறைகளினாலோ மேற்கொள்ளப்பட வில்லை.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அப்படி குடிசைகள் பிரிக்கப்பட்ட அந்த மக்கள் இன்றையதினம் நடுத் தெருவில் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு வேறு பகுதியிலே குடிசை போட்டுக்கொள்வதற்கு இடம் கொடுக்கின்ற வகையில் அரசு ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த இடம் மாநில அரசுக்குச் சொந்தமானதல்ல. எனவே நடவடிக்கை எடுத்திருப்பது சிவில் விமானப் போக்குவரத்துக் கழகம். அவர்கள் அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்வார்கள் என்று கருதுகிறேன். தேவைப்பட்டால்...

(ஆ) தருமபுரி மாவட்டத்தில் புறம்போக்கு பட்டா நிலங்களில் கல் உடைப்பதற்கும் மணல் எடுப்பதற்குமான அனுமதி

டாக்டர் கே. சமரசம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ''தருமபுரி மாவட்டத்தில் பாறைகளில் கல் உடைப்பையும், ஆற்றில் மண் எடுப்பதையும் தடுப்பதால் பாதிக்கப்பட்டுள்ள தொழிலாளர்கள் குறித்த'' அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு தொழில்துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: பேரவைமுன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்.

அறிக்கை.

தருமபுரி மாவட்டத்தில் அரசு புறம்போக்கு மற்றும் பட்டா நிலங்களில் கட்டிட கற்கள் மற்றும் ஜல்லி கற்கள் உடைப்பதற்கு அனுமதி கோரி வரும் மனுக்களின் மீது தமிழ்நாடு சிறு கனிம சலுகை விதிகள் 1959, பிரிவு 3 (1)-ல் குறிப்பிட்டுள்ள நிபந்தனைக்குட்பட்டு தற்காலிக அனுமதி மாவட்ட ஆட்சியரால் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. இப்பாதிரி கட்டிட கற்கள் உடைக்க தற்காலிக உரிமம் கோரி வரப்பெறும் மனுக்கள் பேரில் மனுதாரர் கோரும் கரும்பாறைக் கற்கள் வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதிக்குத் தகுதியான கற்கள் எனத் தெரிந்தால் மட்டுமே துபோன்ற கற்களுக்கு அரசுக்கு பெருவாரியாக வருமானம் வர வாய்ப்பு உள்ளதால் அனுமதி வழங்குவதில்லை. சாதாரண கட்டிட ஜல்லிக் கற்களுக்கு தொடர்ந்து தற்காலிக அனுமதி வழங்கப்பட்டு வருகிறது. மேலும், இப்பாதிரி கட்டிட கற்கள் மற்றும் ஜல்லி கற்கள் உடைக்க நீண்டகால குத்தகை வழங்கப்பட்டுள்ள இனங்களில் குத்தகைதாரர்கள் கற்களை அப்புறப்படுத்த அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. கனிவள விதிகளுக்கு முரணாக அனுமதியின்றி கற்கள் உடைக்கும் இனங்களில் மட்டும் கனிவள விதிகளின்படி நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

1982 ஆம் ஆண்டு மே 22-ம் நாளிட்ட பொதுப்பணித்துறை அரசு ஆணை (பல்வகை) எண் 1006-ல் ஆற்றுப்படுகைகளிலிருந்து மணலை எடுத்துச் செல்வதற்கு அனுமதி வழங்குவதற்கு முன்னர், சம்பந்தப்பட்ட பொதுப்பணித் துறை அதிகாரிகளைக் கலந்தாலோசித்து அனுமதி வழங்க வேண்டும் என்று அனைத்து மாவட்ட ஆட்சியர்களும் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டனர். அதன்படி பொதுப்

பணித்துறையினரின் அனுமதி பெற்று தமிழ்நாடு சிறு கனிம சலுகை விதிகள் 1959, பிரிவு 3 (1)-ன்படி மணல் எடுத்துச் செல்ல அனுமதிகள் மாவட்ட ஆட்சியரால் வழங்கப்பட்டு வந்தன. பின்னர் மணல் எடுப்பது என்ற பெயரில் கிராமங்களில் நிலங்கள் பாழ்ப்படுத்தப்படுவதாகவும், வீடுகளை ஒட்டிக்கூட மணலை எடுப்பதாகவும் அரசின் கவனத்திற்கு கொண்டு வரப்பட்டது. இத்தகைய செயல்களைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டும் என்று அரசு முடிவெடுத்தது. எனவே, இனிமேல் மாவட்ட ஆட்சியர்கள் சம்பந்தப்பட்ட பொதுப்பணித்துறை அதிகாரிகளைக் கலந்தாலோசித்து, அரசின் அனுமதி பெற்ற பின்னர்தான் மணலை எடுத்துச் செல்வதற்கு அனுமதி வழங்கவேண்டும் என்று அரசு கடித எண் 64251/எக்ஸ்1/82–3, பொதுப்பணித்துறை, நாள் 19-10-82-ல் அனைத்து மாவட்ட ஆட்சியர்களும் அறிவுறுத்தப்பட்டனர். எனவே, மணல் எடுத்துச் செல்ல தற்போது அனுமதி வழங்கப்படுவதில்லை. இதுகுறித்து தருமபுரி மாவட்ட ஆட்சியர், அரசு உத்தரவுப்படி சிறு அளவில் மணல் எடுத்துச் செல்ல அரசு மற்றும் பொதுக்காரியங்களுக்கு அரசு பொதுப்பணித்துறையினரை கலந்தாலோசித்து அனுமதி வழங்கலாமா எனத் தெளிவுரைகள் கேட்டுள்ளார். இப்பொருள் குறித்து அரசு பொதுப்பணித்துறை பரிசீலனை செய்து வருகிறது. மாவட்ட ஆட்சியர் கோரியுள்ள தெளிவுரைகள் குறித்து அரசு முடிவு எடுத்தபின் மணல் எடுத்துச் செல்ல அனுமதி வழங்குவது குறித்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

அரசு உத்தரவுப்படி இம்மாவட்டத்தில் தனியார்களுக்கு குத்தகை உரிமம் வழங்கப்பட்டிருந்த கரும்பாறை குவாரிகளில் குத்தகை காலம் முடிந்தவுடன் குவாரிகளை அரசு நிறுவனமாகிய தமிழ்நாடு கனிம நிறுவனத்தாருக்கு ஒப்படை செய்யப்பட்டு வருகிறது. இதுபோன்ற தனியார் குவாரிகளில் பணிபுரிந்த தொழிலாளர்களையே இயன்ற அளவு தமிழ்நாடு கனிம நிறுவனத்தினரும் பயன்படுத்தி வருகின்றனர். மேலும், இம்மாவட்டத்தில் கிருஷ்ணகிரி வட்டத்தில் தமிழ்நாடு கனிம நிறுவனத்திற்கு குத்தகை வழங்கப்பட்டுள்ள பழுப்பு நிறக் குவாரிகளில் பெரும்பாலான தொழிலாளர்கள் கல் உடைக்கும் பணியில் ஈடுபட்டுள்ளனர்.

மணல் எடுப்பது குறித்து அரசு உத்தரவுப்படி அனுமதி வழங்குவதை தற்காலிகமாக நிறுத்தியுள்ளதால் இம்மாவட்டத்தில் தொழிலாளர்கள் யாரும் பாதிக்கப்படவில்லை.

டாக்டர் கே. சமரசம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விவர அறிக்கை ஒன்று இருக்கின்றது. அதிலே மேலும் சில விளக்கங்களைப் பெற விரும்புகிறேன். தருமபுரி மாவட்டம், காவேரிப்பட்டிணம் தொகுதியில் இகதாப்பாறை, சூராம்பட்டி, ஏரிப்பாறை என்பது கனிம நிறுவனத்திற்கோ அல்லது தனியார் குவாரிக்கோ உட்படுத்தப்படாதது. அங்கே கல் உடைக்கும் தொழிலாளர்கள் பன்னெடுங்காலமாக குடும்பத்

தேவைக்காகவும், குடிசைகள், மனைகள் கட்டுவதற்காகவும் ஜல்லிகள் உடைத்துப் பயன்படுத்துகின்றனர். அந்த மக்கள் பாதிக்கப்படாமல் இருக்கின்ற வகையில் அரசு அதிகாரிகளுக்கு அறிவுரை வழங்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். மேலும் தென்பெண்ணை ஆற்றிலும், பல்வேறு ஓடைகளிலும் பரந்து விரிந்து கிடக்கும் மணலை யாருக்கும் எந்த அளவிற்கும் பாதிப்பு இல்லாத பகுதிகளில் பொதுமக்கள் மணலை எடுத்துக் கொள்ள உரிமம் வழங்க தருமபுரி மாவட்ட அரசு அலுவலர்களுக்கு அறிவுரை வழங்கி பாதிக்கப்பட்ட மக்களைக் காப்பாற்ற அரசு ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கட்டிடம் கட்டுவதற்கோ அல்லது சாலைகள் அமைப்பதற்கோ கல் மற்றும் ஜல்லி உடைப்பதற்கு தமிழ்நாடு சிறு கனிம விதி 1989 பிரிவு 1-ன்படி நிபந்தனைகளுக்கு உட்பட்டு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவராலோ பரிசீலிக்கப்பட்டு அனுமதி வழங்கப்படுகின்றது. ஆகவே எந்த காரணமாக இருந்தாலும் யாரும் தங்கள் இஷ்டம் போல் கல் உடைத்துக்கொள்வதற்கோ அல்லது ஜல்லி உடைத்துக்கொள்வதற்கோ அனுமதி வழங்க இயலாது. அப்படிச் செய்தால் அரசுக்கு வருகின்ற வருமானம் இல்லாமல் போகும். ஆகவே அந்த அடிப்படையிலே தமிழ்நாடு கனிம நிறுவனமோ அல்லது வேறு தனியார்கள் யாரும் பயன்படுத்தாத குவாரிகள் இருந்தால் அந்தப் பகுதியிலே லீஸ் கேட்டு சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுக்கு சம்பந்தப்பட்டவர்கள் மனுச் செய்து உரிமம் பெறவேண்டும்.

மணல் எடுப்பதைப் பொறுத்தவரையில் மணல் எடுப்பது என்ற பெயராலே பல பகுதிகளில் பல கிராமங்கள் பாதிக்கப்படுகின்றன. சில வீடுகளைச் சுற்றி கூட மணல் எடுத்துவிடுவதன் காரணத்தால் பல்வேறு பாதிப்புக்கள் கிராமங்களில் ஏற்படுகின்றன என்று அரசுக்கு அறிவுறுத்தப்பட்ட நிலைமையில் அரசு ஒரு முடிவு எடுத்திருக்கின்றது. அதாவது பொதுப்பணித்துறையினைக் கலந்து மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆங்காங்கே மணல் எடுக்க உரிமம் வழங்கவேண்டும் என்று அறிவுறுத்தி இருக்கின்றது. அதற்குப் பின்னால் தருமபுரி மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் தேவைப்பட்டால் பொது காரியங்களுக்கு மணல் எடுக்க உரிய அளவில் அதற்கு அனுமதி வழங்கலாமா எனக் கேட்டு ஒரு கடிதத்தை எழுதி இருக்கிறார்கள். அது பொதுப்பணித்துறையின் ஆய்விலே இருக்கின்றது. விரைவில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும் மற்ற சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுக்கும் அதற்கான அரசாணை வெளியிடப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

5. அறிவிப்பு

விளம்பர வரி சட்ட முன்வடிவு, 1983 (ஆ. இ.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு: தமிழ்நாடு 1983ஆம் ஆண்டு விளம்பர வரிச் சட்ட முன்வடிவை அறிமுகப் செய்ய ஆளுநர் தமது பரிந்துரையைத் தெரிவித்துள்ளார்.

6, அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள்.

(அ) விளம்பர வரி சட்ட முன்வடிவு, 1983.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ''தமிழ்நாடு 1983ஆம் ஆண்டு விளம்பர வரிச் சட்டமுன்வடிவை பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதி அளிக்க வேண்டும்''.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, அனுமதி வழங்கப்பெற்றது.

மாண்புமிகு திரு எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இச்சட்ட முன்வடிவை பேரவை முன் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இச்சட்ட முன்வடிவு அறிமுகம் செய்யப்பெற்றிருக்கிறது.

(ஆ) நிதி ஒதுக்க சட்ட முன்வடிவு, 1983.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''தமிழ்நாடு 1983ஆம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்கச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண். 27/1983) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பெற வேண்டும்''.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, சட்ட முன்வடிவு பிரிவு வாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப் பெற்றது.

பிரிவு 2, அட்டவணை ஆகியவை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்றன.

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்றன.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''தமிழ்நாடு 1983ஆம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்கச் சட்ட முன்வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண். 27/1983) நிறைவேற்றப் பெற வேண்டும்''.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, சட்ட முன்வடிவு நிறைவேற்றப்பெற்றது.

7. தென் மாநில முதல்வர்கள் மாநாட்டில் எடுக்கப் பெற்ற முடிவுகள் குறித்த அறிவிக்கை விவாதம்— தொடர்ச்சி

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அண்மையில் மார்ச் மூன்றாவது வாரத்தில் பெங்களூரில் நடைபெற்ற, தென் மாநில முதல்வர்கள் மகாநாட்டில் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகளை இப்பேரவை வரவேற்கிறது, ஆதரிக்கிறது. மேற்படி முடிவுகளை விடா முயற்சியுடன் அமல்படுத்த இப்பேரவை தமிழக அரசைக் கேட்டுக்கொள்கிறது என்று மார்க்சிஸ்டு கம்யூனிஸ்டு கட்சியைச் சேர்ந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. உமாநாத் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள அந்த தீர்மானத்தை அரசின் சார்பாக ஆதரிப்பதில் நான் பூரிப்படைகின்றேன். மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்களும் எதிர்க்கட்சி வரிசையில் உள்ள இந்திய கம்யூனிஸ்டு கட்சி, காந்தி காமராஜ் தேசிய காங்கிரஸ், பார்வார்டு பிளாக் கட்சி, தமிழ்நாடு காமராஜ் காங்கிரஸ், ஜனதா கட்சி ஆகிய கட்சிகளின் தலைவர்களும் தீர்மானத்தை ஆதரிக்கின்ற வகையில் எடுத்து வைத்துள்ள கருத்தோடு ஒன்றி நிற்பதில் உள்ளபடியே நான் பெருமிதம் கொள்கிறேன். இந்திரா காங்கிரஸ் கட்சியின் துணைத் தலைவர் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சித்தன் அவர்கள் தீர்மானத்திலிருந்து மீண்டு பெருந்தொலைவிற்கு ஒதுங்கி போய் நிற்பார்கள் என்ற காரணத்தால் அவர்களுடைய கருத்துக்களோடு ஒன்றி போகமுடியவில்லை. அதற்காக நான் வருத்தப்பட இடம் இல்லை என்றாலும் அவரது நிலை கண்டு அழிபேறு இரக்கம் மட்டும் நான் கொள்கிறேன் என்பதை கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். மாநிலங்களுடைய நலன் கருதியும் அதன் மூலம் இந்தியாவினுடைய ஒட்டுமொத்தமான நலன் கருதியும் கர்நாடக முதலமைச்சர் மாண்புமிகு திரு. ஹெக்டே அவர்கள் கூட்டிய தென்னக மாநில முதலமைச்சர்கள் மாநாட்டிற்கு அழைப்பினை ஏற்று மாண்புமிகு தமிழக முதலமைச்சர் அவர்களும், மாண்புமிகு ஆந்திர முதலமைச்சர் அவர்களும், மாண்புமிகு புதுவை மாநில முதலமைச்சர் அவர்களும் கலந்து கொண்டார்கள்.

(முற்பகல் 10-20)

கேரள முதல்வர் இயலாமையால் முதலில் கலந்துகொள்ளவில்லை என்று கூறியிருக்கிறார்கள். அதற்குப் பிறகு அவர்களுடைய நிலைகளிலே என்ன என்ன மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன என்பதை இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்து முன்மொழிந்த திரு. உமாநாத் அவர்களும் மற்றைய கட்சித் தலைவர்களும் இங்கே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். சட்டமன்றம் கூடுகிறது, ஆகவே நான் கலந்துகொள்ளவில்லை என்ற அளவில் இயலாமையைத் தெரிவித்தார்களே தவிர அந்த மாநாடு நடக்கிறபோது எந்தவிதமான மறுப்புக் கருத்தையோ எதிர்ப்புக் கருத்தையோ அந்த நிலையில் அவர்கள் வெளியிடவில்லை. அதற்குப் பிறகு டெல்லியிலே கிளம்பிய சிலபல கருத்துக்களும் அங்கேயிருந்து சிலபலர் எடுத்துச் சொன்ன கருத்துக்களின் அடிப்படையிலே அந்தக் கருத்துக்களுக்கு மாறுபட்ட வகையிலே எடுத்துச் சொன்னதிலேயும் எப்படி நியாயங்கள் இல்லை என்பதை மாண்புமிகு கர்நாடக முதல்வர் திரு. ஹெக்டே அவர்களும் விளக்கம் தந்திருக்கிறார்கள். இந்த அவையிலே இருக்கின்ற மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சி வரிசைகளைச் சேர்ந்த தலைவர்களும் நல்ல பல விளக்கங்களைத் தந்திருக்கிறார்கள். பெங்களூரில் நான்கு முதல்வர்கள் கூடியது உள்ளபடியே போர்ப்படைகளைத் திரட்ட வேண்டும் என்பதற்காகவோ அல்லது போர்ப்படைகளைத் திரட்டி டெல்லி நோக்கிச் செல்லவேண்டுமென்பதற்காகவோ அல்லது போர்ப்படையைக் கொண்டு டெல்லியைக் கைப்பற்றவேண்டுமென்பதற்காகவோ நான்கு பேர்கள் கூடியிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னால் உள்ளபடியே இந்திய ஆட்சியைக் கவிழ்ப்பதற்குச் சதி செய்கிறார்கள் என்று வேண்டுமானால் சொல்லலாம். பண்டையக் காலத்திலே ராஜாக்கள் காலத்திலே வேண்டுமென்றால் இவை எல்லாம் நடைபெற்றிருக்கின்றன. ஆனால் ஜனநாயகத்திலே இந்திய ஒருமைப்பாட்டிற்கு எந்த அளவிலேயும் ஊறு நேரா வண்ணம் மாநிலங்கள் தன்னாட்சி பெற்று அதிகமான உரிமைகளையும் அதிகமான அதிகாரங்களையும் பெறவேண்டுமென்ற வேண்டுகோளை ஜனநாயக அடிப்படையில் எடுத்து வைப்பதற்காக 4 மாநில முதல்வர்களும் ஒன்று சேர்வது பயன் தரும் என்ற முறையில் மாண்புமிகு கர்நாடக முதல்வர் திரு. ஹெக்டே அவர்கள் அந்த மாநாட்டைக் கூட்டினார்கள். அவர்கள் எடுத்துக்கொண்ட இந்த முயற்சி இந்த முனைப்புள்ளம் எல்லோராலும் மிக வெகுவாகப் பாராட்டப்பட்டதை நாம் நன்றாகக் கண்டோம்.

இந்த மாநாடு அரசியலமைப்புச் சட்டத்திற்குட்பட்ட வகையிலே தான் இரண்டு காரணங்களுக்காக கூட்டப்பட்டது என்பதை அந்த மாநாட்டைக் கூட்டிய கர்நாடக முதல்வர் அவர்களும் தெளிவாகத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஒன்று. 8வது நிதிக் குழுவிற்கு மாநிலங்களின் சார்பாக எத்தகைய கருத்துக்களையும் பரிந்துரைகளையும் எந்த அடிப்படையில் எடுத்து வைத்தால் மாநிலங்களுக்குக் கூடுதலாக நிதி ஆதாரங்கள் கிடைக்கும் என்பதைப்பற்றி ஆராய்ந்து ஒட்டுமொத்த முடிவு எடுக்க ஒரு காரணமாக அதைக் கூட்டினார்கள்

[டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்] [1983 மார்ச் 30

மற்றொன்று, இந்த மாநிலங்கள் கூடுதலான உரிமைகளையும் அதிகாரங்களையும் பெறத்தக்க முறையிலே தன்னாட்சி அமையத்தக்க வகையிலே மத்திய மாநில அரசு உறவு முறைகளில் என்ன என்ன மாற்றங்கள் ஏற்படுத்த வேண்டும், அதற்கேற்ப அரசியலமைப்புச் சட்டம் எந்த எந்த வகையிலே திருத்தம் செய்யப்படவேண்டும் என்பதை ஆராய்ந்து அறிவதற்காக என்று இந்த இரண்டு காரணங்களுக்காகவும் கூட்டியது எந்த வகையிலேயும் அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் விதிமுறைகளுக்கு மாறானவை அல்ல, ஜனநாயக அமைப்பு முறைக்கு ஏற்றவைகளாகத்தான் அமைந்திருக்கின்றன. இப்போது 8வது நிதிக் கமிஷன் அமைந்திருக்கிறது. இன்றைக்கு மாநிலத்திற்கு மாநிலம் உங்களுடைய கருத்து என்ன என்று அவர்கள் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒவ்வொரு மாநிலமும் 8வது நிதிக் கமிஷன் அடிப்படையிலே நிதி ஆதாரங்கள், வரிகளைப் பொறுத்தும் மற்றவைகளைப் பொறுத்தும் எப்படி எப்படி இருக்கவேண்டுமென்ற உரிமையை 8வது நிதிக் கமிஷன் தந்து மாநிலங்களின் கருத்துக்களைக் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பிறகு அந்தக் குழுவினர் ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் வந்து நேரடியாக அறிந்து செல்லவும் இருக்கிறார்கள். ஆகவே 8வது நிதிக் கமிஷனுடைய அறிக்கை எப்படி இருக்க வேண்டுமென்று ஒருவர் தானாக முயற்சி செய்தாலும் தவறல்ல, அல்லது நான்கு முதல்வர்களும் ஒன்று சேர்ந்து ஒருமித்த கருத்தின் அடிப்படையில் பரிந்துரை செய்து முடிவெடுப்பது எந்த வகையிலும் அரசியலமைப்புக்கு மாறுபட்டது அல்ல. சிலபல பொதுவான கோரிக்கைகள் வருகிறபோது நாம் இங்கேயே பார்க்கிறோம், சிலபல பிரச்சினைகளில் ஒன்று சேர்ந்து ஒருமித்த கருத்தைச் சொல்கிற தன்மைகள் இருக்கின்றன. வெளிநடப்புச் செய்கிறபோது ஒருமித்த தன்மையில் ஒரு முடிவை எடுத்துக்கொண்டு செய்கிற சூழ்நிலை வருகிறது. தொழிலாளர் இயக்கங்களைப் பார்த்தாலும் கூட ஒருமித்த கருத்து வருகிறபோது ஒரே அமைப்பில் இருக்கிறவர்கள் ஒன்றாகச் சேர்ந்து கோரிக்கைகளை வைக்கிறபோது ஒருமித்து வைக்கலாம் என்ற நிலை இருக்கிறது. நிதிக் கமிஷன் கருத்துக்களைக் கேட்கிறது. 8வது நிதிக் கமிஷன் ஒவ்வொரு மாநிலத்தின் கருத்துக்களையும் கேட்கிறது. மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றாக அவர்கள் சுற்றிப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். தமிழகத்திற்கு வர இருக்கிறார்கள். பிற மாநிலங்களுக்கும் போக இருக்கிறார்கள். அந்த வகையிலே ஒட்டுமொத்தமான ஒருமித்த கருத்துகளை எடுத்து வைப்பது அவர்களுக்கு சிந்திப்பதற்கு பயன்படுவதாகவும் அமையும். எடுத்து வைக்கிறவர்களுக்கும் சாதகமாக அமையும் என்ற நோக்கத்தின் அடிப்படையில்—நான் சொன்ன இரண்டு கருத்துக்களில்—அது முதல் கருத்தாக அமைந்திருக்கிறது. இதற்கு பிறகும்கூட ஏன் எட்டாவது நிதிக் கமிஷன் எல்லோருடைய அபிப்ராயத்தையும் கேட்கிறார்கள் என்று சொன்னால், மாநிலங்களுடைய கருத்துக்களை அறிந்து தெரிந்து கொள்ள, ஒரு முடிவிற்கு வருவதற்காக தான் கேட்கிறார்கள். ஆகவே

1983 மார்ச் 30] [டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்]

இப்படிப்பட்ட முடிவிற்கு வரவேண்டுமென்று, மாநில முதலமைச்சர்கள் தனித்தனியாக அனுப்பினாலும் அல்லது நான்கு பேர்கள் சேர்ந்து முடிவு எடுத்தாலும், அனுப்புகிற அறிக்கைகள் தனித் தனியாகத் தான் அவை போகின்றன. அந்தந்த மாநில முதலமைச்சர்கள் அனுப்புகிற அறிக்கைகள் கூடுமானவரையில் இந்த கொள்கை, கோட்பாட்டின் அடிப்படையில் அனுப்பப் பட்டால் நல்லது என்ற முறையில் ஆராய்ந்து அறிவதற்காகத் தான் இந்த மாநாடு கூட்டப்பட்டது. அந்த மாநாட்டில் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களோடு, நிதியமைச்சர் என்ற முறையில் நானும் கலந்து கொண்டேன். மற்றைய மாநிலங்களுடைய நிதியமைச்சர்களும் அதிலே கலந்து கொண்டார்கள், அதில்முக்கியமாக எடுத்துத் தெரிவிக்கிற அளவிற்கு, இரண்டாவதாகநான் கூறியபடி இந்த மாநிலங்கள் கூடுதலாக உரிமைகளை, அதிகாரங்களை பெறவேண்டும் என்பது மட்டுமல்லாமல் தன்னாட்சி தன்மையை பெறத்தக்க அளவிற்கு என்னென்ன மாற்றங்களை செய்யவேண்டும்; அல்லது எந்தெந்த வகையிலே அரசியல் அமைப்புச் சட்டம் திருத்தப்பட வேண்டும் என்ற அளவிற்கு ஒரு ஒருமித்த கருத்தை உருவாக்குவதும் தவறல்ல; கேட்பதும் தவறல்ல; மத்திய அரசு கேட்கிறார்களா என்பது தான் பிரச்னை, கேட்குமா என்பது தான் பிரச்னை; கேட்கிற நிலையில் இருக்கிறதா என்பது தான் பிரச்னை ஒருமித்து கேட்பதிலே எந்த தவறுமில்லை. ஆகவே தான் கூடிஅதுபற்றி ஆராய்ந்தார்கள். அந்தவகையிலே பல கருத்துக்களை எடுத்து என்னென்ன முடிவுகள் எடுக்கப்பட்டன என்பதையெல்லாம் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அதுபற்றி மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் பல கருத்துக்களை எடுத்துத் தெரிவித்து, டாக்டர் பி. வி. இராஜமன்னார் அவர்களுடைய தலைமையின் கீழ் அமைந்த குழுவினர் அளித்த பரிந்துரைகளை இங்கே சுட்டிக்காட்டினார்கள், உள்ளபடியே இதற்கான வரைவு தீர்மானத்தை உருவாக்குகிற நிலைமையில் தமிழகத்தின் சார்பாக நாம் பொறுப்பேற்றுக் கொண்ட போது கூட டாக்டர் பி. வி. இராஜமன்னார் அவர்களுடைய தலைமையின் கீழ் அமைந்த குழுவினரின் பரிந்துரைகளையும், 1973-ஆம் ஆண்டு தமிழக அரசு மத்திய அரசிற்கு அனுப்பி வைத்த அறிக்கைகளில் கண்டுள்ள கருத்துரைகளையும், பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் அவ்வப்போது மத்திய, மாநில அரசு பற்றி கூறிய கருத்துக்களையும், 1981-82, 1982-83, 1983-84, நிதிநிலை அறிக்கைகளில் நம் சுட்டிக் காட்டியுள்ள கூடுதல் அதிகாரங்கள் பற்றிய கருத்துக்களையும் அடிப்படையாக வைத்து தான் பெங்களூர் மாநாட்டிற்கு தீர்மான வரைவுகள் உருவாக்கப் பட்டன, அதைத் தான் மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது டாக்டர் பி. வி. இராஜமன்னார் குழுவினர் அளித்த அறிக்கைகள் இதில் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அதை அடிப்படையாக வைத்து, இதில் எடுத்துச் சொல்லப்பட்ட கருத்துக்களையும், மற்றவைகளையும் வைத்து ஒரு வரைவு உருவாக்கப்பட்டது. அந்த தீர்மான வரைவில்

முதலில் 19-3-83 அன்று நான்கு மாநிலங்களுடைய அதிகாரிகள், தலைமை செயலாளர்கள் மற்ற செயலாளர்கள் உட்கார்ந்து இந்த மாநாடு எதைப்பற்றி தீர்மானிக்கலாம் என்று வரைவு தீர்மானத்தை முதலில் ஆராய்ந்து பார்த்து அவர்களுடைய கருத்துக்களை தென்மாநில முதலமைச்சர்கள் மாநாட்டில் விவாதிப்பதற்காக எடுத்து வைத்தார்கள். அது 19-ஆம் தேதி நடைபெற்றது. 20-ஆம் தேதியன்று தென்மாநில முதல்வர்களுடைய மாநாடு நடைபெற்றபோது, முதல் நாள் தலைமை செயலாளர்களும், செயலாளர்களும் கூடி எடுத்துவைத்த கருத்துகளின் அடிப்படையில் தான் விவாதங்கள் நடைபெற்று, நான்கு மாநில முதல்வர்களும் ஒருமித்த வகையில் கருத்துக்களை தெரிவித்திருக்கிறார்கள். மத்திய மாநில உரிமை பற்றி எல்லா பிரச்னைகளையும் ஆராய்ந்து, முடிவான முடிவுகள் எல்லாம் பெங்களூர் மாநாட்டில் எடுக்கப்பட்டன என்று சொல்வதற்கில்லை. இது ஒரு முதல்கட்டம் தான். ஆனால் எடுத்த எடுப்பிலேயே, ஒரு நாளில் எல்லாவற்றையும் விவாதித்து, எல்லா கருத்துக்களையும் எடுத்துச் சொல்வதற்கான வாய்ப்புகள் இல்லை. ஆனாலும் குறிப்பிட்ட சிலவற்றை மட்டும், இப்போது இருக்கிற அவசரத் தேவைகளுக்கு ஏற்றபடி அங்கு சிலபல கருத்துக்களில் முடிவு எடுக்கப்பட்டது. அது ஒரு முதல் கட்டமாகத் தான் இருக்கும். ஆனால் இறுதியான முடிவை எடுக்கவும், வேண்டப்படும் இறுதியான நிலையை எடுக்கவும் இன்னும் பல கட்டங்கள் நகரவேண்டிய அவசியம் ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கே மாண்புமிகு உமாநாத் அவர்களும், மாண்புமிகு எதிர்கட்சித் தலைவர் அவர்களும் சிலபல கருத்துக்களை தெரிவித்திருக்கிறார்கள். ஆனாலும் கூட முதல் கட்டமாகத் தான் ஆரம்பித்திருக்கிறது. ஒரே நாளில் எல்லாவற்றையும் ஆராய்ந்து தெரிவிக்கவேண்டுமென்பதற்கு அவகாசமும் இல்லை; அந்த அளவிற்கு தன்மைகள் இல்லை; முதல்கட்டமாக இந்த மாநாடு கூட்டப்பட்டது தென்மாநில முதலமைச்சர்கள் மட்டும் கூட்டியிருப்பது, அகில இந்தியாவை புறக்கணித்து விட்டதாக, வடக்கு, தெற்கு பிரச்னையின் அடிப்படையில் நிலைமைகளை கொண்டு வருவதற்காகத் தான் என்று சிலபேர் கருத்துக்களைத் தெரிவிக்கவும், சில ஏடுகள் கருத்துக்களைத் தெரிவிக்கவும் நிலைமைகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட நிலைமை ஏற்படவில்லை என்பதை தென் மாநில முதல்வர்களின் மாநாட்டில் தெளிவாக ஒருமித்த கருத்துக்களின் வாயிலாக எடுத்து தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

(முற்பகல் 10-30)

தென்மாநில முதல்வர்கள் நால்வரும் கூடி எடுத்த முடிவுகளின் அடிப்படையில் அனைத்து மாநிலங்களுக்கும் பொதுவான, முதன்மை வாய்ந்த விவகாரங்களை அவ்வப்போது விவாதிக்கிற அனைத்து மாநில முதலமைச்சர்களைக் கொண்ட குழுவை

அமைப்பது தக்கதும் தேவையானதுமாகும். இதற்கு முன்னோடியாக தென் மாநில முதலமைச்சர்கள் கொண்ட குழுவை அமைக்க அனைவரும் இசைந்துள்ளனர். இது முதற்படியே தவிர, தென் மாநில முதல்வர்கள் குழு என்பது நிரந்தரமாக, நிலையாக அமைந்து விடும் என்பதற்கில்லை. இதை முதற்படியாக வைத்து, அனைத்து இந்தியாவிலே இருக்கிற எல்லா மாநில முதலமைச்சர்களையும் உள்ளடக்கிய வகையில் இதைத் தெரிவிக்க வேண்டுமென்ற முறையிலேதான் இது முதற்படியாக அமைந்திருக்கிறது, எதிர்காலத்தில் அனைத்து இந்தியாவில் இருக்கிற எல்லா மாநிலங்களும் இணைந்து நின்று இந்தக் கருத்துக்களுக்குப் பாடுபட வேண்டுமென்ற நோக்கத்தை, கோட்பாடுகளை முதற்படியாக வகுத்துத் தந்திருக்கிறார்கள்.

அதே மாநாட்டிலே, இறுதியிலே அந்த மாநாடு முடிந்ததற்குப் பிறகு நிருபர்களுக்கு அளிக்கப்பட்ட பேட்டியிலே கர்நாடகத்தினுடைய முதலமைச்சர் மாண்புமிகு ஹெக்டே அவர்கள் துவங்கிவைத்து, ஒவ்வொருமாநில முதலமைச்சரும் பேசிக்கொண்டு வந்தபொழுது, தமிழகத்தின் சார்பாக, தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் எடுத்து தெரிவிக்கின்ற பொழுது சில கருத்துக்களை அங்கே தெரிவித்தார்கள். மத்திய அரசுக்கும் மாநில அரசுக்கும் இடையே உள்ள உறவு நல்ல சூழ்நிலையில் அமைய வேண்டும். அப்பொழுதுதான் மத்திய அரசு பலம்வாய்ந்ததாக அமையும். இந்த அமைப்பு தென் மாநில முதல்வர்களுக்கு மட்டும் உரியது அல்ல. ஏனைய மாநில முதல்வர்களும் இதிலே பங்கு கொண்டால்தான் மேலே குறிப்பிட்ட இலட்சியமும் பலம்வாய்ந்ததாக அமையும். இன்று நாங்கள் 4 பேர்களாக இருந்தாலும், நாளை 22 பேர்களாக ஆகலாம், அந்த நிலையைத்தான் ஆவலுடன் எதிர்பார்த்திருக்கிறோம் என்றுதான் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்களே தவிர, தனியாக, ஒரு பகுதியை தென் பகுதியைப் பிரித்து, தனியாக விட்டு வைக்க வேண்டுமென்ற நிலைமையிலே அல்ல. இன்றைக்கு 4 மாநிலங்களாக இருக்கிற நாம், இந்தியாவில் மொத்தம் 22 மாநிலங்கள் இருப்பதன் காரணமாக, எதிர்காலத்திலே 22 மாநிலங்களாக ஆகின்ற சூழ்நிலை ஏற்படும் என்ற நம்பிக்கையை, அந்த மாநாட்டிலே எடுத்து தெரிவித்து இருக்கிறர்கள்.

இங்கே பல்வேறு கருத்துக்களை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தெளிவுபடுத்தினார்கள். இங்கே இந்த தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு உமாநாத் அவர்களும் தெளிவுபடுத்திக் காட்டினார்கள். மற்றவர்களும் தெளிவுபடுத்தி காட்டினார்கள். அதிலே இரண்டு மூன்று வாதங்கள் இங்கே எடுத்து வைக்கப்பட்டன. அதிலே ஒன்று, இப்படி ஒரு குழுவுக்கு அவசியம்தானா? அவசியம் இருக்கிறதா? வேறு பல குழுக்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன, அதைப் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாமே என்று எடுத்து வைத்தார்கள். அப்படி வைக்கப்

பட்டதிலே ஒன்று, இன்டர்—ஸ்டேட் கவுன்சில் அமைக்க முடியுமே, அதற்கு அரசியலமைப்புச் சட்டம் இடம் வகுத்துத் தந்திருக்கிறதே, அதன்மூலமாக எந்தப் பிரச்னையையும் தீர்க்கலாம் என்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஆனால் இன்டர் ஸ்டேட் கவுன்சிலை எதற்காக அமைக்க வேண்டும், அது எந்தப் பொருள்களைப் பற்றி விவாதிக்க வேண்டுமென்று அரசியல் அமைப்புச் சட்டமே 263—வது விதியில் மிகத் தெளிவாக எடுத்துச் சொல்கிறது. 263—வது விதியின்கீழ் பொதுமக்கள் நலன் கருதி, குடியரசுத் தலைவர் எந்த நேரத்திலும், அவசியம் என்று அவருக்குத் தோன்றினால், ஒரு கவுன்சிலை, குழுவை இந்தப் பணிக்காக அவர் நியமிக்கலாம். மாநிலங்களுக்குள் ஏற்படும் தகராறுகளை விசாரிப்பதற்கும் ஆலோசனை கூறுவதற்கும்; சில மாநிலங்களிடையேயோ, அல்லது அனைத்து மாநிலங்களுக்கிடையேயோ, அல்லது மைய அரசுக்கும் அல்லது ஒன்று அல்லது ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட மாநில அரசுகளுக்குமிடையேயோ உள்ள பொது நோக்குடைய பொருள்கள்பற்றி ஆராய்ந்துவிவாதிக்க,எந்த பொருள் பற்றியும் பரிந்துரை கூறவும், குறிப்பாக, ஒருமுகப்படுத்துவதற்கு கொள்கை, மற்றும் செயற்பாடு பற்றிய பரிந்துரை செய்வதற்கும் ஒரு கவுன்சிலை அமைப்பதும்,அக்கவுன்சிலின் பணிகளை வரையறை செய்வதும், அமைப்பு மற்றும் வழிமுறைகளைக் குறிப்பிடுவதும் குடியரசுத் தலைவரின் சட்டபூர்வமான பணியாகும் என்றுதான் இன்டர் ஸ்டேட் கவுன்சில்பற்றி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறதே தவிர, மாநிலங்களுக்கு அதிக அதிகாரம் வேண்டும், அதிக உரிமைகள் வேண்டும், மத்திய அரசு அதிக நிதி ஆதாரங்களை இன்ன, இன்ன வகையில் ஒதுக்கித் தர வேண்டுமென்ற பிரிவு இதிலே எந்த வகையிலும் வராது. ஒரு மாநிலத்திற்கும் மற்றொரு மாநிலத்திற்கும் தகராறு இருக்குமேயானால் அதை விசாரித்து தீர்ப்பளிக்க அவைகளைப் போக்க, குடியரசுத் தலைவர் விரும்பினால் அதைக் கூட்டலாம் என்ற அளவுக்கு இதை வைத்திருக்கிறார்கள்.

அதற்குப் பிறகு கூட நிர்வாகச் சீரமைப்புக் குழுவின் பரிந்துரைகளின் பேரில் டாக்டர் பி. வி. இராஜமன்னார் அவர்கள் தலைமையில் அமைக்கப்பட்ட மைய மாநில உறவு ஆய்வுக்குழுவின் பரிந்துரைகளைக்கருத்தில் கொண்டு, இவ்வரசு, 1973 ஆம் ஆண்டு, தனது கருத்துக்களை மத்திய அரசுக்குத் தெரிவித்துள்ளது.

''இன்டர்-ஸ்டேட் கவுன்சில்'' பற்றிக் குறிப்பிடும்போது விளக்கமாகவே எடுத்துச் சொன்னார்கள். அதிலே கூட சில மாற்றங்கள் வேண்டுமென்று தமிழக அரசு கேட்டிருக்கிறது. 1973—ஆம் ஆண்டு மத்திய அரசுக்கு அனுப்பிய அறிக்கையில், அதைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறது. இப்பொழுதுள்ள அரசியல் அமைப்புச் சட்டப்படி, அனைத்து மாநிலங்களுக்கும் இன்டர் ஸ்டேட் கவுன்சிலில் பிரதிநிதித்துவம் எதுவும் கிடையாது,

குடியரசுத் தலைவர் கூட்டலாம்; கூட்டி விசாரிக்கச் சொல்லலாமே தவிர, அனைத்து மாநிலங்களுக்கும் அதிலே பிரதிநிதித்துவம் இல்லை. ஆனால் 1973 ஆம் ஆண்டு மைய அரசுக்கு அனுப்பிய அறிக்கையில் இன்டர் ஸ்டேட் கவுன்சில் அனைத்து மாநிலங்களுக்கும் சமமான பிரதிநிதித்துவம் உள்ளதாகவும் முதலமைச்சர்கள் அனைவரும் அல்லது அவர்கள் பிரதிநிதிகள் அடங்கியதாகவும் நமது தலைமை அமைச்சரை அதன் தலைவராகவும் கொண்டு அதை அமைக்க வேண்டும். இது, இராஜமன்னார் குழு கொடுத்த பரிந்துரையின் பேரில் மைய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்ட பரிந்துரையாகும். மைய அமைச்சர் ஒருவரும் இதில் இருத்தல் கூடாது. பாதுகாப்பு, வெளிநாட்டுத் தொடர்பு, தகவல் தொடர்புகள், இருப்புப் பாதைகள், பணச் செலாவணி ஆகியவை தொடர்பான யாதொரு விவகாரமும், மைய மாநிலங்கள் தொடர்புகளை அல்லது தனியொரு மாநிலத்தை அல்லது மாநிலங்களைப் பாதிப்பதாயின், இண்டர்—ஸ்டேட் கவுன்சிலுடன் கலந்தாய்வு செய்தல் வேண்டும்.

இண்டர் ஸ்டேட் கவுன்சிலின் பரிந்துரைகள் பொதுவாக மைய அரசையும் மாநிலங்களையும் கட்டுப்படுத்த வேண்டும். யாதேனும் காரணத்திற்காக அந்தப் பரிந்துரை யாதேனும் தள்ளுபடி செய்யப்படுமெனில், அந்தப் பரிந்துரை அதன் தள்ளுபடிக்கான காரணங்களுடன் நாடாளுமன்றத்தின் முன்பும் மாநிலச் சட்ட மன்றங்களின் முன்பும் வைக்கப்படல் வேண்டும்

அந்த இண்டர் ஸ்டேட் கவுன்சிலைப் பற்றி இருக்கிறவைகளுக்குத் திருத்தங்கள் வேண்டுமென்று தமிழக அரசு வற்புறுத்தி எழுதியிருக்கிறது.

செப்டம்பர் 1979-இல் இண்டர் ஸ்டேட் கவுன்சில் அமைக்க வேண்டியது பற்றி மைய அரசுக்கு இவ்வரசு எழுதியது. போதுமான ஏற்பாடுகள் ஏற்கனவே இருப்பதால் இண்டர் ஸ்டேட் கவுன்சில் அமைக்கும் செயற்குறிப்பு இல்லையென்று மைய அரசு பதிலளித்தது. இன்டர்—ஸ்டேட் கவுன்சில் அமைப்பது பற்றி மீண்டும் பரிசீலிக்குமாறு மைய அரசிற்கு இவ்வரசு எழுதியது. ஏற்கெனவே, உள்ள ஏற்பாடுகள் திருப்திகரமாக செயல்படுத்துவதால் இண்டர்—ஸ்டேட் கவுன்சில் அமைப்பது தேவையில்லை என்று மைய அரசு கூறியுள்ளது. ஆனால், இண்டர்—ஸ்டேட் கவுன்சில் அமைக்கப்பட வேண்டும் என்று இவ்வரசு மைய அரசினைத் தொடர்ந்து வற்புறுத்தி வருகிறது.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சித்தன் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள், அதைக் கூட்டலாம் என்று. இப்பொழுதே ரொம்ப திருப்திகரமாக நிலைமைகள் இருக்கின்றன என்றும், எந்த மாற்றமும் தேவையில்லை என்றும், மாற்றி அமைக்க வேண்டிய அவசியமில்லை என்றும் தெளிவாகச் சொல்லிவிட்டார்கள்.

சவுத் ஸோன் என்று இருக்கிறது, அந்த சவுத் ஸோன் இருக்கும்பொழுது, தென் மண்டலக் குழு இருக்கும்பொழுது, தென் மாநிலங்களைச் சேர்ந்த முதலமைச்சர்கள் அதில் இடம் பெறுகிறார்கள் அதில் இப்படிப்பட்ட பிரச்சினைகளை விவாதிக்கலாமே என்று சொல்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தெளிவாகச் சொல்லிய மாதிரி தென் மாநிலங்கள் குழு ஒரு பரிந்துரைக் குழுவே தவிர, அதிகாரம் படைத்த குழு அல்ல; காரியங்களை நிறைவேற்றும் குழு அல்ல. தென் மாநிலங்களைச் சேர்ந்த அமைச்சர்களும், மற்றவர்களும் இதற்காக ஏதாவது அதிகாரம் இருந்தால் இதனுடைய பரிந்துரைகளை மதிப்பார்கள். அடிக்கடி ஒவ்வொரு மாநிலத்திலும் கூடி கலைந்து கொண்டிருக்கிறதே தவிர, எடுக்கப்பட்ட முடிவுகளை அந்தந்த மாநிலங்கள் விரும்பிச் செயல்படுத்தினாலொழிய அவர்களைக் கட்டுப்படுத்துகின்ற அதிகாரங்கள் இல்லை. உள் துறை அமைச்சர் தலைமையில் தென் மண்டலக் குழு கூடுகிறது. மாநிலத்திற்கு மாநிலம் உள்ள பிரச்னைகள், வேறு சிலபல பிரச்னைகள், அங்கேயிருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் இங்கே போய்விட்டால் ஏற்படுகின்ற அப்படிப்பட்ட பிரச்னைகள், சில பல தகராறுகளைத் தீர்க்கிறார்களே தவிர, மிகப் பெரிய பிரச்னைகளாகக் காவிரி ஆற்று நீர்ப் பங்கீட்டுப் பிரச்னை போன்றவைகளைத் தீர்க்கும் தன்மையிலேயோ, அல்லது வேறு பல எல்லைத் தகராறுகள் போன்ற பிரச்னைகளைத் தீர்க்கின்ற அளவிலேயோ இந்தக் குழு இல்லை. இது பரிந்துரைக் குழு தான். மாநிலங்களுக்கு அதிக அதிகாரம் வேண்டும், அதிக உரிமைகள் வேண்டும், நிதி ஆதாரங்களை அதிக அளவில் பெற வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை எடுத்து வைத்தாலுங்கூட, பல சமயங்களில் உள்துறை அமைச்சர் கூறுவது, இவைகளைப் பற்றி வேறு இடத்தில் எழுப்புங்கள், மத்திய அரசிடம் எழுப்ப வேண்டிய முறையில் எழுப்புங்கள்; இந்தக் குழுவிற்கு அதிகாரம் இவ்வளவுதான் என்று சொல்லித் தடுத்து விடுகிறார்கள்.

மற்றொன்றையும் சொன்னார்கள், திரு. சித்தன் அவர்களும் மற்றவர்களும் சொன்னார்கள். டெவலப்மெண்ட் கவுன்சில் என்று இருக்கிறது, அதில் இந்தியப் பிரதமர் தலைமை தாங்குகிறார்; எல்லா மாநில முதலமைச்சர்களும் அதில் கலந்து கொள்கிறார்கள், ஆகவே டெவலப்மெண்ட் கவுன்சிலில் விவாதிக்கலாம், தனியாக எதற்காக இப்படி என்று கேட்கிறார்கள். டெவலப்மெண்ட் என்று சொல்லப்படுகின்ற வளர்ச்சிக் குழுவில் அவர்கள் போடுகின்ற அஜன்டாவின்படிதான் நாம் நடக்க வேண்டுமே தவிர, நாம் கொடுத்து அவர்கள் அதை ஏற்றுக் கொண்டாலொழிய அது வளர்ச்சிக் குழுவிலே வராது. ஒவ்வொரு சமயத்திலும் இந்த நிகழ்ச்சி நிரலை அவர்கள் வகுத்து விடுகிறார்கள். அதற்குள்ளேயிருந்துதான் ஒவ்வொரு மாநிலமும் பேச வேண்டும்; கடைசியிலே என்ன முடிவு செய்து வைத்திருக்கிறார்களோ அதை அறிவிப்பார்கள். அதைக்

கேட்டுவிட்டு அந்தந்த மாநிலங்கள் வர வேண்டும். வருகின்ற ஏப்ரல் மாதம் 4, 5 ஆம் தேதிகளில் வளர்ச்சிக் குழு கூடுகிறது, அது எதற்காகக் கூடுகிறது என்றால் இருபது அம்சத் திட்டத்தின் வளர்ச்சியைப் பற்றிய நடவடிக்கை ஆராயப்பட வேண்டும் என்பது ஒன்று. மற்றொன்று, லா அண்ட் ஆர்டர். இந்த இரண்டையும் பற்றித்தான் பேச முடியுமே தவிர, மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்களும், திரு. உமாநாத் அவர்களும், மற்றவர்களும் எடுத்துக் கூறியபடி இந்த அடிப்படையிலே பேச வேண்டுமென்று நிகழ்ச்சி நிரலில் சேர்க்கும்படி அனுப்பினாலும் கூட அதில் அவர்கள் சேர்க்க மாட்டார்கள்; வளர்ச்சிக் குழுவில் அவர்கள் எதைப் பேச வேண்டுமென்று கருதுகிறார்களோ அதைப்பற்றிப் பேசுவதற்குத்தான் முடியுமே தவிர, நாம் எதைப் பேச வேண்டுமென்று கருதுகிறோமோ அதற்காக அல்ல: வளர்ச்சிக் குழு. மத்திய அரசு எதைப் பேச வேண்டுமென்று கருதுகிறதோ அதற்காகத்தான் இருக்கிறது. ஆகவே தான் இந்த மூன்று குழுக்களினாலும் நிறைவேற்ற முடியாத ஒரு பிரச்சினையை, வேறு வகையிலே தீர்க்கவேண்டுமென்ற முனைப் புள்ளத்தோடு தான் அங்கே தென்னக முதலமைச்சர்கள் கூடி முடிவெடுத்து அகில இந்திய ரீதியிலே முதலமைச்சர்களுடைய அடிப்படையிலே சிபாரிசு செய்ய பரிந்துரை செய்ய எல்லா மாநிலங்களுடைய முதலமைச்சர்களையும் தனியாகக் கூட்டி, அது ஆராயப்பட வேண்டுமென்று எடுத்துச் சொன்னார்கள்.

(முற்பகல் 10–40)

இப்போது சர்க்காரியா கமிஷன் அமைத்து, அதைப்பற்றி விசாரிக்குமா என்றால், மத்திய–மாநில உறவுபற்றி விசாரிக்கும் என்பதை எல்லோரும் பொதுப்படையாக, எல்லாக் கட்சிக் காரர்களும் கருத்தளவிலே ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அதிலே எல்லாக் கட்சியினரும், இங்கே பேசிய எல்லா உறுப்பினர்களும்கூட அதிலே இருக்கிற அச்சத் தன்மையை எடுத்துத் தெரிவித்தார்கள். ஆகவே சர்க்காரியா கமிஷன் அமைத்திருப்பதன் காரணமாக, அதிலே ஒன்றைக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அரசு அரசியலமைப்புச் சட்டத்திற்குட்பட்டு, அவர்கள் ஆராய்ந்து நமக்கு எடுத்துச்சொல்வார்கள் என்றிருக்கும்பொழுது, இங்கே மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்கள் எடுத்துச் சொன்ன பல கருத்துக்களை வைத்துப் பார்க்கும்பொழுது, மாண்புமிகு உமாநாத், அவர்களும் மற்றவர்களும் எடுத்துச்சொன்ன கருத்துக்களையும், நாமும் அடிக்கடி வலியுறுத்தி வருகிற கருத்துக்களையும் சர்க்காரியா கமிஷனிடத்திலே எடுத்துச்சொல்கிறபொழுது, நம்முடைய நோக்கமே அரசியலமைப்புச் சட்டத்தில் பல விதிகள் எடுபடவேண்டும், பல விதிகள் மாற்றியமைக்கப்படவேண்டும். பல விதிகளின் மூலமாக மாநிலங்களுக்கு அதிக உரிமைகள் வேண்டும். பல விதிகளின் மூலமாக மாநிலங்களுக்கு அதிக அதிகாரங்கள் தரப் படவேண்டும் என்ற அளவிற்கு திருத்தங்கள் செய்யப்பட

வேண்டுமென்ற நிலைமை இருக்கின்றபொழுது, அதை உட்பட்டுத்தான் ஆராய்ந்து சொல்வார்கள் என்பது நாம் எதிர்பார்க்கின்ற நோக்கத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு பயன்படுமா என்பதைத் தான் எடுத்து தெரிவித்தார்கள். (குறுக்கீடு) அந்தக் கமிஷன் இன்னும் வேலை செய்ய ஆரம்பிக்கவில்லை. இப்பொழுதே இந்தக் கருத்தை மன்றத்தின் மூலமாகச் சொல்வது மட்டும் அல்லாமல், அரசியல் தலைவர்கள் பலரும் பல இடங்களில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். பாராளுமன்றத்தில்கூட எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆக இந்த நோக்கங்கள் எல்லாம் நிறைவேற்றப்படுகின்ற அளவிற்கு அது மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டுமென்ற எண்ணம் தான். ஆக இந்த மன்றத்தின் மூலமாகவோ, பாராளுமன்றத்தில் பல உறுப்பினர்கள் மூலமாகவோ, நாட்டிலே பல அரசியல் தலைவர்கள் எடுத்துச்சொல்வது மூலமாகவோ அதில் மாற்றங்கள் வரவேண்டும். வரமுடியும் என்ற காரணத்தால் தான் நாம் எடுத்துச்சொல்லி வருகிறோம். ஆகவே சர்க்காரியா கமிஷனில் ஒருவர் மட்டும் இடம் பெறக்கூடாது. பல பேர்கள், பல தலைவர்கள் எடுத்துச்சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது மிக மிக முக்கியமான பிரச்சினையாக இருப்பதன் காரணமாக நீதிபதி சர்க்காரியா மட்டும் இல்லாமல் உள்ளபடியே அரசு அமைப்பியலை — Const tutional experi- என்று சொல்லப்படுகிற அளவிற்கு அரசு அமைப்பில் தேர்ந்த வல்லுநர் ஒருவர் அதிலே இடம் பெறவும், அதைப்போல நிர்வாக அமைப்பில் ஏற்று நடத்துவதில் வல்லமை பெற்ற வல்லுநர் ஒருவர் இடம் பெறவும் மக்களுடைய பிரதிநிதியாக இருந்து, நீண்டகால அனுபவம் பெற்று, இவைகளை எல்லாம் பற்றி தெரிந்தவர்கள் இடம் பெறுவது தான் நல்லது.

உயர்நீதி மன்றத்திற்கோ அல்லது உச்ச நீதிமன்றத்திற்கோ அல்லது அரசியல் அமைப்புச் சட்ட விதியின் அடிப்படையிலே ஒரு பிரச்சினை அல்லது தகராறு ஏற்படுமேயானால், அந்தத் தகராறை சட்டத்தினுடைய அடிப்படையில் தீர்க்க வேண்டிய பொறுப்பு தான் உயர்நீதிமன்றத்திற்கும். உச்ச நீதிமன்றத்திற்கும் இருக்கிறது என்றாலும் கூட, அதனுடைய தகராறை சட்டத்தை வைத்துப் பார்த்து, சட்டப்படி அது இருக்கிறதா இல்லையா என்று அதை ஏற்றுக்கொள்ளவோ, தள்ளுபடி செய்யவோ, வேண்டிய அதிகாரம் தான் நீதிமன்றத்திற்கு இருக்கிறதே தவிர, 'Consititution: l point என்று வருகின்ற பொழுது அரசியலமைப் ச் சட்டத்தைப் பற்றி ஒரு பிரச்சினை வருகின்றபொழுது, உச்ச நீதிமன்றத்திலே என்ன செய்கிறார்கள் என்றால், ஒரு நீதிபதியிருந்து, இந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க முடியாது என்றால் 'Full Bench' என்று சில சமயங்களில் 3 நீதிபதிகள் உட்கார்ந்து, சில சமயங்களில் 5 நீதிபதிகள், மிக மிக முக்கியமான நேரத்திலே 7 நீதிபதிகள் கூட உட்கார்ந்து தான் இந்தப் பிரச்சினைகளை தீர்க்கமுடியும் என்று, —— குறிப்பிட்ட தகராறு பிரச்சினைக்கே 7 நீதிபதிகளுடைய கருத்துக்கள் பரிமாறப்படுவதுதான் நல்லது என்கின்ற நிலைமை இருக்கின்ற

பொழுது —அரசியல் அமைப்புச் சட்டத்தை ஒரு முறை மறுபரிசீலனை செய்து, அதிலே என்னென்ன மாற்றங்கள் ஏற்படுத்தலாம் என்கிற அளவிற்கு வருகின்றபொழுது அதிலே பல்வேறு வகையான வல்லுநர்களும், மற்றவர்களும் இடம் பெறுவதோடு மட்டுமல்ல, அவர்கள் கொடுக்கின்ற பரிந்துரைகள், தேவைப்பட்டால் அரசியலமைப்புச் சட்டத்தை திருத்துகின்ற வகையிலும் அவர்கள் பரிந்துரை செய்யலாம். அந்த பரிந்துரைகளை மத்திய அரசு ஏற்றுக்கொள்கிறதா, பாராளுமன்றம் ஏற்றுக்கொள்கிறதா நிறைவேற்றுகிறதா என்பது வேறு ஒன்று. ஆனால் இந்தக் கமிஷனுக்கே உரிமைகள் தரப்படவேண்டும்; அரசியலமைப்புச் சட்டம் திருத்தப்படவேண்டும்; எந்தெந்த வகையிலே திருத்தப்படவேண்டும்; எந்த தன்மையிலே திருத்தப்படவேண்டும், என்பதற்கான அளவிற்கு உரிமையை இந்தக் கமிஷனுக்குத்தந்து, இந்தக் கமிஷன் அந்த வகையில் செயல்படுமேயானால்தான் எதிர்பார்த்த நோக்கங்கள் நமக்கு நிறைவேறமுடியும். இல்லாவிட்டால், மாண்புமிகு உறுப்பினர் உமாநாத் எடுத்து தெரிவித்த மாதிரி, கண்துடைப்பாக அமைந்துவிடுமே தவிர, ஆனால் இந்த எதிர்பார்த்த பலன்கள் இல்லாவிட்டாலும் கூட. கமிஷன் போட்டோம், அறிக்கை தந்தோம், வெளியிட்டுவிட்டோம் என்று இருக்குமே தவிர, பிரச்சினைகள் குமுறிக்கொண்டேதான் இருக்கும். பிரச்சினைகள் மூலம் எதிர்பார்க்கிற விளைவுகள் வந்தேதாண் தீரும். ஆகவே தான் இதை அதனுடைய அடிப்படையில் நாம் அணுகிக் கொண்டேயிருக்கிறோம். இந்த மன்றத்திலே பேசிய அத்தனை தலைவர்களும் சரி, மற்றவர்களும் சரி, இந்திய ஒருமைப்பாட்டிலே முழு பற்றையும், முழு நம்பிக்கையையும் இறையாண்மை மீது வைத்து பேசியிருக்கிறார்கள். யார் ஒருவரும் இந்தியாவிலிருந்து இப்போது இருக்கிற எந்த ஒரு பகுதியும் பிரிந்துபோகவேண்டுமென்ற எண்ணத்தின் அடிப்படையில் கருத்துக்களைத் தெரிவிக்கவில்லை என்பதை நாம் தெளிவுபட எடுத்துச்சொல்லியிருக்கிறோம். அதுமட்டுமல்லாமல், இந்தியா வலிவு பெறவேண்டும் என்பதிலே, இந்தச் சட்டமன்றத்திலே உள்ள எந்த ஒரு உறுப்பினருக்கும் வேறுபாடான, மாறுபாடான கருத்துக்கள் இல்லை. ஆகவே இந்தியா வலிவு பெறவேண்டுமானால, ஒரு ஸ்ட்ராங் இந்தியா வேண்டுமானால், வலிவான இந்தியா வேண்டுமானால், வலிவான இந்தியா வேண்டும். வலிவான இந்தியா வேண்டுமென்றால், வலிவான மாநிலங்கள் வேண்டும். உடல் வலிவாக இருக்கவேண்டும் என்றால், உடல் உறுப்புகள் எல்லாம் வலிவாக இருந்தால்தான், உடல் வலிவாக இருக்கமுடியும். உறுப்புக்களிலே ஏதேனும் ஒன்று வலியற்றுப்போய்விடுமானால், உடல் வலிவுள்ளதாகச் சொல்ல முடியாது. ஆகவே உடல் உறுப்புகள் எல்லாம் சேர்ந்துதான் உடலே தவிர, உடல் உறுப்புக்கள் எல்லாம் தனித்தனியாக பிரித்துவிட்டு, தனியான உடலைத் தேடுவோமானால், தனியான உடல் கிடைக்காது. அதைப்போலவே மாநிலங்களையெல்லாம் தனியாக விலக்கி வைத்துவிட்டு இந்தியா எங்கே என்று தேடுவோமானால் இந்தியா

கிடைக்காது. ஆகவே எல்லா மாநில மக்களும் சேர்ந்ததுதான் இந்தியாவே தவிர, மாநில மக்கள் அல்லாமல் இந்தியாவுக்கு என்று ஒரு தனி குடிமக்களும், மாநிலத்திற்கு என்று தனி குடிமக்களும் கிடையாது. ஆகவேதான், மாநிலங்கள் வலிவு பெற்றால்தான் மாநில அரசுகள் வலிவு பெறமுடியும் என்ற நல்ல நோக்கத்தை, உலக வரலாற்றின் தன்மைகளை எல்லாம் அடிப்படையாக வைத்துத்தான் எடுத்துச்சொன்னார்கள். மாச்சரியங்களோ வேறு பல நிலைமைகளோ இல்லை. நாட்டு மக்களுக்கு நல்வாழ்வை உடனடியாக ஏற்படுத்தித்தர வேண்டிய பணிகளை நிறைவேற்ற முடியாமல் போய்விடுமே என்பதற்காகத்தான் மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களும் அரசியல் சட்டத்தினுடைய தன்மைகளைப் பற்றி எல்லாம் எடுத்துச்சொன்னார்கள். அதிலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற அதிகாரங்களிலே உள்ளபடியே மக்களுடைய அன்றாடத் தேவைகளை உடனுக்குடன் கவனித்து அவர்கள் நல்வாழ்வைப் பெற, அவர்களுக்கு இருக்கிற பல குற்றங்கள், தீமைகள், குறைகளை நீக்கவேண்டிய முழுப்பொறுப்பை மாநில அரசுகள் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால் அந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்டு இருக்கிற மாநில அரசுகளுக்கு அதை நிறைவேற்றுகின்ற அதிகாரங்களோ நிறைவேற்றுவதற்கான வசதி வாய்ப்புகளோ, நிதி ஆதாரங்களோ இல்லாததினால்தான், அவ்வப்போது, மாநிலங்களுக்கும், மற்றவைகளுக்கும் மாச்சரியங்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. அதைத்தான் இங்கே பலரும் சுட்டிக்காட்டினார்கள். அந்த வகையிலே இந்தியாவைப் பொறுத்தவரையில் வலிவான இந்தியா வேண்டுமென்ற கருத்திலே யாரும் மாறுபாடு கொள்ளவில்லை. ஆனால் ஒன்றை நாம் இங்கே நன்றாகக் கவனிக்கவேண்டும். மத்திய அரசினுடைய முழுப்பொறுப்பும் முழு நோக்கமும் என்னவென்றால், இந்தியா காப்பாற்றப்படவேண்டும், இந்தியாவினுடைய சுதந்திரம் காப்பாற்றப்படவேண்டும். இந்தியாவினுடைய இறையாண்மை காப்பாற்றப்படவேண்டும். இந்திய மக்களுடைய கடமைகள் எல்லாம் காப்பாற்றப்படவேண்டும். அதற்கு என்னென்ன அதிகாரங்கள் தேவையோ அந்தந்த அதிகாரங்கள் மட்டும் மத்திய அரசின் கையிலே இருக்க வேண்டும். ஆனால் மக்களை வாழவைக்கிற அவ்வளவு பொறுப்பும் மாநிலங்களிடத்திலேதான் இருக்கவேண்டும். ஆகவே மக்களை வாழ வைப்பதற்கு என்னென்ன அதிகாரங்கள், உரிமைகள் தேவைப்படுகின்றனவோ அவ்வளவு உரிமைகளும், அதிகாரங்களும், மாநிலங்களுக்கு ஒப்படைக்கின்ற சூழ்நிலைகள் இருந்தால்தான், இந்தியாவினுடைய கூட்டாட்சித் தன்மைகள் நீண்டகாலத்திற்கு வெற்றி பெறக்கூடிய சூழ்நிலைகள் ஏற்படும் என்பதைத்தான் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலரும் இங்கே எடுத்துத் தெரிவித்தார்கள். நாமும் அதைத் திரும்பத்திரும்ப வலியுறுத்திக்கொண்டிருக்கிறோம். இப்போதுகூட மாநிலங்களின் அரசுகள் எல்லாம் அதிகாரங்கள் கேட்கின்றபோது, சரி, திராவிட

(முற்பகல் 10-50)

முன்னேற்றக் கழகத்திலே பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் அறிக்கை வைத்தபோதும்கூட, மாநில தன்னாட்சி என்ற கருத்தை எடுத்து தெரிவித்தபோதும் சரி, அதைப்பற்றிய கருத்துக்கள் எல்லாம் எடுத்து வைக்கின்றபோதும் நாம் மாநிலத்திற்கு மாநிலம் கப்பற்படை வேண்டும், ஆகாய விமானப்படை வேண்டும், தரைப்படை வேண்டும் என்று கேட்கவில்லை. மாநிலத்திற்கு மாநிலம் படைகள் வேண்டும் என்று கேட்கவில்லை. இந்தியாவை காப்பாற்றுகின்ற பொறுப்பு மத்திய அரசுக்கு உண்டு. எனவே பாதுகாப்புத் துறை, இந்திய அரசாங்கத்தின் கையிலேதான் இருக்கவேண்டும். வெளி நாட்டு விவகாரங்கள் மத்திய அரசின் கையிலே இருக்கவேண்டும். ஒவ்வொரு மாநிலமும், தனித்தனியாக ஒவ்வொரு நாட்டோடு பேசிவிட்டு தனித்தனியாக வருவதும் கூடாது. ஆகவே அந்நியத் தொடர்பு வெளிநாட்டு விவகாரங்கள் மத்திய அரசினிடத்திலேதான் இருக்கவேண்டும். எல்லா மாநிலத்திற்கும் பொதுவாக இருக்கின்ற சில பிரச்னைகள் போக்குவரத்து, செய்தித் தொடர்பு, போன்றவைகள் எல்லாம் — கரன்சி இந்தியா முழுவதும் காஷ்மீரிலிருந்து கன்னியாகுமரி வரையில் ரூபாய்க்கு 100 காசு என்று இன்றைக்கு வைக்கப்படுகிறது, அந்த மதிப்பு எல்லா இடங்களிலும் ஒன்றாக இருக்கவேண்டும். — இப்படிப்பட்ட பிரச்னைகள் மத்திய அரசிடத்திலே இருக்கவேண்டுமே தவிர, இந்தக் கூவத்தில் இருக்கின்ற கொசுவைப் போக்குவதற்கு அங்கே ஒரு சுகாதார அமைச்சர் இருப்பானேன் என்பதுதான் நமது கேள்வி. இப்படிப்பட்ட பிரச்னைகளை எல்லாம் மாநிலங்களுக்கு விட்டுவிட்டு இங்கே இருக்கின்ற சிறு சிறு பிரச்னைகளுக்கு, அங்கே எவ்வளவு அமைச்சர்கள் உட்கார்ந்து இருக்கிறார்கள், ஒவ்வொரு துறைக்கும் 2, 3 பேர்கள் உட்கார்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே இந்தியாவைக் காப்பாற்ற என்னென்ன அதிகாரங்கள் வேண்டுமோ அது முழுவதும் அங்கேதான் இருக்கவேண்டும். ஏன் இதை நான் சொல்கிறேன் என்றால், மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நான் ஒன்றை நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். இந்தியா விடுதலை பெறுகின்ற சூழ்நிலை ஏற்பட்டபோது, இப்படிப்பட்ட ஒரு சூழ்நிலை வரவேண்டுமென்று, அப்போது இந்திய விடுதலைக்குத் தலைமை தாங்கி நடத்தி, எல்லோருடைய அன்பையும் பாராட்டுதலையும் பெற்ற பண்டித ஜவஹர்லால் நேரு அவர்கள் மிகத் தெளிவுபட எடுத்துச்சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதிலே அப்படிப்பட்ட உணர்வோடுதான் அவர்கள் இருந்திருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் தெளிவாகக் காணமுடிகிறது.

ஆகவே, சுதந்திரம் பெற்ற உடனே வெள்ளைக்காரன் ஆட்சி காலத்தில் நாம் பட்ட கொடுமைகள், தீமைகள், தீங்குகள், குறைபாடுகள், அவை அத்தனையும் நீக்கப்படுகிற அளவிற்கு மக்கள் முழு உரிமையோடு சுதந்திரத்தோடு வாழ வேண்டும் என்பதற்காக மட்டுமல்லாமல், அவர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரம் உயரவேண்டும், வளங்கள் பெருகவேண்டும் என்ற

உணர்வின் அடிப்படையில் இந்தியாவிற்கு ஏற்ற அரசியல் அமைப்புச்சட்டம் அமைக்கப்படவேண்டும், அல்லது உருவாக்கப் படவேணடும், அல்லது உருவாக்குவதற்காக அரசியல் நிர்ணய சபை அமைக்கவேண்டும் என்று கருதி, அநதப் பொறுப்பை உள்ளபடியே டாக்டர் அம்பேத்கார் அவர்களைத் தலைவராகக் கொண்ட ஒரு குழுவிடம் தந்து, அதை நிறைவேற்றுவதற்கு அரசியல் நிர்ணய சபை அமைத்து, அதிலே அது ஆராயப் பட்டது.

அந்த வகையிலே அந்த அரசியல் நிர்ணய சபையை துவக்கி வைக்கும் அல்லது அமைக்கவேண்டும் என்ற தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்து பேசிய பண்டித ஜவஹர்லால் நேரு அவர்கள் எப்படிப்பட்ட உயர்ந்த நோக்கத்தோடு, உயர்ந்த எண்ணத்தோடு, உயர்ந்த உணர்வோடு, எப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் இந்தியாவிற்கு வரவேண்டும் என்று எண்ணி எடுத்துச் சொன்னார்கள் என்பதை அந்தத் தீர்மானத்தின மீது அவர் தெரிவித்த அழுத்தம் திருத்தமான கருத்துக்கள் மூலம் அவர்கள் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர் அதிலே குறிப்பிட்டு இருப்பது : ''நாம் உருவாக்கும் இந்திய அரசியல் அமைப்பின் உறுப்புகள்—மாநில அரசுகள்—சுயாட்சிப் பகுதிகளாகத் திகழும். அத்தகைய உறுப்புகளிடம் முழு அதிகாரமும், பொறுபபும் நிறைந்து விளங்கும். உறுப்புகள தாமே விரும்பிக்கொடுக்கும் அதிகாரங்கள் மட்டுமே — யூனியனிடம் — மத்திய அரசிடம் தொக்கி நிற்கும். ஏனைய அதிகாரங்கள் அனைத்தும் உறுப்புகளைச் சாரும்.''

அதைத்தான் நம்முடைய மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் எடுத்துச்சொல்கிறபோதும், அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் வற்புறுத்திய கருத்துக்களை எடுததுச்சொல்கிறபோதும், நாம் அடிக்கடி எடுத்துச்சொல்கிற போதும், உண்மையான கூட்டாட்சி என்று வருகிறபோது மாநிலங்கள அதிகாரங்களைத் தந்து மத்திய அரசு பெறவேண்டும் என்று சொல்கிறோம். அதாவது, 'ரெசிடுவரி பவர்ஸ்' — எஞ்சிய அதிகாரங்கள் மத்திய அரசிடத்தில் இருக்கவேண்டுமா, மாநில அரசிடத்தில் இருக்க வேண்டுமா, என்பதைக் காணுகிறபோது அது மாநில அரசிடத்தில் தான் இருக்கவேண்டும் என்ற தன்மையின் அடிப் படையில் தான் ஜவஹர்லால் நேரு அவர்கள் தெளிவாக எடுத்துச் சொல்லியிக்கிறார்கள்.

''உறுப்புகள் தாமே விரும்பிக் கொடுக்கும அதிகாரங்கள் மட்டும் யூனியனிடம் — மத்திய அரசிடம் தொக்கி நிற்கும். ஏனைய அதிகாரங்கள் அனைத்தும் உறுப்புகளையே சாரும். இந்த அடிப்படை லட்சியத்தைப் பெற யாரும் மறுக்கவில்லை. மறுக்கவும் கூடாது. நாம் இந்த லட்சியத்தை ஏற்றுக் கொள்கிறோம். அதில் ஊன்றி நிற்கிறோம். நான் முன்மொழிந்த இந்தத் தீர்மானம் சாதாரணமானது அல்ல. இது நம்முடைய லட்சிய முழக்கம். உறுதியான முடிவு.

நாம் எடுத்துக்கொண்ட சபதம். நிறைவேற்ற வேண்டிய பிரதிக்ஞை. நமது வாழ்வின் சமர்ப்பணம்''

என்று இவ்வளவு அழுத்தம் திருத்தமாக சொன்ன பண்டித ஜவஹர்லால் நேரு அவர்களையே எந்த அளவிற்கு மாற்றி விட்டார்கள் என்பதைக் காணுகிறபோது (குறுக்கீடு) அதற்குப் பிறகு யார் கையிலோ ஆட்சி போய், அவர்கள் படுத்திய பாட்டில் பண்டித ஜவஹர்லால் நேரு அவர்களே அந்த நிலையில் இருந்து எந்த அளவிற்கு வந்துவிட்டார்கள் என்பதைப் பாரக்கிறபோது, இங்கேயுள்ள மாண்புமிகு சித்தன் அவர்கள் எந்த அளவிற்கு ஆட்படுவார்கள் என்பதை நாம் காணவேண்டி இருக்கிறது.

இதை எதற்காகச் சொல்ல வருகிறேன் என்றால், சுதந்திரம் பெற்ற உடனே அவருக்கு எப்படிப்பட்ட உணர்வு இருந்தது என்பதைத் தெளிவாகக் காட்டுவதாக இது அமைந்து இருக்கிறது. பல்வேறு பிரச்னைகள், தன்மைகளை ஆராய்கிற போது உள்ளபடியே உலகம் முழுவதும் நாம் பார்த்தாலும் கூட இந்த மாநிலங்களுக்கு தன்னாட்சி உரிமைகள் தந்து, அதிகமான அதிகாரங்கள் தருவதன் காரணமாக நாடு வலிவு இழந்து விடுமா என்று பார்ப்போமானால், இன்று உலகத்திலே வலிமை மிக்க நாடு, உலகத்திலே இரண்டு பகுதிகளாகப் பிரிந்து இருக்கிற அளவிற்கு, ஆட்டிப்படைக்கிற நாடு என்று சொல்லப் படுகின்ற நாடு ஒன்று அமெரிக்கா — மற்றொன்று ரஷ்யா. அந்த அளவிற்கு ஊட்டம் பெற்ற இரண்டு பெரும் நாடு களையும் நாம் எடுத்துக்கொள்வோம்.

ஒன்று முதலாளித்துவ நாடு. மற்றொன்று பொதுவுடமை நாடு. இந்த இரண்டு நாடுகளும் மாநிலங்களைச் சேர்ந்த கூட்டாட்சி முறையை வைத்துக்கொண்டு இருக்கிறது. ஒன்றை — United States of America என்று சொல்கிறோம். ஆகவே, மாநிலங்கள் எல்லாம் ஒன்று சேர்ந்த ஐக்கிய நாடுகள் என்ற முறையில் அமெரிக்கா இருக்கிறது. மற்றொன்றை — Union of Soviet Socialist Republic என்று சொல்கிறோம். இந்தியா ஒரு ரிபப்ளிக், ஒரு குடியரசு என்று இருக்கிறது. ஆனால், அங்கே — ரஷ்யாவிலே எல்லா உறுப்புகளும் தனித்தனி குடியரசாக இருக்கிறது. ஆனால், எல்லா குடியரசுகளுமே தாமாகவே விரும்பி ஒன்று சேர்ந்த (Union of Soviet Socialist Republic) ஆகும். ஆகவே, சம தர்ம அடிப்படையில் அந்தக் குடியரசுகள் அமைகின்றன, அவைகள் ஒன்றாகச் சேர்ந்து அமைகின்றன என்பதற்கு யு.எஸ்.ஏ. யு. எஸ். எஸ். ஆர். கூட்டாட்சிகள் எடுத்துக்காட்டாக திகழ் கின்றன. அது மட்டுமல்ல, யு.எஸ்.ஏ. ஆகட்டும், யு.எஸ்.எஸ்.ஆர். ஆகட்டும், எந்த மாநிலத்திலும் தேர்ந் தெடுக்கப்பட்ட அதிகாரத்தைக் கலைக்க அதிகாரம் இல்லை. ரஷ்ய சுப்ரீமுக்குக்கூட வைக்கவில்லை. அதேபோன்று அமெரிக்காவிலும், எந்த மாநிலத்திலும் ஒரு கவர்னர் தேர்ந் தெடுக்கப்பட்டால் அந்த ஆட்சியைக் கலைக்கிற அதிகாரம் இடையாது.

ரெசிடுவரி பவர்ஸ் மாநிலங்களுக்குத்தான் கொடுக்கப் பட்டிருக்கின்றன, அமெரிக்காவில். மாநிலங்கள் பார்த்துக் கொடுப்பதுதான் அமெரிக்காவின் மத்திய பங்காக இருக்கிறது. அதைப்போன்றுதான் ரஷியாவிலும் முழு சுயாட்சி உரிமை இருக்கிறது. அது மட்டுமல்ல. ஒவ்வொரு மாநிலமும் தனித் தனி கான்ஸ்டிடியூஷன் வைத்திருக்கிறது ரஷியாவில். நமக்கு ஒரே ஒரு கான்ஸ்டிடியூஷன், அரசியல் அமைப்புத்தான் இருக்கிறது.

திரு. ரா. உமாநாத் : தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அவை முன்னவர் அவர்கள் ரஷியாவில் இருக்கக்கூடிய கான்ஸ்டிடியூஷன் பற்றிச் சொன்னார்கள். அங்கே 'செல்ஃப் டிட்டர்மினேஷன்' ஏற்பாடும் இருக்கிறது. ஒவ்வொரு குடியரசும் பிரிந்து போக உரிமையும் இருக்கிறது. நாம் அதைக்கூட கேட்கவில்லை.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : நான் அதையும் சொல்ல வந்தேன். உமாநாத் அவர்கள் சொல்லிவிட்டார்கள். அங்கே பிரிந்துபோகிற உரிமையும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அமெரிக்காவில் பிரிந்துபோகிற உரிமை ஆரம்பத்தில் கொடுக்கப்பட்டிருந்தது; பின்னால் போகக் கூடாது என்ற சட்டத்தை நிறைவேற்றிவிட்டார்கள். அதேநேரத்தில் அமெரிக்காவில் ஒவ்வொரு ஸ்டேட்டுக்கும் தனித்தனி கொடி, தனித்தனி எம்பிளம் வைத்திருக்கிறார்கள்; தனித்தனி சட்டம் இயற்றுகிறார்கள். அந்த அளவுக்கு உரிமைகள் பெற்றிருக்கிறார்கள்.

நான் எந்தக் கருத்தை வலியுறுத்த வருகிறேன் என்றால் மாநிலங்கள் அதிக அதிகாரம் பெற்றிருந்தால், உரிமைகள் பெற்றிருந்தால் மைய அரசு வலுவிழந்துவிடும் என்று அர்த்த மல்ல. அமெரிக்காவில் இருக்கிற 54 ஸ்டேட்ஸ் ஆனாலும் ரஷியாவில் இருக்கிற பல்வேறு குடியரசுகள் ஆனாலும் எந்த ஒரு குடியரசும் தனித்துப்போக இடம் கொடுத்திருக்கிறார்கள் சட்டத்தில். ஆனால் தனியாகப் போகவேண்டுமென்ற விருப்பம் யாருக்கும் இல்லை. பிரிந்து போனால் வாழ முடியாது என்ற எண்ணம் இருக்கிறது என்பதால் ஒன்றாக இருக்க வேண்டு மென்ற எண்ணம் இருக்கிறது.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : தலைவரவர்களே, சோவியத் ரஷியாவில் இருக்கிற மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றும் தனித்தனி அரசியல் சட்டம் வைத்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். அமெரிக்காவிலும் அப்படித்தான் இருக்கிறது. அதையும் இணைத்துச் சொன்னால் நன்றாக இருக்கும்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : அந்தக் கருத்தையும் என்னுடைய கருத்தாக இணைத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று சொன்னார்கள், நன்றி. நான் எதற்காகச் சொல்கிறேன் என்றால் வலிவு குறைந்துவிடும் என்பதல்ல. இந்த இரண்டு கூட்டாட்சி நாடுகளும் உலகத்திலேயே வலிவோடு இருக்கின்றன.

இந்தியாவில் என்றென்றும் ஜனநாயகம் காப்பாற்றப்பட வேண்டு மென்றுதான் ஒவ்வொருவரும் விரும்புகிறார்கள். இந்தியா ஒரு முதலளித்துவ நாடும் அல்ல; பொதுவுடைமை நாடும் அல்ல. இரண்டுக்கும் இடைப்பட்ட ஜனநாயக நாடாக இருக்கிறது. இந்த நாட்டில் ஜனநாயகம் காப்பாற்றப்பட்டிருக்கிறது. 68 கோடி மக்களை வைத்துக் கொண்டு ஜனநாயகத்தை 35 ஆண்டு களாகக் காப்பாற்றி வருகிற பெருமையிலும் நாம் இருக்கிறோம். ஆனால் இந்த பெருமைக்கு குந்தகம் ஏற்படுகிற நிலைமை அஸ்ஸாமிலும் பஞ்சாபிலும் வந்திருக்கிறது என்றால் அது எந்த அடிப்படையில் வந்து, ஏன் வந்தது என்று ஆராய வேண்டியிருக்கிறது. அதே நிலை மற்ற மாநிலங்களிலும் ஏற்படுமானால் இன்றைக்கு நாம் பெருமையாகப் பேசிவருகிற, 68 கோடி மக்கள் இருக்கிற ஒரே பெரிய ஜனநாயக நாடு இந்தியா என்ற தன்மையை இழந்துவிடுவோம். ஆகவேதான் இன்றைக்கு இதைப்பற்றி தீவிரமாகச் சிந்திக்க வேண்டி யிருக்கிறது. இதுபற்றிய கருத்துக்களை எல்லாம் மாநில சுயாட்சித் தீர்மானம் வரும்போது இன்னும் விரிவாக எடுத்துச் சொல்ல வேண்டும் என்று இருக்கின்ற காரணத்தால் இப்போது நான் அதிகமாகச் சொல்ல விரும்பவில்லை.

ஒரு கூட்டாட்சி அரசு ஏற்படுத்துவதற்கு இரண்டு தேவைகள் அவசியமாகின்றன. முதலாவதாக, மத்திய அரசிலே உரு வாக்குகிற உறுப்பு மாநில அரசு. மாநில அரசுகள் தங்களைப் பொறுத்தவரை முழு சுதந்திரம் பெற்றவையாக இருக்க வேண்டும். எல்லா உறுப்புகளையும் பாதிக்கக்கூடிய பொது விஷயத்தில் பொதுவான அதிகாரம் கொடுக்கப்பட்டே இருக்க வேண்டுமென்று 'ஹிஸ்டரி ஆஃப் பெடரல் கவர்ன்மென்ட்' என்பதை எழுதிய அரசமைப்பு வல்லுநர் 'ஃப்ரீமென்' மிகத் தெளிவுபட அதிலே எடுத்துச்சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

அது மட்டுமல்லாமல், இந்திய நாட்டினுடைய அரசியல் அமைப்புச் சட்டம் பண்டித நேரு நினைத்தது ஒன்று; பிறகு வந்து சேர்ந்தது ஒன்று; பிறகு அரசியல் அமைப்புச் சட்டம் உருவாக்கப்பட்டு சிலபல காலம் நடைமுறைப்படுத்தப்பட்ட பிறகு, இந்த அரசியல் அமைப்புச் சட்டத்தை உருவாக்கு வதற்குத் தலைவராக இருந்த டாக்டர் அம்பேத்கார் அவர்களே எவ்வளவு குமுறிப்போனார்கள் என்பது நமக்குத் தெரியும். 'நானே உருவாக்கிய சட்டத்தை நானே கொளுத்தலாமா என்று நினைக்கிறேன்' என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு மிகுந்த வேதனையோடு தெரிவித்தார்கள். இதைப்பற்றி வருணிக்கும் போது பலரும் பல கருத்துக்களைக் கூறினார்கள். இந்த அரசியல் அமைப்புச் சட்டம் ஒரு உண்மையான கூட்டாட்சி அரசாக இருக்கக்கூடிய சட்டம் என்று எந்த அரசியல் அமைப்பு வல்லுநரும், அறிஞரும் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. ஓர் உறுப்பு, யூனிட்டரி கவர்ன்மென்ட், அம்சங்கள் மிகுந்து காணப்படும் கூட்டாட்சி அரசியல் அமைப்பு என்று இதற்குப் பெயரிடு கிறார்கள். மத்திய அரசில் அதிகாரக் குவிப்பு கொண்டிருக்கும் கூட்டாட்சி முறை அரசியல் அமைப்புச் சட்டம் என்று கருது கிறார்கள்?

[டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்] [1983 மார்ச் 30

(முற்பகல் 11—00)

ஆகவேதான் இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலைகளையெல்லாம் நாம் எடுத்துத் தெரிவிக்க வேண்டிய நிலைமையிலே இருக்கிறோம். இதிலே யாரையும் யாரும் குறைத்து மதிப்பிடுவதற்காக அல்ல. மத்திய அரசும், மாநில அரசுகளும் பொதுவான அதிகாரங்களுக்கு உட்பட்டவைகளில் கூட்டாகவும், ஆனால் சுதந்திரமாக இயங்கும் வகையில், அதிகாரங்களைப் பிரித்துக்கொள்ளும் முறைதான் கூட்டாட்சி அமைப்புத் தத்துவம் என்று கே. சி. வியர் என்ற வல்லுநர் மிகச் சிறப்பாகத் தெரிவித்திருக்கிறார்.

பொதுவான பிரச்னைகள் வருகிறபோது, எல்லா மாநிலங்களும் ஒன்று சேர்ந்து—ஒன்று பட்டு சேர்ந்து, இந்தியாவைக் காப்பாற்றவும், சுதந்திரத்தைக் காப்பாற்றவும், இந்திய எல்லைகளைக் காப்பாற்றவும் ஒன்றுபட்டுத்தான் நிற்கவேண்டும். ஆனால், அதே நேரத்தில் தனித்தனியாகப் பிரிந்து சுதந்திரத்தோடு அவை செயல்படவேண்டும். மத்திய அரசுக்கு மாநிலங்கள் கட்டுப்பட்டவை அல்ல, மாநிலங்களுக்கும் மத்திய அரசு கட்டுப்படுவதல்ல. தங்கள் தங்கள் பணிகளில் சுதந்திரத்தோடு பணியாற்றிக் கொண்டிருக்க வேண்டும். எவை எவற்றில் சேர்ந்து பணியாற்ற வேண்டிய நிலைமைகள் இருக்கின்றனவோ, அவை அவற்றில் ஒற்றுமையுடன் அனைத்து மாநிலங்களும், மத்திய அரசோடு ஒன்றுபட்டு பணியாற்ற வேண்டும் என்ற தத்துவத்தைத்தான் பலரும் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, 'மத்திய அரசும் மாநில அரசுகளும் தங்கள் ஆதிக்கத்திற்கு உட்பட்டவைகளில் கூட்டாகவும், ஆனால் சுதந்திரமாகவும் இயங்கும் வகையில் அதிகாரங்களைப் பிரித்துக்கொள்ளும் முறைதான் கூட்டாட்சி முறைத் தத்துவமாகும்.'

அதையேதான் பல நேரங்களில், பல சந்தர்ப்பங்களில் நம்முடைய மாண்புமிகு அறிஞர் அண்ணா அவர்கள், இந்த அவையிலும் பாராளுமன்றத்திலும் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். நாடாளுமன்றத்தில் ஒருமுறை பேசுகிறபோது: ''கடந்த பல ஆண்டுகளாக இந்தியக் கூட்டாட்சி அமைப்பின் நடைமுறைப் போக்கானது, மாநிலங்களின் மனப்பான்மையில் ஒரு விதமான விரக்தி நிலையை உருவாக்கியிருக்கிறது. மாநிலங்கள் வெறும் சுங்கம் பெறும் மாநகராட்சி மன்றங்களைப் போல் மிக விரைவாக மாறி வருகின்றனவோ என்று கருதும் நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. மாநிலங்கள் நாளுக்கு நாள், மேலும் மேலும் விரக்தி அடைந்து கொண்டே போகின்றன. மத்திய அரசானது அரசமைப்புச் சட்டத்தை மறுபார்வையிடவும், மறு ஆய்வு செய்யவும் வேண்டும் என்பதைத்தான், மாநிலங்கள் இப்போது கோரிக்கையாகக் கொண்டிருக்கின்றன'' என்று சொன்னார்கள்.

1983 மார்ச் 30] [டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்]

பல ஆண்டுக்காலம் ஆந்திராவிலே முதலமைச்சராக இருந்து பழக்கப்பட்ட, பல ஆண்டுக்காலம் பாராளுமன்ற மத்திய அமைச்சரவையிலே அமைச்சராக இருந்து பழக்கப்பட்ட, பல ஆண்டுக்காலம் பாராளுமன்றத்தினுடைய அவைத் தலைவராக விளங்கிய, பல ஆண்டுக்காலம் இந்திய குடியரசுத் தலைவராக விளங்கிய திரு. சஞ்சீவி ரெட்டியார் அவர்கள், தென் மாநில முதல்வர்களின் மாநாட்டு முடிவுகளை வரவேற்றதோடு மட்டுமல்லாமல், மாநிலங்கள் நகராட்சி மன்றங்களைப் போல் நடக்கின்ற சூழ்நிலை இருக்கக்கூடாது. அதை மறு பரிசீலனை செய்யவேண்டிய கட்டம் வந்து விட்டது என்ற கருத்தினை பெங்களூரிலே பேசுகிற நேரத்திலும், பம்பாயில் நடைபெற்ற ஒரு கூட்டத்திலே பேசுகிற நேரத்திலும், தெளிவுபடக் கூறியிருக்கிறார்கள்.

அது மட்டும் அல்லாது, பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இந்த அவையிலே பேசும் போது ஒருமுறை, ''நமக்கிருக்கிற கவலை எல்லாம், தூக்க முடியாத பாரத்தை சுமக்க மத்திய அரசினர் ஏன் விரும்புகிறார்கள் என்பதுதான். மத்திய அரசின் வலிவு என்பது, மாநிலங்களின் தனித் தனி வலிவுகள் எல்லாம் கூட்டியதனால் ஏற்பட்ட மொத்த வலிமைதான் என்றும் தெளிவாகக் குறிப்பிட்டுள்ளார்கள். ஆகவே, அந்த அடிப்படையில் செயல்படுவதுதான் வாதத்திற்கு ஏற்றது; அரசியலுக்கு நல்லது, காரியத்திற்கும் உகந்தது என்று தெளிவுபட எடுத்துரைத்திருக்கிறார்கள்''.' இப்படி பல்வேறு கருத்துக்களை பலரும் இங்கே எடுத்துத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள்.

அதேபோல மத்திய மாநில உறவு குறித்து, மேதகு ஆளுநர் அவர்கள் தமிழ்நாடு சட்டமன்றக் கூட்டு அவையில் 1977 ஆம் ஆண்டு ஆற்றிய உரையில் கீழ்க்கண்டவாறு குறிப்பிட்டுள்ளார் :

''இன்றைய நிலைமையில் இந்தியக் குடியரசில் மத்திய-மாநில உறவு நெருங்கியதாக மட்டுமல்லாமல், பிரச்னைகளுக்கு இடம் கொடுப்பதாகவும் உள்ளது.... அதே நேரத்தில், தமிழ்நாட்டில் அரசியல், கலாச்சார, பொருளாதார, மொழிப் பிரச்னைகளையும் கோரிக்கைகளையும் திடமாக வாதாட அனைத்து சந்தர்ப்பங்களையும் பயன்படுத்துவோம். அதன் மூலம் தமிழ்நாட்டு மக்களின் நியாயமான உரிமைகளையும் நலன்களையும் பாதுகாக்க மத்திய அரசு செவிசாய்த்து செயல்படுவன செய்வோம். இந்திய யூனியனின் பொருளாதார அமைப்பை வலுப்படுத்த அதிக அதிகாரங்கள் வழங்கப்படும் என்று பாரதப் பிரதமர் உறுதியளித்திருப்பதையும் வரவேற்கிறோம். மாநிலங்களையும் வலுப்படுத்தினால்தான், மத்திய அரசு வலுவுள்ளதாய் இருக்குமென்பது, இப்போது மேலும் மேலும் உணரப்படுகிறது. இவ்வகையில் இந்தியக் கூட்டாட்சி அமைப்பிலுள்ள ஏற்றத்தாழ்வுகள் அரசியல் அமைப்புச் சட்டத்தில் தக்க திருத்தங்கள் செய்வதன் மூலமாக விரைவில் சீராக்கப்படுமென நம்புகிறோம்'' என தெளிவுபடக் கூறியிருக்கிறார்.

சாதாரணமாக, சுய ஆட்சி என்ற சொல் வருகிறபோது, அது அதனுடைய உண்மையான பொருளிலே அல்லாமல், சிலபல நேரங்களிலே தவறான கருத்துக்களோடு ஏற்கப்பட்டு விடுகிறது. உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டும் என்றால் 'நாற்றம்' என்ற சொல்லை எடுத்துக்கொள்வோமேயானால், அதற்கு உண்மையிலேயே வாசனை என்றுதான் பொருள். நாளடைவில் அதில் எப்படி பொருள் ஏற்பட்டுவிட்டது என்றால்—நாற்றம் என்றாலே துர்நாற்றம் என்று பொருள் கொள்ளும்படி ஆகிவிட்டது. அதுபோலவே மாநில சுய ஆட்சி என்ற சொல் வருகிறபோது அது நாம் இந்தியாவிலேயேயிருந்தே பிரிந்து போகிற சுதந்திரம் கேட்கிற பொருளில் வருகிற அந்த அடிப்படையின் காரணமாகத்தான் மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள்கூட இந்த அவையிலே சுட்டிக்காட்டி பேசியபோது, அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினர் எடுத்துச் சொன்ன சில கூற்றுகளை எடுத்துச் சொன்னார்கள்.

ஆகவே மாநில சுயாட்சி என்பதற்கு இப்படிப்பட்ட பொருள் இருக்கின்றது என்பதால் பிரிவினைக்குக் கொண்டு போய்விடுமோ என்ற அச்சத்தின் காரணத்தால்தான் அப்படிப்பட்ட நிலைமை. அந்த அச்சத்திற்குக் காரணம் இல்லாமல் இருக்கலாம். ஆனால் அந்த அச்சத்தின் காரணமாக எடுத்துச் சொல்லப்பட்டிருக்கின்ற தன்மையின் அடிப்படையில் அது அமைந்திருப்பதை நாம் பார்க்கிறோம் சில சமயங்களில் எடுத்துச் சொல்லப்படுகின்ற கருத்துக்களின் தன்மைகள் அப்படி அமைந்துவிடுகின்றன. ஆனால் இவற்றுக்கு மிகத் தெளிவுபட பல சமயங்களில் எடுத்து சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது. இதைக் கூர்ந்து கவனிக்கும்போது இதனுடைய உண்மையான பொருள் பிரிவினையைக் குறிக்காது, பிரிவினை வராது. மாநிலம் என்ற அடைமொழி சேர்ந்துவிடும் போது ஒரு நாட்டினுடைய உறுப்பு என்றுதான் பொருள். ஆகவே இன்டிப்பென்டன்ஸ் என்பது ஒரு நாட்டோடு சேருமே தவிர இன்டிப்பென்டன்ஸ் என்பது ஒரு ஆட்சியோடு சேராது. அட்டானமி என்பது ஆட்சியோடு சேரும், இன்டிப்பென்டன்ஸ் என்பது நாட்டோடு சேரும். அது நாடு என்று வரும். தன்னாட்சி என்று வரும், அட்டானமஸ் ஸ்டேட்டல் என்று வரும். Autonomy is usually understood as the right of any particular part of a Country to manage its local affairs and handle local State and administrative problems. This implies a certain measure of decentralisation in the Government of a Country என்று அட்டானமி என்பதற்குப் பல்வேறு பொருட்கள் இருந்தாலும் கூட பொதுவாக சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது. ஒரு நாட்டின் குறிப்பிட்ட ஒரு பகுதி தன்னுடைய உட்பகுதிப் பிரச்னைகளைத் தானே மேலாண்மை செய்துகொள்ளவும் மாநில நிர்வாகம் பற்றிய பிரச்சினைகளை தானே தீர்த்துக்கொள்ளவும் பற்றிய உரிமைகள் பொதுவாக தன்னாட்சி என்று கருதப்படுகின்றது. இது எதை உணர்த்துகின்றது

என்றால் நாட்டில் ஆட்சியிடம் குவிந்து கிடக்கும் அதிகாரங்களைக் குறிப்பிட்ட வகையில் பரவலாக்குவது என்பதைத்தான் குறிப்பிடுகிறோம் என்றுகூட தெளிவுபட எடுத்துச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். இங்கே இதை எல்லாம் நாம் வற்புறுத்துவதற்கு காரணமே இங்கே மாநிலங்களுக்கு அதிக அதிகாரங்கள் தரப்பட வேண்டும் என்பதற்காகத்தான். மாநிலங்களுக்கு அதிக அதிகாரங்களைத் தந்துவிட்டால் மத்திய அரசு பலகீனப்பட்டு விடும் என்று அர்த்தம் இல்லை. மத்திய அரசை மேலும் வலிவு படைத்ததாக அது ஆக்கும். மத்திய அரசுக்கும், மாநில அரசுக்கும் இருக்கின்ற பிரச்சினைகளைக் குறைக்க, மாச்சர்யங்களைக் குறைக்க, வெறுப்பு, எரிச்சல் ஆகியவற்றைக் குறைக்க அது மிகவும் பயன்படும். ஆகவேதான் அந்தந்த மாநிலங்கள் வளர்ந்தாலும், வாழ்ந்தாலும் அந்தந்த மாநிலங்களே அவற்றைப் பார்த்துக்கொள்வதோடு மட்டுமல்லாமல் எதிர்காலத்தில் இப்படிப்பட்ட நோக்கங்கள் என்று போகின்றபோது நாமே பார்த்து மத்திய அரசினுடைய செலவு வகைகளுக்கு என்று ஒவ்வொரு மாநிலமும் சப்ஸ்க்ரிப்ஷன் மாதிரி கொடுக்கக்கூடிய ஒரு தன்மையின் அடிப்படையில் உருவாகின்ற ஒரு சூழ்நிலை வந்தாலும் வரலாம். அந்த அளவுக்கு வரவேண்டும் என்ற அளவுக்குக் கருத்துக்களைப் பரிமாறுவதற்கு இந்தத் தீர்மானம் மிக மிகப் பயன்பட்டிருப்பது மிக்க மகிழ்ச்சிக்குரிய ஒன்று.

நிதியாதாரங்களைப் பொறுத்தவரையில் தெளிவுபட பல பேரும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் பல்வேறு ஆதாரங்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். அதுமட்டுமல்ல. நிதியாதாரங்களைப் பெருக்குவதற்கான அதிகார வரம்புகள், நமக்கென்று ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்ற பட்டியலில் அமையவில்லை என்று சுட்டிக்காட்டினார்கள். மத்திய அரசின் பட்டியல், மாநில அரசின் பட்டியல் என்பவற்றில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வரம்புகளை எல்லாம் எடுத்துச் சொல்கின்றபோது எப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் இருக்கின்றன என்பதைக் காண முடிகின்றது. இதைப்பற்றித்தான் பெங்களூரில் கூடிய தென் மாநில முதல்வர்கள் மாநாடு உடனடியாக இந்தப் பிரச்னைகளில் சிலவற்றைக் கவனித்து 8-வது நிதிக்குழுவிற்கு அறிவிக்கவேண்டும் என்ற கருத்திலே ஒரு தன்மையை எடுத்துச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். அதுபற்றிய தன்மைகளை ஏராளமாக எடுத்துச் சொல்ல முடியும் என்றாலும் உதாரணத்திற்காக ஒன்றைச் சொல்கிறேன். தற்போது இந்திய அரசினிடத்திலே வரிவிதிப்பு அதிகாரம் இருக்கின்றது. அதன்கையிலேதான் அந்த அதிகாரம் இருக்கின்றது. நமக்குக் கிடைக்கின்ற வருமானம் எதிலே இருந்து வருகின்றது என்றால் ஆயத்தீர்வையிலே இருந்து 40 சதவீதம் கிடைக்கின்றது. இன்கம் டாக்ஸிலே இருந்து 85 சதவீதம் கிடைக்கின்றது. இந்த இரண்டையும் தவிர, இன்கம் டாக்ஸுக்கோ அல்லது ஆயத்தீர்வைக்கோ சர்சார்ஜ் போட்டால் அது நமக்குக் கிடைக்காது; செஸ் போட்டால் அது நமக்குக் கிடைக்காது. உதாரணத்திற்கு

ஒன்றைச் சொல்கிறேன். 1982—ஆம் ஆண்டில் மத்திய அரசு பட்ஜெட் போடுவதற்கு 2 மாதங்களுக்கு முன்பே எக்ஸைஸ் ஆன் சிகரெட் என்ற வரி போட்டதில் 250 கோடி ரூபாய் மத்திய அரசுக்கு இந்த ஆண்டு வருமானம் வருகின்றது. அதுமட்டுமல்ல. பெட்ரோலியம் ப்ராடக்ட்ஸ் என்ற அளவுக்கு 800 கோடி ரூபாய்க்கு வரி போட்டு அதிலே கெரோசினுக்கு கன்செஷன் என்ற வகையிலே 200 கோடி ரூபாய் போக 600 கோடி ரூபாய் மத்திய அரசுக்கு வருமானம் கிடைக்கின்றது. ஆனால் ப்ரைஸ் ரிடக்ஷன் ஆன் ஆயில் என்ற வகையிலே எண்ணெயை உற்பத்தி செய்கின்ற நாடுகள் எல்லாம் ஒன்றாகக் கூடி அகில உலக அளவிலே இருக்கின்ற பிரச்சினைகளைக் கவனித்து மேலும் சூழ்ந்து கிடக்கின்ற எண்ணெய் தன்மை பற்றியும் கவனித்து எண்ணெய் விலையைக் குறைக்க வேண்டும் என்று முடிவு செய்திருக்கின்றது. அப்படி விலை குறைக்கப்பட்டதன் காரணத்தால் இந்திய அரசுக்கு 450 கோடி ரூபாய் இலாபம் கிடைக்கின்றது. அதுபற்றிக் கூட கல்கத்தாவிலே பிரணாப் முகர்ஜியிடம் எண்ணெய் விலையை நீங்கள் குறைப்பீர்களா என்று கேட்டபோது அது குறைக்கப்பட மாட்டாது; வேறு பல செலவுகள் எல்லாம் இருக்கின்றன. எனவே 450 கோடி ரூபாய் குறைக்க மாட்டோம். அது மத்திய அரசில் உள்ள, வேறு பல செலவுகளுக்குப் பயன்படும் என்று சொல்லி இருக்கிறார்கள்.

(முற்பகல் 11–10)

அதேபோல் ரயில்வேயில் கட்டணத்தை உயர்த்தி 489 கோடிக்கு உயர்ந்த பிறகு கன்செஷன் தந்து 58 கோடிக்குக் குறைந்து 431 கோடி ரூபாய் இப்போது வருமானம் வருகிற சூழ்நிலையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். சென்டிரல் எக்ஸைஸ் என்ற அளவுக்கு இப்போது மாண்புமிகு திரு. பிரணாப் முகர்ஜி அவர்கள் கொண்டு வந்த வரவு, செலவுத் திட்டத்தில் அறிவித்தபடி 716 கோடிக்குப் போட்டிருக்கிறார்கள். தபால் தந்தி கட்டணங்களில் உயர்ந்த வகையில் 80 கோடி ரூபாய். எல்லாம் சேர்த்து 2,527 கோடி ரூபாய் இந்த ஆண்டு புது வருமானத்தைப் பெறுகிற அளவுக்கு மத்திய அரசு வரி விகிதங்களைப் பெற்று இருக்கிறது. இதிலே நமக்குக் கிடைப்பது என்ன என்று கேட்டால்—இதைத்தான் நீங்கள் கூர்ந்து கவனிக்க வேண்டும்—அதைத்தான் உறுப்பினர்கள் பலரும் சிறப்பாக எடுத்துத் தெரிவித்தார்கள். 2,527 கோடி ரூபாயில் எல்லா மாநிலங்களுக்கும் சேர்த்து ஒதுக்கப்பட்டு இருப்பது 101 கோடி ரூபாய். இதில் இந்த மாநிலத்திற்கு இப்போது வருகிற நிலைமை 7 கோடி ரூபாய். இந்த 2,527 கோடிரூபாய்க்குப் போட்டிருக்கிற கட்டண வரி உயர்விலே இந்த மாநிலம் எவ்வளவு தாங்க வேண்டி வரும் என்று ரஃப்பாக கணக்குப் போட்டுப் பார்த்தால் 240 கோடி ரூபாயை இந்த மாநிலம் தாங்கும். இந்த மாநிலம் 240 கோடி ரூபாயைத் தாங்கும்போது இந்த அரசு எவ்வளவு கூடுதலாகத்

தாங்க வேண்டி வரும் இந்த வரிகள் எல்லாம் சேர்ந்து கட்ட வேண்டும் என்று கேட்டால் 40 கோடி ரூபாயை தாங்கவேண்டும். 7 கோடி ரூபாயை வாங்கிக்கொண்டு மேற்கொண்டு கிட்டதட்ட 42 கோடி ரூபாய்க்கு நாம் புது வரிகளைத் தாங்கவேண்டும். அதில் 7 கோடி ரூபாய் போக 35 கோடி ரூபாயை நம்முடைய பணத்திலிருந்து செலவழிக்கிற கட்டத்தில் வருகின்ற காரணத்தினால்தான் 1982-83 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்டத்தை கணக்குப் போட்டுப் பார்த்தால் அகில இந்தியாவில் இருக்கிற எல்லா மாநிலங்களும் சேர்ந்து செலவழிக்கிற பணம் 16 ஆயிரம் கோடி ரூபாய்—22 மாநிலங்களும் சேர்ந்து—மத்திய அரசு மட்டும் செலவழிக்கிற பணம் 32 ஆயிரம் கோடி ரூபாய். கிட்டத்தட்ட 3-ல் ஒரு பகுதி எல்லா மாநிலங்களும் மக்களின் அன்றாட பிரச்சனைகளைக் கவனிக்கிற மாநிலங்களுக்கு 3-ல் ஒரு பகுதி நிற்கிறது. ஆனால் சூப்பர்வய்சிங் பவர் என்று சொல்லத் தக்க அளவுக்கு மேற்பார்வையிடுகின்ற அளவுக்கு மாநிலங்களுக்கு உதவி செய்கின்ற அளவுக்கு இருப்பதற்கு 2 பங்கு இருக்கிறது. ஆகவேதான் நிதி ஆதாரங்களில் பல்வேறு வகைகளில் மாறுதல் ஏற்படவேண்டும் என்று நாம் எடுத்துச் சொல்வதற்குக் காரணமே இதுதான். இப்போது தென்மாநில முதலமைச்சர்கள் மாநாட்டிலே தெளிவாகச் சொல்லப்பட்டு இருக்கிற ஒரு கருத்தை நான் விளக்க ஆசைப்படுகிறேன். உதாரணத்திற்கு ஒன்றை எடுத்துக்கொள்வோம். ஏற்கெனவே உணவுப் பிரச்சனை வந்தபோதுகூட நான் அதைப்பற்றி, வறட்சி நிலைமை பற்றி குறிப்பிடும்போது கூடக் கூறியிருக்கிறேன். ஒவ்வொரு மாநிலமும் வறட்சி வந்தாலோ வெள்ளம் வந்தாலோ நிவாரணம் அளிப்பதற்காக என்று தன்னுடைய பட்ஜெட்டில் ஒரு தொகையை ஒதுக்க வேண்டும் என்று ஒரு கட்டாயத் தன்மை இருக்கிறது. அந்தக் கட்டாயத் தன்மையால் தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் 8 கோடியே 59 லட்சம் ரூபாய் ஆண்டுக்கு ஆண்டு நாம் ஒதுக்க வேண்டும். வறட்சி இருந்தாலும் இல்லாவிட்டாலும் ஒதுக்கி வரவேண்டும். எப்போதாவது வறட்சி அல்லது வெள்ளம் வந்துவிட்டால் இந்த ஒதுக்கம் செய்கிற ஒட்டுமொத்தத் தொகையை வைத்துக்கொண்டு நாம் செலவழிக்க வேண்டும். அந்த வகையில் 1982—83-ம் ஆண்டு 8 கோடியே 59 லட்சமும் 1983—84-ம் ஆண்டு 8 கோடியே 59 லட்சமும் கிட்டத்தட்ட 17 கோடியே 18 லட்சம் நாம் வறட்சிக்காக செலவழித்துத் தீர வேண்டும். இந்த ஒதுக்கப்பட்ட பணத்திலிருந்து. அதற்கு மேல் இப்போது இருக்கிற நிலைமை என்ன என்று கேட்பீர்களானால் மத்திய அரசு நாம் செலவு செய்து கொள்ள அனுமதிக்கிறது. அனுமதிக்கவேண்டும். அதாவது இந்த ஆண்டு ஒதுக்கப்படுகிற திட்டச் செலவு 845 கோடிரூபாய்க்கு மத்திய அரசு அனுமதி தந்து இருக்கிறது என்றால் அதிலும் 5 சதவீதம் நாம் செலவழித்துக் கொள்ளலாம். செலவழித்துக்கொள்வதற்கு அது அனுமதி தருகிறது. அந்தப்படி 5 சதவீதம் என்று பார்த்தால் 42 கோடியே 35 லட்சம் நாம் செலவழிக்க வேண்டும். ஆக 17 கோடியே 18 லட்சம் நாமே செலவழிக்க வேண்டும்.

ஆனால் திட்டத்திற்கு ஒதுக்குகிற செலவிலிருந்து 42 கோடியே 25 லட்சத்தை எடுத்துச் செலவழிக்கலாம் ஆனால் இதில் என்ன என்று கேட்டால் அடுதத அடுத்து வருகின்ற ஆண்டுகளில் அவர்கள் திட்டச் செலவுக்குக்கொடுக்கிற பணத்தில் இதைக் கழித்துக்கொள்வார்கள், இந்த 42 கோடியையும் ஆக இந்தத் திட்டத்திற்கு ஆகிற செலவு நமக்குத் திட்டத்தினுடைய பணிகள் குறைவதால் மொத்தம் 59 கோடி, 60 கோடிக்கு நாமே தான் பொறுப்பு ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும். அதற்கு மேல் ஆகிற செலவை இப்போது இருக்கிற முறைப்படி என்ன என்றால் 217 கோடி ரூபாய் இப்போது கேட்டிருக்கிறோம். உதாரணத்திற்கு நான்சொல்கிறேன் 200 கோடிக்கு மத்திய அரசு அனுமதிக்கிறது என்று வைத்துக்கொள்ளுங்கள், 200 கோடி ரூபாய் அனுமதித்தால் அதில் நம்முடைய செலவு 60 கோடி, மீதி 140 கோடி. இந்த 140 கோடி ரூபாயில் இப்போது இருக்கிற நிலைமைப்படி 70 கோடி ரூபாய் கடனாகக் கிடைக்கும், 70 கோடி ரூபாய் மானியமாக கிடைக்கும். ஆக 200 கோடியில் மானியமாக வருவது 70 கோடி ரூபாய். மீதி 130 கோடி ரூபாய் தமிழக அரசு தன்னுடைய நிதியிலிருந்து இந்த ஆண்டும், அடுத்த ஆண்டும் செலவழிக்க வேண்டும். அதிலே ஒரே ஒரு நன்மை. அனுமதி பெறுவதற்குக் காரணம் என்ன என்றால் உடனடியாக பணத்தை இப்போது தந்துவிடுவார்கள், பணக் கஷ்டம் இல்லாமல். இந்தப் பணம் பின்னால் கடனாகவோ மற்றவையாகவோ தீர்த்துக் கொள்வதாக இருக்கும், இதைத் தான் தென் மாநில முதல்வர்கள் 8-வது நிதிக்குழுவில் என்ன சொல்ல வேண்டும் என்று கருதி இருககிறார்கள் என்றால் எக்காரணம் கொண்டும் இந்த திட்டச் செலவிலிருந்து இந்த வறட்சி நிவாரணப்பணி மற்றவைகளிலிருந்து எடுக்கக்கூடாது, திட்டத்திற்கு அப்பாற்பட்ட செலவாக மத்திய அரசு இந்தச் செலவை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்று தென் மாநில முதல்வர்கள் மாநாடு தீர்மானித்து இதை வற்புறுத்துவது என்று எடுத்துச்சொல்லியிருக்கிறது. ஏன் இதை நான் சொல்கிறேன் என்றால் இந்தியாவிலே வறட்சி வந்தாலும் சரி, வெள்ளம் வந்தாலும் சரி அதிலே மாநில அரசுக்கு மட்டுமே பொறுப்பு வந்துவிடக் கூடாது. இந்திய மக்கள் என்ற நிலைமையிலே பொறுப்பு சரிசமமான பொறுப்பு மத்திய அரசுக்கும் இருக்கிறது. அந்த வகையிலேதான் திட்டத்திற்கு அப்பாற்பட்ட செலவாக ஆக்கவேண்டுமென்று சொல்லி அதிலே 25 பங்கு கடனாகவும் 75 பங்கு மானியமாகவும் தரவேண்டுமென்று சிபாரிசு செய்யவேண்டுமென்று முதலமைச்சர்கள் மாநாட்டிலே முடிவெடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த அளவிலே நீங்கள் வைத்துக்கொள்வீர்களானால் ஆயத் தீர்வையிலே 40 சதவீதம் மட்டும் நமக்குத் தருகிறார்கள். மாநில முதல்வர்கள் ஒன்று கூடி எடுத்துச் சொன்னது இதை 60 சதவீதமாகவாவது 8-வது நிதிக் குழு சிபாரிசு செய்து உயர்த்த வேண்டுமென்பது மட்டுமல்ல சர்சார்ஜாக இருந்தாலும் செஸ் ஆக இருந்தாலும் அதிலேயும் உரிய பங்கு மாநிலங்களுக்குத் தரவேண்டுமென்றும் அந்த அடிப்படையை வைத்து நிதி ஆதாரங்களை எந்த எந்த வகையிலே பெருக்கலாம் என்றும், மாநில அரசு சில்பல்

பொறுப்புக்களை எடுத்துக் கொள்கிறபோது அந்தப் பொறுப்புகள் மத்திய அரசுக்குக் குறைகின்றன என்று பொருள், அதை அடிப்படையாக வைத்துத்தான் இந்த இரண்டு காரணங்களுக்காக அந்த மாநாடு கூட்டப்பட்டது. இந்த இரண்டு காரணங்களுக்கான அடிப்படைகள் மேலும் மேலும் வளர வேண்டும், ஒட்டு மொத்தக் கருத்து வரவேண்டும், சுமுகமான சூழ்நிலை வரவேண்டும் என்ற முறையிலே மாநில காங்கிரஸ் முதல்வர்களை நீங்கள் சிந்திப்பீர்களானால் இந்த நிலைமைகளையெல்லாம் உணராத முதலமைச்சர் யாருமே இல்லை. உதாரணத்திற்கு நான் சொல்கிறேன், புகையிலை, சர்க்கரையினுடைய விற்பனை வரியை மத்திய அரசு எடுத்துக்கொள்கிறபோது அதைப்பற்றி விவாதிப்பதற்காகக் கூட்டப்பட்ட கூட்டத்திலே மேற்கு வங்காளம், தமிழகம் திரிபுரா, கேரளம் ஆகிய மாநிலங்களைச் சேர்ந்தவர்கள் இதை எக்காரணம் கொண்டும் எடுக்கக்கூடாது என்று நாம் சொன்னது மட்டுமல்ல, முதல்நாள் விவாதம் நடைபெறுகிறபோது மாநில முதல்வர்கள் எல்லாம் இந்த விற்பனை வரியை எடுக்கக்கூடாது, எடுக்கக் கூடாது. எடுக்கக்கூடாது என்றுதான் சொன்னார்கள். மறுநாள் தீர்மானம் என்று வருகிறபோது விப் வந்துவிட்டது. விப் வந்தவுடனே—இதை எடுக்கக்கூடாது என்று நான்கு மாநிலங்களும் சொன்னோம்—மற்றவர்கள் எல்லாம் வாய்மூடி இருந்து கொண்டார்கள். கர்நாடக முதலமைச்சராக இருந்த திரு. குண்டுராவ் அவர்களைக் கொண்டு தீர்மானத்தை நிறைவேற்றச் சொன்னார்கள். தீர்மானத்தை நிறைவேற்றக் கூடாது அதிலே மெஜாரிட்டி மைனாரிட்டி பார்க்கக் கூடாது நியாயத்தைத்தான் பார்க்க வேண்டுமென்று நாங்கள் எல்லாம் சொன்னோம். யுவர் புரட்டஸ்ட் இஸ் ரெக்கார்டட் என்று திரு. வெங்கட்ராமன் அவர்கள் சொன்னார்கள், உங்கள் புரட்டஸ்டை ரெக்கார்ட் பண்ணிவிட்டோம் என்று சொன்னார்கள். காரணம் மெஜாரிட்டி அங்கே இருக்கிறது என்பதால் நிறைவேற்றிவிடலாம் என்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஆகவே இது மத்தியானம் வராது என்று நினைத்துக்கொண்டு பிரதமருடைய எங்கேஜ்மெண்டிற்கு நாங்கள் எல்லாம் சென்றபோது மறுபடியும் தேவையில்லாமல் அதை வோட்டுக்கு விட்டிருக்கிறார்கள். அதைத்தான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் உமாநாத் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள், அதிலே வோட்டிற்குப் போகும்போது தமிழகம் இல்லையென்று சொன்னார்கள். காலையிலே புரட்டஸ்ட் ரெக்கார்டட் என்று சொல்லிவிட்டதன் காரணமாக மீண்டும் எடுத்துக்கொள்ள மாட்டார்கள் என்று நாம் நினைத்ததன் காரணமாக நான்கு மாநிலங்களும் அங்கு இல்லாதிருக்கும் சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. ஆனால் உள்ளூர ஒவ்வொரு மாநில முதலமைச்சரும் அதைவிடத் தயாராக இல்லை. ஆனால் கட்டுப்பாட்டுக்காகத்தான் விட்டார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் தெளிவுபட எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே அரசியலமைப்புச் சட்டத்திற்கு நாட்டின் நலன் கருதி

இந்தியா ஒரு வலுவான என்றென்றும் நிலைத்திருக்கக்கூடிய அளவுக்கு ஒரு சுமுகமான முடிவின் அடிப்படையில் நாம் பழக வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் செய்கிறோம். இன்னொன்றும் சொல்ல விரும்புகிறேன். ரஷ்யாவிலே அபிஷியல் லாங்குவேஜ் என்று கிடையாது. காமன் லாங்குவேஜ் என்று வைத்திருக்கிறார்களே தவிர அபிஷியல் லாங்குவேஜ்—ஒவ்வொரு மாநிலமும் ரஷ்ய லாங்குவேஜைத்தான் ஏற்றுக் காண்டு தீரவேண்டுமென்று அவ்வளவு பெரிய ரஷ்யாவிலே வைக்கவில்லை. ஒவ்வொரு மாநிலத்திலேயும் 3, 4 மொழிகள் அதுற்கும் அப்பாற்பட்டு பயன்படுத்த மக்கள் விரும்புவார்களானால் பயன்படுத்தலாம் என்று அங்கே இருக்கிறது. நான் ஏன் இதைக் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால் ஒரு கேட்டை உண்டாக்கவில்லை ஒரு பிளவை உண்டாக்கவில்லை, ஒரு மாறுபாட்டை உண்டாக்கவில்லை. ஆகவே இந்தக் காரணங்களை அடிப்படையாக வைத்து சிந்திக்க மற்றவர்களுக்குச் சொல்வதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது. இந்தத் தீர்மானத்தையொட்டி மாண்புமிகு உமாநாத் அவர்களும் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களும் மற்றக் கட்சித் தலைவர்களும் மிகச்சிறப்பாக எடுத்துத் தெரிவித்திருக்கிறசூழ்நிலையில்மாண்புமிகு சித்தன் ஆதரிக்காவிட்டாலும் போகப் போக எதிர்காலத்திலே இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலைகளை எல்லாம் உணர்ந்து ஆதரிக்கிற கட்டம் நாட்டின் நலன் கருதி ஏற்படவேண்டும், ஏற்படும் என்று நம்புவோமாக என்று கூறி உரையை முடிக்கிறேன்.

(முற்பகல் 11–20)

டாக்டர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, ஒரு விளக்கம் பெற விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள் உரையாற்றியபோது இது தென் மாநிலங்களைச் சேர்ந்த நான்கு மாநிலங்களை மாத்திரம் ட்டிய பிரச்னை அல்ல; இந்தியாவிலே உள்ள எல்லா மாநிலங்களும் இதிலே கலந்துகொள்ள வேண்டும்; எதிர்காலத்திலே இன்னும் பல மாநிலங்கள் கலந்து கொள்ளும் என்ற கருத்து அங்கே தெரிவிக்கப் பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். நான்கு மாநில முதல்வர்களுடைய மாநாடு கூட்டும்போது சற்றொப்ப என்று கூற முடியாமல் முழுமையாகவே அந்தக் கருத்துக்களுக்கு ஒப்புதலுள்ள மாநிலங்களானமேற்குவங்க முதலமைச்சர், திரிபுரா முதலமைச்சர் ஆகியோரும் அதற்கு அழைக்கப்பட்டிருக்கலாமே; அவர்கள் ஏன் அழைக்கப்படவில்லை? என்கிற அந்தக் காரணத்தையும்—இன்னொன்றையும் சொன்னார்கள். நான் விரிவாகப் பேசவிருக்கிறேன், மாநில சுயாட்சித்தீர்மானம் இங்கே வருகிறபோது என்று சொன்னார்கள். அந்தத் தீர்மானம் அரசின் சார்பில் கொடுக்கப்படவிருக்கிற தீர்மானமா? அல்லது விவாதித்துக் கொண்டிருக்கிற தனியார் தீர்மானமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உமாநாத் அவர்கள் கொண்டு வந்த தீர்மானம் விவாதத்தில் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. அதில் கருத்தை எடுத்துச்சொல்வதற்கு வாய்ப்பிருக்கிறது என்று தான் நான் குறிப்பிட்டுச் சொன்னேன். மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் எல்லா மாநிலங்களையும் அழைக்கவேண்டுமென்கிற எண்ணத்தை அந்த மாநாட்டிலே குறிப்பிட்டார்கள். கர்நாடக முதல்வர் மாண்புமிகு ஹெக்டே அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். ஒரு ஜனதா அரசினுடைய முதலமைச்சராக அவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவருக்கு ஒரு அச்சம் ஏற்பட்டது. அந்த அச்சம் ஏற்பட்டதன் தன்மையிலே நான் இனிஷியேட்டிவ் ஆரம்பித்து, அதற்கு வலிவு ஏற்படுமேயானால் பிறகு துவங்கலாம் என்ற கருத்தைக்கூட அந்த மாநாட்டிலே எடுத்து வைக்கிறபோது எடுத்துச் சொன்னார்கள். அழைப்பை முதலில் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் புரட்சித்தலைவர் அவர்கள் ஏற்றுக்கொண்டார்கள். ஏற்றுக்கொண்ட உடனே புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற கருத்தை தெரிவித்த அடிப்படையில் ஆந்திர மாநில முதலமைச்சரும் ஏற்றுக்கொண்டார்கள். புதுவை மாநில முதல்வரும் ஏற்றுக்கொண்டார்கள். கேரள மாநிலத்தினுடைய நிலைமைதான் இங்கே விளக்கப்பட்டது. ஆகவே இந்த நான்குமாநிலங்களைச்சார்ந்த முதல்வர்களின் மாநாட்டைக் கூட்டுகிற ஒரு முயற்சி, எல்லோருடைய கருத்துக்களை அறிவதற்காக, எண்ணத்தை அறிவதற்காக ஓரளவிற்கு வாய்ப்பாக அமைந்திருப்பதன் காரணமாக, அந்த அச்சத்தின் காரணமாக, கூப்பிட்டால் வருவார்களோ, இல்லையோ என்ற காரணத்தாலே தான் முதலில் நான்கு தென்னக மாநில முதலமைச்சர்கள் இருக்கட்டும் என்று சொல்லி, பிறகு எல்லா மாநிலங்களும் சேர்ந்துகொள்கிற அளவிற்கு வருகிறது. அப்படி வருகிறபோது, மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொல்லியபடி மேற்கு வங்காளம், திரிபுரா மாநிலங்கள்; இப்போதுகூட காஷ்மீர் மாநிலமுதலமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஒரு தனி மாநாட்டை வட மாநில மாநாட்டைக் கூட்டலாமா என்று; அப்படி பத்திரிககைளில் வந்தது. ஆனால் அப்படி சொல்லவில்லை என்று அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் கூறுகிறபோது இந்தத் தென்னக மாநில முதல்வர்களுடைய குழு அடிக்கடி கூடி யோசிக்கவேண்டும் என்றெல்லாம் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இப்படி பலரும் பலகருத்துக்களைத் தெரிவித்திருப்பதன் காரணமாக, அடுத்த கூட்டம், மாநாடு, மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் கூறியதைப்போல இதனோடு ஒட்டி வருகிற அகில இந்தியாவிலே இருக்கிற பல மாநிலங்களுடைய முதல்வர்கள் ஒன்று சேர்ந்து கருத்தைத் தெரிவிக்கிற அமைப்பாக அமையும்; இதைத் தான் முதலமைச்சர் அவர்களும் சுட்டிக்காட்டினார்கள், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் மாநாட்டில் சொல்கிறபோது இன்றைக்கு நான்காக இருக்கிற நாம் நாளை 22-ஆக மாறுகிற காலம் வரும்; அந்த காலத்தை நாம் எதிர்பார்ப்போமாக என்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். அந்தக் கருத்திற்கு ஆக்கம் தர வேண்டும் என்பதுதான் நம்முடைய எண்ணம்.

திரு. ரா. உமாநாத் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, நான் மொழிந்திருக்கக் கூடிய இந்தத் தீர்மான விவாதத்தில் உண்மையில் நான் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். காங்கிரஸ் கட்சி ஒன்றைத் தவிர இந்த அவை அனைத்தும் அதை ஆதரித்து இருப்பதும், அதை ஆதரித்து விளக்கக்கூடிய முறையில் பலமான பல விஷயங்கள், கூர்மையான பல விஷயங்களை எடுத்துரைத்ததும் உண்மையில் எனக்கு மகிழ்ச்சி அளிக்கிறது. தீர்மானத்தை ஆதரித்த எல்லா கட்சிகளுக்கும் நான் நன்றி கூற கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எதிர்த்த காங்கிரஸ்-ஐ கட்சிக்கும் ஒருவகையில் நான் நன்றி கூறுகிறேன், அவர்கள் தங்கள் எதிர்ப்பின் மூலமாக வைத்திருக்கக்கூடிய விஷயங்களுக்குப் பதில் கூறகிறவகையில் மேலும், மேலும் இந்த தீர்மானத்திற்கு ஆதரவும், பலமும் திரட்டக்கூடிய அளவிற்குச் சர்ச்சைகள் உருவாகி பயன்பட்டிருக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல. எங்களுடைய அரசியல் நோக்கம் என்ன? ஆளுங் கட்சியை தனிமைப் படுத்துவது; தேர் இஸ் நோ சீக்ரெட் எபவுட் இட்; அரசியலில் அவர்களைத் தனிமைப்படுத்துவது என்பது; ஆகவே அவர்கள் ஒரே ஒரு கட்சி இந்த அவையில் எதிர்ப்பதன் மூலமாக அவர்கள் அவர்களை தனிமைப்படுத்துவதற்கு உதவியாக இருக்கிறார்கள்; எங்களுடைய இலட்சியத்திற்கு அந்த அளவிற்கு உதவியிருக்கிறார்கள்; மிக்க நன்றி. மாண்புமிகு சித்தன் அவர்கள் அவர்கள் கட்சியின் சார்பாக பலமான எதிர்ப்பை இந்தத் தீர்மானத்திற்குக் கொடுத்தார். அவர்கள் ஒரு கேள்வி கேட்டார்கள். அப்படி என்ன அவசரம் என்று ஒரு ஸ்பெசிபிக் கொஸ்டினைக் கேட்டார்கள். அதாவது பிரிவினை, செசேஷன் என்ற அவர்களுடைய வாதத்தை ஆதரிக்கக்கூடிய முறையில் ஜனங்கள் மத்தியில் ஒரு சந்தேகத்தை உருவாக்குவதற்கு, இப்போது நான்கு முதலமைச்சர்கள் கூடவேண்டிய அவசரம் என்ன என்று கேட்டார்கள். ஆம், இப்பொழுது அவசரம் உள்ளது என்பதனால்தான் நாங்கள் முழுமனதாக ஆதரிக்கிறோம். உண்மையிலே, நாட்டினுடைய இன்றைய நிலைமையை அவர் உணர்ந்திருந்தால், நாட்டு மக்களுடைய இன்றைய—நான் நாடு என்று சொல்கிறேன், தமிழ்நாடு மட்டும் என்று சொல்லவில்லை; நாட்டு மக்களுடைய—அவல நிலைமை எவ்வளவு பயங்கரமாக இருக்கிறது என்பதை அவர் உணர்ந்திருந்தால் அவர் இப்பொழுது என்ன அவசரம் என்று கேட்டிருக்க மாட்டார்.

திரு. துரைமுருகன்: Please excuse me Sir· On a point of clarification, இந்தத் தென்னகத்து மாநில முதல்வர்கள் கூட்டிய மாநாடு பற்றி நம்முடைய மாண்புமிகு உமாநாத் அவர்கள் உரையாற்றுகிறார்கள், நான் வரவேற்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நான் அவரிடத்திலே ஒன்றே ஒன்றைத் தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன். இது உங்களுடைய தமிழ்நாடு கம்யூனிஸ்ட் கட்சி எடுத்த முடிவா? அகில இந்திய ரீதியிலேயே உங்கள் கட்சி இதை ஆதரிக்கிறதா? ஏனென்று கேட்டால் iIn Hindustan Times – The ruling –West Bengal Front does not few with favour the formation of the Council of Chief Ministers ovSouthern States.

Left Front Chairman Saroj Mukerjee told newsman: "We are surprised at the reported move of the Chief Ministers of Southern States. We do not believe in southern, western or northern States, all are States within India''. என்று அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். எனவே, உங்களுடைய லெப்ட் விங்கினுடைய சேர்மன் அவர்கள் இந்த 4 முதல்வர்கள் கூடியதை ஒத்துக் கொள்ள மறுக்கிறார். எனவே, அகில இந்திய ரீதியில் எடுக்கப்பட்ட முடிவா, அல்லது தமிழகத்தில் எடுக்கப்பட்ட முடிவா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. ரா. உமாநாத் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இந்துஸ்தான் டைம்ஸை 'கோட்' பண்ணி, சரோஜ் முகர்ஜி சொன்னதை அவர் குறிப்பிடுகிறார். நமக்குத் தெரியும், நம்முடைய ஸ்டேட்மென்ட்ஸ் பத்திரிக்கைகளிலே முழுமையாக வருவதில்லை, என்று. அங்கே என்ன ஸ்டேட்மென்ட் கொடுத்தாரோ? என்ன விட்டார்களோ, தெரியாது. நான் நேற்று பல்வேறு ஆர்க்யுமென்ட்ஸ் வைத்து பேசினேன். இன்றைக்கு, இந்துப் பத்திரிகையிலே பார்த்தேன், கொஞ்சம் தான் வந்திருக்கிறது. ஆகவே ஜனங்கள் என்ன நினைப்பார்கள்? கொஞ்சம் தான் பேசி இருப்பார் போலிருக்கிறது என்று நினைப்பார்கள். அவர் என்ன முழு ஸ்டேட்மென்ட் விட்டார் என்று தெரியாது.

ஆனால், கட்சியின் சார்பாகத்தான் நான் பேசினேன். மார்க்சிய கட்சியினுடைய தமிழக மாநிலக் குழுவின் சார்பாக மட்டும் அல்ல; ஆல் இந்தியா மார்க்சிஸ்ட் கட்சியின் சார்பாகத் தான் இந்தக் கருத்தையே நான் கூறினேன். ஏனென்றால், இந்த 4 முதல்வர்களுடைய முடிவுகள் பத்திரிகைகளிலே வந்தவுடனே, மறுநாளே எங்களுடைய ஆல் இந்தியா பார்ட்டியினுடைய ஜெனரல் செக்ரட்டரி ஈ.எம்.எஸ். நம்பூதிரி பாத் அவர்கள் அபிஷியல் ஸ்டேட்மென்ட்டே கொடுத்தார்கள். 'நான் அந்த முடிவை வரவேற்கிறேன், தென்னக முதல்வர்களுடைய கூட்டத்தின் முடிவை வரவேற்கிறேன். இந்த முடிவுகளை காங்கிரஸ் (ஐ) முதல்வர்களும் வரவேற்பார்கள் என்று நான் எதிர்பார்க்கிறேன்' என்று அபிஷியலாக எங்கள் ஆல் இந்தியா ஜெனரல் செக்ரட்டரி ஸ்டேட்மென்ட் கொடுத்தார். அதன் அடிப்படையிலே தான், நாடாளுமன்றத்திலே இந்த 4 முதல்வர்களுடைய கூட்டத்தை separatist-secessionist என்று காங்கிரஸ்(ஐ) நண்பர்கள் கூறியபொழுது, எங்களுடைய இரண்டு எம்.பி.க்கள் எழுந்திருந்து, Let it go on record, we congratulate the four Chief Ministers. என்று சொன்னது அந்த இரண்டு பேர்களுடைய கருத்தல்ல; it is All India Partys'stand. முதலாவது, அவர் சொன்னது சரி, அல்லது தப்பு என்று நான் இப்பொழுது சொல்வதற்கில்லை, சார்.

திரு. என். சங்கரய்யா: அந்த அறிக்கையை நான் படிக்கவில்லை; அப்படியே பார்த்தாலும் உறுப்பினர் சொன்னதில் இருந்து என்ன தெரிகிறது? தெற்குக்குக் குழு இல்லை, இந்தியா பூராவும் சேர்ந்தே மாநில முதலமைச்சர்கள் அப்படிப்பட்ட ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்யவேண்டுமென்று விரும்புவதைத் தானே அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதைத்தான் மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். இந்தத் தென் இந்திய மாநில முதல்வர்கள் மாநாடு நடக்கும்போது ஏன் நீங்கள் ஜோதி பாசு அவர்களையும் திரிபுரா மாநில முதல் அமைச்சர் அவர்களையும் அழைக்கவில்லையென்று குறிப்பிட்டார்கள். அந்தக் கருத்துதான் இதிலே கடைசியிலே பிரதிபலிக்கிறது. இந்தியா பூராவும் சேர்ந்து கேட்கப்பட வேண்டிய ஒரு கோரிக்கை என்பதைத்தான் அது வலியுறுத்துகிறது.

திரு ரா. உமாநாத்: ஆகவே, என்னுடைய நண்பர் துரைமுருகன் இப்பொழுது எங்களுடைய வெர்ஷனை ஒத்துக் கொண்டிருப்பார் என்று கருதுகிறேன்.

திரு. துரைமுருகன்: நான் உங்களுடைய கருத்துக்கு மாறுபட்டுச் சொல்லவில்லை. உங்கள் சேர்மன் இப்படிச் சொல்லியிருக்கிறாரே, ஆகவே, ஒரு கிளாரிபிகேஷன் வேண்டுமென்றுதான் கேட்டேன்.

திரு. ரா. உமாநாத்: 'ஐ அக்ரீ'. நீங்கள் கிளாரிபிகேஷன் தான் கேட்டீர்கள். முழுமையான ஸ்டேட்மென்ட் தெரியாது. ஆனால், இப்பொழுது படித்ததனுடைய கருத்தும் அதுதான் என்று திரு சங்கரய்யா சொன்னார்.

சமீபத்தில் ஐ.எம்.எஃப். நிபந்தனைகளையும் கட்டளைகளையும் ஏற்றுக் கொண்ட மைய அரசு பல பொருள்களுடைய விலைகளைப் பயங்கரமாக ஏற்றியது உங்களுக்குத் தெரியும். அதனுடைய கணக்குகளை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் எடுத்துக் கூறினார்கள்.

(முற்பகல் 11-30)

அந்த ஐ எம் எஃப் நிபந்தனையை ஏற்று பெட்ரோல், டீசல் விலைகளை இப்பொழுது ஏற்றி, 800 குரோர்ஸ் என்ற அளவிற்கு வந்துவிட்டது. அந்தக் கணக்கையும் மற்றக் கணக்குகளையும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். போஸ்டல் ரேட் பயங்கரமாக ஏறி விட்டது; இரயில்வேக் கட்டணம் ஐ.எம்.எஃப். நிபந்தனையின் பேரில் ஏறிவிட்டது அந்தக் கணக்கையும் சொன்னார்கள்.

கெரோசின் விலை என்று இரட்டை விலையை அறிவித்தார்கள். மூன்று லிட்டர் வரையில் 3 ரூபாய் சில்லறை என்று சொல்லிவிட்டு, 7 லிட்டர்களுக்கு கவர்ன்மெண்ட் லெவி பிரைஸ் என்று செய்திருக்கிறார்கள். யாரைக் கேட்டு இதைச் செய்தார்கள்? அவர்களே ஒருதலைப்பட்சமாக உத்தரவு போட்டார்கள். பிறகு என்ன செய்தார்கள்? ஜனங்களின் எதிர்ப்பு வந்ததற்குப் பிறகு டக்கென்று இரு விலைக் கொள்கையை வாபஸ் வாங்குகிறோம், ஆனால் 10 பைசா உயர்வை நாங்கள் வாபஸ் வாங்க மாட்டோம் என்று சொல்லி விட்டார்கள். காரணம் என்ன? மத்திய அரசாங்கத்தின் முடிவு என்னவென்றால் 10 பைசா உயர்த்த வேண்டும் என்பதுதான். ஆனால் அதை நேரடியாக உயர்த்தினால் எதிர்ப்பு வருமே என்று எண்ணிப் பார்த்து, முதலில் இரட்டை விலை என்று போட்டு, எதிர்ப்பு வந்ததும், சரி அதை கை விட்டு விடுகிறோம் என்று ஜனநாயகவாதியைப் போல் காட்டிக் கொண்டுவிட்டு, ஏற்கனவே அவர்கள் முடிவு செய்திருந்தபடி 10 பைசா உயர்வைக் கொண்டு வந்து விட்டார்கள்.

இன்றையதினம் மக்களுக்கு ரொம்பவும் பயங்கரமான பளுவும், கஷ்டமும் இருக்கிறது. வறட்சி நிலைமை, மின்சார நெருக்கடி, அரிசி கிடைக்காத நிலைமை, குடிதண்ணீர் கிடைக்காத நிலைமை போன்ற நிலைமைகள் இருக்கின்றன. பல்வேறு மாநிலங்கள் இதிலேயெல்லாம் சேர்ந்து ஜனங்களுக்குத் தாங்க முடியாத பளு ஏற்பட்டு விட்டது. ஆகவே, உடனடியாக ஆத்திரம் வருகிறது. பயங்கரமான ஆத்திரம் வருகிறது; அது நியாயமான ஆத்திரம் தான்: மத்திய அரசாங்கத்தின்—மெயினாக உள்ள அவர்களுடைய கொள்கையின் விளைவாகச் சுமத்தப்படும் பளுவின் காரணமாக மக்களின் ஆத்திரம் உடனடியாக எங்கே போகும்? அந்தந்த மாநிலங்களிலே உள்ள சர்க்கார் எதுவாக இருந்தாலும் அந்தச் சர்க்கார்களின் மீது அது திரும்புகிறது. அதைச் சமாளிப்பதற்கான அதிகாரம் மாநில அரசுகளிடத்திலே இல்லை. இவ்வளவும் சேர்ந்து நிலைமைகள் வந்திருக்கும்பொழுது அதைச் சமாளிப்பதற்கு வேண்டிய நிதி ஆதாரம் மாநிலங்களில் இல்லை; மாநில அரசுகளினுடைய கைகள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே, மாநில அரசுகள் இன்றைக்குத் திணறிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆங்கிலத்திலே சொல்வார்கள்; Nero was fidling while Rome was burning என்று. ரோமாபுரி எரிந்து கொண்டிருக்கும்பொழுது நிரோ மன்னன் பிடில் வாசித்துக் கொண்டிருந்தான் என்று. அதுமாதிரி நாட்டு மக்கள் பூராவும் நெருப்பில் இன்றைக்கு எரிந்து கொண்டு கொந்தளித்துக் கொண்டிருக்கும்பொழுது இதற்கு மூலகாரணமாக இருக்கின்ற மத்திய அரசாங்கம் இந்த விஷயங்களைச் சமாளிப்பதற்கு உதவி செய்வதற்குப் பதிலாக மத்திய அரசு, Nero was fidling, while the entire country was burning என்றுதான் நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஆகவே, அர்ஜன்சி, அவசரம் என்னவென்றா

கேட்டால் மக்களின் இந்தத் துன்பம்தான் அவசரம்; மக்களின் இந்த அவல நிலை தான் அவசரம்; இவைகளை மைய அரசு வேடிக்கை பார்ப்பது என்ற நிலையின் விளைவாகத்தான் இந்த அவசரம்.

THIRU K. S.G. HAJA SHEREEF: Sir, Honble Member is bringing out lot of controvercialpoints. We have already said here how the State Government have not foreseen all these calamities and taken proper precautions. If he is bringing out all these things they may have to be considered before the Sarkaria Commission. We are not against the grant of more allocation of funds from the Centre, we are not against the grant of more powers from the Centre but we are only concerned with the Sarkaria Commission that has been appointed. Let us give the Sarkaria Commission all our views. It is left to the Commission to have a say in the matter. Then the Parliament is there, Assembly is there. We can certainly go into the whole matter. Honble Member should confine himself only to the points and let him not bring in controvercial remarks.

மாண்புமிகு திரு எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நண்பர் மாண்புமிகு உறுப்பினர், காங்கிரஸ் கட்சியின் சட்டசபைத் தலைவர் அவர்களுடைய முயற்சிக்கேற்ப சில கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். அதைப்பற்றி யெல்லாம் விவாதிக்க நான் விரும்பவில்லை. பழைய கதையைத் திரும்பத் திரும்பச் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த அரசு முன்னெச்சரிக்கையாக இல்லை; இருந்திருக்கவில்லை என்று சொல்வதை நாங்கள் அழுத்தமாக, அவர்களுக்குப் புரியும் வகையில் எந்த வார்த்தையைப் பயன்படுத்த வேண்டுமென்று எனக்குத் தெரியவில்லை; ஆகவே அழுத்தமாக என்று சொல்கிறேன்; அந்த வகையில் அவர்களுக்கு நான் என்னுடைய கருத்தை வெளியிடுவதோடு, இதே தமிழகம் ஆறு அவுன்ஸ் ரேஷனையும் சந்தித்தது உண்டு; அது முன்னெச்சரிக்கை இல்லாத காரணத்தினாலா என்று இப்பொழுது நாங்கள் கேட்கவில்லை. தன் விளைவுதான் 1967–இல் ஏற்பட்ட மாற்றம். ஆனால், இப்பொழுது அந்த நிலை இல்லை என்பதை அவர்களிடத்தில் எடுத்துச் சொல்லி, அந்த நிலை அவர்கள் காங்கிரஸ் கட்சிக்குத்தான் வரவிருக்கிறது என்பதை மட்டும் நான் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: தலைவரவர்களே, ஆறு அவுன்ஸ் ரேஷன் வந்ததை நான் மறுக்கவில்லை. ஆனால் அப்போது நாட்டிலே உற்பத்திக்கு வெளிநாட்டை நம்பியிருக்க வேண்டி இருந்தது. மத்திய அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்ட முயற்சியின் காரணமாகத்தான் இன்றைக்கு உணவு உற்பத்தியிலே இந்தியா தன்னிறைவு பெற்று, வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யக் கூடிய நிலையிலிருக்கிறது. ஆகவே முன்னணியில் இருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, அதை இந்தியா செய்தது என்றால் மாநிலங்கள் செய்தது என்ற பொருள். மாநிலங்கள் செய்து அந்த நிலைமைக்குக் கொண்டு வந்தது. அந்த மாநிலங்கள் செய்ததை "ஏன் நீ 24 ஒப்பந்தத்தின்போது இந்த அளவிற்கு இல்லாமல், அதிகமான ஏக்கரில் நீ இப்போது பயிர் செய்கிறாய்" என்று கேட்கிற அந்த மத்திய அரசு இந்த அதிகார வரம்பிற்கு உட்பட்டு கேட்பதற்கு அதிகாரமே இல்லாத ஒரு அரசு என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

திரு. என். சங்கரய்யா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு சித்தன் அவர்கள் நேற்று பேசிய பொழுது பொற்காலம் என்று சொன்னார்கள். அப்படிப்பட்ட ஒரு பொற்காலத்தை உண்டாக்கிய அவர்கள் கட்சி 1967 லிருந்து இன்றையவரைக்கும், தமிழ்நாட்டிலே தலைதூக்குவதற்கு மக்கள் அனுமதிக்கவில்லை. அதற்கு என்ன காரணம் என்று...... (குறுக்கீடு) (கூச்சல்)

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, நான் நேற்றையதினம் பேசியபொழுது 52லிருந்து 67 வரை எங்களுடைய ஆட்சி சிறப்பாக நடைபெற்றது, தமிழகம் பல்வேறு துறைகளிலே முன்னேறி இருந்தது என்று அதைத் தான் பொற்காலம் என்று சொன்னேன். ஆனால் 1967லிருந்து இப்போது வரை ஏன் ஜெயிக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். அவருடைய கட்சிக்கு இருக்கிற வலு எனக்குத் தெரியும். அவர்களுடைய கட்சி தமிழகத்திலே எவ்வளவு, எப்படி வளர்ந்திருக்கிறது, தனிப்பட்ட செல்வாக்கு என்ன என்பது எனக்குத் தெரியும். (குறுக்கீடு)

திரு. என். சங்கரய்யா: என்னுடைய கட்சி தமிழகத்தில் ஆட்சியிலே இல்லை. 1937லிருந்து தொடர்ச்சியாக ஆட்சியில் இருந்த கட்சி 1967லே ஆட்சியை விட்டு நீக்கப்பட்டது. எங்களுடைய ஆட்சி நீக்கப்பட்டிருந்தால், அவர்கள கேட்கக் கூடிய கேள்விக்கு நியாயம் உண்டு. எங்களுடைய கட்சி மேற்கு வங்காளத்தில் மீண்டும் ஆட்சிக்கு வந்திருக்கிறது என்பது அவருக்கு தெரியும். ஆனால் பிரச்சினை என்னவென்றால், பொற்காலத்தை உண்டாக்கிய ஒரு கட்சிக்கு இவ்வளவு நீண்டகாலம் ஜனங்கள் ஏன் ஓய்வு கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதைத்தான் நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாநில சுயாட்சியோடு, அல்லது மாநிலங்களுக்கு அதிக அதிகாரம் வேண்டும் என்பதோடு நிற்கவேண்டும். பதிலுக்கு பதில் என்று போய்க் கொண்டிருக்கக் கூடாது. (கூச்சல்) (குழப்பம்)

டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, மாநிலங்களுக்கு அதிக அதிகாரம் அல்லது மாநில சுயாட்சி என்கின்ற இந்தப் பிரச்சினை மத்திய அரசு–மாநிலங்கள் என்கிற அந்த அளவிலே விவாதம் நடைபெறுவதுதான் பொருத்தமாக

இருக்கும். மத்தியில் எந்தக் கட்சியினுடைய ஆட்சி இருந்தாலும் அல்லது மாநிலங்களில் எந்த கட்சியினுடைய ஆட்சி இருந்தாலும் அதைப் பற்றி கவலைகொள்ளாமல், மத்திய அரசினுடைய அதிகாரங்கள் மாநிலங்களுக்குப் பகிர்ந்தளிக்கப்பட வேண்டும். அத்தகைய மாநில சுயாட்சி தேவை என்கின்ற அடிப்படையிலே விவாதம் நடைபெறுவது தான் பொருத்தமாக இருக்குமென்று என்னுடைய கருத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ரா. உமாநாத் : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, ஆகவே இப்பொழுது இந்த மாநாடு கூட வேண்டிய அவசரம் என்னவென்பதற்குத்தான் நான் பதில் சொல்லிக்கொண்டு வந்தேன். அதற்கு மேலும் ஒரு அவசரம் இருக்கிறது. இந்திப் பிரச்சினையை எத்தனையோ கட்சிகள் இருந்தாலும், டி.எம்.கே கவர்ன்மெண்டாக இருந்தாலும், இப்பொழுது ஏ.டி.எம்.கே. கவர்ன்மெண்டாக இருக்கின்றபோதும், பல கட்சிகளும் இன்றைக்கு மறைமுகமாக இந்தியைத் திணிப்பதை கடுமையாக எதிர்க்கிறார்கள். நாங்கள் திணிக்கவில்லை என்று சொல்லி திணித்துக்கொண்டே வந்து, இன்றைக்கு அது ஒரு 'மேஜர் இஷ்யூ' ஆகி, அதனாலே அபாயமும் ஏற்பட்டு இருக்கிறது.

லேடஸ்டாக ஆல் இண்டியா ரேடியோ–விலிருந்து 7,15க்கு தமிழில் செய்தி டில்லியிலிருந்து ஒலிபரப்பப்படுகிறது, நீங்கள் கேட்டிருப்பீர்கள். ஆனால் நோட் பண்ணியிருக்கிறீர்களோ இல்லையோ, தெரியாது. 7–15 தமிழ்ச் செய்தியை தமிழ் மக்கள் கேட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். மெட்ராஸ் ரேடியோவிலிருந்து அடுத்து என்ன சொல்கிறார்கள் என்றால், 'சாத் பஜே கி பச்சீஸ் மினிட்ஸ் ஹை' 'வாட் இஸ் தி இம்பிளிகேஷன்'? அதாவது இப்பொது 7-25 நிமிடம். தமிழ்ச் செய்தி முடிந்தவுடன் இந்த 7-25 நிமிடம் என்று தமிழிலே சொல்வதற்கு 'சாத் பஜே கி பச்சீஸ் மினிட்ஸ் ஹை' என்று சொல்கிறார்கள். தெரியாமலா சொல்கிறார்கள், இல்லை. பல்வேறு முனைகளிலே ''இன் வேரியஸ் வேஸ் இந்தி இஸ் பீயிங் இன்டிரட்யூஸ்டு' ஆகவே அந்த டேன்ஜர் இருக்கிறது. அது இன்றைக்கு பெரிய கொந்தளிப்பை உண்டாக்கியிருக்கிறது. அதிலே துணிச்சல் எந்த அளவிற்கு இருக்கிறது என்று சொன்னால், மறைமுகமாக திணிக்கப்படுகிறது. இதல் என்ன அவசரம் வேண்டியிருக்கிறது? முன்னே இருந்தது. 'நௌ இட் ஹேஸ் பிகம் எ கிரைசிஸ் பாய்ண்ட்'. ஈ.கே. நாயனார் முதலமைச்சராக இருந்தபோது அவருக்கு மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து இந்தியில் கடிதம் அனுப்பியிருக்கிறார்கள்.

(முற்பகல் 11–10)

அவர்கள் பதில் எழுதினார்கள். நீங்கள் எழுதிய மொழி எங்கள் மாநிலத்திலே, சர்க்காரிலே, மக்கள் மத்தியிலே பழக்கத்தில் இல்லை என்று பதில் எழுதினார்கள். பதில் எந்த மொழியிலே எழுதினார்கள் தெரியுமா? மலையாளத்திலே

எழுதினார்கள். அதுதான் விஷயம். அப்போதுதான் சுருக்கென்று அவர்களுக்குப்படும். அவர்கள் இந்தி திணிப்பதற்கு, இந்தியிலே எழுதினால், நாம் எப்படியாவது அதை ட்ரான்ஸ்லேட் செய்வோம் என்று அவர்கள் நினைத்தார்கள், அங்கே இருந்து அவர்கள் எழுதினார்கள். அப்போதுதான் மலையாளத்திலே அவர்களுக்கு சிரமம் தெரியும். மலையாளம் படிப்பதற்கு பிரதமருக்குத் தெரியாது, அங்கேயிருக்கிற டிபார்ட்மெண்ட்ஸ் ஹெட்சுக்குத் தெரியாது. So, it has become a confrontation. இந்தி திணிப்பு என்ற இந்த விஷயம் மத்திய அரசினுடைய அந்த முயற்சிகள் மூலமாக கன்பிரான்டேசன் வரக்கூடிய நிலைமைகளை அவர்கள் உருவாக்குகிறபோது, அதைத் தவிர்த்துக்கொண்டு சுமுகமான நல்ல ஒருபலமான இந்தியாவை உண்டாக்கவேண்டும் என்று சொன்னால், நாம் அவசரமாக தலையிடவேண்டிய ஒரு நேரம் இது. ஆகவே அவர்கள் இதிலே அவசரம் காட்டினார்கள். இது ஒரு முக்கியமான விஷயம் என்று நான் சொல்லவிரும்பிகிறேன். மாண்புமிகு சித்தன் அவர்கள் பகிரங்கரமாக நேற்று எதிர்க்கிறபோது-நான் ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். பாவம் விரைவிலே அவரை அவருடைய தலைவர்களே அம்போ என்று விட்டுவிட்டால் ஆச்சரியப்படுவதற்கு இல்லை. (குறுக்கீடு). இப்போது Because it is wrong. This is how things are going. பார்லியமெண்ட்டிலேகான்ட்ரோவர்சி என்பதல்ல. Legislatures and parliament are meant for political battle and for controvercial debate. (குறுக்கீடு). இது பெர்சனல் அல்ல. 'on behalf of the party' நீங்கள் பேசியதற்குத்தான் நான் அப்படி சொன்னேனே தவிர, மாண்புமிகு சித்தன் அவர்கள் சொல்கிறபோது பெர்சனலாக நான் சொல்லவில்லை. இப்போது உமாநாத் என்று குறிப்பிட்டார்கள், அவர்கள் என்ன பெர்சனலாகவா குறிப்பிட்டார்கள். நான் பார்ட்டியின் சார்பாக மூவ் செய்தேன். 'Don't take it like that' மாண்புமிகு முன்னவர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அங்கே எதிர்த்தாலும் காங்கிரஸ்–ஐ முதல்வர்கள் தனியாக கூறுகிறபோது ஒத்துக் கொள்கிறார்கள் என்று. கர்நாடக அசம்பளியிலே அங்கே இருக்கக்கூடிய காங்கிரஸ் அப்போசிசன் எதிர்க்கிறபோது, கர்நாடக முதல்வர் மாண்புமிகு ஹெக்டே அவர்கள் அசெம்பளியிலே கூறியது. if the States feel handstrung to-day, it is not new. இன்றைக்கு கைகள் கட்டப்பட்டதாக மாநிலங்கள் நினைக்கிறார்கள் என்றால் இது புதிது அல்ல. Even Mr. Mouli felt so, as Finance Minister. மோலி என்கிறவர் காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய எதிர்க்கட்சித் தலைவர் இப்போது முன்பு அவர்கள் நிதி மைச்சர் அவர்களாக இருந்தார்கள். கர்நாடக நிதி அமைச்சராக மோலி அவர்கள் இருந்தபோதுகூட அப்படித்தான் கைகள் கட்டப்பட்டன என்றுதான் பீல் பண்ணினார். 'Even the Congress I Chief Ministers have privately appr aictes our stand on devolution of funds'. ஆகவே இந்தமாதிரி நிதி விஷயமாக நாம் எடுத்திருக்கக்கூடிய முடிவுகளைப் பற்றி, கோரிக்கைகளைப் பற்றி, காங்கிரஸ் முதல்வர்கள் கூட

தனியாக என்னிடம் ஒத்துக் கொள்கிறார்கள். நான் சொல்ல விரும்புவது என்னவென்றால், தனியாக, சாதாரணமாக டிசிப்ளின் என்று சொன்னால்கூட தனியாகக்கூடச் சொல்ல மாட்டார்கள், மனதிலே வைப்பார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு தனியாகச் சொல்லக்கூடிய நிலைமை அடுத்தக் கட்சிக்காரர்களிடமும் வந்தது என்று சொன்னால் நாளைக்கு இன்னும் தாங்கமுடியாத நிலைமைகள் வருகிறபோது, அவர்களும் இந்த பக்கத்திலே சேரவேண்டிய சூழ்நிலைகள் அவர்கள் ஆளுகின்ற மாநிலத்திலேஇருக்கின்ற அந்த முதல் அமைச்சர்களுக்கும் வரும். அதைதான் நான் குறிப்பிட்டேன் அப்படி வருகிறபோது He will be left in the lunch. நேற்று காங்கிரஸ் கட்சி சார்பாக மாண்புமிகு சித்தன் அவர்கள் சொல்கிறபோது ரிப்பீட்டட்டாகச் சொன்னார்கள். 'autonomy means separation'. இது பிரிவினை என்று சொன்னார்கள். அப்புறம் ரெசிடியுவல் பவர்ஸ் சென்ட்ரல் கவர்ன்மென்ட்டிலே தான் இருக்கிறது, இதுவும் வரையறுத்து இருக்கக்கூடிய அதிகாரங்கள் போக, மீதம் இருக்கக்கூடிய அதிகாரங்கள் பூராவும் மத்திய அரசின் கையிலேதான் இருக்கிறது. இதையெல்லாம் அவர்கள் சொல்லி, தன்னுடைய நிலையை டிபன்ட் பண்ணப்பார்த்தார்கள். தமிழகத்திற்கு 'Present Constitution has got enough powers' இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய அரசியல் சட்டங்களுக்கு போதுமானஅதிகாரம் இருக்கிறது என்று, மாண்புமிகு முன்னவர் அவர்கள், முன்னாள் பிரதமர் நேரு அவர்கள் அந்த அரசியல் அமைப்புப்படி அசெம்பளி கூட்டுவதற்கு முன்னால் அதைப் பற்றிய ஒரு பிரசங்கத்திலே குறிப்பிட்டகோட்டைதபண்ணினார்கள். நான் கூறவிரும்புவது பண்டித நேருஅவர்கள் பேசியது. காங்கிரஸ் கட்சியில் தலைமை தாங்கி, சுதந்திரத்திற்குத் தலைமை தாங்கிய போது பண்டித நேரு அவர்கள் பேசினார்கள். இப்போதுகூட மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள். 1974 ஆம் ஆண்டு தீர்மானம் பற்றி என்ன நடந்தது என்பது பற்றி சொன்னார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு 32 ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே, குவிட் இந்தியா மூவ்மென்ட் நடந்தது நமக்கு எல்லாம் தெரியும். அதாவது வெள்ளையனே இந்தியாவைவிட்டு வெளியேறு என்று அந்தச் சுதந்திரப் போராட்டம் நடந்த போது, அந்த குவிட் இந்தியா மூவ்மென்ட் ஆரம்பிப்பதற்கு ஒரு தீர்மானம் அஸ்திவாரமாக வைத்திருந்தார்கள். அந்த தீர்மானம் காங்கிரஸ் செசன் ஆகஸ்ட் 8 ஆம் தேதி இரவு 9 மணிக்கு பாஸ் பண்ணியது. பாஸ் செய்த சில மணி நேரத்திற்குள்ளேயே அவர்களையெல்லாம் கைது செய்து விட்டார்கள். அந்தத் தீர்மானத்திலே இது சம்பந்தமாக என்ன கூறப்பட்டு இருக்கிறது என்ற ஜஸ்டை நான் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

> ''சுதந்திர இந்தியாவானது கூடுமானவரையில் ஒரே மொழியையும், கலாசாரத்தையும் கொண்ட மக்கள் வாழும் பிரதேச அடிப்படையில், சுயாட்சி உரிமை கொண்ட மாநிலங்களாக இருக்கும்''.

அதோடு நிற்கவில்லை. ''அந்த மாநிலங்கள் இஷ்டபூர்வமாக ஒன்று இணையும் அல்லது சமஷ்டியாகவே இருக்கும்—அதாவது பெடரேஷன். இந்திய அரசியல் சட்டத்தில் மாநிலங்களுக்குத்தான் கூடுதல் அதிகாரம் இருக்கும். 'குவிட் இந்தியா' ரெசல்யூஷனின் இந்தப் போர்ஷன் மாநிலங்களுக்கு கூடுதல் அதிகாரங்கள் இருக்கும் என்பதோடு, மாநிலங்களுக்கு என்னென்ன அதிகாரங்கள் மத்திய அரசுக்கு என்னென்ன அதிகாரங்கள் என்று வரையறுக்கப்பட்டு, அந்தப் பட்டியலில் விடுபட்டுப்போன 'ரிசிடியுரி பவர்ஸ்' மாநிலங்களுக்கு இருக்கும்' என்று தெளிவுபடுத்துகிறது. இதை நான் ஏன் 'கோட்' செய்கிறேன் என்றால், அவர்கள் காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாகப் பேசியதாக எண்ணிக்குறிப்பிடுகிறேன்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் துணைத் தலைவர் மாண்புமிகு உமாநாத் அவர்கள், ஏறத்தாழ 40-42 ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே இருக்கின்ற வரலாற்றை இங்கே எடுத்துக்காட்டிப் பேசுகிறார்கள். அன்றைக்கு வெள்ளைக்காரன் பிடியில் இருந்து நாடு விடுதலை பெறவேண்டும் என்ற கொள்கையில் இருந்த நேரத்தில் அவர்கள் இதையெல்லாம் சொல்லி, மாநிலங்களுக்கு இன்ன அதிகாரம், மத்திய அரசுக்கு இன்ன அதிகாரம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு அரசியல் சூழ்நிலை மாறுபட்டு, ஜனநாயகத்தில் பொதுத்தேர்தல் வந்து, மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் மத்தியிலும், மாநிலத்திலும் இன்றைக்கு இருந்து கொண்டு இருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆகவேதான் அமரர் அண்ணா அவர்கள் அன்றைய சூழ்நிலையில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட அரசியல் நிர்ணய சபைக்கு பதிலாக புதிய அரசியல் நிர்ணய சபை அமைக்கவேண்டும் என்று சொன்னார்கள்.

திரு. என், எஸ். வி. சித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அன்றையதினம் இருந்த அரசியல் நிர்ணய சபையிலே காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் மட்டும் உறுப்பினர்களாக இருக்கவில்லை. டாக்டர் அம்பேத்கார், திரு. ஆர். கே. சண்முகம் செட்டியார் போன்றவர்களும் இருந்து இருக்கிறார்கள். அதனால் அதனுடைய முடிவுகள் காங்கிரஸ் கட்சியின் முடிவு அல்லது தீர்மானம் என்று எடுத்துக்கொள்வது சரியல்ல. எல்லாக் கட்சியினரும் அதிலே இருந்து, கலந்து எடுத்த முடிவு தான் அது. அவர்களால் விவாதித்து, ஒப்புக்கொள்ளப்பட்ட அரசியல் சட்டம் தான் அது.

டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, அப்படிப்பட்ட அறிஞர் பெருமக்களால் தயாரிக்கப்பட்ட அரசியல் சட்டமாயிற்றே என்று அதை வேத புத்தகமாகக் கருதி திருத்தாமலே

இருந்து விடவில்லை. இதுவரையில் 40-தடவைக்கு மேல் திருத்தப்பட்ட அரசியல் சட்டத்தை மேலும் ஒரு முறை மாநிலங்களின் உரிமைக்காக திருத்தினால் என்ன என்பது தான் என்னுடைய வாதம்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : அதற்காகத்தான் மத்திய சர்க்காரால் சர்க்காரியா கமிஷன் நியமிக்கப்பட்டு இருக்கிறது.

டாக்டர் மு. கருணாநிதி: அந்த சர்க்காரியா கமிஷனுக்குப் பயன்படும் என்பதற்காக எடுத்து வைக்கப்படும் வாதந்தான் இந்த அதிகாரங்கள் எல்லாம் மாநிலப் பட்டியலுக்கு மாற்றப் படவேண்டும் என்ற வாதம்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: இந்தச் சமயத்தில் ஒரு குறிப்பை எடுத்து வைப்பது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். திரு. கே. சி. வயர் என்கிற அரசியல் அமைப்புச் சட்ட வல்லுநர் சொல்லியிருக்கிறார்.. 'இந்தியாவில் மக்கள் தங்கள் அரசியல் நிர்ணய சபையில் அரசியல் அமைப்புச் சட்டத்தை உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தச் சபையில் இந்திய மக்களின் ஒரு சிறுபான்மை பகுதியில் இருக்கும் பிரதி நிதிகள் தான் அங்கம் வகித்தனர். அரசியல் அமைப்புச் சட்டம் நேரடியாக மக்கள் சம்மதத்திற்கு வைக்கப்படவும் இல்லை.''

திரு. என். சங்கரய்யா: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் நான் சொல்லவருவது என்னவென்றால் இந்தியா சுதந்திரம் அடையவேண்டும் என்ற போராட்டம் நடத்தியபோது எல்லா மாநில மக்களின் ஒத்துழைப்பும் தேவை என்ற அவசியம் இருந்த காரணத்தால் அந்த வாக்குறுதி தரப்பட்டது. ஆனால் அதிகாரம் அவர்கள் கையில் வந்தபிறகு அந்த மாநில மக்களின் ஆதரவு அவர்களுக்குத் தேவையில்லை என்ற காரணத்தால் அவர்கள் புறக்கணிக்கிறார்கள், அது தான் உண்மையான நிலைமை. இது அபாயகரமானது.

அதோடு, அரசியல் நிர்ணய சபை அமைக்கப்பட்ட நேரத்தில், இப்போது நடப்பதுபோல் பொதுத்தேர்தல் நடைபெற்று, அதிலே பல கட்சிகள் போட்டியிட்டு, அவர்களுடைய பிரதிநிதிகளைக் கொண்டதாக அமைந்த நிர்ணயசபை அல்ல அது. உண்மையிலேயே அன்று எதிர்க்கட்சியில் இருந்தவர் சோமநாத் லாகிரி என்ற ஒரே ஒரு கம்யூனிஸ்ட் கட்சி உறுப்பினர். மேற்கு வங்கத்தில் இருந்து தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர் தான். மற்றவர்கள் எல்லோரும் காங்கிரஸ் கட்சியை சேர்ந்தவர்கள்தான். ஆகவே, சர்வ ஜன ஓட்டுரிமை வந்தபிறகு, சட்டமன்றத் தேர்தல் நடைபெற்று, தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட அரசியல் கட்சிப் பிரதிநிதிகளைக் கொண்ட அரசியல் நிர்ணய சபை அல்ல அது.

திரு. எல். இளையபெருமாள்: திரு. சங்கரய்யா அவர்கள் எல்லோருமே காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் என்று சொன்னார்கள். அது தவறான ஒரு கருத்து. டாக்டர்

அம்பேத்கார் அவர்களும், ஆர். கே. சண்முகம் செட்டியார் அவர்களும் காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்கள் அல்ல, என்பதைத் திரு. சங்கரய்யா அவர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-50)

திரு. என். சங்கரய்யா: தலைவரவர்களே, பண்டிட் நேரு குடும்பத்தின் சார்பிலே அதிலே சேர்க்கப்பட்டவர்கள். காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய விருப்பத்தின் பேரிலும் அவர்களுடைய ஆசீர்வாதத்தின் பேரிலும் அதிலே இணைக்கப்பட்டவர்கள்.

திரு. என். வி. என். சோமு: தலைவரவர்களே, ஒரு விளக்கம் இந்திய அரசியல் நிர்ணய சபை கூடி, டிராப்ட் கான்ஸ்டிடியூஷன் வரைவு அரசியலமைப்புச் சட்டம்—தயாரித்தபோது வி.என்.ரவ் அவர்கள் 'இந்தியுா ஷெல்பிய பெடரேஷன், என்றுதான் உருவாக்கினார்கள். அதன் பிறகு தான் நேரு உள்ளிட்ட முக்கிய தலைவர்கள் பெடரேஷன் கூடாது, 'யூனிட்டரி ஆஃப் ஸ்டேட்ஸ்'' என்று கொண்டுவந்தார்கள்.

திரு. ரா. உமாநாத்: காங்கிரஸ் கட்சிதான் பிரதானமாக எதிர்க்கிற காரணத்தால் அவர்களுடைய 'ஃபிரீடம் மூமென் டினுடைய ரெசலூஷனை, கோட் பண்ணுகிறேன். அதிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது இஷ்டப்பூர்வமாக அவர்கள் கொடுப்பதல்ல, பெடரேஷன் என்பது ஸ்டேட்ஸுக்கு கூடுதல் அதிகாரம் அதுதான் ரொம்ப முக்கியம். இன்றைக்கு இதை ஆதரித்துப் பேசியிருக்கக்கூடிய பல்வேறு கட்சிகள், மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் பேசினார், அவை முன்னவர் பேசினார். மற்றவர்கள் பேசினார்கள், சொல்லுகிறபோது உண்மையான பொசிஷனிலே தான் நாம் கேட்கிறோம் என்றார்கள். உண்மை அதுதான். ஆனால் காங்கிரஸ் தீர்மானத்திலே, அன்றைக்கு ஒரு பிரம்மாண்டமான போராட்டம் நடந்து அதற்கு ஸ்தி வாரமான தீர்மானத்திலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது என்ன வென்றால் மாநிலத்திற்கு கூடுதல் அதிகாரம் வேண்டும்.

அது மட்டுமல்ல. மாண்புமிகு சித்தன் அவர்கள் காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாக கூறியிருக்கிற.,ரெசிடுவரி பவர் ' பற்றியும் அன்றைக்கு காங்கிரஸ் பத்திரமாக கவனத்தில் எடுத்தார்கள். அந்த ரெசிடுவரி பவர்ஸ் சென்டருக்கு அல்ல, மாநிலத்திற்கு என்றுதான் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நான் இதை எதற்காக கோட் பண்ணுகிறேன் என்றால் இந்தத் தீர்மானம் பிரிவினை வாதம் என்பதால்தான். அவர்கள் இதை பிரிவினை வாதம் என்று சொல்கிறார்கள். அவர்களுடைய வாதப்படி இது பிரிவினை வாதம் தான். அவர்களுடைய வாதப்படி பார்த்தால் இது ராஜதுரோகம்தான், இதை ராஜத்துரோகம் என்று சொன்னவர் உங்கள் கட்சி. அன்றை வைஸ்ராய். அன்றைய

வைஸ்ராயை தவிர மக்களில் வேறு யாருமல்ல. அவர் இது ராஜத்துரோகம் என்று சொல்லி, 'வித் இன் எ பியூ அவர்ஸ்' எல்லா தலைவர்களும் கைது செய்யப்பட்டார்கள். ஆகவே பேசுகிறபோது ஏதாவது வாதம் சொல்லுது பயன்படாது. அது சீரியஸ் திங். இதற்கெல்லாம் ஹிஸ்டரி இருக்கிறது. இந்தத் தீர்மானம் நிறைவேறும்போது—மாண்புமிகு சித்தன் அவர்களை நான் குறைசொல்லவில்லை. இது நடந்தது 1932. அப்போது அவருக்கு வயது 7. ஆகவே, நே சுரலி ஹி கான்ட் நோ தி ஹிஸ்டரி. அதனால் அவரை நான் குறைசொல்லவில்லை நான் அன்றைக்கு மாணவனாக இருந்து, சுதந்திர காங்கிரஸ் இயக்கத்திலே இருந்ததால் இந்த டாக்குமென்ட்ஸ் எல்லாம் நன்றாகத் தெரியும். நான் ஸ்டூடன்டாக இருந்தபோது வெஸ்டினுடைய காங்கிரஸ் கமிட்டியினுடைய ட்ரஷரர். ஆகையால் இந்த பேசிஸ் ஆஃப் தி ஃப்ரீடம் மூமென்ட் என்ன என்பதை மறந்துவிட்டு பேசக் கூடாது.

அதேமாதிரி விடுதலைக்குப் பிறகு காங்கிரஸ் தலைவர்கள், சுதந்திர இயக்கத் தலைவர்கள் எல்லாம் சேர்ந்து மீண்டும் ஆல் இந்தியா காங்கிரஸ் கமிட்டி கூடி, தீர்மானம் நிறைவேற்றும் போது நான் கோட் பண்ணும் தீர்மானத்தை ஊர்ஜிதம் செய்து, இன்னும் ஒருபடி மேலபோய் என்ன குறிப்பிட்டார்கள் என்றால் எந்த மாநிலத்தையும் அவர்களுடைய விருப்பத்திற்கு மாறாக, பலவந்தமாக இந்திய யூனியன் சார்பாக நிர்ப்பந்திக்க முடியாது. ஏ. ஐ. சி. சி. ரெசலூஷன் இது. பிக்காஸ் தெ ஹாவ் ரீயலைஸ்டு சுதந்திரம் கிடைத்தால் மக்கள் இதிலே ஈடுபடுவார்கள். "பெட்டர் ஸ்டான்டர்டு ஆஃப் லிவிங், பெட்டர் டெமாக்கிறட்டிக் லிபர்ட்டீஸ், தீஸ் சாவர்னிட்டீஸ் கிடைக்க வேண்டுமென்று விரும்புவார்கள். இப்படிப்பட்ட இந்த ஒற்றுமையை மெயின்டேன் செய்ய வேண்டுமென்றால் இதைச் செய்வதைத் தவிர முடியாது. ஆகவே தான் அவர்களுக்கு நம்பிக்கை ஊட்டுவதற்காகப் பயப்படாதீர்கள். இந்தமாதிரி நாங்கள் எந்த மாநிலத்தையும் கட்டுப்படுத்த மாட்டோம் என்று சொன்னார்கள்.

1946 அசம்பிளியில் சொன்னார்கள். காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாக ஒரு தேர்தல் மானிஃபெஸ்டோ. அதிலே என்ன கூறப்பட்டது என்றால் அத்தியாவசியமான குறைந்த அதிகாரங்களே மத்திய அரசுக்கு இருக்கும். இது 1946 எலெக்ஷன் மானிஃபெஸ்டோ. இங்கே எதிர்க்கட்சித் தலைவர் நேற்று பேசினார், அவை முன்னவர் இப்போது பேசினார். மற்றவர்கள் எல்லாம் பேசினார்கள். அத்தியாவசியமான குறைந்த அதிகாரங்களே மத்திய அரசுக்கு இருக்கும். மாநில மத்திய அரசுகளுக்கான அதிகாரப் பட்டியலைத் தவிர ஒரு பொதுப் பட்டியலும் இருக்கும் என்ற ஒன்றையும் சேர்த்தார்கள் அந்த கன்கரன்ட் லிஸ்டில்.

ஆனால் அடுத்துச் சொல்கிறார்கள். பொதுப் பட்டியலில் குறிப்பிட்ட அதிகாரங்களில் எதை எதை எந்த எந்த மாநிலம் ஏற்கிறதோ அதுவே அந்த மாநிலத்திற்கும் மத்திய அரசுக்கும் பொதுவான அதிகாரமாக இருக்கும். அதனுடைய அர்த்தம். அந்த தீர்மானத்திலேதான் அதை ஊர்ஜிதம் செய்து, கன்கரன்ட் லிஸ்ட் என்ற ஒன்றை இன்டிரடியூஸ் செய்தார்கள். அதிலேயும் குறிப்பாக என்ன சஜஷன் என்று கேட்டால், எந்தெந்த மாநிலம் மத்திய அரசோடு பேசி, இந்தந்த சப்ஜெக்ட்டுகள் கன்கரண்டாக இருக்கட்டும் என்று ஒத்துக் கொள்கிறார்களோ அதை அப்படியே ஏற்றுக் கொண்டு. அந்த சப்ஜெக்டுகள் தான் அந்த மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரைக்கும் கன்கரண்ட் லிஸ்டிலே இருக்கும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

ஆகவே, இங்கே இருக்கக்கூடிய, தமிழ்நாடு மாநிலத்தினுடைய தமிழ்நாடு சர்க்கார் கன்கரன்ட் லிஸ்டிலே இன்னினது இருக்கலாம் அல்லது இருக்கக்கூடாது, அல்லது கன்கரண்ட் லிஸ்டிலே எந்த சப்ஜெக்ட்டையும் நாங்கள் தர விரும்பவில்லை என்று சொன்னால், அது தான் ஏற்றுக் கொள்ளப்படும் என்பது 1946லே, அவர்கள் மக்களுக்கு கொடுத்த தேர்தல் வாக்கு.

ஆகவே அந்த சுதந்திரப் போராட்ட காங்கிரசின் தீர்மானங்கள் இப்படி இருக்க, அதற்கு நேர் மாறாக ஏன் அரசியல் அமைப்பு சட்ட திட்டம் வகுக்கப்பட்டிருக்கிறது? அது தெளிவாக இருக்கிறபோது, கான்ஸ்டிடியூஷனில் மட்டும் ஏன் மாற்றம் . . (குறுக்கீடு)

THIRU K.S.G. HAJA SHAREEF: We all know that the constitution was framed by the Constituency Assembly If you want any change in the constitution you can certainly go to the Court and take all the matters to the Court. Why do you want to oppose the present Constitution? You want more powers to the States, we all agree. You can represent the Matter before the Commission constituted for that purpose. You can see before it that these are all the powers we want. We want these financial powers for various developmental purposes. அதைவிட்டு விட்டு இருக்கிற கான்ஸ்டிடியூஷன் பற்றி அவர் எதற்கு பேசிக்கொண்டிருக்கிறார் என்று தெரியவில்லை (சிரிப்பு)

திரு. ரா. உமாநாத்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, விளக்கத்தை மீண்டும் மீண்டும் கொடுத்தும், அதையே வலியுறுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். சர்க்காரியா கமிஷனுக்குப் போகச் சொல்லுகிறார்கள். அங்கே போய் கேட்டால், கான்ஸ்டிடியூஷனில் இந்த மாதிரி டெர்ம்ஸ் ஆப் ரெஃபரென்ஸ் இருந்தால், போய் ஊர் பார்க்கச் சேர் என்று சொல்லுவார். கான்ஸ்டிடியூஷனை அமெண்ட் பண்ணவேண்டும் என்று சொன்னால், பைனான்சியல் டெர்ம்ஸ் சம்பந்தமாக நிபுணர்களும்

அரசியல் நிர்வாகத் துறையில் இருக்கக்கூடிய நிபுணர்களும் இணைக்கப்பட்ட ஒரு நிர்வாக அமைப்பு இருந்தால்தான் முடியும். அது இன்றைக்கு இல்லை. அப்படி இல்லாத நிலையில் சர்க்காரியாவிடம் போனால், ஊரிலேயே போய் சொல்லிக்கொள் என்பார். Don't repeat that point. You have made it clear.

ஆகவே, காங்கிரஸின் பேசிஸ் இப்படி தெளிவாக அப்போது இருந்த நிலையில், ஏன் கான்ஸ்டிடியூஷன் அப்படி போய்விட்டது என்று தெரியவில்லை. காங்கிரஸ் பார்ட்டி இத்தகைய டெசிஷனை ஃபேர்ம்மாக முன்பே எடுத்திருக்கும்போது அதாவது சுதந்திர வீரர்களுக்கு, சுதந்திரம் அடைவதற்கு முன்னாலே, தேர்தலில் நிற்கும்போது அது அளித்த வாக்குறுதிகளை அதிகாரம் கைக்கு வந்ததற்குப் பிறகு,—அந்த வாக்குறுதிகளை—காங்கிரஸ் தலைவர்கள் கைவிட்டு விட்டார்கள். தங்களுடைய வாக்குறுதிகளுக்கு துரோகம் செய்தார்கள்.... (குறுக்கீடு) வாக்குறுதிகளுக்கு துரோகம் செய்தார்கள் என்று நான் முன்பே பேசியாகிவிட்டது. பார்லியமெண்டரி தான் அது.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் அவர்களே, துரோகம் என்ற வார்த்தையை உபயோகிக்கலாமா? அதை எடுத்துவிட வேண்டும்..

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: ராஜத்துரோகம் என்று குறிப்பிட்டு, நேற்றுகூட எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே துரோகம் என்று குறிப்பிடுவதில் தவறு இல்லை. அது பார்லியமெண்டரி வார்த்தை தான்

திரு. ரா. உமாநாத்: You have let down that banner. They have picked up that banner. அந்த துரோகம் பெற்றெடுத்த குழந்தை தான் இன்றைய கான்ஸ்டிடியூஷன் நான் கூற விரும்புகிறேன். சுதந்திரப் போராட்ட காங்கிரஸ் இயக்கம் தூக்கிப் பிடித்த மாநில சுய ஆட்சி பேனரை, தேர்தலுக்குப் பின்னாலே கீழே எறிந்து விட்டார்கள். இன்றைக்கு அவர்கள் கீழே தூக்கிப் போட்ட அந்த பேனரை, தூக்கி எறிந்துவிட்ட அந்த பேனரை; இந்த அவையிலே மாநில சுய ஆட்சிக்கு ஆதரவு அளித்த அத்தனை கட்சிகளும் We are the inheritors of the pledges of freedom movement என்ற முறையில் அதனை கையிலே தூக்கிப் பிடித்துக் கொண்டு, இந்திய அரசியலமைப்பில் மாநில சுய ஆட்சியை நிறுவுவதற்கு, அந்தக் கொடியைத்தான் தூக்கிபிடித்து வைத்திருக்கிறார்கள் என்று பெருமையோடு சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அப்படி கூறவேண்டும் என்று சொன்னால். They are the inheritors of the violation of the pledges of freedom movement. We are the inher tiors இன்றைக்கு இந்த தீர்மானத்தினை ஆதரித்தவர்கள் தான் அந்த பெருமையில் முழுமையான பங்கு பெறுகிறார்கள். அதனுடைய பரம்பரை வாரிசுதாரர்கள் நாம் தான் என்று பெருமையோடு சொல்லிக் கொள்கிறேன். ஆனால் அதை எதிர்த்துப் பேசக்கூடியவர்கள்; அந்த சுதந்திர வீரர்களுக்கு கொடுத்த வாக்குறுதிகளை மீறியவர்களின் பரம்பரையில்தான் தொடர்ந்து நடந்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

(நண்பகல் 12–00)

நான் பெருமையுடன் கூற விரும்புகிறேன். மாநில சுயாட்சியை ஆதரிக்கும் அனைத்துக் கட்சியினரும், அதாவது இந்த நான்கு மாநில முதல்வர்களும் நல்ல கரெக்ட் பொசிஷனைத்தான் எடுத்திருக்கிறார்கள். திரு. ஸ்டீபன், திரு. கருணாகரன் போன்றவர்கள் அதனை இன்றைக்கு நசுக்க முயற்சிக்கிறார்கள். ஆனால் இந்த நான்கு முதல்வர்களும் எடுத்திருக்கக்கூடியது கரெக்ட் பொசிஷன்தான். அதனை மேலும் ஸ்ட்ரெங்தன் பண்ணவேண்டும். மேலும் பலப்படுத்தி வரக்கூடிய எந்தவிதமான தாக்குதலுக்கும் இந்த நான்கு முதல்வர்களும் எந்தவிதத்திலும் கொஞ்சம் கூட அசைந்து கொடுக்காமல் மேலும் முன்னேற வேண்டும். தவறி கொஞ்சம் கூட பின்வாங்குவதற்கு இடம் கொடுக்கக்கூடாது. நேற்றைக்கு எதிர்க்கட்சித்தலைவர் கூறியது மாதிரி இன்றைக்கு ஒரு அபரிய வாய்ப்பான நிலைமை அமைந்திருக்கின்ற சூழ்நிலை இது. 4, 20 ஆக ஆகும் என்று கூடச் சொன்னார்கள். திரு. ஸ்டீஃபன் போன்றவர்கள் அதனை அபாயம் என்று சொன்னார்கள். அபாயம் என்று சொன்னாலும் அது நல்ல விளைவுதான். ஆகவே 4, 20— ஆக ஆவதற்கு அனைத்து மாநில முதல்வர்களும் வடக்கு, தெற்கு என்ற டிஃபரன்ஸ் இல்லாமல் திரு ஜோதிபாசு, திரிபுரா என்ற டிஃபரன்ஸ். இல்லாமல் எல்லா மாநில முதலமைச்சர்களையும் நம்முடைய சவுத் ஜோன் கவுன்சில் அழைத்துப் பேசவேண்டும். அப்படிப் பேசுகின்ற போது இரண்டு செக்ஷன் இருக்கும். ஒன்று அஃபிஷியல் செக்ஷன், இன்னொன்று தனியாக இரகசியமாக கன்சல்ட் பண்ணுகின்ற செக்ஷன். அந்த கன்சல்டேஷன் பண்ணுகின்ற செக்ஷனிலேயாவது காங்கிரஸ் கட்சியின் முதலமைச்சர்கள் நாங்கள் அதை ஒத்துக்கொள்கிறோம் என்று சொல்வார்கள், அந்த வகையிலே மற்ற முதல்வர்கள் மேலும் வற்புறுத்துவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கின்றது. ஆகவே எல்லா மாநில முதலமைச்சர்களையும் கூட்டுவதற்குரிய முயற்சியினை வெகு விரைவிலே எடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லி இதை ஆதரித்த எல்லா கட்சித்தலைவர்களுக்கும் நன்றி கூறி இந்தத் தீர்மானத்தை நிறைவேற்றித்தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அடுத்தக் கூட்டம் தமிழ்நாட்டில்தான் கூட்டப்பட இருக்கின்றது. அப்போது அந்த முயற்சி எடுக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி "1983-ஆம் ஆண்டு மார்ச் மூன்றாவது வாரத்தில் பெங்களூரில் நடைபெற்ற, தென் மாநில முதல்வர்கள் மகாநாட்டில் எடுக்கப் பட்ட முடிவுகளை இப்பேரவை வரவேற்கிறது, ஆதரிக்கிறது. மேற்படி முடிவுகளை விடா முயற்சியுடன் அமல்படுத்த இப்பேரவை தமிழக அரசைக் கேட்டுக் கொள்கிறது."

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப்பெற்றது.

[1983 மார்ச் 30

8. வரவு-செலவுத் திட்டம் 1983-84 வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி)

(அ) கோரிக்கை எண்; 3 ; மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள் நிர்வாகம்

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி; மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

' மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 2,33,41 000—க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டில் ஏற்படும் விபத்துக்களை குறைக்கும் வகையில் மோட்டார் வண்டிகள், லாரிகள் போன்ற வாகனங் களுக்கு பிரேக் இன்ஸ்பெக்ஷன் முறையை கடுமையாக்கக் கோரி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண். 3 — மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,33,41,000—இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்."

திரு. கே. எம். தங்கமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அனைத்து பேருந்துகளையும் தேசியமயமாக்குவது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண். 3 — மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,33,41,000—ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்."

திரு. எம். செல்லமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேருந்து போக்குவரத்து நிர்வாகத்தைச் சிறப்பாக நடத்தவும் பொதுமக்கள், ஊழியர்கள், பிரச்சினைகளை பரிசீலித்து குறைகளைப் போக்கவும், ஒவ்வொரு அரசு போக்குவரத்து கழகத்திலும் ஒரு ஆலோசனைக் குழுவினை அமைப்பது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண். 3 — மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள் — நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,33,41,000-இல் ரூ 100 குறைக்கவேண்டும்".

திரு. எம். ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவினாசியில் இருந்து தெக்கலூர், புதுநல்லூர், தண்ணீர்பந்தல் பாளையம், நம்பியாம்பாளையம் வழியாக நகர் பேருந்துகள் விடப்படவேண்டும் என்று விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

1983 மார்ச் 30]

"மானியக் கோரிக்கை எண். 3 - மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,33,41,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

(ஆ) கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண். 40 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 4,17,27,000க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்."

திரு. ஏ. இராமலிங்கம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தென்னாற்காடு மாவட்டம், மருதூரில் தவத்திரு இராமலிங்க அடிகளார் பிறந்த ஊர் என்பதால் மருதூர் கிராமத்தில் உள்ள அடிகளார் பிறந்த இடத்தைக் காண வரும் பக்தர்களுக்கும், பொதுமக்களுக்கும் பேருந்து போக்குவரத்து குறைவாக இருப்பதால் தற்பொழுது மருதூர் சிதம்பரம் போகும் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்து 4 நடை வருவதால் அதை நாள் ஒன்றுக்கு 10 முறை விடுவதற்கு வழி செய்தல் குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 4,17,27,000—இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

திரு. கே. கல்லன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சேரன் போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத்தை திறம்பட செயலாற்றுவதைப் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 4,17,27,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

திரு. ரா. கிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாகர்கோவில்-குமரி செல்லும் திருவள்ளுவர் விரைவு பேருந்து சங்கரன் கோவில், புளியங்குடி, சிவகிரி வழியாக இராசபாளையம் சென்று போகும்படி விரிவுபடுத்த ஏற்பாடு செய்யப்படாமலிருப்பது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 4,17,27,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

திரு. செ. சிவசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசுப் பேருந்துகளில் அடிபட்டு இறந்துவிட்டால் குறைந்தபட்சம் பாதிக்கப்பட்ட குடும்பத்திற்கு ரூபாய் பத்தாயிரம் கொடுப்பது சம்பந்தமாக விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 4,17,27,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

(இ) கோரிக்கை எண். 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தலைவரவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 1,59,24,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்.''

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டு தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,59,24,000-இல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்.''

திரு. கே. எம். தங்கமணி : தலைவரவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

'' மானியக் கோரிக்கை எண்.54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,59,24,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : தலைவரவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

'' மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,59,24,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : தலைவரவர்களே, கொள்கைபற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

'' மானியக் கோரிக்கை எண்.54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,59,24,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவை முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப் பட்டிருக்கின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மானியக் கோரிக்கைகள் 3,40,54 ஆகியவை களின் கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் * * அவை முன் வைக்கப் பட்டிருக்கின்றன. அதை நான் இந்த அவையில் படித்ததாக கருதி அதை அவை குறிப்பில் ஏற்றிக்கொள்ளவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதிலே ஒரு சிறிய திருத்தத்தை செய்து கொள்ளவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு புத்தகத்தில்-9 ஆம் பக்கத்தில் மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். தற்போது அவர்களது கணவர்/மனைவிக்கும் இச்சலுகை நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. அவர்களி ருவரும் சேர்ந்து பயணம் செய்யும்போது என்று இருக்கிறது. அதை மாற்றி அவர்களுடன் கூடுதலாக ஒரு நபர் பயணம் செய்ய இச்சலுகை நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. உறுப்பினர் பயணம் செய்கின்ற போது என்று மாற்றிக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை எடுத்து வைத்த பின்பு அதற்கு பதிலுரையாக என்னுடைய கருத்துக்களை கடைசியாக சொல்லுகிறேன் என்று கூறி விடை பெறுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இலவசமாக பயணம் செய்யவில்லை. சட்டமன்ற இலாக்கா அதற்கான தொகையை உங்களுக்கு தந்துவிடுகிறது.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு மட்டும் தான் சொன்னேன். இங்கே தொகை, இலாகா மூலமாக வருகிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இலவசமாக என்ற வார்த்தை வந்ததால் சொன்னேன்.

* * 593—639ம் பக்கங்களில் இணைப்பாக அச்சிடப் பெற்றுள்ளது.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வேண்டுமானால் அதை எடுத்துவிடலாம்.

திரு. என். கிட்டப்பா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இடி இடித்து மின்னல் மின்னி பலத்த மழை பெய்து அதற்கு பின்னாலே சிறு தூறல் தூறப்படுவதைப்போல் நான் உங்கள் முன்னால் இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் மீது சிலவற்றைப்பற்றி சொல்ல விழைகிறேன். முழுமையாகச் சொல்ல மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் அனுமதிப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். சாலைப் போக்குவரத்துப்பற்றி சாதனைப் பட்டியல்களை அளித்துள்ளார்கள். அது வேதனைப் பட்டியலாகத் தான் உள்ளது. குறைந்த மக்கள் தொகை உள்ள புதிய குடியிருப்புகளின் தேவைகளை நிறைவேற்ற சிறிய பேருந்துகளை இயக்கி விடுவதாக குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. பட்ஜெட் உரை மீதான விவாதத்தின்போதுகூட நான் இதைச் சொன்னேன். இப்போதும் சொல்கிறேன் என்ன காரணத்தினாலோ மயிலாடுதுறை அதன் சுற்றுவட்டார தொகுதியில் மினி பஸ்கள் ஓட்டப்படுவது இல்லை. மாறாக பிணி பஸ்கள் தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன.

திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் புதிதாக துவக்கப் பட்டபோது 275 பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டு வந்ததாகவும் தற்போது 507 பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டு வருவதாகவும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது பற்றி மெத்த மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். ஆனால் பலவற்றில் ஜாக்கிகள் இருப்பது இல்லை. இருந்தாலும் துருபிடித்து இயங்காத நிலையில் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஸ்டெப்பினி சில வண்டிகளில் இருப்பது இல்லை. அப்படியே இருந்தாலும் பலது பஞ்சர் ஆன நிலையில் மேலே தூக்கி கட்டப் பட்டு இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட நிலையில் வண்டி நின்று கொண்டிருக்கும்போது தப்பித் தவறி அவை எங்கே நின்று கொண்டுள்ள பகுதியில் அறிஞர் அண்ணா செல்வார், தந்தை பெரியார் போவார், சேர, சோழ, பாண்டியர்கள் போவார்கள், கட்டபொம்மன் செல்வார், அஞ்சா நெஞ்சன் அழகிரிகூட செல்வார் அந்த பக்கமாக, ஜீவாநந்தம் பெயர் வைத்து விட்டார்கள் என்று நம்பி இதை சொல்கிறேன். ஜீவாநந்தம் அவர்கள் செல்வார்கள். இவர்கள் எல்லாம் செல்வார்கள். இங்கே டிரைவர்கள் கண்டக்டர்கள் பயணிகளை கீழே இறக்கி நிறுத்தி விட்டு கையை காட்டி வேண்டிய கருவிகளை கேட்பார்கள். இல்லாத கருவிகளை. பெரும்பாலும் யாரும் நிறுத்தவும் மாட்டார்கள். அப்படி நிறுத்தினாலும் அவைகளை தாங்கள் தருவதற்கு சட்டம் அனுமதிப்பதில்லை என்று சொல்லிவிட்டுப் போய்விடுவார்கள். வாகனங்கள் உதிரிப் பாகங்கள் மற்றும் துணை உறுப்புக்களை மேம்படுத்துதல், இவற்றின் தரக் கட்டுப்பாடு முதலியவற்றை சீர்செய்ய பொருள் சோதனைகள் நிறுவப்பட்டுள்ளதாக கூறப்பட்டுள்ளது. அவர்கள் என்ன செய்து கொண்டிருக்கிறார்களோ யாம் அறியோம் பராபரமே. இந்த நிலைகள் கட்டாயம் மாற்றப்பட வேண்டுமென்று பணிவன் போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-10)

சில போக்குவரத்துப் பணியாளர்களை குறிப்பிட்ட கால வரையில் வேலை செய்ய சொல்லிய பிறகு அவர்களை காயம் ஆக்குவதற்கு—காயம் என்றால் உடலில் அல்ல—உறுதியாக்குவதற்கு 2 3, நாட்களுக்கு முன்னதாகவே பணி நீக்கம் செய்து விடுகிறார்கள். இந்நிலையையும் மாற்றவேண்டுமென்று அன்போடு, தாழ்மையோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பயணப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்ற அரசின் கொள்கைக்கு ஏற்ப அரசுத் துறைகளில் இயங்கிவரும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருகி வருவதாக கூறப்பட்டுள்ளது. நடைமுறையில் காணும்போது பேரறிஞர் அவர்கள் கண்டகனவை யும் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்தபோது எடுத்துக்கொண்ட முயற்சிகளையும் எந்த அளவுக்கு பாழாக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு—ஏட்டிலே வேண்டுமானால் இருக்கலாம்—பாழாக்கிவிட்டு தனியார் பேருந்துகளுக்கு உரிமங்கள் அதிகமாக வழங்கப்படுவதைக் காண்கிறோம். ஒரு புள்ளி விவரத்தை நான் பார்த்தேன். அந்தப் புள்ளிவிவரத்திலே சென்ற ஆண்டு தனியார் பேருந்துகளுக்குத் தரப்பட்ட உரிமங்களைவிட இந்த ஆண்டு குறைக்கப்பட்டு இருப்பதாக குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள், எவ்வளவு என்று பார்க்கும்போது மிக அதிகமாக ஒரே ஒரு உரிமத்தைத்தான் குறைத்திருக்கிறார்கள் என்பது தனியார்களுக்கு அதிகமாக உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டிருப்பதைத்தான் காட்டுகிறது. இது அண்ணா அவர்களுக்கு நாம் இழைக்கும் துரோகம் என்பதை மறுத்துவிடமுடியாது ஆம்னி பஸ்கள் என்ற முறையில் ஓடிக் கொண்டிருக்கிறவைகளை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும்.

இறுதியாக மயிலாடுதுறை தொகுதியைப் பற்றிச் சில கருத்துக்களைச் சொல்லி முடித்துக் கொள்கிறேன். அண்டை மாநிலமான புதுச்சேரியிலே புதிய அரசுப் பயணிகள் பேருந்து நிலையங்கள் அமைந்திருக்கின்றன. திருவள்ளுவர் பேருந்துகளுக்கு முக்கியமான நகரமான மயிலாடுதுறையிலே பட்டும் அமைக்கப்பட வில்லை. அமைத்துத் தரவேண்டுமென்று மிகத் தாழ்மையோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் சென்னையிலிருந்து மயிலாடுதுறை வரையிலும், கோவையிலிருந்து மயிலாடுதுறை வரையிலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் பேருந்துகளை விட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. அதிலே பணியாற்றிக்கொண்டிருக்கிற டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் தங்களுடைய பணி முடிந்தவுடன் 2 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு—குறைந்த அளவைத்தான் நான் சொல்கிறேன்—அப்பாலே அவர்களுக்கு அமைக்கப்பட்டுள்ள அறை—அது அறையல்ல, அதிலே பாம்புகள் நெளிவதாக அவர்களே சொல்லி நான் கேள்விப்படுகிறேன். ஆளைக்காட்டிக்கொடுக்கிற பழக்கம் எனக்கு இல்லை. தொடர்பு உள்ளவர்கள் யாருமே சென்றாலும் இதைக் காணக்கூடும், பாம்புகளும், தேள்களும், தட்டுவக்காலிகளும் அடிக்கடி வந்து—வேலையிலே எனக்கு நம்பிக்கை இல்லை

வேளையாக அவர்களைக் கடித்து விடாமல் அல்லது அவர்கள் அதைப் பார்த்து பயந்து வெளியே ஓடிவந்தவுடன் அவர்களுக்கு ஜாடை காட்டிச் சொல்கிற காட்சியை அங்கே காணலாம். ஒரு சிறிய அறையை அமைத்து இருக்கிறார்கள். மயிலாடு துறை பேருந்து நிலையத்தில் நகராட்சியினர் வாடகை அறைகளைக் கட்டியிருக்கிறார்கள். அதிலே ஒரு வேடிக்கை. அதுவும் அரசிற்கு தொடர்புள்ள ஒரு நிறுவனம்; போக்குவரத்துத் துறையும் அரசிற்கு தொடர்புள்ள ஒரு நிறுவனம். அதிலே ஒரு அறையை இவர்களுக்கு மாத வாடகைக்கு, அதுவும் இப்போது தருகிற வாடகையை விட அதிகமான வாடகையை தருகிறோம் என்று தொடர்புள்ளவர்களை அழைத்துக்கொண்டு நானும் கூட சென்று கேட்டேன். நானும் கூட என்றால் நான் மிகைப்படுத்திச் சொல்வதாகக் கருதக்கூடாது. ஆணையாளர் அவர்களை கேட்டப் பொழுது சட்டம் அனுமதிக்கவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். இங்கே மாண்புமிகு உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் அமர்ந்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் நினைத்தால் இந்த நிலையைப் போக்கிவிட முடியும் என்பதால் அவர்களை மிகத் தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த நிலை இரண்டு, மூன்று ஆண்டுகளாக அங்கே இருந்து வருகிறது. நான் கேட்டே இரண்டு ஆண்டுகள் ஆகின்றது. வாடகை அதிகமாகத் தருகிறோம் என்று சொல்லியும் கூட அவர்களுக்கு கொடுக்கவில்லை. அங்கு அறை கொடுத்தால் பக்கத்திலே இருக்கிற நிலையத்திலிருந்து பேருந்துகளை எடுத்துச்செல்ல வசதியாக இருக்கும். மூன்று பர்லாங் தூரத்தை தாண்டி நடந்தோ அல்லது ஆட்டோக்களிலோ வரவேண்டியிருக்கிறது. மயிலாடுதுறையிலிருந்து சென்னைக்கு காலை 4 மணிக்கு திருவள்ளுவர் பேருந்து புறப்படுகிறது. காலை 4 மணிக்கு அவர்களை மயிலாடுதுறைக்கு ஏற்றிக்கொண்டு வருவதற்கு பேருந்துகள் கிடையாது அவர்கள் பெட்டி, படுக்கைகளைத் தூக்கிக் கொண்டு வருகிற காட்சி மிகவும் பரிதாபமான காட்சியாக இருக்கிறது. இந்த நிலையைப் போக்க வேண்டுமென்று மிகத் தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல நகரங்களில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகள் ஒன்றிற்கு மேற்பட்ட இடங்களில் நிறுத்தப் படுகின்றன. இரண்டு மூன்று பஸ் ஸ்டாப்புகள் இருக்கின்றன. அங்கே திருவள்ளுவர் பஸ்கள் நிற்கின்றன. ஆனால் என்ன காரணத்தாலோ மயிலாடுதுறையில் அந்த நிலை இல்லை. வணிகப் பெருமக்களும், பொதுமக்களும் மாணவமணி யோகி சாரங்கபாணி பாலம் அருகில் அந்த பேருந்துகள் நிற்கவேண்டுமென்று பல ஆண்டு காலமாக கோரி வருகிறார்கள். அதை கவனித்து அன்புகூர்ந்து பேருந்துகள் அங்கு நிற்பதற்கு ஏற்பாட்டைச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கடலூரை எடுத்துக் கொண்டால் திருவள்ளுவர் பேருந்துகள் மூன்று இடங்களில் நிறுத்தப்படுகின்றன. நான் இதைச் சொல்வதற்காக கடலூர்வாசிகள் என்னைக் கோபித்துக் கொள்ளக்கூடாது. அதைப்போல தில்லை மாநகரம், சிதம்பரத்தை எடுத்துக் கொண்டால் இரண்டு இடங்களில்.

திருவள்ளுவர் பேருந்துகள் நிற்கின்றன. ஆனால் மயிலாடுதுறை—எனக்கு பாவத்தில் நம்பிக்கையில்லாவிட்டாலும்—பாவம் செய்த ஊர் என்ற காரணத்தால் ஒரே ஒரு இடத்தில்தான் அந்த பேருந்துகள் நிற்கின்றன. வணிகப்பெருமக்களும், பொதுமக்களும் மாணவமணி யோகி சாரங்கபாணி பாலம் அருகில் திருவள்ளுவர் பேருந்துகள் நிற்க வேண்டுமென்று கோரியிருக்கிறார்கள். ஆகவே அந்த இடத்தில் இனிமேலாவது திருவள்ளுவர் பேருந்துகள் நிற்பதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதற்காக ஷெட் போட வேண்டியிருந்தால், அதற்கான வசதிகளை செய்ய அந்த வணிகப் பெருமக்களே இசைந்துள்ளார்கள் என்பதைச் சொல்லி, அரசாங்கத்திற்கு அந்த வகையில் ஒரு காலணா கூட செலவில்லாமல் அவர்களே அதைச் செய்து தருவார்கள் என்பதை எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-20)

இறுதியாக மயிலாடுதுறையில் சைக்கிள் ரிக்ஷா; ஆட்டோ ரிக்ஷா டாக்சி ஓட்டுநர்களிடையே தகராறு ஏற்பட்டு, அதன் காரணமாக சேதம் ஏற்பட்டு, அதற்காக இங்கே கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்தை நான் கொடுத்தேன். அப்போது மாண்புமிகு நமது நிதியமைச்சர் டாக்டர் நாவலர் அவர்கள் பதில் அளிக்கிறபோது, உண்மையாக தப்பு செய்தவர்கள் மீது வழக்கு தொடர்வது எனவும், ஏனையோரை விடுவித்து விடுவது எனவும் அறிவித்தார்கள். ஆனால் எனக்குத் தெரிந்தவரையில், நான் நம்புகின்ற வரையில். இன்று வரையிலே கூட, இந்தக் கூட்டத்திற்குப் புறப்பட்டு வருகின்ற வரையிலே கூட, அங்கே, ஜாமீனிலே கூட கைது செய்யப்பட்டவர்கள் விடப்படவில்லையென்று அறிகிறேன். நான் இந்த அரசைப் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம், கொடுத்த வாக்குறுதியை நீங்கள் காப்பாற்றக் கூடியவர்கள் என்று எனக்குத் தெரியும். பல வாக்குறுதிகளைக் காப்பாற்றியும் இருக்கிறீர்கள், நான் கேலி செய்யவில்லை. சில முடியாமல் போய் விடவும்கூடும். அது எல்லோராலும் முடியாமல் போகக்கூடியது தான். பெரிய, பெரிய காரியங்களை எல்லாம் செய்யக்கூடிய நீங்கள் இந்தக் காரியத்தை செய்துதர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதிலே பாதிக்கப்பட்ட பொருள்கள் சைக்கிள் ரிக்ஷாவாக இருந்தாலும் சரி, ஆட்டோ ரிக்ஷாவாக இருந்தாலும் சரி, டாக்சிகளாக இருந்தாலும் சரி, எதுவாக இருந்தாலும் சரி, அத்தனையிலும் பணிபுரியக் கூடியவர்கள் எல்லாக் கட்சியிலும் உள்ளவர்கள் இருக்கிறார்கள். ஆளுங்கட்சியாக இருக்கிற அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் இருக்கிறார்கள். திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் இருக்கிறார்கள், ஜனதா கட்சியிலே உள்ளவர்களும் இருக்கிறார்கள், இந்திரா காங்கிரசைச் சேர்ந்தவர்களும் இருக்கிறார்கள் இப்படிப் பல கட்சிக்காரர்களும் இருக்கிறார்கள். எனவே, கட்சிக்காக நான் இதைச் சொல்லவில்லை.

சகஜமான சூழ்நிலை அங்கே நிலவ வேண்டுமானால் ஒரு நல்ல முடிவு வர வேண்டுமானால், இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் மாண்புமிகு முத்துசாமி அவர்களும் குறிப்பாக நமது முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களும் அதைப்போலவே, இங்கே வாக்குறுதி அளித்த எதை மதிப்பிற்குரிய மாண்புமிகு டாக்டர் நாவலர் அவர்களும் ஒன்று கூடி பேசி, அதற்கான ஒரு நல்ல முடிவை மேற்கொள்ள வேண்டுமென கேட்டுக் கொள்ள கடமைப் பட்டிருக்கிறேன், கேட்கிறேன்.

இங்கே இன்னொன்றும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். நீண்ட தூரம் செல்கின்ற திருவள்ளுவர் பேருந்துகளில் டெலிவிஷன் காட்டுவோம் என்று முதல்வர் கூறியதாக இதே அவையில் நான் குறிப்பிட்டபோது, மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் நான் அப்படிச் சொல்லவில்லை. சினிமாதான் காட்டப்படும் என்று சொன்னேன் என்று குறிப்பிட்டார்கள். நான் டெலிவிஷனையும் கேட்கவில்லை, சினிமாவையும் கேட்க வில்லை, தற்போது ஓடிக்கொண்டிருக்கிற பல பேருந்துகளில் பயணிகள் இறங்குவதற்குக் கதவுகளைத் திறந்து விடுவதற்கு கண்டக்டர்கள் 4, 5 பயணிகள் துணையோடு திறந்து விடுகிறார்கள், உண்மை. வேண்டுமென்றே நான் சொல்லவில்லை; நான் அனுபவ ரீதியாக அனுபவித்துக் கொண்டிருக்கிறேன். கடப் பாறையைக் கொண்டு அடித்தால்தான் கதவுகள் திறக்கும் சில பேருந்துகளில்—எல்லாப் பேருந்துகளிலும் அல்ல; சில பேருந்துகள் அப்படி இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. அதை மாற்றியமைக்கக் கூடாதா என்று கேட்டால் கண்டெம் செய்து விட்டார்கள் என்று டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் என்னிடத்திலே குறிப் பிட்டார்கள். கன்டெம் செய்து விட்டார்கள் என்ற கூறுகிறீர்களே, இன்னமும் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கிறீர்களே என்று நான் கேட்டேன். கன்டெம் செய்து விட்டார்கள், வேறு வண்டி வந்தவுடன், மாற்றிவிடுவார்கள் என்று என்னிடத்திலே குறிப்பிட்டார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதிலே கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று மிகத் தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன். சில நேரங்களில் அந்தக் கதவு சரியாக மூடிக்கொள்ளாத காரணத்தால் கயிற்றை வைத்துக்கூடக் கட்டி, அதை முறுக்கி, சுருக்குப் போட்டு, அதைப் படாதபாடுபடுத்தி,—அது நம்மைப் படாதபாடுபடுத்துவதோடு இல்லாமல், அதையும் படாதபாடு படுத்திக் கொண்டு வருகிறார்கள். இந்த நிலைமைகளெல்லாம் மாற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ள நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கும்பொழுது எந்த நேரத்தில் என்ன நடக்குமோ என்ற நிலைமை இருக்கிறது. வைதீகத்திலே நம்பிக்கை உள்ளவர்கள் சொல்வார்கள், இன்றைக்கிருப்போரை நாளைக்குக் காணோம் என்று செல்வார்கள். அதைப்போல ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற பேருந்துகள் எந்த நேரத்தில் பாய்ந்து போய் சுக்கல் சுக்கலாக ஆகிவிடுமோ என்று அஞ்சிக்கொண்டு பயணிகள் பயணம் செய்கிறார்கள். இந்த நிலைமையும் மாற்றப்பட வேண்டும்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை)

இவைகளெல்லாம் நிறைவேறும் என்ற கனவில்—கனவில்தான் —அதுவும் இப்பொழுதுதான் பகல் நேரம் பகல் கனவில் என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன். வாய்ப்பளித்தமைக்காக நன்றி, வணக்கம்.

திரு. எம். எஸ். மாணிக்கம் : மாண்புமிகு பேரவையின் மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து குறித்த மானியக் கோரிக்கையிலே பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்காக நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொண்டு, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற இந்தத் தீர்மானத்தை நான் வரவேற்று ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூறவிருக்கிறேன்.

புரட்சித் தலைவரவர்களின் அரசு தமிழகத்திலே வந்ததற்குப் பின்னால் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்குச் சிறப்பாகப் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதிலும் நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள்—வயதிலே இளையவராக இருந்தாலும்—கூட அந்த போக்குவரத்துத் துறையில் சிறப்பாகப் பணிபுரிந்து அதைச் சிறப்பாக நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார் எனவே, மீண்டும் அவர்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டைத் தெரிவித்து உரையைத் தொடங்குகிறேன்.

நம்முடைய தமிழகத்திலே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உருவாக்கப்படுவதற்கு முன்னால் போக்குவரத்துத் துறை அரசினுடைய துறையாகவே இருந்தது. அந்த நிலைமை மாறுவதற்காக, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக் காலத்திலே பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் என்று நாட்டுடைமையாக்குவதற்காக ஒரு திட்டத்தை வகுத்து அதன் மூலம் தமிழகத்திலே நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களை உருவாக்கினார்கள். அதற்குப் பின்னால் இன்றையதினம் புரட்சித் தலைவரவர்களின் அரசு ஒன்பது போக்குவரத்துக் கழகங்களை நடத்தி, அதை மேலும் அதிகப்படுத்தி மாவட்டத்திற்கு ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் வரவேண்டும் என்ற எண்ணத்தின் அடிப்படையிலே சிறப்பாகச் செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது.

1976 ஆம் ஆண்டு அவசர நிலைமை இருந்த காலத்தில், பட்டாபிராமன் குழு என்ற குழு 600 பேருந்துகளுக்கு மேல் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இருக்கக் கூடாது என்றும், அந்த அளவிற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பிரிக்க வேண்டுமென்ற அளவிலே சிபாரிசு செய்திருந்தது. அதை அமல்படுத்தும் வகையில், போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழ்நாடு பூராவும் ஒன்று என்ற நிலை இருக்கக்கூடாது; அதன் மூலம் நிர்வாகத்திலே ஒரு பகுதியிலே யிருந்து வருபவர்கள், தமிழ்நாடு பூராவும் வரக்கூடியவர்கள் தங்களுக்கு அருகில் அதிகாரிகள் இல்லாத நிலைமையால், அதிகாரங்களைப் பிரித்து, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் ஒரு போக்குவரத்துக்கழகம் என்ற வகையில் சிறப்பாகப் போக்குவரத்து வசதிகளை உருவாக்க, அந்த வகையில் சீரிய போக்குவரத்து வசதிகள் உருவாக்கப்பட இருப்பதற்காக மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவரவர்களையும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் பாராட்டுகிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இன்றைக்கு உருவாக்கப் பட்டிருக்கின்ற பேருந்துகள் எந்த அளவிலே சிறப்பாகச் செயல் பட்டுக்கொட்டிருக்கின்றன என்பதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். 1970 ஆம் ஆண்டுக்கு முன்னால் சென்னை மாநகரத்திலே ஒவ்வொரு தெருவிலேயும் செல்லும்பொழுது எத்தனைப் பேருந்துகள் தெருவிலே நிற்கின்ற காட்சியை நாம் பார்த்திருக்கிறோம். நமன் கல்லூரியிலே படிக்கின்ற நேரத்தில், கல்லூரிக்குச் செல்ல வேண்டு மானால், இங்கேயுள்ள புரசைவாக்கத்திலிருந்து பச்சையப்பன் கல்லூரிக்குச் செல்லவேண்டுமென்றால், அந்த குறிப்பிட்டப் பகுதிக்குச் செல்ல இரண்டு மூன்று பேருந்துகள் மாறித்தான் போக வேண்டிய நிலைமை இருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கிருக்கின்ற நிலைமைகளையும் நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். சென்னை மாநகரத்தில், உலக வங்கியின் உதவியுடன் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகள் புதிய பேருந்துகளாக, வசதியுள்ள பேருந்துகளாக மாற்றப்பட்டிருக்கின்றன.

அதுமட்டுமல்லாமல், தமிழ்நாடு பூராவும் போக்குவரத்து வசதியை அதிகப்படுத்தி, கிராமங்களுக் கல்லாம் இன்றைக்குப் பேருந்துகளில் செல்லும் வசதிகள் உருவாக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

நகர்ப்புற பேருந்துகளை அதிகப்படுத்தி, 24 கிலோமீட்டர் வரையில்தான் செல்லும் என்ற நிலைமைகளை மாற்றி 30 கிலோமீட்டர் வரை நகரப் பேருந்து வசதிகளை அளித்து, கிராமமக்கள் அத்தனை பேருக்கும் குறைந்த செலவில் போக்கு வரத்து வசதிகள் உருவாக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

(பிற்பகல் 12–30)

இன்று சென்னையிலிருந்து கன்னியாகுமரி வரை நகரப் பேருந்துகளிலே பிரயாணம் செய்யக் கூடிய நிலைமை உருவாகி இருக்கிறது என்று சொன்னால், இப்படிப்பட்ட நிலைமை இருக்கிற காரணத்தினாலே ஏழை எளியவர்களுக்கு, கிராமத் திலிருப்பவர்களுக்கு, வசதியாக குறைந்த செலவிலே போக்கு வரத்து செய்து கொடுத்திருப்பது இந்தியாவிலேயே இதமிழகத்திலே இருக்கக்கூடிய நம்முடைய புரட்சித் தலைவருடைய அரசு தான் என்று நான் குறிப்பிட்டுக் கூற விரும்புகிறேன்.

இப்படிப்பட்ட பேருந்து வசதிகளை அதிகப்படுத்துவது மட்டுமல்ல, பேருந்து நிலையங்களில் பணிபுரியக் கூடிய தொழி லாளர்களுக்கு அதிகப்படியான வசதியை உருவாக்கி—ஒரு பாது காப்பான வாழ்க்கையை உருவாக்கி—அவர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்தியிருக்கிறது, தமிழகத்திலே இருக்கிற போக்குவரத்துக் கழகங்கள்தான்.

கடந்த ஆண்டிலே ரூ. 150/–ஐ அவர்களுக்கு ஊதிய உயர் வாக அளித்து, அதன் மூலமாக பல்வேறு வசதிகளையும் செய்து கொடுத்திருக்கிறது. பல்லவன் போக்குவரத்துக்கழகத்திலே அவர் களுடைய டெப்போக்களிலே டெலிவிஷன் வசதி, அவர்களுக்கு மன மகிழ் மன்றங்கள் போன்றவைகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத் திருக்கிறது. 25 பேருந்துகளுக்கு மேல் இருக்கக்கூடிய டெப்போக்

களிலே அவர்களுக்கு கேன்டீன் வசதியை உண்டாக்கியிருக்கிறது. இப்படி தொழிலாளர்களுக்கு பல்வேறு வசதிகளைச் செய்து கொடுத்து, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பான பணிகளைச் செய்துகொண்டிருக்கிறது. இன்று தஞ்சையிலே கும்பகோணத் தில் இருக்கக்கூடிய சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டு பிரிவுகளாகப் பிரிப்பதாக இங்கு மாண்புமிகு அமைச் சரவர்கள் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே குறிப்பிட்டிருக் கிறார்கள். அப்படி திருச்சியிலே அமையக் கூடிய போக்கு வரத்துக் கழகத்தை ராஜராஜ சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று உருவாக்கித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கும்பகோணத்தில் இருக்கக்கூடிய அந்த போக்குவரத்துக்கழகம் இன்னும் சிறப்பான முறையிலே செயலாற்றுவதற்கான நட வடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருத்துறைப்பூண்டித் தொகுதியிலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பணிமனை இத்தனை ஆண்டுகள் ஆகியும் இன்னும் துவங்கப்படாமல், வாடகை இடத்திலே இருந்து கொண்டிருக்கிறது, அதற்கும் நிலம் கையகப்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். அந்த நிலத்தை விரைவிலே பெற்று, அங்கே வசதியான ஒரு போக்குவரத்துக் கழக பணிமனையை உருவாக்கித் தர வேண்டு மென்று மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வேதாரண்யத்திலே ஒரு போக்குவரத்துப் பணிமனை உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது அதில் இன்னும் பல வசதிகளை தொழி லாளர்களுக்குச் செய்துதர வேண்டும். அந்தப் பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளாக இருக்கின்றன. ஏனென்றுச் சொன்னால், 1975–ல் அந்த போக்குவரத்துக் கழகம் திருத்துறைப்பூண்டியுடன் இணைந்திருந்தபொழுது 20 பேருந்துகளை ஒன்றாக ஒரே நேரத்தில் புதிய பேருந்துகளாக மாற்றிக் கொடுத்தார்கள். அந்தப் பேருந்துகளை கடந்த ஆண்டு தான் மாற்றியிருந்தாலும் கூட, புதியப்பேருந்துகளாக அவைகளையெல்லாம் கொடுக்காமல், அதற்குப் பின்னாலே அங்கே திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலிருந்து பெற்ற பேருந்துகளை எல்லாம் அவர்கள் பயன்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். திருவள்ளுவர் போக்கு வரத்துக்கழகத்திலிருந்து பெற்ற பேருந்துகள் பெரிய பேருந்து களாகவும், அந்தச் சாலைகளிலே செல்கின்றபொழுது அதிக வேகமாகச் செல்ல முடியாமல், அவைகள் இன்னும் சிரமைக் கப்படாத காரணத்தால், மழை காலங்களிலே தண்ணீர் ஒழுகுகின்றது. இப்படிப்பட்ட நிலைமை இருக்கிற காரணத் தாலே வேதாரண்யம் பணிமனைக்கு புதிய பேருந்துகளை வழங்க வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, அந்தப் பகுதியிலிருந்து வெளி இடங்களுக்குச் செல்லவேண்டுமென்றால், நீண்ட தூரப் பேருந்துகள் இல்லாமல் இருக்கிற குறையைப் போக்குவதற்கு, வேதாரண்யத்திலிருந்து காரைக்குடி வரையில் பேருந்து விடவேண்டும். அதைப் போலவே வேதாரண்யத்திலிருந்து கடலூர் வரை பேருந்து

வசதிகளை உருவாக்கித்தர வேண்டும். வேதாரண்யத்திலிருந்து
கரூர் வரை போக்குவரத்து வசதிகளை உருவாக்கித் தர
வேண்டும். அதற்கான நடவடிக்கைகளை மாண்புமிகு அமைச்
சரவர்கள் எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, வேதாரண்யத்திலே இப்பொழுது ஒரு நகர
பேருந்து வசதியை உருவாக்கிக் கொடுத்தமைக்காக அவர்களுக்கு
நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அங்கே இரண்டே இரண்டு
பேருந்துகள் 5 வழித் தடங்களிலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன.
அதை மாற்றி ஒவ்வொரு வழித் தடத்திற்கும் ஒரு பேருந்தை
விட்டு, அதை 30 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு நீட்டித்துத் தரவேண்டு
மென்றும், கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால் இப்போது
ஒவ்வொரு பேருந்தும் 15 கிலோமீட்டர் அளவிற்குத்தான்
ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அங்கே இருக்கிற அதிகாரிகளைக்
கேட்டால், இப்பொழுது இங்கே பேருந்து வசதி இல்லை.
அதுமட்டுமல்ல, அங்கே இருக்கின்ற பேருந்துகளை வைத்துக்
கொண்டு நகரப் பேருந்துகளை விரிவுபடுத்தினால், அங்கே
'மபசல்' ரூட்டிலே ஓடுகிற பேருந்துகளுக்கு 'கலக்ஷன்' குறையும்
என்று சொல்லி அந்த நகரப் பேருந்து வசதிகளைச் செய்து
வராமல் இருக்கிறார்கள். எனவே அந்த நீண்ட வழித் தடங்
களிலே ஒரு தனித் தனிப் பேருந்து விட்டு, அந்த நகரப்
பேருந்து வசதியை உருவாக்கித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

மற்றொன்று, சென்னைக்கு வருகிற துரித பஸ்கள் எல்லாம்
அடையார் வழியாகவே இன்று பகல் நேரத்திலே வந்து கொண்
டிருக்கின்றன. அதனாலே சென்னை நகரத்திற்குள்ளே வருகின்ற
பொழுது அவர்களுக்கு அங்கே இறங்க வசதிகள் இல்லாமல், அடை
யாறிலே இறங்க வேண்டியிருக்கிறது. அல்லது கிண்டியிலே இறங்க
வேண்டியிருக்கிறது. 6 மணிக்குப் பிறகு அங்கே மாம்பலம்
வழியாக அந்த பேருந்துகள் எல்லாம் சென்று கொண்டிருக்
கின்றன. எனவே அதை மாற்றி மாம்பலம் வழியாக செல்
வதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அல்லது சட்டமன்ற உறுப்
பினர்கள் அந்த சொகுசு பேருந்துகளில் வருகின்றபொழுது,
அந்தச் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விடுதி வழியாக அந்தப்
பேருந்துகளைத் திருப்பினால் அதன்மூலம் என்னைப் போன்ற
வர்கள், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விடுதியின் பக்கத்திலே
இறங்க வசதியாக இருக்கும். எனவே அந்த சொகுசு பேருந்து
களை சட்டமன்ற விடுதி வழியாக வருவதற்கு நடவடிக்கை
எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, வேதாரண்யத்திலிருந்து அப்போது
சென்னைக்கு திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூல
மாக செமி டீலக்ஸ் பஸ் தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது.
நல்ல வசூல் வந்துகொண்டு இருக்கிறது. அதிலே
யிருந்து உடனடியாக ஒரு விரைவுப் பேருந்து சொகுசு பேருந்து
ஒன்றை மன்னார்குடியிலிருந்து துருத்துறைப்பூண்டி வழியாக
ஒரு தனிப் பேருந்து தடத்தை உருவாக்கி, அங்கிருந்து விட
வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் வேதாரண்யத்திலிருந்து கோயம்புத்தூர்
மதுரை, கன்னியாகுமரி போன்ற பகுதிகளுக்கும் அங்கேயிருந்து
விரைவுப் பேருந்து இல்லாமல் இருக்கிறது. எனவே அந்த
வசதியையும் உருவாக்கித்தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்
கிறேன்.

அடுத்து போக்குவரத்துத் துறையிலே அதிகமான வசதிகளை
உருவாக்கித் தருவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கின்ற அமைச்சர்
அவர்களைப் பாராட்டி, புரட்சித் தலைவருடைய அரசு,
இப்படிப்பட்ட துறையில் நல்லபல வசதிகளை உருவாக்கித்
தந்ததற்காக பாராட்டினை மீண்டும் தெரிவித்துக் கொண்டு
என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு கே. எம். தங்கமணி; மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர்
அவர்களே, இன்றையதினம் அவையிலே கொண்டு வரப்பட்டு
இருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கையின் மீது இந்திய தேசிய
காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாக கொடுக்கப்பட்டு இருக்கின்ற
வெட்டுத் தீர்மானங்களை வலியுறுத்தி சில கருத்துக்களைச்
சொல்ல விரும்புகிறேன். 1959–ஆம் ஆண்டு 200 கிலோ
மீட்டருக்கு மேல் உள்ள அனைத்து வழித்தடங்களையும்
அன்றையதினம் காங்கிரஸ் கட்சி தேசியமயமாக்கியது. அதைத்
தொடர்ந்து 1967–லே பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களும்,
தொடர்ந்து கலைஞர் அவர்களும் ஆட்சிக்கு வந்தார்கள்.
அனைத்து பஸ்களையும் தேசியமயமாக்குவோம் என்று சொன்
னார்கள். ஆனால் அந்த நேரத்திலே தமிழகத்திலேயிருந்த
தமிழக பஸ் முதலாளிகள் எல்லாம் சென்னை உயர்நீதிமன்
றத்திலே ஒரு வழக்கைப் போட்டார்கள். அந்தச் சட்டம்
செல்லுபடியாகாது என்று தீர்ப்பு அவர்களுக்கு ஆதரவாகக்
கிடைத்ததற்குப் பின்னாலே டெல்லியிலே இருக்கின்ற தலைமை
நீதிமன்றத்திற்கு மேல் முறையீடுக்கு செல்லப்பட்டதாக இன்
றையதினம் தமிழக அரசு கொள்கைக் குறிப்பிலே குறிப்பிடப்
பட்டிருக்கிறது ஆனால் வழக்குகளை முடிப்பதற்காக ஏன்
துரிதமாக நடவடிக்கைகள் எடுக்கவில்லை என்பதை நான்
கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தமிழ்நாட்டிலே இன்றைய
தினம் ஓடுகின்ற அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம்
ஏராளமாக டயர், டியூப் போன்றவைகளை இன்றைக்கு வெளியிலே
யிருந்துதான் வாங்குகிறார்கள். அப்படி வாங்குகின்ற காரணத்
தாலே தனியார்கள் நிர்ணயிக்கின்ற விலைக்குத்தான் அதை
நாம் வாங்கவேண்டியிருக்கிறது. கன்னியாகுமரியிலே ஏராள
மான ரப்பர் மரங்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன. இவைகளை
பயன்படுத்தி, நாம் ஒரு ரப்பர் தொழிற்சாலையை ஏற்படுத்தி
நமக்குத் தேவையான. டயர், டியூப் போன்றவைகளை உற்
பத்தி செய்வதற்கான வழிவகைகளைச் செய்யவேண்டும் என்று
நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேமாதிரி ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்கள் எலலாம் வெளியிலே
யிருந்து தான் நாம் ஏராளமான பொருள்களை, ஆயிரக்கணக்
கான ரூபாய் மதிப்புள்ள பொருள்களை நாம் வாங்கிக்கொடுத்து

(திரு. கே. எம். தங்கமணி) [1983 மார்ச் 30

கொண்டிருக்கிறோம். தமிழகத்திலே நமக்குத் தேவையான ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்களை உற்பத்தி செய்வதற்கு ஒரு தொழிற்சாலையைத் துவங்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்போது தமிழகத்திலே பஸ் முதலாளிகள் என்பதை மாற்றி இன்றையதினம் புதிதாக எம்.டி.க்கள் என்ற பெயராலே ஒரு புதிய குட்டி முதலாளிகளை நாம் உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைத்தான் நான் இந்த நேரத்திலே வருத்தத்தோடு சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை எல்லாம் மாற்றி, ஒரே கழகமாக ஆர்,டி.சி. என்ற அளவிலே ஓரே கழகமாக உருவாக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இன்றையதினம் 1980-81–லே ஏறத்தாழ 18 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் வந்திருப்பதாக உங்கள் கொள்கைக் குறிப்பிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறீர்கள். இப்படி தேசியமயமாக்குவதெல்லாம், சீராக நடக்கும், சரியாக நடக்கும், அதிக லாபத்திலே ஓடும் என்ற லட்சியத்தோடுதான் இவைகள் எல்லாம் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. ஆனால் இன்றையதினம் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எல்லாம் நஷ்டத்திலே ஓடுகின்றன. அப்படி நஷ்டத்திலே ஓட்டுவது எதற்காக என்பதை நாம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். 1981–ஆம் ஆண்டிலே பல்லவனிலே 80 லட்சம் ரூபாய்க்கு கள்ள டிக்கெட்டுகளை புழக்கத்திலே விட்டு விற்பனை செய்திருக்கிறார்கள், என்பதை நான் வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அந்த ஊழல் செய்த நபர் மீது இதுவரை நடவடிக்கை எடுத்தார்களா என்பதை நான் கேட்க விரும்புகிறேன். ஊருக்கு இளைத்தவன் பிள்ளையார் கோயில் ஆண்டி என்று சொல்வதுபோல் யாரோ ஒரு கண்டக்டர் மீது குற்றச்சாட்டு சாட்டி அவரை சஸ்பென்சன் செய்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அவருக்குப் பின்னாலே, ஒரு பெரிய சக்தி வாய்ந்த சதிக் கும்பல் இருக்கிறது. அப்படிப்பட்டவர்கள் மீதும் நடவடிக்கை உடனடியாக எடுக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். தமிழகத்திலே இருக்கின்ற பெரிய பஸ் முதலாளிகள் எல்லாம் இன்றையதினம் ஆம்னி பஸ்களை விட்டுக்கொண்டு ஏராளமாக கொள்ளையடித்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அந்த பஸ்களை எல்லாம் நீங்கள் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்படி கொள்ளை லாபம் அடிக்கின்ற பஸ் முதலாளிகளிடமிருந்து போலீஸ்காரர்கள் லஞ்சம் வாங்கினார்கள் என்று குற்றச்சாட்டு சொல்லி, அவர்களை எல்லாம் திடீரென்று சஸ்பென்சன் செய்துவிட்டார்கள். அவர்களுக்கு மறுபடியும் வேலை கொடுத்துவிட்டீர்களே எதற்காக என்று நான் கேட்க ஆசைப்படுகிறேன். அவர்கள் குற்றமற்றவர்கள் என்று நிருபணம் செய்யப்பட்டார்களா என்று நான் உங்களைக் கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

(பிற்பகல் 12-40)

ஊழலை ஒழிப்போம் என்று சொல்லி ஊராள வந்தவர்களே உங்கள் ஆட்சியின் ஊழல் பேர்வழிகள் எல்லாம் உத்தமர்கள் ஆகிறார்களே அது எப்படி என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

983 மார்ச் 30] (திரு. கே. எம். தங்கமணி)

ல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத் துறையிலே 200 பேரிங்குகளை வெளிநாட்டில் இருந்து வண்டிகளுக்குப் பொருத்துவதற்காக வரவழைக்கப்பட்டு, பின்னர் அந்த 200 பேரிங்குகளும் வண்டிகளுக்குப் பொருத்த லாயக்கு இல்லை என்று சொல்லி ஸ்டோருக்கு அனுப்பப்பட்டது. அந்த 200 பேரிங்குளில் 50 பேரிங்குகள் திருடப்பட்டு விட்டன என்ற குற்றச்சாட்டை நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். அது திருடப்பட்டதா, களவாடப்பட்டதா, அதைச் செய்தவர்கள் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கமாகச் சொல்லவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தேசியமயமாக்குகிறோம் என்று சொன்னீர்கள். எனக்கு முன்னாலே பேசியவர்கள் எல்லாம் கூட அதைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். அந்தக் கொள்கையில் நாங்கள் அழுத்தமான நம்பிக்கை உடையவர்கள் என்பதை நான் சொல்லிக் கொள்கிறேன். ஆனால் தேசியமயமாக்குகிறோம் என்று சொல்லிவிட்டு, பல்லவன் புறநகர் பிரிவில் உள்ள தடம் எண். 301 (சென்னை–ஒசூர்) வழித்தடத்தை நாள் ஒன்றுக்கு 2600 ரூ. வருமானம் வரும் ஒரு வழித்தடத்தை பிரைவேட் பஸ் ஆப்பரேட்டருக்குக் கொடுத்து இருக்கிறீர்களே இது உங்களுடைய கொள்கைக்கு ஏற்புடைய செயலா என்று நான் கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

இன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறையிலே வேலை செய்யும் தொழிலாளர்கள் புதிதாக சலுகைகள் பெறவேண்டும் என்று சொன்னால், உரிமைகள் பெறவேண்டும் என்று சொன்னால், அவர்கள் கோர்ட்டுக்குப் போய், நீதிமன்றத்திற்குப் போய்த்தான் அதைப் பெற வேண்டியிருக்கிறது. உதாரணத்திற்கு நான் ஒன்றைச் சொல்லவிரும்புகிறேன். டிரிப் ரிகார்டர்களுக்கும் டைம் கீப்பர்களுக்கும் ஒரே மாதிரியான வேலைதான். ஆனால் ஒரே மாதிரியான சம்பளம் கொடுக்கப்படவில்லை. பல பேர் கோர்ட்டுக்குப் போய் அதைப்பற்றி வற்புறுத்திக் கேட்டதன்பேரில், அவர்களுக்கு ஆதரவாக 13–8–82–ல் தீர்ப்பாகியிருக்கிறது. அந்த ரிட் மனு எண். 2010/80. அந்த வழக்கைத் தொடுத்த 15 பேருக்கு இன்றைக்கு தன்னிச்சையாக ஒரு முடிவு எடுத்து சம்பளத்தை அறிவித்து இருக்கிறீர்கள். மற்றவர்களுக்கு அது கொடுக்கப்படவில்லை, தயவு செய்து நீங்கள் அப்படிச் செய்ய வேண்டாம். டைம் கீப்பர்களுக்கு என்ன சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறதோ. என்னென்ன சலுகைகள் கொடுக்கப்படுகிறதோ அவற்றையெல்லாம் இவர்களுக்குத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றையதினம் பல்லவனிலே எல்லா டெப்போக்களிலும் கேன்டீன் வசதி செய்யப்பட்டு இருக்கிறது என்று குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கிறது. ஆனால் பல்லவனில் எல்லா டெப்போக்களிலும் கேன்டீன் வசதி இல்லை என்பதைக் குறிப்பிட்டுக் கூற விரும்புகிறேன். பல்லவன் தலைமையகத்திலே இருக்கும் கேன்டீனிலே ஒரு தொழிலாளி சாப்பிடவேண்டும் என்று

சொன்னால் ரூ. 1.75 பைசா கொடுக்க வேண்டும். ஆனால் பக்கத்தில் உள்ள திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கேன்டீனிலே சாப்பிட்டால் 1 ரூபாய் கொடுத்தால் போதும். ஏன் இந்த வித்தியாசம்? ஒருவன் பல்லவனில் தொழிலாளியாக சேர்ந்து விட்ட ஒரே காரணத்திற்காக இந்தப் பாவத்தைச் சுமக்க வேண்டுமா என்று நான் கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

கடந்த ஆண்டு மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசிய அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு வாக்குறுதி தந்தார்கள். 1983—ஆம் ஆண்டிற்குள் ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் ஒரு செட் டெரிகாட் துணி கொடுக்கப்படும் என்று அறிவித்தார்கள். அதைக் கொடுத்தார்களா என்று கேட்க ஆசைப்படுகிறேன். வருகின்ற மாதத்திற்குள்ளாவது அதைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றையதினம் அரசுப் போக்குவர்த்துத் துறையிலே உள்ள ஒரு தொழிலாளி இறந்துவிட்டால் அவனுடைய வீட்டு மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு கொடுப்பது என்பது கொள்கையாக வைக்கப்பட்டுள்ளதாக சொல்லப்பட்டது. மதுரையைச் சேர்ந்த மாலிக் பாட்சா என்பவர் இறந்த தினத்தன்று இரங்கல் தெரிவிக்கின்ற நேரத்தில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூட அறிவித்தார்கள். அவருடைய குடும்பத்திற்கு இன்னென்ன சலுகைகள் அளிக்கப்படும் என்று. ஆனால் இன்றைக்கு அந்த வேலை வாய்ப்பு எப்படி கொடுக்கப்படுகிறது என்று சொன்னால், கான்ட்ராக்ட் விடப்படுகிறது.

உதாரணத்திற்குச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பாலையா என்ற செக்யூரிட்டி கார்ட் ஸ்டாப் நெ. 4988 இறந்துவிட்டார். அவர் 1981-ல் இறந்து விட்டார். அதற்குப் பின்னர் அவருடைய மனைவிக்கு வேலை தரப்படும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இதுவரையில் அவருடைய துணைவியார் சுசிலா அவர்களுக்கு வேலை கொடுக்கப்படவில்லை. இனிமேலாவது உடனடியாக வேலை தரவேண்டும் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு டெப்போக்களில் குறைந்தபட்சம் 90% அட்டென்டென்ஸ் இருக்க வேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதிலே உட்கார்ந்து கொண்டு வேலை செய்பவர்கள் யார் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். எந்தத் தொழிலாளியும் அப்படி இருப்பது இல்லை. எந்த வேலையும் செய்யாமல் சும்மா உட்கார்ந்து கொண்டு சம்பளம் வாங்குவது என்பது யாராக இருக்கிறது என்று பார்த்தால் சில இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த தொழிலாளர்கள்தான், என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலிருந்து புதிதாக அமைக்கப்படுகிற ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஒரு தொழிலாளி போனால் அங்கே அவர் ஜூனியராக வைக்கப்படுகிறார். அவருடைய சர்வீஸ் அடிப்படையில் அவருக்கு அங்கே பதவி

உயர்வு கிடைப்பதில்லை. இந்த நிலையை மாற்ற வேண்டும். புதிதாக அமைக்கப்படுகிற ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு இன்னொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலுள்ள தொழிலாளி போவதாக இருந்தால் அவருடைய சர்வீஸ் அடிப்படையில் என்ன என்ன சலுகைகள் உண்டோ அத்தனையும் அவருக்குக் கிடைக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

இன்னொன்று, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் டிராபிக் சூப்பிரண்டெண்டாக இருந்த அமிர்தசேகரன் என்பவர், அங்கே சம்பளம் போதவில்லை என்று சொல்லி ராஜிநாமா செய்தார். ராஜிநாமா செய்துவிட்டு அசோக்லேலண்டுக்குப் போனார். சிறிதுநாள் கழிந்ததும் அங்கும் சம்பளம் போதவில்லை என்று சொல்லி, வேலையை விட்டுவிட்டு வெளிநாட்டுக்குப் போனார். வெளிநாட்டில் கொஞ்சநாள் வேலை செய்துவிட்டு, திடீரென்று ஒருநாள் தமிழ்நாட்டுக்கு வந்தார். பல்லவனுக்கு வந்தார். பல்லவனுக்கு வந்ததும் அவருக்கு. முன்னால் இருந்த அதே டெசிக்னேஷனில் அதே சம்பளத்தில் வேலை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நிலை எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் உண்டா என்பதை அமைச்சரவர்கள் தெரிவிக்க வேண்டும்.

ஏற்கெனவே பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அன்றையதினம் நடத்திவந்த உணவுப்பொருள் பண்டகசாலையை யாரோ ஒரு அதிகாரி தவறு செய்துவிட்டார் என்று சொல்லி தவறு செய்தவர் மீது நடவடிக்கை எடுக்காமல், அந்த பண்டகசாலையை வண்ணாரப்பேட்டை கூட்டுறவு பண்டகசாலையோடு இணைத்திருக்கிறார்கள். அந்த அதிகாரி மீது நடவடிக்கை எடுத்தால் போதும்; அதைச்செய்யாமல் பண்டகசாலையை மாற்றிவிட்டார்கள். அந்தப் பண்டகசாலையை வண்ணாரப்பேட்டை கூட்டுறவு பண்டகசாலையோடு இணைக்கும்போது தொழிலாளர்களிடம் என்ன சொன்னார்கள் என்றால் எல்லா விதமான பொருள்களும் வழங்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இன்றையதினம் அவர்களுக்கு அப்படி வழங்கப்படவில்லை என்பதை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர ஆசைப்படுகிறேன். எதிர்காலத்திலே இந்த மாதிரி நிலைமைகள் இல்லாமல் எல்லாவிதமான பொருள்களையும் அவர்களுக்கு வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடைசியாக என்னுடைய தொகுதியைப் பற்றி ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்லி முடித்துக்கொள்கிறேன். திண்டிவனத்திலிருந்து கூட்டேரிப்பட்டு, கீழ்சித்தாமூர் வழியாக தென்கோடிபாக்கத்திற்கு ஒரு டவுன் பஸ் விட வேண்டும்.

திண்டிவனத்திலிருந்து காட்டுசேரி, சிவிரி, நடுவனந்தல் வழியாக வெள்ளிமேடுபேட்டைக்கு ஒரு டவுன் பஸ் விட வேண்டும்.

திண்டிவனத்திலிருந்து மருவத்தூருக்கு ஒரு டவுன் பஸ் விட வேண்டும்.

திண்டிவனத்திலிருந்து சூலக்கிராமத்திற்கு ஒரு டவுன் பஸ் விடவேண்டும்.

விழுப்புரத்திலிருந்து விக்கிரவாண்டி, வீடூர் வழியாக மைலத்திற்கு ஒரு டவுன் பஸ் விடவேண்டும்.

அதைப்போன்று விக்கிரவாண்டியிலிருந்து பேரணி, கொத்த மங்கலம் வழியாக செஞ்சிக்கு ஒரு டவுன் பஸ் விடவேண்டும்.

திண்டிவனத்திலிருந்து அகூர், வடசிறுவல்லூர் வழியாக வெள்ளிமேடுபேட்டைக்கு ஒரு பஸ் விட வேண்டும்.

திண்டிவனத்திலிருந்து எண்டியூர் தென்நெற்குணம் கோவடி வழியாக கிளியனூருக்கு ஒரு டவுன் பஸ் விட வேண்டும்.

திண்டிவனத்திலிருந்து திண்டுக்கல்லுக்கு திருவள்ளுவர் பேருந்து ஒன்று விட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

திண்டிவனம், திருவண்ணாமலை, கிருஷ்ணகிரி வழியாக பெங்களூருக்கு ஒரு பேருந்தும், அதைப்போன்று திண்டிவனத்தி லிருந்து திருப்பதிக்கு ஒரு பேருந்தும் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நான் கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக இந்த சட்டமன்றத்தில் நடைபெறும் விவாதத்தின் மூலமும், மாண்புமிகு அமைச்சர வர்களைச் சந்திக்கும்போது நேரிலும் என்னுடைய தொகுதி யில் டவுன் பஸ், இதர பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று கோரிக்கை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறேன். ஆனால் இதுவரையில் என் தொகுதியில் ஒரு பஸ் கூட விடப்படவில்லை.

அதே நேரத்தில் அண்ணா தி.மு.க. உறுப்பினர்கள் தொகுதிகளில் பல பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. பண்ருட்டியில்— அங்கே ஒரு அமைச்சர் இருக்கிறார் பஸ் விட்டிருக்கிறார்கள். கள்ளக்குறிச்சியில் அண்ணா தி.மு.க. வெற்றி பெற்றது. அங்கே பஸ் விட்டிருக்கிறார்கள். ஆரணியில் அண்ணா தி.மு.க. வெற்றி பெற்றது, அங்கே பஸ் விட்டு இருக்கிறார்கள் இப்படி அண்ணா தி.மு.க. வெற்றி பெற்ற இடங்களில் 10, 8, 6 என்று விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் எங்களைப் போன்ற பஸ்களை எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள், குறிப்பாக காங்கிரஸ் கட்சிக் காரர்கள் வெற்றி பெற்ற இடங்களுக்கு பஸ்கள் விடப்படவில்லை. அந்த முறையில்தான் திண்டிவனம் தொகுதியிலும் பஸ் விடவில்லை இது மாற்றான்தாய் மனப்பான்மை இல்லையா? ஏன் இப்படி ஒரு கண்ணிலே வெண்ணெயும் இன்னொரு கண்ணிலே சுண் ணாம்பும் தடவுகிறீர்கள்? இன்றிலிருந்து ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் அதாவது மூன்று மாத காலத்திற்குள்ளாவது என்னுடைய தொகுதியிலே பஸ்கள் விட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இல்லை என்றால் ஒரு பெரிய உண்ணாவிரதப்

போராட்டத்தையே, நான் என்னுடைய தொகுதி மக்களைச் சேர்த்துக் கொண்டு, நடத்துவேன். அது 5 மணி நேரத்தில் முடிகிற உண்ணாவிரதமாக இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்து என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஆர். டி. கோபாலன்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக் கைகள் மீது பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு முதலிலே நன்றி தெரிவித்து, என்னுடைய உரையைத் தொடங்குகிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறைக்குத் தேவையான டீசல், உதிரிப் பொருட்கள் விலை கடுமையாக உயர்ந்துள்ள இந்த சூழ்நிலை களிலும் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் போக்குவரத்துத் துறையை நிர்வகித்துவரும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்களை மனதார பாராட்டுகிறேன்.

தென் மாநிலங்களிலேயே தமிழ்நாட்டில்தான் பஸ் கட்டணம் குறைவாக இருப்பதற்காக என்னுடைய பாராட்டைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்த சூழ்நிலையிலும் தொழிலாளர்கள் அரசின் முன் வைக்க கோரிக்கையே இல்லை என்ற நிலையை உருவாக்கி, தொழிலாளர்கள் பிரச்சனை அத்தனையையும் பரிசீலித்து, சலுகைகள் அளித்து மேலும் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே கட்சி பேதங்களுக்கு அப்பாற்பட்டு அவர்கள் எல்லாம் ஒரு குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் என்ற உணர்வை அரசு ஏற்படுத்தியதன்மூலம் தொழிலாளர்கள் போராட்டம் இல்லாமல் இருக்கிற ஒரு சுமுகமான சூழ்நிலையை இன்று இந்த அரசு ஏற்படுத்தியிருக்கிறது என்றால் அதற்கு முழு முக்கிய காரணமாக இருப்பது எங்கள் இதயதெய்வம் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களும் மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் என்பதே உண்மையாகும்.

(பிற்பகல் 12-50)

மேலும் பெட்ரோல் டீசல் போன்றவற்றை உற்பத்தி செய்யும் அன்னிய நாடுகள், அவற்றின் விலையைக் குறைத்த இந்த நேரத்தில், மத்திய அரசுக்கு 800 கோடியிலிருந்து 900 கோடி வரை மிச்சமாகக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை இருந்தும், அதில் மக்களுக்கு எந்தவித சலுகையும் காட்டாத நிலையில் அரசு நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்காவது சலுகை அளிக்கும் முறையில் மானியம் அளிக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்வதோடு, மாநில அரசும் மைய அரசை அணுகி பெட்ரோல், டீசலுக்காக மானியம் பெற வற்புறுத்த வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புறநகர் பேருந்துகள், பெரு நகரங்களிலேயிருந்து சிற்றூர்களை இணைக்கும் நகரப் பேருந்துகள் இராமங்களை இணைக்கும் பேருந்துகள் என்று இன்று ஒரு புரட்சியே போக்குவரத்துத் துறையில் ஏற்பட்டுள்ளது. இதனால் பல ஆயிரக் கணக்கான

பேர்களுக்கு நிரந்தர வேலைவாய்ப்பு தந்திருப்பது, வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தின் கொடுமையை குறைத்துள்ளது என்பதை கூறி அதனை மனதாரபாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியிலே இயங்குகின்ற போக்குவரத்துக் கழகமான பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் 1971-லே சுமார் 250 பேருந்துகளுடன் துவக்கப்பட்டு, இன்று 1,300-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகளை தன்னகத்தே கொண்டுள்ளது. கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தினையும் உருவாக்கி சுமார் 200 போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை அது தன்னகத்தே கொண்டு மிகச் சிறப்பாக இயங்கிக் கொண்டு வருகிறது. பாண்டியன் இன்று மேலும் மேலும் வளர்ந்து மருதுபாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகத்தினையும், தோற்றுவிக்கக்கூடிய நிலைமைக்கு வளர்ந் துள்ளது, பாராட்டுக்குரிய ஒன்று. சிறப்பான முறையிலே புதிய புதிய பேருந்துகளும், அதன் கவர்ச்சியான கட்டமைப்பும் எந்த வழித்தடங்கலிலும், எந்த நேரத்திலும் தடங்கல் இல்லாது பொது மக்களின் சேவையே கருத்தில் கொண்டு பணியாற்றி வருவது அதனுடைய சிறப்பான அம்சமாகும். நமது பேருந்துகள் ஓடுவதினால் சாலைகளே அழகு பெறுகின்றன என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது.

பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில், நமது அண்டை மாநிலமான கேரள மாநிலத்திற்கு பேருந்து கூண்டுகள் கட்டிக் கொடுத்து, அதற்காக அம்மாநிலத்தினால் பாராட்டப்பெற்றது பாராட்டப்படவேண்டிய ஒன்றாகும், ஆகவே, அதை நான் உளமார பாராட்டுகிறேன். பாண்டியனிலே 4 புதிய விரைவுப் பேருந்துகளை ஏற்படுத்தி புதுமை செய்திருக்கிறார்கள் என்றால் திருவள்ளுவர் பேருந்துகளிலே படுக்கை வசதிகளை வைத்து புரட்சி செய்திருக்கிறார்கள். இவை எல்லாம் நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சியிலேதான் நடக்கும் என்று பெருமையோடு சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நமமுடைய தமிழகத்துப் பேருந்துகள் மட்டும்தான் சிறப் பானது என்றல்ல, பணிமனைகளும் சிறப்பானதே. பணிமனைகளை ஆங்காங்கே நிறுவி, அவ்வப்போது பேருந்துகள் பழுது பார்க்கப்பட்டு, நன்கு பராமரிக்கப்பட்டு மக்கள் சேவைக்கு பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. திட்டத்தட்ட பேருந்துகள் செல்கிற சாலைகளின் நெடுகிலும் பணிமனைகள் அமைக்கப்பட்டு சீரிய முறையில் அவைகள் செயல்பட்டு வருகின்றன என்றால் அது மிகையாகாது.

குமுளியில் ஒரு பணிமனையிலிருந்து ஒரு பேருந்து புறப்பட்டு கொடைக்கானல் சேர்ந்தால், அங்கேயும் அதற்கென்று ஒரு பணிமனை இருக்கிறது. நாட்டிலே சுற்றுலாத் துறை வளர்ந்து வருகிறது என்பதற்கு இதுவே ஒரு எடுத்துக்காட்டாகும். என்னுடைய தொகுதியிலே இயங்கக்கூடிய பாண்டியன் போக்கு வரத்துக் கழகத்தின் கம்பம் கிளை டி.வி.எஸ். நிறுவனத்திட மிருந்து, பெறப்பட்ட 19 பேருந்துகளுடன் ஆரம்பமாகிறது. தற்போது அதில் 82 பேருந்துகளும், குமுளியிலே ஒரு பணி மனையும் கொண்டு மிகச் சிறப்பாக இயங்கி வருகிறது.

நெடுந்தொலைவு பயணம் போகும் பயணிகளுக்கு திருவள்ளுவர் பேருந்து ஆற்றும் பங்கு மிகையானது. தற்போது கம்பத்திலே பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக இயங்கி வரும் பணிமனை பழமையானது. சுமார் 25 பேருந்துகள் மட்டுமே நிற்கும் அளவுக்கு இடம் அந்த பணிமனையில் உள்ளது. இப்போது இருக்கும் 82 பேருந்துகளுக்கும் நிற்கப் போதுமான இடவசதியில்லை. எனவே உடனடியாக அந்தப் பணிமனையை விரிவுப்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்வதோடு; கம்பத்திலே திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கிளை ஒன்றும், டெப்போ ஒன்றும் ஏற்படுத்திக்கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் என்னுடைய கம்பம் தொகுதி, கேரளத்தின் அருகிலே இருக்கிற காரணத்தால், கம்பத்திலேயிருந்து கட்டு மனைக்கும், கம்பத்திலேயிருந்து, நெடுங்குன்றத்திற்கும், விரைவுப் பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் கம்பத்திலேயிருந்து குமுளி செல்லும் நகரப் பேருந்தை, தேக்கடி வரை விஸ்தரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஏ.சி. பேருந்துகளில் வீடியோ கேசட்டுகளை வைத்திருப்பது போல, சூப்பர் டீலக்ஸ் பேருந்துகளிலும் வீடியோ கேசட்டுகளை வைக்கவேண்டும் என்று நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய கம்பம் தொகுதியில் இதுவரையில் டிரெயின் வசதியே இல்லாமல் இருக்கிறது. இனியும் வரும் என்று எதிர் பார்க்கக்கூடிய சூழ்நிலை இல்லை. எனவே அந்தக் குறையைப் போக்குவதற்கு, படுக்கை வசதிகளைக் கொண்ட திருவள்ளுவர் பேருந்துகளை கொண்டு வந்து அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு உதவ வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும் சில நேரங் களிலே நெடுந்தூரம் பயணம் செய்யும் பேருந்துகள் ரிப்பேராகி விட்டால், அவைகளின் பயணத்தில், 4,5 மணி நேரம் கால தாமதம் ஏற்படக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது.

எனவே திருவள்ளுவர் பேருந்து நிலையம் ஒவ்வொன்றிலும் ஒரு மெக்கானிக்கும், ஒரு எலக்ட்ரிஷியனும் வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களிடம் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் திருச்சி, மதுரை ஆகிய இடங்களில் நடத்துனருக்கும் ஓட்டுநருக்கும் தங்குவதற்கு வசதியான கட்டடங்களைக் கட்டிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து அரசு அங்கீகாரம் பெற்ற அனைத்து பத்திரிகை களிலும் உள்ள ஒவ்வொரு நிருபருக்கும் எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் உட்பட, இலவச பாஸ் வழங்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து திண்டுக்கல்லில் இருந்து அர்த்தனாம்பட்டிக்கு ஒரு நகரப் பேருந்து விடவேண்டும் என்றும் வேடசந்தூரில் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கிளை போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்று அமைக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொண்டு பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன்.

*திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துக் கழக மானியத்தின் மீது சென்ற வருடம் பேசி முடிக்கக்கூடிய நேரத்தில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு அறிவிப்பு கொடுத்தார்கள். ஆனால் பல அறிவிப்புகள் இன்னும் அமல்படுத்தப்படவில்லை. அவற்றில் அன்றைக்கு சொல்லப்பட்டது பதவி உயர்வின்போது ஊதிய அளவைப் பொறுத்தவரையில் யாராவது ஜூனியர், சீனியரை விட அதிகமாகச் சம்பளம் பெறக்கூடிய சூழ்நிலை இருந்தால் இந்த அரசு அதில் கவனம் செலுத்தி யாருக்கும் சங்கடம் இல்லாமல் மாற்றத்தைக் கொண்டுவர நடவடிக்கை எடுக்கும் என்று சொல்லப்பட்டது. ஆனால் எனக்குக் கிடைத்த தகவலின்படி இன்று வரை இதற்கான உத்தரவுகள் போடப் படவில்லை என்பது தான். இன்னும் அப்படி சீனியர்கள் ஊதியத்தை குறைவாகவும் ஜூனியர்கள் அதிகமாகவும் வாங்கு கின்ற நிலைமை இருக்கத்தான் செய்கின்றது. ஒருவேளை அவர் அவ்வாறு சொன்னது 1983 ஆம் ஆண்டில்தான் கொடுக்கப்படும் என்ற அர்த்தத்தில் சொன்னேன் என்றுகூட சொல்லக்கூடும்.

அடுத்து தொழிலாளர்களுக்கு டெரிகாட்டன் துணி கொடுக்கவேண்டும் என்ற எண்ணம் ஏற்பட்டிருப்பதால் அதற்கு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதி அதிகமாகச் செய்யப்பட்டிருக்கின்றது என்று சொல்லப்பட்டிருப்பது பேருந்துகளை அதிகமாக விட்டிருக் கிறோம் என்பதுதான். அதற்கு மேலும் சில வசதிகளைச் செய்யவேண்டும். ஓய்வு அறைகள் என்பதைப் பொறுத்த வரையில் மதுரை, திருச்சி, கோயம்புத்தூர் போன்ற இடங் களில் கூட இல்லாமல் இருக்கின்றது. நல்ல உணவு எந்தப் பணிமனைகளிலும் கிடைக்கக்கூடிய வசதி இல்லை. கழிப்பிடங்கள் பல ஏற்படுத்தப்பட்டும் அங்கே 5 காசு, 10 காசு என்று கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகின்றது. சில இடங்களில் 20 காசு கூட வசூலிக்கப்படுகின்றது, அதற்கும் விலைவாசி உயர்வு வந்து விட்டதோ என்னவோ தெரியவில்லை. கான்ட்ராக்டர்களிடம் விடப்பட்டிருப்பதன் காரணத்தால்தான் அவ்வாறு அவர்கள் மிக அதிகமாக வசூலிக்கின்ற நிலைமை இருக்கின்றது. எனவே அதை மாற்றி இலவசமாக பயன்படுத்துகின்ற வகையிலே கழிப்பிடங் களை ஏற்படுத்தவேண்டும், மேலும் கழிப்பிடங்களில் சுகாதார நிலை மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றது. அடுத்து வாட்டர்

டிரான்ஸ்போர்ட் சர்வீஸை இந்த அரசு ஏற்படுத்த வேண்டும். அவ்வாறு ஏற்படுத்தி சாலைப் போக்குவரத்திலே ஏற்பட்டிருக் கின்ற நெருக்கடியினைப் போக்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து கிராமங்களில் விடப்பட்டிருக்கின்ற பேருந்துகள் நல்ல பேருந்துகளாக இல்லை. அவற்றை நல்ல பேருந்துகளாக விடவேண்டும். மலைப்பகுதிகளில் பே ருந்து விடுவதில் லாபம் இல்லை என்றும் ஆகவே அங்கே விட முடியாது என்றும் இயக்குநர்கள் சொல்கிறார்கள்.. கன்னியாகுமரியில் அருக்கானம் என்ற இடத்திற்கு பேருந்து விடவேண்டும் என்று சொன்னபோது அவர்கள் குறிப்பிட்ட காரணம் இதுதான். ஆகவே மலைப் பகுதிகளுக்கு பிரத்யேகமாக இந்த வசதியினைச் செய்து கொடுக்கவேண்டும். அதேபோன்று டவுன் பஸ் எண்ணிக் கையையும் அதிகரிக்கவேண்டும். நைட் சர்வீஸ் என்ற வகையில் சென்னையில் ஏற்படுத்தப்பட்டு இருப்பது போன்று மதுரை, திருச்சி, கோயம்புத்தூர் போன்ற நகரங்களுக்கும் ஏற்படுத்த வேண்டும்.

அடுத்து அரசைப் பொறுத்த வரையில் நஷ்டத்தைப் போக்கு வதற்காக டையர் ஃபேக்டரி அமைக்கவேண்டும் என்று சென்ற வருடம் சொன்னோம். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் தொழிற்சாலை அமைக்கவேண்டும் என்றும் சொன்னோம்.

அடுத்து இந்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே விபத்துக் களுக்குப் பெரும்பாலும் ஓட்டுநர்கள்தான் பொறுப்பு என்று கூறி இருப்பது உண்மைக்கு மாறானது. ஓவர்லோடு ஏற்ற தொழிலாளர்கள் நிர்பந்திக்கப்படுகிறார்கள். ஓவர் ஸ்பீட் போக தொழிலாளர்கள் மறைமுகமாகக் கட்டாயப்படுத்தப்படு கிறார்கள். விரைவுப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் முன்பு இரண்டு ஓட்டுநர் பார்த்த வேலையை ஒரே ஓட்டுநர் தொடர்ந்து செய்யுமாறு நிர்பந்திக்கப்படுகிறார்கள்.

(பிற்பகல் 1–00)

பராமரிப்புப் பிரிவில் தொழிலாளர்கள் எண்ணிக்கை குறைக்கப் பட்டுள்ளது. தேவையான டூல்ஸ் இல்லாத இடங்களும் உண்டு. பலமுறை புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்கள் முன் சக்கரங்களில் பொருத்தப்படுகின்றன. அதிக வெளிச்சத்தோடும் அதிக வேகத்திலும் லாரிகள் இயக்கப்படுவதைக் கட்டுப்படுத்த போது மான நடவடிக்கை இல்லை. லாரி ஓட்டுநர்கள் ஓய்வின்றி வேலை வா கப்படுகின்றனர். 8 மணி நேர இடைவெளி விட்டு தொடர்ந்து 32 மணி நேரம் வேலை வாங்குவது இன்று லாரியில் மட்டும் அல்ல பல போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இப்போதும் நடக்கிறது நமது கழகங்களிலேயே பல இடங்களில் முறையான ஓய்வறை வசதி இல்லை. இதுபோன்ற விஷயங்களில் அரசு போதுமான கவனம் செலுத்த வேண்டும், அமைச்சர் அவர்களும் இதில் தலையிட்டு அதற்கான ஏற் ா களைச் செய்ய வேண்டும்.

Third party insurance–மூன்றாந்தரப்பு நஷ்ட ஈட்டிற்கு தொழிலாளர்களிடம் பணம் பிடிப்பது எந்த விதத்திலும் நியாயமல்ல. கோர்ட்டில் நிரபராதி என தீர்ப்பான ஓட்டுநர்களுக்கு கூட வேலை கொடுக்காமல், வேலை நீக்கம் செய்யப்படுவது வேதனை அளிக்கக்கூடியதாக இருக்கிறது.

வண்டிக்கு ஏழரை பேர் என்றிருந்த தொழிலாளர்கள் எண்ணிக்கை நடைமுறையில் வெகுவாகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது. வேலைப் பளுவைக் கூட்டுவதும் வேலை வாய்ப்புகளை சுருக்குவதும் என்று ஒரு நடவடிக்கையாக மாற்றப்பட்டிருக்கிறது.

ஓட்டுநர்கள், நடத்துநர்கள், டெக்னிக்கல் போன்ற நிரந்தர தன்மையுள்ள வேலைகளுக்கு கேஷுவல் என்று பெயரிடுவதும் அதேபோல் அவர்களுக்கு பல ஆண்டுகளாக லீவு, வாரவிடுமுறை, போன்ற சலுகையோ இன்று கொடுக்கப்படாமல் அவர்களை வேலையில் வைத்து இருக்கின்ற நிலை இன்று பல கழகங்களில் ஏற்பட்டிருக்கிறது. பாண்டியன் கழகத்தில் ஓட்டுநர் அப்ரன்டீஸ், நடத்துநர் ட்ரெயினி என்ற ஒரு முறை ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அது என்ன என்று புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை, நடத்துநர்களைக்கூட அந்த முறையில் இன்று ட்ரெயினி என்ற முறையில் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். முதலாளிகள் செய்யக்கூடிய இப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகளை அரசு செய்வது என்பது நியாயம் அல்ல, சரி அல்ல. இப்படி அரசே நடந்து கொண்டால் எப்படி தனியார் முதலாளிகளைக் கட்டுப்படுத்தமுடியும்?

ஜி.ஓ. 378 என்ற உத்தரவை மாற்றி ஜி.ஓ. 284 என்ற உத்தரவைப் போட்டு பழைய அரசுப் போக்குவரத்து ஊழியர்களுக்கு பல கோடி ரூபாய் இழப்பை அரசு ஏற்படுத்தி இருக்கிறது. இதை எதிர்த்து உயர்நீதி மன்றத்தில் வழக்கு நடைபெறுகிறது. வழக்கு மன்றத்திற்கு ஊழியர்களை விரட்டுவது அரசிற்கு அழகல்ல என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இப்போதாவது அந்த வழக்குகளை முடித்து வைத்து அந்த ஜி.ஓ. 378-ஐ அமுல்படுத்த அரசு முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பெயரில் ஒரு கழகம் அமைத்ததன் காரணமாக ஊழியர்கள் ஏற்கனவே பெற்று வந்த இன்சென்டிவ், பேட்டா போன்ற சலுகைகள் இன்று தன்னிச்சையாக குறைக்கப்பட்டுள்ளது. இது சரி அல்ல. சட்டத்தையோ சங்கங்களையோ மதிக்கும் போக்கு இன்று பல நிர்வாகங்களுக்கு இல்லை. இதை மாற்றவேண்டும். உயர்நீதி மன்றத்தில் உள்ள பல வழக்குகளைப் பொறுத்த வரையில் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிற தீர்ப்புகளை இன்று கழக நிர்வாகங்கள் அமுல்படுத்தாத நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

கட்டபொம்மன் போன்ற பல போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பிரித்து இருப்பதாக இருக்கிறது. அந்தக் கழகங்களை ஒரேயடியில் கார்ப்பரேஷனாக மாற்றுவதற்கு நடவடிக்கைகள்

எடுக்கப்படவேண்டும் என்பது மட்டும் அல்ல, தொழிலாளர்களுக்கு ஏற்கனவே இருக்கக்கூடிய உரிமைகள் பாதிக்கப்படாத நிலையில் நடவடிக்கைகளை அரசு எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

வருங்கால வைப்புநிதி, பணிக்கொடை போன்றவைகள் இப்போதும் உடனே கிடைப்பதில்லை. இங்கே கொள்கை குறிப்பிலே கொடுக்கப்படுவது போல் போட்டிருப்பது சரியல்ல. 6 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக வருங்கால வைப்பு நிதி கிடைக்காமல் அலைகிற தொழிலாளிகள் இன்று தமிழகத்தில் இருக்கிறார்கள் என்பது உண்மை.

இடமாற்றங்களுக்கு ஒரு கோட்பாடு இல்லாத நிலை இன்று ஏற்பட்டு அது வியாபாரப் பொருளாக கழகக் நிர்வாகங்கள் அதை மாற்றிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதை வருத்தத்தோடு நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

பதவி உயர்வு இன்று தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையில் "கானல் நீராகி" விட்டது. தொடர் கால ஊதிய திட்டம் என்ற ஒரு திட்டத்தை இன்று பதவி உயர்வுக்காக உள்ள ஏற்பாடு என்று சுட்டிக்காட்டுவது சரியல்ல. அது உண்மையில் பதவி உயர்வு அல்ல. இன்று பதவி உயர்வு கொடுக்கப்படாததன் காரணமாக பல கழகங்களில் செக்கிங் என்ற ஏற்பாடு இல்லை. செக்கிங் என்ற ஏற்பாடு இல்லாததன் காரணமாக இன்று இலவச பயணம் அதிகமாகி இருக்கிறது என்பதை இந்த அவையில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களே ஒத்துக்கொண்ட விஷயம். அப்படியிருந்தும் செக்கிங்கிற்கு தேவையான ஆட்களை புரமோஷன் கொடுத்து நியமனம் செய்யப்படவில்லை......

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: இலவசப் பயணம் அதிகமாகியிருக்கிறது என்று எந்தக் காலத்திலேயும் நான் ஒப்புக்கொள்ளவில்லை. எப்போது சொன்னேன் என்பதைச் சொல்லவேண்டும்.

Tairu J. Hemachandran: Answering a question Hon'ble Minister has said. I am prepared to show it.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: தயவுசெய்து அதை காட்டவும்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்: உடனே காட்ட முடியாது. லைப்ரரியிலேயிருந்து காப்பி எடுத்துக் காட்டுகிறேன். அடுத்ததாக டிக்கெட் புத்தகங்கள் தொலைந்து விட்டது என்று சொல்லி தொழிலாளர்களிடமிருந்து 2,3 ஆயிரம் ரூபாய் வசூலிப்பது சரியல்ல. சீஸன் டிக்கெட், மாணவர்களுக்குச் சலுகை இவைகள் பேரிலே போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு கிடைக்கவேண்டிய இன்சன்டிவ் பாதிக்கப்படக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. பாதிப்பு ஏற்படாமல் கிடைக்க செய்ய வேண்டும்: மோட்டார் தொழிலாளர்கள் சட்டத்தில் உள்ள கேன்டீன், டிஸ்பென்சரி, ஓய்வறை போன்ற சலுகைகள் எண்ணற்ற

பணிமனைகளில் இன்றைக்கும் இல்லை. தேசீய மற்றும் பண்டிகை விடுமுறைச் சட்டப்படி கேஷுவல், தினக்கூலி அப்ரண்டீஸ் போன்ற ஊழியர்களுக்கு பண்டிகை விடுமுறைகள் வழங்குவது இல்லை. சட்டங்களை அரசு நிறுவனங்களே மதிக்காத நிலை இருக்கிறது. பல கழக நிர்வாகங்களிலே சட்டங்கள் மதிக்கப் படாத நிலைமை இருக்கிறது.

அடுத்து நான் ஏற்கெனவே சொன்னதைப்போல் போனஸ் பற்றி அரசின் கொள்கை என்ன? அரசுக் கொள்கைக் குறிப்பிலே சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருக்கிறது. சிக்கன நடவடிக்கையால் வருவாய் அதிகரித்து இருக்கிறது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. சிக்கனம் என்ன என்றால் தேவையான தொழிலாளர்களை வைக்காமலே பல தில்லுமுல்லுகளை ஏற்படுத்தி இந்த நிலையை ஏற்படுத்திவிட்டதற்குப் பிறகும் சென்ற ஆண்டு அதிகமான வருமானம் ஏற்படுத்தப்பட்டதற்குப் பிறகும் முந்தின ஆண்டு கொடுக்கப்பட்ட போனஸ் காடுக்கப்படவில்லை, என்பது நாம் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிற விஷயம் மட்டுமல்ல, இன்றைக்கு போனஸ் பிரச்னையிலே தீர்ப்பதற்கு நீதிமன்றத்திற்கு தொழிலாளர்களைத் தள்ளிவிட்டு இருப்பது சரியல்ல. அந்த கேஸை அரசு முடித்துக்கொண்டு நியாயமான போனஸ் தொழிலாளர்களுக்கு கொடுக்கவேண்டும். 1982 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் 19 ஆம் தேதி மத்திய அரசினுடைய ஒரு கொள்கையைக் கண்டித்து வேலை நிறுத்தம் செய்த தொழிலாளர்களுக்கு கூட 300 ரூபாய் வழங்கப்படாத நிலை இருக்கிறது.

வேலூரில் ஒரு கிளை மேலாளர் தொழிலாளரைத் தாக்கி அது சம்பந்தமாக ஏற்பட்ட சச்சரவின் காரணமாக ஒரு சில மணி நேரம் வண்டிகள் ஓடவில்லை. அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கும் 300 ரூபாய் பிடித்தம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. பெங்களூர் இன்சிடன்ட் சம்பந்தமாக பேசிய நேரத்திலே சொன்னோம், பல இடங்களில் தொழிலாளர்கள் தாக்கப்பட்டு அவர்கள் அதற்கு அனுதாபம் தெரிவிப்பதற்காக 1,2 மணி நேரம் வண்டிகள் ஓடாத நிலை இருந்தால்கூட அவர்களுக்கும் 300 ரூபாய் பிடித்தம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. பல பணி மனைகள் இன்றைக்கு பிணி மனைகளாக இருக்கின்றன என்பதை நான் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். உதாரணமாக தென்காசியிலே பணி மனையிலே அந்தத் தொழிலாளர்கள் வெயிலிலும், மழையிலும் திறந்த வெளியிலே வேலை செய்யவேண்டிய நிர்பந்தம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இந்த விஷயத்தைச் சுட்டிக் காட்டினால் அந்த பிராஞ்ச் மானேஜர் தொழிலாளர்களை பழி வாங்குகிறார், அடியாட்களை தூண்டி விட்டு தகராறு ஏற்படுத்துகிறார், போலீசிலே புகார் கொடுக்க வைக்கிறார். இது தமிழக போக்குவரத்து கழகத்திலே ஏற்படுவது அழகல்ல. இதே போன்று திருப்பத்தூரிலேயும் சென்னை பெரியார் பணிமனையிலேயும் திறந்த வெளியிலே வேலை செய்யக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. அந்தத் தொழிலாளர்களும் மனிதர்கள் தான், அவர்களுக்கு வெயிலிலிருந்தும் மழையிலிருந்தும் பாதுகாப்புக் கொடுத்து வேலை செய்யக்கூடிய தன்மையை தமிழகத்திலே ஏற்படுத்தவேண்டும்.

(முற்பகல் 1-10)

அதைப்போல இருக்கிற மற்றுமொரு பிரச்னை என்னவென்றால் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் என்ற பெயரால் இந்த நாட்டில் பல இடங்களில் பிரயாணிகளுக்கும், ஆட்டோ ரிக்ஷா ஓட்டுநர்களுக்கும் தகராறு ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிற நிலை இருக்கிறது. இதை மாற்றியமைப்பதற்கு தகுந்த அளவிலே ரெயில்வே ஸ்டேஷன்களிலிருந்து நேரடியாக டவுன்களிலே உள்ள பல்வேறு பகுதிகளுக்கும் செல்வதற்கு இன்றைக்கு சென்னைப் பட்டணத் திலே பேருந்துகளை விட்டிருப்பதைப் போல மற்ற பெரிய பட்டணங்களிலும் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போல பணிமனைகளைப் பொறுத்தவரையில் இன்று பல இடங்களில் போதுமான வசதியான பணிமனைகள் இல்லை. நல்ல பணிமனைகளை அமைக்கவேண்டும் களியக்காவிளை என்ற இடத்தில் பணிமனை இல்லாததன் காரணமாக பஸ்கள் ஓப்பன் ஏரிலே விடப்படுகின்றன. இதனால் பஸ்கள் பாதிக்கப் படுகின்றன. சேதமடைகின்றன. இது திருவள்ளுவர் கழக பஸ்களுக்கு இருக்கிற பிரச்னை. இன்னொரு விஷயம், இன்று பல இடங்களில் நிர்வாகம் தொழிலாளர் சங்க ஊழியர்களை பழி வாங்குகிற நிலையில் இருக்கிறது. ஆளும் கட்சியைச் சார்ந்த சங்கத்திற்கு ஆளை பிடித்துக்கொடுக்கிற வேலை பல இடங் களில் எம்.டி.—யிலேயிருந்து, பிரான்ச் மானேஜர் வரையில் இருக் கிறது. அதற்கு ஒப்புக்கொள்ளாத தொழிலாளர்களைப் பழி வாங்குகிற நிலை ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. குற்றம் செய்த தொழிலாளர்களை தண்டிக்கட்டும்; ஆனால் வழங்கப்படுகிற தண்டனையில் ஒரு பாரபட்சமான நிலை ஏற்படக்கூடாது. ஒரே முறையில் குற்றம் செய்தால் ஆளும் கட்சியைச் சார்ந்த சங்கத்திலே இருப்பவர்களுக்கு அதன்மேல் நடவடிக்கை இல்லை. ஆனால் அதே நேரத்தில் எதிர்கட்சி சங்கத்திலே இருக்கிறவர் களுக்கு டிஸ்மிஸ் என்ற நிலை இருக்கிறது. இன்றைக்கு அரசு போக்குவரத்து கழகங்களிலே டிஸ்மிஸ் என்பது ஏற்பட்டிருக்கிற அளவிற்கு எந்த நிர்வாகத்திலும் இல்லை என்பதை புள்ளி விவரங்களோடு சுட்டிக்காட்ட நான் தயாராக இருக்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது.)

* திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களால் இந்த அவையில் வைக்கப்பட்டுள்ள மானியக் கோரிக்கைகளை வரவேற்று பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்தமைக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தென் மாநிலங்களில் குறைந்த கட்டணத்திலே, தரத்தில் மிக உயர்ந்த பேருந்துகளை நடத்தி வருவது மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர் களுடைய தமிழக அரசு தான் என்பதை பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். தமிழகத்தில் போக்குவரத்து துறையில் இது பொற்காலம் என்று சொன்னால் நிச்சயமாக அது மிகையாகாது.

இந்தியத் துணைக் கண்டத்தில் சிறந்த முறையில் நிர்வகிக்கப்படுவதும், சிறந்த பேருந்துகளை கொண்டிருப்பதுமான போக்குவரத்துக் கழகங்களால் அதிகமான வழித்தடங்களில் மக்களுக்கு சேவை செய்து வருகிற சிறப்பினை பெற்றுள்ளது தமிழக அரசு நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தான் என்பதை இந்தியாவில் இருக்கிற அனைத்து மாநிலங்களும் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. மக்கள் சேவையே மகேசன் சேவை என்பதைப் போல பேருந்துகளை சிறப்பாக நிர்வகிப்பதோடு, நல்ல பேருந்துகளை தயாரித்து, பணியாளர்களுக்கு அதிக ஊதியம் கொடுத்து, அதிக அளவிற்கு சலுகைகளை அளித்து வருவது தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறை தான் என்பதில் யாருக்கும் கருத்து வேறுபாடு இருக்க முடியாது. டீசல் விலை அதிகமாக இருந்தும் நீண்டகாலமாக கட்டண உயர்வு இல்லாமல் மக்கள் நலனை கருத்தில் கொண்டு தமிழக முதலமைச்சர் அவர்களும், போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களும் பேருந்துகளை நடத்து வருவதை ஏழை எளிய மக்கள் சார்பிலே நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். லாப நோக்கம் மட்டும் கொள்ளாமல், சமூகநல நோக்கத்தோடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பணியாற்றி வருவதை தமிழக மக்கள் அனைவரும் அறிவார்கள். உதாரணமாக தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் புற்று நோயாளிகள் சிகிச்சை பெற செல்கிறபோது சலுகைக் கட்டணத்தில் செல்ல அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். பார்வை இழந்தோர்கள் சென்னை மாநகரத்தில் கட்டணம் இல்லாமல் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். உடல் ஊனமுற்றோர், குழந்தைகள் பள்ளி, மருத்துவ மனைகளுக்குச் செல்ல இலவச அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்களுக்கு கழக பேருந்துகளில் சலுகைக் கட்டணத்தில் பயணம் செய்ய வசதிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன, கழகப் பேருந்துகளில் பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதி வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்னும் பல்வேறு சமூகப்பணிகளை போக்குவரத்து கழகப் பேருந்துகள் மூலம் செய்து வருவது அனைத்து மக்களாலும் பாராட்டப்படுகிறது. முன்பு திருவிழாக்காலங்களில் சிறப்பு பேருந்துகள் விடப்பட்டன. ஆனால் அப்போது தனியார் பேருந்துகளின் முதலாளிகளுக்கு மட்டும் உரிமை வழங்கப்பட்டு வந்தது. ஆனால் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் இந்த அரசின் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்ட பின்னால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குச் சொந்தமான பேருந்துகள் மட்டுமே விடப்படுகின்றன. கண்ணைக் கவருகின்ற வண்ணம், கூண்டுகளைச் சிறப்பாகக் கட்டிக் கொடுக்கிறது என்பதற்கு உதாரணம் அந்தமான் தீவிற்கு வேண்டிய பேருந்துகளுக்கான கூண்டுகள் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக அமைத்துக் கொடுக்கப்படுகிறது என்பதாகும்.

அதேபோல, அண்மையிலே நடைபெற்ற ஆசிய விளையாட்டு போட்டிகளிலே, மைய அரசின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க ஏறத்தாழ 50-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகளுக்கான

கூண்டுகளை உலக நாடுகளிலேயிருந்து வருகின்றவர்களைக் கவருகின்ற வகையிலே அமைத்துக் கொடுத்து டெல்லி மாநகருக்கு அனுப்பியதை அனைவரும் அறிவார்கள் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களாலே கட்டப்படும் பேருந்துக் கூண்டுகள் மிகவும் நல்லதாக இருப்பதால் தான், டெல்லி, கேரளா, கர்நாடகா போன்ற மாநிலங்களிலே நடைபெற்று வருகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிகுதியான அளவு பேருந்துக் கூண்டுகளைக் கட்ட நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களை அணுகுகின்றன. இவையெல்லாம் நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தொழில் நுட்பத் திறனுக்கு சிறந்த எடுத்துக் காட்டாகும்.

விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்காகவும். பேருந்துகளை பாதுகாப்பாகவும், கவனமாகவும் இயக்குவதற்கு எடுத்துக் கொண்ட நடவடிக்கைகளில், விபத்துக்கள் கணிசமான அளவு குறைந்திருக்கிறது. குறிப்பாக, தற்போது வேகக் கட்டுப்பாடு கருவிகள் பேருந்துகளிலே பொருத்தப்படுவதால், டீசல் உபயோகம் குறைவதுடன், விபத்துக்களும் கணிசமான அளவு குறைந்துள்ளன. இந்த வேகக் கட்டுப்பாடு கருவிகளைக் கூட சேரன் போக்குவரத்துக் கழகமே இன்றைக்குத் தயார் செய்து வருகிறது. தனியாருக்குக் கொடுத்தால் அதிலே பல குற்றம் குறைகளைச் சொல்வார்கள் என்று இந்த அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாகவே, இந்தச் சாதனங்களைத் தயார் செய்து கொண்டிருக்கிறது.

அதேபோல விபத்தில்லாமலே ஓட்டுகின்ற ஓட்டுநர்களுக்கு முதல்படியாக ரூ. 1 0 ரொக்கப் பரிசும், அடுத்தாண்டுகளிலே ரூ. 25-ம் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

பேருந்து ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிப்பதற்கென்று, முறைப்படி ஓட்டுநர்கள் பலரை உருவாக்க, அதிலும் குறிப்பாக இளைஞர்களை உருவாக்குவதற்காக, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத் தலைமையின்கீழ் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டம் ஒன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது.

அதேபோல தீ விபத்துக்களினால் ஏற்படும் சேதங்களை குறைப்பதற்காக அரசு பேருந்துகளிலே தீ விபத்து தடுப்பு சாதனங்களை அமைப்பதற்கும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது,

அதே போல இறந்தவர்கள் குடும்பத்திற்கு உடனடியாக ரூ.1,000 உதவித்தொகை முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து வழங்கப்படுகிறது. காயம் அடைந்தவர்களுக்கு ரொக்க உதவி அளிக்கும் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது.

பயணிகளுக்குப் பல வகைகளிலும் சிறப்பாகப் பணியாற்றும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தன்னுடைய பணியாளர்கள் நலத்திலே நாட்டமும் அக்கறையும் கொண்டு சிறப்புமிக்க பல்வேறு திட்டங்களையும் நடைமுறைப் படுத்தி, முனைப்போடு செயலாற்றி வருகிறது. எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத அளவுக்கு நமது மாநிலத்திலே அரசு போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு ஊதியம் மற்றும் சலுகைகள் அளிக்கப்பட்டுள்ளன. உதாரணத்திற்கு ஒன்றிரண்டை நான் இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அகவிலைப்படி வீட்டு வாடகைப்படி, நகர ஈட்டுப்படி, கிராமப்படி, மருத்துவ வசதி, விடுப்பு, மருத்துவப் பயன்கள் முதலியவைகள் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் ஒரே சீராக்கப்பட்டுள்ளன.

சென்னை ஏனைய மாவட்டத் தலை நகரங்கள் கழகத் தலைமை இடங்கள் ஆகியவற்றில் வசிக்கும் எல்லா பணியாளர்களுக்கும் 15 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் ஏனைய இடங்களிலே வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு 12 சதவீதம் என்ற விகிதத்திலும் வீட்டு வாடகைப்படி அளிக்கப்படுகிறது. சென்னை நகரில்வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி 8 சதவீதம், மதுரை கோயம்புத்தூர், திருச்சி, சேலம் ஆகிய நகரங்களிலே இருக்கிற பணியாளர்களுக்கு 5 சதவீதம் ஏனைய இடங்களிலே வசிக்கும் இதர பணியாளர்களுக்கு 5 சதவீதம் என்றும் முறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. சலவைப்படி மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ. 6லிருந்து ரூ. 8 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. எல்லா பணியாளர்களுக்கும் ஆண்டொன்றுக்கு 10 நாட்கள் சம்பளத்துடன் கூடிய தற்செயல் விடுப்பு வழங்கப்படுகிறது. மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. குடும்பத்தோடு ஆண்டிற்கொரு முறை மாநிலம் முழுவதும் அரசுப் பேருந்துகளிலே பயணம் செய்ய இலவச அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

பணியிலே இருக்கும் தொழிலாளி இறந்துவிட்டால் அவரது ஆதரவிலே இருக்கும் ஒருவருக்கு வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தைக் கேட்காமலேயே, போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வேலை வாய்ப்பு அளிக்கப்படுகிறது.

1974-லே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டதி லேயிருந்து தொழிலாளர்கள் சார்பில் பல கோரிக்கைகள் வைக்கப்பட்டன. அப்பொழுது அவை கவனிக்கப்படவே இல்லை. வந்த அரசு பொறுப்பேற்ற பிறகுதான் அவைகள் பரிவோடு சபனிக்கப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளன என்பதைப் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்வேன். 3 ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை ஊதிய ஒப்பந்தம் போடப்பட ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. ஆனால், முன்பு குறித்த காலத்திற்குள் ஒப்பந்தம் போடப்படவில்லை. கோரிக்கைகள் வைத்து போராட்டம் நடத்தி பல மாதங்களுக்குப் பிறகுதான் அது போடப்படும். ஆனால், 1980 ஆம்

ஆண்டுதான் குறித்த காலத்திலே போராட்டம் இல்லாமல் அரசு முன் கூட்டியே செய்து கொடுத்தது, புரட்சித் தலைவரின் புனித அரசு என்பதை இந்த நேரத்திலே நினைவு படுத்த விரும்புகிறேன். வருகிற ஆண்டு ஒப்பந்தம் மீண்டும் புதுப்பிக்கப் பட வேண்டும். அதைக் குறித்த காலத்திலே இந்த அரசு நிச்சயம் செய்யும் என்ற நம்பிக்கை தொழிலாளர்களுக்கும் எங்களுக்கும் இருக்கிறது.

(பிற்பகல் 1-20)

தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகள் பள்ளிகளுக்கும், கல்லூரிகளுக்கும் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம் என்பதைப் பொறுத்தவரையில், தொழிலாளர்களுக்கு எத்தனை பிள்ளைகள் இருந்தாலும் அவர்கள் அத்தனை பேர்களுக்கும் இந்தச் சலுகையை அளித்திட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

புதிய பேருந்து வழித்தடங்களை உருவாக்குவதற்காக ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலேயும் குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த மாவட்டக் குழுக்களிலே சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று அமைச்சரவர்களிடத்தில் வேண்டுகோள் வைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

விபத்துக்கள் 90 சதவீதம் லாரிகளால்தான் உண்டாகின்றன. அந்த விபத்துக்களைக் குறைக்கும்பொருட்டு, எல்லா லாரிகளிலும் வேகத் தடை சாதனத்தைப் பொருத்துவதற்கு ஆணை பிறப்பிக்க வேண்டும். அத்துடன், அந்தச் சாதனத்தை அவர்கள் ஒழுங்காகப் பராமரிக்கிறார்களா என்பதைப் பற்றியும் அடிக்கடி சோதனை செய்வதற்கான நடவடிக்கைகளையும் எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தனியார் டூரிஸ்ட் பஸ்களுக்குப் பர்மிட் வழங்குவதைத் தடை செய்ய வேண்டும். டூரிஸ்ட் பஸ் என்ற பெயரால் நிறைய பஸ்கள் ஓடுகின்றன. விழாக் காலங்களில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஸ்பெஷல் பஸ், விழாக்காலச் சிறப்புப் பேருந்து என்று விடுகின்றன. ஆனால் தனியார் 'ஆன் கான்ட்ராக்ட்' என்று போட்டுக்கொண்டு, அந்த விழா நடக்கும் இடங்களுக்குச் சென்று கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படித் தனியார் நடத்துகின்ற டூரிஸ்ட் பஸ்களுக்குத் தடை விதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களில் மூன்று பேர்களை ஏற்றிக்கொண்டு செல்வதற்கான அனுமதியை இந்த அரசு செய்து கொடுத்தால் ஏழை எளிய மக்கள் இந்த அரசைப் பாராட்டுவார்கள், வரவேற்பார்கள் என்பதை நான் எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன்.

பேருந்துகளுக்கான உதிரி பாகங்களைத் தயார் செய்வதற்கு அரசோ அல்லது போக்குவரத்துக் கழகங்களோ தங்கள் சொந்தப் பொறுப்பில் தொழிற்சாலைகளை அமைத்து தயார் செய்ய வேண்டும். அவ்வாறு தயாரித்து அந்த உதிரிப் பாகங்களைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வழங்கினால் செலவும் மிச்சமாவதோடு அந்தச் சாதனங்களின் தரமும் நன்றாக இருக்கும்.

நகரப் பேருந்துகள் புறப்படுகின்ற இடங்களில் அவைகளுக்கு நேர வித்தியாசம் மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. ஐந்து நிமிடங்களுக்குள் ஏறக்குறைய இரண்டு பேருந்துகள் செல்ல வேண்டிய சூழ்நிலை சில சமயங்களில் இருக்கிறது. அதனால் அந்தப் பேருந்துகளின் வருவாய் மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. அந்த நேரத்தை மாற்றியமைத்து, அந்தக் காலத்தைக் கூட்டி, அந்தப் பேருந்துகள் ஓடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்தால் நிச்சயமாக வருவாய் அதிகரிக்கும் என்று தெரிவித்து, வாய்ப்பளித்தமைக்காக நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன், வணக்கம்.

திரு. ஏ. இராமலிங்கம்: சட்டப் பேரவைத் தற்காலிகத் தலைவரவர்களே, 1983–84 ஆம் ஆண்டுக்கான போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற முற்படுகிறேன். 1967-ஆம் ஆண்டு பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் தமிழகத்தின் முதலமைச்சர் பொறுப்பை ஏற்றதும், சென்னையை வந்து தொடும் அத்தனை பேருந்துகளும் நாட்டுடைமையாக்கப்படும் என்று கூறி அதன்படி அவர்கள் காலத்தில் செய்து வந்தார்கள். அதற்குப் பிறகு எங்கள் தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் முதலமைச்சர் பொறுப்பை ஏற்றதும், ஒரே நாளில் ஒரே உத்தரவில் நீலகிரி மாவட்டத்தில் ஓடும் அனைத்து பேருந்துகளையும் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தினைக் கொண்டு வந்து செயல்படுத்தி, அந்த நீலகிரி மாவட்டத்தில் ஓடும் அனைத்துப் பேருந்துகளும் நாட்டுடைமையாக்கினார்கள். ஆனால் அதன்படி இந்த அரசு தமிழகத்திலே உள்ள அனைத்து பேருந்துகளையும் அரசுடைமையாக்க இன்னும் செயல்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தற்பொழுது ஓடும் அரசுப் பேருந்துகளிலும், தனியார் பேருந்துகளிலும் அளவுக்கு மீறிய பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கிறார்கள். இதனால் பேருந்தில் பயணம் செய்யும் வயது முதிர்ந்தோர்களும், தாய்மார்களும் நின்று கொண்டு பயணம் செய்ய மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். எனவே, அனைத்துப் பேருந்துகளிலும் அதிகப் பயணிகளை ஏற்றுவதைத் தடை செய்து பேருந்துகளை அதிக அளவில் விட்டு, பொதுமக்களின் குறைகளைப் போக்கிட இந்த அரசு முன் வர வேண்டும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்கிறேன்.

ஏற்கனவே தமிழகத்தில் ஓடும் அரசுப் பேருந்துகளிலும், தனியார் பேருந்துகளிலும் பயணக் கட்டணம் இந்த அரசால் ஏற்றப்பட்டுள்ளது. ஆனால் இனியும் டீசல் விலை ஏறிவிட்டது என பல காரணங்களைக் கூறி பயணக் கட்டணத்தை ஏற்றிக் கொண்டே சென்றால் பொதுமக்கள் மிகவும் சிரமப்படுவார்கள். எனவே பொதுமக்களின் நலன் கருதி போக்குவரத்துப் பேருந்துகளில் பயணக் கட்டணத்தை ஏற்றக் கூடாது என்று இந்த அரசைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்தைக் கிராமப்புறங்களுக்கு விஸ்தரிக்க விழாக்கள் எடுக்கப்படுகின்றன. ஆனால் அந்தக் கிராமப்புற மக்களுக்கு இன்னும் சரியாக பஸ்கள் விடப்படவில்லை. தென்னார்காடு மாவட்டத்தில் ஓடும் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தை அணுகி சிதம்பரம்–காட்டுமன்னார் கோவில் பகுதிகளுக்கு அதிக பஸ் விட வேண்டும் எனக் கோரினால், சப்-டெப்போ அமைக்க சிதம்பரத்தில் இடம் கிடைக்கவில்லை என்ற குறையினைக் கூறி, நான்கைந்து ஆண்டுகளாக சிதம்பரம்–காட்டுமன்னார் கோவில் பகுதிகளுக்கு அதிக பஸ்கள் விடுவதைத் தடை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

மேலும் என்னுடைய தொகுதி காட்டுமன்னார் கோவில் ஒரு தாலுக்காவின் தலைநகரம். சென்னையிலிருந்து காட்டுமன்னார் கோவிலுக்கு நேரடியாக செல்ல போக்குவரத்து வசதி இல்லை. ஆகவே காட்டுமன்னார் கோவிலிலிருந்து சென்னைக்கு ஒரு துரித போக்குவரத்து விடவேண்டும் என்பதை சுமார் இரண்டு ஆண்டுகளாக அமைச்சரிடம் கேட்டும், இதுவரை என்னுடைய கோரிக்கை முடிவு பெறாமல் இருப்பதால், மீண்டும் காட்டுமன்னார் கோவிலுக்கு ஒரு துரித போக்குவரத்து விடவேண்டுமென்று இந்த சந்தர்ப்பத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்கள் மிகவும் பழமையானதாக இருப்பதால் அடிக்கடி பழுதடைந்து சாலை ஓரங்களில் நின்றுவிடுகிறது. இதனால் பொதுமக்கள் பாதிக்கப் படுவதால் அந்தப் பகுதிக்கு புதிய பேருந்துகள் விட வேண்டுகிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியில் கொள்ளிடத்தின் வடக்குகரையில் வல்லம் படுகையில் இருந்து அணைக்கரை வரை சுமார் 30 கிலோ மீட்டர் தூரம் உள்ளது. இந்த கொள்ளிடக்கரையில் சுமார் 25 கிலோமீட்டர் தொலைவில் குக்கிராமங்கள் உள்ளது. இந்த 25 கிராம பொதுமக்களும் போக்குவரத்து இல்லாமல் நடந்தே நகர்ப்புறங்களுக்கு வருவதால் கொள்ளிடத்தின் வடக்குகரையில் ஒரு மினி பஸ் விட்டு சுமார் ஒரு லட்சம் மக்களின் போக்குவரத்துக் குறையினை தீர்த்து வைக்க வேண்டுகிறேன்.

பஸ் ரூட் வழங்குவதில் தாழ்த்தப்பட்ட நபர்கள் பஸ் ரூட்டுக்கு மனு செய்திருந்தால், அவர்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுத்து பஸ் ரூட் வழங்க இந்த அரசு முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுககொள்கிறேன்.

பணியாளர்கள் நியமிக்கும்பொழுது அரிசன மலைவாழ் மக்களுக்கு விகிதாச்சாரப்படி நியமிக்கும்படி இந்த அரசை கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தற்போது அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் டிரைவர்கள் மிகவும் குறைவாக இருப்பதால் சில இடங்களில் பஸ் போகாமல் இருக்கிறது. ஆகவே டிரைவர்களை அதிகமான முறையில் நியமிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை.)

தென்னாற்காடு மாவட்டத்தின் தலைநகரான கடலூரில் உள்ள போக்குவரத்துத் துறை அலுவலகம் மிகவும் பழமையாக இருக்கிறது. அந்தக் கட்டிடத்தை மாற்றி புதிய கட்டிடம் ஒன்று கட்டி முடித்திட வேண்டுமென்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கூற விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்தில் பணிபுரியும் தொழிலாளிகள் வருஷத்திற்கு ஒரு முறை தமிழ்நாடு முழுவதும் போய்வர அனுமதி தரப்பட்டிருக்கிறது. அதை வரவேற்கிறோம். ஆனால் ஒரே போக்குவரத்தில்—அதாவது திருவள்ளுவர் போக்குவரத்தில் தொழிலாளர்கள் செல்ல அனுமதிக்க வேண்டுகிறேன்.

பல்லவன் போக்குவரத்து—அழகிரி என்று போக்குவரத்து பிரிந்த பிறகு, அதில் ஏற்கனவே பல்லவனில் பணியாற்றியவர்கள் அழகிரி போக்குவரத்துக்கு மாற்றம் கோருகின்றனர். அதை பரிசீலனை செய்து மாற்றித்தர ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கூறி என் உரையை முடிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவையின் காலை அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று மாலை 4-00 மணிக்குப் பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 1-27 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.

(மாலை 4-00)

மாலை 4-00 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் திரு. பி. எச். பாண்டியன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை மீண்டும் கூடியது.

திரு. மு. அம்பிகாபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை சம்பந்தப்பட்ட இந்த மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் சில கருத்துக்களைக் கூறிக்கொள்வதற்கு முன்வருகிறேன்.

குறிப்பாக பல்வேறு கழகங்களாக பிரிக்கப்படுவதை இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி சார்பில் எதிர்க்கிறோம். நிர்வாகக் காரணங்களுக்காக என்று குறிப்பிடுவதையும் நாங்கள் சரி இல்லை என்று கூறுகிறோம். காரணம், உதாரணமாக உத்தரப் பிரதேசத்தில் லக்னோவிலிருந்து ஆக்ரா வரை ஒரே கார்ப்பரேஷனாகச் செயல்படுகிறது. அதேபோல் ஆந்திர பிரதேசத்தில் ஏ.பி.ஆர்.டி.ஸி.—ஆந்திர பிரதேச ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன்—என்று ஒரே கார்ப்பரேஷனாகத்தான் செயல்படுகிறது. அதேபோல் எம்.எஸ்.ஆர்.டி.வி. என்று மகாராஷ்டிரா ஸ்டேட் ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் என்று ஒரே கார்ப்பரேஷனாகத்தான் செயல்படுகிறது. நீங்கள் பல்வேறு கார்ப்பரேஷன்களாகப் பிரிப்பதன் மூலமாக தொழிலாளர்களைப் பிரித்து வைத்து அவர்கள் ஒன்றுபட்டு போராடாமல் இருப்பதற்கான காரியத்தை ஆற்றுவதற்காக தந்திர உபாயங்களை கையாள்கிறீர்கள். ஆனால் உங்கள் தந்திரங்கள் தொழிலாளர் வர்க்கத்திற்கு முன்னாள் வெல்லாது என்று எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். காரணம், இன்று ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய பிரச்னைகள், விலைவாசி உயர்வு, குடும்பத்தில் ஏற்படக்கூடிய நெருக்கடிகள் இவைகளை யெல்லாம் பிரதிபலிக்கிற முறையில் தொழிலாளர்கள் 28-3-1983ம் தேதியன்று சென்னையில் அலைகடலெனத் திரண்டார்கள், ஆர்ப்பாட்டம் நடத்தினார்கள் என்பதை நான் இங்கே கூறிக்கொள்வேன். பல்வேறு சங்கங்களைச் சேர்ந்தவர்கள் ஒன்றுபட்டிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்து மோட்டார் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களும் ஒன்று படுவார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஒரே கார்ப்பரேஷனாக இருக்கலாம், பல்வேறு கார்ப்பரேஷன்களாக பிரிக்கவேண்டியதில்லை. அதேபோல் நீங்கள் தஞ்சாவூர், திருச்சி, புதுக்கோட்டை என்று மாவட்டத்திற்கு ஒன்று என்று பிரிக்கவேண்டுமென்று கருதினால், ரெயில்வேயில் இருப்பதைப் போல் பல பகுதிகள் சேர்ந்து எஸ்.ஆர். என்று இருப்பதுபோல் பெயர் வைக்கவேண்டுமென்று விரும்பினால்—இப்படி பெயர்கள் வைப்பதை நாங்கள் விரும்பவில்லை. காரணம், கட்டபொம்மன் நிற்கிறான், அழகிரிசாமி நிற்கிறான் என்று இப்படிப் பேசுகிறார்கள். ஒரு சின்ன ரிப்பேர் ஏற்பட்டு வண்டி நிற்கிறது என்றால் கட்டபொம்மன் நிற்கிறான், பாண்டியன் நிற்கிறான், பல்லவனை தள்ளுகிறான் என்று இப்படியெல்லாம் பேசப் படுகிறது. இது சரியானதாக எங்களுக்குப் படவில்லை. எனவே முதலில் இந்த கார்ப்பரேஷன்கள் பிரிக்கப்படுவதை நாங்கள் எதிர்க்கிறோம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு) ஜீவா பெயரும் வேண்டியதில்லை. ஜீவா தள்ளப் படுகிறான் என்று சொல்வத நாங்கள் விரும்பவில்லை. ஆக, இப்படி கார்ப்பரேஷன்கள் பிரிக்கப்படுகிற முறையை நாங்கள் கடுமையாக எதிர்க்கிறோம்.

அடுத்து, போனஸ் அறிவிக்கிற முறை. தமிழக அரசு போனஸ் அறிவிக்கூடிய முறை இன்டர்நேஷனல் லேபர் ஆர்கனைசேஷன் சொல்லியிருக்கிற கோட்பாடுகளுக்கு எதிரானது. நேரடியாகப் பேச்சுவார்த்தை, 'ரைட் டு பார்கைனிங்'

மறுக்கப்படுகிறது. நேரடியாகப் பேசி சங்கங்களுக்கு பாலன்ஸ் ஷீட் கொடுத்து பேச்சுவார்த்தை நடத்தி ஒரு முறையாக அறிவிப்பு செய்வதற்குப் பதிலாக போனஸ் அறிவிக்கிற முறையை ஏ.ஐ.டி.யு.சி சார்பிலும் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி சார்பிலும் நான் எதிர்க்கிறேன். குறிப்பாக போனஸ் சம்பந்தப்பட்ட வழக்கு இப்போது கோர்ட்டில் இருக்கிறது. பாலன்ஸ்ஷீட் கொடுக்கப் படவில்லையென்ற காரணத்தால் க்ளெயிம் பெட்டிஷன் போட முடியவில்லை. கோட்டில் இருக்கக்கூடிய வழக்கு தள்ளுபடியாகக்கூடிய நிலையில் இருக்கிறது. அரசாங்கம் இன்று மாரீசன் போல் இருக்கிறது. ராவணன் சீதையை தட்டிச் செல்வதற்கு மாரீசன் எப்படி மானாக வந்தானோ அதேபோல் தொழிலாளர்களை ஏமாற்றுகிற முயற்சியில் நீங்கள் ஈடுபடுகிறீர்கள் என்ற குற்றச்சாட்டைக் கூற விரும்புகிறேன்.

இன்று பெர்பார்மன்ஸ் போனஸ் என்று கொடுக்கப்படுகிறது. பெர்பார்மன்ஸ் போனஸ் என்று கூறுகிறபோது வண்டி நிறுத்தப் படுவது எல்லாம் ஸ்ட்ரைக் ஆகி விடாது. உதாரணமாக, தஞ்சாவூரிலிருந்து சோழன் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து திருவையாறு செல்கிறபோது ஒரு குடிகாரன் குடித்துவிட்டு ட்ரைவரை வெட்டுகிறான், வண்டி நிற்கிறது, இது ஸ்ட்ரைக்கா?

ஒருவன் பஸ்ஸில் ஏறுகிறான்; நான் டிக்கட் வாங்க மாட்டேன் என்று சொல்கிறான். டிக்கட் வாங்க வேண்டுமென்று கண்டக்டர் கேட்கும்போது, அந்தப் பயணி கண்டக்டரை அடிக்கிறார்; அப்போது அந்த வண்டி நின்று விடுகிறது. அந்த வண்டி நின்றால், அது ஸ்டிரைக்கா? அப்படி கிடையாது. இப்போது நம்முடைய திருவள்ளுவர் போக்கு வரத்துக் கழக பஸ்ஸில் ஒரு டிரைவர் சுட்டுக் கொல்லப் பட்டார். அப்போது வண்டி நிற்கிறது. அது ஒரு ஸ்டிரைக்கா? பிரேக் டவுன் ஆகி வண்டி நிற்கிறது அது ஸ்டிரைக் இப்படி வண்டி நின்றால், அது ஸ்டிரைக் அல்ல. அதை முதலில் புரிந்து கொள்ள வேண்டும்.

உதாரணமாக, 1982 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் 19ஆம் தேதி இந்தியா முழுவதும் ஒரு நாள் அடையாள வேலை நிறுத்தம் நடந்தது. அந்த வேலை நிறுத்தம் தமிழக அரசை எதிர்த்தா நடந்தது? இல்லை அன்றையதினம் வேலை நிறுத்தத்தில் கலந்துகொண்ட தொழிலாளர்களுக்கு பர்மாமன்ஸ் போனஸ் கொடுக்கவில்லை. அதேபோல, போனஸ் கோரிக்கைக்காக ஒரு கூட்டம் நடந்தது சென்னையில். அதிலே கலந்து கொண்டவர்களுக்கும் கொடுக்கவில்லை. அதேபோல், குறிப்பிட்டுச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், கூட்ஸ் டிரான்ஸ போர்ட்; அதிலே இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் சரியாக வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு பர்மாமன்ஸ் போனஸ் கொடுக்கவில்லை. காரணம் என்ன? அதேபோல்தான் சி.ஆர்.சி.-க்கும், மற்ற சங்கங்களுக்கும் 8–1/3 போனஸ்

136021

கொடுக்கவில்லை. ரூ. 150, ரூ. 200, ரூ. 300 என்று சில கழகங்களில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த அடிஷனல் போனஸ் கூட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் தொழிலாளர்களுக்கு ஏன் கொடுக்கப்படவில்லை என்பதை நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்?

அதேபோல, குறிப்பாக, இன்றைக்கு அரசின் பொதுத் துறை இப்படிப்பட்ட காரியங்களில் முன் உதாரணமாக இருக்க வேண்டும். ஸ்பிக் மின்வெட்டின் காரணமாக, 40 கூட்ஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் வண்டிகள் சென்னைக்கு திருப்பி அனுப்பப் பட்டது. அப்படி அனுப்பப்பட்ட வண்டிகளில் வந்த தொழிலாளர்கள் தங்குவதற்கு இடம் இல்லை. குளிப்பதற்கு இட மில்லை. அண்ணா சாலையிலேயே தூங்கிக் கொண்டிருக் கிறார்கள். சாலையிலேயே படுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே, இதுசம்பந்தமாக 2, 3 தடவை ஏ.ஐ.டி.யு.சி. சங்கத் தலைவர் திரு. கே. எம். சுந்தரம் அவர்கள் பேசியும்கூட தீர்க்கப் படாமல் இருக்கிறது.

இன்றைக்கு சில பிரச்னைகளில் என்ன நடக்கிறது? ஆளுங்கட்சியைச் சார்ந்த தொழிற்சங்கத்திலே உள்ளவர்கள், எந்தவிதமான விடுப்பும் எடுக்காமல், பணியில் ஈடுபடலாம். சென்னையிலே ஆளுங்கட்சி தொழிற்சங்கத்திற்கு அலுவலகம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அங்கீகரிக்கப்பட்ட மத்திய சங்கங்கள், ஏ.ஐ.டி.யு.சி., சி.ஐ.டி.யு. ஐ.என்.டி.யு.சி. போன்றவைகளுக்கு இல்லை. ஆனால், அகில இந்திய அண்ணா தி.மு.க. தொழிற் சங்கத்திற்கு, அலுவலகம் கொடுத்து, அதை அமைச்சர் போய் திறந்து வைக்கலாமா? அமைச்சர் ஒரு எம்பிளாயர். அவர் முன் உதாரணமாக இருக்கவேண்டும். ஏ.ஐ.டி.யு.சி. தொழிற் சங்கத்திற்கு இடம் கொடுத்து அதை திறந்து வைக்க அமைச்சர் அவர்கள் முன்வருவாரா? என்பதைத் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். ஆகவே, இப்படி ஆளுங்கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் என்று சொல்லி, உங்களை ஏமாற்றுவார்கள். ஆட்சியிலே இருப்பதால் தொழிலாளர்கள் உங்களைச் சுற்றிக் கொண்டு வருவார்கள்; ஏமாற்றுவார்கள். அதெல்லாம் எங்களுக்குத் தெரியும். இதை அமைச்சர் அவர்கள் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். காரணம், பல பேர் ஆளுங்கட்சியிலே ஒட்டிக் கொள்வார்கள். ஆளுங்கட்சியை டிஸ்மிஸ் பண்ணினால்,—டிஸ்மிஸ் பண்ணவேண்டும் என்று நான் விரும்பவில்லை; கான்ஸ்டிடியூஷன்படி இருப்பதால், நாங்கள் டிஸ்மிஸ் பண்ண விடமாட்டோம் .....

திரு. கோவைத்தம்பி: பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர், பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே மாண்புமிகு உறுப்பினர் கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளாக தங்கள் சங்கம் வளராமல் இருப்பதால், இப்படி ஆத்திரம்தீர பேசித் தீர்ப்பது நியாயம் தானா?

திரு. மு. அம்பிகாபதி: ஏ.ஐ.டி.யு.சி. சங்கத்தைப் பற்றி எல்லோருக்கும் தெரியும். 1920 ஆம் ஆண்டிலே துவக்கப்பட்டது. இப்போது இந்தியாவில் 50 இலட்சம் உறுப்பினர்கள் காஷ்மீர் முதல் கன்னியாகுமரி வரையில் இருக்கிறார்கள். இந்தியா பூராவும் மட்டுமல்ல; வேர்ல்ட் கான்படரேஷனோடு இணைந்தது; ஆகவே, நாங்கள் இன்டர்நேஷனலிஸ்ட்.

நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புவதெல்லாம், தொழிலாளர்கள் சம்பந்தப்பட்ட பிரச்னையில், பேசி தீர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். புதிய கார்ப்பரேஷனைத் துவக்குகிறீர்கள். அதிலே எத்தனை கேட்டகரியை வைத்திருக்கிறீர்கள்? டிரைவர், கண்டக்டர்களில் டிரையினி, லெர்னர், அப்பரென்டிஸ், கேஷுவல் என்று எத்தனை கேட்டகரியை வைத்திருக்கிறீர்கள்? சேர்ந்த 240 நாட்களில் அவர்களை பர்மனென்ட் பண்ண வேண்டும். பர்மனென்ட் ஸ்டேடஸ் என்பது ஒர்க்மேன் ஆக்ட் ஆப் 1981-ன்படி, இரண்டு வருஷங்களிலே 450 நாட்கள் ஒருவர் வேலை செய்திருந்தால், பர்மனென்ட் பண்ணுங்கள்.

(மாலை 4-10)

இதுபோன்ற பல்வேறு விதங்களில் தொழிலாளர்களை நிரந்தர மற்றவர்கள், அப்பரென்டிஸ்கள் என்று அப்படி இப்படி என்று வைததிருப்பது சரியல்ல என்று நான் மாண்புமிகு அமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். நீங்கள் பொதுவானவர்களாக இருக்கவேண்டும் என்று நான் கூறிக்கொள்வதோடு, ஒரு முக்கியமான பிரச்னையைப் பற்றி மாண்புமிகு அமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். குறிப்பாக தொழிலாளர்களுடைய பிரச்னையை எடுத்துக்கொண்டால், பல்வேறு இடங்களில் குறிப்பாக, திருச்சி சி.ஆர்.சி.யை எடுத்துக்கொண்டால், அந்தக் கிளை அலுவலகத்திலே போதுமான ஓய்வு அறைகள் இல்லை, கழிவு அறை வசதிகள் இல்லை, தண்ணீர் வசதி முறையாக செய்யப்படவில்லை. அதுமட்டுமல்லாமல் அங்கே போதுமான அளவில் ஓட்டுநர்களும் நடத்துநர்களும் இல்லாமல், குறைந்த எண்ணிக்கையில் இருப்பதால், அவர்கள் கட்டாயமாக வேலை வாங்கப்படுகிறார்கள். எர்ன்ட் லீவ், மெடிக்கல் லீவ், அல்லது கேசுவல் லீவ் போன்ற லீவ் வசதிகள் இல்லாமல் அவர்கள் மிகவும் சிரமப்படுகிறார்கள். எனவே போதுமான பணியாளர்களை நியமிப்பதற்கு அரசாங்கம் முன் வரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக குறைந்த அளவு அனுபவம் உள்ளவர்களை இன்ஸ்ட்ரக்டர் என்று போடுவதால் அவர்கள் மிக அனுபவம் வாய்ந்த ஓட்டுநர்களைப் பழி வாங்கக்கூடிய போக்கு ஏற்படுகிறது. ஓட்டுநர்கள் பணி செய்யும்போது அவர்களுக்கு சிற்றுண்டிக்கு என்று நேரம் ஒதுக்காமல் தொடர்ந்து அவர்கள் வேலை வாங்கப்படுகிறார்கள். அதோடு, ஓட்டுநர்கள் பணி செய்யும்போது வாகனங்களில் உள்ள பொருள்களில் பழுது ஏற்பட்டால், அதற்கான தொகையை அந்த ஓட்டுநர்களிடமிருந்தே வசூலிப்பது தவறு. எனவே போதுமான தொழிலாளர்கள் நியமிக்கப்படவேண்டும். என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு இரவுப் பணிமனைகளில் பேருந்துகளைக் கொண்டு வந்து விடப்பட்டால், அங்கே இரவிலே டிரைவர்கள் நியமிக்கப்பட்டு, பெட்ரோல் அல்லது டீசல் பிடித்துக்கொடுப்பதற்கு தனியாக டிரைவர்கள் நியமிக்கப்படுகின்ற முறை வரவேண்டும்.

பெரியார் மாவட்டத்திலுள்ள ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகத்தின் கிளை அலுவலகத்திற்கு இடம் பெருந்துறையில் பார்க்கப்பட்டு இன்னும் அது கையகப்படுத்தப்படாமல் இருக்கிறது. எனவே உடனடியாக அதைக் கையகப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்: கோவைக்கு பெருந்துறையிலிந்து பேருந்து புறப்பட்டுச் செல்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படவேண்டும்.

அதேபோல் திருவள்ளுவர் பேருந்துகளில், ஜாக்கி, ஸ்டெப்னி, பேன் பெல்ட் போன்றவைகள் வைக்கவேண்டும். பேன் பெல்ட் இல்லாமல் ஒரு நாள் ஒரு லேலண்ட் வண்டி 17 கிலோ மீட்டர் தூரம் வந்தது. அதை நானே பார்த்தேன். நான் டிரைவரிடம் கேட்டேன். நானும் வண்டி ஓட்டக்கூடியவன்தான், இப்படி ஓட்டினால் இன்ஜினுடைய ஹெட் என்ன ஆகும் என்று கேட்டதற்குப் பிறகு அந்த டிரைவர் வண்டியை நிறுத்தினார். எனவே இப்படிப்பட்ட, பேன் பெல்ட், ஜாக்கி, ஸ்டெப்னி அதற்கு வேண்டிய உபகரணங்கள். இவைகளை வைப்பதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டும்.

அதோடு, அவினாசியை மையமாக வைத்து, அந்த அவினாசி தொகுதியிலே உள்ள கிராமங்களுக்கு நகரப் பேருந்துகள் விடப்படுவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இளையான்குடி. ராஜசிங்கமங்களம் ஆகிய இரண்டு இடத்திலே நகரப் பேருந்து மையங்கள் ஆரம்பிக்கப்படவேண்டும். நகரப் பேருந்து மையங்கள் ஆரம்பிக்க ஜனத்தொகை, மற்ற ஆதாரங்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன. அடுத்து, அரசுப் பேருந்துகள் ஓட்டும்போது, அடிப்பட்டுச் சாகும் நபர்களுக்கு நஷ்டஈடு கொடுப்பதிலே வெகு விரைவிலே அதைத் தீர்ப்பதிலே அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை காலதாமதம் செய்வதை தவிர்த்து உடனடியாக தீர்ப்பதற்கான முறையிலே நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையில், அதற்குத் தேவையான பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில், 27-ஈ என்ற பஸ் அம்பத்தூர் எஸ்டேட்டில் இருந்து, திருவல்லிக்கேணிக்கு வருகிறது. பல அரசாங்க அலுவலகங்கள் சேப்பாக்கத்திலே இருப்பதால் காலையில் அம்பத்தூரிலிருந்து அலுவலகங்களுக்கு வரும் ஊழியர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். குறிப்பாக அண்ணா நகர் மேற்கு விஸ்தரிப்பிலிருந்து வருபவர்களுக்கு அதில் இடம் கிடைப்பதில்லை. எனவே அவர்கள் உரிய நேரத்தில் வரமுடியவில்லை. ஆகையினாலே காலை நேரங்களில்

அண்ணா நகர் மேற்கு பஸ் நிலையத்திலேயியிருந்து காலை 9—30 மணிக்கு ஒரு 27—சி பஸ் புறப்பட ஏற்பாடு செய்தால் அரசாங்க ஊழியர்கள் காலத்தில் அலுவலகத்திற்கு வர ஏதுவாக இருக்கும், எங்களைப் போன்றவர்களுக்கும் வசதியாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் தமிழக அரசுக்குச் சொந்தமாக இன்றைக்கு 62 சதவீதம் பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இந்தப் பேருந்துகள் இன்னும் செம்மையாகவும், செழுமையாகவும் செயல்பட தமிழக அளவில் போக்குவரத்துத் துறைக்கு சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைக் கெண்டு ஒரு குழு அமைக்கப்பட வேண்டும் என்று நான் அமைச்சரிடத்திலே பல முறை வலியுறுத்திக்கொண்டிருடிகிறேன். அதாவது ஸ்டேட் லெவல் டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி அமைப்பதற்கு முன்வர வேண்டும். மாவட்ட அளவில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைமையில் மற்றவர்களைக் கொண்டு குழு அமைக்கப்படுவதாக இந்த அறிக்கையில் இருக்கிறது இதில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பங்கு பெறவேண்டும். ஏன் என்றால் அவர்களிடத்திலேதான் மக்களுடைய தேவைகள், வேண்டுகோள்கள் அதிகமாக வருகின்றன என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துத் துறையிலே இன்னும் மேலும் லாபம் ஈட்டக்கூடிய முறையில் சேதாரங்கள் நீக்கி, அதற்குத் தேவையான உதிரி பாகங்கள் வாங்கி. அதைப் பாதுகாப்பது, அதைக் கண்காணிப்பது ஆகிய இப்படிப்பட்ட சரியான முறைகளை உருவாக்குவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு இந்தியாவில் ஒரு 20 ஏகபோக குடும்பங்கள் இருக்கின்றன. அவற்றின் சொத்து மதிப்பு 8,887 கோடி. அவற்றின் விற்று முதல் 1,200 கோடி ஒரு ஆண்டிற்கு. இது டாட்டாவின் சொத்து: 1977—ல் 1,309 கோடி. 1981-ல் டாட்டாவின் சொத்து 1,804 கோடி. பிர்லாவிற்கு 1979-ல் 1,3 9 கோடி. 1981-ல் 1,691 கோடி. இப்படிப்பட்ட ஏகபோக பெருமுதலாளிகள் இந்த நாட்டிலே இருக்கிறார்கள். சிட்டுக்குருவி தலையில் பனங்காய் வைப்பது போல், 4—5 பஸ்களை மட்டும் வைத்து இருப்பவர்களையெல்லாம் தேசியமயமாக்குவது என்பது சரியானதாக இல்லை. ஏனென்றால், சிமெண்ட் பாக்டரி இருக்கிறது. இருநூறுக்கு மேற்பட்ட டெக்ஸ்டெல்கள். பஞ்சாலைகள் இருக்கின்றன. ஆகவே, இந்த சிமெண்ட் தொழிற் சாலைகளையும் பஞ்சாலைகளையும் ஏன் தேசியமயமாக்கக் கூடாது. நான் ஏதோ பஸ் ஆபரேட்டருக்குச் சப்போர்ட் பண்ணிப் பேசுவதாக நினைக்கவேண்டாம். இந்த சின்ன பஸ் முதலாளிகளை தேசியமயமாக்குவதில் என்ன பாலிடிக்ஸ் இருக்கிறது என்பது எங்களுக்குத் தெரியும். ஒரு சின்ன பஸ் ஆப்பரேட்டர் என்று சொன்னால் ஒரு 5 பஸ வைத்து இருப்பார். அதனுடைய மதிப்பு 30 லட்சத்திற்கு மேற்படாது.

ஆனால் நம்முடைய தேசியமயப் பார்வை எங்கே போகிறது. இப்படிப்பட்ட சிறு முதலாளிகள் பக்கம் தான். ஆனால், பிர்லாவுக்கும், டாடாவுக்கும இருக்கும் மொத்த சொத்து மதிப்பு பார்த்தால் 3,00-கோடி இருக்கிறது. அப்படியிருக்க இவர்களுடைய எல்லாச் சொத்துக்களையும் தேசிய மயமாக்குங்கள் என்று சொல்வது தானே, மத்திய அரசிடம் போய் சொல்வது தானே? இந்தியக் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் கொள்கை, சகல சொத்துக்களையும் தேசிய மயமாக்குவது என்பதுதான். இந்தியக் கம்யூனிஸ்ட் கட்சி ஆட்சிக்கு வந்தால்—விவசாயம் ஸ்பின்னிங், டெக்ஸ்டைல் மில், சிமென்ட் மற்றும் உள்ள சகல சொத்துக்களையும்—உண்ண உணவு, உடுக்க உடை, இருக்க இடம் ஆகியவற்றிற்கு முக்கியத்துவம் கொடுத்து, அவற்றிற்குத் தேவைப்படுகிற சகலத்தையும் தேசியமயமாக்கு வோம்.

ஒரு பெரிய பிரதான பிரச்னையாகப் பேசப்படுவது என்ன வென்றால், பஸ்களை தேசியமயமாக்கவேண்டும். எல்லா பஸ்களையும் அரசாங்கம் ஏற்கலாம். மக்களுக்கு அத்தியாவசிய மான பண்டமாக இருக்கும் துணி, அதேபோன்று சிமென்ட், இன்றைக்கு யார் கன்ட்ரோலில் இருக்கிறது. லட்சக் கணக்கான ஏழை எளிய மக்களுக்கு இன்றைக்குச் சிமென்ட் கிடைக்கவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: போக்குவரத்து மானியத்தில் சிமென்ட் பற்றி பேசுவது பொருத்தமல்ல.

திரு. மு. அம்பிகாபதி: தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கவேண்டும என்ற பிரச்னையை நான் பேச இருக்கிறேன். அப்போது அமைச்சர் அவர்கள் சிமென்ட் எங்கே என்று கேட்கிற பிரச்னை வரலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: உலகப் பொருளாதாரப் பிரச்னையெல்லாம இந்த மானியக்கோரிக்கை மீது பேசுவது சரியல்ல. இந்த மானியக்கோரிக்கை மீது மட்டும் பேசுங்கள். அதுதான் தமிழ்நாட்டிற்குத் தேவையான கருத்தாக இருக்கும்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி: இந்த சிமென்ட் பிரச்னை இன்டர் நேஷனல் எகானாமியில் கம்பைன் ஆகி இருக்கிறது. நாம் இன்டர்நேஷனல் மானிடரி பன்டில் இருந்து கடன் வாங்கி யிருக்கிறோம். அவர்கள் இந்த அளவிற்கு பஸ் கட்டணத்தை வை, இந்த ஸ்டேஜிலிருந்து இந்த ஸ்டேஜ் வரை இன்ன கட்டணம் இருக்கவேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள், அதை உடனே நீங்கள் செய்கிறீர்கள். அப்போதுதான் அவர்கள் கடன் கொடுப்பார்கள். ஆகவே, இன்டர்நேஷனல் மானிடரி பன்ட் சொல்கிற கருத்தை நீங்கள் கேட்பதால்தான் இங்கே டீசல் விலை உயர்கிறது. டிக்கெட் கட்டணம் உயர்கிறது. ஆகவேதான் இதிலே சிமென்ட் கலந்து பேசிடவேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகிறது. (குறுக்கீடு)

தொழிலாளர் சம்பந்தப்பட்ட பிரச்னையில் இன்றைக்கு பேசித் தீர்க்க மாநில அளவில் அமைக்கப்பட இருக்கிற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் மற்ற அதிகாரிகள் கொண்ட குழு அமைப்பது பயன் உள்ளதாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். இன்னும் பல்வேறு பிரச்னைகள் இருந்தாலும் நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இன்றைக்கு தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் அவர் ஒரு எம்ப்ளாயர்—8,000 பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு அவர் ஒரு எம்ப்ளாயர் மாதிரி—ஆகவே அவர்களுடைய போனஸ் பிரச்னையைப் பொறுத்தவரையில் பேசித் தீர்க்கவேண்டும் என்றும், அனைத்து தொழிலாளர்களையும் சமமாக பாவித்து நடத்தவேண்டும் என்றும், போனஸ் பிரச்னையில் தொழிலாளர்களை அழைத்து வைத்துப் பேசி—அந்த பார்கெயினிங் முறையை—அமல்படுத்துவதற்கான முறையில் அரசாங்கம் முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டு, என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

(மாலை 4-20)

திரு. சி. கோபால்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த பேரவையில் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களாலே கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற மானியக் கோரிக்கைகளை வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூறுவது என்னுடைய தலையாய கடமை என்று கருதுகிறேன்.

இன்றைக்கு தமிழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் அரசுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் என்ற முறையில் அவற்றின் நிர்வாகம் சீராக நடைபெற வேண்டும் என்பதற்காக 9 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் என்ற அடிப்படையில் பிரிக்கப்பட்டு, நல்ல முறையிலே செயலாற்றிக்கொண்டிருந்து, அந்தக் கழகங்கள் 1-4-1983 முதல் 12 போக்குவரத்துக் கழகங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டு நல்லமுறையிலே நிர்வாகம் நடைபெற வேண்டும் என்பதற்காக மேலும் மேலும் தனியாரிடத்திலே குவிந்துகிடக்கும் பேருந்துகள் எல்லாம் தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டும் என்ற நோக்கத்திற்கு வித்திடுகின்ற வகையிலே நிர்வாகம் சீராக அமைய வேண்டும் என்பதற்காக 12 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக நிர்வாகத்தை சீர்திருத்தும் முறையிலே அமைக்கப்பட்டிருக்கிற இந்தத் திட்டத்தை நான் வரவேற்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

எனக்கு முன்னாலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அம்பிகாபதி அவர்கள் பேசுகிறபோது இந்திய நாட்டிலே எல்லா மாநிலங்களிலேயும் ஒரே கார்ப்பரேஷனாக இருந்து வருவதைப்போல் தமிழ் நாட்டிலேயும் ஆக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டார்கள். நான் அவர்களுக்கு பணிவன்போடு சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அத்தனை மாநிலங்களிலேயும் ஒரே கார்ப்பரேஷன் இருப்பதினால்தானோ என்னவோ இந்தியாவிலே எந்த மாநிலத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் அங்கே இருந்து வருகின்றவர்கள் தமிழ் நாட்டில் ஓடுகிற பேருந்துகள் சீராக ஓடுகின்றன, நல்லமுறையில்

ஓடுகின்றன என்று சொல்வதைக் கருத்திலே கொண்டு பார்த்தால் ஒரே கார்ப்பரேஷனாக இருக்கிற இடங்களிலே நல்லமுறையிலே நடைபெறவில்லை என்றும் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் நட்டத்திலே ஓடிக்கொண்டிருந்தாலும் கூட ஏழை எளிய மக்கள் நலனை கருதி நிர்வாகத்திலே இந்த அமைப்பை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள் என்றும் இந்த கருத்துக்குப் பின்னால் அவர்கள் ஒப்புக்கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பிலே இந்த மன்றத்திலே இந்த மானியங்களின்மீது திரு. தங்கமணி அவர்கள் பேசும்போது தன்னுடைய தொகுதியிலே பேருந்துகள் விடப்படவில்லை என்று சொல்லி, இங்கே போராட்டம் நடத்துவோம் என்று சொன்னார்கள். அது மட்டுமல்ல. இந்த அரசு தேசியமயமாக்காமல் ஊழலுக்கு வித்திடுகின்ற வகையிலே போக்குவரத்துத் துறை இருப்பதுபோன்ற கருத்தையும் சொன்னார்கள். ''கேளுங்கள் கொடுக்கப்படும், தட்டுங்கள் திறக்கப்படும்'' என்று சொல்வார்கள். இந்திய நாடு சுதந்திரம் அடைந்து 35 ஆண்டுகள் ஆகியும் இதற்கு முன்னாலே இந்த நாட்டை ஆண்டவர்கள் அந்தப் பகுதியை புறக்கணித்திருக்கிறார்கள் என்பது மட்டுமல்ல; தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டுமென்ற கொள்கைக்கு மாறுபட்டு, வேறுபட்டு அந்தப் பகுதியிலே இருந்திருக்கிறார்கள் என்ற ஒரு உண்மையையும் அவர்களுடைய வாயின் மூலம் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

இப்படிப்பட்ட நிலைமை அவர்களுடைய தொகுதியிலே ஏற்பட்டிருக்கும்போது, தட்டப்படும்போது காடுக்கின்ற எங்கள் ஆட்சியிலே நல்லமுறையிலே கேட்டால் எதிர்க்கட்சி அந்தஸ்தை இழந்துவிடுவோம் என்று சொல்லி, அதனால்தான் போராட்டம் என்று சொல்லி அமைச்சரவர்களைக் கேட்டிருக்கிறார்கள் என்று அவர்களுடைய பேச்சிலிருந்து தெரிகிறது.

இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டிலே போக்குவரத்துத் துறை எந்த அளவுக்கு நல்லமுறையிலே இயங்கிக்கொண்டு வந்திருக்கிறது என்பதையும், நல்லமுறையிலே இயங்கிக்கொண்டு வந்திருக்கிறது என்று சொன்னால் அதை மறுப்பவர்கள் யாரும் இருக்க முடியாது என்பதையும் பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்று தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் 62 சதவீதத்தை எட்டியிருக்கின்றன. மீதம் உள்ள 38 சதவீதப் பேருந்துகள் தனிப்பட்ட முதலாளி களுடைய கையிலே இருக்கின்றன. இந்த 62 சதவீதத்தை வைத்துக்கொண்டு நாம், 38 சதவீத வண்டிகளை ஓட்டுகிறவர் களோடு மோதிக்கொண்டிருக்கக்கூடிய சூழ்நிலைகள் இன்று தமிழகத்திலே பல ஊர்களிலே ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன.

புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியிலே அமர்ந்த பின்னாலேதான், தேசிய மயமாக்குகின்ற அந்த கொள்கையின் கீழ், பேருந்துகள் எல்லாம் நாட்டுடமையாக்கப்பட வேண்டிய நிலைமைக்கு கொண்டு வரப்பட்டு, ஏறத்தாழ 62 சதவீதத்தை தமிழகத்திலே நாம் எட்டியிருக்கிறோம் என்பதையும், இது ஒரு மாபெரும் சாதனை என்பதையும் மிகப் பெருமையோடு இந்த மாமன்றத்தில் வைக்க நான் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே கூறுகிறபோது இப்படிப்பட்ட 12 போக்குவரத்துக்கழகங்களின் மூலமாகத்தான், தமிழகத்து மக்களுடைய-ஏழை எளிய மக்களுடைய, கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றுகிற முறையிலே கிராமப்புற மக்களுக்கு நல்ல வசதிகளை ஏற்படுத்தி தரவேண்டும் என்ற நல்ல எண்ணத்தின் அடிப்படையிலே, நாம் போக்குவரத்துக் கழகங்களை நடத்துவதன் காரணமாகத்தான், கடந்த ஆண்டு 18 கோடி ரூபாய் நட்டம் ஏற்பட்டு இருக்கிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். நட்டத்திற்குரிய காரணத்தையும் இங்கே கூறியிருக்கிறார்கள்.

குறிப்பாக இன்று மத்திய அரசு நாளொரு மேனியும் பொழுதொரு வண்ணமுமாக டீசலின் விலையை ஏற்றி வருவதன் காரணமாக, இன்று நிர்வாகத்திலே குறைகள் ஏற்பட்டு, அதன் காரணமாக நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இழப்புக்கு ஆளாகின்றன என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

பேருந்துகள் நட்டத்திலே ஓடுகின்றன என்று ஒருபுறம் நாம் சொல்லிக்கொண்டிருந்தாலும், புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய அரசுதான்: கிராமப்புறங்களிலே நகரப் பேருந்துகளை விட்டு, தனியார் துறைகளிலே—பல இடங்களிலே-தனிப்பட அதிகாரம் செலுத்திக்கொண்டு வந்த பல இடங்களிலே எல்லாம்-கிராம மக்கள் தனியார் பேருந்துகளில் 2 ரூபாய் கொடுத்து பயணம் செய்ய வேண்டிய இடங்களில், மிக லேசான முறையிலே, 1 ரூபாய்க்கு பயணம் செய்யக்கூடிய வகையில் நகரப் பேருந்துகளை விட்டு, ஒரு சாதனையை நிகழ்த்திக் கொண்டிருக்கிறது. அதன் காரணமாகவும் இந்த நட்டத்தை இந்த அரசு எதிர் கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது.

இப்படி 18 கோடி ரூபாய் ஒரு புறம் நட்டம் வந்துக்கொண்டிருந்தாலும், அண்ணல் காந்தியடிகள் கனவு கண்ட ராமராஜ்யத்தை காணவேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு, ஏழைகளின் சிரிப்பிலே இறைவனைக் காண வேண்டும் என்ற அண்ணாவின் கொள்கைப்படி இன்று தமிழக அரசு, அதில் குறிப்பாக போக்குவரத்து துறை அமைச்சர் அவர்கள் இப்படிப்பட்ட நகரப் பேருந்துகளை கிராம மக்களுக்கு விட வேண்டும் என்ற எண்ணத்தை செயல்படுத்தியிருப்பதன் காரணமாகத்தான், கிராம மக்களுக்கு இந்த சேவைகளை செய்து வருகிறார்கள் என்று இந்த நேரத்திலே மெத்தப் பணிவன்போடு சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஆனால் நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளுக்கு இன்று நட்டம் ஏற்படுகிறது என்பதற்கு நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு ஒன்றைக் கொண்டு வரக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். டீசலினுடைய விலை உயர்ந்து விட்டது என்பது It is only a secondary reason, but there are primary reasons also. என்று நான் சொல்கிறபோது, பல்வேறு தொழிற்சங்கங்கள் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையிலே இருக்கிறது என்பதையும் நான் சொல்லியாக வேண்டும்.

62 சதவீதம் வண்டிகள் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே இருந்தாலும்கூட, 38 சதவீதம் தனியார் துறைகளிலே இருக்கிறது. அந்தப் பேருந்துகளோடு நாம் பல இடங்களிலே மோதிக்கொண்டிருக்கிறோம். அந்த வகையிலே இந்த அரசுக்கு எதிரானவர்கள், பல தொழிற்சங்கங்களிலே ஈடுபட்டு, அரசினுடைய போக்குவரத்துத் துறையிலே பணி செய்துகொண்டிருப்பவர்கள், நம்முடைய பேருந்துகளை ஓட்டிச் சென்று அவர்களுடைய கடமையை ஆற்ற வேண்டிய நேரத்திலே, அதற்குப் பின்னாலே வந்துக் கொண்டிருக்கிற தனியார் பேருந்துகளின் முதலாளிகளுக்கு அடிமையாகி, அந்த தொழிலாளர்கள், அரசின் மேலே இருக்கிற காழ்ப்பு உணர்ச்சியின் காரணமாக, அரசுக்கு ஈட்டித் தரவேண்டிய நியாயமான தொகையை ஈட்ட மறுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்கிற நிலைமையும் பல இடங்களிலே இருந்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, இப்படி நட்டம் வருவதற்கு அதுவும் ஒரு காரணமாகத்தான் இருந்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் மிகப் பணிவல்போடு சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அது மட்டும் அல்ல, பல இடங்களிலே கிராம மக்களுடைய கோரிக்கைகளை ஏற்று, பேருந்துகளை நம் அரசின் சார்பிலே விடுகிறபோது, அப்படி புதியதாக ஓடத் துவங்குகின்ற வண்டிகளின் நேரத்தைக் குறிக்கின்ற போது இந்த அரசுக்கு விரோதமான சில அதிகாரிகள், தனிப்பட்ட முதலாளிகளுக்கு ஆதரவாக இருந்துக் கொண்டு இது ஏதோ அரசினுடைய துறையினாலே விடப்படுகிற வண்டிகள் தானே என்ற எண்ணத்தில், அவர்களுக்கு ஆதரவாக, அந்த தனியார் வண்டிகளுக்கு பின்னாலே நம் வண்டிகள் போகும் வகையில் நேரத்தைக் குறித்து, அவர்களுக்கு உதவும் வகையில் செயல்படுகிறார்கள். இதுபோன்ற நிலைமை பல இடங்களிலே இருக்கிறது. அதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உன்னிப்பாக கவனித்து, அதைக் களைவதற்கு, ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் அவர்களுக்கு சுட்டிக்காட்டுவது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன்.

(மாலை 4-30)

ஆனால் பல இடங்களில் தனியார் துறையினுடைய வண்டிகளை நீட்டித்துக்கொடுத்ததன் காரணமாக அரசின் வண்டிகளில் இழப்பு ஏற்படுகின்ற சூழ்நிலையும் இருந்துகொண்டு வருகின்றது என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இப்படி நம்முடைய துறையிலேகூட பல நேரங்களிலே

குறிப்பாகவடாற்காடு மாவட்டத்திலும், செங்கை மாவட்டத்திலும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமும், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகமும் நட்டத்திலே ஓடிக்கொண்டிருந்தது என்பதற்கு நான் வேறு ஒரு காரணத்தையும் சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன் அங்கெல்லாம் தனியார் பேருந்துகள் அதிகமாக ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஒவர் லோடு அதிகமாக ஆகி, மக்களை அதிகமாக ஏற்ற அனுமதிப்பதன் காரணத்தால் அதிகமான மக்களை ஏற்றிக்கொண்டு செல்வதால் அவர்களுக்குப் பின்னாலே வந்துகொண்டிருக்கின்ற அரசுப் பேருந்துகள் எல்லாம் பல இடங்களிலே காலியாக ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற சூழ்நிலையை நாம் பார்க்கிறோம். அப்படி 6 மாத காலம் வண்டிகள் ஓடினால் அங்கே கலெக்ஷன் இல்லை என்று சொல்லி கிராமங்களுக்கு விடப்பட்ட வண்டிகளை எல்லாம் சில நேரங்களிலே நிறுத்தி விடுகின்ற கட்டாயம் ஏற்பட்டுவிடுகின்றது. ஆகவே அரசுக்குப் பிடிக்காத அதிகாரிகளின் தூண்டுதல் பேரில் அத்தனையும் நடந்துகொண்டிருக்கின்றது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். தனியார் துறை பேருந்துகள் முன்னாலே மக்களை ஆடுமாடுகளை ஏற்றிச் செல்வதுபோல் செல்கின்றது. அப்படி ஏற்றிச் செல்லப்படுவது கட்டுப்படுத்தப்படுமேயானால் அதற்குப் பின்னாலே வருகின்ற அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் வண்டிகள் நிச்சயமாகக் காலியாக போகக்கூடிய நிலைமை ஏற்படாது.

மேலும் சில தனியார் பேருந்துகள் ஓடுகின்ற இடங்களில் நல்ல வண்டிகளை ஓட்டவேண்டும், எங்களுக்கு நல்ல வண்டிகள் வேண்டும் என்று தொழிலாளர்கள் அதிகாரிகளிடத்திலே சென்று கேட்கின்றபோது, ஏற்கெனவே விட்ட வண்டிகளை விடுங்கள் என்று சொல்கின்றபோது உதவாத வண்டிகளைக் கொடுத்து கலெக்ஷனைக் குறைக்கின்ற நிலைமை நடந்து கொண்டிருக்கின்றது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர நான் விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் — தலைமை)

இப்படிப்பட்ட பலவிதமான காரியங்களைத் தவிர்க்கின்றபோது இந்த நட்டத்தை ஈடுகட்டக்கூடிய நிலைமையை நாம் ஏற்படுத்த முடியும் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கிராமப்புறங்களிலே உள்ள இலட்சக்கணக்கான மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளை செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்பது அரசினுடைய, புரட்சித் தலைவருடைய தலையாயநோக்கம். என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் ஒன்றை சொல்ல விரும்புகிறேன். திருத்தணியில் இருந்து திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பேருந்து ஒன்று மதுரைக்குச் சென்று கொண்டிருந்தது. ஏறக்குறைய 250 கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் இருக்கின்ற பல இலட்சக்கணக்கான மக்களுக்கு உதவுகின்ற வகையில் அந்தப் பேருந்து நல்லமுறையில் இயங்கிக்கொண்டு வந்தது. ஆனால் அது நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதற்கு என்ன காரணம் என்பது தெரியவில்லை.

அடுத்து போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்தின் மூலமாக 3.78 கோடி ரூபாய் கடன் நாம் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறோம். அப்படிப் பெற்றதன் மூலமாக புதிய வண்டிகளை விடுவதற்குரிய வாய்ப்புக்களை நாம் பெற்றிருக்கிறோம். ஆனால் அந்தக் கழகத்தின் மூலமாக இன்று 1.79 கோடி ரூபாய்தான் கடன் கொடுக்க முன் வந்திருக்கிறார்கள். அதனை மேலும் அதிகரித்து குறிப்பாக கிராமங்களைச் சுற்றி இருக்கக்கூடிய இடங்களுக்கு நகரப் பேருந்துகளை விஸ்தரித்துக் கொடுக்கவேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து இதுவரையில் எந்த அரசும் செய்திடாத வகையில் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு இந்த புரட்சித் தலைவரின் அரசு பல நன்மைகளைச் செய்து வந்திருக்கின்றது என்று சொன்னால் அதை யாரும் மறுக்க முடியாது என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். இதற்கு உதாரணம் வேண்டுமானால் நான் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பல தொழிற்சங்கங்களில் இருக்கின்ற உடன்பிறப்புகள், தோழர்கள் எல்லாம் இன்று அந்த தொழிற்சங்கங்களை விட்டு விலகி தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் அண்ணா தொழிற்சங்கம் நாள் ஒரு மேனியும் பொழுதொரு வண்ணமுமாக வளர்ந்து வருகிறது அதில் தங்களை இணைத்துக்கொள்வதன் மூலமாக தொழிலாளர்களின் நலனில் இந்த அரசு எந்த அளவுக்கு அக்கறை கொண்டிருக்கிறது என்பதை யாரும் மறுத்து கூற முடியாது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். என்னுடைய தொகுதியை பொறுத்தவரையில் காவேரிப்பாக்கத்திலிருந்து சோளிங்கருக்கு 2 நகர பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்றும், ஆற்காட்டிலிருந்து சோளிங்கருக்கு 2 நகர பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்றும் இந்த நேரத்தில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொண்டு இந்த மானியத்தை வரவேற்று அமர்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

*திரு. சி. பழனிமுத்து: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மானியக் கோரிக்கைகள் 3, 40, 54 மீது காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாக என்னுடைய கருத்துக்களை கூறவிரும்புகிறேன். தமிழகத்தில் இப்பொழுது 9 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன. 1—4—83 முதல் மேலும் 3 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் துவங்கப்பட இருக்கின்றன. ஆக மொத்தம் 12 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இப்போது செயல்பட்டு வருகின்றன. இவைகளில் 8121 பேருந்துகள் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட பேருந்துகள் இயங்கி வருகின்றன. மீதம் உள்ள 38 சதவிதத்தில் தனியார் பேருந்துகள் செயல்பட்டு வருகின்றன. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளிலே குறுஞ்சக்கர சார்ட்வீல் பகுதி பேருந்துகளிலும் இந்த கழகங்கள் இயங்கி வருகின்றன. ஆகவே கிராம மக்கள் காய் கறி, உணவு தானியங்கள், பால் போன்ற விற்பனை செய்யத்தக்க பொருட்களை

எடுத்துச்செல்ல உதவும் பொருட்டு 12 அங்காடி பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. ஆகவே அது போன்ற 12 அங்காடி பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளதைப்போல சேலம் மாவட்டத்தில் மற்றும் ஆத்தூர் பகுதியில் விடவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் தடம் எண் 504 என்ற பேருந்தை சென்னைக்கும் ஆத்தூருக்கும் கடந்த 3 ஆண்டுகளாக விட்டு வந்தது. என்னவோ தெரியவில்லை கடந்த 3 மாத காலமாக அந்த பேருந்து நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்கழக நிர்வாக இயக்குநர் அவர்களால் அது நிறுத்தப்பட்டுள்ளதா அல்லது என்ன காரணம் என்பதை நான் தெரிந்துக்கொள்ளவிரும்புகிறேன். வசூல் கிட்டத்தட்ட 700 ரூபாய்க்குமேல் ஒரு டிர்ப்புக்கு ஆகும் போது அந்த பேருந்து நிறுத்தப்படுவதற்கான காரணங்கள் யாது என்பதை நான் தெரிந்து கொள்ளவிரும்புகிறேன். ஓடிக்கொண்டிருந்த தடம் எண். 504 நிறுத்தப்பட்டது நியாயம் இல்லை. உடனடியாக மீண்டும் தடம் எண். 504 என்ற திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்கழக விரைவு பேருந்தை விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் ஆத்தூரில் கடந்த ஆண்டில் மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் அலுவலகம் நிறுவப்படும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள். ஆனால் இதுவரையில் அது நிறுவப்படவில்லை. அங்கே நிறைய லாரிகள், டிராக்டர்கள், பஸ்கள், கார்கள்' மோட்டார்சைக்கிள்கள் உள்ளன. இவைகள் இப்போது ராசிபுரத்திற்கு சென்று அந்த வண்டிகளை பதிவு செய்யவேண்டும். அப்படி பதிவு செய்தாலும் அந்த ஆத்தூர் தாலுக்காவுக்கு மட்டும் 8 ஆயிரத்திற்கு மேல் எண்கள் கொடுக்கப்படுகின்றன. ஆனால் 8 ஆயிரத்திற்கு மேல் என்று கொடுக்கப்படுகின்ற எண்கள் அது நல்ல எண்கள் இல்லை என்று அந்த பகுதியில் உள்ள அத்தனை மக்களும் கூறுகிறார்கள். எப்போது பார்த்தாலும் 8 என்ற எண்ணை கொடுக்கிறார்கள் அது நல்ல எண் இல்லை ஆகவே அந்த 8 என்று கொடுக்கப்படுவதை மாற்றி வேறு எண் கொடுப்பதற்கு வழி செய்யவேண்டும் என்று உங்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

15–2–73 முதல் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் சேலம் தர்மபுரி மாவட்ட மக்களுக்குச் செயல்படத் துவங்கியது. இப்போது 599 பேருந்துகள் உள்ளன. ஆகவே சேலம் மாவட்டத்தில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் இலாபம் ஈட்டிவிட்டது என்றால் மாநிலத்திலுள்ள எல்லா இடங்களிலும் அது லாபம் ஈட்டி அது மிகவும் நல்ல முறையில் செயல்படும் என்று தான் கருதுகிறேன். காரணம் அந்த பகுதிகளில் விடுகின்ற பேருந்துகள் அனைத்தும் புதியதாக நல்ல வகையில் பயன்படுத்தக்கூடியதாக நல்ல புதிய புதிய பேருந்துகளை விட்டு அதில் டேப் ரெக்கார்டர்கள் வைத்துள்ளார்கள். அண்ணா

போக்குவரத்துக் கழக பஸ்கள் செயல்படுகின்றன. அதை மாற்றி தனியார் பஸ்களுக்கு முன்னால் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழக பஸ்களை விடவேண்டும். ஆகவே நம்முடைய வண்டிகள் நல்ல முறையில் செயல்படவேண்டுமானால் அவைகளை நல்ல முறையில் பராமரித்து அதற்கான நல்ல வழி வகைகளை செய்யவேண்டும். நம்முடைய வண்டிகளுக்கு பராமரிப்பு போதவில்லை. ஆகவே நல்ல முறையில் பராமரிப்பு செய்யவேண்டும் அப்படி செய்தால்தான் நம்முடைய வண்டிகள் நல்ல முறையில் செயல்பட்டு இந்த அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் இலாபம் ஈட்டமுடியும். ஆகவே என்னுடைய தொகுதியாகிய ஆத்தூர் to ஆத்தூர்—தாக்கூர் என்ற வழி எண் 14 என்ற நகர பேருந்து மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் 6–2–1979 அன்று சேலத்தில் நடந்த ஒரு விழாவின் போது அந்த பேருந்தை மினி பஸ் ஆகவிடப்பட்டது.

(மாலை 4–40)

ஆனால் அந்தப் பேருந்து நகரப் பேருந்தால் ஷார்ட் வீலாக மாற்றப்பட்டு விட்டது. ஆனால் அந்த நகரப் பேருந்து வளையமாதேவி, மஞ்சளி, புங்கவாடி, பைத்தூர், நயினார் பாளையம் வழியாக ஆத்தூர் வந்தடையும். ஆத்தூர் வந்தடைந்தவுடனேயே ஆத்தூரிலிந்து மற்ற வழித் தடத்திற்கு மாற்றி வேறு வழித்தடத்தில் அது செயல்பட்டுவருகிறது. 14 ஆம் எண்ணுள்ள பேருந்து காலையில் ஒரு பகுதியில் சென்றால் மாலை 3 மணிக்கு மேல் 5½ மணிக்குள்ளாக 3 தடவைகள் சுற்றிவிட்டு கிராம மக்களுக்கு எந்தவிதமான பயனும் பெறமுடியாமல் போகிறது. எனவே அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு தனித்தனியாக பேருந்து விடுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இரண்டு பகுதிகளுக்கும் ஒரே பேருந்து விடுவதால் மக்களுடைய போக்குவரத்திற்கு சௌகரியமாக இல்லை. பின்பு அதே பேருந்தானது ஆத்தூர் நரசிங்கபுரம், அக்கி செட்டிபாளையம், பழனியாபுரி, தென்னம் பிள்ளையூர்,—ஆரியபாளையம், கரடிப்பட்டி, மேற்கு ராஜாபாளையம், தமயனூர், வடுகத்தம்பட்டி, மங்கம்மாசாலை வழியாக வாழப்பாடிக்கு போய் சேர்கிறது. அந்தப் பகுதியிலே கிட்டத்தட்ட 20 ஆயிரம் கிராமப் பகுதிகளில் வாழும் மக்கள் வசிக்கிறார்கள். அந்தப் பகுதியிலே வேறு எந்தவிதமான பஸ்ஸும் இல்லை. ஆகவே அந்த வழித் தடத்திலே தனியாக ஒரு பேருந்து விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். காரணம் முதலமைச்சர் விட்ட பேருந்துக்கே இந்த கதி என்றால் நாங்கள் எல்லாம் கேட்டு விடப்பட்டு பேருந்துகள் எந்த அளவுக்கு மோசமாகப் போகும் என்பது எனக்கு வருத்தத்தைத் தருகிறது. ஆகவே தாங்கள் தயவுகூர்ந்து அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு தனி பேருந்து ஷார்ட்வீல் வீல்பஸ் விடுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆத்தூரிலிருந்து சொக்கநாதபுரத்திற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் திரு. கே. ஏ. கிருஷ்ணசாமி அவர்களும் வேறு அமைச்சரும் வந்தபோது மக்கள் விண்ணப்பம் கொடுத்தார்கள், கோரிக்கைகள் எழுப்பினார்கள். அந்தப் பகுதியிலே எந்த பஸ்ஸும் செல்லவில்லை, அன்சர்வ்டு வழித்தடமாக இருக்கிறது, எனவே புதிய நகரப் பேருந்து நரசிங்கபுரம், அக்கிசெட்டிபாளையம், சொக்கநாதபுரம், மல்லிகரை, ஊராண்டி, வளசு கந்தசாமி புலியூர் வழியாக கிரிப்பட்டி வரையிலும் ஒரு நகரப்பேருந்தாக விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

விதைப்பண்ணை வரையிலும் அந்த வண்டியை விடுவதற்கு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆத்தூரிலிருந்து நரசிங்கபுரம், செல்லியம்பாளையம், ராமநாயக்கன்பாளையம், கல்பகனூர் ஆகிய பகுதிகளுக்கும் ஒரே பேருந்தை மல்டி பிராங்டு வழித்தடமாக இரண்டு நகரப் பேருந்துகளை விட்டாவது பஸ்களே செல்லாத இடங்களுக்கு செல்ல வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக நான் பேருந்துகள் விடவேண்டுமென்று கேட்டும் இன்றுவரையிலும் நிர்வாக இயக்குநரைக் கேட்டாலும் மேலாளரைக் கேட்டாலும் தகுந்தநடவடிக்கை எடுத்துள்ளோம் வந்துவிடும் என்று கூறுகிறார்கள், ஆகவே உடனடியாக அதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்போது செல்கிற பேருந்துகளில் குழந்தைகள், லக்கேஜ் எவ்வளவு எடை எடுத்து செல்லலாம் என்று இல்லை—அதை எவ்வளவு எடை என்று நிர்ணயம் செய்யவேண்டும். பேருந்துக்கள் செல்கிறபோது 3 வயது உள்ள அந்த குழந்தைகளுக்கு அரை டிக்கட் வாங்கவேண்டுமென்று நடத்துனர்கள் கூறுகிறார்கள். அதுபோன்ற நிலை இருப்பதால் அரசாங்கப் பேருந்துகளில் ஏறவேண்டிய பயணிகள் தனியார் வண்டிகளிலே செல்ல ஏதுவாகிறது. ஆகவே 3 வயது என்பதை 5 வயது வரை உயர்த்திக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். லக்கேஜ் என்றமுறையிலே 10 கிலோ வெயிட் இருந்தாலும்கூட அரை டிக்கெட் போடுகிறார்கள். அதனால் நம்முடைய பேருந்துகளிலே அதிக மக்கள் பயணம் செய்வதற்கு இடையூறாக இருககிறது. உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமென்றால் சேலத்திலிருந்து கடலூருக்கு 2 மணிக்குச் செல்கிற பெரியார் பேருந்தில் செல்கிறவர் 4 உலக்கைகளை ஏற்றிக்கொண்டு போனால் பத்துப் பேர்கள் ஏறுகிறபோதுகூட அவர்கள் அதில் ஏறவில்லை, அது கூட்டுரோடு வழியாக வேறு வழி சென்றுவிடுகிறது. லக்கேஜ் சார்ஜானது அதிகமாக வசூலிக்கிறார்கள். ஒரு பேருந்திலே எவ்வளவு ஏற்றிக்கொண்டு செல்லமுடியும் என்பதை நிர்ணயிக்கவேண்டும். திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக

பேருந்துக்களில் 20, 25 கிலோ என்று நிர்ணயித்திருக்கிறார்கள்: அதேபோன்று மற்ற போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளிலேயும் நிர்ணயிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கண் தெரியாதவர்கள், ஊனமுற்றோர்களுக்கு நகரப் பேருந்துகளிலே மற்ற இடங்களுக்கு வைத்தியம் செய்யச் செல்கிறபோது நீங்கள் இலவச பாஸ் கொடுக்கிறீர்கள். அவர்களுக்கு எல்லா பகுதிகளுக்கும் இலவச பாஸ் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திருவிழாக் காலங்களிலும், பண்டிகைக் காலங்களிலும், உற்சவம் நடக்கிற நேரங்களிலே அரசு பேருந்துகள் சென்று வருகின்றன. அதை எல்லா பகுதியிலும் விரிவுபடுத்தி செயல்படுத்த வேண்டுகின்றேன்.

ஆகவே அதுபோன்ற எல்லா விசேஷ காலங்களிலும், எல்லா பகுதிகளிலும் விசேஷ பேருந்துகளை விடவேண்டும். திருவள்ளுவர் பேருந்துகளில் சென்னையிலிருந்து செல்கிறபோது பார்த்தால் அவர்கள் நிறுத்துகிற இடங்களில் சரியான ஓட்டல் வசதிகள் இல்லை, அங்கு உண்ணுவதற்கேற்ற நல்ல நிலை இல்லை. ஆகவே வேறு வசதியான இடங்களில் நிறுத்துவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல டைசிகான் வைப்பதாலே பேருந்துகளின் வேகம் கட்டுப்படுத்தப்படுகிறது. அரசு வண்டிகளை தனியார் வண்டிகள் முந்திச் சென்று பயணிகளை ஏற்றிச் சென்று விடுகிறார்கள். சேலத்தில் பொதுமக்கள் டைசிகான் பொறுத்தப்பட்ட வண்டிகளில் ஏறுவதில்லை. டைசிகான் இல்லாத வண்டிகளில்தான் அவர்கள் ஏறுகிறார்கள். ஆகவே டைசிகானை அரசு போக்குவரத்து கழகப் பேருந்துகளில் மட்டுமல்லாமல், எல்லா தனியார் பேருந்துகளிலும் பொருத்தினால் தான் இந்த நிலைமையை மாற்றலாம். இல்லையென்றால் இந்த டைசிகானே தேவையில்லை.

பாண்டியன், சேரன் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தொழிலாளர்களுக்கு ஊதியக் கொடையாக 8.33 சதவீதமும், கருணைப்படியாக 350 ரூபாயும் கொடுக்கிறார்கள். சோழன், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அதை 8.35 சதவீதமாகவும், 225 ரூபாயாகவும் கொடுக்கிறார்கள். எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் ஒரேவிதமாக அந்த ஊதியத் தொகையை ரூ 200 என்று கொடுத்தால் அவர்களுக்கு உதவியாக இருக்கும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன். புதிய வழித்தடங்களைவிட ஆலோசனைக்குழு அமைக்கப்படுகிறது. மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர், வட்டார போக்குவரத்து அதிகாரி முதலானவர்கள் அதில் இருக்கிறார்கள். அதில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டும். அடுத்து, அரசு போக்குவரத்து பேருந்துகள் எல்லாம் மிகவும் பழையனவாக இருக்கின்றன. சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுடன் ஒருவரை அழைத்துச் செல்லலாம் என்று இருக்கிறது. இரண்டு, மூன்று சமயங்களில்

என்னையேகூட வற்புறுத்தி டிக்கெட் வாங்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். ஆகவே எங்களுக்கு கொடுக்கப்படும் பாஸ்களிலே வேறு ஒருவர் செல்கிற வகையிலே மாற்றிக்கொடுக்க வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதிலே மனைவி என்று தான் இருக்கிறது. அது இன்னும் மாற்றிக் கொடுக்கப்படவில்லை. அதைச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சென்னையில் இருக்கிற ஊழியர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி 8 சதவீதம் என்று இருப்பதைப்போல மதுரை, கோவை, திருச்சி, சேலம் ஆகிய இடங்களுக்கும் உயர்த்தி கொடுக்கவேண்டும். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இருக்கும் ஓய்வறைகளில் வானொலிப் பெட்டி போன்ற பொழுதுபோக்கு சாதனங்கள் இருக்கின்றன. ஆத்தூரில் 25 பேருந்துகள் இருந்தாலும் அந்த பணிமனையில் ஓய்வறை, சிற்றுண்டிச்சாலை போன்ற வசதிகள் இல்லை. அந்த வசதியை அந்த பணிமனையில் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அண்ணா போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் சேலத்திலிருந்து கடலூருக்கும், சேலத்திலிருந்து மாயவரத்திற்கும் செல்கின்றன. அங்கு இரவு நேரங்களில் நடத்துனர்களும், ஓட்டுநர்களும் தங்குவதற்கு வசதியான அறைகள் கொடுப்பதில்லை. பாதுகாப்பான அறையைக் கொடுக்காததால் இரவு நேரங்களில் தங்குகிறபோது திருட்டுபயம் இருப்பதால், நடத்துனர்களின் பணம் களவாடப் படுகிறது. ஆகவே அவர்களுக்கு பாதுகாப்பான, வசதியான அறையை தங்குவதற்கு கொடுக்கவேண்டும். இந்த வசதியை எல்லா இடங்களிலும் செய்து தரவேண்டும்.

அண்ணா போக்குவரத்து கழகத்திலே பேருந்துகளில் டேப் ரெக்கார்டர் வைத்திருக்கிறார்கள். பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளிலும் டேப் ரெக்கார்டர்களை வைக்கவேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். விழுப்புரத்திலிருந்து பெரியார் கழகப் பேருந்து தடம் எண் 191–ஏ சேலத்திற்கு வருகிறது. அதில் ஒரு நாளில் 2,500 ரூபாய் வசூல் ஆகிறது. டேப் ரெக்கார்டர் வைத்தால் இன்னும் வசூல் அதிகம் ஆகும் என்று நடத்துனர்கள் கருதுகிறார்கள். தங்கள் செலவிலேயே டேப் ரெக்கார்டர் வைக்கிறோம் என்று கேட்டும்கூட அதற்கு அனுமதி கொடுக்க மறுக்கிறார்கள். வசூலை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு தான் அவர்கள் டேப் ரெக்கார்டர்களை வைத்துக் கொள்ள அனுமதி கேட்கிறார்கள். ஆகவே அவர்களுக்கு டேப் ரெக்கார்டர்களை வைத்துக் கொள்வதற்கு அனுமதி வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இறுதியாக மீண்டும் ஒருமுறை கேட்டுக்கொள்கிறேன். தடம் எண் 504 ஆத்தூர்–சென்னை பேருந்தை உடனடியாக விடுவதற்கு வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

(மாலை 4–50)

திரு. சா. இருட்டிணமூர்த்தி: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்ட மானியக் கோரிக்கையின்மீது என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற விழைகிறேன். மக்கள் நலம் நாடி, மண்ணின் வளம் நாடி, கண்ணின்மணியான புரட்சித் தலைவர் அரசு காரியங்கள் பல கோடி ரூபாய்க்கு செய்ய இருக்கிற மானியத்தை வரவேற்றுப் பேச எனக்கு வாய்ப்பு கொடுத்தமைக்கு உளமாறப் பாராட்டுகிறேன். குறிப்பாக, கொடுத்த பொறுப்பினை சீரும் சிறப்புமாக ஏற்று, அதில் தன்னுடைய நாட்டத்தையும் நோட்டத்தையும் சிறப்பாகச் செய்து வருகின்ற நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களை இந்த நேரத்தில் பாராட்டுவது என்னுடைய கடமை என்று கருதுகிறேன். குறிப்பாக, என்னுடைய தொகுதிக்குப் பலவேறு நகரப் பேருந்துகளைத் தந்த அமைச்சர் அவர்களுக்கு மீண்டும் என்னுடைய இதயம் கனிந்த வாழ்த்தினை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இலாபத்தில் இயங்க வேண்டுமென்பது அரசினுடைய நோக்கம் அல்ல. அதில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்கள் பாதுகாப்புடன் நல்வாழ்வு வாழ வேண்டுமென்பதுதான் இன்றைக்கு இருக்கிற தமிழக அரசினுடைய நோக்கம். அதற்கு எடுத்துக் காட்டாக, சமீபத்தில் டிரைவர் மாலிக் பாட்காவின் குடும்பத்திற்குப் புரட்சித் தலைவர் பொன்மனச் செம்மல் எம். ஜி. ஆர். அவர்களுடைய அரசு, இன்றைக்கு ஏறத்தாழ ரூ. 30,000–க்கு மேற் உதவி செய்துள்ளது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் குறிப்பிடுவது சாலப் பொருத்தம் என்று கருதுகிறேன்.

குறிப்பாக, மாலிக் பாட்சாவினுடைய மகனுக்கு இன்றைக்கு அரசு வேலை கொடுத்திருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கும்போது உண்மையிலே தொழிலாளர்களின்பால் அரசு செலுத்துகின்ற மரியாதையை இந்த நேரத்திலே நாம் மறுக்க முடியாது.

தொழிலாளர்களுடைய துயர் துடைக்கின்ற இந்த அரசு, தாக்குதலிலிருந்து பாதுகாப்பு அளிக்க, பஸ் ஓட்டுநர்களுக்குத் தனி அறையும் கண்டக்டர்களுக்குத் தனி அறையும் அமைக்கும் திட்டத்தை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சட்டப் பேரவையில் தெரிவித்ததைப் பாராட்டுகிறேன்.

குறிப்பாக, சி. ஆர். சி. இலாபத்தில் இயங்குவதோடு மட்டுமல்ல, டீசலை சேமிப்பு செய்து, சரியாகப் பேருந்தை இயக்கியதற்காக இந்திய அரசு பரிசு கொடுத்து இருப்பதையொட்டி, குறிப்பாக, சி. ஆர். சியிலே பணியாற்றிய பிராஞ்ச் மானேஜர்களுக்கும் அதோடு மட்டுமல்ல அதிலே பணியாற்றிய டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்கும் என்னுடைய இதயங்கனிந்த வாழ்த்தினைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பேருந்துகள் செய்யும் சமூகப் பணிகள் ஏராளம். குறிப்பாக சொல்வோமேயானால், புற்று நோயாளிகள் சிகிச்சை பெறுவதற்காக, சலுகைக் கட்டணத்திலே பயணம்செய்ய அனுமதிக்கபடுகின்றனர்.

அதோடு மட்டுமல்ல, பார்வையிழந்தோர் சென்னை மாநகரத்திலே கட்டணம் இல்லாமல் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். அவர்கள் மருத்துவமனை, பள்ளிகள் ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

அதோடு மட்டுமல்ல, உடல் ஊனமுற்றோர், கல்லூரி மாணவர்கள் ஆகியோருக்கும் சலுகை அளிக்கப்படுகிறது.

நான் மரியாதைக்குரிய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களை இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்வது என்னவென்றால், சமூகப் பணிகளைத் திறம்படச் செயலாற்றுகின்ற புரட்சித் தலைவர் அரசில் செயலாற்றுகின்ற அவரை விரும்பி வேண்டிக் கேட்டுக்கொள்வது, முன்னாள் சட்டமன்றப் பேரவை உறுப்பினர்களுக்கும் பேருந்திலே இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதி கொடுக்க வேண்டும்.

அதோடு மட்டுமல்ல, டீசல் விலை உயர்ந்ததாலும், அனைத்துப் பொருள்களின் விலை ஏறியதாலும், பணியாளர்களின் ஊதிய உயர்வினாலும், பயணச்சீட்டுகளின் கட்டணத்தை உயர்த்தியபோதிலும் நமக்கு ரூ 18 கோடி நட்டம் ஏற்பட்ட பொழுதிலும், இவ்வாண்டு சீரிய நிர்வாகத்தாலும், கடும் சிக்கனத்தாலும் இழப்பு மிகுதியாகக் குறைக்கப்பட்டு, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பாதிக்குமேல் ஆதாயம் ஈட்டியிருக்கிறார்கள். இதற்காக, குறிப்பாக போக்குவரத்துத் துறையிலே பணியாற்றுகின்ற அனைத்து அதிகாரிகளுக்கும், எஞ்சிய பணியாளர்களுக்கும் என்னுடைய இதயபூர்வமான வாழ்த்துக்களைத் தெரிவிக்கிறேன.

அதோடு மட்டுமல்ல, நகரப் பேருந்துகளில், கிராமங்களுக்குச் செல்லும்போது, இன்றைக்கு நிறைய இடங்களில் பஸ்ஸை நிறுத்தினால் அங்கே ஏறுகின்ற பயணிகளுக்குப் பஸ் ஸ்டான்ட் இல்லை. எனவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைச் சிறிய நிழற் கொடைகள் அமைத்துத் தரவேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்குப் பல்வேறு இடங்களில் பஸ் ஸ்டான்ட் சரியாக இல்லை. எனவே, டவுன் பிளானிங் செய்யும்போதே அதற்குரிய இடத்தை அரசு தேர்வு செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, என்னுடைய தொகுதியினுடைய கோரிக்கைகள் சிலவற்றை நான் இங்கே எடுத்து வைக்கிறேன். ஜெயங்கொண்டத்திலிருந்து சென்னைக்கு எல். எஸ். எஸ். பஸ் விட வேண்டுமென்று பல்வேறு நேரங்களிலே நாங்கள் மனுக்கள் கொடுத்திருக்கிறோம். அதனை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகமோ, அல்லது சி. ஆர். சி. யோ உடனடியாக செய்து தர ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே வேண்டி, விரும்பி கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு மட்டுமல்ல, ஆரியலூர், கோட்டைக்காடு என்று இன்றைக்கு ஆர். ஆர். சாலை செப்பனிடப்பட்டு, தார் சாலை அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஏறக்குறைய 25, 30 கிராமங்கள் சூழ்ந்த அந்தப் பகுதியில் பேருந்து வசதி கிடையாது. மாத்தூரிலிருந்து சிதம்பரத்திற்குப் பேருந்து வசதி இல்லாமல் இருக்கிறது. குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமானால் மாத்தூர் இரயில்வே ஸ்டேஷன், கிராமங்கள் நிறைந்த பகுதி அங்கிருந்து சிதம்பரம் அண்ணாமலைப் பல்கலைக் கழகத்திற்கு வந்து ஆயிரக் கணக்கான மாணவர்கள் படிக்கின்ற இடம். எனவே, அரசு பரிசீலித்து உடனே அங்கே பேருந்து வசதிகளை அளிக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மறைந்த தலைவர்களுக்கு மரியாதை செலுத்துகின்ற அரசு இவ்வரசு என்று சொன்னால் அது சாலப் பொருந்தும். ஏனென்று கேட்டால், புதிய பேருந்துகளை இயக்குகின்ற பொழுது அந்தப் பேருந்துகளுக்கெல்லாம் மறைந்த தலைவர்களினுடைய பெயர்களை, குறிப்பாகத் தொண்டுள்ளம் புரிந்தவர்களின் பெயர்களை வைக்கின்ற இந்த அரசு, அவ்வாறு புதிய பேருந்துகளை இயக்குகின்ற பொழுது மத்திய அமைச்சர்களையும் அந்த விழாவிற்கு அழைத்து புதிய பேருந்துகளைத் துவக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்று கேட்டால், தமிழ்நாட்டிலுள்ள பேருந்துகள் விஷயத்தில் நாம் ஆற்றுகின்ற பணிகளையும், நாம் செய்கின்ற சிறப்பான அம்சங்களையும் மத்திய அமைச்சர்கள் தெரிந்து கொள்ள வேண்டுமென்பது என்னுடைய ஆசையாகும். குறிப்பாக இந்தியத் திருநாட்டில் தமிழ்நாட்டில் தான் பேருந்துகள் சிறப்பாகக் கட்டப்பட்டு, கட்டப்படுகின்ற பேருந்துகள் மாற்றார்களும் வியக்கும் வண்ணம் அழகுற அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. எனவே, தாயே பிள்ளையைப் புகழ்கின்ற காட்சியைவிட, மத்திய அமைச்சர்களை இங்கே வரவழைத்து, நாம் நம்முடைய பேருந்துகள் விஷயத்தில் என்னென்ன சாதனைகளைச் செய்து கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைப்பற்றி அவர்களுடைய வாயினால் பாராட்டைப் பெற வேண்டுமென்று வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சம்பந்தமாக, எங்களைப் போன்றிருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களினுடைய குழுவை அமைத்து, வெளி மாநிலங்களுக்கும், வெளி நாடுகளுக்கும் அந்தக் குழு சென்று, அங்கே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எந்த அளவிற்குச் செயல்படுகின்றன என்பதை அறிந்து, புரிந்து, தெரிந்து இங்கே வந்து சிறப்பாக நடத்த வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் மரியாதைக்குரிய அமைச்சரவர்களை வேண்டி, விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருச்சியிலே துவங்கப்பட இருக்கின்ற பேருந்து பற்றி ஒரு கருத்தைக் கூற விரும்புகிறேன். 30 நாடுகளுக்கும் மேல் சென்று வீரன் என்றும், மாவீரன் என்றும் புகழ் பெற்ற இராஜேந்திர சோழன் கங்கை கொண்ட சோழபுரத்தை தலை நகரமாகக் கொண்டு ஆண்டான். அந்த கங்கை கொண்ட சோழபுரத்தின் பெருமையை உணர்ந்த தமிழக அரசு கங்கை கொண்ட சோழ புரத்தில், கங்கை கொண்ட சோழனைப் பாராட்டும் விதத்திலும், புரட்சித் தலைவரின் ஆட்சி திறமையுடையவர்களை, வீரம் மிக்கவர்களைப் பாராட்டுகின்ற ஆட்சி என்பதை எடுத்துக் காட்டும் விதத்திலும் இந்த ஆண்டு இராஜேந்திர சோழனுக்குச் சிறப்பான விழா கங்கை கொண்டசோழபுரத்தில் எடுக்கப் பட்டது. எனவே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களை வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம், பன்னாடுகளை வென்ற மாவீரன் என்ற பட்டத்தைப் பெற்ற இராஜேந்திர சோழனின் பெயரை, நீங்கள் திருச்சியிலே அமைக்க இருக்கின்ற போக்கு வரத்து கழகத்திற்கு இட வேண்டுமென்று கூறி என்னுடைய உரைக்குத் திரையிடுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

*திரு. ப. சுந்தரம்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவரவர்களே, நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பாக என்னுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விழைகிறேன்.

தமிழகத்திலே ஒன்பது போக்குவரத்துக் கழகங்களாக இருந்ததை இன்றைக்கு 12 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக மாற்றியும், ஏறத்தாழ 18 கோடி ரூபாய்கள் நஷ்டத்திலே ஓடுகிறது என்றும், அதற்குப்பிறகு மத்திய அரசு டீசல் விலைகளை உயர்த்தியகாரணத் தால் 9 கோடி ரூபாய் நஷ்டமாகும் என்றும் இங்கே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தப் போக்குவரத்து நிர்வாகத்தை சரியான முறையிலும், சீரான முறையிலும் செயல்படுத்தாத காரணத்தால்தான் இதுபோன்ற நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இங்கே வேகக் கட்டுப்பாடு என்ற ஒரு மெஷினை, ஏறக்குறைய 3,500 ரூபாய் என்ற விலையில் உள்ள அந்த மெஷினை பொருத்துவதற்கு, பலகோடி ரூபாய் செலவிலே வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டும் என்ற நோக்கத்திலே அவைகள் பொருத்தப்பட்டன. ஆனால் அது நல்லமுறையில் செயல்படுகிறதா என்று கேட்டால் நிச்சயமாக நல்லமுறையில் செயல்படவில்லை. இது போன்ற கவனக் குறைவால்தான், இதுபோன்று தாறுமாறாகச் செயல்படுவதினால்தான், இதுபோன்ற அவசர முடிவினால்தான், இப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் ஏற்படுகின்றன.

(மாலை 5-00)

இங்கே இரவிலே ஆம்னி பஸ்கள் ஓடுகின்றன, ஆம்னி பஸ்கள் நிறுத்திவிட்டால், அது இரவிலே திருவள்ளுவர் பஸ்களுக்கு நல்ல வசூலாகக் கூடிய வகையிலே வழிசெய்யும். இருந்தாலும் ஆம்னி பஸ் என்ற பஸ்கள் ஏறக்குறைய இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பாகவே நிறுத்தப்பட்டுவிட்டன. அதிலே வசூல் நடத்திய அதிகாரிகள் ஏறக்குறைய 300 பேர்களுக்கு மேல் சஸ்பெண்டு செய்யப்பட்டார்கள். அதன்பேரில் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் பட்டது? அது என்னவாயிற்று? என்ன வகையிலே ஆம்னி பஸ் கேஸ் இருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் தெரிவிக்க வேண்டும்.

அதேபோல, வடாற்காடு மாவட்டத்திலே தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், கள்ள டிக்கெட் அச்சடித்ததாக பிடிக்கப் பட்டது. அது என்னவானது? அந்த கேஸ் சம்பந்தமாக யார் யார் சஸ்பெண்டு செய்யப்பட்டார்கள் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் விளக்க வேண்டும். ஏனென்றால் இதுபோன்ற செயல்களால் பெருத்த நஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. அது மட்டும் அல்ல டீசல் விலையேறிவிட்டது. அதனால் பஸ் போக்குவரத்திலே நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று குறிப்பிட்டிருந்தாலும், இங்கேயிருக்கிற அரசு போக்குவரத்து டிப்போக்களிலே சாதாரண கிரோசின் வாங்கிக் கொடுக்காமல், டீசலை உபயோகப்படுத்துகிறார்கள் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன்.

கிரோசின் விலை என்ன? டீசல் விலை என்ன என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இதை நல்ல நோக்கத்தோடு, சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று குறிப்பிடுகிறேனே தவிர, வேறல்ல, என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். தொழிலாளர்களுக்கு ஏதாவது நன்மை செய்யப்பட்டிருக்கிறதா என்றால் நிச்சயமாக இல்லை.

இங்கே அயனாவரத்திலே ஒரு டிப்போ இருக்கிறது. ஏறக்குறைய 170 பஸ்கள் இருக்கின்றன. அந்த 170 பஸ்களிலே வேலை செய்கின்ற பணியாளர்களுடைய எண்ணிக்கை எவ்வளவு குறைவாக இருக்கவேண்டுமோ அதைவிடக் குறைவாகத் தான் இருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் அமைச்சர் அர்வகளுக்குநினைவூட்டுகிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல், நகரத்திலே ஓடுகின்ற பஸ்களுக்கு, கலெக்‌ஷன் படி என்கிற அளவிலே, திராவிட முன்னேற்றக் கழக கலைஞர் ஆட்சியிலே ரூ.100–க்கு ரூ.5– வீதம் கொடுக்கப் பட்டது. அதற்குப் பின்னாலே, இன்றைய நிலைமையில் அது ரூ.3.80 –க குறைக்கப்பட்டு இருக்கிறது, ஏன்? இப்பொழுது விலைவாசி ஏறியிருக்கிறது. விலை ஏற்றத்தின் காரணமாக அது போன்ற படிகளை உயர்த்த வேண்டுமே தவிர குறைப்பது என்ன நியாயம் என்பதைக் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இங்கே கூட குறிப்பிட்டார்கள். மாலிக் பாட்சா என்ற
ஓட்டுநர் சுட்டுக்கொல்லப்பட்டார். அதற்காக இந்த அரசு
அவருடைய குடும்பத்திற்கு ரூ.30,500 கொடுத்திருக்கிறது. இறந்
தவர் குடு பத்திற்கு ரூ.10,000 கொடுக்க வேண்டுமென்ற முறை
யிலே ரூ.10,000/-, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து
ரூ. 10,000-, அரசு போக்குவரத்துக் கழகத்திடமிருந்து
ரூ.10,500/ ம் கொடுக்கப்பட்டதாகத் தெரிகின்றது. இருந்தாலும்,
அது போதுமா? ஆக இருக்கின்ற நிலைமைகளைப் பார்த்து,
மீண்டும் அவரது குடும்பத்திற்கு அதிகமான தொகையை வழங்க
வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல இந்த அரசு இங்கே நகரத்திலே ஓட்டுகின்ற
ஓட்டுநர்களுக்கு சி.எல்.—அவர்களுக்கு ரூ.10.50, ரூ.13.50 வீதத்
திலே கொடுக்கப்படுகின்றன. இங்க நகரத்திலே நெருக்கடியான
சூழ்நிலையிலும், ஆபத்தான சூழ்நிலையிலும் ஓட்டுகிறார்கள்.
சாதாரண ஒரு தொழிலாளி கூட ஒரு நாளைக்கு ரூ.15- சம்பள
மாக சம்பாதிக்கிற நிலையிலே இருக்கிறபோது அவர்களுக்கு
ரூ.10.50. 13.50 என்ற முறையிலே கொடுப்பது நியாயம்தானா?
அதை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் உணர்ந்து பார்த்து அவர்
களுக்கு அந்த சி.எல். என்ற முறையை அதிகப்படுத்தி, அவர்களுக்கு
ஏறக்குறைய ரூ.15-க்கு மேல் தரவேண்டுமென்று மாண்புமிகு
அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல இங்கே மக்கள் நெரிசலிலே இடிபடுகிறார்கள்.
வடாற்காடு மாவட்டத்திலே பஸ்களிலெல்லாம் நெரிசல் அதிக
மாக இருக்கிறது. குழந்தை, குட்டிகள் செல்வதற்குக் கூட
கடினமாக இருக்கிறது. இதுபோன்ற நெரிசல் இல்லாமல் இருப்
பதற்கு, அதிகமான பஸ்ஸை விடுவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர்
அவர்கள் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்தில் இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் கோபால்
அவர்கள் ஒ றைக் குறிப்பிட்டார்கள். இந்த அரசைக் சேருங்கள்
கொடுக்கப்படும்; தட்டுங்கள் திறக்கப்படும் என்று அவர்கள் குறிப்
பிட்டார்கள். வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே என் தொகுதியிலே
பல இடங்களுக்கு பஸ் வேண்டுமென்று நான் 1977-ம் ஆண்டு
சட்டமன்ற உறுப்பினராக ஆனது முதல் கேட்டுக்கொண்டிருக்
கிறேன். நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைத் தட்டிக் கூட
கேட்டேன். மாண்புமிகு அமைச்சரைக் கேட்டோம்; நிர்வாக
இயக்குநரைக் கேட்டோம்; மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரைக்
கேட்டோம் மற்றும் துறையிலே இருக்கிற எல்லா அதிகாரிகளை
யும் கேட்டோம். ஆனால் அமைச்சர் அவர்கள் கண் திறக்க
வில்லை, நிச்சயமாக அவர் மனதும் திறக்கவில்லை என்பதை
இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக்கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஏற்கனவே நான் குறிப்பிட்டதைப்போல திருப்பத்தூர்
தொகுதியை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் திரும்பிப் பார்க்க
வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நீண்டகாலமாக அந்தப் பகுதியிலே வாழ்கின்ற மக்கள், ஏறக்
குறைய 15 ஆண்டுகாலமாக, திருப்பத்தூர்—ஜோலார்ப்பேட்டை,
பொன்னேரி மண்டலவாடி குன்னத்தூர் ஆகிய பகுதிகளுக்கு நகரப்
பேருந்து விட வேண்டுமென்று கோரிக்கை வைத்திருக்கிறார்கள்.

அந்தப் பகுதி ஜவ்வாது மலை அடிவாரத்திலே இருக்கிறது,
அந்தப் பகுதியிலே வாழ்கின்ற மக்கள் இரயில் இல்லாத அந்தப்
பகுதியில் வாழும் மக்கள் இன்னும் பஸ்ஸையே பார்த்திராத
நிலைமை கூட இருக்கிறது.

சென்ற தேர்தல் நேரத்திலேகூட, ஆளுங்கட்சியைச் சேர்ந்த
நண்பர்கள் கூட திருப்பத்தூரிலே இருக்கின்ற சர்க்கரை ஆலைக்
குச் சொந்தமான பஸ்ஸை எடுத்துப்போய் நாளையே இந்தப்
பகுதிக்கு பஸ் விடுகிறோம் எங்களுக்கு வாக்களியுங்கள் என்றுக்
கேட்டார்கள். ஆனால் இன்றுவரை அந்தப் பகுதிக்கு பஸ் விட
வில்லை. ஒருவேளை வெற்றி பெற்றிருந்தால் விட்டிருப்பார்களோ
என்னவோ? இரவோடு இரவாக சர்க்கரை ஆலையினுடைய பஸ்
எடுத்துப்போய் மறு நாளே பஸ் வந்துவிடுவது போல் பேசினார்
களே தவிர அந்தப் பகுதிக்கு பஸ் விடப்பட்டதா என்றால்
நிச்சயமாக இல்லை.

ஏற்கனவே திருப்பத்தூரிலே இருந்து இரவு 9 மணிக்கு ஒரு
திருவள்ளுவர் விரைவு வண்டி சென்னைக்கு வந்துகொண்டிருந்தது.
ஆனால், ஏனோ அந்தப் பேருந்த என்ன காரணத்தாலோ
திருப்பத்தூரிலிருந்து அரூருக்கு மாற்றப்பட்டு, பின்னர் அங்கு
இருந்து பழனிக்கு மாற்றப்பட்டு பின்னர் அந்த பஸ் காணாமலே
போய்விட்டது. திருப்பத்தூரிலே பல வியாபாரிகள் இருக்
கிறார்கள். அங்கிருந்து சென்னையை நோக்கி ஒரு நாளைக்கு
நூற்றுக்கணக்கான பேர்கள் வருகிறார்கள். அவர்கள் கடைகளை
அடைத்து விட்டு வருவதற்கு, அந்த பஸ் நல்ல வசதியாக இருந்
தது. அந்த பஸ்ஸை ஏன் நிறுத்திவிட்டார்கள் என்பதை
மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உணர்ந்து பார்க்க வேண்டும்.
அந்தப் பகுதியிலே இரயில் வசதி இல்லாததால் அந்தப் பகுதி
யிலே இருக்கிற வியாபாரிகளின் நலனைக் கருத்தில் கொண்டு
அப்பேருந்தை மீண்டும் இரவு நேரத்தில் விடுவதற்கு அமைச்சர்
அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளக்
கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்,

அதே போலத்தான் திருப்பத்தூர் பகுதியிலே திருப்பத்தூருக்
கும் எருக்கம்பட்டிக்கும் இடையே தந்தை பெரியார்
பஸ்ஸை விடுவதாக டைமிங் கூட போடப்பட்டு அது
செயல்படுத்தப்படவில்லை. அது நிறுத்தப்பட்டதற்கான
காரணம் என்னவென்று இன்னும் தெரியவில்லை. அதற்காக
அந்தப் பகுதி மக்கள் கூட ஒரு நாள் உண்ணாவிரதம் இருந்
தார்கள். உண்ணாவிரதம் இருந்தால்தான் பஸ் விடுவோம்
என்ற நோக்கம் இருக்கிறதா? திருப்பத்தூர் நகரப் பேருந்து
ஆரட்டும், இன்னும் வேறுபல இடங்களிலும் இருக்கும் பேருந்துகள்

ஆகட்டும், அவை எல்லாமே உண்ணாவிரதம் இருந்த காரணத்தாலே தான் ஓட்டப்படுகின்றன. அதுபோன்ற நிலைமையை உருவாக்காமல் அமைச்சர் அவர்கள் என்னுடைய கோரிக்கையை ஏற்று உடனடியாக பஸ்ஸை விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பள்ளிக்கூடப் பிள்ளைகளுக்கும், மற்றவர்களுக்கும் ஃப்ரீபாஸ் கொடுக்கப்படுவதாக சொல்லப்படுகிறது. மாதாமாதம் ஒய்வூதியம் பெறுவதற்காக கிராமங்களிலே இருந்து நகரத்திற்கு வருகின்றவர்களுக்கும் இத்தகைய ஃப்ரீபாஸ் வழங்க வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(மாலை 5—10)

கடைசியாக திருவண்ணாமலையிலிருந்து மாதல்பாடி லாடவரம், சோழங்கன்னி போன்ற ஊர்களின் வழியாக போளூருக்கு தந்தை பெரியார் போக்குவரத்து பஸ் விடப்பட்டது. அது இப்போது நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. அப்படி நிறுத்தப்பட்டுள்ளதால் அந்தப் பகுதியில் உள்ள மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். எனவே அந்தப் பேருந்தை மீண்டும் விடுவதற்கு அமைச்சரவர்கள் ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பெரம்பூர் கிருஷ்ணதாஸ் ரோடு வழியாக புதிதாக ஒரு டெப்போ கட்டப்பட்டு, அங்கே பேருந்து ஒன்று விடப்படுகிறது. குட்ஸ் ரோட் வழியாக எல்லாப் பேருந்துகளும் உள்ளே வருவதற்கு வழி செய்யவேண்டும். பேருந்துகள் அந்த வழியாக வருவதற்கு பல இடைஞ்சல்கள் உள்ள காரணத்தால், மக்கள் ஏராளமாக வாழ்கின்ற அந்தப் பகுதியில் நல்ல முறையில் பஸ் போக்குவரத்துக்கு வழி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு வாய்ப்பு கொடுத்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கு.அ.செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவாத்துத்துறை அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கைகள் மீது ஓரிரு கருத்துக்களை உங்கள் மத்தியிலே எடுத்துச்சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். உழைப்பவன் உயரவேண்டும், அந்த உயர்வே நாட்டின் வளத்தைக் காட்டும் என்று கார்ல் மார்க்ஸ் அவர்கள் கூறினார்கள். நாட்டின் வளமும் வாழ்வும் உழைப்பவர்களின் கையிலே என்றார் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள். அந்த அடிப்படையிலே புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் உழைப்பின் பெருமையை உணர்ந்து உழைப்புக்கு ஏற்ற ஊதியத்தை தந்திட முன்வந்து உள்ளார்கள். அந்த அடிப்படையில் போக்குவரத்துத் துறையில் 1972 ஆம் ஆண்டு துவங்கப்பட்ட இந்த போக்குவரத்துக்கழகம் இன்று ஏறத்தாழ 8121 பேருந்துகளைக் கொண்ட கழகமாக மிகச் சிறப்புமாக, ஏழை எளிய மக்கள் தங்களுடைய

வாழ்க்கைத் தரத்தை அன்றாடம் நடத்திக் கொண்டிருக்கிற ஒரு நல்ல நிர்வாகமாக போக்குவரத்துக்கழகம் இன்றைக்கு இயங்கிக் கொண்டு வருகிறது. இங்கே எனக்கு முன்னாலே பேசிய நண்பர்கள், போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருக்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு ஊதிய உயர்வே தரவில்லையென்றும், எந்தத் தொழிலாளர்களுக்கும் நன்மை கிடைத்திருக்கிறதா என்று அங்கே குறிப்பிட்டுக்காட்டினார்கள். தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையில், அன்று பெங்களூர் சென்றபோது ஒரு டிரைவர் சுட்டு வீழ்த்தப்பட்டதற்குப் பிறகு உடனடியாக மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் விரைவிலே சென்று தன்னுடைய சகோதரன் என்ற கருத்தின் அடிப்படையிலே அவருடைய குடும்பத்திற்கு 30 ஆயிரம் ரூபாய் வழங்கி அந்தக் குடும்பத்திலே இருக்கின்ற அவருடைய மகனுக்கு அதே தினத்தன்று வேலையைப் போட்டுக் கொடுத்த பெருமை புரட்சித் தலைவருடைய அரசைச் சாரும் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அடுத்து, 25 கிலோ மீட்டர்என்று இருந்த, நகரப் பேருந்து இன்று 30 கிலோ மீட்டராக நீட்டித்துத்தந்து ஏழை எளியவர்கள் தங்களுடைய வாழ்க்கைப் பயணத்தை, அவர்கள் நல்ல முறையிலே நடத்துவதற்காகப் பேருந்து போக்குவரத்துத் துறையிலே பல மாற்றங்களை இன்று அமைத்துத் தந்திருக்கிறார்கள். இங்கே நம்முடைய அருமைச் சகோதரர் தங்கமணி அவர்கள் பேசுகிறபோது, பாரபட்சமாக இந்த அரசு நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். குறிப்பாக பெரியார் மாவட்டத்தை எடுத்துக்கொண்டால், இன்று நம்முடைய * * சேர்ந்த அருமைச் சகோதரர் திரு நல்லப்பன் அவர்கள் ஒருஇடத்திலே . . . . . .

திரு. மு. அம்பிகாபதி: பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். * * என்று இந்த அவையிலே கிடையாது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இது எல்லாம் நாட்டுக்குத் தெரிந்த ஒன்றுதான்.

திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி: * * என்று ஒன்று கிடையாது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: * * என்று இருப்பதை அவைக்குறிப்பில் இருந்து நீக்குகிறேன்.

---

* *மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றன.

திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்: ஆகவே இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைச் சேர்ந்த அருமை நண்பர் நல்லப்பன் அவர்கள் இங்கே ஒரு நிகழ்ச்சியிலே கலந்துகொள்கிறபோது என்னுடைய கிராமத்திற்கு பேருந்து வேண்டும் என்று சொன்னவுடனே, ஏழே ஏழு மணி நேரத்திலே அங்கே பேருந்து விட்ட பெருமை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்களைச் சாரும். இப்போது அந்தப் பகுதியிலே உள்ள மக்கள் வாயார, மனதார, நெஞ்சார வாழ்த்திக்கொண்டிருக்கிற அளவிற்கு நிலைமையை அங்கே உருவாக்கித்தந்திருக்கிறார்கள். இப்போது போக்குவரத்துத் துறையிலே 3 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை சம்பள நிர்ணயம் என்றிருப்பதை மாற்றி, இன்று 3 ஆண்டுகளுக்குள்ளேயே அவர்களுக்கு சம்பளம் நிர்ணயம் உருவாக்கி தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய வாழ்க்கையிலே நல்ல பயன் கிட்ட வேண்டும் என்பதற்காக தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்கள் ஊதியம் பெறவேண்டும் என்பதற்காக நல்ல பல மாற்றங்களை அமைத்து அவர்கள் கோரிக்கை வைப்பதற்கு முன்னாலே அந்தக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றுகின்ற அரசாகத் தான் புரட்சித் தலைவர் அரசு இன்றையதினம் வெற்றிநடை போட்டுக்கொண்டிருக்கிறது.

இங்கே அருமை சகோதரர்கள் பேசுகிறபோது, தொழிலாளர்களுக்கு என்ன செய்து இருக்கிறீர்கள் என்று சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில், இந்த அரசு பொறுப் பேற்றுகொண்ட பின்னாலே, இந்த இரண்டு ஆண்டுகாலமாக, அவர்கள எந்தவிதமான கோரிக்கையும் வைத்து அதை நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று ஸ்ட்ரைக் செய்து பெறவேண்டும் என்ற நிலைமை இல்லாமல், அவர்களுடைய குறைகளை அறிந்து அதை களைந்து இருக்கின்ற பெருமை இந்த அரசைச் சாரும் என்பதை நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையில் லாபம் என்கிற ஒரு கருத்தே இல்லாமல் இங்கே இருக்கின்ற ஏழை எளிய மக்கள் பயன் அடைய வேண்டும், அவர்கள் நல்வாழ்வு வாழ வேண்டும், நல்ல முறையில் பயணம் செய்ய வேண்டும் என்ற வகையில் கிராமப்புறங்களில் எல்லாம் பேருந்து வசதிகள் செய்து அதை செம்மையாக, சிறப்புற செயல்படுத்தி வருகிறது என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணியைப் பொறுத்தவரையில் இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே 'தமிழகப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பின்பற்றுங்கள்,என்று இந்திய அரசு போக்குவரத்துத் துறையே சொல்கிற அளவிற்கு நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சீரான முறையில் சிறப்பான முறையில் பணியாற்றி வருவதை மத்திய அரசு பாராட்டியிருக்கிறது. அதற்காக இந்த அரசை நாமும் இங்கே பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

இங்கே இருக்கும் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே கூடுகள் கட்டுவது நன்றாக இருக்கிறது என்று சொல்லி, டெல்லியில் நடந்த ஏசியட் விளையாட்டுகளுக்கு நம்முடைய மாநிலத்தில் இருந்து 100 பேருந்துகள் அனுப்பிய பெருமையை தமிழகம் பெற்று இருக்கிறது. கேரளத்தில் படித்தவர்கள் பல்லாயிரக் கணக்கில் இருந்தாலும் தமிழகத்தில் உள்ள போக்குவரத்துக் கழகம் தான் அவர்களுக்குப் பேருந்து கூடுகளைக் கட்டவேண்டும் என்று கேட்டு அந்தப் பணியை செய்துத்தருகிற பெருமையை நாம் பெற்று இருக்கிறோம். அந்த வகையில் கேரளாவிற்கு பாடிகள் கட்டித் தரும் பொறுப்பை சேரன் போக்குவரத்துக்கழகம் ஏற்றுக் கொண்டு இருக்கிறது.

அந்தமான் தீவுக்கும் சேரன் போக்குவரத்துக்கழகம் பேருந்து பாடிகளைக் கட்டித்தரும் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டு இருக்கிறது. இந்த வகையில் பல நல்ல பயனுள்ள திட்டங்களை போக்குவரத்துத்துறை செய்து வருகிறது.

இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கண்ஒளி இழந்தவர்கள் பயணம் செய்ய இலவசப் பாஸ் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. புற்று நோயாளிகளுக்கு இலவச பாஸ் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்காக புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியை நான் பாராட்டுகிறேன்.

கிராமப்புறங்களில் பஸ் வசதி செய்ய முடியாத இடங்களில் மினி பஸ் விட்டிருக்கிறார்கள். பெரிய பேருந்துகள் செல்ல இயலாத இடங்களுக்கு இந்த மினி பஸ் வசதி செய்து கொடுத்து இருப்பதற்காக இந்த அரசை நான் பாராட்டுகிறேன்.

இங்கேயிருக்கிற நண்பர்கள் தேசிய மயமாக்குவது பற்றிச் சொன்னார்கள். 62 சதவிகிதம் பேருந்துகள் இன்றையதினம் தேசிய மயமாக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. இன்றையதினம் ஏறத்தாழ 8,000 பேருந்துகள் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. அந்த வகையில் இந்த அரசு தேசிய மயக்கொள்கையில் வீறு நடைபோட்டுக் கொண்டு இருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்து வசதியைப் பொறுத்தவரையில், தாளவாடியில் வாழ்ந்து கொண்டு இருக்கிற மக்களுக்காக தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் வாயிலாக 1 இலட்ச ரூபாய் செலவழித்து பாதை வசதிகள் செய்யப்பட்டு இருக்கின்றன. அங்கே பெரிய பேருந்துகளை விடமுடியாத காரணத்தால், அங்கே வாழ்ந்து கொண்டு இருக்கிற 7,8 கிராமங்களிலுள்ள மக்களுக்காக அங்கே மினி பஸ் விடும் திட்டத்தை அமைச்சர் அவர்கள் கருணைக்கூர்ந்து பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் கோபி தொகுதியில் அந்தப்பகுதியில் இருப்பவர்கள் பல்வேறு பேருந்துகளை இன்றையதினம் பெற்று இரண்டு ஆண்டு காலத்தில் 49 பேருந்துகளைப் பெற்று ஏறத்தாழ 82 கிராமங்களில், பேருந்துகளையே கண்டிரா கிராமங்களில் பேருந்து விட்ட பெருமை புரட்சித் தலைவர் அரசைச்சாரும். அதற்காக இந்த போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரையும் நான் பாராட்டுகிறேன்.

அதைப்போலவே, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் 3 மாவட்டங்களில் இயங்கிக்கொண்டிருந்ததைப் பிரித்து, பெரியார் மாவட்டத்தில் ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம் உருவாக்கிய இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றியைக் கூறி, என் பணிவான வணக்கத்தைத் தெரிவித்து, வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

(மாலை 5-20)

திரு. குமரி அனந்தன்: மாண்புமிகு துணைச் சபாநாயகர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறையிலே தாம் ஆற்றியிருக்கிற சாதனைகளைப் பற்றியும் ஆற்ற இருக்கிற சாதனைகளைப் பற்றியும் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கொடுத்திருக்கிற விளக்கக் குறிப்புகளையெல்லாம் இங்கே நல்ல முறையிலே அச்சிட்டுக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவைகளிலே இருக்கிற செய்திகளிலே பலவற்றை அவர்கள் தமிழிலே மொழி பெயர்த்து கொடுக்கும் நேரத்தில் அதற்குப் பக்கத்திலே அடைப்புக் குறிக்குள்ளே ஆங்கிலக் சொற்றொடர்களையும் போட்டிருந்தால் சிறப்பாக இருக்கும். இனிமேலாவது அதனைப் பின்பற்றுவார்களே யானால் நான் மிக்க மகிழ்ச்சி அடைவேன். எல்லோருக்கும் எளிதாக புரிகின்ற வகையில், தமிழ் சொற்றொடர் புழக்கத்தில் வருவது நன்றாக இருக்கிறது. அது நல்ல முறையில் புழக்கத்தில் வருவதுவரையில் ஏற்கெனவே பழக்கத்தில் இருக்கிற ஆங்கில சொற்றொடர்களை அடைப்புக் குறிக்குள்ளே போடுவது நல்லது என்பதை ஒரு சின்னஞ்சிறு சான்றாக மாண்புமிகு அமைச்சரவர் களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன்.

ஓட்டுநர் பயிற்சி தேவை என்று சொல்கிறவர்களுக்கு அதைச் செய்து கொடுப்பது பற்றி ஒரு தகவலைத் தந்திருக்கிறார்கள். கும்மிடிப்பூண்டில் துண்ணிலை இயந்திர கம்மியர் ஓட்டுநர் பயிற்சி நிலையம் என்பதிலே 'இயந்திர-கம்மியர்-ஓட்டுநர்' என்று இடையிடையே ஒரு ஹைஃபன் போட்டு அச்சிட்டிருப்பது இப்போது எனக்கு விளங்கவில்லை; ஒருவேளை சற்று நேரம் கழித்துப் படிக்கும்போது விளங்கும் என்று கருதுகிறேன். எப்படி இருந் தாலும் அவை நல்ல சொற்றொடர்கள் என்பதிலே சந்தேகம் இல்லை; இருந்தாலும் அவைகளுக்குப் பக்கத்திலே ஆங்கில சொற்றொடர்களையும் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நல்ல திட்டங்களை நிறைவேற்ற நமது அமைச்சரவர்கள் முயல்கிறார்கள் என்பதிலே மகிழ்ச்சி. இருக்கிற அமைச்சர் களிலே சில அமைச்சர்கள் மிகுந்த பாராட்டுக்குரியவர்கள். அவர்களிலே நம்முடைய அன்பிற்குரிய, இளமை துடிப்பும் நல்லமுறையில் காரியம் ஆற்ற வேண்டுமென்ற எண்ணமும் இருக்கிற அமைச்சரவர்களும் ஒருவர். அவர்கள் இந்தப் போக்கு வரத்துறையிலே ஈடுபட்டு நல்லமுறையில் பணியாற்றுவது தன்னுடைய புகழுக்கு மட்டுமல்ல, அவர்கள் சார்ந்திருக்கிற அரசுக்கும் மிகவும் நல்லது என்பதால் முதலிலே அவர்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

உதாரணமாகச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், இந்த போக்குவரத்திலே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறவர்களுடைய குழந்தைகளுடைய இலவச பஸ்வசதி என்று சொல்லுகிற அந்தத் திட்டத்தை அறிவித்திருக்கிறார்கள். அது ஒரு குடும்பத்துலே இரண்டே இரண்டு குழந்தைகளுக்கு என்று அறிவிக்கப்பட்டிருந்தாலும் இன்னும் கொஞ்ச நாள போனால் நிறைந்த பயனைத் தருவதாக இருக்கும். இரண்டே போதும் என்று எல்லோரும் ஏற்றுக்கொண்டால் அதிலே போக்குவரத்துத் துறைத் தொழிலாளர்களும் இருப்பார்கள். இப்போது இரண்டு என்று போக்குவரத்துத தொழிலாளர்கள் மட்டும் நிறைவு செய்திருப்பார்கள் என்று சொல்ல முடியாது. இரண்டுக்கு மேற்பட்ட பிள்ளைகளையும் வைத்திருப்பார்கள். ஆகவே, இதை அனைத்துப் பிள்ளைகளுக்கும் என்று அறிவிக்க வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, போக்குவரத்துத் துறையிலே பணிபுரிந்து கொண்டிருக்கிறவர்களுடைய குழந்தைகள் தாங்கள் வாழுகின்ற மாவட்டத்திலே படித்து முதல் நிலையில் தேறினால், மற்ற எல்லாப் பிள்ளைகளையும் விட சிறந்த சிறந்த பிள்ளைகள் என்று சொல்லக்கூடிய அளவிலே நல்ல மதிப்பு எண்கள் பெற்று வெற்றி பெற்றால் அவர்களுடைய உயர் கல்விக்கு ஏற்படுகிற செலவில் ஒரு பகுதியை இந்தக் கழகங்கள் ஏற்றுக் கொள்ளும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஒரு தொழிலாளியினுடைய பிள்ளை அந்த மாவட்டத்திலே இருக்கிற பிற குழந்தைகளை எல்லாம் விட சிறப்பாக நல்லமுறையிலே படித்து வெற்றி பெறுகிறது என்றால் இந்த அரசும் இதைச் சேர்ந்திருக்கிற கழகங்களும் அந்த குழந்தை எவ்வளவு படிக்க வேண்டுமென்று விரும்பினாலும், வெளிநாடுகளுக்கு சென்று உயர் படிப்பு படிக்க வேண்டுமென்று விருப்பினாலும் விஞ்ஞான, கலை பட்டங்களைப் பெற வேண்டுமென்று விரும்பினாலும், தொழில் நுட்பத்தில் தேர்ச்சிபெற வேண்டுமென்று விரும்பினாலும் அதற்கு ஆகும் அனைத்துச் செலவுகளையும் நாங்கள் ஏற்றுக்கொள்வோம் என்ற அளவுக்கு அந்த குழந்தைகளை சிறப்பிக்க வேண்டும், ஊக்கமளிக்க வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்,

இப்படிப்பட்ட நல்ல திட்டங்களை ஏற்று நீங்கள்நிறைவேற்று வதன் மூலம் இந்த துறைக்கும், இந்த அரசுக்கும் மட்டுமல்ல, மற்றவர்களுக்கும் வழி காட்டியாக இருக்கும்.

அடுத்து, நிறைய பேருந்துகளை, அதாவது சரக்குகளை எற்றிச் செல்லும் பேருந்துகளை விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். இந்த இந்த சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்ல என்று கூறும்போது, மிகக் குறுகிய காலத்தில் அழுகிப்போகக் கூடிய மீன்கள், காய்கறிகள், பழங்கள் இவற்றை ஏற்றிச் செல்ல நிறைய பேருந்துகளை விட முடியுமா என்று பார்க்க வேண்டும். சாக்கு வண்டிகள் விடுவது மட்டுமே என்று இல்லாமல் இப்படிப்பட்ட பொருள்களை விரைவில் எடுத்துச செல்ல போதுமான சரக்கு வண்டிகள்

கிடைக்க வேண்டும். காரணம் இப்போது கடற்கரைப் பகுதிகளில் இருந்து மீன் விற்கும் இடங்களுக்கு மீனை கொண்டு செல்ல, பனிக்கட்டியில் மீனை வைத்து கொண்டு போகும் வகையில் அதிகமான சரக்கு வண்டிகள் இல்லை என்று கடற்கரை மக்கள் சொல்கிறார்கள்.

அதைப்போன்று சின்ன சின்ன சிற்றூர்களில் வாழும் மக்கள் தங்களுடைய பொருள்களை குறிப்பிட்ட இடங்களுக்கு கொண்டுச் செல்ல சரக்கு வண்டிகள், காய்கறிகள், பழங்கள் போன்ற பொருள்களை எல்லாம் எடுத்துச்செல்லக்கூடிய சரக்கு வண்டிகள் இல்லை என்று குறைபடுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட பிரச்சனைகளைப் போக்க அரசு இந்தமாதிரியான சரக்கு வண்டிகளை அதிகமாக விட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்,

அதைப்போல பூம்புகார் கப்பல் கம்பெனியை நடத்திக் கொண்டிருக்கிற நாம், புதியதாக ஒரு கப்பல் வாங்குகிற ஒரு பெரிய முயற்சியை செய்து, மைய அரசுக்கு எழுதுகிற நேரத்திலே எல்லாம் அனுமதி தர அநுமதிக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆனால் நாம் சற்று நேரத்திற்கு—24 மணி நேரத்திற்கு முன்னாலே படித்த ஆங்கிலப் பத்திரிக்கையின் குறிப்பிலே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அந்த ஆங்கில ஏட்டிலே, கொரியாவிலே ஜப்பானிலே உள்ள ஷிப்பிங் யார்டுகளிலே எல்லாம், கப்பல் கட்டிக் கொண்டிருக்கிற தொழிற் கூடங்கள் எல்லாம், நிறைய கப்பல்களை கட்டி வைத்துக் கொண்டு, விற்க முடியாமல் அவதிப் பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது.

இன்னும் சொல்லப் போனால் கடந்த காலத்திலே நம்முடைய தமிழகத்தின் சார்பிலே பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு கப்பலை வாங்க பேரம் பேசப்பட்ட அந்த நேரத்திலிருந்து, ஒரு மில்லியன் யூ. எஸ். டாலர்கள்—அதாவது யூ. எஸ். டாலர்களிலே 10 லட்சம் அளவிற்கு விலையைக் குறைத்துக் கொடுக்க வந்திருக்கிறார்கள், இன்னும் குறைப்பதற்கும் தயாராக இருக்கிறார்கள், சலுகைகளை அளிக்கவும் தயாராக இருக்கிறார்கள்; எப்படியாவது விற்றுவிட்டால் போதும் என்று சொல்லுகிற நிலையிலே இருக்கிறார்கள் என்ற தகவல்களை நான் அந்த ஆங்கில ஏட்டிலே படித்தேன்.

இவைகளை உன்னிப்பாக பார்க்கிறபோது, இந்த மாநில அரசு கேட்கும் அந்த அனுமதியை மையஅரசு கொடுத்தால், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக அந்தப் புதியகப்பல் வாங்குவதன் மூலமாகத்தான் இந்த போக்குவரத்தை விரிவுப்படுத்தவேண்டிய பணிகளைச் செய்து, தூத்துக்குடி போன்ற இடங்களுக்கு நிலக்கரி கொண்டு போவதற்கு மட்டுமல்லாமல், சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்வதற்கு ஒரு வாய்ப்பாக அதனை பயன்படுத்தலாம்.

அது போல மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தங்களுடைய குறிப்பேட்டில் தலைமன்னாருக்கும், இராமேஸ்வரத்திற்கும் இடையில் கப்பல் போக்குவரத்து நடத்துவதுப் பற்றி குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். மிகவும் பாராட்ட வேண்டிய ஒன்று. இந்தக் கப்பல் போக்குவரத்தினை ஏற்பாடு செய்வதற்கு முன்னால் இன்னொன்றையும் சற்று சிந்தித்தால் நல்லது என்று கருதுகிறேன். தூத்துக்குடியிலிருந்து கொழும்புக்கு கப்பல் போக்குவரத்து ஏற்படப் போவதாகச் சொல்கிறார். அந்தப் பொறுப்பையும் நாமே ஏற்றுச் செய்தால் சரியாக இருக்கும். கப்பல் ஓட்டிய தமிழன் எந்த இடத்திலே தியாகத் திருவுருவாக உலவி வருகிற இடத்திலே, நம்மவர்கள் கப்பல் ஓட்டுகின்ற நிலைமை இருக்க வேண்டும் என்ற சிந்தனை நமக்கெல்லாம் இருப்பது நல்லது என்ற வகையில், தலைமன்னாருக்கும், இராமேஸ்வரத்திற்கும் இடையில் மட்டும் கப்பல் ஓட்டுவதோடு நின்றுவிடாமல், தூத்துக்குடிக்கும், கொழும்புக்கும் கூட கப்பல் போக்குவரத்திற்கு, நாமே ஏற்பாடு செய்யும் வகையில் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்,

அடுத்த செய்தி மிக நல்ல செய்தியாக இருக்கிறது என்று கருதுகிறேன். ஏற்கனவே ஒன்றிரண்டு தடவை, மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அனுமதித்தபோது, இந்த அவையிலே நான் பேசுகிறநேரத்திலே சொன்னேன். பக்கிங்ஹாம் கால்வாயை செம்மைபடுத்த வேண்டும் என்று இங்கே பல குறிப்புகளிலே அதுவும் ஒரு குறிப்பாக இருந்தாலும் அந்த குறிப்பு, ஒரு தனிக் குறிப்பாக, சிறப்பான குறிப்பாக இருக்க வேண்டும். என்று கருதுகிறேன். இன்று அது வேதாரண்யம் வரை போக வேண்டும் என்று சொல்வது, ஒரு காலத்திலே போடப்பட்ட திட்டம். ஆந்திராவிலே இருந்து தொடங்கி சென்னை வந்து, சென்னை கடற்கரை வழியாகப் புறப்பட்டு, வேதாரண்யம் வரை செல்வதற்காக போடப்பட்ட ஒரு மாபெரும் திட்டம். ஒரு காலத்தில் சென்னைக்கு தேவையான விறகு போன்ற பொருள்களை ஆந்திராவின் பக்கத்திலே ஓடுகின்ற கால்வாய்களின் மூலமாக அதில் வந்ததுஎன்று சொல்கிறார்கள். அந்த அளவில் இருந்த கப்பல் போக்கு வரத்தை மரக்காணம் வரையில் விட்டு, அதனை இன்னும் ஆழப்படுத்தி, செம்மைப் படுத்தி, வேதாரண்யம் வரை கொண்டு போவது என்று சொன்னால் சாலைப் போக்குவரத்தில் செலவழிக்கின்ற டீசல், பெட்ரோல் முதலிய பொருள்களின் மிச்சத்தை எதிர் பார்க்கலாம். எனவே அதனைப் பலவற்றில் ஒன்றாகக் கருதாமல் மிகமிக முக்கியமான ஒன்றாக கருதி, அந்தப் பக்கிங்ஹாம் கேனாலை, ஆழப்படுத்தி, வேதாரண்யம் வரை கொண்டு செல்வது என்பதை, ஒரு தலையாய காரியமாக நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துச் செய்ய வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதோடு, சென்னை நகரத்தின் உள்ளே ஓடுகின்ற பல ஆறுகளில், கால்வாய்களின் உள்ளே தண்ணீர் போக்குவரத்து அதாவது வாட்டர் வேஸ் என்று சொல்கிறார்களே, அந்த

வகையில் பல இடங்களில் தண்ணீர் போக்குவரத்து செல்கிறபோது, ஹாங்காங் போன்ற இடங்களில் அந்த இடத்திற்கெல்லாம் நான் போனது கிடையாது. அந்த இடங்களில் எல்லாம் படகுகள், தோணிகள் ஊருக்குள்ளே போய்க் கொண்டிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள், அப்படி ஒரு அழகான காட்சியை இங்கேயும் காண முடியுமோ என்ற அளவுக்கு. ஆங்காங்கே சில செய்திகளை சொல்லி வருகிறார்கள்.

எந்த அளவுக்கு ஆழமாக, நெஞ்சை தொடுகின்ற அளவுக்கு அழகாக இதைக் செயல்படுத்த வேண்டும் என்ற ஆர்வம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு இருக்கிறதோ, அந்த அளவுக்கு அரசும் இதற்கு ஆதரவு அளித்து, அந்த திட்டங்களை நிறைவேற்ற வழி வகைகளை மேற்கொள்ள ஆர்வம் காட்டுமா என்று பொறுத்துப் பார்க்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். ஏனென்றால் மிகப் பெரிய திட்டங்கள் அவை. எனவே இதை நிறைவேற்றுவதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்வதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முனைந்து முன் வரவேண்டும்.

அதைப்போல சாலைப் போக்குவரத்து என்று சொல்கிறபோது, நிறைய பேருந்துகள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன, சரக்கு வண்டிகள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. வருமானத்தை தந்துக் கொண்டிருக்கிறது. அதனால் வருவாய் நிறைய பெருகியிருக்கிறது. 1947 ஆம் ஆண்டு சுதந்திரம் பெற்ற நாளிலிருந்து இன்று வரை கணக்கு எடுத்துப் பார்ப்போமேயானால், அது சம்பந்தமாக ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட் காங்கிரஸ் என்று ஒரு பெரிய கூட்டம் நடந்ததை ஏடுகளிலே பார்த்தோம்.

சரக்கு பேருந்துகளும்,பயணிப் பேருந்துகளும் எந்த அளவுக்குப் பெருகி உள்ளதோ, எந்த அளவுக்கு சரக்குகளும், மனிதர்களும் ஏறிச் செல்கிறார்களோ, எந்த அளவுக்கு வருவாய் பெறுகியிருக்கிறதோ அந்த விகிதாச்சாரம்—அந்த வண்டிகள் சென்றுக் கொண்டிருக்கிறதே அந்தச் சாலைகள் போடுவதற்குரிய செலவு விகிதாசாரத்திற்கு சற்றும் சம்பந்தம் இல்லாமல் இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள்.

வருவாய் பன் மடங்கு பெருகியிருக்கிறது. அந்த வருவாயைப் பெறுவதற்கு அடித்தளமாக இருந்துக் கொண்டிருக்கிற, சாலைகளை பராமரிப்பதற்கும், புதுச் சாலைகளை போடுவதற்கும் அரசு செலவு செய்த விகிதாச்சாரம் மிகமிகமிக குறைவாக இருக்கிறது என்று அந்தரோட் டிரான்ஸ்போர்ட் காங்கிரஸ் கூட்டத்தில் வந்திருந்த அறிவாளிகள் எல்லாம் பேசியது பத்திரிகை செய்தியிலே வந்ததை, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து இருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

இன்று கூட பேருந்துகள் வேண்டும் என்று எல்லா ஊர் மக்களும் கேட்கிறார்கள், அப்படிக் கேட்பது இயல்பு.சாதாரணமாக கட்டை வண்டியிலே போய்க்கொண்டு இருந்த வணிகன் விண்ணிலே பறக்கின்ற விமானத்திலே செல்கின்ற அளவுக்கு அவை கோடீஸ்வரனுக்கும், மற்றவர்களுக்கும் என்று இல்லாமல் சின்னச்சின்னக் கிராமங்களில் இருப்பவர்களும் விரைவாகப் போக வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகின்றது. ஓட்டமாக ஓடிக் கொண்டிருந்தால்தான் வாழ முடியும் என்று சொலகிற இந்த நிலைமையில் அப்படிப்பட்ட பேருந்துகளை அவர்கள் கேட்பது நியாயம். ஆனால் அந்தப் பேருந்துகள் போவதற்குரிய வழித் தடங்கள் போடப்படுகின்றனவா, ஏற்கெனவே போடப்பட்ட பாதைகள் செப்பனிடப்படுகின்றனவா என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். உதாரணமாக ஒன்றை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். சில கிராமங்களில் எப்போதோ போடப்பட்ட பாதைகள் எல்லாம் செப்பனிடப்படாமல் இன்று மேடும் பள்ளமுமாகக் கிடப்பதை நீங்கள் பார்க்கலாம். இன்னும் ஒன்று அதோடு தொடர்புப் படுத்திச் 'சொல்வேன். இது எந்த அளவிற்குச் சரியானது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மனதிலே பார்த்து அது சரியூனதாக இருந்தால் திருத்த வேண்டும் என்பதற்காக ஒரு பீடிகையோடு சொல்கிறேன். உங்களுடைய கழகங்களிலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்ற பேருந்துகளினுடைய டயர்கள் எங்கேயாவது வெடித்துக் கிழிந்துவிடுகின்றது அல்லது வெட்டுண்டு போகுமேயானால் அந்த ஓட்டுநர்களுடைய ஊதியத்திலிருந்து அதைக் கழிப்போம் என்று சொன்னதாகச் சொல்கிறார்கள். அது எந்த அளவுக்குச் சரிஎன்பது எனக்குத் தெரியாது என்பதால் தான் நான் பீடிகையோடு ஆரம்பித்தேன். அப்படி இருந்தால் சாலைகள் பழுதுபட்டு மேடு, பள்ளமாக இருக்கின்ற நிலைமையில் டயர்கள் எங்கேயாவது வெட்டுப்படுமேயானால் அவற்றை ஓட்டுநர்களுடைய தலையிலே சுமத்துவது நியாயமல்ல என்பதை நான் இங்கே நினைவு படுத்த விரும்புகிறேன். அப்படி ஒரு நிலை ஓட்டுநருக்கு ஏற்படுமேயானால் அவர்களுடைய துன்பத்தையும், துயரத்தையும் துடைக்கவேண்டிய மாபெரும் பொறுப்பினை நமது மாண்புமிகு அமைச்சர் பெருந்தகை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மாலை 5—30)

இத்தனை செய்திகளுக்குப் பின்னால் போக்குவரத்துதுறை நல்ல பெயர் எடுக்கவேண்டும் என்ற ஆர்வத்தோடு நாம் 7 ஆயிரத்திற்கு மேற்பட்ட பேருந்துகளிலே மிக விரைவாக அவர்கள் போய்விட்டால் அதாவது ஒரு குறிப்பிட்ட அளவு வேகத்திற்கு மேலே போனால் அதற்கு டீசல் செல்லாத அளவுக்கு நாம் இயந்திரத்தைப் பொறுத்தி இருக்கிறோம் என்று சொல்கிறோம். நல்லமுறைதான்.ஆனால் அது சென்னையிலே வந்துஇருக்கின்றதா என்பது தெரியவில்லை. ஆனால் நீண்டதொலை தூரத்திற்கு போகின்ற கார்கள்தான் மிக வேகத்தோடு போகும் என்று நினைத்தால் சில நேரங்களில் திருவள்ளுவர் பேருந்துகளைக் கூட முந்திக்

கொண்டு இந்த நகரப் பேருந்துகள் போகின்றன என்பதை சொல்லிக்கொள்கிறேன். இன்னும் சொல்லப்போனால் மகிழ்வுப் பேருந்து என்று சொல்லக்கூடிய ப்ளஷர் கார் இருக்கின்றதே, அதைக் கூட முந்திக்கொண்டு இந்த நகரப் பேருந்துகள் போகின்றன. அப்படிப் போகின்ற நேரத்திலே அந்தப் பேருந்துகளின் முகப்பு முந்திவிட்டாலே, தங்களுடைய கார் நீளமாகப் பின்னாலே கிடக்கின்றது என்பதைக் கூட பொருட்படுத்தாமல் உடனே ஒடித்து வெட்டித் திருப்புகின்ற நேரத்தில் நாம் பயந்து எங்கோ மஞ்சள் கோடுகளுக்குப் பக்கத்திலே போய் விழ வேண்டியது இருக்கின்றது. மஞ்சள் கோடுகள் என்று சொன்னால் மிக அழகாகப் போட்டிருக்கிறார்கள். போக்குவரத்துத் துறையினர் அவ்வாறு எழுதி வைத்திருப்பது இலக்கியமாக இருக்கின்றது.

Yellow line is your life lin . Don't cut it short என்று போட்டிருக்கிறார்கள். அது மிக அழகாக இருக்கின்றது. அவர்களைப் பாராட்டுங்கள். அதேபோன்று எத்திராஜ் கல்லூரிக்குத் திரும்புகின்ற இடத்தில் போட்டிருக்கிறார்கள்.

It is better to be late than to be call d as Late Mr.... என்று போட்டு புள்ளி புள்ளியாகப் போட்டிருக்கிறார்கள். மிகச் சிறப்பாக இலக்கியச் சிறப்போடு அவை இருக்கின்றன. அவற்றை எல்லாம் பாராட்டுங்கள். மிகச் சிறப்பாக இப்படி எழுதி மக்களின் கவனத்தை ஈர்த்து அவர்கள் மனதிலே கொள்கின்ற அளவுக்கு போக்குவரத்தினை ஒழுங்கு படுத்துவதற்கு வாய்ப்பாக இருக்கும். ஆனால் அதேநேரத்தில் மிகப்பெரிய போர்டுகள் இருக்கின்றன. அதையும் நீங்கள் பார்க்கவேண்டும். அந்த திரைப்பட விளம்பரங்களைப் பார்த்தால் கார் ஓட்டுகின்றவர்களுடைய கவனம் நிச்சயமாக கீழே இருக்குமா அல்லது மேலே இருக்குமா என்பது தெரியாது. அந்த அளவுக்கு கவனம் தரையிலே இருந்து மேலே போகின்ற அளவுக்கு சில விளம்பரங்கள் இருக்கின்றன. அதன்மூலம் சாலை விபத்துக்கள் ஏற்படும் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் ஒரு செய்தி இங்கே மாண்புமிகு அன்பிற்குரிய அமைச்சர் அவர்கள் போட்டிருக்கின்ற பல திட்டங்களிலே நல்ல திட்டங்கள் இருந்தாலும் நான் சுட்டிக்காட்ட வேண்டியது ஒன்றாக இருக்கின்றது. இழப்பினை ஓரளவுக்கு சரிக்கட்டுகிறோம் என்றாலும் கூட சில ஊர்களிலே இருக்கின்ற நடைமுறைகளைப் பின்பற்றலாமா என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். உதாரணமாக ஒன்றை எடுத்துக் கொள்ளலாம். காலையிலா அல்லது இரவிலா அல்லது மாலையிலா அல்லது எப்போது டீசல் போடுகிறீர்கள் உங்களுடைய பேருந்துகளுக்கு என்பது தெரியாது. ஆனால் டீசல் போடுகின்றபோது ஃபுல் டாங்க் என்று போடவேண்டுமா? அப்படி போடப்படுவது தேவைதானா? சில நேரங்களிலே இன்னும் இரண்டு பாயின்ட் இருக்கும் அல்லது அரை லிட்டர் இடைவெளி இருக்கும். அப்படி

இருந்தாலும் ஆட்டி அசைத்து போடவேண்டிய நிலை உள்ளதே அது தேவைதானா? அப்படி ஃபுல் டாங்காக போட்டு வண்டியை டெப்போவிலிருந்து எடுத்துக்கொண்டு செல்கின்றபோது ஒடித்துத் திருப்புகின்றபோது டீசல் கொட்டுவதாகக் கூட சொல்கிறார்கள், ஆகவே ஏறத்தாழ 10 ஆயிரத்திற்கு மேற்பட்ட பேருந்துகள் இருக்கின்றபோது ஒரு 5 லிட்டர் டீசலைக் குறைத்துப் போட்டால் என்ன? ஒவ்வொரு தடவையும் போடப்படுகின்ற டீசல் அவ்வளவுமா செலவாகி விடுகின்றது? இரவிலே வண்டி திரும்புகின்றபோது எப்படியாவது ஒரு கால் பங்காவது டீசல் அங்கே இருந்துகொண்டுதான் இருக்கின்றது. அப்படிப்பட்ட நிலைமை இருக்கும்போது ஒவ்வொரு நாளும் டீசல் ஃபில் அப் செய்வது என்ற நிலைமை வேண்டுமா? ஃபுல் டாங்க் என்று நிரப்பப்படவேண்டுமா? முழு அளவுக்கு இருந்துதான் ஆகவேண்டுமா? ஆகவே டாங்க் நிறைய வேண்டும் என்பது இல்லை. 5 லிட்டர் குறைவாக இருந்தால் போதும் என்று சொல்கிற நிலைமையினை ஏற்படுத்த முடியுமா என்பதை நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும்.

அடுத்ததாக இவ்வளவு செம்மையாக செய்தாலும் கூட எல்லாம் உங்களுடைய கவனத்திற்கு வந்து செய்தீர்கள் என்று நான் சொல்ல மாட்டேன். ஆனால் பொது மக்களுக்கு நல்ல நன்மைகள் கிடைக்காமல் சில குறைபாடுகள் நடந்தது. அது உங்கள் பார்வைக்கு வந்து இருக்காது அதில் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் யார் என்று பார்த்து அதை செம்மைப்படுத்த வேண்டும் என்பதற்காக உங்களுக்கு இதை சொல்கிறேன். உதாரணமாக சொல்கிறேன். கடாச்சபுரம் என்று சொல்லி சாத்தான்குளம் தொகுதியில் இருந்த ஒரு ஊருக்கு—திருச்செந்தூரிலிருந்து கடாச்சபுரத்திற்கு சென்று கொண்டு இருந்த ஒரு பேருந்து—திடீர் என்று சாத்தான்குளம் தொகுதியில் இருக்கின்ற கடாச்சபுரத்திற்கே செல்லாமல் வாகைக்குளம் என்று சொல்கின்ற ஊருக்கு வந்துவிட்டது. அது திருச்செந்தூர் தொகுதியில் உள்ள ஊருக்கு வந்துவிட்டது. ஆக சாத்தான்குளத் தொகுதி எங்கள் அருமைக்குரிய சட்டமன்ற உறுப்பினர் மாண்புமிகு திரு. எஸ். என். இராமசாமி அவர்களுடைய ஊர். அங்கே இந்த நேரத்தில் தேர்தல் நடைபெறவில்லை. ஆனால் அங்கே நீங்கள் உங்களுடைய கடாட்சத்தில், கடாச்சபுரத்திற்கு ஏற்கனவே பேருந்து போய்கொண்டு இருந்தது யாருடைய கடாச்சத்தாலோ அந்த கடாச்சபுரத்திற்கு இப்போது போகாமல் அது இப்போது வாகைகுளத்திற்கு போய் கொண்டிருக்கிறது. அவர்களை தயவுசெய்து சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போல் தான் இந்த சமயத்தில் சாத்தான்குளம் தொகுதியில் எங்கள் சட்டமன்ற உறுப்பினர் பணிபுரிந்துகொண்டு இருக்கின்ற மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. எஸ். என். இராமசாமி அவர்கள் நீண்ட நாட்களாக ஒரு கோரிக்கையை வைத்து நீங்கள் ஏற்று செயல்பட்டதற்கு என்னுடைய நன்றியினை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சென்னையிலிருந்து நாசரேத்துக்குஒரு பேருந்து கொடுத்துநாசரேத்து என்பது

ஒரு வணிகஸ்தலம் என்பது மட்டும் அல்ல மெத்த படித்தவர்கள்
நிறைய இருக்கின்ற ஒரு பகுதி. அங்கேயிருந்து வந்துசென்னையிலே
பணிபுரிகின்றவர்கள் ஏராளமாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள்
எல்லாம் இங்கு வருவதற்கு வசதியாக ஒரு பேருந்தை
விட்டீர்கள். அதற்கு எங்களுடைய நன்றியினையும், பாராட்டி
னையும், மகிழ்ச்சியையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆனால்
அதே பேருந்து இப்போது உடன்குடிக்கு நீட்டிக்கப்பட்டிருக்கிறது.
ஒரு ஊருக்கு நீட்டிப்பது தப்பு என்று நான் சொல்ல மாட்டேன்.
இன்னொரு ஊரான அந்த உடன்குடிக்கு நீட்டிக்கப்படுவது
தவறு அல்ல. ஆனால் நாசரத்தில் ஏறுகின்ற மக்களுடைய
இருக்கையின் எண்ணிக்கை குறைந்து விடும். ஆதலால் நீங்கள்
தயவுசெய்து இன்னொரு பேருந்தை விடமுடியுமா என்று
சிந்திக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்னை—
நாசரேத்—சாத்தான்குளம் என்று சொல்லுகின்ற ஒரு பேருந்தை
விடுவீர்களானால் நீங்கள் எண்ணிய எண்ணமும் சரியாக
இருக்கும். அதேநேரத்தில் அங்கு இருக்கின்ற பொதுமக்களுக்குப்
வாய்ப்பாக இருக்கும் என்று உங்களை அன்போடு கேட்டுக்
கொள்கிறேன். இவைகளை சொல்வதற்குரிய காரணங்கள் என்ன
வென்று சொன்னால் சின்ன சின்ன பேருந்துகளை எல்லாம்
பலயிடங்களிலே நீங்கள் விடுவது போலவே; இப்போது புது ரூட்
ஒன்று கொடுத்தீர்கள். இந்த பேருந்தை விடுகிற நேரத்தில் 9ஏ
பஸ் என்று சொல்கின்ற புது ரூட் திருச்செந்தூரிலிருந்து
குலசேகரபட்டிணத்திற்கு சென்று குலசேகரப்பட்டிணத்திலிருந்து
சிறுநானார் குடியிருப்புக்கு சென்று இப்படி சின்ன சின்ன
ஊர்களுக்கு எல்லாம் சென்று சென்று வந்தது. இப்படி பல
நல்ல பணிகளை இந்த திருச்செந்தூர் தேர்தல் நேரத்திலே
செய்ததைப் போலவே இப்போதும் எல்லா இடங்களிலும்
தேர்தல் நடப்பதாக கருதிக்கொண்டு சின்ன சின்ன ஊர்களுக்கு
எல்லாம் பேருந்துகளை விடுகின்ற ஒரு முயற்சியில் ஈடுபடுவீர்
களானால் குக்கிராமங்களில் இருக்கின்ற மக்களுக்கு கூட
நல்ல பலன் விளையும் என்று உங்களுக்குச் சொல்லி இப்போது
நெல்லையில் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்தக்கழகத்தில் சென்ற
தடவை போனஸ் கொடுத்தபோது டிரைவர்கள் அதாவது
ஒட்டுநர் நடத்துநர் இவர்களுக்கு ஒரு விகிதாசாரமும் எழுத்தர்
களுக்கு இன்னொரு விகிதாசாரமும் இருந்ததாக சொல்லு
கிறார்கள். அவர்களுக்கு மாறுபட்டு இருந்ததாக சொல்லு
கிறார்கள். ஓட்டுநர்களுக்கு நடத்துநர்களுக்கு கிடைப்பதை
விட கூடுதலாகவோ குறைவாகவோ எழுத்தர்களுக்கு கொடுத்த
தாகவும் அந்த சம நிலை வேண்டும் என்றும் எங்களுக்கு ஒரு மனு
கொடுத்து இருக்கிறார்கள். தயவு செய்து அந்த மனுவின்
அடிப்படையில் இங்கே குறிப்புகள் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன
அவைகளை சற்று கவனிக்கவேண்டும் என்று உங்களை அன்போடு
நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே நமது சென்னையில் உள்ள சேத்துப்பட்டில்
இருக்கின்ற ஆர். டீ. ஓ. ஆபீஸ் மிக நெருக்கடியான இடத்தில்
இருந்துகொண்டு இருக்கிறது. எனவே நெருக்கடி நிலை வரக்
கூடாது என்று விரும்புகிற நாம் இந்த பேருந்துகள் நிற்கிற

இடங்களிலோ அல்லது இது சம்பந்தமாக ரெக்கார்டுகளை பெற
போகின்ற ஆர். டீ.ஓ. ஆபீஸ் போன்ற இடங்களிலோ நெருக்கடி
இல்லாத அளவுக்கு சற்றுவிஸ்தீரமான இடத்திற்கு அதை கொண்டு
போகவோ அல்லது வேறு வகையினை நீங்கள் ஏற்பாடு செய்ய
வேண்டும் என்று உங்களை அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.
இப்படி பல செய்திகளை சொல்லுகின்ற நேரத்தில் உங்களுக்கு
ஒரு வேண்டுகோளை விடுக்க விரும்புகிறேன். சென்னையில்
இருக்கின்ற பேருந்துகளில் அதிகமான விபத்துகள் ஏற்படுவதற்கு
காரணம் அதை நிறுத்த வேண்டிய இடத்தில் நிறுத்தாமல் நடு
சாலைகளில் நிற்கிறது என்பதை நீங்கள் மனதில் கொள்ள
வேண்டும். எனவே ஒரு காலத்தில் அதற்கு கோடு எல்லாம்
போட்டு அங்கே ஆட்கள் எல்லாம் நின்று அதை ஒழுங்கு
படுத்தியதைப் போல மீண்டும் ஒழுங்குபடுத்துவது நல்லது
என்றும் பெண்கள் ஏறுகின்ற பாதையில் அந்த நடத்துநர்கள்
அவர்களுடைய நண்பர்கள் போல் இருந்து கொண்டு இருக்கிற
சிலர் தமிழ்நாடு முழுவதும் வாயில்புறத்தில் இருந்து கொண்டு
பெண்கள் உள்ளே போகமுடியாத ஒரு சூழ்நிலை உருவாகி
இருப்பதாக சில தகவல்கள் இங்கே வந்துகொண்டிருக்கின்றன.
தயவு செய்து அதனை சிந்தித்துப் பார்த்து நமது பெண்
மக்களுக்கு பாதுகாப்பு கொடுக்கின்ற அளவுக்கு இந்த பேருந்து
களில் நீங்கள் செம்மையான நடைமுறைகள் நடைபெறு
கின்றனவா என்று பார்க்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் காண்டு
மிக முயற்சியோடு இந்த காரியத்தில் ஈடுபட்டு முன்னணியில்
வருவது இந்தியாவில் மட்டும் அல்லாமல் உலக நாடுகளில்
என்று எல்லாம் நீங்கள் அறிவித்து இருப்பது கண்டு மகிழ்ச்சி.
அன்னிய நாடுகள் எல்லாம் நம்முடைய ஆலோசனைகளை
பெறுகின்றன என்று நீங்கள் சொன்னீர்கள். அதனை நான் தேடிப்
பார்த்தேன் என்னுடையகண்களுக்கு கிடைக்கவில்லை. அந்தமான்
நிக்கோபார் மட்டுமே கிடைத்தது. அது நமது நாடு. அது நமது
நாட்டின் ஒரு பகுதி. அரபு நாட்டுக்கு இப்போது போவதாக
சொல்லியிருக்கிறீர்கள் இன்னும் எழுதவில்லை என்று நினைக்
கிறேன் (குறுக்கீடு) இனி எழுதுவீர்கள். ஆக மற்ற நாடுகளுக்கு
போகிற அளவுக்கு நாம் சிறப்பை எய்தியது நல்லது. அந்த நல்ல
பெயரை நாம் ஈட்டிக்கொண்டு இருப்பது நல்லது எனவே அந்த
நல்ல பெயரை ஈட்டிக்கொண்டிருக்கின்ற அமைச்சருக்கு இப்படிப்
பட்ட குறைகளை எல்லாம் தீர்த்து மேலும் செம்மையான சீரான,
நல்லது என்று உலகத்தார் புகழ்கின்ற அளவுக்கு இந்த துறையை
நீங்கள் நடத்திக் காட்டவேண்டும் என்று எனது ஆசையை
தெரிவித்து அமைகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

(மாலை 5-40)

டாக்டர் கே. சௌரிராஜன்: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர்
அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்
நிர்வாகம், சாலைப்போக்குவரத்துப்பணிகள், கப்பல் போக்கு
வரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய மானியக் கோரிக்கை
களின் மீதான விவாதத்தில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்ததற்காக

[டாக்டர் கே. சௌரிராஜன்] [1983 மார்ச் 30

நன்றி. தமிழகத்திலே விற்பனை வரி, கலால் வரி
இவைகளுக்கு அடுத்தபடியாக இந்த அரசுக்கு வருவாய் ஈட்டித்
தருவது இந்த மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் சாலைப்
போக்குவரத்து குறித்த துறைகள் தான். கிட்டத்தட்ட
ஆண்டிற்கு 75 முதல் 80 கோடி ரூபாய் வரையில் பொருள்
ஈட்டித் தருகிற இந்தத் துறை, அதிலே பணி செய்யக்கூடியவர்
களின் நிலைமைகளைப் பார்க்கிறபோது வேண்டிய வசதிகளை
சலுகைகளை செய்து கொடுத்திருக்கிறார்களா என்றால்
இல்லை என்றுதான் நினைக்கிறேன். சென்னையிலே இருக்கின்ற
3 ஆர்.டி.ஓ.க்கள் ஆபீஸ்களுக்குச் சென்று பார்த்தால் அவர்கள்
உட்காருவதற்குக்கூட இடம் இல்லாமல் இன்றைக்கு நான்கு
புறத்திலும் சுற்றி ஏராளமான பைல்களுக்கு மத்தியில் ஒரு
கிடங்கில் பழைய பேப்பர் கம்பெனியில் இருக்கிற மாதிரி
இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். 2,3 தினங்களுக்கு முன்னாலே
சென்னையிலே உள்ள சென்ட்ரல் ஆர்.டி.ஓ ஆபீஸிற்கு போகிற
பொது மக்கள் வாங்குகிற வட்டிகளின் தஸ்தாவேஜுகளை
யெல்லாம் சாக்கு மூட்டைகளிலே கட்டி அடுக்கி வைத்து இருக்
கிறார்கள், அதுதான் நிதர்சனமான நிலைமை. இதையெல்லாம்
மாற்றியமைத் ——ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ்கள் வாடகைக் கட்டடத்
திலேதான் இருக்கிறது என்று அவர்களைக் கேட்டால் பதில்
சொல்கிறார்கள்—இந்தத் துறை 75 முதல் 80 கோடி
ரூபாய் வரை வருமானமுள்ள துறை, ஆகவே சொந்தமாக ஒரு
கட்டடத்தைக் கட்டிக் கொடுக்கவேண்டும். அதேபோல் மேலை
நாடுகளில் இருப்பதைப்போல் கம்ப்யூட்டர் மூலமாக அந்த
அந்த தஸ்தாவேஜுகளை எடுத்து வைப்பார்களானால் ஏராள
மான செலவு மிச்சம் ஆகும். அதே நேரத்திலே சீராக
நிர்வாகமும் நடைபெறும் ஆர்.டி.ஓ. சௌத் ஆபீஸைப்
போய்ப் பார்த்தால் டெஸ்டிங்கிற்காக வாகனங்களைப்
பார்த்தால் ரோட்டிலேயே ஊர்வலம் போல நிறுத்தி
விடுகிறார்கள் இடமே இல்லாமல் மக்கள் போக்குவரத்து
பாதிக்கப்படுகிற நிலைமை இருக்கிறது என்ற நிலைமையைப்
பார்த்தால் வருங்காலத்திலே இது போக்குவரத்துக்கே இடைஞ்ச
லாக ஆகிவிடும் என்று நினைக்கிறேன். ஆகவே தகுந்த
இடங்களை உடனடியாக ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்.
நிர்வாகத் தன்மைப்படுத்தவேண்டும் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ்
களுக்குக் கட்டடங்கள் கட்ட வேண்டும். பிரேக் டெஸ்டிங்
பண்ணுவதற்குத் தேவையான கிரவுண்டை துறை
பண்ணவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அக்வயர்
ஆண்டிலே இருந்த பேருந்துகளின் தொகையையும் 1981ம்
நடந்த சாலை விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையையும் அப்போது
1982-ம் ஆண்டில் ஏற்பட்ட சாலை விபத்துக்களையும் அதேபோல்
கிட்டுப் பார்க்கிற நேரத்திலே என்ன நிலை என்பதைப் பார்க்க கணக்
முடியும்.

The total number of vehicles plied till 1981 December and 1982
December, The number of accidents till 1981 The number of
accidents till 1982,

1983 மார்ச் 30] (டாக்டர் கே. சௌரிராஜன்)

பார்க்கிறபோது it is disproportionate, கிட்டத்தட்ட 5 ஆயிரத்
திற்கும் அதிகமான சாலை விபத்துக்கள் 1982ம் ஆண்டிலே
நடந்திருக்கிறது என்றால் அதற்குக் காரணம் என்ன என்பதைச்
சிந்திக்கிறபோது Whether the efficiency of the Drivers has gone
down or whether the perfection or the eligibility or the suitability of
the vehicle on the road has gone down. தினசரி பத்திரிகையை
எடுத்துப் பார்த்தால் நிச்சயமாக எங்காவது ஒரு பஸ் விபத்து
தமிழகத்திலே ஏற்பட்டு அந்த விபத்திலே பல பேர்கள் காயம்
என்றும், பல பேர் உயிர்கள் ஊசலாடுகிறது என்றும் செய்தியாக
வருகிறது.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை)

அதைச் சிந்தித்துப்பார்த்து குறை எங்கேயிருக்கிறது என்பதை
அமைச்சர் அவர்கள் கண்டறிய வேண்டும். அதற்கான அடிப்
படைக் காரணங்களை ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டுமென்று இந்த
நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள்
அதற்காக நடவடிக்கை எடுத்திருப்பதைப் பற்றி இங்கே விவர
மாகக் கொடுத்துள்ளார்கள். போலீஸ் இலாகா என்ன
நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்னென்ன வழி
களில் ட்ராபிக் என்ஜினியரிங் செல் ஒத்துழைப்பு, கொடுக்கிறது
என்பதையெல்லாம் விவரமாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.
இருந்தாலும் சாலை விபத்து நடந்தவுடன் பல இடங்களில்
நமக்கு வருகிற தகவல்கள், விபத்துக்குள்ளானவர்கள். சில
நேரங்களில் பிணங்களைக் கூட மணிக்கணக்கில், நாள் கணக்கில்
கூட போட்டுவிடுகிறார்கள். பக்கத்திலே இருக்கிற ஆஸ்பத்திரி
களுக்கு எடுத்துச் செல்வதற்கு அவ்வளவு தாமதம் ஆகிவிடுகிறது.

Whenever a bus meets with an accident it is the responsibility of
the Transport Department also to see that the patient who is involved
in the accident is taken immediately to the Hospital. தனியார்
ஒருவரின் கார் மோதி உடனே அவர் அங்கே நிறுத்தாமல் ஓடி
விட்டால் நாம் மோதிய அந்த தனி நபர் மீது 'ஹிட் அன்ட் ரன்'
என்ற முறையில் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம்.
ஆனால் ஒரு நிர்வாகம், நடத்துகிற பஸ்ஸில் மக்கள் பயணம்
செய்கிறார்கள். அதிலே ஒரு விபத்து நடந்தால் அந்த நிர்வாகத்
திற்கு ரெஸ்பான்சிபிளிட்டி இருக்கவேண்டாமா? உடனடியாக
விபத்துகுள்ளானவர்களை ஆஸ்பத்திரிக்கு எடுத்துச்செல்வதற்கு
என்று கேட்க விரும்புகின்றேன். அதற்கு எந்த அளவிற்கு நல்ல
நடவடிக்கை எடுக்கிறோமோ அந்த அளவிற்கு நல்ல பெயர் வரும்
என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். தமிழ்
நாட்டில் நடைபெறுகிற போக்குவரத்துத் துறை மிகச்
சிறப்பாக நடைபெறுகிறதென்று மற்ற மாநிலங்களில் இருப்
பவர்கள் பாராட்டுகிறார்கள். குறிப்பாக பெங்களூரில்
பார்ப்போமேயானால் சென்னைவரவேண்டிய கன்னடியர்கள்
தமிழ் நாட்டை சேர்ந்த திருவள்ளுவர் பஸ் வரட்டும்
அதுவரையில் பொருத்திருப்போம் என்று சொல்லக்
கூடிய அளவிற்கு நிலைமை இருக்கிறது. அது நமக்கெல்லாம்
பெருமைதான். இதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களையும்
தமிழக அரசையும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(டாக்டர் கே. சௌரிராஜன்) [1983 மார்ச் 30

கடைசியாக நாகர்கோவிலில் ஜீவா கார்ப்பரேஷன் என்று அமைத்து பிறகு நேசமணி கார்ப்பரேஷன் என்று மாற்றி அங்கேயுள்ள மக்களிடையே கொதிப்பு ஏற்பட்டு இன்றையதினம் கோர்ட்டிலே ரிட் பெட்டிஷன் செய்திருப்பதாகத் தகவல் இருக்கிறது. கேவலம்பெயர் வைப்பதிலே ஒரு கான்ட்ரவர்சியை மக்கள் இடையே ஏற்படுத்தி இந்த நிலைமையை உருவாக்க வேண்டியது அவசியம்தானா என்று நான் இந்தப் நேரத்தில் கேட்க விரும்புகிறேன். எப்படியாவது இந்த பிரச்னைக்கு அமைச்சர் அவர்களும், மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களும் தீர்வு காண வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் இப்போது டாக்சிகளின் எண்ணிக்கை குறைந்து போய்விட்டது. காரணம் இந்த தொழில் இப்போது லாபகரமாக இல்லை. அப்படியிருந்தாலும் இருக்கிற நிலைமையைப் பார்த்தால் இந்த டாக்சிகாரர்கள், ஏர்போர்ட்டிலே இருப்பவர்களானாலும் சரி, சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனில் இருப்பவர்களானாலும் சரி, டாக்சிகளில் மீட்டர் இருக்கிறது என்று பெயர் தானே தவிர, அந்த மீட்டரை அவர்கள் போடுவதே கிடையாது. மொத்தமாக, கான்ட்ராக்ட்டாக பேசுகிறார்கள். நுவுப் எம்.எல்.ஏ. ஹாஸ்டலிலேயே நடந்தது. நான் டாக்சி வேண்டுமென்று கேட்டபோது, எங்கே போகவேண்டுமென்பது அவர்களின் முதல் கேள்வி. பிறகு போய், வர இரண்டையும் சேர்த்து பணம் சொடுக்கிற நிலைமை உருவாகியிருக்கிறது. ஆகவே இந்த நிலைமையில் டாக்சிகள் வேண்டுமானால் வைத்துக்கொள்ளுங்கள். இல்லையென்றால் டாக்சிகளை அறவே நீக்கிவிடுங்கள். டாக்சிகள் வேண்டுமென்று நினைத்தால் இருக்கிற சட்டத்தை ஒழுங்காக அமல் படுத்துங்கள். அவர்களுக்கு அதிகமாகத் தொகை கொடுங்கள் என்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள். அதற்கும் அதே கதிதான். ஏராளமான ஆட்டோக்கள் சென்னையில் ஓடுகின்றன. பெங்களூருக்கு அடுத்தபடியாக சென்னையில் ஆட்டோக்கள் ஓடுகின்றன. அதிகமாக ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஓடினால் குறைந்த கட்டணத்திற்கு வருவார்கள். 'அவுட் ஆப் காம்பெடிஷன்' என்று நினைத்தோம். ஆனால் நடப்பது வேறாக இருக்கிறது. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் அதிகமாகிற போது அவர்கள் கேட்கிற கட்டணமும் அதிகமாகப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. அவர்களுக்குள்ளாக ஒரு யூனிட்டியாக இருந்துகொண்டு எப்போது ஆட்டோக்களைக் கூப்பிட்டாலும் அவர்கள் போக, வர இரண்டையும் சேர்த்து காசு கேட்கிறார்கள் ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. இந்த நிலைமையை மாற்றியமைக்க வேண்டும். அதற்காக தகுந்த நடவடிக்கையை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டு வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன்.

1983 மார்ச் 30]

*திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் மாண்புமிகு சகோதரர் முத்துசாமி அவர்கள் அவருடைய இலாகா சம்பந்தமான கோரிக்கைகளை மன்றத்திலே வைத்து பல்வேறுபட்ட கட்சிகளைச் சேர்ந்த உறுப்பினர்களும் தங்களுடைய கருத்துக்களைக் கூறியிருக்கின்றார்கள். தமிழ்நாட்டிலே உள்ள போக்குவரத்துத் துறையை அன்றையதினம் பாராட்டியது மட்டுமல்ல. இன்றைய தினமும் நான் பாராட்டுவதற்கு முற்படுகிறேன். தமிழ்நாட்டிலே ஓடக்கூடிய திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், அதே போல் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், மற்றும் பல்வேறுபட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களால், அதற்குப் பிறகு டாக்டர் கலைஞர் அவர்களால், ஏற்படுத்தப்பட்டு, இன்னும் சொல்லப்போனால், இன்றையதினம் உங்களுடைய அமைச்சரவையிலே அமைச்சராக இருக்கக்கூடிய மாண்புமிகு சகோதரர் இராமச்சந்திரன் அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்த சமயத்தில், பல்வேறுபட்ட கார்ப்பரேஷன்களாகப் பிரித்தால்தான் நிர்வாகம் சரியாக நடக்கும் என்ற நோக்கத்திலே—எங்களுடைய தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் முதலமைச்சராக இருந்த நேரத்திலே, ஏற்படுத்தப்பட்டு இன்றும் ஓரளவுக்குச் செவ்வனே நடைபெறுவதக் கண்டு, ஓரளவுக்கு மகிழ்ச்சியாக என்னால் இருக்க முடியும் என்றே சொல்ல விரும்புகிறேன்.

(மாலை 5—50)

இது எங்களுடைய வீட்டுப் பிள்ளை; நாங்கள் வளர்த்த பிள்ளை; எங்கள் வீட்டுப் பிள்ளை. இன்றையதினம் எங்களோடு இல்லையென்றாலும், இன்றையதினம் நீங்கள் செவ்வனே பராமரிக்கிறீர்கள் என்று பார்க்கின்ற சமயத்தில், நாங்கள் போட்ட திட்டங்களை நீங்கள் ஓரளவுக்குத் திருப்திகரமாக நடத்துகிறீர்கள் என்றுதான் நான் கருதுகிறேன்.

அதே சமயத்தில், நீங்கள் இதை இன்னும் திறமையாக நடத்த வேண்டுமென்ற முறையில் முயலவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்தியாவிலே பல மாநிலங்களிலே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடைபெறுகின்றன. நான் பொதுக் கணக்குக் குழுத் தலைவர் என்ற முறையிலும் பாராளுமன்ற உறுப்பினராக இருந்த சமயத்திலேயும், பல்வேறு மாநிலங்களுக்குச் சென்று பார்த்திருக்கிறேன். தமிழ்நாட்டிலே இருக்கக்கூடிய போக்குவரத்துக் கழகங்கள்——பஸ்களாக இருந்தாலும்—நல்லபடியாக இயக்குகின்றன, மற்ற மாநிலங்களை விட செம்மையாக இயங்குகின்றன என்கிற பெருமை உங்களுக்கு மட்டுமல்ல, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தையும் சாரும். ஏனென்றால், நாம் அத்தனைபேரும் அண்ணாவினுடைய வழி வந்தவர்கள் என்ற காரணத்தால், இந்தப் பெருமையை (குறுக்கீடு) என்னுடைய அருமை சகோதரர் திரு. சித்தன் அவர்களும் சேர்ந்து நாங்கள் பகிர்ந்து கொள்கின்றோம் என்று நான் முதலிலேயே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [1983 மார்ச் 30

ஒன்றை நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இந்த பஸ்கள் எல்லாம், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகப் பஸ்களாக இருந்தாலும் சரி, மற்ற் பஸ்களாக இருந்தாலும் சரி, இன்னும் சற்று நன்றாக மெயின்டெயின் செய்தால அதனுடைய காலம் அதிகரிக்கும். ஏனென்றால், ஒரு பஸ் பாடி கட்ட பல இலட்சம் ரூபாய் ஆகிறது. மெயின்டெனன்ஸலே இருப்பவர்களுக்கு இன்னும் கொஞ்சம் ஊதியம் கொடுத்து, டிரைவர், கண்டக்டர் களுக்கு இன்னும் சில சலுகைகளைக் கொடுத்து, இந்த பஸ்களை உங்களுடைய சொந்த சொத்தாகப் பாவித்து, நீங்கள் ஓட்டினால் எப்படி ஓட்டுவீர்களோ, 'உங்களுடைய பஸ்ஸாக இருந்தால் எப்படி மெயின்டெயின் செய்வீர்களோ, அப்படி செய்ய வேண்டுமென்ற' அளவுக்கு நம்பிக்கையை நீங்கள் உண்டு பண்ணுவீர்களானால், இந்த பஸ்கள் இன்னும் சில காலம் ஓடலாம். சீக்கிரத்தில் கன்டெம் செய்ய வேண்டிய அவசியம் இல்லையென்ற கருத்தையும் என்னால் கூறாமல் இருக்க முடிய வில்லை.

அதே போல டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் மற்றவர்களுக்கும் இன்னும் பல சலுகைகளைச் செய்யவேண்டும். பல டிரைவர்கள் எந்தக் கட்சியைச் சேர்ந்தவராக இருந்தாலும், இரவிலே ஓட்டுகின்ற சமயத்திலே, எந்த அளவு உயிரைக் கயிலே வைத்துக்கொண்டு ஓட்டுகிறார்கள். இப்பொழுது அதிகமாகப் போக்குவரத்து ஏற்பட்டிருக்கிற காரணத்தால், ஹைவேஸிலேயே ஓட்ட முடியவில்லை. அந்த அளவு டிராபிக் இடைஞ்சல்கள், நெரிசல்கள் இருக்கிற காரணத்தால் அவர்கள் பல சிரமங்களுக் கிடையே ஓட்டுகிறார்கள். அவர்களுக்குத் தேவைப்படும் அமெனிட்டிஸ்ஸை இன்னும் அதிகமாகச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்ஸிலே டிரைவர் இருக்கின்றார்களே, அவர்களுக்குப் பாஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால், திருவள்ளுவர் பஸ்ஸிலே போகமுடியாது. பஸ்களிலேதான் ஏறமுடியும். திருவள்ளுவர் பஸ்ஸிலே மற்ற முடியாது. அவர்களுடைய சம்சாரம் என்ன ஏற 'என்ன ஐயா நீ டிரைவராக இருக்கிறாய் நினைப்பாள் பஸ்ஸிலே நீ ஏற முடியவில்லை. நீ போய் சேரனிலே ஏறுகிறாய் நீ ஓட்டுகிற பாண்டியனிலே ஏறுகிறாய், சோழனிலே ஏறுகிறாய், பட்டுக் கோட்டை அழகிரியிலே ஏறுகிறாய், எல்லாவற்றிலும் ஏறுகிறாய். உன்னுடைய வண்டியிலே ஏற முடியவில்லையே, என்று அந்த டிரைவர்களுடைய மனைவிமார்கள் சண்டை போடுகிறார்கள். அதை மந்திரி அவர்கள் கொஞ்சம் கவனத் திலே வைத்துக்கொண்டு அவர்கள் ஓட்டுகிற பஸ்ஸிலே அவர்கள் ஏறுகிற மாதிரி ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1983 மார்ச் 30] [திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

இந்த பஸ்கள் போகிற இடங்களிலே நல்ல ஓட்டல்கள் இல்லை. எங்கேயாவது டிரைவர், கண்டக்டர்கள் வேண்டிய இடமாகப் பார்த்து நிறுத்துகிறார்கள். நல்ல ஓட்டல்கள் இல்லை. இப்பொழுது இராஜஸ்தானிலிருந்து டெல்லிக்கு போகிற வழியிலே மிட்வே* என்ற இடம் இருக்கிறது. அங்கே இராஜஸ்தான் டூரிசம் டெவலப்மென்ட் கார்ப்பரேஷனிலே ஓட்டல் கட்டியிருக்கிறார்கள், ரொம்ப அருமையான இடம். இரவு 12 மணிக்குப் போனாலும் இட்லி கிடைக்கிறது; 2 மணிக்குப் போனாலும் இட்லி–சாம்பார் கிடைக்கிறது, இராஜஸ்தானிலே. ஆனால், தமிழ்நாட்டிலே என்னவென்றால், சப்பாத்தி கிடைக்கிறது. இராஜஸ்தானிலே இட்லி கிடைக்கிறது. தமிழ்நாட்டிலே சப்பாத்தி கிடைக்கிறது. 'நேஷனல் இன்டகிரேஷனை எப்படி உண்டாக்குகிறார்கள், பாருங்கள்! இதிலே எல்லாம் அக்கறை செலுத்தவேண்டும்.

இந்த கன்டக்டர்கள், டிரைவர்களுக்கெல்லாம் இன்னும் கொஞ்சம் உதவி செய்வதென்றால், ஸ்டிரைக்கிலே சேராமல் இருப்பவர்களுக்கு செய்வதாகச் சொல் கிறாக்கள். அது டிரேட் யூனியன் பன்டமென்ட்டல் ரைட்சுக்கே விரோதம். நீங்கள் டிரேட் யூனியன் ரைட்சையே மறைமுகமாக தடுக்கிறீர்கள். அந்த மாதிரி ஊக்கத்தை மறைமுகமாக நீங்கள் டிரைவர்களுக்குக் கொடுத்தால், அது கருங்காலித்தனமல்லவா? மற்றவர்கள் ஊக்குவித்தால் பரவா யில்லை. அரசே கருங்காலித்தனத்திற்குக் காரணமாக இருக்கக் கூடாது.

ஆகவே ஸ்டிரைக்கில் கலந்து கொண்டார்கள் என்பதற்காக லோன் கிடையாது, பெனிஃபிட்ஸ் கிடையாது என்பதெல்லாம் பழைய காலத்துப் பத்தாம் பசலிக் கொள்கை, அந்தக் கொள்கையைத் தூக்கி ஓரத்தில் வைக்க வேண்டும்.

பாண்டிச்சேரிக்கும் தமிழ் நாட்டிற்கும் இடையே டிராப்ட் அக்ரிமென்ட் போட்டிருக்கிறார்கள். 30-3-77-லே போட்டிருக் கிறார்கள். அதற்குப் பிறகு 6-2-82-லே அமைச்சர்கள் சந்தித்திருக்கிறார்கள்; பிறகு 4-11-82-லே இரண்டு டிரான்ஸ் போர்ட் அமைச்சர்களும் சந்தித்துப் பேசியிருக்கிறார்கள். ஆனால் கடந்த மூன்று வருடங்களாக டிராஃப்ட் அக்ரிமெண்டின் ஷரத்துப்படி ஒன்றும் நடக்காத காரணத்தினால், ஃபுல் அக்ரிமெண்ட் வராத காரணத்தினால் டெம்பரரி பர்மிட்டுகளைக் கொடுக்கிறார்கள். இதன்காரணமாக தமிழ் நாட்டின் ரோடுகளை பாண்டிச்சேரி பஸ்கள் தேய்த்துக் கொண்டிருக் கின்றன. இதற்கு என்டார்ஸ்மெண்ட் போட்டுக் கொடுக்கிற காரணத்தினால் தமிழ் நாட்டிற்கு வர வேண்டிய வருவாய் கெட்டு விட்டது. இதை ஏன் ஃபுல் அக்ரிமெண்டாகச் செய்யக் கூடாது. பாண்டிச்சேரி மாநிலத்துக்குள்ளேயே விட்டால் பரவாயில்லை; ஆனால், பாண்டிச்சேரியிலிருந்து எங்கெங்கு பஸ்கள் ஓடுகின்றன என்றால், பாண்டி— சேலம் பாண்டி— உளுந்தூர்ப்பேட்டை, பாண்டி–சிதம்பரம், பாண்டி–சீர்காழி.

பாண்டி—காரைக்கால், பாண்டி—நாகபப்பட்டினம், பாண்டி—திருவண்ணாமலை: பாண்டி—திண்டிவனம், பாண்டி—திருப்பதி, காரைக்கால்—திருச்சி. பாண்டி—மெட்ராஸ், கடலூர்—கோரிமேடு, முத்தியால்பேட்—விழுப்புரம், பாண்டி—கடலூர், கரையாம்புத்தூர்—மரக்காணம், பாண்டி—கடலூர் (வயா) பாகூர் என்று இப்படி ஏறக்குறைய 16 ரூட்டுகளில் இம்மாதிரி டெம்பரரி ரூட்டராக பாண்டிச்சேரி கவர்ன்மெண்ட் கொடுப்பதால் நமக்குப் பலவிதத்திலும் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஏன் டிராஃபிட் அக்ரிமெண்டை பைனலைஸ் செய்யக்கூடாது? டெம்பரரி பர்மிட்டை ஏன் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள்? பைனலைஸ் செய்வதில் உள்ள சிரமம் என்ன?

இன்னொன்றையும் என்னுடைய அருமை நண்பர் திரு. சுந்தரமே சொன்னார்கள் ஆம்னி பஸ் ஸ்கேண்டல் பற்றி, இரண்டு வருடங்களுக்கு முன்னாள் பேப்பரிலே நிறையப் போட்டார்கள்: நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய அரசு அ படியே கண்டுபிடித்து 205 அதிகாரிகளை மோட்டார் வெகிகிள் இன்ஸ் பக்டர், ஆர்.டி.ஓ., இ ஸ்பெக்டர், போலீஸ் சப்-இன்ஸ்பெக்டர் ஆகிய இப்படி எல்லோரையும் பிடித்து, டாகுமென்ட்க ளைப் பிடித்து, சஸ்பென்ஷனில் வைத்தார்கள் என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். ஆனால் என்ன ஆயிற்று. ஆறு மாதங்கள் ஆகியும் அவர்கள் மீது சார்ஜ் ஷீட் போட முடியவில்லை. எனவே, அவர்கள் மறுபடியும் டூடியில் ஜாயின் செய்து விட்டார்கள். அதற்குள்ளே என்ன நடந்தது அதை இந்த மன்றத்திற்குச் சொன்னால் பரவாயில்லை. ஆறு மாதங்களாக ஏன் சார்ஜ் ஷீட் போடவில்லை? அவர்கள் டூட்டியில் சேர்ந்துவிட்டார்கள். ஆனால், எதிர்க்கட்சித் தலைவரின் உதவியாளராக இருந்த சண்முக நாதன் ஒரு வருஷம கியும் சஸ்பென்ஷனில் இருக்கிறார், வேலையில்லாமல் இருக்கிறார். இது என்ன நியாயம்? ஆகவே, இந்த அரசாங்கம் இதில் தவறு செய்கிறதா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களில் உள்ள மீட்டர்களைப் பற்றி அமைச்சருக்கு ஒன்றைச் சொல்கிறேன். மெட்ராஸில் உள்ள ஆட்டோரிக்ஷாக்களில் இருக்கின்ற மீட்டர்களையெல்லாம் தயவு செய்து எடுத்து விடுங்கள். நாங்களே அவர்களிடத்தில் பேசிக்கொள்கிறோம். அவர்கள் பத்து ரூபாய் கேட்டால், நாங்கள் மூன்று ரூபாய்க்கு வருகிறாயா என்று கேட்கிறோம்: அவர்கள் ஏழு ரூபாய் கேட்டால் நான்கு ரூபாய்க்கு வருகிறாயா என்று கேட்டு கான்ட்ராக்ட் முறையில் பேசி, இஷ்டம் இருந்தால் அதில் ஏறிக்கொண்டு போகிறோம். இல்லை என்றால் நாங்கள் பஸ்ஸிலோ, அல்லது நடந்தோ போகிறோம். ஏனென்றால் நூற்றுக்கு 95 மீட்டர்கள் தவறான மீட்டர்களாகத்தான் இருக்கின்றன அப்படிப்பட்ட பால்டி மீட்டர்களை ஏன் வைத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டும்? இந்த மீட்டர்களின் காரணமாக நடுத்தர ஜனங்கள் 3 ரூபாய் மீட்டரில் ஆகியது என்று கொடுக்கப் போனால் 9 ரூபாய் வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். இதன்காரணமாக, நடுத்தர மக்கள்:

தாய்மார்கள் தங்கள் குழந்தைகளைக் கல்லூரிக்கோ அல்லது வேறு எங்கோ விடப் போக வேண்டுமென்றால் அப்பொழுது 9 ரூபாயை வைத்துவிட்டு இறங்கு, இல்லையென்றால் விடமாட்டேன் என்று பிடித்துக் கொள்கிறார்கள். எனவே மீட்டரைப் பொறுத்தவரையில் ஸ்ட்ரிக்டாக என்ஃபோர்ஸ் செய்யுங்கள். இல்லையென்றால் தேவாரம் என்பவரை கொண்டு வந்து போடுங்கள்; எல்லா சரியாகிவிடும். அவரைக் கொண்டு வந்து போட்டுவிட்டால் அதற்குப் பிறகு இந்த ஆட்டோ ரிக்ஷாக்காரர்கள் என்ன சொன்னாலும் ஏற்றுக்கொள்ளத் தயார். இல்லையென்றால் அந்த மீட்டரைக் கழற்றி விடுங்கள். கழற்றி காயிலான் கடையிலே போட்டுவிடுங்கள், அவைகளைக்

அண்ணாவின் கொள்கை தேசிய மயமாக்கும் கொள்கை. கலைஞர் அவர்களும் அதைப் பின்பற்றிப் பல தடங்களைத் தேசியமயமாக்கினார்கள். பல போக்குவரத்துக் கழகங்களை உண்டாக்கினார்கள். ஆனால் நீங்களும் வந்து 4 வருடங்கள், 5 வருடங்கள் ஆகின்றன. நீங்கள் சாஸ்திரத்திற்காகவாவது ஒரே ஒரு ரூட் டயாவது, ஒரேயொரு பஸ்ஸையாவது நேஷனலைஸ் செய்யக் கூடாதா? ஒரேயொரு பஸ்ஸையாவது தேசிய மயமாக்கியிருந்தால் அதைப் பெரிதாகப் பேசினால் நல்லது. எங்கே அப்படிப்பட்ட நிலைமை இருக்கிறது? இருக்கின்ற சேரன், பல்லவன், அண்ணா, பெரியார், பட்டுக்கோட்டை அழகிரிசாமி, ஆகிய போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பஸ்களே சரியாக ஓடவில்லை என்று தனிப்பட்டவர்களுக்குக் கொடுத்துவிடலாம் என்ற ஐடியா உங்களுக்கு வந்துவிடுமோ என்று பயமாக இருக்கிறது. நீங்கள் புதிதாக நேஷனலைஸ் செய்யவில்லை என்றாலும் இவைகளையாகிலும் விடாமல் இருப்பீர்களா என்பதே ஐயமாக இருக்கிறது. இந்த ஐந்து வருட காலத்தில் சாஸ்திரத்திற்காவது ஒரு பஸ்ஸை எடுத்திருக்கக் கூடாதா?

காலையில் சபாநாயகரவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள், நான் கொஞ்சம் லேட்டாக வந்தேன். ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷனைப் பற்றிப் பேசப்போகிறோம் என்பதால் சொல்லவேண்டுமென்று கருதினாரோ என்னவோ தெரியவில்லை. அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

(இரவு 6—00)

நம்முடைய சபாநாயகர் காலையிலே வந்தவுடன் சொன்னாராம். நான் காலையிலே லேட்டாக வந்தேன். அவர் ஒரு அருமையான திருக்குறளைக் கூறியிருக்கிறார்.

அருமையான திருக்குறளைக் கூறியிருக்கிறார்.
கடலோடா கால்வல் நெடுந்தேர் கடலோடும்
''கடலோடா கால்வல் நெடுந்தேர் கடலோடும்
நாவாயும் ஓடா நிலத்து''

நெடுந்தேர் நிலத்தில் ஓடும். பாருங்கள் தேர் வந்து நிலத்தில் தான் ஓடும். என்ன அதிசயமாக இருக்கிறது. தேர் வந்து

நிலத்தில் மட்டுமா ஓடும்? தேர் நிலத்தில் ஓடும். கடலில் ஓடாது. கடலில் ஓடும் கப்பல் தரையில் ஓடாது. இது நார்மல் ஆக இருக்கும் இடத்தில். நம்முடைய மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் சகலகலா வல்லமைக்கு அவருடைய வலிமைக்கு அவருடைய பெருந்தன்மைக்கு தண்ணீரிலே ஓட்டிடுவார் தேரை, அல்லது கப்பலைத் தரையிலே ஓட்டிடுவார். அந்த அளவிற்கு வல்லமை படைத்தவர். வல்லவனுடைய பம்பரம் மணலிலும் ஆடும் சேற்றிலும் ஆடும். ஆகையினால் நீங்கள் எதை வேண்டுமானாலும் செய்வீர்கள். இந்தக் கப்பல் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக நான் நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் இடத்திலே ஏற்கனவே பேசினேன். இங்கே ஒரு குறிப்பைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். என்ன குறிப்பைக் கொடுத்திருக்கிறார்களோ, கப்பல் வாங்குவது சம்பந்தமாக.

The Shipping Development Fund Committee sent a communication ln January 1983 conveying the Union Ministry's inability to accede to the request, without assigning any reason.

இந்தக் கப்பல் வாங்கும் விஷயம் கடைசியில் ஓரளவிற்குக் கொண்டு வந்து மங்களம் பாடியாகிவிட்டது. கப்பல் வாங்குவதற்கு மத்திய அரசாங்கம் அனுமதி கொடுக்கவில்லை. ஷிப்பிங் டெவலப்மெண்டு கமிட்டியும் ரெகமண்ட் பண்ணியாகிவிட்டது. அந்த எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டியும் ரெகமண்டு பண்ணியாகிவிட்டது. எல்லாம் பண்ணியும் எல்லோரையும் சரி கட்டி, ரெகமண்டு பண்ண வைத்தும், அங்கே போகும் பொழுது, மத்திய சர்க்காரில் ஒரேயடியாக முடியாது என்று சொல்லிவிட்டார்கள். நம்முடைய மின்சாரத் துறை அமைச்சர், மாண்புமிகு இராமச்சந்திரன் அவர்களே டில்லிக்குப் போய் ஸ்டீபன் அவர்களைச் சந்தித்து சமயத்திலே அவர்கள் சொன்னார்கள். பதிலிலே இருக்கிறது. உள்ளபடியே மானம் போகிறது. என்ன போகுது என்றால்– உங்களுக்கு ஒன்றும் கிடையாது. ஷிப் வாங்குவதற்கு அனுமதியே கிடையாது. ஒன்றும் கிடையாது போய் வாருங்கள் என்று சொன்னார்கள்.

He said emphatically 'No'. Mr. C.M. Stephen said: To day the reconsideration of the decision is understood to have received the firm reply of 'No' from the union Ministry a d that it has been the policy not to permit ship purchase.

நான் கேட்பதெல்லாம், என்னவென்றால் உள்ளபடியாக இந்தக் கப்பல் வாங்குவதற்கு 5 வருஷமாக முயற்சி செய்திருக்கிறீர்கள். பல்கேரியா கப்பல், பால்டிகா கப்பல், அந்தக் கப்பல், இந்தக் கப்பல், இதெல்லாம் சென்ற சட்டமன்றத்திலே. அதற்கப்புறம், அதிலே பல ஊழல்கள் என்று இதே மன்றத்திலே வாங்காத கப்பலுக்கு ஊழல் ஏது, வாங்காத கப்பலுக்கு கமிஷன் ஏது, என்று முதல் அமைச்சர் பதில் சொல்லி, கடைசியில் இதற்கு சந்தேகத்தை நிவர்த்தி செய்துகொள்ளவேண்டும் என்றால், [illegible]டைய மனைவி குற்றமற்றவள் என்று நிருபிக்கவேண்டும் [illegible]

என்றால், நான் சுப்ரீம் கோர்டு ஜட்ஜை வைத்து விசாரிக்கிறேன் என்று அவர்கள் சரண்சிங்கிற்கு எழுத, சரண்சிங் அவர்கள் முடியாது என்று சொல்ல, அதோடு கிணற்றிலே போட்ட கல் மாதிரி போய்விட்டது. அதற்கப்புறம் மீண்டும் ஜெர்மனியிலே கப்பல் வாங்க முயற்சி எடுத்து, அதுவும் முடியாமல் போய் விட்டது. அதற்கப்புறம் கொரியாவிலே கப்பல் வாங்க முயற்சி எடுத்து அதுவும் முடியாமல் போய்விட்டது. கடைசியில் ஜப்பானில் வாங்க முயற்சி எடுத்து, அந்த ஜப்பான் கப்பலுக்கும் மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து பட்டை நாமத்தை போட்டுவிட்டு, முடியவே முடியாது என்று சொல்லிவிட்டார்கள். இப்போது கப்பல் தரை தட்டிவிட்டது.

நான் எதிர்க்கட்சியாக இருந்தாலும், உங்களுடைய கோரிக்கை நியாயமான கோரிக்கையாக இருந்தால், திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் உங்களுக்கு உறுதுணையாக இருக்கும். நாங்கள் மட்டுமல்ல, எல்லோரும் இருப்போம். உங்கள் கோரிக்கைகளிலே தவறான முறைகள் கடைபிடித்த காரணத்தால்தான் மத்திய அரசாங்கம் சொல்லுகின்ற கூற்றுக்கு எங்களால், எதிர்த்துக் கூட பேசமுடியாத ஒரு நிலைக்கு நீங்கள் கொண்டு வந்துவிட்டீர்கள் என்று என்னால் கூறமுடியாமல் இருக்கமுடியவில்லை, இதிலே நான் சொல்கிறேன். பழைய கப்பல் வாங்குவதெல்லாம் நிறைய பேசியாகிவிட்டது. அதை நான் சொல்லவில்லை. ஜெர்மனியிலே கப்பல் வாங்குவதற்குப் பேசினார்களே அது என்னவாயிற்று? அதே சென்ற வருஷம் மார்ச் மாதத்திலே நாங்கள் இதே சட்டமன்றத்திலே கேள்வி பதில் சொன்ன சமயத்திலே நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்து, கப்பல்துறை அமைச்சர், மாண்புமிகு முத்துசாமி அவர்கள் சொன்னார்கள். 38,000 டன்னுடைய கப்பல் ஒரு கப்பல் 33.33 கோடி ரூபாய். 3 கப்பல்களை ரூ. 100 கோடிக்கு வாங்குவதாக நாங்கள் டிராப்டு அக்ரீமெண்டு செய்துவிட்டோம். அந்த டிராப்டு அக்ரீமெண்டு செய்துவிட்டு, மத்திய அரசாங்கத்திற்கு அனுப்புகின்ற சமயத்தில் மத்திய அரசாங்கம் அதனை ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. இதைவிட குறைந்த விலையில் அங்கே இருக்கின்ற—ஜப்பானில் இருக்கின்ற கிழக்கிந்திய நாடுகளிலே நீங்கள் கேளுங்கள் என்று அவர்கள் சொன்னார்கள் என்று இந்தக் கப்பலை வாங்குவதல் நாங்கள் எடுத்த முடிவு சரி என்று வாதித்தீர்கள். அந்த சமயத்திலும் நாங்கள் சொன்னோம். சொன்னதோடு மட்டுமல்ல, என்னுடைய அருமை சகோதரர் ரகுமான்கான் அவர்கள் சென்ற ஆண்டில் பேசுகின்ற சமயத்திலே சொன்னார்கள், நீங்கள் மீண்டும் கப்பலை வாங்குவது என்றால், 'நெகோஷியேட்' செய்யாதீர்கள் என்று.

நீங்கள் குற்றமற்றவர்களாக இருக்கவேண்டுமென்று சொன்னால், ஒரு 'குலோபல் டென்டருக்கு' நீங்கள் போங்கள் என்று அந்த சமயத்திலே சொன்னோம். அமைச்சரவர்கள் ஏற்காத காரணத்தால்தான் 'டி.எம்.கே. வாக்ஸ் அவுட் ஓவர் ரிப்ளை ஆன் ஷிப் டீல்' என்று அன்றையதினம் பத்திரிகையிலே வெளி வந்தது.

அந்தப் பத்திரிகையின் பிரகாரம் நாங்கள் தி. மு. க.வைச் சார்ந்த
அத்தனைபேரும் வெளியிலே வந்துவிட்டோம். அதற்குப்பிறகு
நடைபெற்றது என்ன என்பதனை விளக்குவது என்னுடைய
கடமையென கருதுகிறேன்.

ஏனென்றால் இவர்கள் சொன்னார்கள்—ஜப்பானிலே
ஜெர்மனியிலே வாங்கக்கூடிய கப்பல்கள் 3 கப்பல்கள்.
ஜப்பானிலே 38 டி. டபிள்யூ. டி. to carry 30 thousand Metric
Tonnes of coal from Haldia to Tutidorin or to Madras.
30 ஆயிரம் டன் ஏற்றுமதி செய்யக்கூடிய கப்பலை இதைவிட
காரன், யாருடைய விலையிலே சொல்கிறான் என்று பாருங்கள்,
எந்தக் கரன்சியிலே பிரைஸ் கோட் பண்ணுவான ஜெர்மனிக்
காரன். அவன் முறைப்படி செய்வதாக இருந்தால், டிஸ்யூஸ்
மார்க்ஸ் என்னும் அவர்களுடைய நாணயத்தில்தான் கோட்
பண்ணவேண்டும். ஏன்? ஜப்பான்காரன் யென்-இலே கோட்
பண்ணுவான், அமெரிக்கன் டாலர்களில் கோட் பண்ணுவான்.
லண்டனிலே வாங்கினால், பவுண்டிலே கோட் பண்ணுவான்;
ரஷ்யாவிலே வாங்கினால் ரூபிளிலே கோட் பண்ணவேண்டும்.
ஆனால் ஜெர்மன்காரன் என்ன விலையிலே கோட் பண்ணினான்
என்றால்- எவ்வளவு பக்குவமாக, எவ்வளவு அட்ஜெஸ்ட் செய்து
நமக்கு கணக்குப் போடுவதிலே கஷ்டம் ஏற்படாமல், ஒரு
கப்பல் 33.33 கோடி என்று 3 கப்பல்கள் 100 கோடி என்று
ரூபாயில் கோட் பண்ணுகிறான் நமக்கு கணக்கில் சிக்கல்
வராமல், போட்டுக் கொடுப்பதில் அவனுக்கு 10 பெர்சன்ட்
கமிஷன்-10 பெர்சன்ட் கமிஷன் என்றால், மேற்படியானுக்கு
10 கோடி கிடைக்கும். அப்படி எண்ணிப் பார்க்கிற மாதிரி, 100
கோடியல்ல 9 கோடியல்ல, 102 கோடியும் அல்ல, அவன்
சொன்ன கப்பல் விலை. ஒரு கப்பல் 33.33 கோடி அந்த
வகையில் 3 கப்பல்கள் 100 கோடி என்று சொன்னார்கள்.
இப்படிச் சொன்ன சமயத்திலேதான் எங்களுக்கு ஆதாரம்
கிடைத்த காரணத்தால்தான், இதிலே தவறுகள் இருக்கின்றன
என்று இந்த சட்டமன்றத்திலேயும், நாங்கள் எடுத்துக்
காட்டினோம்; மாண்புமிகு அமைச்சர்கள்கூட வாதாடினார்கள்.
மாண்புமிகு வீரேந்திரபாட்டில் அவர்கள் இதைவிட குறைவாக
ஜப்பான் நாட்டிலே, மற்றைய கிழக்கிந்திய நாடுகளிலே கப்பல்
கிடைக்கிறது என்று சொன்னதற்குப் பிறகும்கூட இந்த
அரசாங்கம், மனம் இல்லாமல், சரி இங்கே இல்லை
பரவாயில்லை. அங்கேயாவது போகலாம் என்றுதான் போனார்
களே தவிர, இவர்கள் அந்த ஜெர்மன் கப்பலை வாங்கவேண்டும்
என்றுதான் துடியாய்த் துடித்தார்கள்.

ஜப்பானிலிருந்து கடைசியில் நெகோஷியேட் பண்ணி, அவர்கள்
குளோபல் டென்டர் மூலம் நெகோஷியேட் பண்ணி, அவர்கள்
ஒரு டெலிலே பேசி முடித்தார்கள். சில கப்பல் கட்டும் தளத்
திற்கு எழுதி அனுப்பினார்கள். யார் யாருக்கு அனுப்பினார்கள்?
ஜப்பானிலேயிருந்த மிச்சுபூஷி கம்பெனி, இட்டாச்சி கம்பெனி
கோயோ கம்பெனி போன்றவைகளுக்கு அனுப்பினார்கள்.

இடையிலே சொரியல்காரன் வந்தான். நாங்கள் இன்னும்
விலையைக் குறைத்துத் தருகிறோம் என்று சொன்னார்கள்.
எஸ்.எப்.டி.சியிலே சொன்னார்கள் மத்திய சர்க்காரிலே சொன்
னார்கள்-அந்த ஷிப்பை வாங்கவேண்டாம் என்று சொன்னார்கள்.
அந்த ஷிப் டெவலப்மெண்ட் கம்பெனியினுடைய சேர்மேன்
மல்ஹோத்ரா சொன்னதற்குப் பிறகு, அதை விட்டுவிட்டு
மிச்சுபூஷி it is an international Organisation.

அப்பேற்பட்ட பெரிய கம்பெனிகளிலே வாங்குங்கள் தவறுகள்
இருக்காது என்ற கருத்திலேதான் அவர்கள் சொன்னார்கள்.
ஜப்பானிலிருந்து என்ன சொன்னார்களென்று தெரியுமா?
இட்டாட்சி கம்பெனி, மிச்சுபூஷி கம்பெனி, கேயோகோ
கம்பெனி ஆகிய இந்த கம்பெனிகளுடைய கப்பல் மொத்தம் 42
ஆயிரம் டி. டபிள். டியூ.—டெட் வெயிட் உள்ளது. ஆனால்
ஏற்கெனவே சொல்லப்பட்ட ஜெர்மனிக்கப்பலுக்குத்தான் 38
ஆயிரம் டி. டபிள்யூ. டி. என்று இருந்தது. ஆகவே அதைவிட
அதிகமாக 4 டன் அதிகமாக டெட்வெயிட் தாங்கக்கூடிய சக்தி
உள்ள கப்பலை—அதாவது 42 ஆயிரம் டி. டபிள்யூ. டி. டன்
அளவுக்கு ஏற்றக்கூடிய அந்தக் கப்பலுக்கு 5.4 பில்லியன் யென்
என்று விலை சொன்னார்கள். இது யாருடைய விலை என்றால்,
மிச்சுபூஷி கம்பெனியினுடைய விலை.

அடுத்து கோயாகாரன் கொடுக்கிறான். அவன் என்ன
கொடேஷன் தருகிறான் தெரியுமா? "சீல்டு கொடேஷன்"
5.3பில்லியன் யென் அதற்கும் கடைசியாக வருகிறான் இட்டாச்சி
என்பவன். அவன் என்ன கூறுகிறான் என்றால், 5.3 பில்லியனுக்கும்
கொஞ்சம் குறைத்து அதாவது .0001 % என்று சொல்வார்களே
அதைப்போல் இன்று இந்த இட்டாச்சி கம்பெனிக்காரன் 5 26
பில்லியன் யென் என்று குறைவாக கொடுத்தான் என்று சொல்லி
நம்முடைய பூம்புகார் சிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் முடிவு எடுத்து, தமிழ்
நாடு அரசாங்கம் பரிந்துரை செய்து அதை மேலே அனுப்பி, சிப்பிங்
டெவலப்மென்ட் கார்ப்பரேஷன் கமிட்டியிலும் ஒத்துக்கொண்டு
மேலே போகிற சமயத்தில்தான் அதிலேயும் தவறுகள் இருக்
கிறதென்று. அந்த காரணத்தால்தான் மத்திய அரசாங்கம் அதை
ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. ஏனென்றால், இப்பொழுது ஜப்பானிலே
வாங்கக்கூடிய சக்தி வாய்ந்த கப்பல் 21 கோடி ரூபாய். 3 கப்பல்
100 கோடி ரூபாய். இதிலே 3 கப்பல்கள் வாங்கினல் எத்தனை
கோடி 63 கோடி ரூபாய்; மீதி இருக்கிறது எவ்வளவு? 37 கோடி
ரூபாய். இந்த 37 கோடி ரூபாய் இந்திய நாட்டினுடைய ஃபாரின்
எக்ஸ்சேன்ஞ்" மிச்சமாகும் என்கிற வகையில் செய்தது மத்திய
அமைச்சர் வீரேந்திரபாட்டீலும், மத்திய அரசாங்கமும், திராவிட
முன்னேற்றக் கழகமும்தான் என்று பெருமையோடு சொல்லிக்
கொள்ள விரும்புகிறேன். தமிழ்நாட்டினுடைய பணம் சூறை
யாடி போகாமல் தமிழ்நாடு அரசு ஜெர்மன் கப்பலுக்கு அனுமதி
கொடுத்திருப்பார்களேயானால், ஜெர்மனியிலே இருக்கக்கூடிய
"பிளண்டர் ரெப்ட்" என்ற ஷிப் யார்டிலே இருந்து இப்பொழுது
3 கப்பல்களையும் வாங்கிக் கொள்ளுங்களென்று மத்திய
அரசாங்கம் "க்ரீன் சிக்னல்" கொடுத்திருக்குமேயானால், தமிழ்

[திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [1983 மார்ச் 30

நாட்டினுடைய பணம் இந்தியாவினுடைய வெளிநாட்டு அந்நிய செலாவணி ஏறக்குறைய 37 கோடி ரூபாய் இன்றையதினம் பறிமுதலாகி இருக்கும். அதை எவனெவனோ எடுத்துக் கொண்டு போய் இருப்பான். அந்த ஆபத்திலிருந்து காப்பாற்றியது மத்திய அரசாங்கமும், அதே சமயத்தில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகமும் தான் என்று நான் இங்கே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மேலும் இன்னொன்றும் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன் என்னவென்றால், நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பதிலளித்து பேசுகின்ற பொழுது நான் ஒரு முறை குறுக்கிட்டு இது குறித்து தொட்டும் தொடாமலும் பேசினேன்—முன்பெல்லாம் சொன்னார்களே—நாங்கள் தவறே செய்வது இல்லை, இதிலே ஊழலே இல்லை என்றெல்லாம் சொன்னார்களே. இப்பொழுது நீங்கள் விசாரணை கமிஷனுக்கு விட்டு அதை ஏற்றுக்கொள்கிறீர்களா, சுப்ரீம்கோர்ட் நீதிபதியை வைத்து எங்களுடைய அப்ரோச்சிலே தவறு இல்லை என்று காட்டுவதற்கு நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் முன் வருவார்களா என்று பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைபட்டிருக்கிறேன். இது என்னுடைய சப்ஜெக்ட் இல்லை. அது அவர்களிடத்திலே வருகிறபோது நான் பேசிக் கொள்கிறேன். அவர் பேசட்டும் என்று சொன்ன காரணத்தினால் நான் அதை விட்டுவிட்டேன். இப்பொழுது அது எந்த நிலையிலே இருக்கிறது? நம்முடைய மாண்புமிகு திரு. இர மச்சந்திரன் அவர்கள் சொன்னார்கள், விஜயபாஸ்கர் ரெட்டி இன்றையதினம் "டெம்பரரி இன்சார்ஜ்" shipping transport port folio—வை அவர்கள் தற்காலிகமாக வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

(இரவு 6-10)

முதல் அமைச்சரோடு அவர்கள் சென்ற காரணத்தால் அதைக் கேட்டு எப்படியாவது எங்களுக்குக் கொடுங்கள், நாங்கள் நிலக்கரியை எடுத்து, வரவேண்டும், நீங்கள் அனுமதி கொடுங்கள் என்று கேட்டார்கள். சரி இன்றையதினம் என்ன ஆயிற்று தெரியுமா? அதே கப்பல் நமக்கு கொட்டேஷன் கொடுத்தார்கள், 21 கோடிக்கு ஜப்பானிலே. அதைத்தான் நம்முடைய அருமை நண்பர்கள் யாரோ இங்கே பேசினார்கள். நம்முடைய மாண்புமிகு இலக்கியச் செல்வர் குமரிஅனந்தன் அவர்கள்கூட சொன்னார்கள். ஜப்பானிலே கப்பல் விலை குறைந்துகொண்டே யிருக்கிறது. மார்ட்டிலே கப்பல்களை அவர்கள் கட்டுவதற்கு ஆர்டர்கள் இல்லாமல் இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அதனால் விலை குறைந்தது. இன்றையதினம் எந்தக் கப்பல் நமக்கு 21 கோடிக்கு, 5 3. பில்லியன் யென்னுக்கு இட்டாச் சியோ, அல்லது கோயாவோ அல்லது மிச்சுபூசியோ, கோட் செய் தார்களோ. அல்லது கொட்டேசன் கொடுத்தார்களோ, அதே கப்பல் இன்றையதினம் பிர்லா கம்பெனிக்கு, சென்சுரி ஷிப்பிங் கம்பெனிக்காரன் 45 ஆயிரம் டெட் வெயிட் டன், 42 ஆயிரம்

[1983 மார்ச் 30 [திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

அல்ல, இன்னும் 3 ஆயிரம் டன் மேலே வைத்து, 45 ஆயிரம் டன் டெட் வெயிட் உள்ள அதே கப்பலை இன்றையதினம் 4.4 பில்லியன் யென்னுக்கு, அதாவது 18.5 கோடிக்கு இன்றைய தினம் பேச்சு வார்த்தை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். 21 கோடி எங்கே? 18.5 கோடி எங்கே? இதிலே இருக்கக்கூடிய 2½ கோடி; ஒரு கப்பலுக்கு 2½ கோடி என்றால், 3 கப்பலுக்கு 7½ கோடியை நீங்கள் தாரை வார்த்துக் கொடுத்துவிட்டு, ஏற்கனவே நீங்கள் செய்த ஒப்பந்தத்தின் பிரகாரம், ஹிட்டாச்சி கம்பெனி இடத்திலே, கப்பல் வாங்குவதற்கு அனுமதி கொடுங்கள் என்று கேட்பதற்கு உங்களுக்கு என்ன நியாயம் இருக்கிறது? ஆகையினாலேதான் சொல்கிறேன். நீங்கள் 5 ஆண்டுகளாக, ஏறக்குறைய 4 ஆண்டுக்காலமாக கப்பல் வாங்குகிறோம், கப்பல் வாங்குகிறோம் என்று சொல்லிச் சொல்லி நீங்கள் கப்பலே வாங்கவில்லை. கப்பல் வாங்காததோடு மட்டுமல்ல, பலவிதமான தவறுதலுக்கு இடம் வைத்து விட்டீர்கள். இந்த ஆட்சியில் நான் அமைச்சர் அவர்களைச் சொல்லவில்லை, காரணம் என்னவென்றால் அதற்கு அத்தனைக்கும் அவர்தான் பொறுப்பு அல்ல, பூம்புகார் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் என்று ஒன்றிருக்கிறது. அது முடிவு எடுக்கிறது. இதற்குப்பிறகு எங்களுக்கு வருகிறது, நாங்கள் கேபினெட்டிலே வைக்கிறோம் என்று அவர்கள் வாதாடக்கூடும். ஆனால் இந்த கப்பல் வாங்குகின்ற பிரச்னையில் இந்த தமிழ்நாடு அரசாங்கம், அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசாங்கம் கடந்த, 3, 4 ஆண்டுகளாக, தொடர்ந்து தவறுகளைச் செய்து கொண்டு வருகிறது. இப்படித் தவறுகளை செய்திருப்பதன் காரணமாகத்தான், பலவிதமான புகார்களுக்கு இடம் இருக்கின்ற காரணத்தால்தான், இந்த கப்பல் வாங்குகிற திட்டத்திலே நீங்கள் செய்யக்கூடிய அப்ரோச் இருக்கின்றதே, மத்திய அரசாங்கத்தோடு, அதில் உங்களுடைய நோக்கம் சரியாக இல்லை. நோக்கம் சரியாக இருந்திருந்தால் விட்டுவிடுவீர்களா? பார்த்து விடுகிறோம் மத்திய அரசாங்கத்தை, ஆஹா, பெர்மிஷன் கொடுக்கமாட்டேன் என்று சொல்கிறீர்களே என்று சொல்லியிருப்பீர்கள். ஜெனரேட்டருக்கு என்ன பேசினார்கள். ஜெனரேட்டர் கொடுக்கவில்லை என்று எத்தனை தடவை அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். கப்பல் வாங்குவதற்கு அனுமதி கிடையாது என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஸ்டீபன் அவர்கள் சொன்னார்கள்.

He said emphactically no. அது முடியவே முடியாது போ என்று சொன்னார்கள். ஏன் நீங்கள் பேசாமல் இருக்கிறீர்கள்? காரணம் என்னவென்றால் உங்களிடத்திலே குற்ற உணர்வு இருக்கின்ற காரணத்தால்தான் மத்திய அரசாங்கத்தைப் பார்த்து நீங்கள் தட்டிக் கேட்க முடியவில்லை. இந்த கப்பல் வாங்குகின்ற திட்டம் இருக்கிறதே, அது அத்தனையும் ஊழல் மயமானது. அத்திப் பழத்தைப் பிட்டால் அத்தனையும் புழு என்று சொல்

வார்கள். அதைப்போல்தான் இந்தக் கப்பல் வாங்குகின்ற விவகாரம் இருக்கிறதே, இதிலேயும் தமிழ்நாட்டிலே மட்டுமல்ல. இந்தக் கப்பல் வாங்குவது, எவனோ ஒருவன் வெளிநாட்டிலே இருந்துகொண்டு, ஏஜன்ட் இந்த அரசாங்கத்திற்கு இப்படிச் செய்யவேண்டும், இப்படிச் செய்யவேண்டும் என்று சொல்லுகின்ற காரணத்தால், பல ஊழல்களுக்கு இடமிருக்கிறது. நமக்கு கரிகூட வரமுடியவில்லை. கப்பல் வாங்க முடியாத ஒரு நிலைமைக்கு நீங்கள் தள்ளிவிட்டீர்கள் என்று குற்றச்சாட்டை சுமத்தி. கடைசியாக ஒன்றை நான் சொல்லி முடிக்கிறேன். (குறுக்கீடு). நான் ஏற்கனவே சொல்லுகின்ற சமயத்திலே சொன்னேன். வாங்காத கப்பலுக்கு ஊழல், வாங்காத கப்பலுக்கு ஊழல் எவன் கொடுப்பான் என்றார்கள்.

Attempt to murder is quite different f om murder
Attempt t receive corru tion is quite different f om receiving corruption. Yet attempt is on offence. ஆகவே அட்டெம்ப்டில் குற்றமில்லை எ று வாதாட முடியாது என்று நம்முடைய வின்சென்ட் வக்கீலுக்குச் சொல்லி அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அத்தனைப்பேரும் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பாகச் செயல்பட வேண்டும் என்பதற்காகவும், இந்தத்துறை சிறப்பாக நிர்வகிக்கப் படவேண்டும் என்பதற்காகவும் பொதுமக்கள் பயன்பெற வேண்டும் என்பதற்காகவும், சிறப்பான கருத்துக்களை இங்கே எடுத்துச்சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனக்கு இருக்கின்ற மகிழ்ச்சி எல்லாம் குற்றச்சாட்டுகளை அதிகமாக சொல்லிவிட முடியாமல், ஆக்கபூர்வமான கருத்துக்களை எடுத்துச்சொல்லியிருக்கிறார்கள். சில குறைபாடுகளை சுட்டிக் காட்டவேண்டும் என்று நினைத் தாலும்கூட, எத்தனையோ குறைபாடுகளை நீக்குவதற்கு இந்த அரசாங்கத்திலே சொன்னால் அதை நீக்குவார்கள் என்று கருதி, அந்த வகையிலே மிக அமைதியோடும், அன்போடும் கருத்துக் களைத் தெரிவித்ததற்காக முதலில் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நான் ஏற்கனவே இந்த சட்டமன்றத்திலே கடந்த கூட்டத் தொடரில் தெரிவித்த 77 அறிவிப்புகளில் தொழிலாளர்கள் சம்பந்தப்பட்ட பிரச்னைகள் அத்தனையும், ஒன்றைத் தவிர, மற்றவைகள் அனைத்தும் நிறைவேற்றுவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுவிட்டன. அந்த ஒன்றைக்கூட நிறைவேற்றுவதற்கு தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஓய்வு விடுதிகள் கட்டுதல், பணி மனைக் கட்டுதல். கேன்டீன் கட்டுதல் சம்பந்தப்பட்ட வரையில் சிலயிடங்களில் நில ஆர்ஜிதம் செய்வதிலே காலதாமதம் ஏற் பட்டதாலும், சிலயிடங்களில் சிமெண்ட் பற்றாக்குறை காரண மாகவும் தடையேற்பட்டு இருக்கிறதே தவிர, மற்ற பெரும் பாலான இடங்களில் அந்த வேலைகள் முடிந்தும், நடந்தும் கொண்டு இருக்கின்றன என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பற்றி இங்கே பேசிய அத்தனைபேரும்-ஒருவர் பாக்கி இல்லாமல் -பாராட்டு கின்ற அளவிற்கு நடந்து கொண்டு இருக்கிறது என்று சொன் னார்கள். வேற்று மாநிலத்தில் இருப்பவர்கள், அண்டை நாட்டில் இருந்து வரக்கூடியவர்கள் பாராட்டிப் பேசக்கூடிய அளவிற்கு இருக்கிறது என்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். அவர்கள் சொல்லிய மற்ற கருத்துக்களையும் மனதில் வைத்து எதிர் காலத்தில் இன்னும் திறமையாகவும், சிறப்பாகவும், செயல்படுவதற்கான சூழ்நிலையை உருவாக்கவேண்டும் என்பதற்காக அவர்கள் சொல்கிறார்கள் என்று எடுத்துக் கொண்டு, ஏதோ அவர்கள் சொல்கிறார்கள் அவர்களுக்கு பதில் சொல்லவேண்டும் என்ற உணர்வோடு இல்லாமல், அதை ஆக்க பூர்வமாக செயல்படுவதற்கு எடுத்துக் கொள்வோம் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் ஏதோ மக்களுக்காக இந்தப் பேருந்துகளை இயக்குகிறோம் என்பதோடு மட்டுமல்லாமல், பொது நோக்கத்தோடு இந்தச் சமுதாயத்தில் இருக்கும் குறைபாடுகளைத் தீர்ப்பதற்கு ஒரு அங்கமாக இருக்க வேண்டும் என்ற உணர்வோடு இயங்குகிறது என்பதை நான் சொல்லி, உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்கு இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலேயே அதிகமான எண்ணிக்கையில் வேலைவாய்ப்பை உருவாக்கித்தந்து இருப்பது நம்முடைய பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகம் என்று சொல்லி, மத்திய அரசாங்கம் அதற்காக ஒரு சிறப்புப் பரிசை கொடுத்து இருக்கிறார்கள்; ஏப்ரல் 7-ம் தேதி குடியரசுத் தலைவர் அவர்கள் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு இந்தப் பரிசைத் தர இருக் கிறார்கள் என்று சொன்னால், அதிலே நாம் வெற்றிபெற்று இருக்கிறோம் என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று மைய அரசைச் சேர்ந்த ஒரு நிறுவனம்—54 பொது நிறுவனங்களில்-ஒரே ஆண்டில் மிக அதிகமான டீசல் சேமிப்பை செய்து இருக்கிறார்கள் என்று சொல்லி, சோழன் போக்குவரத்துக்கழகத்திற்கு ஒரு சிறப்புப் பரிசைக் கொடுக்க இருக்கிறார்கள். மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏற்கனவே இந்த நிலையை எட்டிப்பிடித்துவிட்டது என்பதை நான் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று மைய அரசைச் சார்ந்த சாலைப்போக்கு வரத்துக் கழகங்களுடைய மைய நிறுவனம் தமிழகத்திலே இயங்குகிற போக்குவரத்துக் கழகங்கள்தான் இந்திய துணைக் கண்டத்திலேயே சிறப்பாக இயக்கப்படுகிறது, நிர்வகிக்கப்படு கிறது என்று சொல்லி, ஐ.எல்.ஓ.-வுக்கு தயாரித்த ஒரு அறிக் கையில் தங்களுடைய கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக் கிறார்கள் என்பதை நான் சொல்கிறபோது, இது இங்கே இருக் கின்ற அத்தனை பேருக்கும் பெருமை, ஆளு கட்சிக்கு மட்டு மல்ல, மற்றவர்களுக்கும் பெருமை என்பதை நான் மன் நிறைவோடு சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இதேபோன்று, வளர்ந்து வரும் நாடுகளில் இந்தப் போக்கு வரத்துத் துறையில் முன்னேற்றம் ஏற்படுத்தவேண்டும் என்பதற்காக நம்மிடத்தில் பலபேர் ஆலோசனை கேட்கிற நிலைமை இருக்கிறது என்பதை அறிந்து, போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பாக ஓர் ஆலோசனைக் குழுவை நாம் அமைத்து இருக்கிறோம். இப்போது சமீபத்திலேகூட அரபு நாடுகளில் அவர்கள் சென்று ஆலோசனை சொல்லிவிட்டு வந்து இருக்கிறார்கள். பல நாடுகளிலிருந்து அவர்கள் வரவேண்டும் என்று அழைப்பு விடுத்து இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்லவிரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று அந்தமான் தீவைப்பொறுத்தவரையில், அங்கே போக்குவரத்துப் பிரச்னை இருக்கிற காரணத்தால், மைய அரசிடத்தில் அவர்கள் எடுத்துச் சொல்லி, இங்கே இருந்து அவர்கள் ஏதாவது உதவி செய்யவேண்டும் என்று கேட்டு, மைய அரசின் சார்பாக நம்முடைய சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் அந்தமான் போக்குவரத்துக் கழகத்தை சீராக்கவும், நல்லமுறையில் இயக்கவும் ஏற்பாடு செய்யச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். அந்த வகையில் 23 பேருந்துகளுக்கு இன்றையதினம் கூடுகள் கட்டி அனுப்பப்பட்டு இருக்கிறது. மேலும் 14 பேருந்துகளுக்கு கூடு கட்டும் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டு இருக்கிறது.

(இரவு 6–20)

இன்னும் இப்படி எத்தனையோ சாதனைகளை நான் சொல்ல முடியும் என்றாலும் நடந்து முடிந்த சாதனைகளை அதிகமாக சொல்வதை விட என்ன செய்யப் போகிறோம்; நீங்கள் சொல்லியிருக்கிற ஆலோசனைகளை எண்ணிப்பார்த்து, என்னென்ன செய்திருக்கிறோம் அல்லது செய்ய இருக்கிறோம் என்பதை நாம் விவாதிக்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே, செய்தவைகளை விட்டு விட்டு, தொடர்ந்து சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பொறுத்தவரையில் இன்றைக்கு இருக்கின்ற சூழ்நிலைகளை நீங்கள் எண்ணிப்பார்த்திட வேண்டும். அதிக மழை பெய்தாலும், அதிக வெயில் அடித்தாலும் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படும் என்பதை நீங்கள் எல்லாம் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். மழை அதிகமாக பெய்யும்போது பயணிகள் பேருந்துகளிலே பயணம் செய்ய முடியாது. மேலும் மழைக் காலத்தில் அதிகமாக பாதைகள் பாதிக்கப்பட்டு பேருந்துகளின் டயர்கள் அதிகமாக பழுது ஏற்படும் சூழ்நிலை இருக்கிறது என்பதையும் நீங்கள் எண்ணிப் பார்த்திட வேண்டும். அதைப்போன்று அதிகமான வெயில் என்றாலும் உஷ்ணத்தின் காரணமாக டயர் தேய்மானம் அதிகமாக இருக்கும். எனவே மிதமான சீதோஷ்ண நிலை இருந்தால்தான் இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையில் இயங்க வாய்ப்பு இருக்கும் என்பதை அனைவரும் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அப்படி என்றால் இன்றைய சூழ்நிலைகளைப்பற்றி சற்று சிந்திக்க வேண்டும். இவ்வளவு கடுமையான வறட்சி ஏற்பட்டிருக்கிற நிலையில் எவ்வளவு பெரிய இழப்பை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தாங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். மக்களிடம் பணப்புழக்கம் இல்லாத காரணத்தால் அவர்கள் வெளியே வந்து, பயணம் செய்வது குறைந்திருக்கிறது. அதனாலும், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பாதிக்கத் தொடங்கி இருக்கின்றன என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இப்படி எல்லாம் இருந்தாலும் இந்தப் போக்குவரத்துக கழகங்களிலே பணியாற்றும் அதிகாரிகளும தொழிலாளர்களும் மிகக் கடுமையாக உழைக்கிறார்கள். எந்தக் கட்சி, எந்தச் சங்கம் என்ற பேதம் இல்லாமல் இன்றைக்குப் போககுவரத்துக கழகங்கள் செயல்படுகின்றன. ஏறத்தாழ 66,000 தொழிலாளர்கள் இந்த் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள். சில சங்கங்களில் உறுப்பினர்களாக இருந்தாலும் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று வரும்போது ஒரு குடும்பமாக இருந்து நல்லமுறையிலே செயல்படுகிறார்கள் என்பதை மனச்சாட்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அந்த நம்பிக்கைக்கு இந்த அரசு எப்போதும் பாதுகாப்பாகவும் நம்பிக்கையாகவும் இருக்கும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏன் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றன என்ற கேள்வியை பலர் எழுப்பினார்கள். அதற்கு என்ன காரணம் என்பதை இங்கே பல உறுப்பினர்கள் சுட்டிக் காட்டினார்கள். ஏன்? ஒரு வாரத்திற்கு முன்பு இந்த மன்றத்திலே பேசிய மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் கூட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சரியாக நிர்வகிக்கப்படுகின்றனவா, நஷ்டத்தில் இயங்குவதற்கு என்ன காரணம் என்று கேட்டார்கள். நான் இப்படிச் சொல்வதால் உடனே நீங்கள் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடாது என்றும் கேட்டுக் கொண்டார்கள். குற்றச் சாட்டுக்களை சொல்வதைப்போல் சொல்லி, எங்களை ஊக்கப் படுத்துகிறார்கள் என்ற முறையிலே உறுப்பினர்கள் சொன்ன கருத்துக்களை நான் ஏற்றுக்கொண்டு, நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கான ஒன்றிரண்டு காரணங்களை மட்டும் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

முதலிலே டீசல் விலையை எடுத்துக்கொள்வோம். எப்போது பார்த்தாலும் இதைத்தான் சொல்கிறார்கள் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் நினைக்கலாம். நஷ்டம் என்று பார்க்கும்போது நான் இதைத்தான் சொல்லியாக வேண்டும் என்பதை ஒப்புக் கொள்கிறேன். இன்றையதினம் பெட்ரோலிய நாடுகள் டீசல் விலையை குறைத்திருந்தாலும், பெட்ரோலியப் பொருள்கள் விலையைக் குறைத்திருந்தாலும் மத்திய அரசு சமீபத்தில் டீசல் விலையை உயர்த்தியிருக்கிறது. அதைத்தான் இங்கே பலர் சுட்டிக் காட்டினார்கள். டீசல் விலை ஏற்றத்தின் காரணமாக மட்டும் ஓராண்டுக்கு ஏறத்தாழ 9 கோடி ரூபாய் போக்குவரத்துக் கழகங்

களுக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. சமீபத்தி யடீசல் விலையைப் பற்றி குறிப்பிடுவதாக இருந்தால், 1977-லே ஒரு கிலோ மீட்டர் போவதற்கு டீசல் விலை 37 காசுதான் ஆகும். ஒரு பேருந்தை ஒரு கிலோ மீட்டர் இயக்க வேண்டுமென்றால் 37 காசு இருந்தால் இயக்கிவிடலாம். ஆனால் இன்றையதினம் ஒரு ரூபாயையும் தாண்டிவிட்டது. 8-6-1980-ல் ஒரு லிட்டர் டீசல் ரூ. 1.15 அது இன்றையதினம் ரூ. 3.38 ஆகியிருக்கிறது. ஒரு வித்தியாசம் ரூ. 1.73. ஒரு லிட்டர் ஒரு ரூபாய் 65 லிட்டரில் விற்றது 3 ரூபாய் 38 காசு ஆகி, இரண்டு மடங்குக்குமேல் காசுக்கு உயர்ந்திருக்கிறது என்பதை எண்ணிப்பார்க்கும்போது விலை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எப்படி இலாபத்தில் இயங்க முடியும் என்பதை மனசாட்சியோடு சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை.)

ஒரு நாளைக்கு ஏறத்தாழ 7 இலட்சம் லிட்டர் டீசல் நமக்குத் தேவைப்படுகிறது. இந்த 7 இலட்சம் லிட்டர் டீசலை 1977-ல் வாங்குவதற்கான செலவு ஒரு நாளைக்கு 11,55,000 ரூபாய். 7 இலட்சம் லிட்டருக்கு, ஒரு நாளைக்கு 11,55,000 ரூபாய் செலவு செய்தால் பேருந்துகளை இயக்க முடியும். ஆனால் இன்றைய தினம் அதே 7 இலட்சம் லிட்டர் டீசல் வாங்க நமக்கு ஆகும் செலவு 23,66,000 ரூபாய். பேருந்துகளை இயக்குவதில் டீசல் வகையில் மட்டும் ஒரு நாளைக்கு முன்னைவிட கூடுதலாகச் செலவாவது 12,11,000 ரூபாய். ஒரு நாளைக்கு கூடுதலாக இவ்வளவு செலவழிக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

எனவே யார் இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்டாலும் இதிலே திண்டாட வேண்டிய நிலைமை ஏற்படும் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். எனவே ஒரு நாளைக்கு 12 இலட்சத்து 11 ஆயிரம் என்று சொன்னால், ஒருமாதத்திற்கு 3 கோடியே 63 லட்சம் ரூபாய் கூடுதலாகச் செலவாகிறது. ஒரு ஆண்டுக்கு கணக்குப் போட்டுப் பார்த்தால் 43 கோடியே 56 லட்சம் ரூபாய் கூடுதல் செலவு என்று சொன்னால், நம்முடைய நிலமைகளைப் பற்றி தயவுசெய்து நீங்கள் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். யார் மீதும் குற்றம் சொல்வதற்காக இதை நான் சொல்லவில்லை. நீங்கள் சொல்லிய ஒரு சில குற்றச்சாட்டுகளுக்கு பதிலாகத்தான் இ த நான் எடுத்துச்சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதே சமயத்தில் நட்டத்தைப்பற்றி இங்கே சொன்னார்கள். 1980—81-லே 14.16 கோடி ரூபாய் நட்டம். உண்மைதான் அதை ஏற்றுக்கொள்கிறேன். 81—82-லே 17.91 கோடி ரூபாய் நட்டம். ஆனால் இன்றையதினம் அந்த நட்டம் குறைந்திருக் கிறது. இந்த 82-83 ஜனவரி வரை 4.82 கோடியாக அதன் நட்டம் குறைந்திருக்கிறது. எனவே டீசல் விலை உயர்ந்திருந் தாலும் கூட டயர் விலையைப் பற்றியும் நாம் சற்று எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும்.

1977லே ஒரு கிலோமீட்டர் ஓடுவதற்கு டயருக்காக 12 காசு செலவு ஆயிற்று. ஆனால் இன்றையதினம் 29 காசுக்கு மேலே டயருக்காக நாம் செலவழிக்க வேண்டிய நிலைமைக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறோம். அப்படியே ஒவ்வொரு பொருளின விலையும் ஏறியிருக்கிறது. சேசிஸ் என்று எடுத்துக்கொண்டாலும் சரி, ஆயில் என்று எடுத்துக்கொண்டாலும் சரி, எந்தப் பொருளை எடுத்துக் கொண்டாலும் சரி, இது சம்பந்தமான அத்தனை பொருள்களின் விலையும் ஏறியிருக்கிறது, என்பதையும், அந்த அளவுக்கு பேருந்துகளின் கட்டண விகிதம் உயரவில்லை என்றும் சொன்னால், இதற்கு மேல் ஒரு அரசால் எப்படியும் இந்தத் துறையில்ச் சிறப்பாக செயல்பட முடியாது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

இந்தச் சூழ்நிலையில்தான் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகத்தினை நம் நிர்வகிக்க வேண்டிய நிலைமைக்கு ஆளாகி யிருக்கிறோம் என்று சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இந்த நிலைமையிலேயே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எப்படி திறமையாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது என்பதற்கு ஒரு உதாரணத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். வழித்தடங்களைப் பற்றி கணித்தால், 77லே நாங்கள் ஆட்சிக்கு வந்தபோது 2045 வழித்தடங்கள்தான் எங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. இன்றைய தினம் ஏறக்குறைய 4 ஆயிரம் வழித்தடங்களாக அது உயர்ந்திருக் கிறது என்று சொன்னால், எந்த அளவுக்கு அதை கூடுதலாக ஆக்கிவிட்டிருக்கிறோம் என்று எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். அன்றையதினம் மொத்தம் 12 இலட்சம் கிலோமீட்டரில் பேருந்துகள் இணைக்கப்பட்டது, இன்றையதினம் 24 இலட்சம் கிலோமீட்டரில் இணைந்திருக்கிறது. அன்றையதினம் ஒரு பேருந்து 360 ஒரு நாளைக்கு கிலோமீட்டர் அளவுக்கு வழித்தடங் களில் இயக்கப்பட்டது; இன்றையதினம் 400 கிலோமீட்டருக்கு மேல் இயக்கப்பட்டிருக்கிறது.

அன்றைக்கு 37 லட்சம் மக்கள்தான் அதிலே பயணம் செய்தார்கள். இன்றையதினம் 74 லட்சம் மக்கள் பயணம் செய்கிறார்கள். அது மட்டுமல்ல அன்றையதினம் பேருந்துகளை பயன்படுத்துகிற அ சக்தி, 87 சதவீதமாக இருந்தது, தற்போது 97 சதவீதமாக உயர்ந்திருக்கிறது.

பிரேக் டவுன்களைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். பல இடங்களிலே பல நேரங்களிலே பேருந்துகள் நின்றுவிடுகின்றன என்று சொன்னார்கள். பத்தாயிரம் கிலோமீட்டருக்கு 1.48 சதவீதமாக அன்றையதினம் இந்த பிரேக்டவுன் இருந்தது. இன்றையதினம் .61 ஆகக் குறைந்திருக்கிறது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். அடுத்து, ஆக்ஸிடெண்டுகளைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். அது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அன்றையதினம் 1 லட்சம் கிலோ மீட்டருக்கு 1.10 சதவீதமாக இருந்தது. இன்றையதினம் .91 ஆகக் குறைந்திருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

(திரு. சு. முத்துசாமி) [1983 மார்ச் 30

அதேபோல ஒரு லிட்டர் டீசல் போட்டால் அன்றையதினம் 3.3 கிலோமீட்டர் மட்டும்தான் ஒரு பேருந்து போக வேண்டும் என்று சொன்னால் ஒரு லிட்டர் டீசலுக்கு 3.3 கிலோமீட்டர் தான் போகும். இன்றையதினம் 4 கிலோமீட்டருக்கு போகும் அளவுக்கு அந்தச்சக்தியை நாம் விரிவுபடுத்தியிருக்கிறோம் அல்லது தொழிலாளர்களுக்கு அந்த அளவுக்குப் பயிற்சி கொடுத்திருக்கிறோம் என்றால் போக்குவரத்துத் துறையில் முன்னேற்றம் இருக்கிறதா இல்லையா என்று நீங்களே பார்த்துக்கொள்ளுங்கள்.

டயரைப் பொறுத்தவரையில் 77 ஆயிரம் கிலோமீட்டர்தான் நாங்கள் 77–லே பொறுப்பு ஏற்றுக் கொள்கிறபோது—பேருந்தை இயக்குவதற்கு பயன்பட்டது. அதற்குப் பின்னாலே பயன்படாது. இன்றையதினம் அந்தப் பயனை 1 லட்சம் கிலோ மீட்டராக உயர்த்தியிருக்கிறோம் என்று சொன்னால் திறமை வளர்ந்திருக்கிறதா, நிர்வாகம் சரியாக நடக்கிறதா இல்லையா என்பதை நீங்களே கணக்கிட்டுப் புரிந்து கொள்ள முடியும் என்று கருதுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, லாசுக்கு இன்னொரு காரணமும் இருக்கிறது. நாம் அதிகமான அளவில் பேருந்துகளை இயக்குகிறோம். குறைவாக 5 பேருந்துகள் போய்க்கொண்டிருந்த வழித்தடங்களில் 10 பேருந்துகளை போட்டு அதிகப்படுத்தியிருக்கிறோம். ஆனால் அதே அளவுக்கு பயணிகள் அதில் அதிக அளவில் ஏறிச் செல்கிறார்களா என்று கேட்டால் நிச்சயமாக இல்லை. அதுவும் இல்லாமல், 5 பேருந்துகளுக்கு செலவு பண்ணியதை விட, 10 பேருந்துகளுக்கு அதிகமாகச் செலவழிக்க வேண்டிய அவசியமும் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

இன்னும் தெளிவாகச் சொல்லப்போனால், பயணிகளுக்கு நன்மை செய்வதற்காக, 5 பேருந்துகள் மட்டுமே அந்த வழித்தடத்தில் இருந்தால் அவர்கள் 4, 5 மணி நேரம் காத்திருந்து பயணம் செய்ய வேண்டிய நிலையை மாற்றி, 10,15 நிமிடங்களில் இன்னொரு பேருந்து வரும் வகையில், அவர்கள் காத்திருக்க வேண்டிய நிலையை மாற்றி இருக்கிறோம். அந்த அளவில்தாம் நாம்அதிக அளவில் பேருந்துகளை விட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். இண்டீரியர் வில்லேஜ்களில் பேருந்துகளை விடுகிறபோது அவைகளில் 30 சதவீதம் கூட பயணிகள் வருவது இல்லை. ஆனால் அதற்காக நாம் அந்த அதிகப்படியான பேருந்துகளை நிறுத்திவிட முடியாது. அப்படி நிறுத்திவிட்டால், 3 கிலோமீட்டர் அல்லது 4 கிலோமீட்டர் தூரம் நடந்து, அந்த பொதுமக்கள் வந்து பேருந்துகளை பிடிக்க வேண்டியிருக்கும். எனவே அவர்கள் என்ன பாவம் செய்தார்கள்?

1983 மார்ச் 30] (திரு. சு. முத்துசாமி)

(இரவு 6–30)

சென்னை நகரத்திலே இருப்பவர்கள் வந்து நின்றவுடன் பேருந்து வருகின்றது. இதை அடுத்து இருக்கின்ற இடத்திலே 5 நிமிடம் காத்திருந்தால் பேருந்து வந்துவிடுகின்றது. இன்னும் வேறு ஒரு கிராமத்தில் 15 நிமிடங்கள் காத்திருந்தால் பேருந்து வந்துவிடுகின்றது, என்ற நிலைமைகள் இருக்கும்போது சில இடங்களில் 5 கிலோ மீட்டர் உள்ளே இருக்கின்ற கிராமங்களுக்கு போகவேண்டும் என்றால் பேருந்து வசதி இல்லை என்ற நிலையை இருக்கக்கூடாது என்று இந்த அரசு கருதுகின்றது. ஆகவே போக்குவரத்திலே இலாபம் ஈட்ட வேண்டும் என்பதற்காக அப்படிப்பட்ட இடங்களில் ஓடுகின்ற பேருந்துகளை நிறுத்திவிட்டால், சென்னையிலே, கோவையிலே இருக்கின்ற மக்களைவிட அவர்கள் என்ன பாவம் செய்தார்கள்? ஏன் நிறுத்தவேண்டும், என்பதற்காகத்தான், எல்லோருக்கும் சமமாக இருக்கவேண்டும் என்பதற்காகத்தான், அங்கெல்லாம் பேருந்துகள் விடுகிறோம். 30 சதவீதம் பேருந்திலே பயணம் செய்யாவிட்டால் நஷ்டம் ஏற்படும். ஒரு கிலோமீட்டருக்கு 2 ரூபாய் வந்தால் நஷ்டம் ஏற்படும். 3 ரூபாய் 10 காசு வசூல் ஆனால்தான் லாபமும் இல்லை, நஷ்டமும் இல்லை என்ற நிலைமையையாவது நாம் எட்ட முடியும். அந்த அளவுக்கு வசூல் இல்லை என்றாலும் இரண்டு ரூபாய்க்கு மேலே போக்குவரத்துக் கழகம் கையிலே இருந்து போட்டு ஓட்ட வேண்டிய நிலைமையில் நாம் பேருந்துகளை அந்தப் பகுதிகளில் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம்.

அடுத்து ஏழை எளிய மக்கள் குறைந்த கட்டணத்திலே பயணம் செய்ய வேண்டும் என்பதற்காக நகரப் பேருந்துகளை அதிகமாக விட்டிருக்கிறோம். அது ஓரளவுக்கு நஷ்டம் ஏற்படக் காரணமாக இருந்தாலும் கூட இந்த நாட்டிலே இருக்கின்ற மக்கள் திருப்தியாக இருப்பதற்கான நடவடிக்கையை நாம் எடுத்திருக்கிறோம் என்பதை மகிழ்ச்சியோடு சொல்லிக் கொள்கிறேன். நஷ்டம் என்ற நிலைமை இருந்தாலும் கூட அத்தனை கிராமங்களுக்கும் பேருந்து விடுகிறோம் என்ற அளவுக்கு மக்கள் நடந்து வராமல் இருப்பதற்காக பேருந்துகள் விட முயற்சி எடுக்கிறோம் என்ற மன நிம்மதியோடு, சங்கடங்கள் தீர்ந்துவிடுகின்றன என்பதைத் மகிழ்ச்சியோடு இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஒரு வேளை லாபம் ஈட்ட வேண்டும் என்பதை மட்டுமே நோக்கமாகக் கொண்டால் நிச்சயமாக நாம் பேருந்து கட்டணத்தை உயர்த்தினால் அதை ஈடுகட்ட முடியும். ஆனால் இந்த அரசு இதுவரை அதுபற்றிச் சிந்திக்கவில்லை என்பதை மட்டும் நான் இங்கே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இலாபம் ஈட்டுவது என்பது எங்களுடைய நோக்கமல்ல, பொது மக்களின் மன நிம்மதிதான் எங்களுக்கு முதல் காரியமாக இருக்கின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் வேறு வகையிலே இந்த நஷ்டத்தை குறைக்க வேண்டும் என்பது பற்றி ஆய்வு நடத்தி ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகமும் தனிப்பட்ட முறையிலே நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கின்றது. அந்த அடிப்படையிலே லூப்ரிகேஷன் ஆயிலை ஒரு முறை பயன்

படுத்தியதற்குப் பிறகு சுத்தம் செய்து மீண்டும் இரண்டாவது முறை பயன்படுத்த முடியுமா என்று ஆராய்ந்து இன்றைக்கு அப்படி பயன்படுத்தி வருகிறார்கள், அதற்காக நாம் தொழிற்சாலை ஆரம்பித்து இருக்கிறோம். எனவே அதிலே கணிசமான தொகை மிச்சப்படுத்தக் கூடிய நிலைமை இருக்கின்றது.

அடுத்து டயர் ரிட்டிரீடிங் என்பதிலே புதிய முறையை உருவாக்கி அந்த முறையின் மூலமாக நமது பேருந்துகளுக்குப் பயன்படுத்துகின்ற டயர்கள் அதிகமாக மைலேஜ் தரக்கூடிய நிலைமையை உருவாக்கியிருக்கிறார்கள்.

அடுத்து உதிரிப்பாகங்களை தயாரிக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்து சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் துவங்கி இருக்கின்றது. மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களும் நிதி நிலைமைக்கேற்ப துவங்கக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கின்றது. பேருந்துகளுக்கு தேவைப்படும் வில் பட்டை என்று சொல்லப்படுகின்ற அந்த உதிரிப்பாகத்தை அவர்களே தயாரிக்கிறார்கள். இதன்மூலம் கணிசமான தொகையை நம்மால் மிச்சம்பிடிக்க முடிகின்றது. இதுவரை பேருந்து இயக்கத்தைத்தான் முன்னசாக வைத்து நடத்தி வந்தோம். மற்ற உற்பத்தி செய்கின்ற தொழில்களிலே இறங்கினால் பேருந்துகளை இயக்குவதிலே கவனம் குறைந்து விடுமோ என்ற அச்சத்திலே நாம் அவ்வாறு உற்பத்தித் தொழில் களில் இறங்கவில்லை. ஆனால் இன்றையதினம் வேறு ஒரு சூழ்நிலை நம்மை பிடித்திருக்கின்ற காரணத்தால் நஷ்டம் ஏற்படும் என்ற நிலைமை ஏற்பட்டதால் இந்தத் தொழில்களை ஆரம்பிக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தத்திற்குத் தள்ளப்பட்டிருக்கிறோம்.

அதேபோன்று இந்த கூண்டு கட்டுவது பற்றியும் நாம் சொல்லியாக வேண்டும். நம்முடைய போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் அத்தனை பேருந்துகளுக்கும் நாமே கூண்டு கட்டிக் கொள்கிறோம். அதைத் தனியாரிடம் விடுவதில்லை. தனியாரிடம் விடுகின்றபோது ஏறத்தாழ 30 ஆயிரம் ரூபாய் கூடுதலாகக் கொடுக்கவேண்டி இருக்கின்றது. நாமே கூண்டு கட்டிவிட்டால் அந்த 30 ஆயிரம் ரூபாய் நமக்கு மிச்சமாகிவிடுகின்றது என்பதை இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

ஒரு ஆண்டுக்கு ஆயிரக்கணக்கான பேருந்துகளுக்கு நாம் கூண்டு கட்டுகிறோம். ஆகவே ஆயிரம் பேருந்துகளுக்கு கூண்டு கட்டினால் ஏறத்தாழ 3 கோடி ரூபாய் மிசசம் ஆகின்றது. இந்த நிர்வாகம் தூங்கிக்கொண்டிருக்கின்றது என்று சிலர் சொல்லிக்கொண்டிருக் கிறார்களே, அவர்கள் எல்லாம் இந்த நிலைமையினை சற்று சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறே

அடுத்து தொழிலாளர்களைப்பற்றி இங்கே சுட்டிக்காட்டுகின்ற போது பெரிய பிரச்சினையாக இங்கே யாருமே சொல்லவில்லை. இதைச் செய்யவில்லை, எனவே தொழிலாளர்கள் கொந்தளித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு எந்தவித மான நிலைமையும் இல்லை என்பதை நாம் அறிகின்றபோது எனக்கு

பெருமகிழ்ச்சியாக இருக்கின்றது. நாங்கள் பொறுப்பு எடுத்துக் கொண்டதிலிருந்து தொழிலாளர்களுக்கு குறைபாடுகள் என்று சொன்னால் உடனே அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை நாம் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அந்த அடிப்படையில்தான் மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை தொழிற்சங்கத் தலைவர்களோடு பேச வேண்டும் என்று ஏற்பாடு செய்து இருக்கிறோம். அதன்மூலம் பல பிரச்சினைகளைத் தீர்க்க முடிந்திருக்கின்றது. குறிப்பாக ஒன்றை சொல்ல வேண்டுமானால் 1980ம் ஆண்டு நடந்து முடிந்த சம்பள ஒப்பந்தத்திலே இதுவரை சரித்திரத்தில் இல்லாத அளவுக்கு ஒப்பந்த காலம் முடிவதற்கு 4 நாட்களுக்கு முன்பேயே ஒப்பந்தம் கையெழுத்து போடப்பட்டது. விரைவாக 3 ஆண்டுகள் முடிந்து விட்டது. மீண்டும் அந்த ஒப்பந்தம் வர இருக்கிறது. அந்த நேரத்திலும் இதேபோன்று செய்யவேண்டும் என்ற உணர்வோடு இந்த அரசு இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். தொழிலாளிகளைப் பொறுத்தவரையில் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய சார்பாக வைக்கின்ற கோரிக்கைகளை அரசாங்கம் கவனமாகச் செய்கிறது என்ற நம்பிக்கையோடு இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். நேற்றைய தினம் கூட நான் தொழிற்சங்க தலைவர்களை அழைத்து பேசி விட்டு தான் வந்து இருக்கிறேன். என்று இங்கு சொல்கிறபோது நீங்கள் நிச்சயமாக தொழிற்சங்கங்களுக்கு இந்த அரசாங்கம் மதிப்பு கொடுக்கிறதா இல்லையா என்பதைப்பற்றி உங்களால் புரிந்து கொள்ள முடியும் என்று நினைக்கிறேன்.

இங்கே ஒரு தொழிலாளி தொழிலில் ஈடுபடுகின்றபோது இறந்துவிட்டால் அவரது வாரிசுதாரர் ஒருவருக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டும் என்பதை இந்த அரசாங்கம் வந்த பின்பு தான் கொண்டு வந்து இருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று இந்த தொழிலாளர்கள் எந்த ஊருக்கு செல்வதாக இருந்தாலும் 2750 கிலோமீட்டர் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம். இலவசமாக பயணம் செய்யலாம் என்ற ஏற்பாட்டை இந்த அரசாங்கம் வந்துதான் செய்து இருக்கிறது. அதற்கு பின்பு இன்றையதினம் கேட்கிறார்கள் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் அதேபோன்று அனுமதிக்க வேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள். அதைப்பற்றி பின்னால் சிந்திப்போம் என்பதையும் நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்பு கிறேன்.

அதேபோன்று ஊதிய உயர்வு இந்த ரெவியூவை பொறுத்த வரையில் இதற்கு முன்னால் இரண்டே இரண்டு முறைதான் இருந்தது ஒரு தொழிலாளி 30 ஆண்டு காலம்வரை பணி யாற்றினாலும் கூட 14 ஆண்டு காலத்தோடு அவருடைய ரெவியூ முடிந்துவிடும் அதற்கு பின்னால் இல்லை. 8-வது ரெவியூ வேண்டும் என்று 1974ல் இருந்தே கேட்டுக்கொண்டே வந்தார்கள். இங்கே கூட மாண்புமிகு உறுப்பினர் நம்முடைய திரு. கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்கள் பேசுகிற போது இதைப் பாராட்டுகிறபோது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திற்கும் அந்தப்

பாராட்டு இருக்கிறது என்பதைச் சொன்னார்கள். அதில் எங்களுக்கு கருத்து வேறுபாடு இல்லை. அடிக்கல் நாட்டினால் தான் அதற்குப் பின்னால் கட்டிடங்கள் எழும்பும் என்பதை நாங்கள் சுயநலமாக சொல்லிக் கொள்வதற்கு தயாராக இல்லை. அதிலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சித்தன் அவர்களும் பங்குப் போட்டுக்கொண்டார்கள். அதிலே எங்களுக்கு மகிழ்ச்சி தான். ஆனால் அப்போது இருந்த சில குறைபாடுகள் நாங்கள் வந்தபின்புதான் தீர்க்கப்பட்டு இருக்கிறது என்பதை நான் சொல்லவிரும்புகிறேன். 1974-லிருந்து கேட்கப்பட்ட சில குறைபாடுகள் 3வது ரெவியூ கூட அப்போது இருந்தே கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். 1980-ல் தான் அது தீர்க்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை மகிழ்ச்சியோடு சொல்லிக் கொள்கிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுந்தரம் அவர்களும் சொன்னார்கள். 15 ஆண்டுகாலமாக ஒரு பேருந்தை நாங்கள் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள் நாங்கள் வந்துதான் அதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் போல் இருக்கிறது. இன்றையதினம் கோரிக்கை வைத்து இருக்கிறார்கள். நிச்சயமாக அதை முடித்துவிட்டுதான் எனக்கு வேறு வேலை என்பதை நான் இங்கே மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று கைத்தறி உடையை கொடுப்பதற்கு பதிலாக டெரிகாட்டன் உடை கொடுக்கவேண்டும் என்று கோரிக்கை வைத்து இருக்கிறார்கள். அதை இந்த அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொண்டு டெரிகாட்டன் உடை கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. நான் கடந்த சட்டமன்றத் தொடரிலேயே அறிவித்து இருக்கிறேன். 1983-லே ஒரு டெரிகாட் உடை கொடுக்கப்படும் என்று அறிவித்து இருக்கிறேன். இன்றையதினம் இன்னும் கொடுக்கப்படவில்லை என்ற குற்றச்சாட்டை மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் காலையில் இங்கே சொன்னார்கள். அது ஏப்ரல் மாதத்தில்தான் எப்போதும் கொடுக்கப்படும். மறந்து சொல்லிவிட்டார் என்று கருதுகிறேன். அதிலே எந்தவிதமான மாற்றமும் இல்லை நிச்சயமாக கொடுக்கப்படும் என்பதை நான் இங்கே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்னும் பல நன்மைகள் செய்ததைப்பற்றி சொல்லிக்கொண்டே போனால் அவ்வளவு சரியாக இருக்காது. பட்டியல் அதிகமாக இருக்கிறது. குறைவாக செய்துஇருந்தால் சொல்லி முடித்துவிட முடியும். எனவே தேவைக்கு மேலே என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு நாங்கள் செய்திருக்கிறோம் என்ற வகையில் அதை நீங்கள் நிச்சயமாக பாராட்டுவீர்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு உண்டு. எனவே அதை அதோடு நான் நிறுத்தி கொள்கிறேன்.

இங்கே பல உறுப்பினர்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். 126 உறுப்பினர்கள் இப்போது போய்கொண்டிருக்கிற பேருந்துகளை சில ஊர்களுக்கு நீட்ட வேண்டும் என்று வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். சட்டத்திற்கு உட்பட்டு நிலைமைக்கு ஏற்ப தகுந்தபடி நடவடிக்கை தகுந்த நேரத்தில் எடுக்கப்படும் என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதேபோல் 9 உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இடநெருக்கடி இருக்கிறது என்றும் பேருந்து நிலையங்களில் கழிப்பிடங்கள் இல்லை என்றும் நிழற்குடைகள் அமைக்கவேண்டும் என்றும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதே அடிப்படையில் இதுவும் கவனிக்கப்படும் என்பதையும் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதேபோல் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிவசாமி அவர்கள் ஒரு வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். பேருந்துகளில் அடிபட்டு இறந்துவிட்டால் யாராக இருந்தாலும் 10 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுக்கவேண்டும் என்பதை அவர்கள் தாராளமனதோடு சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனக்கும்கூட அந்த ஆசை இருக்கிறது. மத்திய அரசாங்கத்திலிருந்து ஒரு சட்டத்தை இப்போது கொண்டு வந்து இருக்கிறார்கள். யாராவது பேருந்தில் அடிபட்டோ அல்லது வாகனங்களில் அடிபட்டோ இறந்து விட்டால் அதனுடைய சொந்தக்காரர் இறந்தவருக்கு 15 ஆயிரம் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லியும், கை, கால் போன்றவைகளை இழந்துவிட்டால் 7500 ரூபாய் கொடுக்கவேண்டும் என்ற திட்டத்தையும் கொண்டு வந்து இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன். அதேபோல் மற்ற 9 உறுப்பினர்கள் பணிமனை அமைப்பதற்காகவும் அலுவலக கட்டடங்கள் கட்டுவதற்காகவும் பேருந்து நிலையத்தை விரிவுபடுத்துவதற்காகவும் இங்கே வெட்டுத் தீர்மானங்களை கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

(இரவு 6-40)

அதுவும் கவனிக்கப்படும் என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நட்டத்திலே ஓடுவதைப்பற்றி விரிவாகப் பேசவேண்டுமென்ற முறையில் திரு. ரமணி அவர்கள் வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி விளக்கமாக நான் இங்கே சொல்லிவிட்டதால் அதற்குப் பதிலாக அது அமைந்துபிட்டது என்று நான் கருதுகிறேன். தனியார் பேருந்துகளை நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்று சொல்லி நான்கு உறுப்பினர்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்து இருக்கிறாகள். நான் பேசுவதற்கு முன்பே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அம்பிகாபதி அவர்கள் பதில் தந்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பதிலை என்னுடைய பதில் என்று நான் சொல்லவில்லை. இந்த அரசாங்கம் 52 சதவீதத்திலிருந்து 62 சதவீதமாக உயர்த்தியிருக்கிறது என்று சொன்னாலும் எதிர்காலத்திலே தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பேசுகின்றபோது பலவற்றைச் சுட்டிக்காட்டி இந்த அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கைளை எடுக்கவேண்டுமென்பதைப்பற்றி எல்லாம் சொல்லியிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக மொத்தமாக ஒரு கருத்தை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த போக்குவரத்துத் துறையிலே அதிகாரிகளை வேலை நீக்கம் செய்தார்களே, ஆம்னி பஸ் லஞ்ச ஊழல் குற்றச்சாட்டில், அவர்கள் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுத்தார்கள்,

என்ன செய்தார்கள் என்று கேட்டார்கள். 56 அதிகாரிகள் இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் தற்காலிக வேலைநீக்கம் செய்யப் பட்டார்கள். அப்படி தற்காலிகமாக வேலை நீக்கம் செய்யப் பட்டவர்கள் 6 மாத காலத்திற்குப் பின்பு மீண்டும் வேலையிலே அமர்த்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். எனவே அந்தக் காரணத்தினாலேயே அந்த வழக்குகளை வாபஸ் வாங்கிவிட்டதாக நினைத்துவிடக் கூடாது. 6 மாத காலத்திற்குள் வேலை நீக்கம் செய்தவர்களை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்ற கோட்பாடு இருக்கிற காரணத் தினால் நாம் அதைச் செய்திருக்கிறோம் (குறுக்கீடு) இன்னொரு வரைப்பற்றிக் கேட்பார்கள். நான் இந்தத் துறையைப்பற்றிப் பேசிக்கொண்டு இருக்கிறேன்.

திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சஸ்பெண்ட் சய்யப்பட்டவர்களைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். 6 மாத காலத்திற்குள்ளே ரெஸ்டோர் செய்யப்பட்டார்கள். சஸ்பெண்ட் செய்வதற்கு முன்னதாகவே அவர்கள் குற்றம் செய்திருக்கிறார்களா என்பதைப் பூரணமாக விசாரித்தறிந்து பிரைமா பேஸியாக அவர்கள் குற்றவாளிகள் என்று தெரிந்தபிறகு சஸ்பெண்ட் செய்யப்படுவது வழக்கம். அப்படிச் செய்ததற்குப் பிறகு 6 மாத காலத்திற்குள் தொடர்ந்து நடவடிக்கை ஏன் எடுக்கப்படவில்லை. அப்படி எடுக்காத காரணத்தினாலே மீண்டும் அவர்களை வேலைக்குச் சேர்க்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்கெனவே இருக்கின்ற உத்தரவின் பிரகாரம் வந்தது. இரண்டாண்டுக் காலமாகவா விசாரணையில் இருக்கிறது என்பதையும் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னால் நன்றாக இருக்கும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே சொன்னேன். சில குற்றச்சாட்டுகள் வந்தவுடனே அதிலே யார் யார் ஈடுபட்டு இருக்கிறார்கள் என்று நமக்குத் தெரிந்தவுடனே நாம் தற்காலிக வேலை நீக்கம் செய்துவிடு கிறோம். விசாரணைக்கு நாம் எடுத்துக்கொள்கிறோம், அப்படி 6 மாத காலத்திற்குள்ளாக அந்த விசாரணை முடியவில்லை. சாட்சிகள் அதிகமாக இருக்கின்றன. அவர்களையெல்லாம் விசாரித்துத்தான் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். இப்போது விஜிலன்ஸ் டிபார்ட்மென்டிலிருந்து நமக்கு அனுப்பி இருக்கிறார்கள். அதன் அடிப்படையில் அதை 3 பிரிவுகளாக பிரித்து இருக்கிறார்கள். வழக்கு மன்றத்திற்கு அனுப்பவேண்டிய வழக்குகள், ஒழுங்கு நடவடிக்கை தீர்ப்பாயத்திற்கு அனுப்பவேண்டியவை, துறை சம்பந்தமாக நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டியவை இப்படி 3 பிரிவுகளாக அந்தக் குற்றச்சாட்டுகளுக்கு ஏற்ப அந்த தன்மை களுக்கு ஏற்ப பிரித்து இருக்கிறார்கள். அதை வைத்து நாம் எதிர்காலத்திலே நடவடிக்கை எடுக்கிறோம். அந்த முடிவுகள் அரசாங்கத்திற்கு வந்திருக்கின்றன. அந்த வகையிலே நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும். அதிகமான சாட்சிகள் இருக்கிற காரணத் தினாலே கொஞ்ச காலதாமதம் ஏற்படுகிறது என்ற காரணத் தினாலேயே அரசாங்கம் அவர்களுக்குச் சாதகமாக விட்டுவிட்டது என்று நினைப்பது தவறான எண்ணம் என்பதைத்

தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதைப்பொறுத்தவரையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு எந்தச் சந்தேகமும் வேண்டாம் என்பதையும் தேவையான அளவுக்கு விசாரித்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கிட்டப்பா அவர்கள் இப்போது இங்கே இல்லை, அவர்கள் சில கருத்துக்களைக் குறிப்பிட்டார்கள். நிச்சயமாக அரசாங்கம் தேவையான நடவடிக்கையை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். தனியாாகளுக்கு அதிகமான பேருந்துகளைக் கொடுத்துவிட்டார்களோ என்ற அச்சத்தைத் தெரிவித்தார்கள். நான் ஒன்றைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அந்த ஆண்டிலே பதினேழே உரிமங்கள் தான் தனியார்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதுவும்கூட நீதிமன்றத்திலிருந்து நமக்கு வந்த உத்திரவுப்படி நாம் அதைச் செய்கிறோம ஒழிய வேறு எதையும் செய்யவில்லை. இந்த அரசாங்கம் ஏதோ தனியார்களுக்குத் தனிப்பட்ட சலுகைகளைக் கொடுத்துவிட்டார்கள் என்று எண்ண மாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். அவர்களுடைய கோரிக்கை அத்தனையும் கவனிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு.மாணிக்கம் அவர்கள் பேசியபோது சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டு பிரிவுகளாலும் பிரிக்கும்போது ஒன்றிற்கு ராஜராஜசோழன் பெயரிடவேண்டுமென்று குறிப்பிட்டிருக் கிறார்கள். ஆண்டிமடம் கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்களும் அதே கருத்தைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அந்தக் கருத்தை மனதிலே வைத்துக் கொண்டு—இப்போதே ஒரு பதிலாக சொல்ல முடியாது என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதற்குப் பின்பு தங்கமணி அவர்கள் தனக்கிருந்த வேதனை களை எல்லாம் கொட்டியிருக்கிறார்கள். இப்போது அவர்கள் நிம்மதியாக இருக்கிறார்கள். தேசியமயத்தைப்பற்றி சொன்னார் கள். தேசிய மயம் 52-லேயிருந்து இன்றையதினம் 62-ஆக உயர்ந்திருக்கிறது. எனவே எங்களுக்கு இருக்கிற முதல் நோக்கம் எங்கெங்கு பேருந்து இல்லையோ அங்கே எல்லாம் பேருந்து விட வேண்டுமென்பது ஆகும். ஏற்கெனவே இருக்கிற பேருந்தைதேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்பதை நாங்கள் கொள்கையாக ஏற்றுக் கொண்டாலும் கூட ஏதோ அதை மட்டும்தான் செய்வது நம்முடைய பொறுப்பு; பேருந்து இல்லாத கிராமங்களைப் பற்றி இப்போது கவனிக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை; ஓடிக் கொண்டிருக்கிற தனியார் பேருந்துகளை எல்லாம் தேசியமயமாக்கி விட்டால் நாட்டிலே எல்லோருக்கும் பேருந்து வசதி கிடைத்து விடும் என்ற நோக்கம் எங்களுக்கு இல்லை. எனவே பேருந்தை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கை இருந்தாலும் கூட முதல் நோக்கம் அத்தனை கிராமங்களுக்கும் பேருந்தை கொடுத்து விட வேண்டுமென்பதைத்தான் எங்களுடைய தலையாய கொள்கை யாக ஏற்று நாங்கள் காரியங்களை செய்து கொண்டிருக்கிறோம். அதன் காரணத்தால்தான் இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற இந்த ஐந்து, ஆறு வருடங்களில் ஏறத்தாழ 4,000 கூடுதல்பேருந்துகளை இந்த நாட்டில் விட்டிருக்கிறோம் என்பதை நீங்கள் எண்ணிப்பார்க்க

வேண்டும்; இதைவிட வேகமாக செய்திருக்க முடியுமா என்பதையும் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். எனவே இந்த அரசாங்கம் அந்த வகையில் சீராகச் செயல்பட்டு வருகிறது என்பதை நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அவர்கள் இன்னொரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். இந்த அரசாங்கம் பொறுப்பேற்று என்னுடைய தொகுதியில் பேருந்தே விடவில்லை; ஏதோ நான் காங்கிரஸ் கட்சிக்காரன் என்பதால் என்னை ஒதுக்குகிறார்களோ; அப்படியில்லை என்றால் நான் உண்ணாவிரதம் இருப்பேன் என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். அவர் எனக்கு மிகவும் நெருங்கிய நண்பர். அவ்வப்போது இருக்கிற பிரச்னைகளை வந்து என்னிடத்தில் சொல்வார்கள். ஆகவே உண்ணாவிரதம் இருப்பதற்கு நான் உங்களை விடத் தயாராக இல்லை. உண்ணாவிரதம் இருக்காமலே அதற்கு என்னென்ன நடவடிக்கைகளை எடுக்க முடியுமோ அதை எடுப்பதற்கு நான் தயாராக இருக்கிறேன்.

நாங்கள் என்ன செய்திருக்கிறோம் என்பதை முதலில் சொல்ல விரும்புகிறேன். திண்டிவனம்—செஞ்சிக்கு இரண்டு டவுன் பஸ்கள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. திண்டிவனம் ஒரத்திக்கு ஒரு டவுன் பஸ் விடப்பட்டிருக்கிறது; நீங்கள் சட்டமன்ற உறுப்பினராக ஆனதற்குப் பிறகு; திண்டிவனம்-ஒலக்கூர்; திண்டிவனம்—பொம்மஞர்; திண்டிவனம்—வடக்கோடிபாக்கம் என்று இந்த ஊர்களுக்குபேருந்துகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. இரண்டுபேருந்துகளுக்கு இப்போது அனுமதி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பேருந்துகள் விரைவில் இயக்கப்படும் என்பதை சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இவைகளை எல்லாம் விட்டது போக காலையில் சுமார் 10 நிமிடம் நேரம் எந்தெந்த வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விட வேண்டுமென்பதை மட்டும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இப்போது அமைதியாக அமர்ந்து நீங்கள் எண்ணிப் பார்த்தால் உங்களுக்கே புரியும்; வேகத்தில் சொல்லிவிட்டீர்கள், நாம் இத்தனை சொல்லியிருக்கக்கூடாது என்று நீங்களே ஏற்றுக் கொள்வீர்கள். இருந்தாலும் எது எது முக்கியம் என்பதை ஆராய்ந்து அவற்றை கவனிப்போம் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இதிலே பாகுபாடு எங்களுக்கு இல்லை. அப்படி பாகுபாடு இருந்தால் 4,000 பேருந்துகளை விட்டிருக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை; 130 தொகுதிகளிலிருந்துதான் எங்களுடைய கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் வந்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு மட்டும் விடுவது என்றால் இவ்வளவு பேருந்துகளை விடவேண்டிய அவசியம் இல்லை. எனவே தமிழகம் முழுவதும் இருக்கிற பிரச்னைகளைத் தீர்க்கவேண்டிய அடிப்படையிலே நாங்கள் செய்த காரணத்தால்தான் 4,000 பேருந்துகளை விட்டிருக்கிறோம். நான் இதை எடுத்துச்சொல்லும்போது நீங்கள் அதில் இனிமேல் கவலை கொள்ள மாட்டீர்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது.

அதைப்போல ஆர். டி. கோபால் அவர்கள் ரெயில் இல்லை என்று சுட்டிக்காட்டி ஒரு பேருந்தை விடவேண்டுமென்று கேட்டார்கள். நல்ல வேளையாக நீங்கள் ரெயிலே விடவேண்டுமென்று என்னிடத்திலே கேட்பீர்களோ என்ற பயத்தில் நான்

திரும்பிப்பார்த்தேன். தூங்குகிற வசதியோடு ஒரு பேருந்தை விட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதைப்பற்றி பின்னால் யோசித்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

திரு. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் சொல்கிறபோது சில குறைபாடுகளைச் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறார்கள். மனிதாபிமான உணர்வோடு அவைகள் பரிசீலிக்கப்படும் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். ஜூனியர், சீனியர் என்பதில் சில பிரச்னைகள் இருப்பதாகவும், கடந்த சட்டமன்றத்திலேயே நான் இதுபற்றி அறிவித்தேன் என்றும் சொன்னார்கள். அறிவித்திருக்கிறேன்; ஆனால் யார், யாருக்கு அந்தச் சங்கடங்கள் இருக்கின்றனவோ அவர்கள் நிர்வாகத்திற்கு எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்களா? மனுக்கள் கொடுத்திருக்கிறார்களா? தயவுசெய்து மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அங்கே அதை பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். அப்படி கொடுப்பார்களானால் அவர்கள் நிச்சயமாக செய்வார்கள் நாங்கள் தயாராக இருக்கிறோம் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே இது சம்பந்தமான பல மனுக்கள் கொடுக்கப்பட்டு இன்னும் முடிவடையாமல் அந்தந்த கழகங்களிடம் இருக்கின்றன என்பதை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்,

(இரவு 6-50)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, நியாயமாக அவைகள் கவனிக்கப்படும் என்பதை எடுத்துச்சொல்ல விரும்புகிறேன். அதைப்போல இப்போது ஒரு பேருந்திற்கு $7\frac{1}{2}$ நபர்கள் பணியாற்ற வேண்டுமென்று வைத்திருக்கிறோம். இந்த $7\frac{1}{2}$ நபர்கள் என்பது இப்போது குறைக்கப்பட்டு விட்டது என்று இங்கே சொன்னார்கள். அதுபோன்று இல்லை. வேண்டுமானால், உங்களோடு தனியாகப் பேசுவதற்குத் தயாராக இருக்கிறேன். நீங்கள் கணக்குப் போட்டுச் சொன்னால், அதைத் விப்பதற்குத் தயாராக இருக்கிறேன். ஆனால் இப்பொழுது நிலைமை அப்படியில்லை என்பதுதான் எங்களுடைய கருத்து. எனவே அதுபோன்று இருந்தால் அதை மாற்றியமைக்க எனக்கு எந்தவிதமான தடையும் இல்லை. காரணம் சட்டப்படி, $7\frac{1}{2}$ நபர்களை வைத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று நாம் வைத்திருக்கிறோம். அதை வைப்பதற்கு எந்த நேரத்திலேயும் அரசாங்கம் தயாராக இருக்கிறது என்பதை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று மற்ற குறைபாடுகளையும் கவனமாகக் கவனித்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். சட்டமன்ற உறுப்பினர் பாலு அவர்

களும் தன்னுடைய கருத்துக்களை இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்தக் கருத்துக்கள் எல்லாம் இங்கே குறிப்பேட்டிலே இருக்கின்றன, நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று தாழ்த்தப்பட்டவர்களுக்கு பஸ் ரூட் கொடுக்க வேண்டுமென்று, இராமலிங்கம் அவர்கள் இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிலே ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். எனக்குக் கிடைத்த செய்தி, சமீபத்திலே ஒரு தாழ்த்தப்பட்டவருக்கு பஸ் ரூட் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பது. இன்னொன்றையும் நான் தெரிவிக்கவேண்டும். தாழ்த்தப்பட்டவர்கள் நிறைய பேர்கள் இப்பொழுது மனு செய்யவில்லை. மனு செய்தவர்களில் தாழ்த்தப்பட்டவர்கள் யாராவது இருப்பார்களானால், அவர்களுக்குத்தான் கொடுக்க வேண்டுமென்பது அரசாங்கத்தின் கொள்கையாக இருக்கிறது. அதிலே சில சட்டச் சிக்கல்களு இருக்கிற காரணத்தால், இதை கவனத்திலே கொண்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

திரு. துரைமுருகன் : அப்படி தாழ்த்தப்பட்டவர்கள் மனு செய்தால் அவர்களுக்கு முதலிடம் தரப்படும் என்று செல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால், அப்படி மனு போடுகின்றபொழுது ஒரு மார்க்சிஸ்டம் வந்துவிடுகிறது. அவர்களுக்கு ரெசிடென்ஷியல் வசதி இருக்கிறதா? செக்டார் இருக்கிறதா? பிரிவியஸ் எக்ஸ்பீரியன்ஸ் இருக்கிறதா? என்றெல்லாம் வந்துவிடுகிறது. எனவே, தாழ்த்தப்பட்டவர்கள் அப்படி விண்ணப்பித்தால் இந்த மாதிரி குவாலிபிகேஷன்ஸ் எதுவும் பார்க்கப்படமாட்டாது என்று அமைச்சர் அவர்கள் உறுதிமொழி அளிப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, புதிதாக இந்தத் துறையிலே நல்ந்தவர்களுக்கு என்றே ஒன்றை வரையறுத்து இருக்கிறோம். 40 கிலோ மீட்டருக்குக் கீழே இருக்கிற மஃபுசல் பேருந்து—நகரப் பேருந்து அல்ல; 40 கிலோ மீட்டருக்குக் கீழே இருக்கவேண்டும்—ஷார்ட் ரூட் என்று பெயர். அதிலே விண்ணப்பித்தால், புதிதாக உள்ளே வருபவர்களுக்கு மட்டும் அந்தப் பேருந்து கொடுக்கப்படும் என்று நாம் கடந்த காலத்திலே வைத்திருக்கிறோம். அந்த இடத்திலே எதையும் பார்க்காமல், தாழ்த்தப்பட்டவர்களாக இருந்தால் கொடுக்கலாம் என்ற முடிவு நம்மால் எடுக்க முடியும்.

அதேபோன்று அம்பிகாபதி அவர்கள் இங்கே, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையெல்லாம் பிரிக்காதே என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். மக்கள் எல்லாம் பிரிக்க வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். ஆனால் அம்பிகாபதி மட்டும் பிரிக்கக்கூடாது என்று சொல்கிறார். இங்கே ஏ.பி.எஸ்.,ஆர்.டி. சி. மற்றும் எத்தனையோ கழகங்கள் எல்லாம் பிரிக்கப்படாமல் நடக்கவில்லையா என்று கேட்டார்கள். அவையெல்லாம் சிறப்பாக நடப்பதாக இருந்தால் சொல்லுங்கள்,

அத்தனையையும் நாங்கள் ஒன்றாகச் சேர்த்துவிடத் தயாராக இருக்கிறோம். இதைவிட சிறப்பாக நடக்கிறது என்று நீங்கள் ஒப்புக் கொள்கிறீர்களா? எனவே, அந்தப் பேருந்து கழகங்கள் சிறப்பாக இருக்கின்றன என்று சொன்னால் அந்த வழியை நாம் பின்பற்றலாம். அவர்கள் இன்றையதினம் பிரிக்கமுடியாமல் திண்டாடிக் கொண்டிருக்கிற நேரத்தில், நாம் அவைகளைப் பிரிக்காமல், இவற்றையெல்லாம் ஒன்றாகச் சேர்க்க வேண்டுமென்று சொன்னால், அது ஏதோ கதையாக இருக்கிறது என்பதை மட்டும்தான் நான் சொல்லவிரும்புகிறேன். அது நடக்காத காரியம்.

ஒன்றைப் பற்றி இங்கே சொல்லும்போது ஏதோ குறைபாடாகச் சொல்லவிரும்புகிறேன் என்று சொன்னார்கள். பல இடங்களிலே சிலை வைத்தோம். சிலை வைக்கிறபொழுது, அதைப் பார்த்து அவர் நிற்கிறார் என்று சொல்லமாட்டார்களா? அது சரியாகப் பராமரிக்கப்படவில்லையென்றால், குற்றம் சொல்ல மாட்டார்களா? ஆனால், இந்தக் குறைகளைப் போக்க வேண்டுமே ஒழிய, எலி இருக்கிறது என்பதற்காக வீட்டைத் தீயிட முடியாது என்று நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

போனசைப் பற்றி ஒன்றைச் சொன்னார்கள்.பேச்சுவார்த்தையின் மூலம் ஏன் நீங்கள் முடிக்கவில்லையென்று கேட்டார்கள். பேச்சு வார்த்தை மூலம் முடிக்கத் தான் நாங்கள் பேசினோம். ஒரு முடிவுக்கு வரமுடியாத சூழ்நிலையிலே, ஒரு இக்கட்டான சூழ்நிலையிலே அறிவிக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது என்பதையும், இந்த போனஸ் சம்பந்தமாக நாங்கள் அழைத்தே பேசவில்லை என்று யாராவது சொல்வார்களானால், அதை ஒப்புக்கொள்ளத் தயாராகவில்லை. இரண்டுமூன்று முறை அழைத்து பேசிய பிறகுதான் அன்றையதினம் சில சிக்கலான சூழ்நிலைகள் ஏற்பட்ட காரணத்தால், அதற்கு மேலே காலதாமதம் ஏற்படுத்தாத முறையில், அறிவிக்க வேண்டிய நிர்பந்தத்திற்கு நாம் தள்ளப்பட்டோமே தவிர, அறிவித்ததிலே எனக்கு மகிழ்ச்சி என்று நான் சொல்லத் தயாராக இல்லை.

அதேபோன்று இன்னொன்றைச் சொன்னார்கள். இந்த ஏ. ஐ. ஏ. டி. எம். கே. யூனியனுக்கு மட்டும் அலுவலகம் கொடுக்கலாம், அதை நீங்களும் போய் திறக்கலாம், என்று இப்படியெல்லாம் சொன்னார்கள். அவர்கள் இன்னொன்றையும் சொன்னார்கள். எங்களுக்கு ஒரு இடம் கொடுக்கக் கூடாதா, அதை நீங்கள் திறக்கக்கூடாதா என்று கேட்டார்கள். நீங்கள் அழைத்தால் வருவதற்குத் தயார். நீங்கள் அழைப்பதற்குத் தயாரா என்பதை மட்டும் நான் கேட்க விரும்புகிறேன். நீங்கள் அழைப்பதற்குத் தயார் என்றால் நான் வருவதற்கும் தயார். தொழிலாளர்களுக்காக வருவதில் எங்களுக்குத் தயக்கம் எதுவுமில்லை. (குறுக்கீடு) அழைத்தால் வருகிறேன். நீங்கள் கேட்கின்ற இடத்தில் இடம் இருந்தால் கொடுக்கப்படும்.

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1983 மார்ச் 30

ஏற்கனவே இந்தப் பணியாளர்களுக்கு மட்டும் எப்படிக் கொடுக்கப்பட்டது என்று கேள்வியை நீங்கள் கேட்பீர்கள் என்று எனக்குத் தெரியும். ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றும் அட்மினிஸ்ட்ரேட்டிவ் யூனியனுக்காக இதைக் கொடுத்திருக்கிறோம். சமீபத்தில் அது அங்கீகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, அங்கீகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதற்காக மட்டும் நாம் கொடுத்துவிடவில்லை. அங்கீகரிக்கப் பட்ட உடனே எங்கேயிருந்து இடம் வந்தது என்றும் எங்களுக்கு மட்டும் இல்லையா என்றும் கேள்வியை நீங்கள் கேட்பீர்கள் என்பது எனக்கு ஏற்கனவே தெரியும். ஆனால், ஏற்கனவே இது வேறொரு பகுதியாக இயங்கிக் கொண்டிருந்தது. அட்மினிஸ்ட்ரேட்டிவ் ஸ்டாஃப் யூனியன் ஒன்று இருந்தது. அதற்கென்று அங்கே ஒருயிடம் கொடுத்திருந்தார்கள். அந்த இடத்தை இவர்களுக்கு மாற்றி அப்படியே கொடுத்திருக்கிறோம். அந்த யூனியனும் இவர்களோடு இணைந்து விட்டார்கள். அதன் காரணத்தால் இந்த இடம் அவர்களுக்குப் போய் இருக்கிறதே யொழிய தனியாக ஏற்பாடு செய்து, பெருமுயற்சி எடுத்துக் கொண்டு நாங்கள் கொடுக்கவில்லை என்பதையும், அப்படி முயற்சி எடுத்துக்கொண்டு கொடுக்கவேண்டியிருந்தால் ஐந்நாண்டுக் காலத்திற்கு முன்பே, 1977 ஆம் ஆண்டிலேயே கொடுத்திருப்போம் என்பதை நீங்கள் மனதைத் தொட்டுப் புரிந்து கொள்ள வேண்டுமென்றும் நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நாங்கள் பாரபட்சமாக யாரையும் நடத்தத் தயாராக இல்லை.

திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : துணைத் தலைவரவர்களே, கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே எந்த அடிப்படையிலே இந்த இனாம் வழங்குவது வரையறுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை மட்டும் ஒரு கேள்வி மூலமாகக் கேட்க விரும்புகிறேன். அதாவது, ஆலங்குளம் போலீஸ் ஸ்டேஷனில் காவல்துறையினருக்கும் ஒரு டிரைவருக்கும் ஏற்பட்ட தகராறுகளின் காரணமாக டிரைவர் உள்ளே அழைத்துச் செல்லப்பட்டார். அதன் தொடர்பாக, பாபநாசம், தென்காசி, புளியங்குடி, நெல்லை ஆகிய பணிமனைகளிலே உள்ள பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டன. அரைமணி நேரம், ஒரு மணி நேரம்தான் நிறுத்தப்பட்டன. ஆனால் எல்லா சிங்கிளும் அடிக்கப்பட்டன; பூர்த்தி செய்யப்பட்டன. ஆக, எந்தக் காரணமும் இல்லாமல், சம்பந்தமில்லாத தொழிலாளர்களுக்கெல்லாம்......

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : விவாதத்திலே பங்கு கொண்ட உறுப்பினர்கள்தான் சந்தேகம் கேட்க வேண்டும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் கேட்பதையெல்லாம் அமைச்சரிடம் தனியாகக் கேட்க வேண்டும். எனவே, இதை அனுமதிப்பதற்கில்லை. திரு. ஹேமச்சந்திரன் மட்டும் அனுமதிக்கப்படுகிறார். இந்த விவாதத்தில் கலந்து கொள்ளாமல், எழுந்திருந்து, திடீரென்று உங்களுடைய கிளாரிபிகேஷனைக் கேட்க முடியாது.

1983 மார்ச் 30]

திரு. எல். இளையபெருமாள் : மற்றவர்களுக்குக் கொடுக்கப் பட்டிருக்கும்பொழுது எல்லோருக்கும் கொடுக்கத்தான் வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : கேள்வி நேரத்திலே எல்லாரும் கேட்கலாம்; ஆனால் விவாதத்திலே எல்லா உறுப்பினர் களுக்கும் வாய்ப்பு கொடுக்க முடியாது. விவாதத்திலே கலந்து கொண்ட உறுப்பினர்களுக்கு ஒரு முன்னுரிமை கொடுக்கலாம். மற்ற உறுப்பினர்கள் அமைச்சரைத் தனியாக வெளியே பார்த்துக் கொள்ள வேண்டியதுதான். திரு. கிருஷ்ணன் அவர்களுக்கும் இது தெரியும். அவர்கள் இதற்கெல்லாம் ஒரு வரைமுறையை வைத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

திரு. எல். இளையபெருமாள் : திரு. துரைமுருகன் விவாதத்திலே பேசவில்லை ஆனால் அவருக்கு மட்டும் எப்படி வாய்ப்பு கொடுத்தீர்கள்?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : சில நேரங்களில் என்னுடைய இஷ்டத்தைப் பொறுத்து, டிஸ்கிரிஷன் அடிப்படையில் கொடுக்கப்படுகிறது.

மாண்புமிகு திரு. சு. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, தங்களுடைய விருப்பத்தைப் பொறுத்தது என்பது உண்மை. இருப்பினும் அமைச்சரவர்கள் இதற்கு ஒப்புக் கொள்கிறார்கள் என்றால் மற்ற உறுப்பினர்கள் எழுந்து கேட்பதைத் தாங்கள் தடுக்க வேண்டியதில்லை. He must yield. நீங்கள்தான் பர்மிஷன் கொடுக்க வேண்டும். If the Hon. Minister yields, then the Chair can permit.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அதனால்தான் சொல்கிறேன்; அமைச்சரவர்கள் ஈல்ட் செய்தால் தான் குறுக்கிட முடியும். இப்படித்தான் நடக்க வேண்டுமென்று என்னை வற்புறுத்த முடியாது;

(இரவு 7-00)

திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஈல்ட் செய்கிறார்கள். (கூச்சல்)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அமைச்சரவர்கள் 'ஈல்டு' ஆனாலும், நான் அனுமதி கொடுத்தால்தான் நீங்கள் பேசமுடியும். (குறுக்கீடு)

திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : துணைத் தலைவரவர்களே, ஆக அந்த ஒரு சம்பவத்தை முன்னிட்டு 4, 5 பஸ்கள் மட்டும் அங்கே நின்றன. ஆனால், சம்பந்தமே இல்லாத தொழிலாளர்கள் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கும் அந்த இனாம் வழங்கப்படாது நிறுத்தப்பட்டது. ஆனால் இல்லை என்று சொல்லப்பட்டது. அப்படி சொல்லப்படுவது, எந்த அடிப்படையில்? ஏதாவது ஒரு வரைமுறை இருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவரவர்களே, அதற்கு ஒரு வரைமுறை இருக்கிறது. 3 பிரிவுகளாகப் பிரித்திருக்கிறோம். Administrative staff, technical staff and running staff என்ற பிரிவுகளாகப் பிரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதிலே போராட்டம் என்ற வகையில் கலந்து கொண்டாலும் அவர்களுக்கு இல்லை என்றுதான் வைத்திருக்கிறோம். இங்கே என்னிடம் விளக்கம் முழுமையாக இல்லை. எத்தனை பேருந்துகள் நின்றன. எப்படி எல்லாம் நின்றன என்பதைப் பற்றி என்னிடம் விளக்கம் தனியாக இல்லை. நீங்கள் இப்போது சொல்லியிருக்கிறீர்கள். அந்தக் கருத்தை வைத்து அதிகாரிகளிடத்திலே கலந்தாலோசித்து, தக்க நடவடிக்கை எடுக்க நான் தயாராக இருக்கிறேன்.

அதே போல திரு. கோபால் அவர்கள் சில கருத்துக்களைச் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறார்கள். அதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும். (குறுக்கீடு) திரு. பழனிமுத்து அவர்கள் சேலம் மாவட்டத்தில் ஆத்தூரிலே சில பிரச்சினைகளைச் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறார்கள். அவைகளைக் அரசாங்கம் பரிசீலித்து நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். திரு. செங்கோட்டையன் அவர்கள் பெரியார் மாவட்டத்தைப் பற்றிப் பேசியிருக்கிறார்கள். எனக்கும் அதிகமாக அக்கறை இருக்கிற காரணத்தால் தானே அதிலே சேர்ந்து எடுப்பேன். திரு. அம்பிகாபதி கூட பேசியிருக்கிறார்கள், அவர்களுக்கும் அக்கறை இருக்கிறது'. 'ஜீவா' போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக ஒரு இடம் வாங்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனக்காகத்தான் பேசியிருப்பார் என்று எனக்கு அப்பொழுதே தெரியும். சொல்லாமல் விட்டுவட்டதற்காக மன்னிக்க வேண்டும். அவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதேபோல திரு. குமரி அனந்தன் சில பிரச்னைகளைச் சுட்டிக்காட்டி இருக்கிறார்கள். இரண்டு குழந்தைகளுக்கு மேல் பாஸ் கொடுக்கக்கூடாதா, எல்லாக் குழந்தைகளுக்கும் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

நாட்டிலே சில நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டுவருகிறோம். ஜனத்தொகை வேகமாக வளர்ந்துவிடக் கூடாது என்று சில கடுமையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. அதுபற்றி இன்றையதினம் பேசுகின்ற நிலைமை வந்திருக்கிற காரணத்தால் சொல்கிறேன். ஏன் நாங்கள் இரண்டு குழந்தைகளுக்குமேல் சலுகை கொடுக்கவில்லை என்று சொன்னால் குடும்பக்கட்டுப்பாடு திட்டத்தை நாம் என்ன காரணத்திற்காக கொண்டுவந்தோமோ அது வெற்றிபெற வேண்டும் என்பதற்குத் தான் அப்படிச் செய்கிறோம் அது தொடர்ந்து இருக்குமென்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகளில் முதல் மாணவனாக தேர்ச்சி பெறுபவருக்கு படிப்பதற்கு அரசாங்கம் பொறுப்பேற்று உதவி செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அப்படித்தான் இப்பொழுதும் செய்து கொண்டு இருக்கிறோம். அதுபற்றி அரசு ஆழ்ந்து யோசனை செய்து மேலும் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கும்.

அடுத்து Goods cum Passenger Vehicle என்பது பற்றி சொன்னார்கள். பேருந்துகள் அதிகமாக இல்லாமல் பிரயாணிகள் சிரமப்படுகிற காரணத்தால் இன்னும், அதிகமாகப் பேருந்துகளை விடவேண்டுமென்று சொன்னார்கள்.

அதைப்பார்த்து தேவையான அளவுக்கு அங்கே பயணிகள் வருவார்களேயானால் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். இன்னொன்று சொன்னார்கள். ஏதோ கடாட்சத்தால் இன்னொரு இடத்திற்கு பேருந்து நீட்டப்பட்டது என்று சொன்னார்கள். அவர்கள் இங்கே இல்லை. அவர்களுடைய கடாட்சத்தால் அது கவனிக்கப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதை எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதே போன்று டாக்டர் சௌரிராஜன் அவர்கள் பேசுகின்றபோது குறிப்பிட்ட சில கருத்துக்களுக்கு பதிலை சொல்ல வேண்டியது என்னுடைய கடமை. ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகங்களைப் பற்றி சொன்னார்கள். அங்கே இடம் போதவில்லை, கட்டிடம் இல்லை என்பதை எல்லாம் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறார்கள். இந்த அரசாங்கம் அதைக்கவனித்து தான் 5 இடங்களிலே அந்த அலுவலகங்களுக்குக் கட்டிடங்கள் கட்டுவதற்கு இப்பொழுது நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது. படிப்படியாக ஆண்டுக்குக் கொஞ்சமாக எடுத்து அதைக் முடிக்க வேண்டும் என்ற திட்டத்தோடு நாங்கள் இருக்கிறோம் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அதே போன்று ஏதாவது ஒரு இடத்தில் விபத்து நடந்துவிட்டால் அங்கிருந்து அந்த விபத்துக்கு உள்ளானவர்களைக் கொண்டு வருவதற்கு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உதவி செய்யவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அந்த உதவியை ஏற்கனவே நாம் மிகச் சிறந்த முறையிலே செய்து கொண்டு இருக்கிறோம், அதுமட்டுமல்ல. தேவையான

அளவுக்கு, ஏதாவது செலவானால் கூட பல இடங்களில் போக்குவரத்து கழகம் அதை ஏற்றுக்கொண்டு செய்திருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். இங்கே பேசுகின்ற அத்தனை உறுப்பினர்களுமே இந்த டாக்சி, ஆட்டோ ரிக்ஷா பற்றிய கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள்.

திரு. எல். இளையபெருமாள்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உங்களுடைய பெர்மிஷனுடன் ஒரு வார்த்தை. நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னபொழுது தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்காகக் கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் ஒத்து இருக்கிறது என்ற எண்ணத்தைச் சொன்னார்கள். நன்றி சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆனால் அந்த உத்தரவானது அதிகாரிகளுக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறதா? முதலமைச்சர் அவர்களிடத்திலேயும், நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களிடத்திலேயும் விண்ணப்பத்தைக் கொடுத்த பொழுது சொன்னார்கள்; தனியார்களுக்குக் கொடுக்கின்றபோது நிச்சயமாக இவர்களுக்கும் பணிக்கப்படும். சென்ட்ரல் ஆக்ட் பிரகாரம், மோட்டார் வெகிகில் ஆக்ட் பிரகாரம் கொடுக்கிறபோது அவர்களுக்கும் கொடுக்கப்படும், கவனிக்கப்படும், என்று நம்பிக்கையோடு உறுதி சொன்னார்கள். ஆனால் இப்பொழுது நான் கேட்பது அவர்களுக்கு ரிசர்வேஷனாக கொடுக்கப்பட ஆர்.டி.ஓ. கலெக்டர்களுக்கு அரசு ஆணை உடனடியாக இடப்படுமா, அவர்களுக்கு ரிசர்வேஷன் பிரகாரம் கொடுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அதையெல்லாம் தாண்டி வெகு தூரம் வந்த பிறகு கேட்கிறார். இருந்தாலும் சொல்கிறேன். 18 சதவிகிதம் அவர்களுக்கு கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஏற்கனவே இருக்கிறது. தனியாக உத்தரவு அனுப்ப வேண்டிய அவசியம் இல்லை. மனுக்கள் எதுவும் இல்லாத காரணத்தினால் அந்த 18 சதவீதம் அவர்களுக்குக் கொடுக்க முடியாமல் இருந்தது எந்தெந்த மனுக்கள் வருகின்றனவோ அந்தந்த மனுக்களுக்கெல்லாம் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதுதான் உண்மையான நிலைமை.

அதே போன்று டாக்சி, ஆட்டோ பற்றி பேசாதவர்கள் யாருமே இல்லை. இதைத் தான் எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருந்தேன், வெகு நாட்களாக. மூன்று ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு மிகக் கடுமையாகப் பேசி இருக்கிறார்கள். எனக்கு மிக்க மகிழ்ச்சி. இதிலே நடவடிக்கை ஒன்றரை ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே எடுத்தேன். உங்களுக்கு ஞாபகம் இருக்கும். அனைத்து தொழிற் சங்கங்கள் என்று சொல்லிக் கொண்டு ஆயிரம், இரண்டாயிரம் பேர் ஊர்வலமாக வந்தார்கள். அதிலே சில பல நிகழ்ச்சிகள் நடந்துவிட்டதை உங்களுக்கு ஞாபகப்படுத்துகிறேன். அந்த நிலைமைகளை நீங்கள் மாற்றுவீர்களானால் என்னால் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். நானாக இருந்தாலும், யாராக இருந்தாலும் ஒரு கட்சியினுடைய சார்பாக பேச வேண்டிய நிலைமை. கட்சியினுடைய சார்பாக பேசுகின்றபொழுது ஒரு

கட்சியினுடைய சார்பாக தொழிற்சங்கங்கள் ஊர்வலமாக வருகின்றபொழுது நியாய உணர்வுகளை நியாயமாக அங்கே வெளிப்படுத்த வேண்டும். அந்த வகையிலே ஒத்துழைப்பு தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் வேண்டுமானால் இதிலே அனைத்து கட்சிகளையும் சேர்த்து ஒரு குழுவை அமைப்பதற்கு தயாராக இருக்கிறேன். நீங்கள் தொழிற் சங்கங்களோடு தயவு செய்து பேச வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பேசி தீர்ப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை நாம் எடுப்போம். அப்படி இல்லை என்று சொன்னால் நீங்கள் சொல்வது போல் கடுமையான நடவடிக்கை மூலம் அதை எடுப்பதற்கு நான் தயாராக இருக்கிறேன். உங்களுடைய ஒத்துழைப்பு இங்கே இருப்பது போல் வெளியே உண்டா என்பதை நீங்கள் ஆலோசித்து சொல்லவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள் கிறேன்.

நெல்லிக்குப்பம் கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்களுக்கு, பாராட்டுதலையும் நன்றியையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அவர் ஏற்கனவே தெரிவித்துவிட்டார். மேலும் சில பராமரிப்புகள் எல்லாம் நன்றாக இருக்கவேண்டும் என்பதை எல்லாம் சொல்லி விட்டு, பாண்டிச்சேரிக்கும்—தமிழ்நாட்டிற்கும் இடையிலே ஏன் அந்த ஒப்பந்தம் காலதாமதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை எல்லாம் சொன்னார்கள். ஏறத்தாழ நானும் அந்த அமைச்சரும் இரண்டு மூன்று முறை சந்தித்து இருக்கிறோம். அந்த ஒப்பந்தம் முடிகின்ற தருவாயிலே வந்திருக்கிறது என்பதை உங்களுக்குத் தெரிவிக் கிறேன். அந்த ஒப்பந்தம் முடியாத காரணத்தினால் அரசாங் கத்திற்கு எந்த இழப்பும் இல்லை என்பதையும் உங்களுக்குத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

(இரவு 7–10)

அவர்கள் பேசுகின்ற பொழுது கப்பலைப் பற்றி கடந்த ஆண்டு பேசியதைப் போலவே இந்த ஆண்டும் மறந்து விடாமல் அதை இங்கே பேசியிருக்கிறார்கள். நானும் கடந்த ஆண்டே அதற்கு விளக்கமாகப் பதில் சொல்லி யிருக்கிறேன், என்றாலும் இந்த ஆண்டும் அதைப்பற்றி சொல்ல வேண்டிய நிர்ப்பந்தத்திற்கு என்னை ஆளாக்கியிருக்கிறார்கள். எனக்கு இருக்கின்ற சங்கடம் எல்லாம் காலம் அதிகமாக எடுத்துக் கொண்டு உங்களை இந்த நேரத்திலே சங்கடப்படுத்தக்கூடாது என்ற காரணத்தாலே நான் சுருக்கமாக முடிக்கவேண்டும் என்று விரும்புகிறேன். நான் என்னிடத்திலே இருக்கின்ற குறிப்புகளை வைத்து உங்களுக்கு விளக்கம் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

கடந்த ஆண்டிலேயும் இதைப்பற்றி விரிவாக பேசிவிட்ட காரணத்தால், அந்த விளக்கத்தை இந்த ஆண்டு நான் எடுத்துக் கொள்ளவில்லை, இருந்தாலும் கொஞ்சம் ஞாபகத்திலே இருப்பதை வைத்துக்கொண்டு நான் பேச விரும்புகிறேன். முதலிலே இந்தக் கப்பலை வாங்கவேண்டுமென்று முடிவு எடுத்தபோது, முதல் அமைச்சர் அவர்கள் எந்தக்

காரணத்தைக் கொண்டும் குறை சொல்லமுடியாத அளவிற்கும், இடைத்தரகர்கள் இல்லாத அளவிற்கும் இதிலே நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்ற உத்தரவைப் போட்டார்கள். அந்த அடிப்படையிலே நாம் என்ன செய்தோம் என்றால், குளோபல் டெண்டர் நாம் கேட்டோம். அப்படி கேட்டு பத்திரிகையிலே நாம் விளம்பரங்கள் கொடுத்தோம். விளம்பரங்கள் கொடுத்தபோது இந்த விளம்பரங்கள் ஒரு வேளை எல்லோருக்கும் தெரியாமலே போனாலும் போய்விடும் என்ற அடிப்படையிலே, 26 நாடுகளில் உள்ள, 113 கப்பல் தளங்களுக்கு நாம் எழுதியிருக்கிறோம். ஒன்று இரண்டுக்கு என எழுதியிருந்தால் இன்னும் என்னென்ன சொல்லியிருப்பார்கள் என்பதை நீங்கள் தெரிந்து சொள்வீர்கள். 26 நாடுகளுக்கு 113 கப்பல் தளங்களுக்கு நாம் எழுதியிருக்கிறோம். அப்படி எழுதியதில் திருப்பி நமக்குப் பதில் கிடைத்தது 40 கப்பல் தளங்களிலிருந்து தான் பதில் கிடைத்தது. இந்த 40 கப்பல் தளங்களிலிருந்து பதில் கிடைத்ததே ஒழிய, நான்கே நான்கு பேர்தான் அந்தப் போட்டியிலே கலந்து கொண்டார்கள். அந்த நாம் வைத்து ஆராய்ச்சி நடத்தினோம். அங்கே நிபுணர்கள் குழு ஆய்வு நடத்தியது. ஆய்வு நடத்திய பின்பு 33.33 கோடி ரூபாய் என்று சொன்னார்களே, அந்த ஜெர்மன் கப்பல் இதை வாங்கவேண்டுமென்று முடிவுக்கு வந்தார்கள். நீங்கள் இதிலே எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். மேலோட்டமாகப் பார்த்தால் இந்த பல்கேரியக் கப்பல் 22 கோடி ரூபாய்க்குக் கிடைக்கிறதே பிறகு ஏன் 33 கோடி போட்டு வாங்கவேண்டுமென்ற உணர்வு எல்லோருக்கும் ஏற்படுவது நியாயம். ஆனால் நமக்கு எப்படிப்பட்ட கப்பல் தேவை? ஹால்டியாவிலேயும், தூத்துக்குடியிலேயும் அதனுடைய ஆழம் 8½ மீட்டர்கள் தான். எனவே அதிலே போய் வருகின்ற கப்பலாக நமக்குத் தேவை. இப்படி அந்தத் தேவைக்கு ஏற்ப கப்பலை பார்க்கின்ற போது, நமக்கு அந்த வகையிலே மற்ற கப்பல்கள் அமையவில்லை. அந்தக் கப்பல்களில் ஏற்றுகின்ற எடையையும், இந்த ஜெர்மன் கப்பலிலே ஏற்றுகின்ற எடையையும் கணக்குப்போட்டுப் பார்க்கின்றபோது, இதற்கு 123 ரூபாய் செலவும், ஒரு டன்னுக்கு, அதற்கு 145 ரூபாய் செலவும் என்ற கணக்கு நமக்கு வந்தது. எனவே இது லாபகரமாக இருக்கிறது என்பதை அடிப்படையாக வைத்துத்தான் இந்தக் கப்பலை வாங்கவேண்டும் என்ற முடிவிற்கு—முடிவிற்கு என்று சொல்லுவதைவிட—பரிந்துரையை நாம் செய்தோம். இந்த பரிந்துரை எஸ்.டி.எப்-சிக்கு அனுப்பப்பட்டது. அவர்கள் அங்கே பார்த்தார்கள். அப்படி பார்த்துவிட்டு, இதிலே தவறு செய்திருக்கிறீர்கள் என்று சொல்லவில்லை. அவர்கள் சொல்லிய கருத்துக்கள் எல்லாம் நீங்கள் 33 கோடி ரூபாய்க்கு கப்பலை வாங்கவேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறீர்கள். ஆனால் இன்றைய தினம் கப்பல்கள் குறைந்த விலைக்குக் கிடைக்கும் என்று அதைத் தான் அவர்கள் சொன்னார்கள். இதிலே தவறு இருக்கிறது என்று அவர்கள் சொல்லவில்லை. ஆனால் இது போவதற்குள்ளாக 6 மாதம் 7 மாத காலமாக இடைவெளி ஏற்பட்டிருக்கும். எனவே இந்த நேரத்திலே கப்பலினுடைய விலையிலே சரிவு ஏற்பட்டிருக்கிறது, எனவே குறைந்த விலையிலே

கிடைக்கும் என்று அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் அதிலே ஈடுபட்டுக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். அன்றாடம் அந்தத் துறையிலே பழகிக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அன்றாடம் விலையைப் பார்த்துக்கொண்டு இருக்கிற காரணத்தால் கப்பல் விலை குறைந்திருக்கிறது என்று அவர்கள் அனுபவத்தை வைத்துக் கொண்டு சொன்னார்கள். வேறு இடங்களிலே நீங்கள் கேளுங்கள். அவர்கள் சொன்னார்கள். கொரியாவிலேயும், ஜப்பானிலேயும் நீங்கள் கேட்டு அங்கேயிருந்து விலைப்பட்டியலை வாங்கிக் கொடுங்கள்; கொரியாவிலேயிருந்து ஒரு இடத்திலேயும், ஜப்பானிலிருந்து 2 இடத்திலேயும் நீங்கள் விலைப்பட்டியலை வாங்கிக்கொடுங்கள் என்று சொன்னார்கள். நாம் கொடுத்தது குளோபல் டெண்டர். நாங்கள் ஒருவேளை எங்களுக்கே தெரிய வந்து இது விலை அதிகமாக இருக்கிறது, ஆனால் இன்றைய தினம் நிலவரம் குறைந்திருக்கிறது என்று நாங்கள் வெளியிலே கேட்டு இருப்போமேயானால் நீங்கள் ஏன் குளோபள் டெண்டரை விட்டு வெளியிலே போனீர்கள் என்ன கேட்கிறார்கள், இதிலே என்ன கமிஷன் என்ற பேச்சு வரும் என்ற காரணத்தால்தான் இதை வெளியிலே நாங்கள் சிந்திப்பதற்கே தயாராக இல்லாமல் குளோபள் டெண்டர் வந்தது, அத்தனையையும் அவர்கள் முன்னாலே கொண்டுபோய் வைத்துவிட்டோம். அவர்கள் சொன்னார்கள். 3 இடங்களில், 3 கப்பல் தளங்களில் வாங்கிக் கொடுங்கள் என்று கேட்டார்கள். நாங்கள் மூன்றுக்கு மட்டும் எழுதவில்லை. 10, 15-க்கு மேலே நாங்கள் எழுதினோம். எழுதியதிலே 4, 5 பேர்கள்தான் நமக்குப் பதில் எழுதினார்கள்; அதையும், இதே கமிட்டி ஆய்வு நடத்தி அதையும் அதே எஸ்.எப்.டி.சி யிடம் கொண்டு போய் வைத்தார்கள். நீங்கள் இதை எண்ணிப்பார்க்கவேண்டும். இந்தக் கமிட்டியிலே இருப்பவர்கள ஏதோ தமிழகத்தைச் சேர்ந்த அதிகாரிகள் மட்டுமல்ல, இந்தச் சங்கடம் வந்துவிடக்கூடாது என்று சொல்லித் தான் மத்திய அரசாங்கத்தைக் கேட்டு, மத்திய நிபுணர்களைக் கேட்டு, அவர்களை இந்தக் கமிட்டியிலே இணைத்திருக்கிறோம் என்பதைத் தயவுசெய்து நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். இந்தக் கமிட்டியும் சேர்ந்து ஆய்வு நடத்தித்தான் அதற்குப் பின்னாலே இந்த ஹிட்டாச்சி மூலமாக வந்த அந்தக் கப்பலை வாங்கலாம் என்று சொல்லி மீண்டும் பரிந்துரை செய்து அந்த எஸ்.டி.எப்.சி-க்கு அனுப்புகிறார்கள். இதற்குப் பின்னாலே சில தாக்கீதுகளை அவர்கள் அனுப்பிக்கொண்டேயிருந்தார்கள். அதன் மீது மேல் நடவடிக்கைகளை எடுத்து மீண்டும் நாம் அதை அனுப்பிவைத்தோம். கடைசியாக எஸ்.டி.எப்.சி நிறுவனம் அதை ஏற்றுக்கொண்டு இதிலே திருப்தி அடைந்து மத்திய அரசாங்கத்திற்குப் பரிந்துரை செய்கிறது. ஆனால் மத்திய அரசாங்கத்திலே அதை நிராகரிக்கிறார்கள், இதற்கு என்ன காரணம் என்பதைச் சொல்வதற்கு நான் தயாராக இல்லை.

ஆனால் ஒன்று நாம் சிந்திக்கவேண்டும். இந்த எஸ்.எப்.டி.சி. என்று சொல்லும் நிறுவனம் தமிழக அரசுக்குக் கட்டுப்பட்டது அல்ல. மத்திய அரசுக்குக் கட்டுப்பட்டது. மத்திய அரசின் மேற்பார்வையில் இருப்பது அது. எனவே, அவர்கள் பரிந்துரை

செய்கிறார்கள். அவர்கள் பரிந்துரை செய்த பிறகு இந்த அரசாங்கத்தைக் குறைசொல்வது என்பது எனக்கு எப்படி என்பது தெரியவில்லை. எனவே, ஒரு வேளை, அவர்களே தவறு நடந்து இருக்கிறது என்று சொல்வார்களானால் நீங்கள் சொல்வதில் ஒரு வேளை நியாயம் இருக்கலாம். அவர்கள் ஏற்றுக்கொண்டு மத்திய அரசுக்கு அனுப்பிய பிறகு அங்கே அதைப் பார்க்கக் கூடியவர்கள் நிபுணர்கள் அல்ல. எஸ்.எப்.டி.சி.யில் இருப்பவர்கள் நிபுணர்கள். அந்த நிபுணர்கள் அதை ஒப்புக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அப்படியிருக்கும்போது இதிலே எப்படி நீங்கள் குற்றம் சாட்ட முடியும் என்பதை மட்டும் ஒரு கணம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆனால் இதிலே நமக்கு என்ன சங்கடம் ஏற்பட்டு இருக்கின்றது என்பதை நான் இங்கே எடுத்துச்சொல்லியாக வேண்டும். இப்போது 3 கப்பல்களை நாம் வைத்துக்கொண்டு, தேவையான நிலக்கரியை எடுத்துக் கொண்டு இருக்கிறோம். எதிர்காலத்தில் 20 லட்சம் டன் நிலக்கரி தேவை என்கிற நிலைமை நமக்கு இருக்கிறது. இந்த 20 லட்சம் டன்னை நாம் எடுத்துக்கொண்டு வந்தாகவேண்டும். இந்தியத் துணைக் கண்டம் முழுவதும் ஏறத்தாழ 405 கப்பல்கள் தான் இருக்கின்றன. இந்த 405 கப்பல்களில் நாம் பயன்படுத்தும் அளவிற்கு இருக்கும் கப்பல்கள் 6 கப்பல்கள்தான். இந்த 6 கப்பல்களில் ஏதாவது ஒரு கப்பலைத்தான் நாம் அமர்த்துக் கொள்வதற்கு முடியுமே தவிர, அதற்கு மேலே வேறு கப்பல்களை அமர்த்திக் கொள்வதற்கு இந்தியத் துணைக்கண்டத்திலேயே நமக்கு வாய்ப்பு இல்லை. எனவே, அந்த வகையிலே இந்த 6 கப்பல்களில் 3 கப்பல்களை நாம் அமர்த்தி இருக்கிறோம். அதிலே நமக்கு ஒரு டன் நிலக்கரி கொண்டு வந்து சேர்ப்பதற்கு ஆகும் செலவு இன்றையதினம் ஏறத்தாழ சராசரி 160 ரூபாய் ஆகிறது. சில நேரங்களில் இறக்குகின்ற நேரத்தில் காலம் எடுக்கும். சில நேரங்களில் கொஞ்சம் விரைவாக சில கப்பல்கள் போய்விடும். இதையெல்லாம் சராசரியாகப் பார்த்தால் 160 ரூபாய் ஆகிறது. நாம் பரிந்துரை செய்து இருக்கிறோமே அந்தக் கப்பலைப் பயன்படுத்தினால் ஒரு டன் எடுத்து வர 100 ரூபாய் தான் ஆகும். ஏறத்தாழ 60 ரூபாய் வித்தியாசம் இருக்கிறது எனவே நாம் எடுத்து வரவேண்டிய நிலக்கரியின் அளவு 20 லட்சம் டன் என்று வைத்துக்கொண்டால், ஒரு ஆண்டில் நமக்கு ஏறத்தாழ 12 கோடி ரூபாய் சேமிப்பு ஆகிறது என்பதை நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இங்கே மற்றொன்றையும் சுட்டிக்காட்டினார்கள். அதைப் பற்றி நான் சொல்லியாக வேண்டும். சில நேரங்களில் விலை குறைகிறது. சில நேரங்களில் விலை உயர்ந்து கொண்டே போகிறது. இந்த நிலைமை கப்பலில் மட்டுமல்ல, லாரிகளிலும் இருக்கிறது. பேருந்துகளை எடுத்துக்கொண்டாலும் அதிலும் இருக்கிறது. இந்த நிலைமை எல்லாப் பொருள்களிலும் இருந்து

கொண்டு இருக்கிறது. அந்த வகையில் தான் கப்பல் முதலில் கேட்கிறபோது நல்ல மார்க்கெட் இருந்தது. விலை அதிகமாக இருந்தது. அதற்குப் பிறகு விலை குறைந்து இருக்கிறது. இப்போது என்ன நிலைமை என்பது நமக்குத் தெரியாது.

உதாரணத்திற்கு ஒன்றை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். இப்போது ஒரே மாதிரியான 3 கப்பல்களைத்தான் நாம் அமர்த்தி இருக்கிறோம். இப்போது அந்த 3 கப்பல்களில் முதலில் எடுத்த கப்பலுக்கு 82,000 ரூபாய நாம் வாடகையாகத் தரவேண்டியிருக்கிறது. இதிலே ஒரு வேடிக்கை என்னவென்றால் அதற்குப் பின்னாலே—6 மாதத்திற்குப் பின்னாலே எடுத்த மற்றொரு கப்பலுக்கு 23,500 ரூபாய தான் நாம தருகிறோம். எனவே இந்த நிலைமைகள் மாறியிருக்கின்றன என்பதை நீங்கள் புரிந்து, கொள்வீர்கள் என்று நம்புகிறேன், இது தான் எல்லா இடங்களிலும் நடந்து கொண்டு இருக்கிறது. ஆகவே, இதிலே ஏற்றத் தாழ்வுகள் அவ்வப்போது இருக்கின்ற காரணத்தால் ஏதோ அரசாங்கம் தவறு செய்கிறது என்ற முடிவுக்கு வருவது பொருத்தமாக இருக்காது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

புதியதாக நாம் வாங்கவேண்டும் என்று சொன்ன கப்பல் வாங்கப்படாத காரணத்தால், தூத்துக்குடியில் என்ன நிலைமை என்று சொன்னால், அங்கே ஒரு கன்வேயர் பெல்ட் நாம் அமைத்து இருக்கிறோம். கப்பலில் இருந்து அந்த கிரேன் நிலக்கரியை நேரடியாக அந்த பெல்டில் கொட்டிவிட்டால், பெல்ட் தானாகவே அதை உள்ளே கொண்டு போய்விடும். அப்படிப்பட்ட ஒரு வசதியை அங்கே நாம் ஏறத்தாழ 13 கோடியில் இருந்து 14 கோடி ரூபாய் செலவில் அமைத்து இருக்கிறோம். அதற்கு மத்திய அரசாங்கம் 3 கோடி ரூபாய் செலவில் ஒரு தளம் கூட அமைத்து இருக்கிறது. ஆகவே ஏறத்தாழ 16 அல்லது 17 கோடி ரூபாய் அதற்காகச் செலவழிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. ஆனால் அது இன்றைய தினம் பயன்படுத்தப்படவில்லை. காரணம், தேவைக்கு ஏற்ப கப்பல் அங்கே இல்லை. அதைப் பயன்படுத்த முடியாத அளவிற்குத்தான் கப்பல் இருக்கிறது.

அந்த கன்வேயர் பெல்ட் ஒரு மணி நேரத்திற்கு ஏறத்தாழ 2000 டன் நிலக்கரியைக் கொண்டு போகும் சக்தி வாய்ந்தது ஆனால் நாம் வாங்கும் கப்பல் 2,000 டன் நிலக்கரியை எடுத்துக் கொட்டக்கூடிய சக்தி வாய்ந்தது. இப்போது நமக்கு கிடைத்து இருக்கும் கப்பல் ஒரு மணி நேரத்திற்கு 300 டன் நிலக்கரியைக் கொட்டும் சக்தி படைத்ததுதான். இதனால் நமக்கு எவ்வளவு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதைப் பார்க்கவேண்டும், எவ்வளவு காலதாமதம் ஏற்படுகிறது என்பதைப் பார்க்கவேண்டும்.

30,000 டன் நாம் ஒரு கப்பல் மூலம் கொண்டு வருகிறோம் என்று வைத்துக் கொண்டால், ஒரு மணி நேரத்திற்கு 300 டன் கொட்டினால் எவ்வளவு நாள் ஆகும் என்பதை நீங்கள் கணக்குப் போட்டுப்பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும். ஆனால் 2000 டன் ஒரு மணி நேரத்திற்கு கொட்டுகின்ற அளவிற்கு இருக்குமானால் அதற்கு எவ்வளவு நேரம் ஆகும் என்பதையும் கணக்குப் போட்டுப் பார்க்கவேண்டும். ஒரு நாள் காலதாமதம் ஆகிறது என்று சொன்னால்கூட நமக்கு ஏறத்தாழ 80,000 ரூபாய் வாடகை என்ற வகையில் செலவாகிறது. இது தான் இன்றைக்கு இருக்கும் நிலைமை. இந்த நிலைமையைப் பார்த்துத்தான் அவர்களுக்கு நாம் பல்வேறு கருத்துக்களைச் சுட்டிக் காட்டினோம்.

(இரவு 7-20)

நான் இன்றைக்குக் கூட சொல்ல விரும்புகிறேன். இதை அவர்கள் எந்த காரணமும் சொல்லாமல் நிராகரித்திருக்கிறார்கள். ஏதாவது காரணத்தைச் சொன்னால் நாங்கள் ஏற்றுக் கொள்கிறோம். நல்ல முறையில் அவர்கள் முடிவு செய்வார்கள் என்று நாங்கள் எதிர்பார்த்தோம். ஆனால் எந்தக் காரணமும் சொல்லாமல் நிராகரித்தால் இந்த அரசு அதற்குமேலே எப்படி நடவடிக்கை எடுக்க முடியும்? நீங்கள் கூட குற்றச்சாட்டைச் சொல்லும்போது ஆதாரத்தோடு சொன்னால்தான் அதற்கு என்ன காரணம், எப்படி இருக்கலாம் என்று ஆராயமுடியும். மேலோட்டமாக சொன்னால் அதிலே நடவடிக்கை எடுக்க முடியாது. எஸ். எப். டி. சி. அல்லது மத்திய அரசு நிராகரிக்கிறது என்றால் அது ஒரு கொள்கையாக இருக்கலாம், அல்லது வேறு காரணமாக இருக்கலாம். என்ன காரணம் என்பதைச் சொல்லவில்லை என்றால் அந்த அரசு தொடர்ந்து அதிலே என்ன நடவடிக்கை எடுக்க முடியும் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். எஸ்.எப்.டி.சி.யில் பேசினோம் ஏற்கெனவே அவர்கள் தான் ஆலோசனை சொன்னார்கள் அவர்கள் சொன்னபடி தான் விலைப்பட்டியலை வாங்கிக் கொடுத்தோம். ஆனால் மத்திய அரசு நிராகரிக்கிறது என்றால் இதை நாங்கள் எங்கே சென்று சொல்வது? (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இதே குற்றச்சாட்டு இந்த மன்றத்திலே சொல்லப்பட்டு, விரிவாக அதற்குப் பதிலும் சொல்லப்பட்டு விட்டது, அது ரிக்கார்டு ஆகியிருக்கிறது. ஆகவே அதைப்பற்றி மீண்டும் மீண்டும் சொல்லவேண்டாம்.

திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி : துணைத் தலைவரவர்களே, மீண்டும் இந்த அரசாங்கம் கப்பலை வாங்குகின்ற முயற்சியிலே இதே தவறைச் செய்தால் மீண்டும் பேசவேண்டிய சந்தர்ப்பம் வரும். ஜெர்மன் கப்பல் ஒன்றுக்கு 33 கோடி ரூபாய். அதே கெபாசிடியுள்ள ஜப்பான் கப்பலுக்கு 21 கோடி ரூபாய் இந்த டிபரன்ஸை நீங்கள் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். ஜெர்மனியிலே வாங்க வேண்டுமென்று டிராப்ட் அக்ரீமென்ட் வாங்கி கையெழுத்து போட்டு அரசாங்கத்தின் ஒப்புதலுக்கு அனுப்பப் பட்டு விட்ட அதே கப்பல் 33.33 கோடி ரூபாய் அது எப்படி

6 மாதத்திற்குள்ளாக அதே கப்பசிட்டியோடு 22 கோடிக்கு வந்தது? இது முதல் பாயின்ட். இரண்டாவதாக இன்னும் அந்தக் கப்பலை வாங்கவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அந்த கப்பல் மார்க்கெட் குறைந்து இருக்கிறது. The market has come down very much. To-day the price has come down to Rs. 18.5 crores Are you going to buy the same ship for Rs. 22 crores.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவரவர்களே, அவர்களே கேள்வியும் கேட்டு பதிலும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நாங்கள் மீண்டும் 21 கோடி ரூபாய்க்கு கப்பலை வாங்க வேண்டுமென்று சொல்லும்போது அதையே வாங்க வேண்டுமா? அதே விலைக்கு வாங்க வேண்டுமா? இன்றையதினம் விலை குறைந்திருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். ஏற்றுக் கொள்கிறேன். 33 கோடி ரூபாய்க்கு வாங்க வேண்டுமென்று சொன்னது இந்த மாதிரி ஏன் இறங்கியிருக்கக்கூடாது? எப்படி அதில் வித்தியாசம் வருகிறது என்று கேட்கிறார்கள். இப்போது எப்படி இறங்கியிருக்கிறது என்று சொல்கிறீர்களோ அப்படி ஏன் அப்போதும் இறங்கியிருக்காது? (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இதில் விவகாரம் ஒன்றும் இல்லை. ஏற்கெனவே எல்லாம் சொல்லப்பட்டு பதிலும் சொல்லப்பட்டு, ரிக்கார்டு ஆகியிருக்கிறது. முடிந்துபோன ஒன்றை மீண்டும் மீண்டும் கிளப்ப வேண்டுமா? தேவையில்லை.

திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி: மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சொன்னதால் சொல்கிறேன். 33.33 கோடி ரூபாய்க்கு வாங்கிக் கொள்ளலாம் என்று 'இர்ரெக்கவரபிள் லெட்டர் ஆஃப் கிரடிட் ஓப்பன்' பண்ணிவிட்டார்கள். அதற்குப் பின்னால் மார்க்கெட் குறைந்துவிட்டது. குறைத்துக் கொடுங்கள் என்று சொன்னால் ஜெர்மன்காரன் குறைத்துக் கொடுப்பானா? எப்படி கொடுப்பான்?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமசந்திரன் ; மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இது பற்றி எனக்குக் கொஞ்சம் தெரியும் என்பதால் நான் விளக்குவது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். கப்பல்களை வாங்குவதில் ஒரு முறை உண்டு. அதாவது பொதுவாக அது உலக வாணிப நிலையைப் பொறுத்திருக்கிறது. இண்டர்நேஷனல் மார்க்கெட் என்று சொல்வார்கள். அது இண்டர்நேஷனல் பிட்டிங் என்பதைப்போல் அந்த விலையில், உலகப் பொருளாதார ஏற்ற இறக்கத்தில் விலை ஏறலாம் அல்லது இறங்கலாம்; இரண்டு மார்க்கெட்டில் வரும். ஆகவே, கப்பலை வாங்குவது என்பது நாம் பஸ் வாங்குவது, லாரி வாங்குவதைப்போல் அல்ல. கப்பல் வாங்குவது என்றால் அன்றைய இறக்குமதி விலையில் வாங்கவேண்டும். ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் அப்படி வாங்கினாலும் குறை சொல்ல ஆரம்பித்ததன் விளைவாக இந்த அரசு என்ன செய்தது என்றால் டெண்டர் கோரி, உலகம் முழுவதும் உள்ள கப்பல் கட்டும் தளங்களில் டென்டர் கோரி, வாங்க முயற்சி செய்தோம். இதுவே சாதாரண முறைகளுக்கு கொஞ்சம்

அப்பாற்பட்டது. அப்படி எடுத்து டெண்டர்களை எல்லாம் வாங்கி ஜெர்மன் நிறுவனத்தோடு கலந்து பேசி பைனலைஸ் பண்ணும் முடிவுக்கு வருகிறபோது, டெண்டர்கள் கேட்பதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டது. நான் ஏற்கெனவே சொன்னதுபோல இண்டர்நேஷனல் மார்க்கெட் என்பது ரொம்ப சென்சிடிவ் மார்க்கெட். 6 மாதம் ஆகிவிட்டால் விலை சரிந்து விடுகிறது. ஆகவே டெண்டர்களை வாங்கிய பிறகு, அந்தக் கொட்டேஷன்களை எல்லாம் அனலைஸ் பண்ணி, லேட்டஸ்ட் எவ்வளவு என்று பார்த்து ஒப்பந்தம் போட்டு, மத்திய சர்க்காருக்கு அனுப்புகிற கால கட்டத்தில் மறுபடியும் விலை விழுந்துவிடுகிறது.

ஆகவே அவர்கள் என்ன சொல்கிறார்கள் என்றால் இன்றைக்கு அதனுடைய விலை குறைந்து இருப்பதால், அந்த ஒப்பந்தத்தை ஏற்றுக் கொள்வதற்கு பதிலாக குறைந்த விலையில் தரக்கூடிய வேறு நிறுவனத்திடமிருந்து ஏன் பெறக்கூடாது என்று தான் மத்திய அரசு கேட்டது. அது சரி. அதுபோலவே நாம் டெண்டர்களை பைனலைஸ் பண்ணி அனுப்பியதும் சரி. மார்க்கெட் டவுன் ஆனது. இண்டர்நேஷனல் ஃபினாமினா. யாரும் ஒன்றும் அதைச் செய்யமுடியாது.

அதைப் பெரிய கம்பெனிகள் மூலமாக ஏன் செய்யக்கூடாது என்று கேட்டார்கள். அவர்கள் ஜப்பானிலே இருக்கிற, கொரியாவிலே இருக்கிற 2, 3 விவரங்களைச் சொன்னார்கள். 2, 3 விவரங்களைக் கேட்டார்கள். மறுபடியும் எங்கே நம்முடைய மதிப்பிற்குரிய எதிர்க்கட்சியினர், மாண்புமிகு திராவிட முன்னேற்ற கழக உறுப்பினர்கள் ஏதாவது குறை கூறுவார்களோ என்பதால் அதற்குப் பிறகு ஜப்பான், கொரியா போன்ற நாடுகளுக்கும் டெண்டர்கள் கேட்டு, விலை கேட்டு அனுப்பினார்கள். அதுவும் வந்தது. மாநில அரசே அதைப் பரிசீலித்தால் எங்கே அதைக் கூட குறைச் சொல்வார்களோ என்று கருதி, மைய அரசின் நிபுணர்களையே ஒரு குழுவாக வைத்து, அவர்கள் அதனை பரிசீலனை செய்து, அவர்கள் அதை தீவிரமாக ஆராய்ந்து பார்த்து அந்தக் கப்பலை இந்த அளவிலே வாங்கலாம் என்று ஒரு முடிவு எடுத்து, இந்திய அரசுக்கு அவர்களே அனுப்பினார்கள். ஆனால் அதையும் இந்திய அரசு ஒப்புக் கொள்ளவில்லை.

நான் இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு தெரிவித்துக் கொள்வது, மாநிலங்கள் கப்பல் போக்குவரத்து கழகத்தை நடத்துவதையே இந்திய அரசு விரும்பவில்லை. அந்த உரிமையை மாநில அரசுகள் பெறவேண்டும் என்பதற்காக ஒரு காலத்தில், தனியார்கள் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தை நடத்துகிறார்களே, மாநிலங்கள் ஏன் நடத்த கூடாது என்று போராடி, திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசுக் காலத்தில்தான்—கேரளத்தைச் சேர்ந்த அமைச்சர்கள், நாங்கள் எல்லாம் போராடி, அதைப் பெற்றதன் காரணமாகத்தான் கேரளம், கர்நாடகம், தமிழகம் ஆகிய 3 மாநிலங்கள் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தை அமைக்க முயற்சிகளை எடுத்து, ஆரம்பித்தது.

அதில் கர்நாடகமும் மூடிவிட்டது. கேரளமும் அந்தக் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தை மூடிவிட்டது. நாமும் அதை மூடிவிடவேண்டும் என்ற ஒரு அவா இந்திய அரசுக்கு இன்றைக்கு இருக்கிறது. ஆகவே தான் நாம் எதைச் செய்தாலும் அதை அவர்கள் மறுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்கு ஏற்றாற்போல் ஒவ்வொரு முறையும் திராவிடமுன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் அது நடநதுவிட்டது இது நடந்துவிட்டது என்று சொல்வது அவர்களுக்கு அந்த வகையில் ஒரு முடிவு எடுப்பதற்கு ஒரு வாய்ப்பை அமைத்துக் கொடுக்கிறது. நான் மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சியினரை தயவுசெய்து கேட்டுக் கொள்வது மகன் செத்தாலும் பரவாயில்லை மருமகள் தாலி அறுக்க வேண்டும் என்ற மனப் போக்கை அவர்கள் தயவு செய்து மாற்றிக் கொள்ளவேண்டும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அது அந்த நிலைக்கு கொண்டு போகும், அதனால் தமிழ்நாட்டினுடைய நலனே பாதிக்கக்கூடும்.

மாண்புமிகு திருகிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்கள் சொல்கிறபோது 33 கோடி 22 கோடியாகிவிட்டது என்று சொன்னார்கள். நான் மாண்புமிகு கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்களுக்கு சொல்லிக்கொள்கிறேன் ஏற்கெனவே நாம் டெண்டர்கேட்டு ஒப்பந்தம் போட்டிருந்தோமே 30 கோடியோ, 32 கோடியோ, அந்த விலைக்கு அந்தக் கப்பல் வாங்கப்பட்டிருந்தாலும் கூட, இன்றைக்கு 12 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு மிச்சமாகும். ஆக கால தாமதம் ஆக ஆக.. (குறுக்கீடு) நான் சொல்லிவிடுகிறேன், பிறகு வேண்டுமானால் கேளுங்கள். தற்போது கப்பலை நாம் வாடகைக்கு பெறுவதன் மூலம் 160 ரூபாய் ஒரு டன்னுக்கு தருகிறோம். நம்முடைய கப்பலே வந்திருக்குமானால், 100 ரூபாய் செலவில் நாம் நிலக்கரியைக் கொண்டு வந்திருக்க முடியும். ஆகவே ஒரு டன்னுக்கு 60 ரூபாய் மிச்சம். நமக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு 2½ லட்சம் டன் நிலக்கரி வேண்டும்.

அந்த வகையில் கணக்குப் பார்த்தால், 10, 12 கோடி ரூபாய் இன்றைக்கு மிச்சமாகியிருக்கும். காலத்தைக் கடத்தாமல் இருந்திருந்தால் அந்தப் பணத்தையும் சேர்த்து நாம் சம்பாதித்திருக்க முடியும் என்பதை நினைத்துப் பார்க்க வேண்டும். இன்றைக்கும் அந்தக் கப்பலை வாங்க நமக்கு அனுமதி கிடைக்கவில்லை. எப்போது கிடைக்கும் என்றும் தெரியாது. அனுமதி கிடைத்ததற்குப் பிறகு, ஆர்டர் போட்டு, அந்தக் கப்பல் வந்து, அந்தக் கரியை கொண்டு வருவதற்குள் பல 33 கோடி ரூபாய்களை தமிழக அரசு இழக்க வேண்டி வரும். ஆகவே, மொத்த பொருளாதார கண்ணோட்டத்தில் அதை அணுகிப் பார்க்க வேண்டுமே தவிர, அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசின் மீது ஒரு எரிச்சலை வைத்து தயவுசெய்து இந்தப் பிரச்னையை இனிமேலும் அணுக வேண்டாம் என்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[1983 மார்ச் 30

(இரவு 7-30)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் இன்னொரு கருத்தினை இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். ஒரு தனிப்பட்ட நிறுவனத்திற்கு எதையும் கொடுத்துவிடவேண்டும் என்ற ஆர்வமும், அக்கறையும் இல்லை என்பது பற்றி விரிவாகச் சொல்லவேண்டும் என்பதற்காக நான் ஒரு கருத்தைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குளோபல் டெண்டர் தான் கேட்கவேண்டும் என்று வலியுறுத்துகிறார். அதைத்தான் நாங்கள் முதலிலே கேட்டோம். குளோபல் டெண்டர் கேட்டால் அதில் தவறு நடக்காது என்று அவர் நம்புகிறார். அந்த குளோபல் டெண்டரிலே தான் ஜெர்மன் கப்பலை வாங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்தோம். ஆனால் அதைத் தவறு என்று நீங்கள் சொல்கிறீர்கள். இன்னொன்று, அதற்குப் பின்னாலே எஸ். டி. எஃப். சி-யிலே சொல்லி இருந்தாலும் கூட நீங்கள் ஏன் நேரடியாகக் கேட்டு வாங்கினீங்கள், இரண்டு முறை குளோபல் டெண்டர் கேட்பதற்கு என்ன என்று கேட்கிறார்கள். ஒருவேளை ஜெர்மன் கப்பலை வாங்கவேண்டும் என்ற ஆர்வம் எங்களுக்கு இருந்திருந்தால், நீங்கள் இரண்டாவது முறை சொல்லியதைத்தான் நாங்கள் செய்திருப்போம். ஆனால் அதிலே எங்களுக்கு அக்கறை இல்லை. ஜெர்மன் கப்பல ஏற்கெனவே விலைப்பட்டியலைக் கொடுத்து விட்டது. இப்போது விலை குறைந்திருக்கிறது. மீண்டும் விலைப்பட்டியலை அவர்களிடம் கேட்பதற்கு வாய்ப்பு இல்லை. காரணம் குளோபல் டெண்டரிலே இருந்து அவர்கள் வெளியே வரமுடியாது. தனியாக நாம் கேட்கிறோம், எனவே அவர்களும் இதிலே கலந்து கொள்ளவேண்டும் என்று விருப்பம் எங்களுக்கு இருந்திருந்தால் நாங்கள் குளோபல் டெண்டர்தான் கேட்டிருப்போமே தவிர தனியாக எஸ்.டி.எஃப்.சி. சொல்லிய உடனே தனியாக 10 இடத்திலே இருந்து வாங்கி நாங்கள் விலைப் பட்டியலைக் கொடுத்திருக்க மாட்டோம் என்பதை தயவுசெய்து நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும்.

நான் கடைசியாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன், இதிலே இந்த அரசு எந்தத் தவறையும் செய்து விடவில்லை. விலை ஏற்ற இறக்கங்கள் இங்கே சங்கடத்தை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கின்றதே தவிர, மத்திய அரசினுடைய கொள்கை நமக்கு சங்கடத்தை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கின்றதே தவிர இந்த அரசு எந்த குறைகளையும் செய்த விடவில்லை என்பதையும் இதைப் பற்றி விவாதிப்பதற்கு நீங்கள் எந்த நேரத்தில் நீங்கள் காலத்தினை ஒதுக்கினாலும் நாங்கள் தயாராக இருக்கிறோம். நீங்கள் ஏற்கெனவே சொன்னீர்களே, ஏதோ விசாரணை என்று. அப்படிப்பட்ட விசாரணையை திராவிட முன்னேற்றக் கழகமே ஏற்பாடு செய்தாலும் அதைச் சந்திப்பதற்கு தயாராக இருக்கிறோம். இதிலே எந்தப் பிரச்சினையையும் சந்திப்பதற்கு எங்களுக்கு தயக்கம் இல்லை என்பதையும் எங்களிடத்திலே தவறு இல்லை என்பதையும் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்,

1983 மார்ச் 30] (திரு. சு. முத்துசாமி)

மாண்புமிகு மின்சாரத்துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு அதிலே அக்கறை உண்டு, என்னுடைய துறையினைப் பொறுத்தவரையில் நஷ்டம் என்று சொல்வதற்கு இல்லை. ஆனால் அவர்கள் பெருத்த நஷ்டத்தை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கின்ற காரணத்தால் அமைதியாகச் சொன்னாலும் வேதனையோடு சொல்லி இருக்கிறார்கள். எனவே உங்களுடைய எதிர்கால ஒத்துழைப்பு நியாயமாக இருக்கும் என்று எதிர்பார்த்து இந்தப் பிரச்னையை இத்தோடு விட்டுவிட்டு வேறு பிரச்னைக்குப் போக விரும்புகிறேன், (குறுக்கீடுகள்) ஒரே ஒரு அறிவிப்பினை மட்டும் சொல்லி முடித்து விடுகிறேன்.

ஒரு தனி நபர் அல்லது அவருடைய மனைவியோ, கணவரோ குடும்பக்கட்டுப்பாடு செய்து கொண்டால் இதுவரை அதற்காக ஊக்கத் தொகையாக 200 ரூபாய் அளிக்கப்படுகின்றது. அதை 400 ரூபாயாக உயர்த்த முடிவு செய்திருக்கிறோம். நாட்டின் நன்மையைக் கருதி அதை செய்திருக்கிறோம். அதுமட்டுமல்ல. தேவையான விடுமுறையும் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும்.

போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணியாற்றுகின்ற பல ட்ரெயினீஸ் இருக்கிறார்கள். அவர்களில் கம்பெனி ட்ரெயினீஸுக்கு 1-4-83 முதல் ஐ. டீ. ஐ. படித்தவர்களுக்கு முதல் ஆண்டுக்கு 225 ரூபாய் என்று இருந்ததை 325 ஆகவும் 250 என்று இருந்ததை 350 ரூபாயாகவும் உயர்த்துகிறோம்.

டிப்ளமா படித்தவர்களுக்கு முதல் ஆண்டு 350 ரூபாய் என்று இருந்ததை 400 ரூபாயாகவும், 400 என்று இருந்ததை 450 ரூபாயாகவும் உயர்த்தப்படுகின்றது. பொறியியல் பட்டம் பெற்றவர்களுக்கு 550 ரூபாய் என்று இருந்தது 600 ரூபாயாக உயர்த்தப்படுகின்றது. அதேபோன்று எழுத்தர் பயிற்சிக்காக இருக்கின்ற கம்பெனி ட்ரெய்னீஸுக்கு பள்ளி இறுதித் தேர்வு பெற்றவர்களுக்கு 230 ரூபாய் என்று இருந்தது 300 ரூபாயாகவும் பட்டதாரிகளுக்கு 250 ரூபாய் என்று இருந்தது 350 ரூபாயாகவும் உயர்த்தப்படுகின்றது.

அடுத்து மிக முக்கியமான ஒரு அறிவிப்பு. ஒரு தொழிலாளி வேலைக்கு வருகின்ற நேரத்தில் இருந்து வேலை முடிந்து திரும்புகின்ற வரையில் ஏதாவது விபத்துக்குள்ளாகி இறந்துவிட்டால் இதுவரையில் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இருந்து தனியாக எந்தத் தொகையும் கொடுக்க வழிவகை இல்லை. அவ்வப்போது ஏற்படுகின்ற சூழ்நிலைக்கேற்ப அறிவித்துக் கொண்டிருந்தோம். அவ்வாறு வேறு வகையிலே 10 ஆயிரம் ரூபாய் என்று இருந்தது. எனவே இப்போது போக்குவரத்துக் கழகமே 5 ஆயிரம் ரூபாய் அவர்களுக்கு மானியமாகக் கொடுப்பதற்கு வழிவகை செய்கின்றது. அதேபோன்று மரணம் அடைகின்ற தொழிலாளர்கள் அன்றாடம் அவர்கள் சம்பாதிப்பதை செலவழித்துவிடுகிற காரணத்தால் திடீர் என்று அந்த வீட்டிலே மரணம் ஏற்பட்டு விட்டால் அந்தத் தொழி

லாரியும் இல்லாத நேரத்தில் அந்த பணத்தை செலவழிப்பதற்கு வழிவகை இல்லாத காரணத்தால் 150 ரூபாயை அந்த தொழிலாளருடைய குடும்பத்திற்கு ஈமச்சடங்கிற்காக கொடுக்கின்ற சூழ்நிலையை போக்குவரத்துக் கழகம் உருவாக்குகிறது.

அதேபோன்று ஒரு பணியாளருடைய வருடாந்திர ஊதிய உயர்வும் அவருடைய நீண்ட கால சம்பள அடிப்படையிலே சீரமைக்கப்படுகின்ற சம்பள உயர்வும் ஒரே காலத்தில் சில நேரங்களில் வந்துவிடும். அப்படி வருகிறபோது இதுவரை என்ன செய்தார்கள் என்றால் சம்பள உயர்வு இல்லாமல் பதவி உயர்வு மட்டும் கொடுத்துக் கொண்டு இருந்தார்கள். இனிமேல் முதலிலே அந்த ஆண்டு சம்பள உயர்வை கொடுத்துவிட்டு அதற்கு பின்னால் உடனே அந்த பதவி உயர்வை கொடுக்கவேண்டும் என்ற வழிவகை செய்யப்படுகிறது. இந்த பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் மதுரை, இராஜபாளையம், கொடைக்கானல், கீரனூர், பொன்னமராவதி மற்றும் அறந்தாங்கி ஆகிய இடங்களில் மொத்தம் 70 லட்சம் ரூபாய் செலவில் பணிமனைகள் அமைப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும். இப்படி இந்த போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரை ஏறத்தாழ 12 இலட்ச ரூபாய் தனித்தனியாக ஊர்கள் இருக்கிறது பட்டியலாக சொன்னால் காலம் அதிகமாக போகும். சிலபேர் இப்போதே கொஞ்சம் பொறுமை இல்லாமல் இருக்கிறார்கள் என்ற காரணத்தால் மொத்தச் செலவாக பணிமனைகள் அமைப்பதற்கு 12 இலட்ச ரூபாயும், தலைமை நிர்வாக அலுவலகம் அமைப்பதற்கு 20 இலட்ச ரூபாயும், 80 நிழற்குடைகள் அமைப்பதற்கு 4 இலட்ச ரூபாய் செலவும் சாத்தூர், புதூர் போன்ற இடங்களில் சிற்றுண்டிச்சாலையும், ஓய்வு விடுதியும் அமைப்பதற்கு 20 இலட்ச ரூபாய் செலவும் செய்யப்படும் என்பதையும் திண்டுக்கல் மற்றும் பழனியில் சிற்றுண்டிச்சாலைகள் அமைக்க 16 இலட்சம் ரூபாய் செலவழிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 10 ஏக்கர் நில பரப்பளவில் பணிமனை அமைக்கவும், சுற்றுலா மையத்தையும் அமைக்கவும் 14 இலட்சம் ரூபாய் செலவழிக்கப்படும்.

அதேபோன்று டயர்கள் புதுப்பிப்பது சம்பந்தமாக ஒரு ஆராய்ச்சி நிலையம் அமைப்பதற்கு 10½ லட்சம் ரூபாய் செலவழிக்கப்படும்.

அதேபோன்று தமிழ்நாடு ஆதி திராவிடர் வீட்டு வசதி வளர்ச்சிக் கழகத்தின் உதவியுடன் திருமூர்த்தி அணை கட்டத்தில் ஒரு பயிற்சி நிலையம் அமைப்பதற்கு 90 இலட்ச ரூபாய் செலவழிக்கப்படவிருக்கிறது.

374 வீடுகள் பொள்ளாட்சியிலும் திருப்பூரிலும் கட்டுவதற்கு 116 இலட்ச ரூபாய் செலவழிக்கப்படும்.

சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் திருச்சிராப்பள்ளி மற்றும் பல இடங்களில் 19 இலட்ச ரூபாய் செலவில் பணிமனைகள் அமைக்கப்படும். அதேபோன்று சிலயிடங்களில் பணிமனைகள் அமைப்பதற்காக 14 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் இடங்கள் மட்டும் கையகப்படுத்தப்படும்.

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்திலேயும் பணிமனைகள் அமைப்பதற்கு 29 இலட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்படுகிறது. தர்மபுரியிலும் சேலத்திலும் மருத்துவமனை அமைப்பதற்காக தொழிலாளிகளுக்காக 4 இலட்ச ரூபாய் செலவழிக்கப்படும். இராணித்தோட்டத்தில் 4 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் நிர்வாக அலுவலக கட்டிடமும் பணிமனைகள் அமைக்கவும் 6 இலட்ச ரூபாய் செலவழிக்கப்படும். விளாத்திக்குளத்திலும் 4 இலட்சத்து 50 ஆயிரம் ரூபாய் செலவில் பணிமனை விரிவாக்குகின்ற பணியும் செய்யப்படும்.

தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் செஞ்சியில் 7½ இலட்சம் ரூபாய் செலவில் பணிமனை அமைக்கப்படும்.

திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் மதுரையிலும், கோவையிலும் 22 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் பேருந்து நிலையங்கள் அமைக்கப்படும். திருநெல்வேலியில், 15 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் ஒரு பணிமனை அமைக்கப்படும். சென்னைக்கும் பாண்டிச்சேரிக்கும் ஒரு ஏ.சி. பஸ் விடப்படும், சென்னைக்கும் திருப்பதிக்கும் கூட விடப்படும். எர்ணாகுளத்திலிருந்து தூத்துக்குடி, வேளாங்கண்ணி, மதுரை சென்னை பேருந்துகள் விடுவதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன.

உள்துறையின் சார்பாக சில அறிவிப்புகள். பொதுமக்கள் வசதியைக் கருதி கருவூலங்களிலும், வங்கிகளிலும் தற்போது மோட்டார் வாகன கட்டணங்களையும், வரிகளையும் வசூலித்து வந்தார்கள். அதேபோன்று டிரான்ஸ்போர்ட் வெகிக்கல்ஸ் இருக்கிறதே அதற்கு தேசியமயமாக்கப்பட்ட வங்கிகளில் வசூலித்து வந்தார்கள், இதிலே பல சிக்கல்கள் ஏற்பட்டு அங்கே கட்ட முடியாத நிலைமை இருக்கிறது என்ற காரணத்தால் ஆங்காங்கே இருக்கின்ற போக்குவரத்து அலுவலகங்கள், பகுதி அலுவலகங்கள் அனைத்திலும் வாங்குவதற்கான நடவடிக்கை எதிர் காலத்தில் எடுக்கப்படும் என்பதை மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று தற்போது டிரான்ஸ்போர்ட் வெகிக்கல்ஸ்க்கு நான்—டிரான்ஸ்போர்ட் வெகிக்கல்ஸ்க்கு ஏற்கனவே அந்த புரவிஷன் கொடுத்து ஆகிவிட்டது—கால் ஆண்டுக்கு ஒரு முறை தான் வரி கட்டவேண்டும். அரை ஆண்டுக்கோ முழு ஆண்டுக்கோ கட்டுவதற்கு வாய்ப்பு இல்லை. இனிமேல் அதை கட்டுவதற்கு வாய்ப்பு கொடுப்பது மட்டும் அல்லாமல் கால் ஆண்டிற்கு கட்டினால் 4 சதவீதம் அவர்களுக்கு அந்த வரியிலே சலுகையும், ஒரு ஆண்டுக்கு கட்டினால் 6 சதவீதம் வரியிலே சலுகையும் கொடுக்கப்படும் என்பதை தான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

(திரு. சு. முத்துசாமி) [1983 மார்ச் 30

அதேபோன்று ஒரு பேருந்தினுடைய அடிச்சட்டத்தை மாற்ற வேண்டும் என்று சொன்னாலோ அல்லது அதனுடைய நீள அகலத்தை குறைக்கவேண்டும் என்று சொன்னாலோ ஒரு டீலரிடத்திலிருந்து தான் இதுவரை சான்றிதழை வாங்கிக் கொண்டிருந்தார்கள். எனவே அந்த முறையை மாற்றி ரீஜினல் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆபீசரே அந்தச் சான்றிதழை கொடுக்கலாம் என்ற ஏற்பாட்டை இப்போது நாங்கள் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். கனரக வண்டியை ஓட்டுவதற்காக ஒரு ஓட்டுநர் உரிமம் பெற வேண்டுமென்று சொன்னால் லைட் வெகிக்கிள்ஸ் ஓட்டுவதற்கு அவர் 2 ஆண்டுக்காலம் பயிற்சி பெற்றிருந்தால்தான் கனரக வண்டியை ஓட்டுவதற்கு அவர் உரிமம் பெற முடியும். அந்த நிலையை மாற்றி 6 மாத பயிற்சி இருந்தால் போதும் என்ற அடிப்படையில் இனிமேல் அந்த ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்கப்படும். அது மட்டுமல்ல, பொது சேவை செய்வதற்காக ஒரு அடையாள வில்லை வழங்கப்படுகிறது. அதற்கு ஒரு ஆண்டுக்கால அனுபவம் தேவை என்று இருந்தது. அதை 6 மாத கால அனுபவம் இருந்தால் போதும் என்று மாற்றி இருக்கிறோம். அதே போன்று ஆட்டோ ஓட்டுநர்கள் இருக்கிறார்களே அவர்கள் ஹெவி லைசன்ஸ் வைத்து இருந்தாலும் சரி லைட் மோட்டார் லைசன்ஸ் வைத்து இருந்தாலும்சரி அவர்கள் ஆட்டோ ஓட்டுவதற்கென்று தனியாக உரிமம் பெறவேண்டுமென்பதை மாற்றி இனி மேல் சிறு உந்து ஓட்டுவதற்கும் கன ரக வண்டி ஓட்டுவதற்கும் உரிமம் வைத்திருக்கிறவர்கள் ஆட்டோ ஓட்டலாம் என்ற ஒரு திருத்தத்தைக் கொண்டுவர ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது. இந்த அறிவிப்புகளைப்பற்றியெல்லாம் விரைவிலே நடவடிக்கை எடுக்கப் படும்.

[இரவு 7-40]

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பல குறைபாடுகளை சுட்டிக்காட்டி இருந்தாலும், அந்தக் குறைபாடுகளையெல்லாம் அரசு கவனித்து விரைவாக நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவிப்பதோடு மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பேசிய பேச்சுக்கள் அத்தனைக்கும் பதில் சொல்லியிருக்கிறேன் என்று நம்புகிறேன். சில கருத்துக்களுக்குப் பதில் கிடைக்காமல் இருந்தால் குறிப் பேட்டிலே அவை இருக்கின்றன, அதைப் பார்த்து தேவையான நடவடிக்கைகளை கட்டாயமாக எடுப்பேன் என்பதையும் இங்கே கையைத் தூக்குகிற உறுப்பினர்களை நினைத்துத்தான் நான் கொஞ்சம் வேகமாக முடித்துக் இருக்கிறேன் என்பதையும் அவர்கள் பேசுவார்கள் என்று தெரிந்திருந்தால் நான் இன்னும் கொஞ்சம் விரிவாகப் பேசியிருப்பேன் என்ற வருத்தம் எனக்கு இருக்கிறது என்பதையும் இதற்கு ஒத்துழைப்புத் தருவார்கள் என்ற நம்பிக்கையோடு இந்த விவாதத்திலே கலந்து கொண்ட அத்தனை உறுப்பினர்களுக்கும் நான் நன்றியையும் பாராட்டு களையும், வாழ்த்துக்களையும் தெரிவிப்பதோடு வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்தவர்கள் அதிலே நடவடிக்கை எடுக்கப் படுகிற காரணத்தினால் அவைகளைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொண்டு இதை நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

1983 மார்ச் 30]

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே ரெகக்னைஸ்டு யூனியன்கள் பொறுத்தவரையிலும் அவர்களுக்கு கட்டணம் கொடுக்கக்கூடிய பிரச்சினைப் பற்றி எடுத்துச் சொன்னார்கள். இன்றைக்குப் பல கழகங்களிலேயும் ஒரு ரெகக்னைஸ்டு யூனியன் இல்லை என்ற நிலையை மாற்றுவதற்கு தேர்தல் வழியாக எல்லா கழகங் களிலேயும் ரெகக்னைஸ்டு யூனியன்கள் ஏற்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத்தலைவர் அவர்களே, சட்டத்திற்குட்பட்டு முறையான நடவடிக்கை விரைவாக எடுக்கப்படும்.

திரு. சேலம் மு. ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக செல்லக்கூடிய அனைத்து கிராமங்களிலேயும் தடங்களிலேயும் பயணம் செய்வதற்கு பத்திரிகையாளர்களுக்கு பாஸ் வழங்கப் படுமா என்பது குறித்து அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, அதைப் பற்றிய கோரிக்கை கொஞ்சம் காலதாமதமாக எனக்குக் கிடைத்தது. எனவே யோசித்து ஆய்ந்து ஒரு முடிவை என்னால் எடுக்கமுடியவில்லை. எனவே அதைப்பற்றி ஒன்றும் சொல்ல முடியாத நிலைமைக்கு ஆளாக்கப்பட்டுவிட்டேன். திரு. கோபால் அவர்கள் மிக கவனமாக ஏற்கெனவே அதைப் பேசி இருக்கிறார்கள். திரு. ஆறுமுகம் அவர்கள் நேரத்தை அதற்குப் பயன்படுத்தி இருக்கிறார்கள். எனவே அதைப்பற்றி ஆராய்ந்து நடவடிக்கை எடுப்பேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. ஆறுமுகம் பயன்படுத்தவில்லை. அவர்கள் கேட்டதை அவர்கள் தெரிந்து கொண்டார்கள் அவ்வளவுதான்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, பத்திரிகையாளர்கள் யாருடைய தயவிலே இருக்கக் கூடாது. பத்திரிகை தர்மம் கெட்டுப்போய் விடும். ஆகவே அதையெல்லாம் பார்த்து பரிசீலித்து முடிவு எடுப்பார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அதற்காகத்தான் அவர்களுக்கு எல்லாம் நானே பாதுகாப்பாக இருந்து கொடுக்கச் சொல்லி அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திரு. எல். இளையபெருமாள் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மின்துறை அமைச்சர் விவாதத்திலே கலந்து கொள்ளுகிறபோது சொன்னார்கள். கேரளமும், கர்நாடகமும் அவர்களே நட்டத்தால் மூடிவிட்டார்கள் மத்திய அரசு எந்த விதமான உத்திரவும் கொடுத்து மூடவில்லை என்பது உண்மை தானா? அவர்கள் சொன்னதிலே அவர்களே மூடிவிட்டார்கள்

என்று சொல்கிறார்களா? அல்லது மத்திய அரசு கட்டாயப் படுத்தி மூடிவிட்டார்களா? மத்திய அரசு மீது குற்றச்சாட்டாக இருக்கக்கூடாது என்பதால் இந்த விளக்கத்தை நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாநிலங்கள் கேட்டு அந்த உரிமைகளை நாம் பெற்றோம். அதை 3 மாநிலங்களும ஆரம்பித்தன. 2 மாநிலங்கள் மூடிவிட்டன என்றுதான் சொன்னேன். 3-வது மாநிலத்தில் மூடாமல் நாம் இருக்கிறோம். மூட வைப்பதற்கான ஏற்பாடு களை மத்திய அரசு செய்கிறார்கள் என்பதைத்தான் நான் சொன்னேனே தவிர வேறு ஒன்றும் இல்லை.

திரு. துரைமுருகன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை யிலிருந்து ஈரோட்டிற்கு காலையிலிருந்து இரவு 10 மணி வரையி கிட்டத்தட்ட 7, 8 வண்டிகள் இருக்கின்றன. மக்கள் ரெயிலிலும் ஏறிச் செல்கிறார்கள். ஆனால் தூங்குகின்ற பஸ்ஸை நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் நாகர்கோவில், வேதாரண்யம் போன்ற இப்படிப்பட்ட ஊர்களுக்கு விட்டிருக்கலாம். ஆனால் அவர்கள் தன்னுடைய ஊருக்கு விட்டிருப்பதால் மந்திரி தன்னுடைய சொந்த ஊருக்கு விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார் என்ற கெட்ட பெயர் வந்துவிடும். ஆகவே இந்த பக்கம் அந்த பேருந்து வரவேண்டும. அது தான் நியாயம். மேலும் எம். எல். ஏ.-க்களிடம் இந்த பஸ்ஸில் கட்டணத்தைக் கேட்கிறார்கள். எம்.எல்.ஏ.க்கள் அதிலே ப்ரியாகச் செல்வதற்கு அனுமதிக்கப்படுவார்களா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, எல்லா ஊர்களுக்கும் பேருந்து வி வேண்டும் என்பது தான் எங்களுடைய ஆசை. நான் ஏற்கெனவே பல இடங்களில் சொல்லியிருக்கிறேன். சோதனையாக விடுகிறபோது அந்த சோதனைக்கு என் னையே உள்ளாக்கிக்கொள்ளலாம் என்பதற்காக தான் அப்படி நான் செய்து விட்டேன். ஆகவே எதிர் காலத்தில் அந்த இடத்திற்கு விடப்பட மாட்டாது. வேறு இடங்களுக்கு விடப்படும். இந்த பேருந்திலே பயணம் செய்வதற்கு உறுப்பினர் களுக்கு அனுமதிக்கப்படுமா என்று கேட்டார்கள். அதை நாம் ஆற, அமர, யோசித்து நடவடிக்கை எடுக்கலாம்.

திரு. மு. அம்பிகாபதி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாநில அளவில் ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி அமைக்கப்படுமா? மாவட்ட அளவில் ஆலோசனைக் குழுக்கள் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைக் கொண்டு அமைக்கப்படுமா என்று நான் கேட்ட கேள்வி மிக முக்கியமானதாக கருதுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி ; அது ஒரு முக்கியமான கேள்வி தான். கவனத்தில் வைத்துக்கொண்டு அதை யோசிக் கிறேன். அது பற்றி யோசித்து செய்வோம்.

கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்— நிர்வாகம்.

திருவாளர்கள் பெ. சு. திருவேங்கடம், கே. எம். தங்கமணி ஆகியவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றனவாகக் கருதப்பெற்றன.

திருவாளர்கள் எம். செல்லமுத்து, எம். ஆறுமுகம் ஆகியவர் களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள், பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : ''மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிர்வாகம்'' என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,33,41,000 க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்''

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

திருவாளர்கள் ஏ. இராமலிங்கம், கே. கல்லன் ஆகியவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லாததால் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றனவாகக் கருதப்பெற்றன.

திருவாளர்கள் ரா. கிருஷ்ணன், செ. சிவசாமி ஆகியவர் களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : ''மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 4,17,27,000 க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்''

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

திருவாளர்கள் பாபு ஜனார்த்தனன், கே. எம். தங்கமணி. ரா. கிருஷ்ணன், தி. கா. நல்லப்பன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள், பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி : ''மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்கு வரத்து பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,59,24,000 க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்''

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, 31—3—1983 காலை 9-00 மணிக்குப் பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை இரவு 7-48 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.

9. பேரவை முன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

(அ) சட்டப்படிக்கான விதிகளும் ஆணைகளும்
எதுவுமில்லை

(ஆ) அறிக்கைகள், அறிவிப்புகள், ஏனையதாள்கள்

133. கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிருவாகம் பற்றிய விளக்கக் குறிப்பு, 1983—84 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

134. கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப்பணி, கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு 1983—84 (தமிழ், ஆங்கிலம்)

135. கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி, கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகள். கப்பல் போக்கு வரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு—சாதனை பற்றிய ஆய்வுரை, 1983—84 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

136. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை பற்றிய சாதனை விளக்க அறிக்கை 1983—84 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

இணைப்பு I.

[467ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க].

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் 1983-84-ஆம் ஆண்டுக்குரிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு;

1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் 1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், இச்சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிருவகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்துவதோடு, மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது பொறுப்பு வகித்து ஓட்டுநர் களுக்கு உரிமம் வழங்குதல்; போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தல்; பிறருக்கு நேரும் இடர்ப்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் முதலியவைகளுக்கு வகை செய் கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப் பிற்கு உறுதி செய்வது இதன் குறிக்கோளாகும்.

2. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிருவாகப் பொறுப்பின் கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயற்படுகிறது. இதன் ஆணை யாளர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியும் ஆவார். மாநில அளவில், போக்குவரத்துக் கூடுதல் இணை ஆணையாளர் ஒருவர், போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் மூவர், உதவிச் செய லாளர்கள் மூவர், துறை பிரதிநிதி ஒருவர், கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் ஆகியோர் போக்கு வரத்து ஆணையாளருக்கு உதவி புரிகின்றனர். மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரி, அதன் செயலர், வட்டாரப் போக்கு வரத்து அதிகாரிகள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங் களின் செயலர்கள் ஆகியோர் பிறப்பிக்கும் உத்தரவுகளுக்கு எதிரான மேல் முறையீடுகளையும் மறு விசாரணை மனுக்களை யும் மாவட்ட நீதிபதி பதவித் தரத்திலுள்ள மாநிலப் போக்கு வரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் விசாரணை செய் கிறது. மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலர் என்று பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர் மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

3. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமை இடங்களில் உள்ள 15 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட பிரிவு அலுவலகங்கள் 45 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக் கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும் மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்

நிலை I—ன் தலைமையின்கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை II அல்லது இவ்விருவர் தலைமையின்கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர் சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலராகவும் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக மாநிலம் முழுவதும் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் அவர்களுடைய மண்டலங்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகவும் செயல்படுகின்றனர். மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்து துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாகத் தலைமையிடங்களில் நிருவாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்) கணக்கு உதவி அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயல்படுகின்றனர்.

4. சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை, போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாராகச் செயல்படுகிறார். சென்னைப் பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரில் மூன்று வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உள்ளனர்.

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் வசதிகளும்

5. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கான ஒப்பீட்டுப் புள்ளி விவரங்கள் வருமாறு:—

நாள்.		பயணிப் பேருந்துகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
		தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொது வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வாடகை வண்டிகள்
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)
31-12-1981—	..	5,064	7,370	31,191	3,386
31-12-1982—	..	5,063	7,790	35,435	3.366

நாள்.		ஒப்பந்த வண்டிகள்.	ஏனைய போக்கு வரத்து வண்டிகள்.	போக்கு வரத்து வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.
(1)—தொடர்ச்சி		(6)	(7)	(8)
31-12-1981 ..	..	20,589	19,374	86,954
31-12-1982 ..	..	21,728	20,593	93,975

6. பொதுமக்களின் நலனைக் கருத்திற் கொண்டு, எந்தெந்த வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்குவது அவசியம் என்று கருதப்படுகிறதோ அந்தந்த வழித்தடங்களுக்குரிய அனுமதிகளைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் வழங்குகின்றனர் இம்மாநிலம் முழுவதிலும் இயக்குவதற்காக சரக்கு ஊர்திகள். வாடகைக் கார்கள், சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ஆகியவற்றிற்கும், சென்னை மாநகர் நீங்கலாக ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கும் நிபந்தனை ஏதுமின்றி அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்து ஊர்திகளைக் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொருமுறை ஆய்வு செய்தல். அந்தந்த ஊர்திகளில் ஏற்றிச் செல்வதற்குரிய பயணிகளின் எண்ணிக்கையை வரையறுத்தல், வசதியான இருக்கைகளை வைத்தல், பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தமட்டில் இருக்கை வசதிகளின் இடையே காணப்படும் இடைவெளி, சரக்கு ஊர்திகளைப் பொறுத்த மட்டில் சரக்கு ஏற்றிய பிறகு அவ்வூர்திகளின் எடை எவ்வளவாக இருக்க வேண்டும் என்பது, வேகக் கட்டுப்பாடு, ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல் ஆகியவற்றின் வாயிலாக பொதுமக்களின் பாதுகாப்புக்கும், வசதிக்கும் உறுதி செய்யப்பட்டுள்ளது.

7. பயணிப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப, அரசுத் துறையில் இயங்கிவரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சீராகப் பெருகிவருகிறது. 1982 ஆம் ஆண்டில் சரக்கு ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை 4,224 ஆக அதிகரித்துள்ளது.

8. சுற்றுலாவை வளர்க்க நாடு முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க தேசிய அனுமதிகள், 189 அனைத்திந்திய சுற்றுலா மோட்டார் கார்கள், 51 அனைத்திந்திய சுற்றுலாப் பயணிப் பேருந்துகள் ஆகிவற்றிற்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. 407 ஸ்டாண்டர்ட் (20) வேன்களுக்கும், மெடாடர் வேன்களுக்கும் சுற்றுலா அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. மகேந்திரா வேன்ஸ் நிறுவனத்திற்கு, சுற்றுலா வாடகை வண்டிக்கான அனுமதிகள் வழங்குவதற்கு ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து

9. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரிமாற்ற உடன்பாடுகள் செய்துகொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்களுக்கிடையே வழித்தடங்களில் செல்லும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அனுமதிகள் வழங்குகிறது. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்துகொள்ளப்பட்டன. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம் ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கெனவே செய்துகொள்ளப்பட்டுள்ளன. அந்தந்த மாநிலங்களில் பயணிப் பேருந்துகள் சென்று வரும் கிலோமீட்டர் சம தொலைவு அடிப்படையில் இந்த ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. 1934 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3B) பிரிவின் கீழ் மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியான புதுச்சேரியுடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்வது பற்றி ஆராயப்படுகிறது. தமிழ்நாட்டிற்கும் புதுச்சேரிக்கும் இடையே செய்துகொள்ளப்படும் ஒப்பந்தத்தை முடிவு செய்வதற்கு அமைச்சர்கள் அளவில் பேச்சு வார்த்தை 6—[illegible]—1982, 4—11—1982 ஆகிய நாட்களில் நடைபெற்றன.

10. சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஏற்பாடுகள் இன்னும் தொடர்ந்து செயலில் உள்ளன. கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ், தமிழ்நாடு, கர்நாடகம், கேரளம், ஆந்திரப்பிரதேசம், குஜராத், மகாராட்டிரம் ஆகிய மாநிலங்கள், மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதிகளான, புதுசசேரி, கோவா, டாமன், டையு, தாத்ரா மற்றும் நகர் ஹவேளி ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டலத்தில் 900 சரக்கு வண்டிகளை இயக்குவதற்கு தனி உடன்பாடு செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இந்த 900 அனுமதிகளில் 759 அனுமதிகள் ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. இந்தியா முழுவதிலும் அல்லது 5 மாநிலங்களுக்கு குறையாத அண்டை மாநிலங்களிலும் சரக்குப் போக்குவரத்தினை தடையின்றி அனுமதிக்கும் நோக்கோடு சரக்கு ஊர்திகளுக்கு தேசிய அனுமதிகளை வழங்கும் திட்டம் ஒன்றை இந்திய அரசு வகுத்துள்ளது. இம்மாநிலத்திற்காக இந்திய அரசு வரையறுத்துள்ள அனுமதிகளின் எண்ணிக்கை 800 ஆகும். இவற்றில் 774 அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன இவற்றில் 72 அனுமதிகள் ஆதிதிராவிடர், பழங்குடியினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டன. அண்மையில் தேசிய அனுமதிகளின் எண்ணிக்கை 800-லிருந்து 1,200ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. மீன் எடுத்துச் செல்லும் வண்டிகள் உட்பட 25 சரக்கு வண்டிகளுக்காகக் கேரளம், தமிழ்நாடு, ஆந்திரப் பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையே தனி முக்கூட்டு

உடன்பாடு ஒன்று செய்துகொள்ளப்பட்டது. மேற்சொன்ன அனுமதிகள் எல்லாம் வழங்கப்பட்டுள்ளன. தென் மண்டலத் திட்டத்தின் கீழ் 100 சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்குதல்

11. பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகையில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயல்திறன் கால அளவு முடிவடையும் பொழுது அப்பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன:—

(i) 75 மைல்களும் (125 கி.மீ.) அதற்கு அதிகமான தொலைவுகளும் கொண்ட விரைவு, சாதாரணப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் அனைத்தும்;

(ii) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும், சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது சென்னை மாநகரில் முடிவடையும் வழித் தடங்கள் அனைத்தும்;

(iii) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அம்மாவட்டத்தில் முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட அம்மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

12. இக்கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதிமன்றத்துக்குச் சென்றதால், மேற்சொன்ன எல்லா வகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமை ஆக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967-ல் வகுத்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்னும் இயங்கி வருகின்றன. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப்பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் அரசு கையகப்படுத்தியது அய்ந்தாண்டு காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை அரசு 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் அறிவித்தது. எனினும், இக்கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் செல்திறனற்றதென உயர்நீதி மன்றம் தள்ளுபடி செய்தது. இதனை எதிர்த்து தலைமை நீதிமன்றத்திற்கு மேல் முறையீடு

செய்துகொள்ளப்பட்டது. அது இன்னும் முடிவடையவில்லை. தலைமை நீதிமன்றம் முடிவெடுக்கும் வரையில் 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வகுக்கப்பட்டுள்ள இயல்பான சட்ட விதித் துறையின் கீழ் இக்கொள்கை குறித்து தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்கிவிட்டு அதற்குப் பதிலாக அரசுப் பேருந்துகளை விடுவதற்கான நடைமுறை இவ்வாறாக இருப்பதால் புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும், ஏற்கெனவே உள்ள போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்கும் பொறுப்பேற்றுள்ள அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், அதற்கென திட்டங்களை வெளியிடும்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்;

13. பல்வேறு போக்குவரத்து முறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு ஏற்படுத்துவதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராவார். மேற்சொன்ன மன்றத்தின் கீழ் உள்ள நிலைக்குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு:—

நிலைக் குழுக்கள்.	அமைப்பாளர்.
(1)	(2)
1. சாலை, இரயில், விமானம், உள்நாட்டு நீர் வழிப் போக்குவரத்து, கரையோர கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதலும், பேணுதலும்.	போக்குவரத்துத் துறைச் செயலர்.
2. போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும்படி பொது மக்களிடம் உரிய நெறிமுறைகளை பரப்புதல்.	உள்துறைச் செயலர்.
3. போக்குவரத்து வண்டிகள், துணைக் கருவிகள், எரி பொருள்கள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்.	தொழில் துறைச் செயலர்.

14. போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்தப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று உள்ளது.

15. காவல்துறை கமிஷனரைத் தலைவராகவும் காவல் துறை துணைக் கமிஷனரைச் (போக்குவரத்துப் பிரிவு) செயலாளராகவும் அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண்ட மாநகர் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு ஒன்று உள்ளது.

16. மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சியர் தலைவராகவும் காவல் துறை சூப்பிரண்டெண்ட் செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு அல்லது ஏழு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்ட சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

17. மாநகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்டத்தை செயற்படுத்துவதற்காகப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், அரசுச் சார்புள்ள 21 பேரை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட உயர் அதிகார போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. தூய்மை நலம் அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக வைத்துக் கொள்ளுதல், போக்குவரத்து, அலைந்து திரியும் கால்நடைகள், தெரு விளக்கு முதலிய நிலைகளைக் கவனிக்கும் பல்வேறு துறைகளின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதில் இக்குழு கவனம் சலுத்தும்.

18. மோட்டார் வண்டிகள் நிருவாகம் தொடர்பான சட்டம் பற்றி ஆய்வு செய்ய போக்குவரத்து ஆணையாளரைத் தலைவராகக் கொண்ட வல்லுநர் குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. இக்குழு இதுவரை, பேருந்து, லாரி உரிமையாளர்களின் பிரதிநிதிகளிடமும் ஏனைய தொடர்பான சங்கங்களின் பிரதிநிதிகளிடமும் கருத்துக்களைக் கேட்டறிந்துள்ளது.

19. பயணிப் பேருந்துப் பயணக் கட்டண அட்டவணைக்கு போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஏற்பளிக்க வேண்டும். இந்த வகையில் ஒரே சீரான கட்டண வீதங்கள் அமைவதற்காகப் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்தும், பொது மக்களிடமிருந்தும் வரும் முறையீடுகளைப் பரிசீலித்த பின்னர், அரசு உயரளவுக் கட்டண வீதங்களை நிர்ணயிக்கிறது.

20. ஒப்பந்த ஊர்திகளுக்கும், பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் உரிய உயரளவுப் பயணக் கட்டண வீதங்கள், கடைசியாக 1981 ஆம் ஆண்டு திருத்தியமைக்கப்பட்டன. தற்போது செயலில் உள்ள திருத்தியமைக்கப்பட்ட பயணக் கட்டண வீதங்கள் வருமாறு:—

பயணிப் பேருந்துகள்.

10-6-1981 முதல்

விவரங்கள்.	பயணக்கட்டண விதம்.
(1)	(2)
1 விரைவு பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 7½ காசுகள்.
	மலைச் சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு 9½ காசுகள்.
	உயர் வகை வசதிக்காக கி.மீ. 1-க்கு கூடுதல் கட்டணம் 2 காசுகள், சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்ட வண்டிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 14½ காசுகள்.
2 சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 7½ காசுகள்.
	மலைச் சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு 9½ காசுகள்.
3 மாநகர, நகரப் பயணிப் பேருந்துகள்.—	
(i) சமவெளிகளில்	முதல் பயண நிலைக்கு குறைந்த அளவு 30 காசுகள், 10 கி.மீ. வரை அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகளும், 10 கி.மீ. க்கு மேற்பட்ட அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 5 காசுகளும் (ஒரு பயண நிலை என்பது சுமார் 2 கி.மீ. ஆகும்).
(ii) மலைச் சாலைகளில்	குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 40 காசுகள்; அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகள்.

(1)	(2)
4 பொருட்காட்சிகள், விழாக் காலங்களில் விடப்படும். பயணிப் பேருந்துகள்.	கி.மீ. 1-க்கு 8½ காசுகள்.

ஒப்பந்த ஊர்திகள் (10-12-1981 முதல்) :

I. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் :

(1)	சமவெளி. (2)	மலைச் சாலை. (3)
	ரூ.	ரூ.
1 ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும்	0.90	1.20
2 குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	1.70	2.30
3 காத்திருப்புக் கட்டணம்	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

II. பாதல் சிறு வாடகைக் கார்கள் (Badal Bady Taxis) (சமவெளிகளில் மட்டும்) :

(1)	(2)
	ரூ.
1 ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும் ..	1.00
2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ..	1.80
3 காத்திருப்புக் கட்டணம்	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.

II. வாடகைக் கார்கள் (சாதாரணம்) :

(1)	சமவெளி. (2)	மலைச் சாலை. (3)
	ரூ.	ரூ.
1 ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும் ..	1.70	2.30
2 குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ..	3.00	4.00
3 காத்திருப்புக் கட்டணம் ..	ஒவ்வொரு ஐந்து நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

இரவுப் பணிகள்.

இரவு பத்து மணியிலிருந்து காலை 5 மணி வரையில் ஆட்டோக்களும் வாடகைக்கார்களும் ஓட்டுவதற்காக, மேற் குறித்த கட்டணங்களில் 20 சதவீதத் தொகை (அடுத்த 5 காசுகளுக்கு முழுமையாக்கப்பட்டு) கூடுதலாக வசூலிக்கலாம்.

சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.

A. இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள்

	சமவெளி.	மலைச் சாலை.
(1)	(2)	(3)
(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	(கி.மீ. 1-க்கு.)	
(i) எத்தனை பேர் பயணம் செய்ய லாம் என்பது (மொத்தத்தில் 6 பேர்).	ரூ. 1.70	ரூ. 2.30
(ii) எத்தனை பேர் பயணம் செய்ய லாம் என்பது (மொத்தத்தில் 7 பேர்).	ரூ. 1.75	ரூ. 2.40
(b) 22 பரித் திறனும் அதற்கு அதிக மான திறனும் கொண்ட பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	ரூ. 3.50	ரூ. 4.15
காத்திருப்புக் கட்டணம்	நாள் ஒன்றுக்கு உயர ளவு ரூ. 18 என்ற நிபந்தனைக்குட்பட்டு மணிக்கு ரூ. 2.	
இரவு தங்கல்	இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15	

சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளில் சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்சொன்ன கட்டண வீதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

B இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள்

(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் :—

(1)	(2)
	ரூ.
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்.	90
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும் ..	45
(b) 22 பரித்திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் உடைய பெரியஅளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்.	120
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும் ..	60

வரி விதிப்பு.

21. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதையொட்டி, தமிழ் நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்கு களுக்கு வரி விதிப்பு)சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு அவற்றுக்குப் பதிலாக 1—4—1974 அன்றிலிருந்து 1974 ஆம் ஆண்டு தொகுப்பு வரி விதிப்புச் சட்டம் (சட்டம் எண். 13/1974) என்னும் புதியதொரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் 1—10—1974 அன்றிலிருந்து செயலுக்கு வந்த தமிழ் நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) சட்டத்தினால் திருத்தப்பட்டது. பயணிப் பேருந்து களுக்கு மேல் வரி விதிப்பதற்காக தமிழ்நாடு 1976 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்த) சட்டத்தின் மூலம் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் எண் 3/1976)இது மேலும் திருத்தப் பட்டது. இந்தச் சட்டம், 1—4—1976 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (6) பிரிவின் கீழ் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பதினின்றும் விலக்கு அளித்து அரசு அறிவிக்கை ஒன்றை வெளியிட்டுள்ளது. இந்தப் புதிய வரி விதியின் முக்கியக் கூறுகள் வருமாறு :

(i) தமிழ் நாட்டில் வைத்து வரப்படுகிற அல்லது பயன் படுத்தப்படுகிற மோட்டார் வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் வரி செலுத்த வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) பயன் படுத்தப்படாமல் இருந்து வந்த வண்டிகளுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளை நிறைவு செய்வதன்பேரில் வரித் தொகையைத் திரும்பப் பெற உரிமை உண்டு.

(iii) வண்டிகள் ஓடவில்லை என்பதை நிரூபிப்பது உரிமையாளரின் பொறுப்பாகும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகள், சரக்கு வண்டிகள் மீது பயணிகளுக்கும் சரக்குகளுக்கும் தனி வரி விதிப்பு இருக்காது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் பேருந்து நாள் தோறும் ஓடுகின்ற தொலைவைக் கருத்திற் கொள்ளாது ஏற்றிச் செல்லத்தக்க பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் வரையறுத்த வீதத்தில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. பயணிகள் தங்கள் இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்தாலும் நின்று பயணம் செய்தாலும் ஒரே சீராகவே வரி விதிக்கப்படுகிறது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளுக்குச் சுமையுடன் கூடிய அவற்றின் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகின்றது. வரி விதிப்புக்கு படி நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும் கீழ்க்கண்டவாறு வரி வீதங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன :

(1)	காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு ரூபாய். (2)
பயணிப் பேருந்துகள்-சாதாரணப் பேருந்துகள் ..	195
பயணிப் பேருந்துகள் விரைவுப் பேருந்துகள்	200
சென்னைப் பெருநகர பகுதியில் ஓடும் பயணிப்பேருந்துகள்.	50
மதுரை மாநகரிலும் ஏனைய நகரங்களிலும் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	115
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (தனிப் பேருந்துகள்)	280
சுற்றுலாப் பேருந்துகள் ..	140

22. பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் விரைவுப் பயணப் பேருந்துகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரியுடன் காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 40 மேல் வரியும் பெருநகர். நகரப் பகுதிப் போக்குவரத்துக்களைத் தவிர ஏனைய சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்குக் காலாண்டிற்குப் பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 35 மேல் வரியும் விதிக்கப்படுகிறது.

23. கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்படி, ஆந்திர பிரதேசம் கேரளம், மராட்டியம், கர்நாடகம், குஜராத், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்த மட்டில் ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் பேருந்துக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000-மும் (சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக) புதுச்சேரி, கோவா, டாமன், டையு, தாத்ரா மற்றும் நாகர் ஹவேலி, ஆகியவற்றைப் பொறுத்தமட்டில் ஆண்டொன்றுக்குப் பேருந்து ஒன்றுக்கு ரூ. 150-ம் கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். வரித் தொகையைச் செலுத்துவதில் காலதாமதம் ஏற்படுவதைப் பொறுத்த மட்டில் வரையறுக்கப்பட்ட காலத்திற்குள் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் கூட்டு வரிப் பாக்கியைச் செலுத்தத் தவறினால், ஒப்பந்தத்தின் கீழ் வருகின்ற ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் திங்களொன்றிற்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 100 கூடுதலாக வரி விதிக்கப்படும்.

24. மத்திய அரசு வகுத்துள்ள தேசிய அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் சரக்குப் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் சொந்த மாநிலத்திற்குச் செலுத்தும் வரியுடன், வண்டி செல்ல அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள ஏனைய மாநிலம் ஒவ்வொன்றிற்கும் ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000 கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியைப் பொறுத்த வரையில் (புதுடில்லியைத் தவிர) ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 150 வரி செலுத்த வேண்டும்.

25. போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியைப் போக்குவரத்துத் துறையே நேரடியாக வசூல் செய்கிறது. போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் சென்னை மாநகரிலுள்ள இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கிக் கிளைகள் மூலமாக மோட்டார் வண்டி வரியை வசூலிக்க 1978 ஆம் ஆண்டில் அரசு அதிகாரம் வழங்கியுள்ளது. 1979 ஆம் ஆண்டில் மாநிலத்தில் மாவட்டத்தலைமையிடங்களுக்கும் ஏனைய முக்கிய நகரங்களுக்கும் இவ்வரி வசூலிக்கும் முறை விரிவு படுத்தப்பட்டது. தற்போது இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி, இந்திய வங்கி ஆகியவற்றின் 274 கிளைகள் போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியை வசூலிக்கின்றன.

வருவாய்.

26. மோட்டார் வண்டி வரிகள் கட்டணங்கள் வாயிலாக போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிட்டுகிறது. பெரும் பகுதி வருவாய் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரியிலிருந்தே கிட்டுகிறது.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் கிடைக்கும் வருவாய் பற்றிய விவரம் வருமாறு :

இனம்.	1981-82 ஆம் ஆண்டு கணக்குகள்.	1982-83 ஆம் ஆண்டு திருத்த மதிப்பீடு.	1983-84 ஆம் ஆண்டு வரவுசெலவுத் திட்ட மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)		
1. 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வசூலிக்கப்படும் கட்டணங்கள்.	4,06,61	4,61,71	4,99,64
2. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.	69,17,78	80,42,00	77,67,61
3. ஏனைய வரவுகள் ..	3,65	4,08	3,27
மொத்தம் ..	73,28,04	85,07,79	82,70,52

முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதி.

27. இம்மாநிலத்தில் ஓடுகின்ற போக்குவரத்து வண்டிகள் போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகள் மூலம் ஏற்படும் விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ரொக்க உதவித் தொகை வழங்குவதற்காக 1978-79 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. இத்திட்டத்தை மாவட்ட ஆட்சியர்கள் செயற்படுத்துகிறார்கள்.

பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு அல்லது அவர்தம் குடும்பத்தினருக்கு (மரண விபத்தாக இருந்தால்) பின்வரும் அடிப்படையில் ரொக்க உதவித் தொகை அளிக்கப்படுகிறது.

தொடர் எண்ணும் விவரமும்.	அளிக்க வேண்டிய ரொக்கத் தொகை.	யாருக்கு அளிக்கப்பட வேண்டுமென்பது.
(1)	(2)	(3)
	ரூ.	
1. விபத்தினால் ஏற்பட்ட மரணம்.	1,000	(1) கணவர், (2) மனைவி, (3) மரணமடைந்தவர் கடைசியாக எந்த மகன் அல்லது மகளுடன் தங்கியிருந்தாரோ அந்த மகன் அல்லது மகள், ஒருவருக்கு மேற்பட்ட மகன் அல்லது மகள்களுடன் அவர் தங்கியிருந்தால் அவர்களில் மூத்தவர், (4) தாய், (5) தந்தை, (6) சகோதரி, (7) மரணமடைந்தவர் ஆடவர் எவருடன் தங்கியிருந்தாரோ அவர்.
2. நிலையான ஏவாமை அல்லது இரண்டு கண்களையும் இழத்தல் அல்லது இரு உறுப்புகளை இழத்தல் அல்லது ஒரு கண்ணையும் ஓர் உறுப்பையும் இழத்தல்.	800	காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.
3. ஒரு கண் அல்லது ஓர் உறுப்பை இழத்தல்.	400	காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.
4. பிற காயங்கள் ..	50	காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.

28. மோட்டார் வண்டிகள் வரி வாயிலாகக் கிடைக்கும் மொத்த ஆண்டு வருவாயில் ஒரு சதவீதத் தொகையை முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதிக்கு மாற்ற வேண்டுமென உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. 1-4-1982 முதல் 31-12-1982 வரையிலான கால அளவில் இந்நிதியிலிருந்து விபத்துத் துயர் தணிப்பு வகையில் ரூ. 27,70,000 செலவிடப்பட்டுள்ளது.

29. விபத்துக்குள்ளாக்கிவிட்டு ஓடிவிடும் நேர்வுகளில் விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குதல். விபத்துக்குள்ளாக்கிவிட்டு ஓடிவிடும் நேர்வுகளில் விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குவதற்காக இந்திய அரசு ஆறுதல் நிதி ஒன்றை ஏற்படுத்தியுள்ளது. விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்கள் இறந்துவிட்டால் அவர்களின் நேர்வில் ரூ. 5,000-ம் படுகாயமடைந்தவர்களுக்கு ரூ. 1,000-ம் மேற்சொன்ன நிதியிலிருந்து தொகை வழங்கப்படுகிறது. மேற்சொன்ன ஆறுதல் நிதித் தொகுதிக்கு பங்குத் தொகையாக ரூ. 70,000 வழங்கவேண்டுமென்று மாநில அரசு கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன தொகையை வழங்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

பேருந்து வசதிகள்.

30. போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித்தடத்தைத் தொடங்குவது சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்து வந்தது. 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டதால் புதிய வழித்தடங்களைத்தொடங்குவதில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. இச்சட்டத்தின்படி புதிய வழித்தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவது என்பது நிர்வாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்து அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

31. சென்னை மாவட்டத்தைத் தவிர ஏனைய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் தங்களது மாவட்ட நிர்வாகத்தின் பல்வேறு பணிகளைக் கவனிப்பதோடு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தில் ஓரளவு நீதித்தன்மை வாய்ந்த பணிகளையும் கவனித்து வந்தனர். அந்தந்த மாவட்டத்தின் போக்குவரத்துத் தேவைகளுக்கு நேரடியாக அதிகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டும், குறிப்பாக போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லாத, போக்குவரத்து வசதிகள் குறைவாக உள்ள கிராமங்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டியதன் தேவை குறித்து, அதிக அளவுக்கு நேரடியாகக் கவனம் செலுத்தும்

பொருட்டும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அதிகாரங்களை அந்தந்த வட்டாரத்தின் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்களுக்கு அரசு மாற்றிக் கொடுத்துள்ளது.

32. புதிய வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கை குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	ஆண்டு 1981	ஆண்டு 1982
(1)	(2)	(3)
1. வழித்தடப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	*11,680	*12,074
2. உற்றுழிப் பேருந்துகள் (spare buses) ..	*1,191	*1,105
மொத்தம் ..	*12,871	*13,179
3. வழித்தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	7,693	7,922
4. புதிய வழித்தடங்கள்	460	229
5. பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை	735	251
6. பயனடைந்த மக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்) ..	15·18	4.10

(*தனியார் துறை—அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு சொந்தமான வண்டிகளும் அடங்கும்.)

33. இம்மாநிலத்தில் முறையாகப் பேருந்து வசதி அளிக்க இயலாத மூலை முடுக்குகளில் ஒதுக்குப்புறமாக உள்ள கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பயன்படும் வகையில் சிறிய பேருந்துகளை விடும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டது. தமிழ்நாட்டில் தற்போது 96 சிறிய பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. இதில் 75 பேருந்துகள் பொதுத் துறையாலும் 21 பேருந்துகள் தனியார் துறையாலும் விடப்படுகின்றன.

34. புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குதல், ஏற்கெனவே உள்ள வழித்தடங்களில் மாற்றங்களைச் செய்தல், அவற்றை விரிவாக்குதல் ஆகியவை தொடர்பாக, போக்குவரத்து ஆய்வின் மூலம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவற்றைச் செயல்படுத்துவதில்

முன்னுரிமை தருமாறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டனர். பேருந்துகள் செல்லாத ஊர் களுக்கும் பேருந்து வசதிகள் கிடைக்கப் பெறாத மக்களுக்கும் அதிக அளவில் போக்குவரத்து வசதிகளை வரும் ஆண்டில் செய்து கொடுக்க அரசு தீவிர கவனம் செலுத்தும். சிறிய பேருந்து களுக்கு ஒரு காலாண்டிற்கு ஒரு இருக்கைக்கு ரூ. 50 வீதம் வரிச் சலுகைகள் அளிப்பதற்காக அரசு தற்போது வழிமுறைகளை வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளின்படி, வரிச் சலுகை பெற சிறிய பேருந்துகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசு நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள், ஏனைய மாவட்ட சாலைகள், பேருந்து வசதி உள்ள பகுதிகள் ஆகியவற்றில் 25 கி.மீ. அல்லது வழித்தட நீளத்தில் 50 சதவீதம் இவற்றில் எது குறைவோ அத்தொலைவிற்கு மேல் விடப்படக் கூடாது. மேற்சொன்ன வழிமுறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகள் மட்டுமே மேற்சொன்ன சலுகை வரி வீதத்தை பெறத் தகுதியுடையவையாகும். மேற்சொன்ன வழிமுறை களை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகளோடு, ஆய்வின்போது தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் ஓடும் சிறிய பேருந்து களும், இருக்கை ஒன்றிற்குக் காலாண்டிற்கு ரூ. 50 என்ற சலுகை வரியைத் தற்சமயம் பெறத் தகுதி பெறுகின்றன.

35. போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஏகபோக உரிமைகள், வழித்தட உரிமங்கள் ஒரு சிலரிடம் குவிவதைத் தடுப்பதற்காக ஒரு தனிப்பட்ட உரிமையாளருக்குப் பத்து வழித்தட உரிமங் களுக்கு மேல் வழங்கக் கூடாது என உச்ச வரம்பு விதித்து 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்த) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச் சட்டம் செல்லாதென்று சென்னை உயர் நீதிமன்றம் 7—7—1978 ஆம் நாளன்று தீர்ப்பு அளித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்தில் மேல்முறையீடு செய்து கொள்ளவும் புதிய சட்டம் இயற்றவும் அரசு நடவடிக்கை மேற்கொண்டுள்ளது.

36. மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு கனரகப் போக்குவரத்து வண்டிகள் அனைத்திலும் மின் அணுவேகக் கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் ஒன்றைக் கட்டாய மாகப் பொருத்த வகை செய்யும் ஒரு நிபந்தனையை உரிமம் வழங்குவதற்கான நிபந்தனைகளில் தமிழ்நாடு 1940 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளில் 160-W என்ற புதிய விதியையும், 381—ஏ ஆம் விதியையும் சேர்த்துள்ளது. மாநில, மத்திய அரசுகள், மாநிலம், மத்திய அரசின் கட்டுப் பாட்டிலுள்ள பொதுத் துறை நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றின் வண்டிகளைப்பொறுத்த மட்டில்மேற்சொன்ன விதி 1—2—1983 முதல் செயல்படுத்தப்படுள்ளது.

பயணிகள்-சரக்கு வண்டிகள்.

37. சந்தைகள் கிராம மக்களின் வாழ்க்கையில் முக்கிய பங்கு பெறுகின்றன. இங்குதான் கிராம மக்கள் அனைவரும் ஒன்று கூடி தங்களுக்குத் தேவையான பொருள்களை வாங்குகின்றனர். வெளியூர்ப் பேருந்துகளும், நகரப் பேருந்துகளும், இச் சந்தைகள் கூடும் வழித் தடங்களில் சென்றாலும் கிராம மக்கள் தங்கள் சுமைகளுடன் இப்பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய இயலாமல் துன்புறுகின்றனர். கிராம மக்கள் தங்களுக்குத் தேவைப்படும் பொருள்களை வாங்க உதவும் பொருட்டும், தங்கள் பொருள் களை விற்பனை செய்ய இயலும் வகையிலும், பெரிய கோணி மூட்டைகள், கூடைகள் போன்ற சுமைகளை ஏற்றி வருவதற்கு வசதியான சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் விடுவது அவசியமாகத் தேவைப்படுகிறது. இம்மாநிலத்தில் அத்தகைய 13 பயணிகள் சரக்கு வண்டிகள் செயல்படுகின்றன.

38. மூலை முடுக்குகளிலும், ஒதுக்குப் புறமாகவும் அமைந் துள்ள கிராம மக்களை ஏற்றிச் செல்லும் பொருட்டு, சிறிய பேருந்துகள் கூட இயக்கப்படாமலுள்ள பகுதிகளில் டிராக்டரால் இழுத்துச் செல்லப்படும் (Trailers) டிரைலர்களைப் பயன் படுத்துவதற்காகத் தற்காலிக உரிமம் வழங்கக் கருதப்பட்டுள்ளது. இத்தகைய உரிமங்கள் சுயவேலை வாய்ப்புக் கழகத்தினருக்கு அளிக்கவும் கருதப்பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன வண்டிகளுக்கு ஒவ்வொரு காலாண்டிற்குப் ரூ. 30 வீதம் மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிக்கப்படுகிறது. 5 மாவட்டங்களில் 12 வழித்தடங்களில் சோதனை முறையில் மேற்சொன்ன டிரைவர்களை இயக்க ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளது.

செயற்படுத்துதல்.

39. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச் செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில்முறை ஓட்டுநர்களும், போக்குவரத்து வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச் சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். உரிமம் வழங்கு வதற்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குபடுத்தவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டன. ஓட்டுநர்களை நன்கு கண்காணிப் பதற்குரிய சிறந்த நடவடிக்கையாக 1979 ஆம் ஆண்டில் ஓட்டுநர் ஒருவர், விதிகளை மீறும் ஒவ்வொரு நேர்வுக்கும், இத்தனை புள்ளி எனக் குறிப்பிட்டு அவர்களைத் தண்டிக்கும் ஓர் ஏற் பாட்டை அரசு அங்கீகரித்துள்ளது. அந்த முறையின்கீழ், தெரிந்தெடுத்த போக்குவரத்துக் குற்றங்களுக்கு மதிப் பெண்கள் கொடுக்கப்படும். ஓராண்டில் எக்காலத்திலேனும் பல முறை விதிகளை மீறியிருந்தால், அவரது உரிமம், உரிமம் வழங்கும் அதிகார மன்றத்தால் ஆறு திங்களுக்கு மேற்படாத கால அளவுக்குத் தற்காலிகமாக நிறுத்தி வைக்கப்படும்.

40. ஓட்டுநர்களின் தரத்தை உயர்த்தும் பொருட்டு, தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள், இந்திய சாலைப் போக்குவரத்துச் சங்கங்கள் ஏனைய தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள் ஆகியவற்றில் பெரும் சரக்குப் பேருந்துகளை ஓட்டுதல், ஓட்டுதல் தொடர்பான எந்திரவியல், ஏனைய துணைத் தொழில்களில் பயிற்சி பெற்றவர்களுக்கு ஊக்கமும் அளிக்கப்படுகிறது.

41. ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் இனங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்தந்த மாவட்டங்களில் உன்னிப்பாகக் கவனிக்க இயலும் பொருட்டு ஒவ்வொரு அலுவலகத்திலும் ''செயல்படுத்தும் பிரிவு'' எனப்படும் பிரிவு ஒன்றை அமைக்குமாறு கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் விதிகளைத் திறம்படச் செயல்படுத்த இயலும்.

42. மண்டல அலுவலகங்களுடன் இணைக்கப்பட்ட பறக்கும் படைகளும் செயல்படுத்தும் பணிக்காக துறையில் நியமிககப் பட்ட ஏனைய பணியாளர்களும், வரி ஏய்ப்பையும், அனுமதிச் சீட்டு, தகுதிச் சான்றிதழ் ஆகியவை இல்லாமல் ஓடும் மோட்டார் வண்டிகளையும் மிகைச் சுமை ஏற்றிச் செல்லுதல், மிகை வேகம், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகத் தவறான முறையில் பயன்படுத்துதல், கள்ளத்தனமாக வாடகை வண்டிகளை ஓட்டுதல் போன்ற குற்றங்களையும் கண்டுபிடிக்கின்றனர்.

43. மோட்டார் வண்டிகளில் வழங்கப்படும் அனுமதிச் சீட்டுகளில் ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினருக்காக 18 சதவீதம் ஒதுக்கி வைக்கப்படுகிறது.

மண்ணெண்ணெய் நீங்கலாகப் பெட்ரோலியப் பொருட்களைப் பங்கீடு செய்தல்.

44. டீசல் எண்ணெயின் விலையை நிலைப்படுத்தவும், இருப்பினை பங்கீட்டுக் கட்டுப்பாடு முறையிலன்றி எண்ணெயை உரிய அளவில் பங்கீடு செய்யவும் தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் எண்ணெய், உயர்வேக டீசல் எண்ணெய் (பராமரிப்பு வழங்கலை முறைப்படுத்தல்) ஆணை எனப்படும் கட்டுப்பாட்டு ஆணையை, அரசு, 1980 மார்ச்சில் பிறப்பித்தது. கிடைக்கும் எண்ணெயை கீழே குறிப்பிட்டவாறு முன்னுரிமை அடிப்படையில் நியாயமான அளவில் பங்கீடு செய்யும் முறை பின்பற்றப்பட்டு வருகிறது :—

வகை 1.—(1) வேளாண்மைத் துறை (பம்பு செட்டுகள், டிராக்டர்கள்).

(2) மீன்பிடி படகுகள் முதலியன.

(3) விசைத் தறிகள்.

வகை 2.—போக்குவரத்து.

வகை 3.—மின் சக்தித் தேவையை ஈடு செய்யும் தொழிற் சாலைகளுக்கு.

புதிய செயற்குறிப்புகள்

45. புதிய போக்குவரத்து வாகனங்களுக்கான தகுதிச் சான்றிதழை முதற் தடவை புதுப்பிப்பதற்குரிய கால அளவு ஆறு திங்களிலிருந்து ஓராண்டாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

46. போக்குவரத்து வாகனங்களில் உயரளவு எவ்வளவு எடையுள்ள சரக்குகளை ஏற்றலாம், இருசின் எடை ஆகியவற்றை நிர்ணயித்து மத்திய அரசு அறிவிக்கை ஒன்றை வெளயிட்டுள்ளது. இது தொடர்பாக மாநில அரசும் யூனியன் நேரடி ஆட்சிப் பகுதிகளும்ஏற்கெனவே பிறப்பித்திருந்த அறிவிக்கைகளை மத்திய அரசு ரத்து செய்து விட்டது.

47. மதுரையிலுள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தின் ஆட்சி வரம்பை இருகூறாக்கி 15—9—1982 முதல் திண்டுக்கல்லில் புதிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் தொடங்கப்பட்டுள்ளது. நிர்வாக வசதிக்காகவும் வாகன உரிமையாளர்களுக்கும் பொது மக்களுக்கும் நலம் பயக்கவும் இவ்வாறு பிரிக்கப்பட்டது. மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்களின் தொழில் நுட்பப் பணியை மேற்பார்வையிடுவதற்கு இரு உதவிப் பொறியாளர் (மோட்டார் வாகனங்கள்) பதவிகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. காஞ்சீபுரம், தருமபுரி, ஈரோடு ஆகிய இடங்களில் உள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்குக் கட்டிடங்கள் கட்டுவதற்கு உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. மதுரை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் தற்போது செயல்பட்டு வரும் கட்டிடங்களையும் நிலத்தையும் அரசு வசம் எடுத்துக் கொள்ள உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

காவல் துறையின் பங்கு.

48. போக்குவரத்துத் துறையுடன் காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளைச் செயல்படுத்துவதற்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. உரிமம் வழங்கும் பணியைப் போக்குவரத்துத் துறைப் பணியாளர்கள் கவனிக்கையில் சாலை விதிகளைச் செயற்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையினரைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம், ஆகியவற்றைச் செயற்படுத்துவதையும் காவல் துறை கவனிக்கிறது.

49. தமிழ் நாட்டில் 1982-ல் 20,580 மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. ஆனால் 1981-ல் 17,549 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன, இவற்றுள் 3,738 பேர் இறந்தனர். 16,842 பேருக்குக் காயம் ஏற்பட்டது. ஆனால் 1981-ல் இவ் விபத்துக்களால் 3,596 பேர் இறந்தனர். 12,737 பேருக்குக் காயம் ஏற்பட்டது. தமிழ் நாடு காவல் துறையினர் இப் பிரச்சினை எவ்வளவு பெரியது என்பதை உணர்ந்து இத்தகைய விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக, போக்குவரத்து விதிகள், விதி முறைகள் பலவற்றையும் தீவிரமாகச் செயற்படுத்தத் தயங்கவில்லை. இவ்வகையில், போக்குவரத்துப் பொறியியல் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்துதல், போக்குவரத்துக் கல்வி என்னும் மூன்று பெரும் பகுதிகளாகக் கொண்டு பல்வேறு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1974-ஆம் ஆண்டு முதற் கொண்டு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத் தகவல் துறை ஒன்று சென்னை மாநகரில் செயற்பட்டு வருகிறது. இது இரவு பகல் எந்நேரமும் செயற்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல் படுத்தும் அதிகாரிகளுடன் இதன் மூலம் தொடர்புகொள்ளப்பட்டு வருகிறது. மோட்டார் ஓட்டிகள் அதிவேகமாக மோட்டார் ஓட்டிச் செல்வதைக் கட்டுப்படுத்த சாலைகளில் வேகக்கட்டுப் பாட்டுப் பொறிகள் தவறாது வைத்து வரப்படுகின்றன.

50. சென்னை மாநகரில் சாலை விபத்துக்களைக் குறைக்க மேற்கொண்ட பிற நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

(i) வண்டிகள் போக்குவரத்தையும் பாதசாரிகள் நடமாட்டத்தையும் முறைப்படுத்த, சாலை சந்திப்புகளிலும் பாதசாரிகள் சாலையைக் கடந்து செல்லுமிடங்களிலும் போக்குவரத்துக் காவலர்கள் நிறுத்தப்படுகின்றனர். அத்துடன் போக்குவரத்து நெரிசலைச் சமாளிக்க மேம்பாலங்கள், சுரங்கப் பாதைகள் முதலியவை கட்டப்படுகின்றன.

(ii) சாலை நடுவிலும் சாலை ஓரத்திலும் போக்குவரத்துக்கு வண்டிகள் இடையூறாக இருக்கும் போது போக்குவரத்தை ஒழுங்குப் படுத்தவும், விதிகளை மீறுபவர்கள் மீது சென்னை மாநகர் காவல் துறை சட்டத்தின் கீழும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து விதிகளின் கீழும் வழக்குகள் பதிவு செய்யவும், போக்கு வரத்து காவல் துறையினர் ரோந்துப் பணியில் ஈடுபடுத்தப் படுகின்றனர்:

(iii) போக்குவரத்து விதிகளை மீறும் வண்டி எதனையும் காவலர்கள் தாங்களாகவே நிறுத்துவதில்லை. ஆனால் அவர்கள் அவ்வாறு விதியை மீறினால் வண்டியின் பதிவு எண்ணை மட்டும் குறித்துக் கொண்டு தனி அறிக்கை ஒன்றை அனுப்புகின்றனர். அந்த அறிக்கையின் பேரில் வழக்குத் தொடரப்படுகிறது.

(iv) போக்குவரத்து நெரிசல் உள்ள சமயங்களில் பாதசாரிகள் சாலையைக் கடக்கும் இடங்களில் போக்குவரத்தைக் காவலர்கள் முறைப்படுத்துகின்றனர்.

(v) போக்குவரத்து விதிகள் பற்றி மக்களுக்கு எடுத்துக் கூற பிரச்சார மோட்டார் வேன்கள் பயன்படுத்தப் படுகின்றன,

(vi) போக்குவரத்து சைகைகள், சாலையைப் பயன்படுத்துவது முதலியவை குறித்து, சிறுவர் போக்குவரத்துப் பயிற்சி பூங்காவில் பள்ளி மாணவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப் படுகிறது. சாலைப் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஊர்க்காவல் படையினர், கல்லூரி மாணவத் தொண்டர்கள் ஆகியோருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு மேற்படி பணியில் அமர்த்திக் கொள்ளப்படுகின்றனர்.

(vii) அவசியமான, இயன்ற இடங்களிலெல்லாம் பொறியியல் முறையைப் பின்பற்றி போக்குவரத்து சீரமைக்கப் படுகிறது.

(viii) வண்டிகள் மெதுவாகச் செல்ல வேண்டுமென கட்டுபாடும், கனரக வண்டிகள் செல்லக் கூடாதென தடையும் குறிப்பிட்ட கால இடைவெளிகளில் விதிக்கப்படுகின்றன. முக்கியமான சாலைகளில் அவசியமான இடங்களிலெல்லாம், கோடிட்டுப் பிரிக்கும் முறை (Lane System) செயலுக்கு கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது,

(ix) நடைபாதைகளில் நெரிசல் நீக்கப்படுகிறது. பரவியாய்த் திரியும் கால்நடைகள் வளைத்துப் பிடிக்கப் படுகின்றன,

(x) சாலைகளில் பாதசாரிகள் கடக்கும் பாதைகள் எவை, பேருந்து நிற்குமிடங்கள் எவை என்றெல்லாம் காவல் துறையினர் அடையாளமிடுகின்றனர்,

(xi) சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்து கருத்தரங்குகள் நடத்தப்படுகின்றன. காவல் துறையைச் சேர்ந்த போக்கு வரத்து விதிகள் செயற் பிரிவுப் பணியாளர்களுக்கு, பும்பாயிலுள்ள போக்குவரத்துப் பயிற்சி நிறுவனம் போன்ற போக்குவரத்துப் பயிற்சி நிறுவனத்தில் தனி பயிற்சி அளிக்கப் படுகிறது.

வாடகை வண்டி.

51. 120cc மோட்டார்கள் பெருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை வாடகை வண்டிகளாக கருதி அவற்றில் வாடகைக்கு ஓட்டுவதை அனுமதிக்கலாமா என்று அரசு கருதி பார்த்தது. மோட்டார் விசையினால் இயங்கும் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் உரிமம் வழங்குவதற்கும், அவற்றுக்கு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புக் சட்டத்தின் கீழ் வரிவிதிப்பதற்கும் பதிவு செய்வது, அனுமதி சீட்டு வழங்குவது, தகுதிச் சான்றிதழ் வழங்குவது முதலிய பணிச்சுமை மிகுந்த சிக்கலான நடைமுறையைப் பின்பற்ற வேண்டியிருக்கும் என அரசு கருதியது. ஆகவே தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வருபவையும் 120cc மோட்டார்கள் பொருத்தப்பட்டவையுமான சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் தொடர்பாக தேவையான சட்டம் இயற்றும் வரை மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் அதன் கீழ் இயற்றிய விதிகள் ஆகியவற்றைச் சேர்ந்த விதித் துறைகளைச் செயற்படுத்த வேண்டியதில்லை என்று உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப்பட்டன. சென்னை மாநகரில் 120cc மோட்டார்கள் பொருத்தப்பட்ட 50 சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு உரிமம் வழங்க அரசு உத்தரவிட்டுள்ளது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவின் பங்கு.

52. சென்னையிலுள்ள போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிருவாகப் பிரிவில் மேற்பார்வைப் பொறியாளர் ஒருவர் உள்ளார். அப்பிரிவு, சென்னை பெருநகரிலுள்ள போக்குவரத்துப் பிரச்சினையைச் சமாளிக்க சென்னையில் ஒன்றும் பிற மாவட்டங்களின் போக்கு வரத்துப் பிரச்சினைகளைச் சமாளிக்க திருச்சிராப்பள்ளியில் ஒன்றுமாக இரண்டு கோட்டங்களைக் கொண்டதாகும். போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவின் முக்கியமான அலுவல்களாவன;

(i) அனைத்து நாட்டுத்தரம், இந்தியச் சாலை தரம் அடிப்படையில் போக்குவரத்துப் பொறியியல் பணிகள் அனைத்திற்கும் தரத்தினை நிர்ணயித்தல்:

(ii) வண்டி போக்கு வரத்து நிறைந்த சாலைகளில் ஒரு வழிப்பாதைகளைக் குறிப்பிடுதல், ஏனைய போக்குவரத்து நிர்வாக ஏற்பாடுகளை மேற்கொள்ளுதல்:

(iii) நெரிசல் நிறைந்த தெருக்களில் நெரிச்சலைத தவிர்க்க வழிவகை செய்தல், அதன் மூலம் இந்த, இந்த வகை வண்டிகள் இந்த இந்தச் சாலைகள் வழியாகச் செல்ல வேண்டுமென்று அறிவித்தல்;

(iv) தற்போதுள்ள போக்குவரத்துச் சைகை விளக்குகள் செயல்படுவதை ஆய்வு செய்தல், புதிதாக போக்கு வரத்துச் சைகை விளக்குகளை அமைத்தல்.

(v) முக்கியமான இடங்களில் வண்டிகள் செல்வதற்குச் சாலையில் கோடிடுவதை ஆய்வு செய்து அவசியமாயின் அவற்றைச் சரி செய்ய நடவடிக்கை எடுத்தல்,

(vi) போக்குவரத்து விதிமுறைகளை நாளது வரை மாற்றியமைத்தல், வண்டிகளைச் சாலைகளின் ஓரத்தில் நிறுத்தி விடுவதைத் கட்டுப்படுத்த நடவடிக்கை பற்றித் தெரிவித்து அதனை மேற் காள்ளுதல்;

(vii) சாலை விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்கான வழிவகைகளை வகுத்து சாலை அமைத்தல், சாலை அமைப்பு சைகை விளக்குகள் அமைத்தல் போன்றவற்றை மேற்கொண்டு சாலையின் நிலைமையைச் சீர் செய்வதன் மூலம் போக்குவரத்து பாதுகாப்பு அளித்தல்.

53. போக்குவரத்து பொறியியல் நிருவாகப் பிரிவு நீண்ட கால, குறுகிய கால போக்குவரத்து மேம்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்கான செயற் குறிப்புகளை வகுத்து வந்துள்ளது. இப்பிரிவு ஆய்வுகளையும் பகுப்பாய்வுகளையும் மேற்கொண்டு போக்கு வரத்து நிருவாக கட்டுப்பாட்டு நடவடிக்கைகளைத் தெரிவித்து பொறியியல் நடவடிக்கைகளை வகுக்கின்றது. வண்டிகளின் எண்ணிக்கை, விபத்து ஆகியவற்றின் நிலை குறித்து தொடர்ந்து ஆய்வுகளை நடத்துகின்றது. போக்குவரத்து மேம்பாட்டுச் செயற் குறிப்புகளைத் தவிர, பல்வேறு அமைப்புகளுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்துகிறது. சென்னை மாநகரம் குறித்துத் திட்டமிடுவதில் சென்னை பெருநகர் வளர்ச்சி அதிகார மன்றத்திற்கு உதவுகிறது. போக்குவரத்தை முறைப் படுத்தி கட்டுப்படுத்துவதில் காவல் துறைக்குத் தொழில் நுட்ப உதவி அளிக்கிறது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை துறைமுகப் பொறுப்புக் கழகம் போன்ற ஏனைய துறைகளுக்குத் திட்டங்கள் ஏற்பாட்டு முறைகளை வகுப்பதற்கு தொழில் நுட்ப உதவி அளிப்பதுடன் போக்கு வரத்து சரக்குகளை எடுத்துச் செல்லுதல் குறித்து ஏற்படுகிற சிக்கல்களுக்குத் தீர்வுகாண உதவுகிறது.

1982-83-ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துப் பொறியியல் திருவாகப்பிரிவு இதுவரை செய்துள்ள பணிகள் வருமாறு:—

	சென்னைக் கோட்டம்	திருச்சிராப்பள்ளி கோட்டம்
1. போக்குவரத்து ஆய்வு—		
1. சாலை ஆய்வு (இடங்கள்) ..	28	118
2. மொத்த ஆய்வு (இடங்கள்) ..	28	118
3. வண்டி நிறுத்துமிடம் குறித்த ஆய்வு (இடங்கள்). ..	1	1
போக்குவரத்து வேகம், தாமதம் குறித்த ஆய்வுகள்—		
சென்னை மாநகரில் மையத் தொகுதிகள்.	3	..
போக்குவரத்துப் புள்ளி விவரம்—		
1. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் (இடங்கள்).	11	..
2. நெடுஞ்சாலைகள் அல்லாதவை (இடங்கள்). ..		..
சீரமைப்புத் திட்டங்கள்—		
1. அடிக்கடி விபத்து நிகழும் பகுதிகள்.	3	17
2. சாலை அமைப்பு மேம்பாடுகள்	2	2
3. போக்குவரத்து நிருவாகச் செயற் குறிப்புகள். ..	2	4
4. சாலை தரம் பிரிக்கும் இயந்திர ஏற்பாடுகள். ..	3	1
5. சிலைகள் அமைக்கும் இடங்களில் போக்குவரத்தைத் திட்டமிடல்.	19	28
6. சுழல் ஏற்பாட்டுச் செயற் குறிப்புகள்.	..	1
7. போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்துதல்.	4	58

	சென்னைக் கோட்டம்.	திருச்சிராப்பள்ளி கோட்டம்.
8. சைகை விளக்குகள் அமைத்தல்	..	1
9. இணைப்புச் சாலை அமைப்பு வசதிகள் ..	3	..
10. சாலைகளை அகலப்படுத்துதல்	2	..
11. போக்கு வரத்துச் சிக்கலை நீக்குதல் ..	1	..
12. பேருந்துப் பாதைகள் ..	1	1
13. சைக்கிள் பாதைகளுக்கு ஏற்பாடு செய்தல் ..	1	..
14. பாதசாரி நடைபாதைகள் ..	2	6
15. சாலைக்கு அப்பால் வண்டிகளை நிறுத்துதல் ..	1	..
16. சுரங்கப் பாதைகள் பயன்பாட்டு ஆய்வு ..	12	..
17. சைகை விளக்குகள் பற்றிய ஆய்வு ..	23	..
அறிக்கைகள்	2	19
கருத்தரங்குகளிலும் ஏனைய சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டங்களிலும் பங்கு பெறுதல்	5	1
போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிருவாகப் பிரிவு அளித்துள்ள தொழில் நுட்ப அறிக்கைகள் ..	4	1

238

இணைப்பு II.

(467 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1983-84.

1. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வளர்ச்சி.

1.1. தமிழ்நாட்டில், சென்னை மாநகரில் பேருந்துப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் முதன் முதலில் 1947 ஆம் ஆண்டில் கொண்டுவரப்பட்டது. 1959 ஆம் ஆண்டில், மாநில அரசு 200 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்பட்ட தொலைவுள்ள வழித்தடங்களில் விரைவுப் பேருந்துகளை விடத் தொடங்கியது. பின்னர், 1967 ஆம் ஆண்டில் 120 கிலோ மீட்டரும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித் தடங்களையும், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் தன்வசம் எடுத்துக்கொள்ள அரசு முடிவு செய்தது. 1971 ஆம் ஆண்டுவரை அரசுப் போக்கு வரத்துத் துறையின் கட்டுப்பாட்டில் இருந்த நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணி, அந்த ஆண்டி லிருந்து தொடங்கி, நிறுவனங்கள் சட்டத்தின்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. இன்று இம் மாநிலத்தில் ஒன்பது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன.

அவை எந்த நாளில் அமைக்கப்பட்டன. அவை செயல்படும் பகுதிகள் முதலியன பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

தொடர் எண்ணும் கழகத்தின் பெயரும்.	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்.	செயல்படும் முதன்மைப் பகுதி.	31-1-1983 அன்று உள்ளவாறு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)	(4)
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம்.	1-1-1972	சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதி	2,074
2. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் வேலூர்.	1-12-1982	வட ஆர்க்காடு, செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் வடக்குப் பகுதி.	535
3. பாண்டியன் சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகம், மதுரை.	17-1-1972	மதுரை, இராமநாதபுரம், புதுக் கோட்டை மாவட்டங்கள்.	1,285
4. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.	1-3-1972	கோயம்புத்தூர், பெரியார், நீலகிரி மாவட்டங்கள்.	1,124
5. சோழன் சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகம், கும்ப கோணம்.	1-3-1972	தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்கள்.	778
6. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.	15-2-1973	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள்.	599
7. கட்டபொம்மன் போக்குவரத் துக் கழகம், நாகர்கோவில்.	1-1-1974	கன்னியாகுமரி, திருநெல்வேலி மாவட்டங்கள்.	753
8. தந்தை பெரியார் போக்கு வரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.	16-1-1975	தென் ஆர்க்காடு, செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் தெற்குப் பகுதி.	466
9. திருவள்ளுவர் போக்குவரத் துக் கழகம், சென்னை.	1-4-1980	தமிழகம் முழுவதும்.	507
		மொத்தம் ..	8,121

1.2. பட்டாபிராமன் குழு பரிந்துரைத்தபடி 600 பேருந்துகளுக்கு அதிகமாக உள்ள பேருந்துக் கழகங்களை ஏறத்தாழ ஒரு மாவட்டத்தில் செயல்படும் வகையில் பிரிப்பதென முடிவு செய்யப் பட்டுள்ளது. திருத்தப்பட்ட இந்த முறையின்படி அவை 1-4-1983 முதல் செயல்படத் தொடங்கும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அவற்றின் விவரம் பின்வருமாறு :—

கழகம். (1)	தலைமையிடம். (2)	செயல்படும் பகுதிகள். (3)
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம்.	சென்னை மாநகர் ..	சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதி.
2. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்கு வரத்துக் கழகம்.	வேலூர் ..	வட ஆர்க்காடு மாவட்டம் செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் வடக்குப்பகுதி.
3. பாண்டியன் சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகம்.	மதுரை ..	மதுரை மாவட்டம், இராமநாத புரம் மாவட்டத்தின் மேற்குப் பகுதி.
4. மருது பாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம்.	காரைக்குடி ..	புதுக்கோட்டை மாவட்டம், இராம நாதபுரம் மாவட்டத்தின் கிழக்குப்பகுதி.
5. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம்.	கோயம்புத்தூர் ..	கோயம்புத்தூர், நீலகிரி மாவட் டங்கள்.
6. ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம்.	ஈரோடு ..	பெரியார் மாவட்டம்.
7. சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம்.	கும்பகோணம் ..	தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்கள்.
8. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம்.	சேலம் ..	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள்.
9. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம்.	திருநெல்வேலி ..	திருநெல்வேலி மாவட்டம்.

10. தேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம்.	நாகர்கோவில் ..	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்.
11. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம்.	விழுப்புரம் ..	தென்னார்க்காடு மாவட்டம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் தெற்குப்பகுதி.
12. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம்.	சென்னை ..	தமிழகம் முழுவதும்.

2. பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை:

2.1. 1982 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாளன்றுள்ளவாறு, இம் மாநிலத்தில் மொத்தம் உள்ள 13,177 பேருந்துகளில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 8,114 பேருந்துகளை இயக்கின. பொதுத் துறையால் 62 சதவீதம் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டன. பொதுமக்கள் போக்குவரத்து ஏற்பாட்டினை உடைமையில் எடுத்துக் கொண்டு அதனை நிருவகிப்பது என்பதை அரசு கொள்கையளவில் ஏற்றுக் கொண்டுள்ளது. ஆனால், பேருந்துப் பணிகள் நாட்டுடைமை யாக்கப்படுவதும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் பணிகளை விரிவுப்படுத்துவதும் கிராமப்புறத்தில் அதிக அளவில் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. நாட்டுடைமையாக்குவது தொடர்பாக நமது அணுகுமுறை மிகத் தெளிவானதாகும். கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள இலட்சக்கணக்கான மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளை செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்பதே அரசின் தலையாய நோக்கமாகும்.

3. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் செயல்முறை :

3.1. திட்ட சாதனை

3.1.1. பயணிகளுக்குச் சேவை செய்வதை நோக்கமாகக் கொண்டு, திறமையான, ஒருங்கிணைந்த, சிக்கன முறையிலான போக்குவரத்துப் பணியை நல்குவது மாநிலத்தில் உள்ள ஒன்பது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பொறுப்பாகும். இப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்த நிதியாண்டில் (1982–83) 1983, சனவரி இறுதிவரை, மொத்தம் சுமார் 30 கோடி ரூபாய் செலவில் 1,052 புதிய பேருந்துகளை வழித்தடங்களில் விட்டுள்ளன. இவற்றில் 730 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டுள்ளன; ஏற்கனவே உள்ள வழித்தடப் பேருந்துகளுடன், கூடுதலாக 322 பேருந்துகள் புதிய வழித்தடங்களில் விடப்பட்டுள்ளன. சுமார் 4 இலட்சம் மக்கள் வாழும் 255 கிராமங்களில் இதுவரை பேருந்து வசதி இல்லாமலிருந்தது. இப் பேருந்துகள் புதிதாக மேற்படி கிராமங்களுக்கு விடப்பட்டன. கிராமப் பகுதிகளில் தொலைதூர இடங்களுக்கு 307 சிறிய பேருந்துகளையும் குறுஞ்சக்கர அடிப்பகுதி கொண்ட பேருந்துகளையும் (Short wheel base buses) இக் கழகங்கள் இயக்குகின்றன. இப்புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடுவதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு விரயம் ஏற்பட்ட போதிலும் கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள மக்களுக்கு சேவை செய்ய வேண்டும் என்ற பொது நோக்கத்துடன் அவை இவற்றை நடத்தி வருகின்றன. கிராம மக்கள் காய்கறி, உணவு தானியங்கள், பால் போன்ற விற்பனை செய்யத்தக்க பொருட்களை எடுத்துச் செல்ல உதவும் பொருட்டு 12 ''அங்காடிப் பேருந்துகளை'' விட்டுள்ளன.

3.2. நிதி நிலை :

3.2.1. 1981-82 ஆம் ஆண்டில் 8-6-1980, 13–1–1981, 11-7-1981-லிருந்து டீசல் விலை உயர்ந்ததனாலும், அனைத்துப் பொருட்களின் விலை ஏற்றத்தினாலும், பணியாளர்களின் ஊதிய உயர்வினாலும் 1-11-1980, 12–6–1981 ஆகிய இரு திங்களிலும் கட்டணத்தை உயர்த்திய போதிலும் ரூ. 18 கோடி நட்டம் ஏற்பட்டது. ஆனால் இவ்வாண்டில் (1982-83) சீரிய நிர்வாகத்தாலும், கடும் சிக்கன முறைகளாலும், இழப்பு மிகுதியாகக் குறைக்கப்பட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பாதிக்குமேல் ஓரளவு ஆதாயம் ஈட்டியிருக்கின்றன. வரும் 1983–84 ஆம் ஆண்டில் மத்திய அரசு 15–2–1983-ல் அறிவித்த டீசல் விலையேற்றத்தால், ரூ. 9 கோடி அதிகச் செலவு ஏற்படு மாதலால். தற்போதைய பேருந்துக் கட்டணப்படி, எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இழப்புத்தான் உண்டாகும் என எதிர்ப்பார்க்கப்படுகிறது.

சென்னை மாநகர்ப் பணிகளுக்கு உலக வங்கி கடன் உதவி :

3.2.2. சென்னை பெருநகர் பேருந்துப் போக்குவரத்தினை சீரமைப்பதற்கான இரண்டாம் கட்டப் பணிக்கு கடனுதவியாக ரூ. 12.6 கோடியை உலக வங்கி வழங்கியுள்ளது. இத்தொகை 555 பேருந்துகள் வாங்குவதற்கும், அனைத்துச் சாதனங்களுடன் கூடிய ஒரு பணிமனையை நிறுவுவதற்கும் ஆகும். இப்பணி நடந்தேறி வருகிறது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 555 பேருந்துகள் கிடைக்கப் பெற்று, அவற்றில் சுமார் 400-க்கு மேல் சென்னை மாநகர் சாலைகளில் ஓடவிட்டிருக்கின்றது.

போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்தின் கடனுதவி :

3.2.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிறுவனம், போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு, பேருந்துகள் வாங்குவதற்காக ரூ. 3.78 கோடி, இந்திய ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து 1981—82-ல் கடனாக வாங்கியுள்ளது. இவ்வாண்டிலும், ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகம் ரூ. 1.79 கோடி கடனளிக்க முன் வந்துள்ளது.

4. பயணிகளுக்கு வசதிகள் :

4.1. கடந்த நான்கு ஆண்டுகளில் சுமார் 1,300-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்து நிழற்குடைகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. மேலும் பல நிழற்குடைகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. கோடைக்கானலில் பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகமும், புதுச்சேரி, திருச்சி ஆகிய இடங்களில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகமும் பேருந்து நிலையங்களைப் புதிதாகக் கட்டிவருகின்றன.

[1983 மார்ச் 30

4.2. சென்னையிலிருந்து திருவனந்தபுரம், பெங்களூர், கன்னியாகு'மரி ஆகிய இடங்களுக்கு சீர்வளிப் பேருந்துகள் 8 விடப்படுகின்றன. அப்பேருந்துகளில் தொலைக் காட்சிப் பெட்டிகளும் (close circui'e T.V.), வீடியோ கேசட் படங்களும் வைக்கப்பட்டுள்ளன. இவை தவிர திருவள்ளுவர் போக்கு வரத்துக் கழகம் 140 சொகுசு பேருந்துகளை (சீர்வளி வசதி அமைக்கப்படாதவை) விட்டுள்ளது. சென்னைக்கும் ஈரோட்டுக்கும் நடுவே தூங்கும் வசதி கொண்ட இரு சீர்வளி பேருந்துகளை ஓடவிட்டுள்ளது.

5. சமூகநல ஏற்பாடுகள் :

5.1. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகளில், புற்று நோயாளிகள் சிகிச்சை பெறுவதற்காகச் செல்கையில், அவர்கள் சலுகைக் கட்டணத்தில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப் படுகின்றனர். பார்வை இழந்தோர் சென்னை மாநகரத்தில் கட்டணமில்லாமல் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பிற இடங்களில் அவர்கள் மருத்துவமனை, பணிக்களரி, பள்ளிகள் ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். சென்னை மாநகரில், உடல் ஊனமுற்ற குழந்தைகள் தங்களது இருப்பிடத்திலிருந்து பள்ளி, மருத்துவமனை ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகச் சென்று திரும்ப பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகள் அளிக்கப்படு கின்றன. பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்கள் கழகப் பேருந்துகளில் சலுகைக் கட்டண விதங்களில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படு கின்றனர். நெரிசல் நேரங்களில் பள்ளி செல்லும் குழந்தைகள் பணிக்கு செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் நோக்கத்துடன் மாநகரங்களில் ''மகளிர் குழந்தைகள் மட்டும்'', பேருந்துகள் கணிசமான அளவிற்கு விடப்பட்டுள்ளன. கழகப் பேருந்துகளில் பத்திரிகை நிருபர்கள் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். மாண்புமிகு சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். தற்போது அவர்களது கணவர்/மனைவிக்கும் இச்சலுகை (அவர்களிருவரும் சேர்ந்து பயணம் செய்யும் போது) நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. அவர்கள் இம்மாநிலத்திற்குள்ளேயும் மாநிலத்திற்கு வெளியேயும் எந்தக் கழகப் பேருந்திலும், எங்கு வேண்டுமானாலும், எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் பயணம் செய்யலாம்.

6. ஆற்றிய சிறப்புப் பொதுச் சேவைகள் :

6.1. தமிழ்நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு திருவிழாக்கள், பண்டிகைகள் ஆகியவற்றிற்கு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பு ஏற்பாடுகளைச் செய்கின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலை சுமூக நிலைமைக்குக் கொண்டுவர, போதுமான எண்ணிக்கையில்

1983 மார்ச் 30]

தனிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. போக்குவரத்தை
முறைப்படுத்த ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. பயணிகளின்
வசதிக்காக, தேவையான இடங்களில் பந்தல்கள் போடப்படு
கின்றன. குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகள் ஆகியவை செய்து
கொடுக்கப்படுகின்றன.

6.2. பயணம் செய்யும் பொதுமக்களின் வசதிக்காக பத்து
நாட்களுக்கு முன்னதாகவே தங்களது இருக்கைகளுக்கு ஒதுக்கீடு
செய்து கொள்ளும் வசதி உள்ளது. இத்தகைய வசதிகள்,
பெரிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் பயண இறுதி
முனைகளிலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் செய்து
கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. இது தவிர, முக்கியமான இடைப்
பயண நிலைகளில் ஒதுக்கீட்டு முறை அடிப்படையில் இருக்கைகள்
ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன. இரயில்வேக்களில் உள்ளதைப்
போல, பயண இருக்கை ஒதுக்கீட்டிற்கான படிவங்களைப் பூர்த்தி
செய்து பெற்றுக்கொண்டு பயண இருக்கைகள் ஒதுக்கீடு செய்யப்
படுகின்றன.

6.3. சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி,
மதுரை, நாகர்கோவில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருட்டிணகிரி,
வேலூர் போன்ற முக்கிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும்
திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், கழிப்பிட வசதிகளுடன்
பயணி ஓய்வு அறைகளைக் கட்டியுள்ளது. சென்னை, கோயம்
புத்தூர், சேலம், திண்டிவனம், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை ஆகிய
இடங்களில் சிற்றுண்டிச்சாலைகளும் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.
திருச்சிராபபள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், கோயம்புத்தூர்,
சேலம், தஞ்சாவூர், சென்னை ஆகிய இடங்களில் ஓய்வறைகளும்
பயண பொருள் பாதுகாப்பு அறை வசதிகளும் உள்ளன. தொகுதி
தொகுதியாக வரும் பயணிகளுக்காக சென்னையில் துயிலிட
வசதியுடன் கூடிய இடவசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன்,
6.4. சுற்றுலாவை மாவட்ட சுற்றுலா நிலையங்
மாவட்டங்கள் அனைத்திலுமுள்ள வசதிகள், குடிநீர், கழிப்பிட
களில் வண்டி நிறுத்துவதற்காக மேம்பாடு செய்யும்படி
வசதிகளுடன் ஓய்வறைகள் ஆகியவற்றுடன் அனைத்தும் கேட்டுக்
மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இவ்வசதிகள் அனைத்தையும் அக்
கொள்ளப்பட்டுள்ளன. தேவைகளை நிறைவு செய்த
கழகங்கள் தங்களது வாலாயமான அவற்றைக் கொண்டு
பின்னர், உபரி நிதி ஏதுமிருப்பின் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன.
படிப்படியாக நிறைவேற்றும்படி

பேருந்துகள் பழுதடைதல் ஆகிய
6.5. விபத்துக்கள், இயலும் வகையில், விரைவுப்
சமயங்களில் பயன்படுத்திக்கொள்ள ஏற்பாடுகள் செய்து கொடுக்கப்
பேருந்துகளில் கம்பியில்லா தந்தி போலவே மதுரை
பட்டுள்ளன. சென்னை மாநகரைப் போக்குவரத்துக் கழக வண்டி
மாநகரிலும் பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து
களில் இத்தகைய செய்தி
கொடுக்கப்படும்.

[1983 மார்ச் 30

6,6. அந்தமான் தீவுகளில் பேருந்துப் போக்குவரத்து மேம்பாட்டிற்கான ஆலோசனைப் பணிகளை நல்குவதற்கான பொறுப்பை (மத்திய அரசு) சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் ஒப்படைத்துள்ளது. அந்தமான், நிக்கோபார் மத்திய நிர்வாகம் பேருந்துக் கூண்டுகள் கட்டுதல், அந்தமானில் பேருந்து நிலைய வசதிகளை ஏற்படுத்துதல், தங்களது அதிகாரிகளுக்கு பயிற்சி அளித்தல் ஆகிய பொறுப்புகளை இக்கழகத்திற்கு கொடுத்துள்ளது. இதுவரை 23 பேருந்துகள் அந்தமானுக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளன. மேலும் 14 பேருந்துகள் கூடிய விரைவில் அனுப்பப்பட இருக்கின்றன. நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கட்டப்படும் பேருந்துக் கூண்டுகள் மிகவும் நேர்த்தியாக இருப்பதால் டெல்லி போக்குவரத்துக் கழகம், கர்நாடக போக்குவரத்துக் கழகம், கேரளா போக்குவரத்துக் கழகம் மிகுதியான அளவு பேருந்து கூண்டுகளைக் கட்ட நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களை அணுகியிருக்கின்றன.

7. சாலை விபத்துகளைத் தடுத்தல் :

7.1. விபத்துக்களை தவிர்ப்பதற்கும், பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாகவும் கவனமாகவும் இயக்குவதற்கும் மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளன. சென்ற ஆண்டில் ஏற்பட்ட விபத்துக்களுடன் ஒப்பிடுகையில் இந்த ஆண்டு விபத்துக்கள் கணிசமான அளவிற்கு குறைந்துள்ளன. இலட்சம் கிலோ மீட்டருக்கு விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை சென்ற ஆண்டு 1.07 ஆக இருந்தது இந்த ஆண்டில் 0.96 ஆக குறைந்துள்ளது.

7.2, பேருந்து ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை மிக விரைந்து ஓட்டுவதையும், அதிகாரமளிக்கப்படாத இடங்களில் வண்டிகள் நிறுத்துவதையும் ஓரளவிற்குக் கண்டறிய இயலச் செய்யும் வகையில் பேருந்துகளில் சாதன அமைப்புகள் பொறுத்தப்பட்டிருந்தன. ஆனால், அவை சரி செய்யத்தக்க ஒரு ஏற்பாடேயன்றி, தடுத்து நிறுத்தத்தக்க ஏற்பாடு அல்ல. எனவே, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகள் அனைத்திலும் மின்னணுவியல் வேகத்தடை கருவி ஒன்றைப் பொருத்த முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இக் கருவி, குறிப்பிட்ட வேகத்திற்கு அதிகமாக வண்டிகளை ஓட்டுநர் இயக்கினால் பொறிக்கு எரிபொருள் அனுப்புவதை இக்கருவி நிறுத்திவிடும். இதுவரை 7,000 பேருந்துகளில் இக்கருவி பொருத்தப்பட்டுள்ளது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இம்மாதிரி கருவி ஒன்றை தயாரித்து ''சேரன் அதிவேகக் கட்டுப்பாட்டுக் கருவி'' என்று பெயர் சூட்டி விற்பனை செய்து வருகிறது

1983 மார்ச் 30]

7.3, ஓட்டுநர்கள் கவனமாகவும் எச்சரிக்கையுடனும் பேருந்துகளை இயக்குவதற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பாதுகாப்புப் பரிசுத் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. தற்போது இத் திட்டத்தின்கீழ் ஓட்டுநர்கள் விபத்து ஏதும் இல்லாமல் இயக்கும் முதலாண்டிற்கு ரூபாய் 100 ரொக்கப் பரிசு கொடுக்கப்படும். அடுத்தடுத்தாண்டிற்கு இத் தொகை ஆண்டிற்கு ரூபாய் 25 கூடுதலாகக் கொடுக்கப்படும். இதனால் ஓட்டுநர்கள் எவ்வளவுக்கெவ்வளவு பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாக இயக்குகிறார்களோ அவ்வளவுக்கவ்வளவு பரிசுத் தொகை கூடிக்கொண்டே வரும்.

தொடர்ந்து விபத்தின்றி வண்டிகள் இயங்கிய ஆண்டுகளின் எண்ணிக்கை—

		பரிசுத் தொகை.
		ரூ.
ஓராண்டு	..	100
இரண்டாண்டு	..	125
மூன்றாண்டு	..	150
நான்காண்டு	..	175

இதுபோல ஆண்டிற்காண்டு கூடிக்கொண்டே போகும்.

7.4. கார் போன்ற அதிகத் திண்மையற்ற வண்டி ஓட்டுநர்களுக்கும், லாரி போன்ற சரக்கு வண்டி ஓட்டுநர்களுக்கும் இது போன்ற பரிசுத் தொகை வழங்கப்படுகிறதென்றாலும் அப்பரிசுத் தொகை குறைந்த அளவிலேயே வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

7.5. வாகனங்களை ஓட்டுகையில் தவறான வழக்கங்களை ஓட்டுநர்கள் கடைப்பிடிப்பதால் பல விபத்துக்கள் நிகழ்கின்றன. பேருந்து ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சியளிப்பதற்கென்று, முறையான பள்ளி ஏதுமில்லாததால், லாரிகள் ஓட்டப் பழகியோர் திண்மை வாய்ந்த (கனரக) வண்டி ஓட்டும் அனுபவத்தின் அடிப்படையில் பேருந்துகளை ஓட்டவும் நியமிக்கப்படுகின்றனர். அந்த லாரி ஓட்டுநர்கள், கரடுமுரடானப் பாதையில் பெரிய லாரிகளை ஓட்டுகையில் ஏற்பட்ட பழக்க வழக்கம் பேருந்துகளை அவர்கள் ஓட்டும்முறையிலும் கடைபிடிக்கப்படுகிறது. வண்டி ஓட்டுகையில் பழக்கங்கள் ஏதுமின்றி, முறைப்படி ஓட்டுநர்கள் பலரை உருவாக்க ''சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்'' தலைமையின்கீழ் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டமொன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத் திட்டத்தின்படி, தேவையான உடற்கட்டுடைய எஸ். எஸ். எல். சி. கல்வித் தகுதி பெற்று வண்டி ஓட்டத் தெரியாத இளைஞர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு திண்மையற்ற வண்டிகளையும், திண்மைவாய்ந்த வண்டிகளையும் ஓட்டுவதிலும், மோட்டார் எந்திரவியல், பொது மக்கள் தொடர்பு,

முதலுதவி முதலியவற்றிலும் 32 வாரங்களுக்குத் தீவிர பயிற்சி அளிக்கப்படுவர். அப் பயிற்சிக்குப் பின்னர், அவர்கள் வேலை வாய்ப்பகத்திடமிருந்து கோரிப் பெறாமலேயே மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நேரடியாக நியமிக்கப்படுவதற்குக் கருதிப் பார்க்கப்படுவர். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நன்கு பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களை உருவாக்கித் தரும் பொருட்டு அகதிகளுக்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சி விரும்பிய உள்ளூர்காரர்களுக்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிப்பதற்காக, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், கும்மிடிப்பூண்டியிலுள்ள திண்நிலை (கனரக) வண்டி எந்திர கம்மியர்—ஓட்டுநர் நிலவரத்தை மேற்கொண்டுள்ளது. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக்கழகம், இவ்வாண்டு மதுரையில் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்றை அமைத்துள்ளது. விபத்துக்கள் நிகழாமல் தடுப்பது பற்றியும் ஓட்டுநர்களுக்குக் கல்வியூட்டுதற்கும் பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், போக்குவரத்து தொடர்பான வகுப்புகள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

7.6. தீ விபத்துக்களினால் ஏற்படும் சேதங்களைக் குறைக்க போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் அனைத்திலும் தீயணைப்புக் கருவிகளுக்கு வகை செய்ய ஆணை பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளது.

7.7. வாடகை வண்டிகள், தனியாருக்குச் சொந்தமான லாரி வண்டி ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்க, தொழிற்பயிற்சி நிறுவனத் தலைமையின்கீழ், மாவட்டத் தலைமையிடங்கள் அனைத்திலும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஏற்படுத்தும் புதிய திட்டமொன்று ஆய்வில் உள்ளது.

7.8. விபத்துக்களில் பலியானோருக்கு உடனடியாக ரொக்க உதவி அளிக்க, இறந்துவிட்டால் 1,000 ரூபாயும், காயமடைந்தால் கால நிலைக்கு ஏற்ப ரொக்க உதவி அளிக்கும் திட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. இத்திட்டத்திற்கு இடருதவி தொடர்பான முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து, நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது. மேலும், இத்திட்டம் மாவட்ட ஆட்சியர்கள் வாயிலாக, போக்குவரத்து ஆணையரால் நிருவகிக்கப்படுகிறது.

8. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்:

8.1. மேலும் பயணம் செய்யும் பொதுமக்களுக்கான தங்கள் புரவலர்களுக்கும் பணிபுரிவதோடு, தங்கள் பணியாளர்களின் நலத்திலும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நாட்டம் கொண்டுள்ளது.

8.2. பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களில், சம்பள விதங்கள், அகவிலைப்படி, விடுப்பு விதிகள், மருத்துவ வசதிகள் முதலியவை ஒரே சீராக அமையவேண்டும் என்பதுதான் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், தற்போது செயலிலுள்ள நீண்டநாள் சம்பளச் சீரமைப்புத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். மாநில அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களில் பல்வேறு பதவித் தரங்களுக்கு நிலவி வந்த பல சம்பள விதங்களை இத் திட்டம் குறைக்க வகை செய்ததோடு, பணியாளர்களின் கல்வித் தகுதி அனுபவத்தையொட்டி, இச் சம்பள விதங்களுக்குள் பல்வேறு நிலைகளை, ஒருங்கிணைப்பதற்கு வகை செய்கிறது,

8.3. பதவி உயர்விற்குத் தக்க வாய்ப்பில்லாததால் தொழிலாளர்களின் மனத்தில் எழக்கூடிய சோர்வைப் போக்கவும், நீண்ட நாள் சம்பளச் சீரமைப்புத் திட்டம் வகை செய்கிறது. முப்பது ஆண்டுகள் பணியாற்றிய ஒரு தொழிலாளரின் பணி நிறைவு அளிப்பதாக இருந்தால், குறிப்பிட்ட பதவியை அடைந்ததும் பதவிக் காலம் முழுவதும் அவர் ஊதிய உயர்வைப் பெற உரிமையுடையவராவார் என்றும் இத்திட்டம் வகை செய்கிறது. பதவி உயர்வு அளிப்பது குறித்து, இதுவரையில் ஓராண்டிற்கு ஒரு முறை ஆய்வு செய்யப்பட்டது. இது, இப்போது ஓராண்டிற்கு நான்கு முறை மேற்கொள்ளப்படுகிறது. பதவி உயர்வுக்கான ஆய்வு மூன்றாம் முறையும் நடத்த உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது.

8.4. அகவிலைப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, நகர ஈட்டுப்படி, கிராமப்படி, மருத்துவப்படி, விடுப்பு, மருத்துவப் பயன்கள் முதலியவை, அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் ஒரே சீராக்கப்பட்டுள்ளன.

8.5. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள அனைத்துப் பிரிவு பணியாளர்களையும் உள்ளிட்ட செயலூக்கத் திட்டங்கள் நடைமுறையில் உள்ளன. இவை பின்வரும் நோக்கங்களை எய்துவதற்காகச் செயல்படுத்தப்படுகின்றன :—

(அ) தொழிலாளர் மிகுதியான சம்பளம் ஈட்ட இயலுவதன் மூலம் பயனடைதல்;

(ஆ) அதிக அளவில் பணியாளர்கள் உயர்ந்த செயல்படுதல், பொதுச் சேவையை நன்முறையில் புரிதல் ஆகியவற்றின் மூலம், சிறந்த முறையில் பணி புரிந்து பொதுமக்கள் பயன் பெறச் செய்தல்; மற்றும்

(இ) செலவைக் குறைத்தும், உற்பத்தியைப் பெருக்கியும் கழகம் பயனடையச் செய்தல்.

சம்பளத்தில் 20 முதல் 25 சதவீதம் வரையில்தான் செயலூக்கத் தொகை அளிக்கப்படும் என்றிருந்த உச்ச வரம்பு நீக்கப்பட்டுள்ளது.

[1983 மார்ச் 30

8.6. பேருந்துக் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்டபோதிலும், வசூலாகும் கட்டணத்திற்குரிய படியை அதற்கேற்ற விகிதாச் சாரத்தில் குறைக்கவில்லை; ஆனால் கட்டணங்களை அதிகரித்ததின்மூலம் கிடைக்கப்பெறும் வருவாயில் தொழிலாளர்களும் பங்கு பெறும் வண்ணம் படியும் வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது.

8.7. புதிய ஊதியத் திட்டம் 1980–ம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது.

8.8. படிகள்

8.8.1. காலாண்டிற்கு நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டெண் வீதத்தில் 360 புள்ளிகளுக்குமேல் உயரும் புள்ளி ஒன்றுக்கு 1.30 ரூபாய் வீதம், தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கு அகில இந்திய நுகர்வோர் விலைவாசிக் குறியீட்டெண் அடிப்படையில் அகவிலைப்படி வழங்கப்படுகிறது.

8.8.2. சென்னையில் ஏனைய மாவட்டத் தலைநகர்கள், கழகத் தலைமையிடங்கள் ஆகியவற்றில் வசிக்கும் எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் 15 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு 12 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் வீட்டு வாடகைப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.8.3. சென்னை நகரத்தில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு நகர் ஈட்டுப்படி 8 சதவீதம் என்று முறைப்படுத்தப்படுகிறது. மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் ஆகிய நகர்களில் வசிக்கும் பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் 5 சதவீதம் என்றும், ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பிற பணியாளர்களுக்கு இதே 5 சதவீதம் என்றும் முறைப்படுத்தப்பட்டு கிராமப்படியாக அளிக்கப்படுகிறது.

8.8.4 அடிப்படைச் சம்பளம் அகவிலைப்படியில் 4 சதவீதம் என்ற வீதத்தில் உயரளவு 47 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டு மருத்துவப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.8.5. சலவைப்படி, திங்கள் ஒன்றுக்கு 6 ரூபாயிலிருந்து 8 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.8.6. மலைவாழ்விடப்படி திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பணியாளர் ஒருவருடைய அடிப்படைச் சம்பளத்தில் 5 சதவீதம் என்ற வீதத்தில் குறைந்த அளவு 25 ரூபாய், உயரளவு 50 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டுத் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளது.

1983 மார்ச் 30]

8.9. விடுப்புப் பயன்கள்.

8.9.1. எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும், 1980 ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் முதல்நாளிலிருந்து சம்பளத்துடன் கூடிய தற்செயல் விடுப்பு, ஆண்டொன்றுக்கு 10 நாட்கள் அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

8.9.2. மகளிருக்கு பணிக்காலத்தில் மூன்று முறை அளிக்கப்படும் மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.9.3. ஆண்டொன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு 6 நாட்களிலிருந்து 8 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.10. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 25–க்கு அதிகமாகப் பேருந்துகளையுடைய பணிமனைகளில் சிற்றுண்டிச் சாலைகளையும் வானொலி, தொலைக் காட்சிப் பெட்டி போன்ற பொழுது போக்கு வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வறைகளையும் அமைத்துள்ளன. சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த விலையில் உணவு வழங்கப்படுகிறது. இரவு நேரத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டியும் தேநீரும் இலவசமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு கழகமும், விடுப்புக் காலங்களிலும், விடுமுறை நாட்களிலும் தொழிலாளர்கள் தங்குவதற்காக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் விடுமுறைக் கால ஓய்வு இல்லங்கள் கட்டக் கருதியுள்ளன. அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் சேர்ந்த பணியாளர், தமது குடும்பத்தைச் சேர்ந்த ஐவருக்கு மேற்படாதவர்களுடன் ஆண்டிற்கொருமுறை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் மாநிலம் முழுவதிலும் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம். சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங்களிலுள்ள பணியாளர்கள், ஆண்டொன்றுக்கு மொத்தம் 2,750 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும், பயணம் செய்யலாம். அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்த தொழிலாளர்களின் 2 பிள்ளைகளுக்கு பள்ளி அல்லது கல்லூரிக்குச் சென்று வர இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்கி வருகின்றன.

8.11 பணியிலிருக்கும் தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்து விட்டால் அவருடைய குடும்பத்திற்கு இடருதவி அளிக்கும் பொருட்டு இறந்தவருடைய ஆதரவில் இருக்கும் ஒருவருக்கு, வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தைக் கேட்காமலேயே போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அவரது தகுதியைப் பொறுத்து வேலை வாய்ப்பு அளிக்க வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. பணிக்காலத்தில் ஏலாமையுற்ற பணியாளர்கள், பொருத்தமான வேறொரு பணியில் புதிதாக நியமனம் செய்யப்படுவது போலவே

தொடர்ந்து பணி புரிய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். முச்சக்கர வண்டி வாங்குவதற்காக, 50 சதவீதம் உதவித் தொகையும், 50 சதவீதம் குறைந்த வட்டிக்கு நீண்டகாலத் தவணையில் கடனும் உடல் ஊனமுற்ற பணியாளர்களுக்கு வழங்கப் படுகிறது.

8.12. அரசு மருத்துவமனைகளில் அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படுவது போன்ற இலவச அக நோயாளி மருத்துவ வசதி, போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் கிடைக்க அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இத் திட்டம் 1978 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் நடைமுறைக்கு வந்தது.

8.13. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்திலும் குடும்ப நல நிதித் திட்டம் செயலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது. தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்து ஒரு வாரத்திற்குள் இழப்பீட்டுத் தொகையையும், பணிக்கால பயன்களையும் வழங்கும்படிக் கழகங்களுக்குக் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதே போன்று, பணியிலிருந்து ஓய்வு பெறுபவருக்கு வருங்கால வைப்பு நிதியில் அவருக்குள்ள தொகை, அவருக்குரிய பணிக் கொடை முதலியவை அவர் ஓய்வு பெற்ற நாளிலேயே வழங்கப் பட வேண்டுமென்று உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது.

8.14. கழகங்கள் "தொழிலாளர் நல அறக்கட்டளைகளை" ஏற்படுத்தி, தங்களுடைய அதிகப்படியான வருவாயிலிருந்து கணிசமான பகுதியை அதற்கு ஒதுக்குவதற்குக் கழகங்கள் நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன. இந் நிதி, தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்குத் தேவையான புத்தகங்கள், குறிப்பேடுகள், எழுது பலகைகள், படிப்புதவித் தொகை முதலியன வழங்கப் பயன்படுத்தப்படுகின்றது. தொழிலாளரின் பிள்ளைகள் பள்ளி இறுதித் தேர்வில் மாவட்டத்தின் முதலாவதாகத் தேறியவர்களா யிருப்பின், அவர்களுடைய உயர் கல்விக்காகும் செலவில் ஒரு பகுதியை ஏற்க வேண்டுமென்று அனைத்துக் கழகங்களுக்கும் கட்டளை இடப்பட்டிருக்கிறது.

முன் பணங்கள்:

8.15. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு 6 சதவீத வட்டி வீதத்தில் திருமண முன்பணம் அளிக்கின்றன. இந்த முன்பணம் எளிய தவணைகளில் வசூலிக்கப்படத்தக்கதாகும். பெண் தொழிலாளியின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளர்களின் மகள் திருமணத் திற்கு வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 1,000-லிருந்து ரூ. 1,500 ஆகவும் தொழிலாளரின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 500-லிருந்து ரூ. 1,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. பண்டிகை முன்பணம் ரூ. 100-லிருந்து ரூ. 500 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. கைத்தறி முன்பணத்தை வசூலிப்பதற்கான தவணைகளின் எண்ணிக்கை 6-லிருந்து 8 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது,

8.16. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் கழகம், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையாப் பண்டங்கள் வழங்குவதற்காக பணியாளர் கூட்டுறவுப் பண்டகச் சாலைகளுக்குக் குறைந்த வட்டி வீதத்தில் நிதி உதவி அளித்துள்ளன. தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையாப் பொருட்களை வழங்குவதற்காக, கூட்டுறவுச் சங்கங்களை அமைக்கும்படி ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங் களுக்கு உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. பல்வேறு கிளைகளில் பணி புரியும் பணியாளர்களுக்கு உணவு தானியங்கள் மற்றும் இன்றியமையாப் பொருட்களை கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகள் மூலம் வழங்குவதற்காக, சேரன் மற்றும் சோழன் போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் இயல் ஊர்திகளுக்கு ஏற்பாடு செய்துள்ளன. பணியாளர்கள் நகர்ப்புற வீட்டு வசதி வளர்ச்சிக் கழகத்திட மிருந்து கடனுதவிபெற்று "சொந்த வீடு கட்டும்" திட்டத்தின் கீழ் வீடுகளைக் கட்டிக்கொள்வதற்கு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் உதவியுள்ளது. இக்கழகம் தம் பணியாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக வட்டிக்கு உத்தரவாதம் அளித்து அல்லது நிலங்களை மேம்பாடு செய்து கொடுத்து கணிசமான அளவிற்கு நிதியுதவி வழங்கியுள்ளது. ஏனைய கழகங்களும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு வீடுகளைக் கட்டிக்கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் இயக்குநர் இத் திட்டத்தினை அமுல்படுத்தும் எல்லா துறைகளும் ஒருங்கிணைந்து செயல்படுவதற்கு, பதவி வழி தனிச் சிறப்பு அதிகாரியாக நியமிக்கப்பட்டுள்ளார்.

8.17. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தொழிலாளர்களுக்குக் காலணிகளையும், ஓட்டுநருக்குக் குளுமைக் கண்ணாடியையும் வழங்கி வருகின்றன. தைத்த சீருடைகளை தொழிலாளர்களுக்கு 'வழங்குவதற்குப் பதிலாக, அவர்களே கேட்டுக்கொண்டதற்கிணங்க தொழிலாளி ஒருவருக்கு ரூ. 30 என்ற வீதத்தில் தையற் கூலியுடன் துணிகளை இக் கழகங்கள் வழங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு ஆண்டும் 3 பருத்தி சீருடை களுக்குப் பதிலாக, முதல் வருடம் ஒரு டெரிகாட்டன் சீருடையும், ஒரு பருத்தி சீருடையும், இரண்டாம் ஆண்டு 2 பருத்தி சீருடைகளும் அளிக்க உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. ஐந்து ஆண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்களுக்கு மூக்குக் கண்ணாடி தேவைப்படின், அவற்றை இலவசமாக பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. பத்தாண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்கள் பணியைப் பாராட்டும் வகையில் இக் கழகம் அவர்களுக்கு கைக்கடிகாரங்களைப் பரிசளிக்கிறது. கிரி மலைப் பகுதிகளில் பணி புரியும் தொழிலாளர்களுக்கு கம்பளிக் குட்டையும் (Muffler) கம்பளிச் சட்டையும் ஆண்டு தோறும் வழங்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

[1983 மார்ச் 30

8.18. பணியாளர்களின் நலனுக்காக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அவசர மருத்துவ ஊர்திகளை (Ambulance Van) பராமரித்து வருகின்றன.

ஊதியக்கொடை:

8.19. பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்து கழகம் அவற்றைச் சார்ந்த பொறியியல் கழகங்கள் ஆகிய வற்றை சேர்ந்த அனைத்துப் பணியாளர்களுக்கும் சென்ற 1981-82 ஆம் ஆண்டிற்கான ஊதியக் கொடை 8.33 சதவிகிதமும், கருணைப்படியாக தலா ரூ. 350-ம் அளிக்கப் பட்டது. சோழன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், அவற்றை சார்ந்த பொறியியல் கழகங்கள் ஆகியவற்றின் பணியாளர்களுக்கு 8.33 சதவிகிதம் ஊதியக் கொடையோடு ரூ. 225 ம் வழங்கப்பட்டது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பொறியியற் கழகம், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றின் பணியாளர்களுக்கு 8.33 சதவிகிதம் ஊதியக் கொடையோடு தலா ரூ. 200 அளிக்கப்பட்டது. அத்துடன் 1982 ஆம் ஆண்டிற்கான அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொறியியல் கழகங் களைச் சேர்ந்த பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் ரூ. 300 ''சாதனை ஊக்கத் தொகையாக'' வழங்கப்பட்டது.

9. பொது:

9.1. புதிய, நல்ல ஆதாயம் தரக்கூடிய பேருந்து வழித் தடங்களை உருவாக்குவதற்காக, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும்—

1. மாவட்ட ஆட்சியர் (தலைவர்).

2. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி.

3. போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிருவாக இயக்குநர்.

4. கோட்டப் பொறியாளர் (நெடுஞ்சாலை) கிராமப் புறப் பணிகள்.

5. மாவட்ட ஆட்சியரின் நேர்முக உதவியாளர் (ஊர் வளர்ச்சி).

ஆகிய அலுவலர்களைக் கொண்ட குழு அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பிரிவு:

9.2. தற்பொழுது பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணி, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஒரு பிரிவாக, ஒரு தனி நிர்வாக இயக்குநரின்கீழ் இயங்கி வருகிறது. மாநிலத் திலுள்ள எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்கள், சாலைப் போக்கு வரத்து நிறுவனம் ஆகியவற்றின் அனுபவங்கள், திறமைகள்,

1983 மார்ச் 30]

பொறியியல் நுண்கலைகள் முதலியவற்றை பயன்படுத்து
வதற்காகவும் மேலை நாடுகளில் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக
ஆலோசனைகள் கேட்க அதிக விருப்பமிருப்பதாலும், இந்த
ஆலோசனைப் பிரிவை ஒரு தனிக் கழகமாக அமைக்க
உத்தேசிக்கப்பட்டு வருகிறது.

10. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்:

10.1. இக் கழகத்தின் பணிகளை விரிவுபடுத்துவதற்காக,
கடல் மற்றும் உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்தை கவனிப்
பதற்கான நடவடிக்கைகள் இக்கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டு
வருகிறது. முதற் கட்டமாக இக்கழகம் சிறிய துறைமுகங்களில்
தூர் வாரி ஆழப்படுத்தும் வேலையை துவங்கவிருக்கிறது.
இதற்கான கருவிகளை வாங்க, ஆறாவது ஐந்தாண்டுத்
திட்டத்தில் ரூ. 1 கோடி செலவு செய்ய வழி வகுக்கப்
பட்டிருக்கிறது. மேலும், கீழ்க்கண்டவற்றைப் பற்றி விரிவான
ஆராய்ச்சிகளையும் இக் கழகம் நடத்தத் திட்டமிட்டிருக்
கிறது:—

1. சென்னைக்கும், கல்கத்தாவிற்கும் இடையே பளு
தூக்கும் கருவிகள் தேவையில்லாதவாறு சரக்குகள் லாரியுடன்
உள்ளே சென்று ஏற்றவும் இறக்கவும் வசதி படைத்த ஒரு
கப்பல் விடுதல்.

2. தென் நாட்டுக் கரையோரப் பகுதிகளில் சரக்கு ஏற்றிச்
செல்ல 3,000 டன் அமிழ் எடை உள்ள கப்பல்கள் விட
நடவடிக்கை எடுத்தல். இதனால் நமது சிறிய துறைமுகங்கள்
வளர்ச்சியடைய வாய்ப்பிருக்கும்.

3. உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்தை செம்மைபடுத்த
பங்கிங்ஹாம் கால்வாயை மறுபடி திறத்தல்.

4. சென்னை நகருக்குள் ஓடும் ஆறுகள், வாய்க்கால்களில்
தண்ணீர் போக்குவரத்து ஏற்படுத்துதல்.

5. இராமேஸ்வரத்திற்கும், தலைமன்னாருக்கும் இடையே
ஒரு கப்பல் போக்குவரத்து அமைத்தல்.

6. எண்ணை கண்டுபிடிப்பு நிறுவனத்திற்கு உதவ (ONGC)
கரையோரத்தில் இயக்கச் சிறிய தோணிகள் வாங்குதல்.

7. உணவு எண்ணை இறக்குமதி செய்வதற்கு சிறிய
கப்பல்கள் வாங்குதல்.

மேற்கூறியவற்றைத் தொடங்குவதற்காக, வரும் நிதியாண்டில்
ரூ. 10 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

[1983 மார்ச் 30

11. மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை:

11.1. மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்பு நிறுவனமாக 1955 ஆம் ஆண்டில் துவக்கப்பட்டு, 1981 ஆம் ஆண்டில் இது ஒரு தனி பணி செய்யும் அரசுத் துறையாக மாற்றியமைக்கப் பட்டது. இதன் பெயரும் 198 ஆம் ஆண்டு சனவரி மாதம் முதல் தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை என்று மாற்றப்பட்டது. அரசுக்கு சொந்தமான சுமார் 7,000 வாகனங்களை இது பராமரித்து வருகிறது. இத்துறையில் எல்லா கருவிகளும், வசதிகளும் கொண்ட 10 பணிமனைகளும் இரண்டு பணி நிலையங்களும் உள்ளன. மத்திய கொள்முதல் பண்டகசாலைப் பிரிவு கடந்த 1981 ஆம் ஆண்டு முதல் கூடுதல் பணிகளோடு பண்டக நிர்வாகப் பிரிவாக செயல்பட தொடங்கி யுள்ளது. வாகனங்களுக்கு வேண்டிய அசல் உதிரிப் பாகங்கள், கருவிகள், டயர்கள், ட்யூப்புகள் போன்றவற்றை உற்பத்தி செய்வோரிடமிருந்தே நேரடியாக குறைந்த விலையில் கொள் முதல் செய்யப்படுகின்றன. காவல்துறை வாகனங்கள் உட்பட ஏனைய அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கும் அவை விநியோகிக்கப் படுகின்றன. நெல்லையிலுள்ள பணி நிலையம் ஒரு பணிமனையாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

11.2. தற்போதிருக்கும் அரசு பணிமனைகள் போதுமானதாக இல்லாததால் தனியார் பணிமனைகளுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட நியதிகளாக அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

11.3. அரசுத் துறை வாகனங்களை பழுதுபார்க்க தனியார் பணிமனைகளையே சார்ந்திருக்கும் நிலையைத் தவிர்க்க, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும், அரசின் பணிமனை அமைப்பதே அரசின் கொள்கையாகும். வேலூரில் ஒரு பணிமனை அமைக்கவும், மற்றும் ஈரோடு, இராமநாதபுரம், புதுக்கோட்டை, உதகமண்டலம், சென்னையில் பட்டினப்பாக்கம் ஆகிய இடங்களில் ஒவ்வொரு பணிநிலையம் அமைக்கவும் அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது. இதற்கான ஆயத்த வேலைகளும் நிலகையகப்படுத்தும் வேலைகளும் தீவிரமாக நடைபெற்று வருகின்றன, தர்மபுரியில் 1982 ஆம் ஆண்டு ஜூன் 2 ஆம் நாள் ஒரு பணிமனை துவக்கப்பட்டது.

11.4. சென்ற ஆண்டு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை பணிமனைகள் ஏறக்குறைய 19,000 பழுது பார்க்கும் வேலைகள் செய்துள்ளன. 1982 ஆம் ஆண்டு காலத்தில் 458 கழித்தொதுக்கப்பட்ட வாகனங்களை ஏலம் விட்டு விற்றதன் மூலம் கிடைத்த தொகை ரூ. 48 இலட்சமாகும்.

1983 மார்ச் 30]

12. முடிவுரை:

12.1. இவ்வாறாக பொதுமக்களுக்கு திறமையான, சிக்கனமான, பாதுகாப்பான, ஒருங்கிணைந்த போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்ற நோக்கத்தை நிறைவேற்றுவதற்காக பயணி சாலைப் போக்குவரத்துத் துறையின் எல்லாக் கூறுகளும் கருத்தில் கொள்ளப்பட்டுள்ளதை இவற்றிலிருந்து காணலாம். பொது மக்களுக்குக் குறைந்த கட்டணத்தில் போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுப்பது, நல்ல ஆதாயம் தரக்கூடிய வணிக நிறுவனங்களாக இயங்குவது ஆகிய இவ்விரு நோக்கங்களையும் கருத்திற் கொண்டு அரசுப் போக்கு வரத்து நிறுவனங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன.

12.3. நடப்பாண்டில், மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்புத் துறை உட்பட அனைத்து நிறுவனங்களிலும் தொழில் அமைதி பொதுவாக நிலவியது மாநில அரசுப் நிறுவனங்களும் அரசுப் பணியாளர்களின் நியாயமான குறைகளைப் பரிவுடன் கவனித்து உரிய நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளன.

13602
சென்னை-600 009.

LIST OF AGENTS FOR THE SALE OF
TAMIL NADU GOVERNMENT PUBLICATIONS,
IN MADRAS CITY.

1 Account Test. Egmore, Madras-8.
2 The City Book Company, Madras-4.
3 Higginbothams (Private) Limited, Madras-2.
4 P. Varadachary and Company, Madras-1.
5 C. Subbiah Chetty and Company, Madras-5.
6 The Universal Book House, Moore Market, Madras-3.
7 C. Sitharaman and Company, Madras-14.
8 Mohan Pathippagam and Book Depot, Madras-5.
9 C. Venkatesan Chetty and Company, No. 8-C, Pycrofts Road, Madras-5.
10 The South India Saiva Siddhanta Works Publishing Society (Tirunelveli) Limited, Madras-1.
11 The Sangam Publishers, No. 11, Sunkurama Chetty Street, Madras-1.
12 New Century Book House (Private) Limited, Madras-2.
13 Kalaivani Book Centre, No. 1, Ponniamman Koil Street, Egmore, Madras-8.

IN MOFUSSIL OF TAMIL NADU.

1 A. Venkatasubban & Company, Vellore (North Arcot) District.
2 Bharathamatha Book Depot, Thanjavur (Tanjore District).
3 P. V. Nathan Company, Kumbakonam (Tanjore District).
4 Appar Book Stall, Thanjavur.
5 P. N. Swaminathan and Company, Bazaar Street, Pudukkottai.
6 Palaniappa Bros., Tiruchirappalli-2.
7 S. R. Subramania Pillai, Tirunelveli Junction.
8 B. Aruldoss, Villupuram (South Arcot District).
9 Vasantham Stores, Booksellers, 9/31, Cross Cut Road, Coimbatore-12.
10 Mercury Book Company, 20, Karuppa Gounder Street, Coimbatore-1.
11 S. M. Jegannatham Book House, 35, Nandhi Koil Street, Tirchirappalli-1.
12 Ganesh Stores, South Car Street, Sivakasi.
13 Mary Martin, Booksellers, Kottagiri (The Nilgiris).
14 A. K. Chandriah Chettiar & Sons, Salem-1.
15 Parameswari Book Shop, No. 46D, Id Market Street, Salem.
16 Meenakshi Pathippagam, Pudukkottai.
17 K. V. Narayana Iyer & Sons, Dindigul, Madurai District.
18 Jayakumari Stores, Nagercoil (Kanyakumari District).
19 Baby Stores, Booksellers, Villupuram (South Arcot District).
20 Dinamani Stores, No. 3/1, Old Post Office Road, Coimbatore-10.
21 Kumaran Book Depot, Booksellers, Erode-1.
22 Vela Book Company, No. A. Annaji Rao Street, Erode-1.
23 Radhamani Stores, 6-A, Raja Street, Coimbatore-1.
24 Ajantha Book Center, Salem-1.
25 Sri Vidya, 63, Tennure High Road, Tiruchirappalli-2.
26 Sri Ramavilas Book Shop, 90, Amman Sannathi, Madras-1.

IN OTHER STATES.

1 Jain Book Agency. New Delhi.
2 Inter National Book House, Trivandrum.
3 The Book Syndicate, Hyderabad-1.
4 Labour Law Publications, Hyderabad.
5 Puthaghalayam, Pondicherry.
6 Prabu Book Service, Gurgaon, Haryana.
7 K. P. Bagchi & Company, 286, R.B. Gandhi Street, Calcutta-11.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY DEPARTMENT PUBLISHED UNDER RULES 303 AND 306 OF THE TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY RULES (CORRECTED UPTO 5TH NOVEMBER 1979) AND PRINTED BY THE DIRECTOR OF STATIONERY AND PRINTING, MADRAS.