2564 / ஆ.ஆ/85

[Issued 5-3-85

தமிழ்நாடு ஆவணக்காப்பகம் மற்றும் ...

12 JUN 1985

தமிழ்நாடு ஆவணக்காப்பகம் எழும்பூர் ... 8

2776

வெளியீடு 5-3-85]

தமிழ் நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

பணித்துறை வெளியீடு—OFFICIAL REPORT

செவ்வாய்க்கிழமை, மார்ச் 20, 1984 - தொகுதி LXII எண் 1

Tuesday the 20th March 1984 - Volume LXII No 1

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், சென்னை - 600 009
Legislative Assembly Secretariat, Fort St. George.
Madras - 600 009

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

Y811.31 N84
N84.G2.1:1

136236
சென்னை-600 002.

உள்ளடக்கம்.

20—3—1984

	பக்கங்கள்.
(அ) தமிழ்நாடு அரசின் ஆளுநரும், அமைச்சரவையும்	i—iii
(ஆ) Personnel of the Government of Tamil Nadu.	v—vi
(இ) தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையின் முக்கிய அலுவலர்கள்	vii—viii
(ஈ) தொகுதிகள் உள்ளிட்ட தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை உறுப்பினர்களின் (தமிழ் அகர வரிசைப்படி) தயாரிக்கப்பட்ட பெயர்ப் பட்டியல்	ix—xvi
1. வினாக்கள்—விடைகள் :	
உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்	1—33
2. தகவல் கோரல் :	
மாவட்டங்கள் பிரிவினை—வல்லுநர் குழு	34—35
3. ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம் :	
மைய அரசு தமிழகத்திற்கு ஒதுக்கும் உணவு தானியம்	35—46
4. கவன ஈர்ப்பு :	
(அ) சேலம் மாவட்டம் கூட்டுறவு பால் உற்பத்தியாளர் சங்கங்கள் ..	46—48
(ஆ) மைய மதிப்பீட்டுமுறை—சென்னைப் பல்கலைக்கழகம்	48—52

	பக்கங்கள்
வரவு-செலவுத் திட்டம் 1984–85 வாக்கெடுப்பு—தொடர்ச்சி.	
(அ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம்	52—134
(ஆ) கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்	
(இ) கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு	
மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி	52, 53, 54, 55, 109—133
திரு. தெ. இரா. இராஜாராம் நாயுடு	56—59
திரு. கு.அ. செங்கோட்டையன்	59—62
திரு. ப. சுந்தரம்	62—67
திரு. பூ. மு. நரசிம்மன்	67—71
திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்	71—75
திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்	75—79
திரு. எம். ஆறுமுகம்	79—84
திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில்	85—90
திரு. செ. செம்மலை	90—96
திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்	96—100
திரு. மு. ஜான் வின்சென்ட்	100—102
திரு. எஸ். என். இராமசாமி	102—104
திரு. கே. எஸ். ஜி. ஹாஜா செரீப்	105—109

	பக்கங்கள்
அரசினர் தீர்மானம் :	
பெரு மழையினால் தென் மாவட்டங்களில் ஏற்பட்ட பாதிப்பு மற்றும் மக்களுக்கு வழங்கிய நிவாரணங்கள் குறித்த அறிக்கைகள்—விவாதம் ..	135—252
மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்	135, 233, 252,
திரு. வே. இராஜசேகரன்	135—139
திரு. இரா. தாமரைக்கனி	139—144
திரு. ஜே. எஸ். இராசு	144—151
திரு. இரா. அமிர்தராஜ்	151—154
திரு. என். வரதராஜன்	154—162
திரு. ஏ. பானுச்சாமி	162—165
திரு. சோ. அழகர்சாமி	165—171
திரு. ஆர். தவசி	172—174
திரு. ஆர். டி. கோபாலன்	174—176
திரு. எஸ். என். இராமசாமி	176—177
திரு. கே.கே.எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்	177—181
திரு. சி. பழனிமுத்து	181—186
திரு. இ. இராமசுப்பிரமணியன்	186—188
திரு. கே. தனுக்கோடித் தேவர்	188—191
திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி	191—195
திரு. எஸ். ஆண்டித் தேவர்	195—199
திரு. மு. ஜான் வின்சென்ட்	199—203
திரு. ஏ. சந்திரசேகரன்	203—205
திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்	205—211
திரு. மு. சுந்தரராஜன்	211—213
திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்	214—218
திரு. த. மாரிமுத்து	219—220
திரு. க. பாரமலை	220—225
திரு. என். பழனிவேல்	225—226
திரு. என்.எஸ்.வி. சித்தன்	226—233
7. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள் ..	252—253

2756

தமிழ்நாடு அரசின் ஆளுநரும் அமைச்சரவையும்.

தமிழ்நாடு ஆளுநர்

திரு. சுந்தர் லால் குரானா.

அமைச்சரவையின் உறுப்பினர்கள்.

1. மாண்புமிகு டாக்டர் எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் (முதலமைச்சர்) பொது, பொது நிர்வாகம், இந்திய ஆட்சிப் பணியாளர் மற்றும் அனைத்திந்தியப் பணியாளர்கள், மாவட்ட வருவாய் அதிகாரிகள், மாவட்டத் துணை ஆட்சியாளர் சம்பந்தப் பட்டவை, காவல், இலஞ்ச ஒழிப்பு, திட்டம், சர்க்கரைப்பாகு கழிவு, தொல் பொருள் இயல், ஆயத்துறை மற்றும் மதுவிலக்கு (மது அருந்த அனுமதி வழங்கல் நீங்கலாக).

2. மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் (நிதி அமைச்சர்)—நிதி, சட்டமன்றம், தேர்தல்கள், உணவு, இளைஞர் அணி, விலைவாசிக் கட்டுப்பாடு மற்றும் முன்னாள் இராணுவத்தினர்.

3. மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் (மின்துறை அமைச்சர்)—மின்சாரம் மற்றும் இரும்பு-எஃகுக் கட்டுப்பாடு.

4. மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. கிருஷ்ணசாமி (பால் பெருக்குத் திட்ட அமைச்சர்)—பால், பால் பெருக்குத் திட்டம், ஆவணப் பதிவுத்துறை மற்றும் முத்திரைச் சட்டம்.

5. மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் (வருவாய்த் துறை அமைச்சர்)—வருவாய், வணிக வரிகள் மற்றும் மக்கள் தொகைக் கணக்கு.

6. மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் (செய்தி-அறநிலையத துறை அமைச்சர்)—செய்தி மற்றும் விளம்பரம், திரைப்படத் தொழில் நுட்பவியல், சுற்றுலா, சுற்றுலா வளர்ச்சிக் கழகம், திரைப்படச் சட்டம், அறநிலையத்துறை, வனங்கள், சின்கோனா மற்றும் மது அருந்த அனுமதி வழங்கல்.

7. மாண்புமிகு திரு. செ அரங்கநாயகம் (கல்வி அமைச்சர்)—தொழில்நுட்பக் கல்வி உள்ளிட்ட கல்வி மற்றும் ஆட்சி மொழி.

8. மாண்புமிகு டாக்டர் கா. காளிமுத்து (வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்)—வேளாண்மை, வேளாண்மை மறுநிதி, வேளாண்மை பொறியியல் பிரிவு மற்றும் அக்ரோ பொறியியல்.

PERSONNEL OF THE GOVERNMENT OF TAMIL NADU.

GOVERNOR OF TAMIL NADU.

THIRU SUNDER LAL KHURANA.

MEMBERS OF THE COUNCIL OF MINISTERS.

1. HON. DR. M. G. RAMACHANDRAN (Chief Minister)—Public, General Administration, Indian Administrative Service and other All India Services, District Revenue Officers, Deputy Collectors, Police, Prevention of Corruption, Planning, Molasses, Archaeology, Excise and Prohibition excluding grant of liquor permit.

2. HON. DR. V. R. NEDUNCHEZHIYAN (Minister for Finance)—Finance, Legislature, Elections, Food, Youth Service Corps, Price Control and Ex-Servicemen.

3. HON. THIRU S. RAMACHANDRAN (Minister for Electricity)—Electricity, Iron and Steel Control.

4. HON. THIRU K. A. KRISHNASAMY (Minister for Dairy Development)—Milk, Dairy Development, Registration and Stamp Act.

5. HON. THIRU S. D. SOMASUNDARAM (Minister for Revenue)—Revenue, Commercial Taxes and Census.

6. HON. THIRU R. M. VEERAPPAN (Minister for Information and Religious Endowments)—Information and Publicity, Film Technology, Tourism, Tourism Development Corporation, Cinematograph Act, Hindu Religious and Charitable Endowments, Forest, Cinchona and Grant of Liquor Permits.

7. HON. THIRU C. ARANGANAYAGAM (Minister for Education)—Education including Technical Education, Official Language.

8. HON. DR. K. KALIMUTHU (Minister for Agriculture)—Agriculture, Agricultural Refinance, Agricultural Engineering Wing and Agro-Engineering.

9. HON. THIRU C. PONNAIYAN (Minister for Law and Industries)—Law, Courts, Prisons, Legislation on Weights and Measures, Registration of Companies, Debt Relief including Legislation on Money Lending and Legislation on Chits, Large Scale Industries, Mines and Minerals.

10. HON. THIRU P. KULANDAIVELU (Minister for Local Administration)—Municipal Administration, Panchayats and Panchayat Unions, Community Development, Rural Indebtedness, Bhoodan and Gramdhan and Highways.

11. HON. THIRU S. RAGHAVANANDHAM (Minister for Labour)—Labour, Statistics, Tamil Nadu Water Supply and Drainage Board, Town Planning and Accommodation Control.

12. HON. DR. H. V. HANDE (Minister for Health)—Health.

13. HON. THIRU S. MUTHUSAMY (Minister for Transport)—Transport, Nationalised Transport, Motor Vehicles Act and Ports.

14. HON. THIRU S. THIRUNAVUKKARASU (Minister for Handlooms and Co-operation)—Textiles, Handlooms and Co-operation.

15. HON. THIRU S. N. RAJENDRAN (Minister for Environmental Pollution Control)—Passports and Environmental Pollution Control.

16. HON. THIRU M. VIJAYASARATHI (Minister for Adi-Dravidar Welfare)—Adi-Dravidar Welfare, Stationery and Printing, Government Press, News Print Control, Hill Tribes and Bonded Labour and Employment and Training.

17. HON. THIRU R. SOUNDARARAJAN (Minister for Nutritious Meals)—Nutritious Meals.

18. HON. THIRU S. R. RADHA (Minister for Public Works)—Housing, Slum Clearance Board, Public Works Department and Establishment matter relating to Public Works Department.

19. HON. THIRU M. R. GOVENDHAN (Minister for Backward Classes)—Backward Classes.

20. HON. THIRUMATHI GOMATHI SRINIVASAN (Minister for Social Welfare)—Social Welfare including Women and Children Welfare, Animal Husbandry, Beggers Home, Orphanages, Indian Overseas, Refugees and Evacuees and Correctional Administration.

21. HON. THIRUMATHI VIJAYALAKSHMI PALANISAMY (Minister for Khadi)—Khadi.

22. HON. THIRU Y. S. M. YUSUF (Minister for Irrigation and Wakf)—Agro Service Co-operative Societies, Irrigation including Minor Irrigation and Wakf.

23. HON. THIRU R. ARUNACHALAM (Minister for Rural Industries)—Rural Industries including Village, Cottage and Small Industries.

24. HON. THIRU K. KALAIMANI (Minister for Fisheries)—Fisheries.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையின் முக்கிய அலுவலர்கள்.

பேரவைத் தலைவர் :

*மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்.

பேரவைத் துணைத் தலைவர்.

*மாண்புமிகு திரு. பி. எச். பாண்டியன்.

**மாற்றுத் தலைவர்கள் பட்டியல் :

1. திரு. வே. இரா. ஜெயராமன்.
2. டாக்டர் கே. சமரசம்.
3 டாக்டர் கே. சௌரி ராஜன்.
4 திரு. சு. பாலன்.
5 திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம்

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலாளர் :

திரு. கி. மு. அழகர்சாமி, பி.ஏ., பி.எல்.

துணைச் செயலாளர்கள் :

திரு. இரா. பாலகுரு, பி.ஏ.,
திரு. பி. எம். பத்மநாப நம்பியார், பி.ஏ., பி.ஜி.எல்.,
திரு. பெ. பள்ளிகொண்ட பெருமாள், பி.ஏ., பி.எல்.,

குழு அலுவலர் :

திரு. சா. சீனிவாசன், பி.எஸ்சி.,

சார்புச் செயலாளர்கள் :

திரு. வி. சீதாராமன், பி.காம்., பி.ஜி.எல்.,

திரு. செ. சு. ஜானகிராமன், பி.ஏ., பி.எல்.,

திரு. பெ. பாலகிருஷ்ணன், பி.காம்.,

திரு. பெ. ச. கனகசபாபதி, பி.ஏ., பி.எல்.,

திரு. ஜே. ரெஜினால்ட் ஜான், பி.ஏ.,

திரு. வ. சா. ஜான், பி.ஏ.,

---

*21—6—1980 அன்று தேர்ந்தெடுக்கப் பெற்றார்கள்.
**15—2—1984 அன்று நியமனம் செய்யப் பெற்றார்கள்.

9. மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் (சட்டம் மற்றும் தொழில்துறை அமைச்சர்)—சட்டம், நீதிமன்றங்கள், சிறைகள், எடைகள்-அளவைகள் பற்றி சட்டம் இயற்றல், கம்பெனிகள் பதிவு, கடன் கொடுத்தல், சீட்டு நிதி இவைகள் பற்றி சட்டம் இயற்றல் உள்ளிட்ட கடன் நிவாரணம், பெருந் தொழில்கள் சுரங்கம் மற்றும் கனிவளம்.

10. மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு (உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர்)—நகராட்சிகள், ஊராட்சிகள், ஊராட்சி ஒன்றியங்கள், சமுதாய வளர்ச்சி, கிராமப்புறக் கடன் சம்பந்தப்பட்டவை, பூமிதானம், கிராமதானம் மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள்.

11. மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் (தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர்)—தொழிலாளர், புள்ளிவிவரங்கள், தமிழ் நாடு குடிநீர்-வடிகால் வாரியம், நகர அமைப்பு மற்றும் இட வசதிக் கட்டுப்பாடு.

12. மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே (மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர்)—மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை.

13. மாண்புமிகு திரு. சு முத்துசாமி (போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர்)— போக்குவரத்து, அரசுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து, இயக்கூர்திகள் சட்டம் மற்றும் துறைமுகங்கள்.

14. மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு (கைத்தறி மற்றும் கூட்டுறவுத்துறை அமைச்சர்)—நெசவாலைகள், கைத்தறி மற்றும் கூட்டுறவு.

15. மாண்புமிகு திரு. எஸ். என். இராஜேந்திரன் (சுற்றுச் சூழல், மாசு கட்டுப்படுத்தல் துறை அமைச்சர்)— பயண இசைவுச் சீட்டு மற்றும் சுற்றுச் சுழல், மாசு கட்டுப்படுத்தல்.

16. மாண்புமிகு திரு. எம். விஜயசாரதி (ஆதிதிராவிடர் நலத்-துறை அமைச்சர்)—ஆதிதிராவிடர் நலம், எழுதுபொருள் அச்சுத்துறை, அரசு அச்சகம், அச்சுக் காகிதக் கட்டுப்பாடு, மலைவாழ் பழங்குடியினர், பிணைத் தொழிலாளர் மற்றும் வேலை வாய்ப்பும் பயிற்சியும்.

17. மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன் (சத்துணவு அமைச்சர்)—சத்துணவு.

18. மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா (பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர்)—வீட்டுவசதி, குடிசைமாற்றுவாரியம், பொதுப் பணித்துறை மற்றும் பொதுப்பணித்துறை அலுவல்கள் சம்பந்தமாக.

19. மாண்புமிகு திரு. எம். ஆர். கோவேந்தன் (பிற்பட்டோர் நலத்துறை அமைச்சர்)—பிற்பட்டோர் நலம்

20. மாண்புமிகு திருமதி கோமதி சீனிவாசன் (சமூகநலத் துறை அமைச்சர்)—மகளிர், குழந்தைகள் நலம் உள்ளிட்ட சமூக நலம், கால்நடை பராமரிப்பு, பிச்சைக்காரர்கள் விடுதி, அனாதை விடுதிகள், வெளிநாடு வாழ் இந்தியர்கள், அகதிகள், வெளியேற்றப்பட்டவர்கள் நலம் மற்றும் சீர்திருத்த நிர்வாகம்.

21. மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி (கதர்த் துறை அமைச்சர்)—கதர்.

22. மாண்புமிகு திரு. யா. சை. மு. யூசுப் (நீர்ப்பாசனத் துறை அமைச்சர்)—வேளாண்மைப் பணி, கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், சிறுபாசனம் உள்ளிட்ட பாசனத் திட்டங்கள் மற்றும் வக்ப்.

23. மாண்புமிகு திரு. இரா. அருணாசலம் (ஊரகத் தொழில் துறை அமைச்சர்)—கிராம, குடிசை சிறு தொழில்கள் உள்ளிட்ட ஊரகத் தொழில்கள்.

24. மாண்புமிகு திரு. க. கலைமணி (மீன்வளத்துறை அமைச்சர்)—மீன் வளம்.

எஸ்டேட் அலுவலர் :

திரு. கே. தியாகராஜன், பி.ஏ., பி.எல்.,

பேரவைத் தலைவரின் தனிச் செயலாளர் :

திரு. பி. கோதண்டராமன்.

விவாதப் பதிப்பாளர் :

திரு. ஜி. எஸ். அனந்தநாராயணன், பி.லிட்.,

தலைமை நிருபர் :

திரு. வி. இராமச்சந்திரன், எம்.ஏ., எல்.எல்.பி.

தொகுதிகள் உள்ளிட்ட தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை உறுப்பினர்களின் (தமிழ் அகர வரிசைப்படி) தயாரிக்கப்பட்ட பெயர்ப் பட்டியல்.

தொடர் எண்ணும், உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)	தொகுதியின் பெயர். (2)
1 அங்குசாமி, திரு. ச. ..	திருவாடனை.
2 அண்ணாதாசன், திரு. எம். ..	திருவரம்பூர்.
3 அப்துல் ரசாக், திரு. கே. எம்.	ஆலந்தூர்.
4 அப்பாதுரை, திரு. மு. ..	ஒட்டப்பிடாரம் (செ.வ.)
5 அம்பிகாபதி, திரு. மு. ..	மன்னார்குடி.
6 அமிர்தராஜ், திரு. இரா. ..	திருச்செந்தூர்.
7 அரங்கநாதன், திரு. எஸ். ..	தர்மபுரி.
8 அரங்கநாதன், திரு. மு. ..	குன்னூர் (செ.வ.).
9 அரங்கநாயகம், திரு. செ. ..	கோவை (மேற்கு).
10 அருணகிரி, திரு. இரா. ..	திருப்பத்தூர்.
11 அருணாசலம், திரு. இரா. ..	நாமக்கல் (செ.வ.).
12 அழகர்சாமி, திரு. சோ. ..	கோவில்பட்டி.
13 அன்பழகன், திரு. தி. ..	நாட்ராம்பள்ளி.
14 அன்பில் தர்மலிங்கம், திரு. ..	லால்குடி.
15 ஆண்டி அம்பலம், திரு. மெ.	நத்தம்.
16 ஆண்டித் தேவர், திரு. எஸ்.	உசிலம்பட்டி.
17 ஆறுமுகம், திரு. எம். ..	அவினாசி (செ.வ.).
18 சேலம் ஆறுமுகம், திரு. மு. ..	சேலம்-2.
19 ஆறுமுகம், திரு. த.	அரியலூர்.
20 ஆனூர் ஜெகதீசன், திரு. பு.கோ.	செங்கற்பட்டு.
21 இரத்தினம், திரு. எம். வி. ..	பொள்ளாச்சி.
22 இராசகுமார், திரு. மெ. அ.	மருங்காபுரி.
23 இராசமாணிக்கம், திரு. இ. ரெ.	குற்றாலம்.
24 இராசரத்தினம், திரு. து. ..	பூந்தமல்லி.
25 இராசாம்பாள், திருமதி தா.	தலைவாசல் (செ.வ.).
26 இராசாராம், திரு. க. ..	பனமரத்துப்பட்டி.
27 இராசாராமன், திரு. எஸ்.	பாபநாசம்.
28 இராசு, திரு. ஜே. எஸ். ..	பெரம்பலூர் (செ.வ.).
29 இராசேந்திரன், திரு. எஸ். என்.	தூத்துக்குடி.
30 இராமச்சந்திரன், டாக்டர் எம். ஜி.	மதுரை (மேற்கு).

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)		தொகுதியின் பெயர். (2)
31	இராமச்சந்திரன், திரு. கே. கே. எஸ்.எஸ்.ஆர்.	சாத்தூர்.
32	இராமச்சந்திரன், திரு. ச. ..	பண்ருட்டி.
33	இராமச்சந்திரன், திரு. செஞ்சி, ந.	செஞ்சி.
34	இராமசாமி, திரு. எஸ். என்.	சாத்தான்குளம்.
35	இராமசாமி, திரு. த. ..	இராமநாதபுரம்.
36	இராமசுப்பிரமணியன், திரு. இ.	ஸ்ரீவைகுண்டம்.
37	இராமலிங்கம், திரு. ஏ. ..	காட்டுமன்னார்கோயில் (செ.வ.).
38	இராமலிங்கம், டாக்டர் கே. பி.	இராசிபுரம்.
39	இராமலிங்கம், திரு. செ. ..	திருவிடைமருதூர்.
40	இராஜசேகரன், திரு. வே. ..	டாக்டர் இராதாகிருஷ்ண நகர்.
41	இராஜாராம் நாயுடு, திரு. தெ. இரா.	தல்லி.
42	இராஜேந்திரன், திரு. எஸ்.எஸ்.	ஆண்டிப்பட்டி.
43	இளையபெருமாள், திரு. எல்.	எழும்பூர் (செ.வ.).
44	ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம், திரு. பி. ..	அம்பாசமுத்திரம்.
45	உகம்சந்த், திரு. எஸ். டி. ..	மதுராந்தகம்.
46	உச்சி, திரு. கே.	கூடலூர்.
47	உத்திராபதி, திரு. பொ. ..	திருத்துறைப்பூண்டி (செ.வ.).
48	உமாநாத், திரு. ரா. ..	நாகை.
49	கண்ணன், திரு. ம. ..	கண்டமங்கலம் (செ.வ.).
50	கணபதி, திரு. கே. ஆர். ..	சிதம்பரம்.
51	கணேசன், திரு. இ.	இடப்பாடி.
52	கணேசன், திரு. சி.	அச்சரப்பாக்கம் (செ.வ.).
53	கந்தசாமி, திரு. கா. வே. ..	கிணத்துக்கடவு.
54	கந்தசாமி, திரு. பி.	பொங்கலூர்.
55	கபாலி, திரு. டி. கே. ..	மைலாப்பூர்.
56	கருப்பசாமிப் பாண்டியன், திரு.வி.	பாளையங்கோட்டை.
57	கருப்பையா, திரு. இரா. ..	குளித்தலை.
58	கருப்பையா, திரு. ஏ. டி.	வால்பாறை (செ.வ.).

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)		தொகுதியின் பெயர். (2)
59	கல்லன், திரு. கே.	உதகமண்டலம்.
60	கலிதீர்த்தான், திரு சோ. ..	சங்கராபுரம்.
61	கலியமூர்த்தி, திரு. பெ. ..	மங்களூர் (செ.வ.).
62	கலையரசன், திரு. நன்னிலம், அ.	நன்னிலம் (செ.வ.).
63	காளிமுத்து, டாக்டர் கா. ..	திருப்பரங்குன்றம்.
64	கிருஷ்ணசாமி, திரு. கா. கோ.	காங்கேயம்.
65	கிருஷ்ணசாமி, திரு. கே. ஏ.	ஆயிரம்விளக்கு.
66	கிருஷ்ணமூர்த்தி, திரு. சா. ..	ஆண்டிமடம்.
67	கிருஷ்ணமூர்த்தி, திரு. வி. ..	நெல்லிக்குப்பம்.
68	கிருஷ்ணராஜ், திரு. ஜி. ..	சேலம்-1.
69	கிருஷ்ணன், திரு. ரா. ..	வாசுதேவநல்லூர்.
70	குப்புசாமி, திரு. என். .	மொரப்பூர்.
71	குப்புசாமி, திரு. கே... ..	ஒட்டன்சத்திரம்.
72	குப்புசாமி, திரு. செ. ..	வந்தவாசி (செ.வ.).
73	குமரி அனந்தன், திரு. ..	திருவொற்றியூர்.
74	குருசாமி, திரு. ப.	அந்தியூர் (செ.வ.).
75	குலசேகர், திரு. ஏ. டி. ..	சிங்காநல்லூர்.
76	குலசேகர பாண்டியன், திரு. ந.	வாணியம்பாடி.
77	குழந்தைவேலு, திரு. ப. ..	உடுமலைப்பேட்டை.
78	கோபால், திரு. சி. ..	சோளிங்கர்.
79	கோபாலகிருஷ்ணன், திரு. கா.	பெரியகுளம்.
80	கோபாலன், திரு. ஆர். டி. ..	கம்பம்.
81	கோமதி சீனிவாசன், திருமதி	வலங்கைமான் (செ.வ.).
82	கோவேந்தன், திரு. எம். ஆர்.	பேராவூரணி.
83	கோவைத்தம்பி, திரு. ..	பேரூர்.
84	சக்கரபாணி, திரு. ஆர். ..	பொன்னேரி (செ.வ.).
85	சங்கரய்யா, திரு. என். ..	மதுரை (கிழக்கு).
86	சட்டநாத கரையாளர், திரு. கி.	தென்காசி.
87	சண்முகம், திரு. இரா. ..	திருத்தணி.
88	சண்முகம், திரு. ஏ. சி. ..	ஆரணி.
89	சத்தியமூர்த்தி, திரு. வ. ..	கடலாடி.
90	சந்திரசேகரன், திரு. எ. .	சோழவந்தான்.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)	தொகுதியின் பெயர். (2)
152 நாச்சிமுத்து, திரு. கே. பி. ..	மேட்டூர்.
153 நாராயணசாமி, திரு. கே. ..	திருவண்ணாமலை.
154 நாராயணன், திரு. பி. ஜி. ..	பவானி.
155 நெடுஞ்செழியன், டாக்டர் இரா.	திருநெல்வேலி.
156 நெடுமாறன், திரு. ப. ..	மதுரை (மத்திய)
157 பக்கீர் முகமது, திரு. இ. எஸ். எம். ..	கும்பகோணம்.
158 பட்டாபிராமன், திரு. செ. ..	திருவள்ளூர்.
159 பம்மல் நல்லதம்பி, திரு. ..	தாம்பரம்.
160 பரமசிவ கவுண்டர், திரு. பி. என்.	பல்லடம்.
161 பலராமன், திரு. இல. ..	போரூர்.
162 பழனிச்சாமி, திரு. சு. ..	மேட்டுப்பாளையம்.
163 பழனிமுத்து, திரு. சி. ..	ஆத்தூர்.
164 பழனியப்பன், திரு. கு. பா.	விழுப்புரம்.
165 பழனிவேல், திரு. எம். ..	பழனி (செ.வ.).
166 பாண்டியன், திரு. பி. எச். ..	சேரன்மாதேவி.
167 பாபு கோவிந்தராஜன், திரு.	கடலூர்.
168 பாபுஜனார்த்தனன், திரு. ..	செய்யாறு.
169 பாரமலை, திரு. க.	மானாமதுரை (செ.வ.)
170 பாலகிருஷ்ணன், திரு. ச. ..	மொடக்குறிச்சி.
171 பாலகிருஷ்ணன், திரு. வி. ..	சிவகாசி.
172 பாலசுப்பிரமணியன், திரு. க.	சீர்காழி (செ. வ.)
173 பாலசுப்பிரமணியன், வேடசந்தூர், திரு. வி. பி. ..	வேடசந்தூர்.
174 பாலன், திரு. சு. ..	பெரம்பூர் (செ. வ.)
175 பாலுச்சாமி, திரு. ஏ. ..	சமயநல்லூர் (செ.வ.)
176 பிச்சை, திரு. எம்.	அருப்புக்கோட்டை.
177 பிரபாகரன், திரு. ஜே.சி.டி...	வில்லிவாக்கம்.
178 புருஷோத்தமன், திரு. து. ..	சைதாப்பேட்டை.
179 பூங்காவனம், திரு. என். ஏ...	காட்பாடி.
180 பெரியசாமி, திரு. ஏ. ..	தாராபுரம் (செ.வ.)
181 பெரியசாமி, திரு. ரா. ..	தொட்டியம்,

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)	தொகுதியின் பெயர். (2)
182 பெருமாள், திரு. என். ..	வரகூர் (செ.வ.)
183 பெருமாள், திரு. ரா. கு. ..	விளாத்திகுளம்.
184 பொன்னம்மாள், திருமதி ..	நிலக்கோட்டை (செ.வ.)
185 பொன்னுரங்கம், திரு. ப. ..	ராயபுரம்.
186 பொன்னையன், திரு. சி. ..	திருச்செங்கோடு.
187 மணி, திரு. டி.	விளவங்கோடு
188 மணிமாறன், திரு. ஆர். ..	திருப்பூர்
189 மாணிக்கம், திரு. எம். எஸ். ..	வேதாரண்யம்.
190 மாரிமுத்து, திரு. த... ..	குளத்தூர் (செ.வ.)
191 முகமது இஸ்மாயில், திரு. பி.	பத்மநாபபுரம்
192 முசிறிப்புத்தன், திரு. பி. ..	திருச்சி-1.
193 முத்துக்கிருஷ்ணன், திரு. சு. ..	கன்னியாகுமரி
194 முத்துசாமி, திரு. க... ..	ஈரோடு.
195 முத்துராமலிங்கம், திரு. இ. ..	ராதாபுரம்.
196 முத்துவேல், திரு. என். ..	வானூர் (செ.வ.)
197 முத்தையா, திரு. இரா. ..	சேடப்பட்டி
198 முனிரத்தினம், திரு. இரா. சா.	கும்மிடிப்பூண்டி.
199 முனுசாமி, திரு. மு. ப. ..	பாலக்கோடு
200 மூர்த்தி, திரு. ஜி.	பேரணாம்பட் (செ.வ.)
201 மொக்கையன், திரு. பி. ..	ராஜபாளையம் (செ. வ.)
202 யசோதா, திருமதி டி. ..	ஸ்ரீபெரும்புதூர் (செ.வ.)
203 ரகுமான்கான், திரு. அ. ..	சேப்பாக்கம்
204 ரங்கசாமி, திரு. ஆர். ..	சத்தியமங்கலம்
205 ரங்கசாமி, திரு. க. ..	உளுந்தூர்பேட்டை (செ.வ.)
206 ரமணி, திரு. கு. ..	கோயம்புத்தூர் (கிழக்கு)
207 ராஜ்குமார் விஜயரெகுநாத தொண்டமான் திரு... ..	புதுக்கோட்டை
208 ராஜமாணிக்கம், திரு. எம். கே.	முசிரி.
209 ரெத்தினராஜ், திரு. எஸ். ..	குளச்சல்
210 வரதராஜன், திரு. என். ..	திண்டுக்கல்
211 விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி, திருமதி. ..	வீரபாண்டி
212 வின்சென்ட், திரு. மி. ..	நாகர்கோவில்

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர் களின் பெயரும். (1)	தொகுதியின் பெயர். (2)
91 சபாபதி, திரு. சி.	அரூர் (செ.வ.).
92 சமரசம், டாக்டர் கே.	காவேரிப்பட்டணம்.
93 சாகுல் ஹமீது, திரு. ஏ.	கடையநல்லூர்.
94 சாமிக்கண்ணு, திரு. தா.	செங்கம்.
95 சித்தன், திரு. என்.எஸ்.வி.	திருமங்கலம்.
96 சிதம்பரம், திரு. சி. த.	காரைக்குடி.
97 சிவசாமி, திரு. செ.	இளையான்குடி.
98 சிவஞானம், திரு. ந.	திருவோணம்.
99 சிவப்பிரகாசம், திரு. சீ.	சேந்தமங்கலம் (ஆ.வா.).
100 சிவபெருமாள், திரு. மு.	ஓமலூர்.
101 சிவராமன், திரு. எஸ்.	சின்னசேலம்.
102 சின்னசாமி, திரு. எம்.	கரூர்.
103 சின்னதுரை, திரு. ஏ.	மேல்மலையனூர்.
104 சின்னராசு, திரு. க. இரா.	கிருஷ்ணகிரி.
105 சின்னராசு, திரு. மா.	தொண்டாமுத்தூர்.
106 சுந்தரம், திரு. கே. ஆர்.	குடியாத்தம்.
107 சுந்தரம், திரு. ப.	திருப்பத்தூர்.
108 சுந்தரம், திரு. மு.	ரிஷிவந்தியம்.
109 சுந்தரமூர்த்தி, திரு. ஆர்.	முகையூர்.
110 சுந்தரராஜ், திரு. நா.	திருமயம்.
111 சுந்தரராஜன், திரு. மு.	விருதுநகர்.
112 சுப்பிரமணியன், திரு. உ.	சிவகங்கை.
113 சுப்பிரமணியன், திரு. கே.எம்.எஸ்.	போடிநாயக்கனூர்.
114 சுப்பிரமணியன், திரு. மா.	திருவையாறு.
115 சுப்பிரமணியன், திரு. வி.	திருநாவலூர்.
116 சுப்பிரமணியன், திரு. ஜி. கே.	பவானிசாகர்.
117 சுவாமிநாதன், திரு. வி. வி.	புவனகிரி.
118 செங்கோட்டையன், திரு. கு. அ.	கோபிசெட்டிப்பாளையம்.
119 செம்மலை, திரு. செ.	தாரமங்கலம்.
120 செல்லமுத்து, திரு. எம்.	திருவாரூர் (செ.வ.).
121 செல்வராசன், திரு. அ.	துறைமுகம்.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர் களின் பெயரும். (1)	தொகுதியின் பெயர். (2)
122 சென்னிமலை என்கிற கந்தசாமி, திரு. ப. செ.	அரவக்குறிச்சி.
123 சேதுராமன், திரு. ஏ. எம்.	ஆற்காடு.
124 சொக்கலிங்கம், திரு. கே.	திருப்போரூர். (செ.வ.)
125 சோமசுந்தரம், திரு. எஸ். டி.	பட்டுக்கோட்டை.
126 சோமு, திரு. என்.வி.என்.	பூங்காநகர்.
127 சௌந்திரராசன், திரு. கே.	திருச்சி-2.
128 சௌந்திரராஜன், திரு. திருச்சி ஆர்.	ஸ்ரீரங்கம்.
129 சௌரிராஜன், டாக்டர் கே.	தி. நகர்.
130 தங்கமணி கவுண்டர், திரு. கே. எம்.	திண்டிவனம்.
131 தங்கராசு, திரு. ஏ.	குறிஞ்சிப்பாடி.
132 தங்கவேல்ராஜ், திரு. பி. எம்.	கிருஷ்ணராயபுரம் (செ.வ.).
133 தங்கவேலு, திரு. பி.	செயங்கொண்டான்.
134 தவசி, திரு. ஆர்.	பரமக்குடி (செ.வ.).
135 தனபால், திரு. ப.	சங்கரி (செ.வ.).
136 தனுக்கோடி தேவர், திரு. கே.	முதுகுளத்தூர்.
137 தாமரைக்கனி, திரு. இரா.	ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர்.
138 தியாகராசன், திரு. ஆர்.	விருத்தாசலம்.
139 திருநாவுக்கரசு, திரு. எஸ்.	அறந்தாங்கி.
140 திருமாறன், திரு. பெ.	ஆலங்குடி.
141 திருமான், திரு. இரா.	ஏற்காடு (ஆ.வா.).
142 திருவேங்கடம், திரு. பெ. சு.	கலசப்பாக்கம்.
143 தீர்த்தராமன், திரு. ப.	பெண்ணாகரம்.
144 துரைசாமி, திரு. பி. எஸ்.	பர்கூர்.
145 துரைமுருகன், திரு.	ராணிப்பேட்டை.
146 துரைராமசாமி, திரு.	வெள்ளக்கோவில்.
147 துரைராஜ், திரு. பி.	சங்கரநாயனார் கோவில் (செ.வ.).
148 தேவராஜ், திரு. வி. எம்.	வேலூர்.
149 நரசிம்மன், திரு. பூ. மு.	பள்ளிப்பட்டு.
150 நல்லப்பன், திரு. தி. கா.	பெருந்துரை.
151 நவநீதகிருஷ்ண பாண்டியன்	ஆலங்குளம்.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர்களின் பெயரும். (1)	தொகுதியின் பெயர். (2)
213 விஜயசாரதி, திரு. எம். ..	அரக்கோணம் (செ.வ.)
214 விஜயபாலன், திரு. என். ..	பூம்புகார்.
215 விஜயராகவன், திரு.பொ. ..	கிள்ளியூர்.
216 விஸ்வநாதன், திரு. கோ. ..	அணைக்கட்
217 வீராசாமி, திரு. த. ..	ஒரத்தநாடு
218 வீராணம்பலம், திரு. க. வெ.	மேலூர்
219 வெங்கடசுப்பிரமணியம், திரு.ப.	காஞ்சிபுரம்.
220 வெங்கடரெட்டி, திரு.டி. ..	ஒசூர்.
221 வெங்கடேசன், திரு.பி.எம்.	பெரணமல்லூர்
222 வெள்ளைச்சாமி, திரு.த. ..	ஆத்தூர்.
223 வேணுகோபால், திரு.த. ..	தண்டராம்பட்டு
224 வேலப்பன், திரு.சி.வி. ..	கபிலமலை.
225 ஜகத்ரட்சகன், திரு.எஸ். ..	உத்திரமேரூர்.
226 ஜான் வின்செண்ட், திரு.மு. ..	நாங்குநேரி.
227 ஜெயராமன், திரு.வே.இரா.	தேனி .
228 ஹாஜா செரீப், திரு. கே.எஸ்.ஜி.	திருவல்லிக்கேணி.
229 ஹேமச்சந்திரன், திரு. ஜே. ..	திருவட்டாறு.
230 மார்கரெட் எலிசபெத் பிலிப்ஸ். திருமதி	நியமன உறுப்பினர்
231 வெற்றிடம்.	
232 வெற்றிடம்.	
233 வெற்றிடம்.	
234 வெற்றிடம்.	
235 வெற்றிடம்.	

பேரவை நடவடிக்கைகளில் பங்குகொள்ள உரிமை பெற்றவர்கள்

(1) மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன், அமைச்சர்.
(2) மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம், அமைச்சர்.
(3) மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே, அமைச்சர்.
(4) மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா, அமைச்சர்.
(5) மாண்புமிகு திரு. யா. சை. மு. யூசுப், அமைச்சர்.
(6) மாண்புமிகு திரு. க. கலைமணி, அமைச்சர்.
(7) திரு. ஆர். கிருஷ்ணமூர்த்தி, தலைமை வழக்கறிஞர்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

1984 மார்ச் 20 செவ்வாய்க்கிழமை

பங்குனி ருத்ரோத்காரி திருவள்ளுவர் ஆண்டு 2015

சென்னை செயிண்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டமன்றப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9-00 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர், திரு. க. இராசாராம் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்;

''பொருள்கருவி காலம் வினையிடனொடு ஐந்தும்
இருள்தீர எண்ணிச் செயல்''.

வேண்டிய பொருள், ஏற்ற கருவி, தக்க காலம், மேற்கொண்ட தொழில், உரிய இடம் ஆகிய ஐந்தினையும் மயக்கம் தீர எண்ணிச் செய்ய வேண்டும்.

1. வினாக்கள்—விடைகள்

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்

காஞ்சிபுரம் தாலுகா விவசாயிகள் மின் இணைப்புப் பெற வாங்க வேண்டிய தகுதிச் சான்றிதழ்

349—(*வினா எண். 19573)—திரு. ப. வெங்கட சுப்பிரமணியம் : மாண்புமிகு மின் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) காஞ்சிபுரம் தாலுகா விவசாயிகள் மின் இணைப்புப் பெற வேண்டுமென்றால் (Polar Clerance Certificate) வாங்க வேண்டுமென கட்டாயப்படுத்தப்படுவது அரசுக்குத் தெரியுமா ?

(ஆ) இம்முறையை நீக்கவேண்டுமெனப் பொது மக்கள் கோரிக்கை விடுத்துள்ளனரா ?

மாண்புமிகு திரு. சு. இராமச்சந்திரன்: (அ) ஆம்.

(ஆ) இல்லை.

திரு. தி. அன்பழகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பாலாற்றுப் படுகை என்பது வடாற்காடு, செங்கற்பட்டு ஆகிய இரண்டு மாவட்டங்களிலுள்ள விவசாயிகளுக்கு பாதகமாக அமைந்துள்ளது. பாலாற்றுக்கரைப் பகுதி தவிர, வெகு தொலைவிலுள்ள விவசாயிகள் கூட இந்தச் சான்றிதழ் பெறாத காரணத்தினால், புதிய மின் இணைப்பு பெறுவதில் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே அதை நீக்குவதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாளடைவில் பாலாற்றுப் படுகையில் நீர் ஊற்று வளம் வெகுவாகப் பாதிக்கும் என்பதனால், அந்தப் பாலாற்றுப் படுகை அனுமதிச் சான்றிதழை மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரிடமிருந்து பெற்ற பிறகு தான் மின் இணைப்பை வழங்கவேண்டியுள்ளது.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த 'பாலாறு கிளியரன்ஸ் சர்டிபிகேட்' என்பது அந்தப் படுகையிலே கேட்பது நியாயம். ஆனால் பல இடங்களில் பாதிக்கப்படாத பகுதி வடாற்காடு மாவட்டத்தில் இருக்கிறது. இந்தப் பாதிக்கப்படாத பகுதி 10, 12 மைல்களுக்கு அப்பால் இருக்கிறது. அவைகளை எல்லாம் பரிசீலனை செய்வதற்கு, அரசு கமிட்டி அமைத்து, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் உயர் அதிகாரிகளைக் கலந்து, 'கிளியரன்ஸ் சர்டிபிகேட்டை' விவசாயிகளுக்குக் கொடுப்பதற்கு மறுபரிசீலனை செய்ய அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : நிலத்தடி நீர்த் துறை என்று ஒன்று உள்ளது. அந்தத் துறையினால், நிலத்தடி நீர் அனுமதி வழங்கப்பட்ட பகுதியில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மூலம் பாலாற்றுப் பகுதியில் அனுமதிச் சான்றிதழ் கொடுக்கப்படுகிறது. பாலாற்றினால், பாதிக்கப்படாத பகுதிகள் என்றால் இந்த நிலத்தடி நீர்த் துறை சான்றிதழ் வழங்கும்

திரு. என். ஏ. பூங்காவனம் : தலைவர் அவர்களே, சென்ற ஆண்டு, இதே பாலாற்றுப் படுகை சம்பந்தமாக மாண்புமிகு அமைச்சரிடம் கேள்வி கேட்டபோது அதை ரத்து செய்வதற்கு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரை அணுக வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். வேலூர் மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டு, அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டு, அதற்கான அனுமதி இன்னும் கிடைக்கவில்லை என்று சொல்லப்படுகிறதே, இது சம்பந்தமாக மாண்புமிகு அமைச்சர் ஏதாவது அறிவிப்பை இப்போது செய்வார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கேள்வி நீர்ப்பாசனத் துறை சம்பந்தப்பட்டது.

தொழில் அதிபர்கள் தாங்களே மின் உற்பத்தி நிலையம் அமைத்துக் கொள்ள அனுமதி அளிக்கும் திட்டம்

350—(*வினா எண். 19651)—திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன்; மற்றும் திரு. இரா. தாமரைக்கனி : மாண்புமிகு மின் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தொழிற்சாலை அதிபர்கள் தாங்களே மின் உற்பத்தி நிலையம் அமைத்துக்கொள்ள உரிமை கோரி விண்ணப்பித்துள்ளனரா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : (அ) ஆம்.

(ஆ) ரூ. 169.05 கோடி செலவில் 110 மெ. வாட் திறன் கொண்ட அனல் மின் நிலையம் ஒன்றை சென்னை அருகே கூட்டுமுறையில் நிறுவ உத்தேசித்துள்ளதாகவும் அதற்கு அனுமதி கோரியும் சென்னையில் உள்ள தொழில் அதிபர்கள் ஒரு திட்ட அறிக்கையை அரசுக்கு அனுப்பியுள்ளார்கள். இத்திட்ட அறிக்கை மீது மத்திய அரசின் அனுமதி கோரி பரிந்துரை செய்யப்பட்டுள்ளது. இது மத்திய அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : தலைவர் அவர்களே, சென்னை மற்றும் இதர இடங்களிலே, வேறு தொழிலதிபர்கள் மின் உற்பத்தி நிலையம் வைத்துக் கொள்வதற்கு ஏதேனும் அனுமதியை அரசிடம் கோரியிருக்கிறார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : இதுவரையில் வந்துள்ளது இது ஒன்றுதான்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : புதிய தொழிற்சாலை வைப்போர், புதியதாக மின் உற்பத்தி நிலையத்தை நாங்களே வைத்துக் கொள்கிறோம் என்று அரசிடம் வேண்டுகோள் வைக்கிறபோது, அவர்களுக்குத் தனி விதிவிலக்கு அளித்து, சலுகைகளைக் கொடுப்பதற்கு அரசு தயாராக இருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, புதிய தொழிற்சாலை ஆரம்பிக்கபடுகிறபோது, அவர்களாகவே மின் உற்பத்தி செய்வது என்பது கூடுதலான விலையிலே மின் சாரத்தைப் பெற வேண்டிய நிலையை உருவாக்கும். ஆகையினாலே பெரும்பாலும் புதிய தொழிற்சாலைகள் மின்சார வாரியத்திடமிருந்து மின்சாரம் பெறத்தான் முயற்சி செய்யும்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மின்சாரத்தின் தேவை அதிகரித்து வருகிற இந்த வேளையிலே, அதிலும் மின்சாரப் பற்றாக்குறை எப்போதும் இருந்து கொண்டிருக்கிற இந்த வேளையில், தமிழகத்திற்குத் தேவையான மீன்சாரத்தை தனியார்கள் உற்பத்தி செய்வது என்பது நல்ல முயற்சி. இந்தியாவிலே வேறு எந்த மாநிலத்திலாவது இது மாதிரி நடைபெறுகிறதா ? தமிழக அரசாங்கம் இதற்கு ஏதாவது உதவி செய்கின்றதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, வேறு எந்த மாநிலங்களில் இந்த மாதிரி முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன என்ற விவரம் என்னிடம் இல்லை. இருந்தாலும், மராட்டிய மாநிலத்தில் டாட்டா நிறுவனம் ஏற்கனவே இதைப் போன்று உற்பத்தி செய்து விநியோகம் செய்து வருகிறார்கள். தமிழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் சென்னையின் வடபகுதியில் மிகப் பெரும் தொழில்கள் இருக்கின்ற காரணத்தாலே அங்கே இருந்த தொழில் அதிபர்கள் ஒன்றாகச் சேர்ந்து தங்களுடைய தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய அனல் மின் நிலையம் ஒன்றை உருவாக்கும் முயற்சி செய்து அதை இந்த அரசு பரிந்துரை செய்து இந்திய அரசுக்கு அனுப்பியிருக்கிறது.

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னையிலே இருக்கின்ற தொழில் அதிபர்கள் கூட்டுறவு முறையிலே மின் உற்பத்தி செய்கின்ற திட்டத்தைப் பற்றி மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படி அனுப்பியுள்ள திட்டத்திற்கு எவ்வளவு முதலீடு தேவைப்படுகின்றது ? எவ்வளவு மின்சாரம் உற்பத்தி செய்யக்கூடிய திறன் கொண்டவையாக அது இருக்கும் என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, 9 கோடி முதலீடு. 110 மெகாவாட் மின் திறன்.

கோவை கே. ஜி. ஆஸ்பத்திரி அருகே கட்டப்படும் திரையரங்கு

351—(*வினா எண். 78 71)—திரு. கு. ரமணி : மாண்புமிகு செய்தி அறநிலையத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோவை நகரம் கிழக்கு சட்டமன்றத் தொகுதிக்குட்பட்ட செஷன்ஸ் கோர்ட்டுக்கு அருகில் உள்ள கே.ஜி. ஆஸ்பத்திரி ஒன்றை தனியார் மருத்துவ மனையருகில் ஒரு சினிமாத் தியேட்டர் கட்ட அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளதா ?

(ஆ) ஆஸ்பத்திரி, பள்ளிக்கூடம், நீதிமன்றங்களுக்கு அருகில் சினிமா தியேட்டர் கட்ட அனுமதியளிப்பது அந்த அமைப்புகள் செயல்படுவதற்குத் தொல்லை ஏற்படுத்தாதா?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : (அ) மற்றும் (ஆ) சட்டவிதிகளை ஒட்டி, தேவையான பரிசீலனைக்குப் பின், யாரும் ஆட்சேபிக்காத காரணங்களைக் கொண்டு, திரை அரங்கு அமைக்க அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. கு. ரமணி : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கேள்வி 2 வருடத்திற்கு முனனதாக நான் போட்ட கேள்வி. இப்போது அது வந்திருக்கிறது. இந்தக் கேள்வியை எழுதியிருப்பதில் தவறு இருக்கிறது. அதைச்சொல்ல விரும்புகிறேன். அதை திருத்திக் கொண்டாக வேண்டும். (மாண்புமிகு அமைச்சர் டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே அவர்கள் அவையினுள் நுழையும்போது ஆளும் கட்சி உறுப்பினர்கள் கரவொலி செய்தனர்) நான் என்னுடைய பணியில் ஈடுபட்டு இருக்கிறபோது, சம்பந்தம் இல்லாது கைத் தட்டல் வந்திருக்கிறது. ''கே.ஜி. ஹாஸ்பிடல் ஒன்றை'' எனறு கேள்வியில் கொடுத்து இருப்பதுதப்பு. அது 'என்ற' என்று இருக்க வேண்டும் அது இந்தக் கேள்வி தயார் பண்ணிக் போட்டதிலே இருக்கிற தப்பு. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள், இதற்கு ஆட்சேபணை இல்லை என்று. அது முற்றிலும் தவறான ஒரு பதில் என்பதை நான் முதலிலே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நானே ஆட்சேபணை செய்திருக்கிறேன். அங்கே பலதரப்பட்டவர்களிடமிருந்து ஆட்சேபணை வந்திருக்கிறது. கோவை மாவட்டத்தினுடைய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் திரு. மலைச்சாமி அவர்கள் அந்த இடத்திலே ஹாஸ்பிடல் இருக்க வேண்டும் ; தியேட்டர் கட்டுவது சரியல்ல என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஒன்று தியேட்டர் இருக்க வேண்டும், அல்லது ஹாஸ்பிடல் இருக்க வேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதற்கு அடுத்த காம்பவுண்டிலே ஆஸ்பத்திரி ; அதற்கு அடுத்து செசன்ஸ் கோர்ட், அதற்கு அடுத்தது மாஜிஸ்ட்ரேட் கோர்ட் ; அதற்குப் பின்னாலே ஒரு ஆர்ட்ஸ் காலேஜ். இப்படிப்பட்ட ஒரு இடத்திலே 4 தியேட்டர்கள் உள்ள ஒரு காம்ப்ளெக்ஸ் ஏற்படுத்துவது எப்படிச் சரியாகும். எப்படி அரசாங்கம் அதற்கு ஆட்சேபனண இல்லை என்று முடிவு செய்தது? என்ன அடிப்படையில் அதை எடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் முதலிலே தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[1984 மார்ச் 20

[முற்பகல் 9-10]

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் ; மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, அரங்குகள் கட்டுவதற்கு அனுமதியை கொடுக்கிற போது, முதலிலே அந்த திரை அரங்கு கட்டுகிற இடத்திற்காக தடை இல்லாத சான்றிதழ் No objection certificate கேட்டு, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கு விண்ணப்பிக்கிறார்கள். அந்த திரை அரங்கை கட்டுவதற்கு தடை இல்லாத சான்றிதழ்கள் வழங்குவதும், கட்டி முடித்ததற்குப் பிறகு, உரிமம் வழங்குவதும் எல்லாமே மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருடைய அதிகாரத்திற்கு உட்பட்ட ஒன்று. அது, அரசினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட வேண்டிய நிலை சட்ட விதிகளின்படி, தேவையில்லாத ஒன்றாகும்.

ஆகவே, முதல் முதல் அந்த No Objection Certificate என்கிற தடை இல்லாத சான்றிதழை கேட்டு விண்ணப்பிக்கின்றபோது, அவர்கள் அதை யாராவது ஆட்சேபிக்கிறார்களா என்று அறிவிப்பார்கள். அந்தக் காலத்திற்குள்ளே யாராவது ஆட்சேபணை தெரிவித்தால் தான் அது ஆட்சேபணை என்று எடுத்துக் கொள்ளப்படும். அது பரிசீலிக்கப்படும். அப்படி அந்த ஆட்சேபணை சரியாக இருந்தால், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அதிகாரம் பெற்றவர் என்கிற வகையில், அனுமதிக்கான கோரிக்கையை நிராகரிக்கலாம். அல்லது ஆட்சேபணையே அடிப்படை அற்றது என்றால், அந்த ஆட்சேபணைகளை நிராகரித்து அனுமதியை வழங்கலாம். அந்த வகையில்தான் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அங்கே இந்த திரை அரங்கை கட்டுவதற்கு அனுமதியை வழங்கியிருக்கிறார்கள். இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பேசுகின்றபோது, அவர்களும் ஆட்சேபணையை தெரிவித்தார்கள் என்று சொன்னார்கள். ஒரு முறை அந்த தடை இல்லாத சான்றிதழ் வழங்கி, அந்த அரங்குகள் கட்ட ஆரமபித்ததற்குப் பிறகு, யாரும் ஆட்சேபணையை எழுப்ப முடியாது. அப்படி ஆட்சேபனையை எழுப்பினாலும, அனுமதியை வழங்கியவர் அதை மறுக்க முடியாது. இதெல்லாம சட்டப்படி இயலாத ஒரு காரியமாகும். ஆகவே, பின்னாலே வந்த மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் வேறு ஏதோ சில காரணங்களை வைத்துக் கொண்டு, இந்த அரங்குகளே வரக்கூடாது என்று அனுமதியை மறுக்க வேண்டும என்று சொல்லவில்லை. மூன்று அரங்குகளை அனுமதித்தால் போக்குவரத்து நெரிசல் ஏற்படாதா என்று அந்த வகையில் அவர் இரண்டு அரங்குகளை, அனுமதிக்கலாம 3-வது அரங்கு தேவையில்லை என்பது போன்ற கருத்துக்களை தெரிவித்து, அரசிடம் விளக்கம் கேட்டிருக்கிறாரே தவிர, அந்த இடத்தில் அனுமதித்ததே தவறு என்று சொல்லவில்லை.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களும், பின்னாலே கட்ட ஆரம்பித்ததற்குப் பிறகு, அதுவும் திரு. மலைச்சாமி அவர்கள் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவராக வந்ததற்குப் பிறகுதான் அவர்களும் அதை ஆட்சேபித்திருக்கிறார்கள் என்று தெரிகிறது. ஒரு முறை அனுமதிக்கப்பட்டு கட்டிடம் கட்ட தொடங்கியதற்குப் பிறகு, ஆட்சேபணை வந்து நிறுத்த ஆரம்பித்தால் அதற்கு முடிவே இல்லாமல் போய்விடும். இதுதான் இருக்கின்ற சட்ட நிலைமை, பிரத்யட்ச நிலைமை.

திரு. கு. ரமணி ; தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கக் கூடிய விஷயங்கள் பூராவும் ஆழமாக பரிசீலனைக்கு உட்படுத்தப்பட வேண்டிய ஒரு விஷயமாகும். அப்போதுதான் அதன் உண்மை நிலை என்ன என்று தெரியவரும். அது ஒரு பக்கம் இருக்கட்டும. இப்போது இந்தச் சமயத்தில், அந்த மருத்துவமனை, அந்தத் தியேட்டர் காம்பவுண்டோடு ஒட்டியே அதுவும், அந்தத் தியேட்டர் முதலாளிக்கே சொந்தம்தான் அந்த மருத்துவமனையும் அங்கே இருப்பது சரியல்ல. பக்கத்திலே செஷன்ஸ் கோர்ட் இருக்கிறது. பின்னாலே ஆர்ட்ஸ் காலேஜ் இருக்கிறது. இவைகளுக்கு மத்தியிலே ஆயிரக்கணக்கான பேர்கள் இரவும் பகலும் தொடர்ந்து காட்சி நடத்தி பார்க்கக் கூடிய ஒரு தியேட்டர் இருப்பது சரி—சட்ட வாதம் ஒரு பக்கம் இருக்கட்டும்—அது சரி என்பதை அரசு ஒத்துக் கொள்கிறதா ? இல்லை என்றால் இரண்டாவது வந்த கலெக்டர் முதலிலே இருந்த கலெக்டர் வேறு, இரண்டாவது வந்த கலெக்டர், அந்த ஆட்சேபணையை பரிசீலித்து அரசாங்கத்திற்கு சொன்னதை கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு, அதிலே மாற்றங்கள் செய்வதற்கு, அல்லது அந்த மருத்துவ மனையையாவது வேறு காம்பவுண்டிற்கு கொண்டு போவதற்கு அரசு முன் வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மருத்துவமனைக்கு அருகிலோ அல்லது நீதி மன்றத்திற்கு அருகிலோ, அல்லது பள்ளிக் கூடத்திற்கு அருகிலோ திரைப்படக் கொட்டகைகளே வரக்கூடாது என்பது எந்தச் சட்டத்திலேயும் இல்லை. எந்த விதியிலேயும் இல்லை. ஆனாலும், இருக்கின்ற சூழ்நிலைகளை சுற்றுப்புற அமைப்புகளையெல்லாம் பார்த்து வழங்கவேண்டும் என்கிற ஒரு பொதுவான நியதி வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. அதனாலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இப்படி எல்லாம, மருத்துவ மனைக்கு ஒட்டியே அடுத்த காம்பவுண்டிலே அந்த திரை அரங்கு இருக்கலாமா? ஆகவே, உடனடியாக அந்த திரையரங்கையாவது மாற்ற வேண்டும் அல்லது மருத்துவ மனையையாவது அப்புறப்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள்.

[திரு. ஆர். எம். வீரப்பன்] [1984 மார்ச் 20

பொது மக்களுக்காக நாம் எந்த முடிவையும் எடுப்பதாகச் சொல்கிறோம். மருத்துவ மனையாக இருந்தாலும் பொது மக்களுக்காகத்தான் இருக்கிறது. திரையரங்குகளாக இருந்தாலும் பொது மக்களுக்காகத்தான் இருக்கிறது. ஏதோ மருத்துவமனைகளிலே இருப்பவர்கள் நல்ல பொது மக்கள் போலவும், திரை அரங்கிற்கு வருகிறவர்கள் எல்லாம் சமூக விரோதிகள் போலவும் நாம கருதிக் கொண்டு பேசக் கூடாது. ஆகவே, அங்கே முதலிலே அனுமதி வழங்கிய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் எந்தெந்த அடிப்படையிலே அனுமதி வழங்கினார் என்பதும் தெரிவிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. பின்னாலே வந்த மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரும் இத்தனை அரங்குகளை ஒரே இடத்தில் வழங்கலாமா என்றுதான் கேட்டிருக்கிறாரே தவிர, அனுமதியே வழங்கக்கூடாது என்று கருத்து தெரிவிக்கவில்லை.

ஆகவே, இப்போது வளர்ந்து வருகிற வசதிகள் நிறைந்துக் கொண்டிருக்கின்ற சூழ்நிலையில் அது ஒரு ஏர் கண்டிஷன் அரங்கு. அதற்குள்ளே திரைப்படம் நடப்பதால் சத்தமே வெளியே வராது. வெளியே மக்கள் கூட்டம் அதிகமாக இருக்கும் என்பதுதான் பிரச்சினை. அப்படி என்றால் மக்கள் கூடுகின்ற இடத்திலேயே மருத்துவ மனைகள் வைக்கக் கூடாது என்கிற ஒரு முடிவுக்குத்தான் நாம வந்தாக வேண்டும். ஆகவே, நடைமுறையில் இதெல்லாம உசிதமான காரியம் அல்ல. அதில் எத்தனையோ சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. தொல்லைகள் இருக்கின்றன. ஒரு காலத்தில் நாடக கொட்டகை, சினிமா கொட்டகை என்றால் காலித்தனம் நடக்கின்ற ஒரு இடம என்கிற ஓர் உணர்வு சமுதாயத்திலே இருந்தது. இன்றைக்கு நாம் அந்த உணர்விலே வளர்ந்து கொண்டிருக்கவில்லை. நடைமுறைப் படுத்திக்கொண்டிருக்கவும் இல்லை. ஒரு காலத்திலே சொன்னார்கள். நாடகக்காரர்கள் நாடகக் கொட்டகை இருக்கின்ற இடம, சினிமா கொட்டகை இருக்கிற இடம என்று இன்றைக்கு வளர்ந்து கொண்டு வருகிற சூழ்நிலையில் மக்களுக்கு வசதிகளை அளிப்பதற்காக உயர்ந்த செலவிலே நிறைந்த வசதியோடு கட்டி வருகிறார்கள். அப்படிக் கட்டித் தருகிற வாய்ப்புக்களை எல்லாம் நாம் எண்ணிப் பார்க்கவும் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

திரு. எல். இளையபெருமாள் ; தலைவர் அவர்களே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நோ—அப்ஜெக்ஷன் சர்டிபிகேட் கொடுத்த பிறகு அதைச் செய்வதுதான் கஷ்டம், அதற்கு முன்னாலே சொன்னால் கவனிக்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். நான் உதாரணத்தை இந்தக் கேள்வியோடு சேர்த்துச் சொல்கிறேன். நோ-அப்ஜெக்ஷன் சர்டிபிகேட் கொடுக்கப்பட்ட பிறகுகூட வசதி வாய்ப்புக்கள் உள்ளவர்களுக்கு ஏற்றவாறு லோயர் லெவலில் உள்ள அதிகாரிகள் நடந்து கொண்டிருப்பது அமைச்சர் அவர்களுக்கு தெரியும் என்று நான் நிச்சயமாக நம்புகிறேன். குறிப்பாக பள்ளிக்கூடங்கள் இருக்கிற இடங்களிலே, மருத்துவ மனைகள் இருக்கிற இடங்களிலே—ஏர்

1984 மார்ச் 20]

கண்டிஷண்டு என்பதால் ஓரளவுக்கு விஞ்ஞான ரீதியாக வசதிகள் இருக்கின்றன எனபதையெல்லாம் நான் ஏற்றுக் கொள்கிறேன்—தமிழ்த்திலே கிராமப்புறங்களிலே பல்வேறு இடங்களிலே டூரிங் டாக்கீஸ், ஏர்—கண்டிஷண்டு இல்லாத தியேட்டர்கள் கட்டப்படுகின்றன. அதைப்பற்றி அந்த ஊர் ஹெட்மாஸ்டர், கிராமத்தார்கள், பெற்றோர் சங்கத்தினர் ஆசிரியர்கள் எல்லாம் எடுத்துச் சொல்லியுங்கூட அப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் இருக்கின்றன என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா? குறிப்பாகச் சொல்லவேண்டுமானால் தென் ஆற்காடு மாவட்டத்திலே உளுந்தூர்பேட்டையிலே ஒரு ஹைஸ்கூலுக்குப் பக்கத்தில் கட்டக்கூடிய நிலைமை இருந்தது பற்றி அமைச்சர் அவர்களிடம் சொல்லியபோது அது சரியில்லை என்று என்னிடம் சொல்லி இருக்கிறார்கள். ஆனால் அப்படியிருந்தும்கூட அவர்கள் கட்டிவிட்டார்கள். வருங்காலத்திலே வசதியில்லாத கொட்டகைகளை பள்ளிக்கூடங்களுக்குப் பக்கத்திலேயோ அல்லது இடையூறு இல்லாத நிலைமையிலேயோ கட்டாமல் இருக்கக்கூடிய முறையிலே தனித்த முறையில் அதிகாரிகளுக்குச் சொல்லி ஆவன செய்து கவனிக்க ஏற்பாடு செய்வார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கருத்துக்களை எல்லாம நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இந்த துறையினுடைய கோரிக்கை விவாதம் வருகிறபோது தெரிவித்தால் அதற்குத் தகுந்த பதில் வழங்குவதற்கு வசதியாக இருக்கும்.

டெல்லியில் தமிழக அரசு சார்பில் "கலையரங்கு" கட்டும் இடம்

352—(*வினா எண். 12450)— திரு. இரா. தாமரைக்கனி : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) டெல்லியில் தமிழக அரசு சார்பில் 'கலையரங்கு' ஒன்று கட்டவேண்டும் என அரசிடம் டெல்லியில் உள்ள தமிழ்க் கலை இலக்கிய சங்கங்களைச் சேர்ந்தவர்கள் கோரிக்கை விடுத்து உள்ளனரா?

(ஆ) ஆம் எனில், என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : (அ) மற்றும் (ஆ) டெல்லி தமிழ்ச்சங்கத்திடமிருந்து அச்சங்கம் கட்டும் கலையரங்கிற்கு தமிழக அரசிடம் நிதியுதவி கேட்டு, வேண்டுகோள் வந்துள்ளது. அவ்வேண்டுகோள் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

[1984 மார்ச் 20

(முற்பகல் 9-20)

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த கலையரங்கம் எவ்வளவு ரூபாய் செலவில் கட்டப்பட இருக்கிறது? இந்த கலை அரங்கத்தை டெல்லியில் தமிழர்கள் வாழும் பகுதியிலோ அல்லது அங்குள்ள தமிழ்நாடு அவுஸ் அருகிலோ இந்த கலையரங்கத்தைக் கட்டுவதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கலையரங்கம் 80 லட்சம் ரூபாய் செலவில் கட்டுவதாக இருக்கிறது. அது டெல்லி தமிழ்ச் சங்கத்தின் சார்பில் கட்டப்படுகிறது. அதனுடைய அடிக்கல்லை ஏற்கனவே மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் அவர்கள் நாட்டியுள்ளார்கள். ஆகவே இடம் எல்லாம் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு கட்டிட வேலை ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் எந்த அளவில் நடைபெறுகிறது என்ற விவரம் தற்போது என்னிடம் இல்லை.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, டெல்லி தமிழ்ச்சங்கத்தின் சார்பில் இந்த கலையரங்கத்தை கட்டி முடித்தப் பிறகு திராவிட நாடு, செந்தமிழ் நாட்டிலுள்ள அந்த கலையை, கலாச்சாரத்தை வளர்க்கும் வகையில் அதாவது நாட்டியல், நாடகம், வீர விளையாட்டு—டெல்லி தலைநகரமாக இருக்கிறது, வெளிநாட்டு பயணிகள் அங்கு அதிகமாக வருகிற காரணத்தால்—போன்றவற்றை நடத்தி அங்கு நமது கலாச்சாரத்தை காட்டுகின்ற அளவுக்கு தினம் ஒரு நிகழ்ச்சியை நடத்த அரசு ஆவன செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, டெல்லி தமிழ்ச்சங்கத்தைச் சார்ந்தவர்கள் கட்டிக் கொண்டு வருகிறார்கள். அவர்களுக்கு தெரிந்த அளவுக்கு தமிழ் கலையை, கலாச்சாரத்தை பரப்புவதற்கு அந்த கலை அரங்கத்தை பயன்படுத்துவார்கள்.

திரு. ப. நெடுமாறன் : மாண்புமிகு அவைத் தலைவர் அவர்களே, டெல்லியில் சுமார் 1 கோடி ரூபாய் செலவில் தமிழ்ச்சங்கம் இந்த கட்டிட வேலையை தொடங்கி ஒரு அடுக்கு கட்டி முடித்து விட்டார்கள். இன்னும் 2 அடுக்கு கட்ட வேண்டிய நிலையில் அந்த கட்டிடம் இருக்கிறது. அவர்களாக இதிலே 50 சதவீதத்திற்கு மேல் வசூல் செய்து இதை செய்து விடக்கூடிய நிலையில் இருக்கிறார்கள். ஆகவே டெல்லியில் ஏறத்தாழ 6, 7 லட்சம் தமிழர்கள் வாழக்கூடிய அந்த நகரத்தில் இப்படி அங்கே இருக்கக்கூடிய தமிழ்ச்சங்கமும் தமிழர்களும் ஒன்று பட்டு செய்கின்ற இந்த முயற்சிக்கு அரசு ஆதரவு தந்து அதற்கு அரசு பங்காக ஒரு கணிசமான நிதியைக் கொடுத்தால் அந்த கட்டிட வேலை விரைவில் முடியும். அதை அரசு ஏற்று உடனடியாகச் செயல்படுவதற்கு முன்வருமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாம் அந்த விவரங்களை கேட்டு இருக்கிறோம். அதற்கு பிறகு அரசு பரிசீலித்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்கும்.

திரு. மி. வின்சென்ட் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, டெல்லி தமிழ்ச்சங்கம் சார்பில் கட்டப்படும் அந்த அரங்கத்திற்குப் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் பெயரைச் சூட்ட அரசு வற்புறுத்துமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசு கலையரங்கம் கட்டவில்லை. டெல்லி தமிழ்ச்சங்கத்தைச் சார்ந்தவர்கள் கட்டுகிறார்கள். நம்மிடத்திலே உதவி கேட்கிறார்கள். நாம் உதவி தருவது குறித்து பரிசீலித்துக் கொண்டு இருக்கிறோம் என்று சொல்லி இருக்கிறோம். பெயர் வைப்பதும், பெயர் வைக்காததும், எந்த பெயர் வைப்பது என்பது டெல்லி தமிழ்ச் சங்க உரிமைகளுக்கு உட்பட்டது.

திரு. இல. பலராமன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, டெல்லியில் தமிழ்ச்சங்கத்தின் சார்பில் கட்டப்படும் கட்டிடத்திற்கு தமிழக அரசு ஏதாகிலும் உதவி செய்யும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள், பரிசீலிக்கிறோம் என்று கூறினார்கள். இன்றைக்கு ஓரளவிற்கு கட்டிடம் வளர்ந்து இருக்கும் போது மேலும் கட்டி முடித்தப் பின்னால் இந்த நிலை ஏற்படுமா? இல்லை முன்னாலேயே அதற்கு விரைவாக நடவடிக்கை எடுத்து ஏதாவது தொகை வழங்க அரசு ஆவன செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவர்கள் சிண்டிகேட் வங்கியின் மூலமும் கடன் வாங்கியும் அந்த கட்டிடத்திற்கு செலவு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்போது அவர்கள் நம்மிடத்தில் உதவி கேட்டு இருக்கிறார்கள். நாம் மேற்கொண்டு விவரங்கள், இப்போது இருக்கிற விவரங்களைக் கேட்டு இருக்கிறோம். அது வந்த பிறகு அரசு ஏதாவது முடிவு செய்யும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண்கள் 353 மற்றும் 354 இரண்டும் சேர்த்து எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன.

[1984 மார்ச் 20

தமிழ்நாட்டு வனப்பகுதிகளிலுள்ள மான்கள்

353—(*வினா எண். 19204—)திரு. எம். எஸ். மாணிக்கம் ; மாண்புமிகு செய்தி அறநிலையத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோடிக்கரை வனப்பகுதியில் உள்ள மான்கள் பற்றிய கணக்கெடுப்பு எடுக்கப்பட்டு வருகின்றதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், 1970 ஆம் ஆண்டு முதல் ஆண்டுவாரியாக எத்தனை மான்கள் பெருகியுள்ளன ?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : (அ) மற்றும் (ஆ) ஆம். கோடிக்கரை வனப்பகுதியில் உள்ள மான்கள் பற்றிய கணக்கெடுப்பு 1977 ஆம் வருடம் முதல் கணக்கெடுக்கப்பட்டு உள்ளது. அதன் விவரம் பின்வருமாறு :—

வரிசை எண்.	ஆண்டு.	மான்களின் எண்ணிக்கை.	மான்களின் பெருக்கம்.
(1)	(2)	(3)	(4)
1	1977	655	..
2	1978	688	33
3	1979	983	295
4	1980	1,108	125
5	1981	1,546	438
6	1982	2,352	806
7.	1983	2,612	260

354—(*வினா எண் 20528)—திரு. செ. செம்மலை ; மாண்புமிகு செய்தி அறநிலையத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மான் இனங்கள் அழிந்துவிடாமல் காப்பாற்ற 'சரணாலயம்' அமைக்கும் யோசனை அரசுக்கு உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் யாது ?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : (அ) மற்றும் (ஆ) மான் இனங்கள் அழிந்து விடாமல் காப்பாற்ற இவ்வரசு ஏற்கனவே கிண்டி தேசிய பூங்கா, மற்றும் கோடிக்கரை வனவிலங்கு சரணாலயம் ஆகிய இடங்களில் மான்களுக்கு சரணாலயம் ஏற்படுத்தியுள்ளது. முதுமலை சரணாலயத்திலும் மான்கள் உள்ளன. மற்றும் முக்கொம்பு போன்ற இடங்களில் சிறிய மான் சரணாலயங்கள் ஏற்படுத்தத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

1984 மார்ச் 20]

திரு. செ. செம்மலை : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்
அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஆண்டுவாரியாக
மான்களின் எண்ணிக்கையை இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொன்னார்கள்
ஆண்டுவாரியாக மான்களின் எண்ணிக்கை உயர்ந்துகொண்டு வரு
வதே அவை நல்ல முறையில் பாதுகாக்கப்படுகின்றன என்பதற்கு
உதாரணமாக இருக்கிறது. நான் கேட்க விரும்புவது எல்லாம்
சரணாலயம் இருக்கிற இடங்களில் மான்களுக்கு தக்க பாது
காப்பு இருக்கிறது. நல்ல பாதுகாப்பு கொடுக்கப்படுகிறது
ஆனால் சரணாலயம் அமைக்கப்படாத வனப்பகுதிகளில்
காட்டுப்பகுதிகளில் இருக்கிற மான்கள் திருட்டுத்தனமாக
பிடிக்கப்படுவதை அல்லது சட்டவிரோதமாக வேட்டையாடப்
படுவதை தடுப்பதற்கு என்ன என்ன நடவடிக்கைகளை அரசு
எடுத்து இருக்கிறது என்ற விவரத்தை மாண்புமிகு அமைச்சர்
அவர்கள் அறிவிப்பார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : மாண்புமிகு பே
வைத் தலைவர் அவர்களே, சரணாலயம் அமைக்கப்பட்டு இரு
கிற இடங்களில் முறையாக பாதுகாப்புகள் மேற்கொள்ள
பட்டுள்ளன. ஆனால் காடுகளுக்குள்ளே எந்த இடத்திலு
வனவிலங்குகளாக இருந்தாலும் உயிரினங்களாக இருந்தாலு
பறவைகளாக இருந்தாலும், அவைகளை பாதுகாக்க வேண்டு
என்பது தான் சட்டத்தினுடைய நோக்கம். ஆகவே இந்
இடங்களில் இது போன்ற மான்கள் வேட்டையாடுவது மற்
முறைகளில் துன்புறுத்துவது அல்லது கொல்லுவதாகத் தெரி
தாலும் அது குறித்து வன விலங்கு பாதுகாப்புச் சட்டப்ப
நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. வனத்துறை அதிகா
கள் அந்த கண்காணிப்புப் பணிகளில் ஈடுபட்டு வருகிறார்கள்
ஆனால் பொதுமக்களில் சிலருக்குத்தான் அந்த உணர்வு வ
மாட்டேன் என்கிறது. அப்படிப்பட்ட உணர்வை வளர்க்
வேண்டிய பொறுப்பை மாண்புமிகு உறுப்பினர் போன்றவர்கள்
எடுத்துக்கொண்டு இந்த வேட்டை ஆடுகிற இந்த மனிதர்களுக்கு
அந்த உணர்வை வரவைப்பதற்கு நாம் முயல வேண்டும்.

திரு. செ. செம்மலை : தலைவர் அவர்களே, இப்படிப்பட்ட
பல்வேறு வகைமான்களை இன அபிவிருத்தி செய்து அவைகளை
வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்து அதன் மூலம் அந்நிய
செலாவணி பெறுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறதா? அதைப் பற்
அரசாங்கம் ஆராய்ந்து இருக்கிறதா என அறிய விரும்புகிறேன்

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : தலைவர் அவர்களே
வன விலங்குகளைப் பாதுகாப்பதற்காகத்தான் இந்த கே
வியே கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த முயற்சிகள் தா
எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. ஆகவே அதை வைத்து வியாபா
செய்கிற நோக்கம் அரசுக்கு இல்லை.

[1984 மார்ச் 20

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கணக்கை எப்படி எடுத்தார்கள் என்பது ஒருபுறமிருக்க, ஒரு கதை சொல்வார்கள். காக்காய்கள் பற்றிக் கணக்கெடுத்தபோது 8,848 காக்காய்கள் மொத்தத்தில் இருக்கின்றன என்று ஒருவர் சொன்னார். காக்காய்களின் எண்ணிக்கை கூடுதலாக இருந்தால் அவற்றில் சில விருந்துக்கு வந்திருக்கின்றன என்றும் குறைவாக இருந்தால் சில விருந்துக்குப் போய் இருக்கின்றன என்றும் சொல்வார்களாம். அந்த மாதிரிப்பட்ட கணக்குத்தான் எடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா என தெரிந்து கொள்ள விரும்புவதோடு இந்த மான்களை மனிதர்கள் வேட்டையாடுவதிலிருந்து பாதுகாப்பு கொடுக்கப்படுகிறது என்பது சரி. அதேபோல் என் அம்பாசமுத்திரம் தொகுதியில் முண்டந்துறையில் புலி சரணாலயம் இருக்கிறது. மான்கள் அதிகமாக வாழ்கின்ற பகுதி அது. அந்த புலிகளிடமிருந்து அந்த மான்களைக் காப்பாற்றக்கூடிய முறையில் அரசாங்கத்திலிருந்து ஏதாவது ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கணக்கெடுப்புக்கு என்று சில முறைகளை வழக்கமாக வைத்திருக்கிறார்கள். அது, ஒவ்வொரு பகுதியாகப் பிரித்து ஆங்காங்கு அதிகாரிகளை எல்லாம ஒரு குறிப்பிட்ட காலங்களில் நிற்க வைத்து, அந்தந்தப் பகுதிகளில் இருக்கின்ற கண்ணுக்குத் தென்படுகிற உயிரினங்களை, வனவிலங்குகளை கணக்கெடுப்பது என்பது இப்போது பழக்கத்தில் இருக்கிறது. எந்தளவிற்கு முடியுமோ அந்த அளவிற்குதான் நாம் காரியங்களில் ஈடுபட முடியும். அதை வைத்துத்தான் கணக்குகள் சொல்லப்படுகின்றன. இந்த மான்களைப் பாதுகாக்கிற அந்தக் காரியத்தைப் பொறுத்த வரையில், மனிதர்களிடத்திலிருந்து மான்களைப் பாதுகாக்கின்றோம். அவைகளைப் புலிகளிடமிருந்து பாதுகாக்க முடியுமா என்று கேட்கிறார்கள். இந்த உலகத்தினுடையே அமைப்பிலே ஒரு அற்புதமான அமைப்பு. அந்த அமைப்பிலே யார் யாருக்காக என்று இயற்கையாகவே அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பது அதில் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. எந்த அளவிற்கு புலிகள் மான்களை வேட்டையாடுகின்றன என்பது வேறு விஷயம். இந்த மான்களுடைய எண்ணிக்கை பெருகினால் எந்த தொல்லை வருமோ அதைக் குறைப்பதற்காகத்தான் புலிகள் இருக்கின்றன. ஆனால் இந்த மனிதன்தான் தேவையற்ற நேரங்களில் தேவையற்ற மிருகங்கள் எல்லாவற்றையுமே அழித்துக்கொண்டிருக்கிறான். புலி கண்ட நேரத்தில் எல்லாம் அடித்துக் கொண்டிருக்காது. புலி தனக்கு எப்போது தேவைப்படுகிறதோ அப்போதுதான் அடிப்பதால் மான்களின் எண்ணிக்கை கட்டுபடுத்தப்படுகிறது. அது இயற்கை விதித்திருக்கின்ற அற்புதமான நெறி. அதற்குள்ளே இந்த மனிதன் நுழைந்து தொல்லைப்படுத்தக்கூடாது என்பதுதான் இப்போது எடுக்கப்படுகிற நடவடிக்கைகள்.

1984 மார்ச் 20]

திரு. கே. உச்சி : தலைவர் அவர்களே, முதுமலை போன்ற பகுதிகளில் ஏராளமான மான்கள் இருந்தும் சில விஷமிகள் அந்த மான்களை சுடுவதற்கு முயற்சிக்கிறார்கள். எனவே அந்தப் பகுதிகளில் இருக்கும் வன இலாக்கா அதிகாரிகளுக்கு "வாக்கி டாக்கி" கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா? ஏற்கனவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது கொடுக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : தலைவர் அவர்களே. முதுமலை என்பதும பாதுகாக்கப்படுகிற ஒரு அற்புதமான வனவிலங்குகள் சரணாலய பகுதி. அந்த பகுதிகளில் இப்படி வேட்டையாடுகிற முறைகளைத் தடுக்க கடுமையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் தவறுகள் நகழாமல் தடுப்பதற்கு எல்லாவித வசதிகளும அந்த வனத்துறை அலுவலர்களுக்கும் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. பிடிபடுகிறவர்கள் கடுமையான விதத்தில் வழக்குமன்றங்களில் நிறுத்தப்பட்டு தண்டனைக்கு உள்ளாக்கப்படுகிறார்கள்.

திரு. ஆர். ரங்கசாமி : தலைவர் அவர்களே, சத்தியமங்கலம் தலைமலை ரேஞ்சில் வன விலங்குகள் அதிகமான அளவில் இருக்கின்றன. குறிப்பாக மான் இனங்கள் அதிகமாக இருக்கின்றன. எனவே அந்தப் பகுதியில் ஒரு வன விலங்கு சரணாலயம் அமைக்கும உத்தேசம் அரசிடம் உள்ளதா? அப்படி ஒன்று அமைக்க அரசு முயற்சி எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : தலைவர் அவர்களே, தற்போது அப்படிப்பட்ட உத்தேசம் அரசாங்கத்தினிடத்தில் இல்லை.

திரு. உ. சுப்பிரமணியன் : தலைவர் அவர்களே, முதுமலை போன்ற பகுதிகளில் சரணாலயங்கள் அமைப்பதைப் போல் வெளிநாடுகளிருந்து வரக்கூடிய உல்லாச பிரயாணிகளுக்காக கொடைக்கானல் பகுதிகளில், கேரளா தமிழ்நாடு இணையக்கூடிய பகுதியில் அதிகமான வன விலங்குகள் குறிப்பாக மான்கள் இருப்பதால் அங்கே ஒரு சரணாலயம் அமைக்க அரசு உத்தேசிக்குமா? செந்நாய் என்ற இனம் இந்த மான் இனத்தை அழிப்பதால் பழைய திருவிதாங்கூரில் ஒரளவிற்கு செந்நாய்களை சுட்டுக்கொன்றால் அவர்களுக்கு துப்பாக்கி லைசன்ஸ் இனாமாக வழங்கப்படும் என்ற சலுகை அளிக்கப்பட்டு வந்தது. அதேபோல் இங்கு செய்ய அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசமுண்டா?

[1984 மார்ச் 20

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : மாண்புமிகு தலைவா அவர்களே, காடுகள் பகுதியில் மான்கள் சரணாலயம் ஏற்படுத் துகின்ற குறிப்புகள் இப்போது அரசினிடம் இல்லை. இந்த செந்நாய்கள் பற்றி ஒரு தகவல் தந்தார்கள். அந்த விவரங் கள் இப்போது என்னிடத்தில் இல்லை.

(முற்பகல் 9-30)

திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, காடுகளுக்கு உள்ளே சென்று மான்கள் மற்றும் காட்டு விலங்குகளை இரக்கமின்றி வேட்டையாடுகின்றவர் களை கடுமையாக தண்டிக்கக்கூடிய வகையிலே ஏதாவது சட் கொண்டுவர அரசு எண்ணி உள்ளதா? தற்போது காடுகளில் வேட்டையாடுகின்றவர்களைக் கண்காணிப்பதற்கு போதிய ஏற் பாடுகள் செய்யப்பட்டு இருக்கின்றதா என்பதை அறிய. விரும்பு கிறேன்?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம் வீரப்பன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இதைப் போன்ற வனவிலங்குகளை, பறவைகளை வேட்டையாடுகிறவர்களைத் தண்டிப்பதற்கு கடுமையான வன விலங்குகள் பாதுகாப்புச் சட்டம் மத்திய அரசினால் கொண்டு வரப்பட்டு, அது அமுல் நடத்தப்பட்டு வருகின்றது. இப்போது கடந்த 6, 7 ஆண்டுகளாக இது இன்னும் தீவிரப்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. அதற்காகவே வனத் துறை அதிகாரிகள் தவிர, 'ஆனரரி ஒயில்ட் லைப் வார்டன்' என்பவர்களிடம் இந்தப் பொறுப்புகளை, பொதுமக்களில் இந்த வன விலங்குகளைப் பாதுகாக்கும் உணர்வு உள்ளவர்களைத் தேர்ந்தெடுத்து அப்படி அமைக்கலாம் என்ற மத்திய அரசின் கருத்தை ஏற்று, நாம் நீலகிரி பகுதியில் அப்படி இரண்டு பேரை பொதுமக்களிலே இந்த உணர்வு உள்ளவர்களை அந்தப் பொறுப்பிலே நியமித் திருக்கிறோம்.

திரு. கே. ஆர். சுந்தரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வட. ஆற்காடு, அமிர்தி பகுதிகளில், காட்டு பகுதிகளில், மான்கள் அதிகமாக இருக்கின்றன. அங்கே சரணாலயம் ஏற்படுத்தவும், அதை வளர்ச்சியடையச் செய்து பாதுகாப்பதற்கும் அரசு நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, அமிர்தி பகுதியில் ஒரு சிறிய வன விலங்குகள் காப்பகம், ஒரு மினி Zoo உருவாக்கப்பட்டு, அது பாதுகாக்கப் பட்டு வருகிறது. மான்கள் சரணாலயம் ஏற்படுத்துவதற்கான திட்டம் இப்போது இல்லை.

1984 மார்ச் 20]

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மேற்கு மலைத் தொடர்ச்சி அடிவாரத்தில் மேக மலையில் புள்ளிமான்கள், கவரி மான்கள அதிகமாக இருக்கின்றன. அங்கே சரணாலயம் அமைக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் செயற்குறிப்பு உள்ளதாகச் சொன்னார்கள். கவரி மான்களை வேட்டையாடுவதில்லை. அவைகள் தானாகவே மடிந்து விடுகின்றன. மானப்பிரச்சனையால் அவைகள் இறந்து விடுகின்றன. என்ன மானப்பிரச்சனை என்பதைக் கண்டறிந்து அந்த கவரி மான்களை காக்க அந்த இடங்களிலே சரணாலயம் அமைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். எம். வீரப்பன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மேக மலைப் பகுதி ஒரு சிறந்த வனப் பகுதி. அங்கே வன விலங்குகள் சரணாலயம் அமைக்கலாமா என்பது பற்றிய கருத்து வனத் துறையிடமிருந்து பெறப்பட்டு, அது இப்போது அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினா எண்கள் 355, 356, 357, 358, 359 ஆகியவை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர் களின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க தள்ளிவைக்கப்படுகின்றன.

வீரசோழனில் அரசு மருத்துவமனை கட்டிடம் கட்டும் திட்டம்

360—(*வினா எண். 8054)—திரு. எம். பிச்சை : மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) அருப்புக்கோட்டை சட்டமன்றத் தொகுதியில் உள்ள வீரசோழனில் அரசு மருத்துவ மனை கட்டிடம் கட்ட ரூபாய் 10,000 (பத்தாயிரம்) பொதுமக்கள் நிதியாகக் கட்டியும் இன் னும் கட்டிட வேலை துவங்கப்படவில்லை என்பது உண்மையா

(ஆ) அப்படியானால் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே : (அ) ஆம்.

(ஆ) 3·10 ஏக்கர் புறம்போக்கு நிலம் வருவாய்த் துறையி டமிருந்து மருத்துவத் துறைக்கு மாற்றப்பட்டுள்ளது. அங்கு கட்டிடம் கட்டும் செயற்குறிப்பினை இனி பரிசீலனை செய்ய லாம்.

[1984 மார்ச் 20

திரு. எம். பிச்சை : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அருப்புக்கோட்டையில், வீரசோழனில் ஒரு அரசு மருத்துவமனை இருக்கிறது. அதற்காக மக்கள் பங்குத் தொகையாக ரூ. 10,000 செலுத்தியுள்ளார்கள். இடமும் ஆர்ஜிதம் செய்யப்பட்டு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அங்கே கிராமமாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், வாடகைக் கட்டிடம் கூட கிடைக்காத சூழ்நிலை இருக்கிறது. அரசு மருத்துவமனை டாக்டர்கள் அங்கே வந்து தங்குவதற்கு விரும்பாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. எனவே, உடனடியாக அங்கே ஒரு மருத்துவமனை கட்டுவதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மூலமாக தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நிச்சயமாக, உடனடியாக அதுபற்றி பரிசீலனை செய்யப்படும்.

தமிழகத்தில் நீரிழிவு நோயால் பாதிக்கப்படுவோர் எண்ணிக்கை

361.—(*வினா எண். 15685)— திரு. பி. எம். தங்கவேல்ராஜ். மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழகத்தில் நீரிழிவு நோயால் எவ்வளவு பேர் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் ?

(ஆ) நோயைத் தடுக்க சினிமா மூலம் பிரச்சாரமும் மற்றும் முகாம் நடத்தி சிகிச்சை அளிக்கும் செயற்குறிப்பு உள்ளதா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே : (அ) தமிழ் நாட்டில் நூற்றுக்கு 2 முதல் 4 பேர்கள் நீரிழிவு நோயினால் பாதிக்கப்படுகிறார்கள்.

(ஆ) நோயைத் தடுக்க சினிமா மூலம் பிரச்சாரம் செய்யப்படவில்லை. ஆனால் சில பகுதிகளில் பிரதி மாதம் அரிமா சங்கம், மற்றும் பிற சமூக நல சங்கங்கள் வாயிலாக நீரிழிவு நோய் கண்டுபிடிப்பதற்கு முகாம்கள் நடத்தி, சிகிச்சை அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. எல். இளையபெருமாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, டயாபெடீஸ் வியாதிக்கு சித்த வைத்தியம் சிறந்தது என்று சொல்கிறார்கள். எனவே, அதுபோன்ற சித்த வைத்தியத்தை ஊக்கப்படுத்தும் முறையில் ஒவ்வொரு மருத்துவமனையிலேயும் அல்லது எங்கே அந்த நோய் அதிகமாக இருக்கிறதோ அங்கேயும் உடனடியாகச் சித்த வைத்திய நிலையத்தை அமைப்பதற்கு அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, மூலக் கேள்வியிலே, சினிமா மூலமாகப் பிரச்சாரம் செய்யப்படுமா என்று கேட்கப்பட்டிருக்கிறது. சித்த வைத்தியம் இந்த நீரிழிவு நோயைப் பொறுத்த வரையிலும் உணவுப்பொருட்களை நிச்சயமாகப் பயன்படும். அதே நேரத்தில் சாப்பிடுவது, நல்ல வெவ்வேறு வகைகளிலே சரியான முறையில் எக்சர்சைஸ் வகையில் உடற்பயிற்சி எடுத்துக்கொள்வது, செய்வது போன்றவைகளும் முக்கியமாகும். எனவே, அவைகளைப் பற்றிப் பிரச்சாரத்தின் மூலம் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறோம். அதுமட்டுமல்ல, 129 மருத்துவமனைகளில் மாவட்ட மருத்துவமனைகள், தாலுக்கா மருத்துவமனைகள் போன்ற இப்படிப்பட்ட இடங்களிலே இந்த பர்ட்டிகுலர் டிப்பார்ட்மென்டுக்கு—, நீரிழிவு டிப்பார்ட்மென்ட் — என்று துவக்கி அந்த டிப்பார்ட்மென்ட் அங்கே செயல்பட்டு வருகிறது. சென்ற இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளுக்குள் இவ்வளவு விஸ்தரித்து இருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

டாக்டர் கே. சமரசம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, இப் பொழுது எல்லாம் இந்த நீரிழிவு நோய் குழந்தைகள் முதல் பெரியவர்கள் வரையில் மிகவும அதிகமாக காணப்படுகிறது. ஆங்காங்கு அரிமா சங்கங்கள், வேறுபல பொது நிறுவனங்கள், அரசுத் துறைகள் ஆகியவைகளின் மூலமெல்லாம் இதற்கேற்ற பல்வேறு வகைகளில் நல்லமுறையில் சிகிச்சை அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஆனால் இந்த நோய் கண்ட சிலர் பல்வேறு தவறான மருந்துகளைச் சாப்பிட்டு உடம்பைக் கெடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே, கலைத் துறையின் மூலமாக, அதாவது சினிமா மூலமாக, இன்னின்ன வகைகளில் உடற்பயிற்சிகளைச் செய்தால் இந்த நோய் தீரும். இன்னின்ன உணவு முறைகளை மேற்கொண்டால் இந்த நோய் தீரும். இன்னின்ன மருந்து மாத்திரைகளைச் சாப்பிட்டால் இந்த நோய் தீரும் என்று விளக்குவது மிகவும் தேவையான ஒன்றாகும். ஆகவே அரசாங்கம் இதைப்பற்றிப் பரிசீலனை செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இந்த யோசனையையும் நாம் பரிசீலிக்கலாம். அந்தச் சினிமாவிலே பங்கு கொள்வதற்கு டாக்டர் சமரசம் அவர்கள் ஒத்துக்கொண்டால் அதையும் நாம் பரிசீலிக்கலாம். அது நல்ல யோசனை. அதை ஏற்றுக் கொள்ளலாம். இதற்காக, நான் ஏற்கனவே பதில் சொல்லும் நேரத்தில், He lth ducation is more important th n tre tment as for as Diabetes is concerned என்ற வகையிலே இந்த நீரிழிவு நோயைப் பொறுத்தவரையில் ஹெல்த் எஜுகேஷன் மிகவும் முக்கியமாக இருப்பதால் அதிலே நாம் கவனம் செலுத்திக் கொண்டு வருகிறோம்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் பதில் சொல்லுகின்ற நேரத்தில் டாக்டர் சமரசம் அவர்கள் ஒப்புக்கொண்டால் அருமையான கருத்துக்களைச் சினிமா மூலம் தெரிவிக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். ஆனால், அனுபவம வாய்ந்த மாண்புமிகு சட்டநாயகர் அவர்கள் அந்தச் சினிமா காட்சியில் நடித்து, எப்படியெல்லாம் நீரிழிவு நோயைக் கட்டுப்படுத்தலாம் என்று எடுத்துக் கூறலாம். அவரைவிட அனுபவசாலிகள் இதில் யாரும் இருக்க முடியாது. எனவே, அவர்களை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் பயன்படுத்திக் கொள்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்றப் பேரவைத் தலைவரவர்களை இதில் இழுக்கக்கூடாது. ஆகவே, பொதுவாகப் பேச வேண்டும். நான் மீண்டும் மீண்டும் சொல்கிறேன். இதிலே பெரிய தவறு நடந்து கொண்டிருக்கிறது. என்னவென்றால், அந்த வியாதி வந்த பிறகு தான் வைத்தியம் செய்து கொள்ள வேண்டும் என்ற தவறான எண்ணம் இருக்கிறது. Health education is more mportant than Teatment as far as Diabetes is concerned என்ற கிளப்பை ஹாஸ்டலுக்குப் பக்கத்திலே விடுதிக்குப் பக்கத்திலே நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதிலே பலரும் உறுப்பினர்களாக இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். தங்களுடைய அனுபவங்களைப் பரிமாறிக் கொண்டு, கருத்துக்களைப் பறிமாறிக் கொண்டு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்வதற்கு அந்த Health Club பயன்படுத்தப்படுகிறது. அதிலே யார் வேண்டுமானாலும் உறுப்பினர்களாகச் சேர்ந்து கொள்வதற்கு ஆட்சேபணை கிடையாது.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : தலைவரவர்களே, எத்தனை வயதுக்கு மேற்பட்டவர்களுக்கு இந்த நீரிழிவு வியாதி வருகிறது? இது வருவதற்கான காரணம் என்ன? சித்த வைத்தியத்தில் சர்க்கரைக் கொல்லி என்ற ஒரு மூலிகை இருக்கிறது. அந்தச் சர்க்கரை கொல்லி என்ற மூலிகையைப் பயன்படுத்தினால் இந்த வியாதியைக் கட்டுப்படுத்த முடியும் என்று சொல்கிறார்கள். மாத்திரைகளைவிட அதிக சக்தி வாய்ந்தது இந்தமூலிகை என்று சொல்லப்படுகிறது. எனவே, இந்தச் சர்க்கரைக் கொல்லி மூலிகையைப் பயன்படுத்துவதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 9-40)

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே : தலைவர் அவர்களே, இங்கே நம்முடைய சென்னையிலே சித்த மருத்துவ முறை அதாவது இன்டீஜினஸ் என்ற வகையில் பல மருந்துகளை அண்ணா அவர்களின் பெயரால் இயங்குகின்ற மருத்துவ மனையில் வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். அதற்குப் பக்கத்திலே ஒரு ரிசர்ச் சென்டரும் இருக்கின்றது. அந்த ரிசர்ச் சென்டரில் கூட நீரிழிவு நோய்க்கு சித்த மருத்துவ முறையைப் பயன்படுத்துவது

பற்றிய ஆராச்சியை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறோம். இந்த நீரிழிவு வியாதியைப் பொறுத்தவரையில் குழந்தைகளுக்கும் வருகின்றது. Juvenil Diabetes என்று அதற்குப் பெயர்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த நீரிழிவு வியாதி பரம்பரை நோய் என்று சொல்லப்படுகிறது. இந்த நோயினை முழுமையாகக் கட்டுப்படுத்த முடியாது. அதாவது தீர்க்க முடியாது என்றும் ஓரளவிற்குக் குறைக்க முடியும் என்று தான் சொல்லப்படுகிறது. அப்படி என்றால் முழுமையாக இதனை தீர்ப்பதற்கு மருந்துகள் உண்டா? அப்படி இல்லை என்றால் சித்த வைத்தியம்தான் சிறந்தது என்று சொல்லப்படுவது சரியா? சித்த வைத்தியம் சிறந்தது என்றால் அதனைத் தமிழ்நாடு முழுவதும் பரவலாக்குவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே : தலைவர் அவர்களே, அடுத்த கேள்வி சித்த வைத்தியத்தைப் பற்றித்தான் வருகிறது. அதாவது சித்த வைத்திய முறை நடந்துகொண்டிருக்கின்ற மருத்துவ மனைகள் ஆங்கில வைத்திய மருத்துவமனையாக ஆக்கப்படுமா என்று கேட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே சித்த வைத்தியத்தின் மூலம் சில வியாதிகளைக் குணப்படுத்த முடியும. இந்த நீரிழிவு வியாதியைப் பொறுத்த வரையில் அதற்கான ஆராய்ச்சி நடக்கின்றது. திட்டவட்டமாக இந்த மூலிகையைக் கொடுத்தால் டையபட்டீஸை முழுமையாகக் குணப்படுத்த முடியும் என்று கண்டுபிடிக்கின்ற அளவில் இன்னும அந்த ஆராய்ச்சி முழுமை அடையவில்லை.

இந்த நீரிழிவு வியாதியைப் பொறுத்தவரையில் இது பரம்பரை வியாதி என்பது ஓரளவிற்கு உண்மை. ஆனால் இந்த வியாதி வராமல் இருக்க நல்ல உடல் பயிற்சிகளைச் செய்யலாம். ஆசனாஸ் கூட இதற்கு மிகவும் நன்மை செய்கின்றது. பல இடங்களில் இந்த ஆசனப் பயிற்சிகளை நடத்திக் கொண்டு வருகிறார்கள். அதற்காக நாம் அங்கீகாரமும் கொடுத்திருக்கிறோம். ஆசனாஸ் மூலம் டையபட்டீஸ் வியாதியைத் தவிர்க்க முடியும் என்று சொல்லப்படுகின்ற சித்தாந்தம் ஏற்றுக்கொள்ளப்படுகின்றது. வெளிநாடுகளிலிருந்து வந்து கூட அதைக் கற்றுக் கொண்டு போகிறார்கள்.

திரு. இ. எஸ். எம். பக்கீர் முகமது : தலைவர் அவர்களே. இந்த நீரிழிவு நோய்க்கு யுனானி முறையை நல்ல முறையில் உபயோகப்படுத்தலாம் என்று சொல்லப்படுகின்றதே. ஆகவே யுனானி முறையில் இதனை குணப்படுத்துவதற்குரிய நடவடிக்கைகளை எடுக்க இந்த அரசு முன்வருமா? மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும் கூட நல்ல ஒரு டாக்டராவார்கள். ஆகவே, இந்த யுனானி முறையில் சிகிச்சை அளிக்க வேண்டும் என்றால் மருந்துகளின் விலை அதிகம் என்பதால் அது தள்ளி வைக்கப்படுகின்றதா என்பதை அவர்கள் அறிவிப்பார்களா?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவர் அவர்களே, அரும்பாக்கத்திலே உள்ள பேரறிஞர் அண்ணா இந்திய மருத்துவமனையில் யுனானி மருந்துகள் டையபட்டீஸ்க்காக இப்போது கொடுத்துக் கொண்டு வருகிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

வாய்மேடு கிராமத்திலுள்ள அரசு மருந்தகத்தில் அளிக்கப்படும் சித்த மருத்துவம்

362—(*வினா எண். 16955)—**திரு. எம். எஸ். மாணிக்கம்:** மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தஞ்சை மாவட்டம், வேதாரண்யம் வட்டம் வாய்மேடு கிராமத்தில் உள்ள அரசு மருந்தகத்தில் சித்த மருத்துவம் மட்டுமே உள்ளது உண்மையா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதை ஆங்கிலமுறை மருத்துவமனையாக மாற்ற அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: (அ) ஆம்.
(ஆ) இல்லை.

மேலூர் அரசு மருத்துவமனைக்குப் புதிய ஆம்புலன்ஸ் வண்டி வழங்கும் திட்டம்

363—(*வினா எண். 21444)—**திரு. க. வெ. வீராணம்பலம்:** மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மேலூர் சட்டமன்றத் தொகுதி மேலூர் அரசு மருத்துவமனைக்குப் புதிதாக ஆம்புலன்ஸ் வண்டி வழங்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில் எப்போது வழங்கப்படும்?

(இ) இம்மருத்துவமனையில் மகப்பேறு படுக்கை எண்ணிக்கையை அதிகரிக்க செயற்குறிப்பு உள்ளதா?

(ஈ) இம் மருத்துவமனையில் இரத்த சேமிப்பு நிலையம் ஏற்படுத்தப்படுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: (அ) மற்றும் (ஆ) தற்போது இல்லை.

(இ) இல்லை.

(ஈ) செயற்குறிப்புகள் ஏதும் தற்போது பரிசீலனையில் இல்லை.

திரு. உ. சுப்பிரமணியன்: தலைவர் அவர்களே, மதுரை மாவட்டத்தில் உள்ள மேலூர் மிகப் பெரிய ஊர். அது பல இலட்சக்கணக்கான மக்கள் கூடுகின்ற இடம். அப்படிப்பட்ட இடத்திலுள்ள அரசு மருத்துவ மனைக்கு ஆம்புலன்ஸ் வண்டி வழங்குவதற்கான எந்தவிதமான செயற்குறிப்பும் இல்லை என்று சொல்வது ஆச்சரியமாக இருக்கின்றது. ஆகவே உடனடியாக இந்த ஆண்டிலேயாவது அதனை வழங்குவதற்கான நடவடிக்கையை எடுக்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: தலைவர் அவர்களே, மேலூரிலே உள்ள அரசாங்க மருத்துவமனை 63 படுக்கைகள் கொண்ட மருத்துவமனையாக இருக்கின்றது. டென்டல், சித்தா, எக்ஸ்ரே, லேபரேட்டரி ஆகிய பிரிவுகள் எல்லாம் அங்கே செயல்படுகின்றன. ப்ளட் பேங் ஃபெசிலிட்டிஸ் அங்கே ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். அந்த வகையில் படிப்படியாக அந்த மருத்துவமனையை விஸ்தரிக்க முடியும். எனவே மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லி இருக்கக்கூடிய கருத்து நல்ல கருத்தாக இருந்தாலும் அதுப்பற்றி பிறகு யோசிக்கலாம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. என். பழனிவேல்: தலைவர் அவர்களே, மேலூர் அரசு மருத்துவமனை, தாலுக்கா தலைமை மருத்துவமனையாகும். அம்மாதிரி மருத்துவமனைகள் தமிழ் நாட்டில் பல இருக்கின்றன. ஆகவே தாலுக்கா தலைமை மருத்துவமனைகள் என்ற அளவிலாவது ஆம்புலன்ஸ் ஏற்பாடு செய்ய அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா? இந்த ஆண்டில் வழங்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா? செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் ஏற்கெனவே இருக்கக்கூடிய மதுரை இராஜாஜி மருத்துவமனை போன்ற மருத்துவமனைகளில் நான் கைந்து ஆம்புலன்ஸ் வண்டிகள் இருக்கின்றன. அவை கூட ரிப்பேர் ஆகி பல மாதங்கள் ஆகி பழுதுபார்க்கப்படாமல் இருக்கின்றன. அதை எல்லாம் கண்காணித்து உடனடியாக அவற்றை பழுதுபார்ப்பதற்கும், ஆம்புலன்ஸ் இல்லாத மருத்துவமனைகளுக்கு ஆம்புலன்ஸ் வசதியைக் கொடுக்கவும் அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் எச். வி. ஹண்டே: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆம்புலன்ஸ் வண்டிகள் மட்டும் அல்லாமல் எல்லாவற்றையும் ரிப்பேர் செய்வதற்காக தனி இலாகாவை நாம் ஏற்படுத்தி இருக்கிறோம். அதற்காக Health Transport Department என்ற தனி இலாகாவை ஏற்படுத்தி Percentage of Vehicles which are not properly maintained and which are not road worthy எத்தனை என்று பார்த்து, அந்த வண்டிகளுடைய சதவீதத்தை நாம் ஆண்டுதோறும் வெகு வேகமாகக் குறைந்து வருகிறோம். அந்த முயற்சியில் நாம் தொடர்ந்து ஈடுபடுகிறோம்.

[1984 மார்ச் 20

கோவை மாநகரில் குடிசைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டத்தை அமுல்படுத்தும் திட்டம்

364—(*வினா எண். 15338)—திரு. கு. ரமணி : மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர்—கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோவை மாநகரத்தில் கிழக்கு சட்ட மன்றத் தொகுதியில் பல குடிசைப் பகுதிகள் இருப்பதால் குடிசைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம் அத் தொகுதியிலும், கோவை மாநகரத்தில் மற்ற பகுதிகளிலும் அமுல் நடத்த ஏதாவது திட்டமுள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரங்கள் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா : (அ) ஆம்.

(ஆ) 1984—85-ல் கோவை மாநகராட்சியில் 33 குடிசைப் பகுதிகளில் ரூ. 47.08 லட்சங்கள் செலவில் மேம்பாட்டுப் பணிகளை தமிழ்நாடு குடிசைப் பகுதி மாற்று வாரியம் செய் யும். இதற்கென குடிசைப் பகுதி மாற்று வாரியம் நிதி நிலை அறிக்கையில் போதிய அளவு நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

திரு. கு. ரமணி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோவை மாநக்ரத்தில் ஏற்கெனவே பல நூற்றுக்கணக்கான குடிசை கள் மாற்றி அமைக்கப்பட்டு வீடுகள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. இருந்தபோதிலும் இன்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்ட மாதிரி, பல பகுதிகள், கோவை மாநகரத்தில் குடி சைப் பகுதிகளாக இருந்து வருவதனால், இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்காக இந்தக் கால அளவுக்குள் முயற்சியெடுத்து நிறைவேற்றப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு தலை வர் அவர்களே, இதுவரையில் இந்தக் குடிசைமாற்றுப் பணிகளைத் தமிழ்நாடு வீட்டு வசதி வாரியம் செய்து கொண்டிருந்தது. இப் பொழுது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவிட்டதன் பேரில் சென்னையில் நடைபெறுகிற குடிசை மாற்று வாரியப் பணியைப் போல், இங்கேயிருக்கிற குடிசை மாற்று வாரியம் தமிழகத்தினுடைய 13 நகரங்களைத் தேர்ந்தெடுத்து, அதிலே கோவை மாநகராட்சியில் 33 குடிசைப் பகுதிகளைத் தேர்ந் தெடுத்து, வருகிற 1984—85-ஆம் ஆண்டில் அவற்றை நிறை வேற்றும் நடவடிக்கைகள் அனைத்திலும் ஈடுபட்டு பணிகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன,

1984 மார்ச் 20]

திரு. கு. ரமணி : தலைவர் அவர்களே, இந்த 1985 ஆம் வருடத்திற்குள்ளே அதை நிறைவேற்றுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப் படும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். அந்தக் குடி சைப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம் என்பதில் என்ன என்ன அடங்கி இருக்கின்றன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். அந்தக் குடிசைகளைப் பூரா அகற்றி, தனி வீடுகளை ஏற்கனவே கட்டி யிருக்கிற மாதிரி, வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுப்பதா அல்லது அதற்கு அடிப்படையான இடங்களை ஒழுங்குபடுத்தி, அதிலே குடிசை போட்டிருந்தவர்கள் தங்களுடைய வீடுகளை அமைத்துக் கொள்வதற்குக் கடன் கொடுத்து உதவுவதா? என்ன என்ன முறையிலே அந்தத் திட்டங்கள் இருக்கின்றன என்பதை அறிவிக்க இயலுமா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தாழ்வான இடங்களிலே இருக் கிற குடிசைகளை மாற்றி மேட்டு இடங்களிலே வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுப்பதற்காக ரூ. 10,000 அளவில் தருவதற்கும், அதே போல் குடிசைப் பகுதியாக இருக்கிற இடங்கள் தனியாருடைய இடங் களாக இருந்தால், அதை மாற்றி, அந்தக் குடிசை வாசிகளுக்குச் சொந்தமாக்கும் வகையில், அந்தக் குடிசைப் பகுதிகளை மேம் படுத்தும் திட்டமும் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

திரு. மா. சின்னராசு : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோவை மாநகரம் இப்பொழுது பல பஞ்சாயத்துக் களை சேர்த்து, ஆடட் ஏரியாக்களைச் சேர்த்து, பெரிய நகரமாக வளர்ந்து வருகிறது. இந்த முழுப் பகுதியிலே இருக்கிற குடிசை களுடைய எண்ணிக்கை கணக்கிடப்பட்டுள்ளதா ? மாற்று வீடுகள் கட்டுவதற்கான நிலத்தை ஆர்ஜிதம் செய்ய அரசு, ஏதாவது நிலத்தை எடுத்திருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, 1983 ஆம் ஆண்டில் எடுக்கப்பட்ட விவரப்படி கோவை மாநகராட்சியில் 80 பகுதிகளைக் குடிசைப் பகுதிகளாக அறிவித்து, அதிலே இப்பொழுது 1984-85 ஆம் ஆண்டில் 33 குடிசைப் பகுதிகளில் மட்டும் இந்தத் திட்டங்களை நிறைவேற்று வதற்கான ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கான 33 பகுதிகளுடைய பெயர்களும் அதற்காகச் செலவு செய்யப்படுகிற விவரமும் என்னிடத்திலே இருக்கின்றது. அது நீண்ட பெரிய பட்டியலாக இருக்கும். ஆகவே, தனிப்பட்ட முறையில் மாண்பு மிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்பார்களானால் முழு விவரமும் அவர்களுக்குத் தரப்படும்.

[1984 மார்ச் 20

மணப்பாறை தாலுகாவில் கிராமியக் கூட்டுறவு வீடு கட்டும் கடன் சங்கம் மூலம் கடன் பெற்றோர் எண்ணிக்கை

365—(*வினா எண். 17820)—திரு. மே. அ. இராசகுமார் : மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருச்சி மாவட்டம், மணப்பாறை தாலுக்காவில் கிராமியக் கூட்டுறவு வீடு கட்டும் கடன் சங்கத்தில் 1983 ஜனவரி முடிய எத்தனை பேர்களுக்குக் கடன் வழங்கப்பட்டு உள்ளது ?

(ஆ) கடன் வழங்குமாறு கோரி வந்துள்ள மொத்த மனுக்கள் எத்தனை ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா : தலைவர் அவர்களே, (அ) திருச்சி மாவட்டம், மணப்பாறை தாலுக்காவில் கிராமிய கூட்டுறவு வீடு கட்டும் கடன் சங்கத்தில் 1983 ஜனவரி முடிய 1,657 பேர்களுக்கு கடன் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது.

(ஆ) கடன் வழங்குமாறு கோரி 6,269 பேர்கள் விண்ணப்பித்திருக்கிறார்கள்.

(முற்பகல் 9-50).

திரு. மே. அ. இராசகுமார் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மணப்பாறை தாலுக்காவில் கிராமிய கூட்டுறவு வீடு கட்டும் கடன் சங்கத்தில் மருங்காபுரி, வேம்பலூர், மருதுப்பட்டிப் பகுதிகளைச் சேர்ந்த அரிசன மக்கள் 37 பேர்கள் கடன் கோரி மனு செய்தார்கள். 1980 ஆம் ஆண்டிலிருந்து கடன் அவர்களுக்குக் கிடைக்கவில்லை. ஆகவே அவர்களுக்கு விரைவில் கடனுதவி கிடைக்க ஆவன செய்யப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கூறியிருக்கிற விவரங்களைப் பரிசீலித்து அவர்களுக்கு வழங்கப்படவில்லை என்றால் வழங்குவதற்கான நடவடிக்கையில் ஈடுபடத் தயாராக இருக்கிறோம். இந்த ஆண்டில் அதிகமான அளவிற்குத் தருகிற வகையில் மனுக்களைப் பரிசீலித்து செய்வதற்கு அந்த நடவடிக்கையில் இப்போது ஈடுபட்டிருக்கிறோம்.

1984 மார்ச் 20]

திரு. மே. அ. இராசகுமார் : தலைவர் அவர்களே, வீடு கட்டுவதற்குக் கொடுக்கப்படும் கடன் தொகை மிகவும் குறைந்த தொகையாக இருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே வீட்டை நல்ல முறையில் கட்டிக்கொள்கிற வகையில் கடன் தொகையை அரசு மேலும் அதிகரித்துத் தருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இந்தத் தொகை குறைவாக இருக்கிறதென்று சென்ற ஆண்டிலே சொல்லப்பட்டதன் விளைவாக 4,000 ரூபாய் என்று இருந்தது 6,000 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. அந்த 6,000 ரூபாயில் 1,500 ரூபாய் வீடுகளை கேட்கிறவர்களுடைய உழைப்பைச் சேர்த்து அது 6,000 ரூபாய் என்ற அளவில் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இந்தத் தொகை இன்னும் அதிகரிக்கப்படுமானால் தருகிற நபர்களின் எண்ணிக்கை குறைந்து விடுகிறது என்பதாலே, குறைந்த தொகைக்கே அதிகமாக வரவேற்பு இருக்கிறது என்பதாலே, அவர்களுடைய வரவேற்பை ஈடு செய்ய முடியாத நிலை இப்போது இருக்கிறது என்பதாலே, தொகையை உயர்த்தாமல் அதே நிலையில் வைத்து பல பேர்களுக்கு தருகிற அளவிற்கு வாய்ப்பை நாம் உருவாக்கிக் கொள்ளலாம்.

திரு. இரா. கருப்பையா : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மணப்பாறை தாலுக்காவில் கூட்டுறவு வீடு கட்டும் கடன் சங்கத்தில் கடன் கோரியவர்களின் எண்ணிக்கை 6,269 என்றும், அதிலே கடன் 1,657 பேர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருப்பதாகவும் அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். அந்தத் தாலுக்கா மிகவும் வறண்ட பின் தங்கிய பகுதியாக இருக்கிறது. மனு செய்திருப்பவர்கள் அனைவரும் ஆதி திராவிட வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்கள். இந்த நிலையில் கடன் கோரி மனு செய்திருப்பவர்களில் 25 சதவீதத்தினருக்குக் கூட கடன் வழங்கப்படாமல் இருக்கிறது. அந்தப் பகுதியை முன்னேற்றுகிற வகையில் இந்த ஆண்டு 1984-க்குள் கடன் கோரியிருப்பவர்களில் 50 சதவீதத்தினருக்காவது கடனை வழங்குவதற்கு அரசு விசேஷ நடவடிக்கையை எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

[1984 மார்ச் 20

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் மணப்பாறை தாலுகாவில் இவ்வளவு அக்கறை காட்டியிருப்பதற்கு அவருடைய ஆர்வத்தைப் பாராட்டுகிறேன். அந்தப் பகுதியில் அதிகமான அளவிற்கு ஆதி திராவிட மக்கள் கடன் கோரியிருப்பதால்தான் இந்த அளவிற்கு அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது பின் தங்கிய பகுதி என்று காரணங்களைச் சொல்லி விரைவில் அவர்களுடைய மனுக்களை கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்கிற காரணத்தால், நான் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளிடத்தில் சொல்லி உறுப்பினர் அவர்களுடைய உணர்வுகளை அவர்களுக்குப் புரிய வைத்து நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு உதவியாக இருக்கிறேன்.

தமிழகத்தில் நெசவாளர் பயன்படுத்தும் தறிகளை நேப்பாள மாடல் தறிகளாக்கும் திட்டம்

366—(*வினா எண். 20664)—திரு. சி. கணேசன் : மாண்புமிகு கதர்த் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடை அளிப்பாரா :—

(அ) தமிழகத்தில் நெசவாளர் பயன்படுத்தும் தறிகளை நேப்பாள மாடல் தறிகளாக்கி, வேலை வாய்ப்பை அதிகரிக்கும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி : (அ) இல்லை.

(ஆ) கேள்விக்கு இடமில்லை.

1983 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாட்டில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட தேன்

367—(*வினா எண். 20998)—திரு. டி. மணி : மாண்புமிகு கதர்த் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடை அளிப்பாரா :—

(அ) நடப்பு ஆண்டில் (1983) தமிழ்நாட்டில் எவ்வளவு தேன் உற்பத்தி செய்யப்பட்டுள்ளது—மாவட்ட வாரியாக ?

(ஆ) எந்தெந்த மாவட்டங்களில் தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் செயல்படுகின்றன ?

1984 மார்ச் 20]

மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி : (அ) 1-1-83 முதல் 31-10-83 முடிய உற்பத்தியானதேனின் விவரங்கள் :—

மாவட்டம். (1)		கிலோ. (2)	மதிப்பு. (3) ரூ.
1.	செங்கல்பட்டு	254	5,074
2.	தர்மபுரி	10,823	1,83,991
3.	வட ஆற்காடு	34,072	4,92,026
4.	தென் ஆற்காடு	532	11,151
5.	தஞ்சாவூர்	733	18,911
6.	திருச்சிராப்பள்ளி ..	10,347	1,75,879
7.	புதுக்கோட்டை	..	..
8.	சேலம்	13,662	2,49,134
9.	கோயம்புத்தூர்	3.780	35,660
10.	ஈரோடு	100	2,500
11.	நீலகிரி	6,553	1,11,392
12.	இராமநாதபுரம்	8,810	1,49,780
13.	திருநெல்வேலி	30,613	5,28,250
14.	மதுரை	7,345	1,27,474
15.	கன்னியாகுமரி	3,28,988	57,71,062
	மொத்தம் ..	4,56,612	78,62,114

(ஆ) தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கங்கள் உள்ள மாவட்டங்கள்.

வட ஆற்காடு :—

1. ஜமுனாமருதூர் தேனீ வளர்ப்பு கூட்டுறவு சங்கம்.
2. திருப்பத்தூர் தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.

தர்மபுரி :—

3. அரூர் தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.

திருச்சி :—

4. லால்குடி தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.
5. குளித்தலை தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.

சேலம் :—

6. ஏற்காடு தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.
7. கொல்லிமலை தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.

நீலகிரி :—

8. காகுச்சி தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.
9. கட்டேரி தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.

கன்னியாகுமரி :—

10. மார்த்தாண்டம் தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.
11. திருவட்டார் தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.

திருநெல்வேலி :—

12. செங்கோட்டை தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.

இராமநாதபுரம் :—

13. மாங்குடி தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.
14. சோலைச்சேரி தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.

மதுரை :—

15. கொடை மலை தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம்.

திரு. டி. மணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே அளிக்கப்பட்டுள்ள விவர அறிக்கையில் 15 மாவட்டங்களில் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில்தான் அதிகப்படியாக, உற்பத்தியான தேனின் அளவு 3,28,988 கிலோ என்று சொல்லப்பட்டு இருக்கிறது. அதே நேரத்தில் கடந்த ஆண்டில் உற்பத்தியான தேனில் 1 லட்சத்து 90 ஆயிரத்து சொச்சம் கிலோ தேன் கையிருப்பு உள்ளதாக இருக்கிறது. அந்தத் தேனை கடந்த மாதத்திற்கு முன்னால் விற்பனை செய்து இருக்கவேண்டும் அப்படி செய்தால்தான் இந்த மாத ஆரம்பத்தில் இருந்து புதிய தேன் வருகிறபோது அதை வாங்குவதற்கு வழியேற்படும். ஆகவே, புதிய தேனை வாங்கிக்கொள்வதற்கும், பழைய தேனை விற்பனை செய்வதற்கும் வழிவகுக்கும் வகையில் மார்த்தாண்டம் தேனி வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கத்திற்கு போதுமான பணத்தை முன் கடனாக வழங்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சங்கங்கள் தேன் விற்பனை செய்த வகையில் கதர் மற்றும் காதி கமிஷனிடமிருந்து வர வேண்டிய தொகை 9 லட்சம். அந்தத் தொகை கிடைத்தவுடன் கொடுக்கவேண்டிய தொகை முழுவதும் கொடுக்கப்படும். இந்த மார்த்தாண்டம் தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவுச் சங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில் தேன் அதிக அளவில் ஸ்டாக் இருப்பதாக உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஏற்கனவே அங்கே அதிகமாக இருந்த தேன் ஸ்டாக்கை கதர் கிராம கைத்தொழில் வாரியத்தின் மூலம் வாங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு அது குறைக்கப்பட்டு இருக்கிறது. மேலும் பல மாவட்டங்களில்

உள்ள தேன் ஸ்டாக்கைக் குறைப்பதற்காக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது. இப்போது பம்பாய் லகு உத்யோக் என்ற நிறுவனம் ரூ. 50 லட்சம் அளவிற்கு தேன் வாங்க ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டுள்ளது. அந்த ஒப்பந்தத்தின்படி மார்த்தாண்டம் சொசைடியில் உள்ள தேன் கையிருப்பைக் குறைக்க தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. மி. வின்சென்ட் : தலைவர் அவர்களே, 1,100 உறுப்பினர்களைக் கொண்ட அந்த மார்த்தாண்டம் தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கத்தில் 1 லட்சம் கிலோவிற்கு மேல் தேன் தேங்கிக்கிடக்கிறது. ஆகவே, அதிக தேவையுள்ள மாநிலங்களான பம்பாய், டெல்லி போன்ற இடங்களுக்கு அவற்றை அனுப்பி விற்பனை செய்து, அந்த உற்பத்தியாளர்களை ஊக்குவிக்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, நான் முதலில் பதில் சொல்கிறபோதே சொன்னேன். பம்பாய் லகு உத்யோக் என்ற நிறுவனம் ரூ. 50 லட்சம் அளவிற்கு தேன் வாங்கிக்கொள்வதாக ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டுள்ளது. அந்த ஒப்பந்தத்தின் அடிப்படையில், மார்த்தாண்டம் தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவுச் சங்கத்தில் உள்ள கையிருப்பை குறைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். அந்த வகையில் தேனை விற்பனை செய்ய அரசு தக்க நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. டி. மணி : தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே வேறு தனியார்கள் உற்பத்தி செய்யும் தேனையும் மற்றும் சில சங்கங்கள் உற்பத்தி செய்யும் தேனை அவர்கள் காதி கமிஷன் மூலம் நேரடியாக விற்றுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே, இந்த கதர் வாரியம் உற்பத்தி செய்யும் தேன், மற்றும் மார்த்தாண்டம் தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவு சங்கம் உற்பத்தி செய்யும் தேன், மற்றும் ஒட்டு மொத்தமாக அங்கேயுள்ள கூட்டுறவு சங்கங்கள் உற்பத்தி செய்யும் தேன் ஆகியவற்றை ஒருங்கிணைத்து, ஒட்டு மொத்தமாக அந்த மாவட்டத்தில் தேன் தேங்காமல் இருப்பதற்கான நடவடிக்கையை அரசு எடுக்குமா ? இந்த மாதம் புதிய தேன் வர ஆரம்பித்து விடும். ஆகவே, பழைய தேனை வாங்காமல் விட்டு விட்டால் பல லட்சம் ரூபாய் தேன் வீணாகிவிடும். ஆகவே, அந்த பழைய தேனை வாங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுப்பதோடு, புதிய தேனை வாங்குவதற்கும் பல லட்ச ரூபாய் தேவைப்படுவதால், அதற்கு தகுந்த நடவடிக்கையை அரசு எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தெரிவித்த கருத்தை அரசு ஏற்று, அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

வடாற்காடு மாவட்டத்தில் கைமுறை காகிதத் தொழிற்சாலை ஏற்படுத்தும் திட்டம்.

368—(*வினா எண். 21516)—திரு. த. வேணுகோபால் : மாண்புமிகு கதர்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

வடாற்காடு மாவட்டத்தில் கைமுறை காகிதத் தொழிற்சாலை துவங்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா ?

மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி : வடாற்காடு மாவட்டத்தில் வந்தவாசி, பள்ளிகொண்டா, காணலம், அனக்காவூர் மற்றும் நெமிலி ஆகிய இடங்களில் கைமுறை காகித அலகுகள் துவங்கி, அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இதன் தொடர்பாக மேற்கொண்டு தமிழ்நாடு கதர் கிராமத்தொழில் வாரியம் நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

திரு. த. வேணுகோபால் : தலைவரவர்களே, வடாற்காடு மாவட்டத்தில் 5 இடங்களில் கைமுறை காகித அலகுகள் அமைக்க ஆணை பிறப்பித்துள்ளதாக மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். அந்த தொழிற்சாலைகள் எப்போது தொடங்கப்படும் ? அந்தத் தொழிற்சாலைகளில் ஆண்கள் பணிபுரிவார்களா அல்லது பெண்கள் பணிபுரிவார்களா ? எத்தனை பேர் பணி புரிவார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 10-00)

மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, வந்தவாசி, பள்ளிகொண்டா, காணலம் ஆகிய இடங்களில் கைமுறை காகித அலகுகள் அமைக்க கட்டிடம் கட்ட வரைபடம் தயாரித்தல், மதிப்பீடு தயாரித்தல், நில ஆர்ஜிதம் செய்தல் போன்ற தொடர் நடவடிக்கைகள் விரைவாக எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன என்ற விவரம் எனக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மீதியுள்ள விவரங்களுக்கு மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தனிக் கேள்வி போட்டால் பதில் கிடைக்கும்.

திரு. த. வேணுகோபால் : தலைவரவர்களே, நான் முதலிலே கேட்டேன், அங்கே பணிபுரிகின்றவர்கள் ஆண்களாக இருப்பார்களா அல்லது பெண்களாக இருப்பார்களா என்று. அதற்குப் பதில் இல்லை. அதோடு இந்த கைமுறை காகிதத் தொழிற்சாலைகளில் உற்பத்தியாகின்ற காகிதம் தடங்கல் இல்லாமல் உடனுக்குடன் விற்பனைச் செய்யப்படுவதற்கு தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பதையும் அறிய விரும்புகிறேன்.

*மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அங்கே பணிபுரிபவர்கள் ஆண்களாக இருப்பார்களா அல்லது பெண்களாக இருப்பார்களா என்று கேட்ட கேள்விக்கு நான் இப்போது பதில்

சொல்ல இயலாது. வந்தவாசி, பள்ளிகொண்டா, காணலம் அனுக்காவூர் ஆகிய இடங்களில் கைமுறை காகித அலகுகள் ஏற்படுத்துவதற்காக கட்டிடம் கட்ட வரைபடம் தயாரித்தல், மதிப்பீடு தயாரித்தல், நில ஆர்ஜிதம் செய்தல் போன்றவைகளுக்கான தொடர் நடவடிக்கைகளை கதர் இராமத்தொழில் வாரியம் எடுத்து வருகிறது. நெமிலி கைமுறை காகித ஆலையை ஏற்படுத்த கட்டிடம் கட்ட பூர்வாங்க வேலை நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இந்த கைமுறை காகித அலகுகளில் பெண்கள் பணிபுரிவார்களா, ஆண்கள் பணிபுரிவார்களா என்பதை உற்பத்தியைத் தொடங்கும் சமயத்தில்தான் அரசு நிர்ணயம் செய்யும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஏ. எம். சேதுராமன் : தலைவரவர்களே, வடாற்காடு மாவட்டத்தில் அரப்பாக்கத்தில் இயங்கும் கைமுறை காகித அலகில் பணியாளர்கள் நிரந்தரமாக்கப்படாமல் பல ஆண்டுகளாக இருக்கிறார்கள். அந்த நிலைமையை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் விரைவிலே தீர்த்து வைப்பார்களா ? இப்படிப்பட்ட கைமுறை காகித அலகுகளில் தயாரிக்கப்படும் காகிதத்தை தேக்கம் இல்லாமல் விற்பனை செய்வதற்கும், அங்கே பணியாற்றும் ஊழியர்களை ஊக்குவிக்கும்பொருட்டு அவர்களுக்கு அதிகச் சம்பளம் கொடுக்கவும் ஏற்பாடு செய்யப்படுமா என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திருமதி விசயலட்சுமி பழனிச்சாமி : தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் வடாற்காடு மாவட்டத்தில் அரப்பாக்கம் என்ற இடத்தில் கைமுறை காகித அலகு செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது என்று கூறினார்கள். தற்போது வடாற்காடு மாவட்டத்தில் மட்டும் அல்ல, தமிழ் நாட்டில் பத்து இடங்களில் இந்த கைமுறை காகித அலகுகள் செயல்படுகின்றன. அவற்றில் ஒன்றுதான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களால் குறிப்பிடப்பட்டது. ஒவ்வொரு அலகிலும் 50 முதல் 60 பேர்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு அளித்துக்கொண்டு வருகிறோம். நான் ஒவ்வொரு இடத்திற்கும் செல்லும்போது, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போன்று, பணிபுரிபவர்கள் பல கோரிக்கைகளை எடுத்து வைக்கிறார்கள். தங்களுக்குக் கிடைக்கின்ற வருவாய், அதாவது கூலி குறைவாக இருக்கிறது, அதை உயர்த்த வேண்டுமென்று அவர்கள் கோரிக்கை வைத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய இப்படிப்பட்ட கோரிக்கைகளை எல்லாம் அரசு பரிசீலனை செய்து, உரிய நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வினாக்கள்—விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு : ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் (*) உடுக்குறியிடப்பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரி பார்க்கப் பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2. தகவல் கோரல்

மாவட்டங்கள் பிரிவினை—வல்லுநர் குழு.

திரு. ரா. உமாநாத் : தலைவர்வர்களே, மாவட்டங்கள் பிரிவினை சம்பந்தமாக ஒரு எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டி அமைக்கப்பட்டு விட்டதாகவும் அதில் யார், யார் இருப்பார்கள் என்றும் இந்த அவைக்குத் தெரிவிப்பதற்கு முன்னதாக பத்திரிகைகளுக்குத் தெரிவிக்கப்பட்டு, இன்றைக்கு பத்திரிகையில் அதுபற்றிய குறிப்பு வெளிவந்திருக்கிறது. அந்தக் கமிட்டிக்கு தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிற "டெர்ம்ஸ்" ஆஃப் ரெபரன்ஸ் (Te ms of efe en e என்ன என்பது ஒன்றும் நமக்குத் தெரியாது. வள்ளியம்மை மாவட்டத் தலைநகரம் சம்பந்தமாக எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டிக்கு விடப்படும், அவர்கள் முடிவு செய்வார்கள் என்று முதலமைச்சர் கொடுத்த வாக்குறுதி அந்த டெர்ம்ஸ் ஆஃப் ரெபரன்சில் இருக்கிறதா இல்லையா என்பது நமக்குத் தெரியாது. மேலும் மூன்று மாவட்டங்கள் புதியதாக அமைக்கப்படும் என்று முதலமைச்சர் ஈரோட்டில் அறிவித்திருக்கிறார். ஆகவே இந்த மூன்று மாவட்டங் கள் சரியாக இல்லாமல், 'வேக்' ஆக இருக்கிறது. இதனால் ஜனங்கள் மத்தியில் ஒரு பதட்ட நிலையிருக்கிறது. இதுசம்பந்த மாக அது என்ன விஷயம் என்பதை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் தெளிவான அறிக்கையை இந்த அவையில் வைக்கலாம். அவ்வாறு வைப்பதனால், ஜனங்கள் மத்தியில் இருக்கும் பதட்ட மான நிலையைத் தவிர்க்கலாம். இந்த அறிக்கையை சீக்கிரமாக அவையிலே வைத்து, அதைத் தெளிவுபடுத்த வேண்டுமென்று விரும்புகிறேன்.

திரு. ப. நெடுமாறன் : அதைப்பற்றித்தான் நானும் ஒரு கேள்வியைக் கேட்க விரும்புகிறேன். ஆளுநர் உரையிலே மாவட்டங்கள் பிரிவினை பற்றி அரசு அறிவித்தது. ஆனால் அதைப்பற்றி, அடுத்த நடவடிக்கை—உயர் அதிகாரிகளைக் கொண்ட குழுவை அமைப்பது பற்றியும், சட்டமன்றம் கூடிய போது, அதை வெளியிலே அறிவித்தது முறையல்ல. அது தவறு என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லும்போது, அதுபற்றிய நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும் என்று சொன்னார்கள். நடவடிக்கை 1, 2, 3 என்று தொடர்ந்து நடக்கிறதே தவிர, அப்படி ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சட்டசபையில் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இல்லை. அப்படி உடனுக்குடன் ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டது என்று சொல்ல வேண்டுமென்று கோருவது முறையல்ல. நீங்கள் நடைமுறைப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்கி றீர்கள். அதற்கான வேலைகள் நடந்துகொண்டிருக்கின்றனவே தவிர, வேறு அல்ல. ஆக குழு அமைப்பதை இங்கே சொல்லியாக வேண்டுமென்பது தேவையில்லை.

திரு. ரா. உமாநாத் : அதனுடைய "டெர்ம் ஆப் ரெபரன்ஸ்" என்ன என்பதைத் தெரிவிக்கவேண்டும். மூன்று புதிய மாவட்டங் களை அறிவிக்கும்போது.......

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பல தலைவர்களுடைய பெயர்களில் மாவட்டங்களை வைக்க வேண்டுமென்ற வேண்டு கோள் வந்துள்ளது. அந்த வேண்டுகோளுக்குப் பதில் சொல்லப் பட்டது. அவ்வளவுதான்.

திரு. ரா. உமாநாத் : மூன்று புதிய மாவட்டங்கள் அமைக்கப் படும் என்று சொன்னார்கள். அந்த மாவட்டப் பிரிவினை சம்பந்தமாக, ஒரு எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டி அமைக்கப்பட வேண்டு மென்று அறிவித்து, ஒரு லிஸ்டு இருக்கிறது. மேலும் 3 புதிய மாவட்டங்கள் என்று பிரிப்பது சம்பந்தமாக எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டி அமைத்து அது செயலாக்கத்திலே இருக்கிறது. அதிலே "டெர்ம்ஸ் ஆப் ரெபரன்ஸ்" என்ன என்பது தெரியாது. இதை முதல்வர் அவர்கள் சீக்கிரமாக தெளிவுபடுத்தி, இந்த அவையிலே ஒரு அறிக்கையை வைக்கவேண்டும்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, திரு. உமாநாத் விரும்புகின்ற முறையில், இருக்கின்ற நிலவரத்தை மாண்புமிகு முதல்வர் அவர் களிடத்திலே தெரிவித்து, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களை கலந்துகொண்டு, இந்த அவைக்கு இது சம்பந்தமாக, விரிவாக அறிவிக்கின்ற முறையிலே முடிவு எடுத்து, அதைத் தெரிவிக்க லாம்.

3. ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம்.

மைய அரசு தமிழகத்திற்கு ஒதுக்கும் உணவு தானியம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருவாளர்கள் டி. மணி, இரா. கருப்பையா, தி. கா. நல்லப்பன், பொ. உத்திராபதி, ஏ. டி. கருப்பையா, செ. சிவசாமி, பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சோரணம் ஆகியோர் " தமிழகத்தில் கடுமையான வறட்சிக்குப் பின்னால் தொடர்ந்து மழையின் காரணமாக வெள்ளத்தால் உணவு தானியங்கள் முழுமையாகப் பாதிக்கப்பட்டுள்ள இந்த நேரத்தில் மீண்டும் மத்திய அரசாங்கம் மாநிலத்திற்கு ஒதுக்க வேண்டிய அரிசியின் அளவைக் குறைத்துள்ளதால், தமிழகத்தில் எழுந்துள்ள பதட்ட நிலை குறித்து விவாதிக்க பேரவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்திவைக்க வேண்டும் " என்ற தீர்மானத்தை மொழிய என் அனுமதி கேட்டு அறிவிப்புகள் கொடுத்துள்ளனர். இது எப்படி அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது என்பது குறித்து அவர்கள் மிகச் சுருக்கமாகக் கூறும் படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[1984 மார்ச் 20

(முற்பகல் 10·10)

*திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் தீர்மானத்தை விரிவாக விவாதிக்க இன்றைய அலுவல்களை ஏன் ஒத்தி வைக்க வேண்டும் என்ற காரணத்தை மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பிலே நான் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன். ஏற்கெனவே இந்த தீர்மானத்திலே சொல்லப்பட்டு இருக்கிறது. இன்று இந்தியாவிலே பல்வேறு மாநிலங்களில் நல்ல விளைச்சல் இருக்கின்றது என்பதை மத்திய அரசாங்கமே பாராளுமன்றத்திலே ஒத்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஒத்துக் கொண்டதோடு மட்டுமல்லாமல், பாராளுமன்றத்திலே அதிகப்படியான முறையிலே நாங்கள் கொள்முதல் செய்திருக்கி றோம் என்றும் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, ஒரு பக்கம் உற்பத்தி அதிகரித்து இருக்கிறது. மற்றொரு பக்கம் உற்பத்தி செய்த பொருள்களை அதிகப்படியான அளவிலே கொள் முதல் செய்து கையிலே ஸ்டாக் வைத்திருக்கிறது. இந்தத் தகவல் அதிகாரபூர்வமாக பாராளுமன்றத்திலே கூறப்பட்டிருக்கிறது.

இது ஒரு பக்கம் இருந்தாலும் தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரை யில்எடுத்துக் கொண்டால் ஏற்கெனவே நமக்குக் கொடுக்கப்பட்டு வந்த அரிசியானது பற்றாக்குறையாக இருக்கிறது. அது போது மானதாக இல்லை. ஆகவே, குறைந்தபட்சம் ஒரு இலட்சம் டன் அரிசியாவது வேண்டும் என்று இதே சட்டமன்றத்தில் பல தீர் மானங்களின் மீது பல்வேறு உறுப்பினர்கள் பேசியிருக்கிறார்கள். மாநில அரசாங்கத்தின் சார்பிலும் பல தடவைகள் வற்புறுத்தப் பட்டு இருக்கின்றன. அதற்கு மத்திய அரசாங்கம் செவி சாய்க் காத நிலையில் இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் தற் போது ஏற்பட்ட வெள்ளத்தின் காரணமாகவும் ஏற்கெனவே ஏற் பட்ட வறட்சியின் காரணமாகவும் பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது தமிழகத்திற்கு. அதற்குப் பிறகு சமீபத்திலே ஏற்பட்ட வெள் ளத்தின் காரணமாக—அதாவது கிராமங்களில் சொல்வார்கள், ''இருந்தும் கெடுத்தான்—செத்தும் கெடுத்தான்'' என்று— அதுபோல் இந்த மழை தமிழகத்திற்கு வராதும் கெடுத்திருக் கிறது ; வந்தும் கெடுத்து இருக்கிறது. தஞ்சை போன்ற ஜில்லாக்களிலே விவசாயிகளுடைய நிலங்களில் உள்ள பயிர்கள் எல்லாம் அடித்துச் செல்லப்பட்டிருக்கின்றது. விளைந்த நெல் லைக்கூட அறுத்துக் கொண்டு வர முடியாத அளவிற்கு மிகவும் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கின்றது. இதைப்பற்றிக்கூட நம்முடைய சட்டமன்றத்திலே நாம் பேசியிருக்கிறோம். அதற்குப் பிறகு சமீபத்திலே தென் மாவட்டங்களில், திருநெல்வேலி, இராமநாத புரம், கன்னியாகுமரி, மதுரை போன்ற மாவட்டங்களில் பெய்த மழையின் காரணமாக ஏற்பட்ட பெருத்த வெள்ளத்தின் காரண மாக எல்லா நிலங்களும் மழையிலே முழுகியபோது அவைகளைக் காப்பாற்றுவதற்கு துரிதமாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்ற முறையிலே எங்களைப் போன்ற எம். எல். ஏ-க்கள் எல்லாம் போய் பாதிக்கப்பட்ட இடங்களைப் பார்த்தோம்.

அதன் அடிப்படையிலே இப்போது ஒரு அறிக்கை இங்கே கூட வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்று மாலையிலே அதைப் பற்றி விவாதிக்க இருக்கிறோம். அதற்குள் நான் போகவில்லை. அதனுடைய மைய பாயின்ட் என்னவென்றால், இன்று மேனி குறைவு என்பது அரசாங்கத்தாலே ஒத்துக் கொள்ளப்பட்டிருக் கிறது. நடைமுறையிலே பார்த்தாலும் கால் மேனி கூட விளைய முடியாத நிலையில் இருக்கிறது. ஏற்கெனவே பற்றாக்குறையாக இருக்கிற சூழ்நிலையிலே, விளைகின்றபோதே பற்றாக்குறை என்கிற சூழ்நிலையில் இன்று மேனிக் குறைவும் ஏற்பட்டதன் நிலையிலே நம்முடைய ஸ்டாக்கைப் பொறுத்த வரையிலே குறுகிப் போய்விட்டது. இப்படிக் குறுகிய நேரத் திலேதான் மத்திய அரசாங்கத்தை கேட்டுக் கொண்டு வந்த அந்த ஒரு இலட்சம் டன்னை கொடுக்க முடியாது என்று மறுத்தது மட்டும் அல்ல, கொடுத்துக் கொண்டு வந்த 40 ஆயிரம் டன்னை படிப்படியாக குறைத்து, மாதம் 30 ஆயிரம், 25 ஆயிரம் என்று இப்போது ஏப்ரல் மாதம் 25 ஆயிரம் டன் என்று கொடுத்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். நாம் கேட்டது 1 இலட்சம் டன் சாதாரண காலத்திலே. இப்போது பாதிக்கப்பட்ட நேரத்திலே அதைவிட அதிகமாக இருந்தால்தானே முடியும். ஏற்கெனவே என்ன நிலையில் இருக்கிறது? ஒரு கார்டுக்கு 5 கிலோ, 6 கிலோ, 4 கிலோ என்ற முறையிலே கொடுத்துக் கொண்டு வருகிறோம். கார்டு ஒன்றுக்கு 20 கிலோ கூட கொடுக்க முடியாத நிலையி ருக்கிறது. இந்த கார்டு விஷயத்தை எடுத்துக் கொண்டால், 4 குடும்பங்கள் சேர்ந்த ஒரு குடும்பத்திற்கு ஒரு கார்டு. அந்தக் குடும்பத்திற்கு இன்றைக்கு 4 கிலோ, 5 கிலோ என்றுதான் கொடுத்துக் கொண்டு வரப்படுகிறது. அப்படிப்பட்ட நிலை யிலே இன்னும் அவைகள் குறைக்கப்பட்டால் மோசமான நிலைக்கு அது போகும் ஒரு அபாயத்தை ஏற்படுத்துகிறது. இப் படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் இப்போது என்ன ஆகிவிட்டது என் றால் ''கழுதை தேய்ந்து கட்டெறும்பு ஆகிவிட்டது'' என்பதைப் போல் கொடுத்துக் கொண்டு வந்த அரிசியின் அளவும் குறைந்து, 40 ஆயிரம் டன்னிலேயிருந்து 25 ஆயிரம் டன்னாக இப்போது குறைந்திருக்கிறது. ஆகவே, இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையிலே மத்திய அரசாங்கம் இதை உணராமல் இல்லை. உணர்கிறார்கள். அப்படி உணர்ந்தாலும், கொடுப்பதற்கு மனம் இல்லை. அவர்களை வலியுறுத்த வேண்டிய கடமையும் அவசியமும் நமக்கு ஏற்படுகிறது. பல தடவை கூட பார்த்தாகிவிட்டது. இதைப் பற்றி பல தடவை எதிர்க்கட்சியிலே இருப்பவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அப்போது மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் கூட மத்திய அரசாங்கத்தை எப்படி கேட்க வேண்டும் என்பதைப் பற்றி எங்களுக்குத் தெரியும் ; நீங்கள் சொல்கிற மாதிரி எல்லாம் நாங்கள் கேட்க முடியாது என்று சொல்லி ஒரு பாட்டைக் கூட பாடினார்கள். ''ஆடிக்கறக்கிற மாட்டை ஆடித்தான் கறக்க வேண்டும் ; பாடிக் கறக்கின்ற மாட்டை பாடித்தான் கறக்க வேண்டும்'' என்று ஒரு பாட்டைக் கூட பாடினார்கள். அது 'ஆடிக்கறக்கிற மாடா ? பாடிக்கறக்கிற மாடா ? அல்லது

அடித்துக் கறக்கிற மாடா ?'' என்பதை நாம் இப்போது வாழ்க்கையிலே பார்க்கிறோம். இருப்பதையும் கூட குறைக்கிற அளவிற்குப் போனால், இந்த மாடு கேட்டுக் கொடுக்கிற மாடாக இல்லை. இன்னும் சொல்லப்போனால் சில மாடுகள் பால் கறக்கும்போது பார்க்கிறோம். ஆடினாலும் கொடுக்காது ; பாடினாலும் கொடுக்காது ; காலைக் கட்டிப் போட்டு உதைத்தாலும் கொடுக்காது ; கொஞ்ச நேரம் கழிந்த பிறகு காலை அவிழ்த்துவிட்ட பிறகு, அதன் கன்றுக்குட்டி வந்தவுடனே ஒழுங்காகக் கொடுக்கும். அந்த நிலைதான் இருக்கிறது. அப்படி வருகிறபோது அந்த மாட்டை கள்ள மாடு என்று சொல்கிறோமா? இல்லையா ? அந்தக் கள்ள மாட்டின் வேலையைத்தானே இன்றைக்கு மத்திய சர்க்கார் செய்கிறது. தமிழகத்தின் மக்களைப் பற்றி கவலை இல்லை. அதற்குப் பதிலாக கையிலே அதிகாரத்தை வைத்துக் கொண்டு (குறுக்கீடு) நான் மாட்டைப் பற்றித்தான் சொன்னேன். உங்களை நான் சொல்லவில்லை. (குறுக்கீடு).

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : தலைவர் அவர்களே, பிரச்சினையை திசை திருப்பக் கூடாது. தமிழக மக்களுக்கு அரிசி வேண்டும். அதற்கு எல்லோரும் உடன்படுகிறோம். மத்திய சர்க்காருக்குக் குரல் கொடுப்போம். ஆனால் இதையே வாய்ப்பாக பயன்படுத்திக் கொண்டு மத்திய அரசு—கள்ள மாடு என்றெல்லாம் சொல்வது சரியல்ல. நமது உணர்வுகளை முறையாக தெரிவித்து அதன் மூலம் நமக்கு அரிசி வரவேண்டுமே தவிர, இருக்கின்ற உறவையும் சீர்குலைப்பது போல பேசக்கூடாது. ஒத்திவைப்பதற்கான காரணங்களைச் சொல்ல வேண்டுமே தவிர, இவற்றையெல்லாம் பேசிக்கொண்டு போவது சரியல்ல. நீங்கள் எங்களுக்குப் பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அவர் ஒரு உதாரணத்திற்காகச் சொல்கிறார். வேறு அல்ல. **(குறுக்கீடு, கூச்சல்—குழப்பம்).**

திரு. எல். இளையபெருமாள் : தமிழில் ஒரு வார்த்தைக்குப் பல அர்த்தங்கள் உண்டு. உதாரணத்திற்கு சொல்லவேண்டும் என்பதற்காக எதை வேண்டுமானாலும் சொல்லிவிடக் கூடாது. அப்படி இதை அனுமதித்தால் நாளைக்கு நாங்களும் பேச நேரிடும். அப்போது நீங்கள் அனுமதிக்க வேண்டும்........

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொரணம் அவர்கள், கள்ள மாடு என்றெல்லாம் சொல்வதை தவிர்த்து விட்டுப் பேசவேண்டும். ஒரு காம்பிரமைஸுக்காக சொல்லி விட்டேன். (சிரிப்பு).

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் கொடுக்க வேண்டிய பாலைக் கொடுக்கவில்லை என்று சொன்னால், அந்த மாட்டை என்ன சொல்வது என்று நீங்களே முடிவு பண்ணிக் கொள்ளுங்கள். கொடுக்க வேண்டிய பாலை ஓரளவிற்குக்கூட கொடுக்க மறுத்தால் கள்ள மாடு என்று தான் சொல்வார்கள். (குறுக்கீடு) நான அப்படி' எல்லாம் பேசக்கூடியவன் அல்ல. என்னையே பேசும்படி செய்கிறீர்கள்.

நம்முடைய தமிழக மக்கள் இன்றைக்கு வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிற கடுமையான சூழ்நிலையில் அதிகப்படியான அரிசியை நமக்கு வழங்க வேண்டும் என்று வற்புறுத்த வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

இவ்வளவு சிக்கலான இந்த நேரத்தில் மத்திய சர்க்கார் இப்படி அரிசியை குறைத்தது சரியல்ல என்று நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களோ, உணவு அமைச்சர் அவர்களோ உடனடியாகச் சென்று வாதாடி வாங்கி இருக்க வேண்டுமா இல்லையா ? ஆனால் அப்படி எந்த ஒரு நிலையும் எடுக்கப்படவில்லை. அதனால் தான் இப்படி ஒத்திவைப்புத் தீர்மானமாகக் 'கொண்டுவந்து கட்டாயமாக அரிசி தரவேண்டும் என்று வற்புறுத்தி விவாதிக்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

அப்படி அரசாங்கமே வற்புறுத்திக் கேட்டால், அரசாங்கத்தினுடைய கையைகூட வலுப்படுத்த எதிர்க்கட்சிகள் தயாராகஇருக்கிறோம். ஒத்துழைப்புத்தர தயாராக இருக்கிறோம். அனைத்துக் கட்சிகளும் சேர்ந்து, இந்தச் சட்டமன்றத்தில் ஒரு தீர்மானம் போட்டு, வெள்ளத்தின் காரணமாக, வறட்சியின் காரணமாக தமிழகம் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிற இந்த நேரத்திலேகுறைந்த பட்சம் ஒரு லட்சம் டன் அரிசி கூட கொடுக்காதது சரியல்ல என்று சர்வ கட்சி தீர்மானமாக போட்டு, அனுப்ப வேண்டிய நிலையில் பல் வேறு விஷயங்கள் இதிலே அடங்கியிருப்பதால், வழக்கம் போல ஒத்தி வைக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று சொல்லாமல், தமிழக மக்களைப் பாதுகாக்க வேண்டிய அவசியம் இருக்கிற காரணத்தாலே இதுபறறி விவாதிக்க அவையின்' இதர அலுவல்களை ஒத்திவைக்க வேண்டும் என்று தலைவர் அவர்களை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-20)

திரு. இரா. கருப்பையா : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்திற்கு நியாய விலைக் கடைகளில் மக்களுக்கு வழங்கப்படக் கூடிய அரிசிக்கு, தேவையான அரிசியை ஒதுக்கீடு செய்வதிலே ஏற்பட்டிருக்கிற பிரச்னை சம்பந்தமாக இந்த ஒத்தி வைப்புத் தீர்மானத்திலே குறிப்பிட்டுருக்கிறோம். தமிழகத்தில் ஒரு கோடியே 9 இலட்சம் உணவு பங்கீடு அட்டைகள் இருக்கின்றன. அப்படி என்றால், 1 கோடியே 9 இலட்சம்

குடும்பத்தினர்களுக்கு உணவு வழங்க வேண்டிய பொறுப்பை நம்முடைய தமிழக அரசு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கின்றது. முழுமையாக குடும்பத்தினருக்கு தேவைப்படும் மொத்த அரிசியையும் கொடுப்பதாக ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை என்றாலும, நிச்சயமாக 20 கிலோ அரிசியையாவது கொடுப்போம் என்றுஅரசுஅறிவித்தது. ஆனால் சென்ற ஆண்டு மே மாதத்திற்குப் பிறகு அது படிப்படியாகக் குறைந்து 5 கிலோ அரிசியாக வழங்கப்பட்டு வருகிறது. கிராமப்புறங்களிலே மக்களுக்கு இப்போது 2 கிலோ அரிசிதான் வழங்கப்படுகிறது. இந்த நிலேயில் மத்திய அரசாங்கம் தமிழகத்திற்கு ஏற்கெனவே கொடுத்து வ்ந்த ஒதுக்கீடு அதுவும் இப்போது குறைந்திருக்கிறது. பிப்ரவரி மாதம் 40 ஆயிரமாக இருந்த ஒதுக்கீட்டை மார்ச் மாதம் 35 ஆயிரம் டன்னாக குறைத்து இருக்கிறார்கள். ஏப்ரல் மாதத்திற்கு 25 ஆயிரம் டன்னாக குறைத்து இருக்கிறார்கள். நம்முடைய முழுமையான தேவை 80 ஆயிரம் டன்கள். அதைப் பூர்த்தி செய்வதற்கான நிலைமையிலே நம்முடைய நாட்டிலே உணவு உற்பத்தி இருக்கிறதா என்றால் நிச்சயமாக இருக்கிறது. இந்த ஆண்டு இந்தியா முழுமையும் எடுத்துக்கொண்டால் ரெக்கார்ட் புரடக்ஷன் என்ற முறையிலே உணவு உற்பத்தியிலே எந்த ஆண்டும் இல்லாத அளவுக்கு அதிகமான உணவு உற்பத்தி ஏற்பட்டிருக்கிறது. 135 மிலியன் டன் அதாவது 13½ கோடி டன் உணவு உற்பத்தியாகி இருக்கிறது எனறு மத்திய அரசாங்கம் அறிவித்து இருக்கிறது. ஆன்ால் அந்த நிலையில் நம்முடைய மாநிலத்திற்கு ஒதுக்கீடு குறைந்து இருக்கிறது என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். நம்முடைய மாநிலத்தினுடைய நிலைமையை எடுத்துக் கொண்டால் ஏற்கெனவே வறட்சி 2 ஆண்டுகளாக இருந்தது. காவிரி நீர்ப் பிரச்சினை தீர்க்கப்படாமல் இருப்பதன் காரணத்தினால் தஞ்சை மாவட்டத்திலே உரிய காலத்திலே விவசாயத்தைத் துவக்க முடியவில்லை என்ற நிலை ஏற்பட்டு காலந்தாழ்ந்து விவசாயத்தைத் துவக்கினாலும் வந்த மழையின் காரணமாக அவையெல்லாம் அடித்துச் செல்லப்பட்டதுபோக, இப்போது வந்த மழையினால் தென் மாவட்டங்களிலே பயிர்கள் அடித்துச் செல்லப்பட்டுவிட்டன என்ற நிலையில் இந்த ஆண்டு 50 லட்சம் டன் உணவு உற்பத்தி இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கிறோமோ அதைக்கூட எட்டிப்பிடிக்க முடியாத நிலையில் இருக்கிறோம் என்பது அடிப்படையாக இருக்கிற பிரச்சினை.

தமிழகந்திலே வறுமைக் கோட்டிற்குக் கீழே உளள மக்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள் என்பதை நாடறியும், மத்திய அரசாங்கமும் அறியும். வறுமைக் கோட்டிற்கு கீழே உள்ள மக்களுக்கு குறைந்த பட்சம் கொடுக்க வேண்டிய அரிசியைக் கொடுத்து பாதுகாக்கவேண்டிய பொறுப்பும் அடிப்படையான கடமையும் மத்திய அரசாங்கத்திற்கு இருக்கிறது. அந்தக் கடமையிலிருந்து மத்திய அரசாங்கம் தவறியிருக்கிறது என்று தெளிவாகச் சொல்ல நான் விரும்புகிறேன். மத்திய அரசாங்கத்திடமிருந்து நமக்குத் தேவையானதை உறுதியாக நின்று

பெற்றுத் தரவேண்டும் என்பதிலே மாநில அரசு பொறுப்போடு செயல்படவேண்டும், ஏதோ நாம் கேட்டோம், கோரிக்கை அனுப்பினோம், முயற்சி செய்துகொண்டே இருக்கிறோம் என்று சொல்லிக்கொண்டிருப்பதாலே நம்முடைய மக்கள், பசியால் வாடக்கூடிய மக்களுடைய பசியை ஆற்றக்கூடிய ஒரு நடவடிக்கையாக அது இருக்க முடியாது என்பதை நான் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். இந்த நிலேயில் நம்முடைய தமிழ் நாட்டிலே உள்ள மக்கள் நியாயவிலைக் கடைகளிலே அரிசி இல்லை என்று வருகிற நேரத்திலே பகிரங்கமாக மார்க்கெட் ல் அரிசி விலை உயருகிறது. இரண்டு மாதங்களாக ஒரு கிலோ அரிசி 5 ரூபாய் அளவுக்கு விற்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இது மேலும் உயரக்கூடிய நிலைமையும் இருக்கிறது. தமிழ் நாட்டிலே உணவு உற்பத்தி குறைந்துபோய் விவசாயிகள் கஷ்டப் பட்டுக்கொண்டிருக்கின்ற இந்த நேரத்திலே—சட்டியிலே இருப்பதை சுரண்டுகிற மாதிரி—விவசாயிகளிடம் இருப்பதை சுரண்டுகிற முறையில் அரசாங்கம் கொள்முதல் நடவடிக்கையில் இறங்கியிருக்கிறது. கிராமப்புறங்களில் கால்வாசி, முக்கால்வாசி விளைந்திருக்கிறபோது அதைக்கூட விவசாயிகள் வீட்டுக்கு எடுத்துச்செல்ல முடியாத துர்ப்பாக்கியமான நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. விவசாயிகளுக்கு போடுகிற கூலி நெல்லைக்கூட வீட்டுக்கு எடுத்துச் செல்லமுடியாத நிலைமை தஞ்சை மாவட்டத்திலே ஏற்பட்டிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட நிலைமையில் அரசாங்கம் கொள்முதல் நடவடிக்கையில் இறங்கியிருக்கிறது. விவசாயிகளுக்கு, பொதுமக்களுக்கு வறுமையிலே வாடும் மக்களுக்கு உணவு கிடைக்காத நிலைமை இருக்கீறது. இதனால் விவசாயிகள், உழைக்கக்கூடிய மக்கள், பொதுமக்கள் அனைவரும் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே இந்த நிலையில் மத்திய அரசாங்கத்திடமிருந்து அரிசியைப் பெறுவதற்கு தாங்கள் நடவடிக்கையை எடுத்துவிட்டோம் என்று மாநில அரசு கூறுவதாலே மட்டும் பிரச்சினை தீர்ந்துவிடவில்லை, இது ஒரு கட்சி சம்பந்தப்பட்ட பிரச்சினை இல்லை. தமிழகத்திலே இருக்கிற அனைத்து மக்களையும் கலந்தாலோசிக்கிற முறையில் அனைத்துக் கட்சிகளையும் வைத்து இந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்க்கின்ற முறையிலே என்ன நடவடிக்கையை எடுக்கவேண்டுமென்பது குறித்து விவாதிக்கக்கூடிய முறையிலே நம்முடைய காங்கிரஸ் கட்சிக்காரர்கள் தமிழ்நாட்டு மக்களை பட்டினிப்போட வேண்டுமென்று கூறுவார்கள் என்று நான் நினைக்கவில்லை— இந்த அவையில் அதைப்பறறி விவாதிப்பதற்காக தமிழகத்திற்குத் தேவையான அரிசியைப் பெறுவதற்காக மக்களுக்கு நியாயவிலைக் கடைகளிலே 20 கிலோ அரிசி போடுவதற்கு உத்திரவாதம் அளிக்கக்கூடிய முறையிலே விவாதிக்க இந்த அவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்திவைத்து நெருக்கடியிலிருந்து மக்களைப் பாதுகாப்பதற்கான நடவடிக்கைகளைக் குறித்து விவாதிக்க வேண்டுமென்று கோரி அமர்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மத்திய தொகுப்பிலிருந்து இந்த மாநிலத்தின் தேவையை நிறைவேற்றுகின்ற முறையில் கூடுதலாக அரிசி ஒதுக்கீடு செய்யவேண்டும் என்ற உணர்வின் அடிப்படையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இங்கு ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்து அதை ஏன் கொண்டு வந்து இருக்கிறோம் என்ற காரண காரியங்களை வெளிப்படுத்துகிறபோது தங்கள் கருத்துக்களையும் உணர்வுகளையும் வெளிப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். அந்த உணர்வுகளைப் பொறுத்தவரைக்கும் அரசு அந்த உணர்வுகளோடு ஒன்றி நின்று தான் தன்னுடைய பணிகளை ஆற்றிவருகிறது என்பதை முதலில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஆனால் இங்கே மாட்டைக் கறப்பதற்குப் பல்வேறு வழி வகைகளை எல்லாம் சொன்னார்கள். ஆனால் ஆடி கறக்கிற மாட்டை ஆடித்தான் கறக்க வேண்டும், பாடி கறக்கிற மாட்டை பாடித்தான கறக்கவேண்டும், அடித்து கறக்கிற மாட்டை அடித்துத்தான் கறக்கவேண்டும், தீனி வைத்து கறக்கிற மாட்டை தீனி வைத்து தான் கறக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். எங்களுக்கு இருக்கிற கவலை எல்லாம் மாட்டை கறக்க வேண்டும் என்பது தானே தவிர அதை என்ன செய்யவேண்டும் என்று நமக்கு புரியாத அளவுக்கு அதை மாண்புமிகு காங்கிரஸ் உறுப்பினர்கள் என்ன செய்தால் மாடு கறக்கும் என்று சொல்லிக் கொடுப்பர்களானால் அந்த முறையை கடைப் பிடிக்கலாம் என்று நான் கருதுகிறேன். ஆனால் ஒவ்வொரு முறையும் இதையாவது செய்து பாருங்கள், அதையாவது செய்து பாருங்கள், ஆடியாவது பாருங்கள், பாடியாவது பாருங்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். அதை நுணுக்கமாக தெரிந்துள்ள காங்கிரஸ் உறுப்பினர்கள் வழிவகைகளைக் சொல்வார்களானால் அந்த முறையிலாவது மாட்டை கறக்க வைக்கலாம் என்று கருதுகிறேன். ஆனால் கறக்கக்கூடிய மாடு தான் என்று கருத்து இருக்கிறது. 'ஆனால் என்ன காரணத்தினாலோ நாம் மடியில் கை வைக்கும் போது கறக்க மாட்டேன் என்கிறது. ஆக்வே அதற்காக பல்வேறு வழிவகைகளை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள் அத்தனை பேரும் எடுத்துச் சொன்ன கருத்துக்கள் உள்ள படியே அந்த உணர்வுகளை நானும் வெளிப்படுத்தி அந்த உணர்வுகளோடு நானும் ஒன்றி இருக்கிறேன்.

மையத் தொகுப்பிலிருந்து மத்திய அரசு தமிழ்நாடு அரசுக்கு ஒதுக்கீடு செய்த அரிசி அளவுகள் பின்வருமாறு :

1983 ஏப்ரலில் 15 ஆயிரம் டன் ஒதுக்கீடு செய்தது. 1983 மே-வில் 15 ஆயிரம் டன் ஒதுக்கீடு செய்தது. 1983 ஜூன் மாதத்தில் 25 ஆயிரம் டன் ஒதுக்கீடு செய்தது. 1983 ஜூலை மாதத்தில் 25 ஆயிரம் டன் ஒதுக்கீடு செய்தது. 1983 ஆகஸ்டு மாதத்தில் 25 ஆயிரம் டன் ஒதுக்கீடு செய்தது. 1983 செப்டம்பர் மாதத்தில் 30 ஆயிரம் டன் ஒதுக்கீடு செய்தது. 1983

அக்டோபர் மாதத்தில் 30 ஆயிரம் டன் ஒதுக்கீடு செய்தது. 1983 நவம்பர் மாதத்தில் 40 ஆயிரம் டன்னும் டிசம்பர், ஜனவரி மாதங்கள் வரையில் 40 ஆயிரம் டன் அரிசியும், பிப்ரவரியில் 35 ஆயிரம் டன்னும், மார்ச்சில் 35 ஆயிரம் டன்னும், ஏப்ரல் முதல் ஒதுக்கீடு செய்வதாக சொல்லியிருப்பது 25 ஆயிரம் டன் அரிசி. எந்த அளவு அரிசி ஒதுக்கீடு செய்யவேண்டும் என்பதை மத்திய அரசு முடிவு செய்யும்போது அதனிடம் இருக்கிற கையிருப்பையும், நம்மிடம் உள்ள கையிருப்பையும் இரண்டையும் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்கிறது. குறுவை பருவத்திலும், அதன்பின் சம்பா பருவத்திலும் நாம் கொள்முதல் செய்வதால் நம்மிடம் கையிருப்பு சாதாரணமாக ஜனவரி, பிப்ரவரி மற்றும் மார்ச் மாதங்களில் சிறிது அதிகமாக இருக்கும். ஆகவே அவர்கள் ஏப்ரல் மற்றும் மே மாதங்களுக்கு மற்ற மாதங்களில் ஒதுக்கீடு செய்வதை விட குறைவாக ஒதுக்கீடு செய்கிறார்கள். கடந்த 1983 ஏப்ரல் மாதத்தில் 15 ஆயிரம் டன் ஒதுக்கீடு செய்ததை படிப்படியாக உயர்த்தி 40 ஆயிரம் டன் வரை கொண்டு சென்றார்கள். தற்போது ஏப்ரல் 84லில் இதை 25 ஆயிரம் டன் ஆக குறைத்துள்ளார்கள் உண்மையே. அரிசி ஒதுக்கீடு குறைவு பற்றி மத்திய அரசு உணவுத்துறை இணைச் செயலர் அவர்களுக்கு ஒரு நேர்முக கடிதம் எழுதப்பட்டு வரும் மே மாதத்திற்காக தமிழ்நாட்டுக்கு மாண்புமிகு உறுப்பினர் தெரிவித்ததைப் போன்று 1 லட்சம் டன் ஒதுக்க வேண்டும் என்றும், முடியாவிட்டால் ஒரு 80 ஆயிரம் டன் அரிசியாவது ஒதுக்கீடு செய்யவேண்டும் என்றும் பொது வினியோகத்திற்கு ஒதுக்கீடு செய்யவேண்டும் என்றும் அது தவிர 25 ஆயிரம் டன் அரிசி வெள்ள நிவாரணத்திற்கு என்று தனியாக ஒதுக்கீடு செய்தால்தான் இந்த மாநிலத்தில் பாதிக்கப்பட்ட நிலைமைகளை சமாளிக்க முடியும் என்றும் ஒரு கடிதம் அண்மையில் எழுதியிருக்கிறேன். மேலும் ஏப்ரல் மாதத்தில் குறைத்து ஒதுக்கீடு செய்ததை நிவர்த்தி செய்து போதுமான அரிசி தருமாறு கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டு இருக்கிறார்கள் நானும் மத்திய அரசு உணவுத்துறை அமைச்சரோடு அடிக்கடி கடிதம் மூலமாகவும், நேரிலும், தொலைபேசி மூலமாகவும் தொடர்பு கொண்டு வருகிறேன். அரிசி ஒதுக்கீட்டை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று வற்புறுத்தி வருகிறேன். ஜனவரி 1984 முதல் ஒவ்வொருமாதமும் பொது வினியோக முறையில் பயன்படுத்த 30 ஆயிரம் டன் கோதுமையும் உருளை மில்களுக்கு 38 ஆயிரம் டன் கோதுமையும் மத்திய அரசு ஒதுக்கீடு செய்கிறது.

(முற்பகல் 10-30)

அதனால், பொது விநியோக முறையில் கோதுமை கொடுக்கும் அளவும் 20 கிலோ வரைகூட உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. மைதாவும், ரவையும் வழங்கப்படுகிறது. இப்பொழுது நாம் குறுவையிலும், சம்பாவிலும் அறுவடை செய்து வைத்திருப்பதன் காரணமாக ஓரளவுக்கு $2\frac{1}{2}$ இலட்சம் டன், இரண்டே முக்கால் இலட்சம் டன் அரிசி வரத் தக்க அளவிற்கு, 4 இலட்சம் டன்னைத் தாண்டும் அளவிற்குக் கொள்முதல் வந்திருக்கிறது. இந்த

அவை வைத்துப் பார்த்தாலும்கூட இன்னும் மூன்று மாத காலத்திற்குத்தான் இப்பொழுது உள்ள விநியோக முறை வரும். இவ்வளவு குறைத்துக் கொடுக்கிற நிலைமையிலேயும் கூட நமக்கு 80,000 டன் விநியோகத்திற்குத் தேவைப்படுகிறது. 1 கோடியே 18 இலட்சம் கார்டுகளுக்கு வழங்குவதற்கு நகர்ப்புறங்களில் இப்பொழுது பத்து கிலோதான் அரிசி நம்மால் தர முடிகிறது. மற்றயிடங்களில் 6 கிலோ; 4 கிலோ என்ற அளவிற்குத்தான் நம்மால் தர முடிகிறது. 12 கிலோ 15 கிலோ, வேண்டுமானால் 20 கிலோ கூட கோதுமை தரக் கூட நாம் ஆங்காங்கு ஆணையிட்டிருக்கிறோம்.

நாம் கணக்கிடுவது, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொல்வதைப் போன்று, அடுத்த குறுவை அறுவடை வருகின்ற வரையில் கிட்டத்தட்ட அக்டோபர், நவம்பர் காலம் வரையிலும் நாம் சமாளிக்க வேண்டும். சமாளிக்க வேண்டுமென்றால் நம்முடைய கொள்முதல், மத்திய அரசின் இருப்பிலிருந்து ஒரு கணிசமான அளவிற்கு மாதாமாதம் தந்து கொண்டே வந்தால்தான் இந்த ஏழெட்டு மாதங்களினுடைய விநியோக முறை சீர்படுத்தப்படும் என்று நாம் கருதி, நீண்ட காலத் திட்டமாக, செப்டம்பர் வரையில் இருக்க, இப்பொழுது கொடுக்கின்ற இருப்பைக் குறைக்கக் கூடாது என்றும், அதிகம் ஆக்க வேண்டும் என்றும் நாம் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறோம்.

அவர்கள் இப்பொழுதுள்ள கணக்கை மட்டும் எடுத்துக் கொண்டு, உங்களுக்கு வந்திருக்கிறதே, அறுவடை செய்து கொள்முதல் செய்திருக்கிறீர்களே, இப்பொழுது நாங்கள் கொடுத்தால் போதும் என்று மூன்று மாத கணக்கை வைத்துக் கொண்டு அவர்கள் சொல்கிறார்கள். மூன்று மாதத்திலே அவர்கள் கொடுக்கும் கணக்கும், நாம் வைத்துள்ள கணக்கும் தீர்ந்து விட்டால், அங்கிருந்து வராவிட்டால் ரேஷன் கடைகளேயே கூட சாத்த வேண்டிய நெருக்கடி ஏற்படும் என்பதைத்தான் நாம் வற்புறுத்துகிறோம். எட்டுமாத காலத் திட்டமாகப் போட வேண்டுமென்று மீண்டும் மீண்டும் வற்புறுத்தி வருகிறேன்.

இப்பொழுது இந்த நிலைமைகளைச் சீர்படுத்தி, அங்கே உள்ள அதிகாரிகளுக்கெல்லாம் தெளிவுபடுத்த, உணவுத் துறை அமைச்சருக்கு உணர்த்துவதற்காக உணவுத் துறை செயலாளரைக் கூட நான் டெல்லிக்கு அனுப்பியிருக்கிறேன். அதற்குப் பிறகு நாம் வற்புறுத்தி இதை மேலும் பெற வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். அதைத் தொடர்ந்து வற்புறுத்திக் கொணடு வருகிறோம்.

இப்பொழுது இருக்கின்ற நிலைமைகளைக் கொண்டு இரண்டு மூன்று மாதங்களுக்கு இந்த அளவிற்கு நாம் சமாளிக்கலாம் என்றாலும்கூட, பிறகு கஷ்டப்பட வேண்டியிருக்கும், ஜூன், ஜூலை, ஆகஸ்ட், செப்டம்பர் மாதங்களிலே கஷ்டப்பட வேண்டியிருக்கும் என்பதற்காகத்தான், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கூறுகின்ற கருத்துக்களுக்கு ஆக்கம் இருக்கிறது, அதை வற்புறுத்த வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம்.

அடுத்து, உணவுப் பிரச்னை சம்பந்தப்பட்ட மானியக்
கோரிக்கை வரவிருப்பதன் காரணமாக, அதற்குள்ளே, இருக்
கின்ற நிலைமைகளை நானும் தெளிவுபடுத்த முடியும்;
மாண்புமிகு உறுப்பினர்களும் தெளிவுபடுத்த முடியும். அப்
பொழுதும் நிலைமைகள் சரியாக இல்லாவிட்டால், இந்த மாநி
லத்தில், இந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொல்வதைப்போல
அதிலே கட்சி வேறுபாடு இல்லை, எல்லாக் கட்சி உறுப்பினர்
களுக்கும், அதிகமான அளவிற்குக் கொள்முதல் இருப்பு
வேண்டுமென்பதிலும், விநியோக முறை கூடுதலாக வேண்டு
மென்பதிலும் கருத்து வேறுபாடு இல்லை. அப்படி அவசிய ந
ஏற்படும்பொழுது, உணவு மானியக் கோரிக்கை வந்தபிறகும் நி
மைகள் சீர்படாவிட்டால் இந்த மாநில மக்களின் சார்பாக இரு
கின்ற இந்த மாமன்றமே அந்த உணர்வை வெளிப் படுத்தும் அள
விற்கு, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சொரணம் அவர்கள் றிகூ
யதைப் போன்று ஒரு தீர்மானத்தையாவது கொண்டு வந்து,
இருக்கின்ற நிலைமைகளை விளக்கி எடுத்துச் சொல்லி, ஒரு நிலை
மைக்குக் கொண்டு வரலாம் என்று நான் கருதுகிறேன். ஆனால்
இந்த நிலைமைகளைச் சரிப்படுத்துவதற்கான முயற்சிகளை
அரசு முறைப்படி எடுத்துக்கொண்டு வருகிறது. அடுத்து வர
விருக்கின்ற உணவு மானியக் கோரிக்கையிலே நிலைமைகளை
நானும் விளக்குவேன்; மாண்புமிகு உறுப்பினர்களும் நிலைமை
களைச் சொல்வார்கள். அதிலும் சீர்படாவிட்டால் அந்தத்
தீர்மானத்தைக் கொண்டு வருவதில் ஒன்றும் தவறு இல்லை;
அப்படிக் கொண்டு வந்து ஏகோபித்த கருத்தைத் தெரிவிக்க
லாம் என்று சொல்லி, இதற்குமேல் இந்தப் பிரச்னை குறித்து
அவையை ஒத்தி வைத்து விவாதிக்க வேண்டிய அவசியம் இப்
பொழுது இல்லை என்று கூறி, விடைபெறுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு அவை முன்னவரின் விளக்கத்திற்குப் பின் பேரவையின் இதர அலுவல்களை ஒத்துவைத்து இத்தீர்மானம் குறித்து விவாதிக்கத் தேவையில்லை என்பதால், இதற்கு இசைவு மறுக்கப்பெறுகிறது.

4. கவன ஈர்ப்பு.

(அ) சேலம் மாவட்டம் கூட்டுறவு பால் உற்பத்தியாளர் சங்கங்கள்.

*திரு. செ. செம்மலை : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "சேலம் மாவட்டத்திலுள்ள கூட்டுறவு பால் உற்பத்தியாளர் சங்கங்களுக்கு, மாவட்ட கூட்டுறவு பால் உற்பத்தியாளர் ஒன்றியத்திலிருந்து பால் கொள்முதல் விலை கிடைக்கப் பெறாதது குறித்து" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு பால் பெருக்குத் திட்ட அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. கிருஷ்ணசாமி : பேரவை முன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்.

அறிக்கை.

பல கிராமங்களில் அமைக்கப்பட்டுள்ள பால் உற்பத்தியாளர்கள் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள், உறுப்பினர்களிடமிருந்து சேகரித்த பாலை ஒன்றியங்களுக்கு வினியோகம் செய்கின்றன. ஒன்றியங்கள், சீரமைக்கப்பட்ட பால் சேகரிப்பு வழித்தடங்களின் மூலம் கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலிருந்து பாலை சேகரிக்கின்றன. காலையிலும், மாலையிலும் இவ்வாறு பால் சேகரிப்பப்படுகிறது. இவ்வாறு சேகரிக்கப்படும் பால் அருகிலுள்ள குளிர் பதனிடும் நிலையத்திற்கோ அல்லது பால் பண்ணைக்கோ வசதியைப் பொறுத்து அனுப்பப்படுகிறது. குளிர் பதனிடும் நிலையத்தில் பெறப்பட்ட பாலின் தரமும், அளவும் சரி பார்க்கப்படுகிறது. இதன் அடிப்படையில் பாலின் விலை நிர்ணயிக்கப்பட்டு பத்து நாட்களுக்குள் சம்பந்தப்பட்ட ஒன்றியங்கள்மூலம் பட்டுவாடா செய்யப்படுகின்றது. பால் உற்பத்தியாளர்கள் கூட்டுறவுச், சங்கங்கள், ஒன்றியங்களிலிருந்து பெற்ற பாலின்விலையை உறுப்பினர்களுக்கு பட்டுவாடா செய்கின்றன

பால் உற்பத்தி, உபரி காலத்திலும், வறட்சி காலத்திலும் பெருமளவு வேறுபடும். உபரி காலத்தில் சேகரிக்கப்படும் பால், வறட்சி காலத்தில் சேகரிக்கப்படும் பாலினை விட இரு மடங்காகும். எனவே, உபரி காலத்தில் சேகரிக்கப்பட்ட மொத்த பாலையும் நிலைப்படுத்திய பாலாக உபயோகப்படுத்த முடியாது. உபரி காலத்தில் உற்பத்தியான அதிகமான பாலை, பால் உபபொருட்களாக, அதாவது பால் பவுடர், வெண்ணை, நெய் ஆகியவைகளாக மாற்றம் செய்யப்படுகின்றது. அதிகப்படியாக பெறப்படும் பால், உபரி மாதங்களில் பால் உபபொருட்களுக்கு தேவை மிகவும் குறைகின்றது. அதே நேரத்தில் உபபொருட்களுக்கு, விற்பனையில் கிடைக்கும் விலையோ குறைவு. இக்காலங்களில் உபபொருட்களை விற்று, பொருளாதார ரீதியாக நியாயமான விலை பெறுவது என்பது சாத்தியமில்லை. எனவே, மூன்று முதல் ஆறு மாதங்கள் வரை, உபபொருட்களை கிடங்குகளில் சேமித்து வைக்க வேண்டியுள்ளது. இதனால் பணமுடக்கமும், கூடுதல் செலவும் ஆகின்றது. உபரி காலங்களில் பொதுவாக பாலுக்குண்டான பணத்தை சிறிது தாமதத்துடன் பட்டுவாடா செய்யும் நிலை ஏற்படுகின்றது. அதிகப்படியான வட்டி கொடுக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தத்தினால், நடப்பு மூலதனம் எப்போதுமே தயார் நிலையில் வைக்க இயலுவதில்லை. இருப்பினும், பாலுக்கு தரப்படும் பணம் விவசாயிகளுக்கு கிடைக்கத் தேவையான அனைத்து முயற்சிகளும் மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. வேறு உபயோகத்திற்கு ஒதுக்கப்பட்ட பணமும், விவசாயிகளின் தேவைக்காக பயன்படுத்தப்படுகின்றது.

சேலம் ஒன்றியத்தில் 31-1-84 முடிய பெறப்பட்ட பாலுக்கு பணம் பட்டுவாடா செய்யப்பட்டாகிவிட்டது. சேலம் ஒன்றியத்திற்கு முன்பணம் தருவதன் மூலம் பாலுக்குண்டான பாக்கி மீதி பணத்தை அடைக்க வேண்டி, தமிழ் நாடு பால் உற்பத்தியாளர்கள் கூட்டுறவு இணையம் தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுத்து வருகின்றது.

திரு. செ. செம்மலை : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஜனவரி மாதம் முடிய பால் உற்பத்தியாளர்களுக்குப் பணம் பட்டுவாடா செய்துவிட்டதாக அறிக்கையில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காக நான் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இருந்தாலும் பிப்ரவரி, மார்ச் ஆகிய இரண்டு மாதங்களுக்கு இன்னும் அவர்களுக்குப் பணம் பட்டுவாடா செய்யப்படவில்லை என்ற நிலைமை இருக்கிறது. இப்படி ஒரு மாத காலம், ஒன்றரை மாதம் கழித்து பணத்தை அவர்களுக்குப் பட்டுவாடா செய்வது அவர்களுக்கு மிகுந்த சிரமத்தையும், சங்கடத்தையும் ஏற்படுத்தும் வகையில் இருக்கிறது. காரணம் இந்த வருமானத்தைக் கொண்டுதான் அவர்கள் மாடுகளுக்குத் தீவனம் வாங்குவது மற்றும் தங்களுடைய வாழ்க்கையை நடத்துவது என்ற நிலைமை இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட பல காரியங்களுக்கு அவர்களுக்குப் பணம் தேவைப்படுகின்றது. எனவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஜனவரி மாதத்திற்கான பணத்தை இவ்வளவு துரிதமாக ஃபெடரேஷன் மூலமாக ஒன்றியத்திற்குக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்திருப்பது போல் பிப்ரவரி, மார்ச் ஆகிய இரண்டு மாத காலத்திற்கான அந்தப் பணத்தையும் விரைவாக அனுப்பி வைக்க மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சிகளை மேற்கொள்வார்களா ?

மாண்புமிகு திரு கே. ஏ. கிருஷ்ணசாமி : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க உடனடியாக அவர்களுக்குரிய பணத்தைக் கொடுக்குமாறு சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் கேட்டுக் கொள்ளப் பட்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. செ. சேர்மலை : தலைவர் அவர்களே, உபரி காலத்திலே உற்பத்தி செய்யப்படுகின்ற பால் பவுடர், வெண்ணை, நெய் போன்ற பாலின் உப பொருட்களைக் கிடங்குகளில் சேமிக்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருப்பதால் அந்த உபரி காலத்திலே இப்படி பணம் பட்டுவாடா செய்வதில் கால தாமதம் ஏற்படுகின்றது என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் விவர அறிக்கையில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு யூனியன் மூலம் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்ற உபபொருட்களைப் ஃபெடரேஷன் மூலம்தான் விற்பனை செய்வது என்று ஒரு பழக்கத்தை நடை முறையில் கையாண்டு வருகிறோம். ஆகவே இந்தச் சுமையை உற்பத்தியாளர்களுக்கோ அல்லது ஒன்றியங்களுக்கோ சுமத்தாமல் இந்த மாதிரி சங்கடமான நிலைமைகளில் ஃபெடரேஷனே அந்தச் சங்கடத்தை ஏற்றுக் கொண்டு ஃபெடரேஷனே முன் பணத்தை யூனியனுக்குக் கொடுத்து உற்பத்தியாளர்களுக்குச் சங்கடம் இல்லாத சூழ்நிலையை ஏற்படுத்த அரசு முயற்சி மேற் கொள்ளுமா? என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. கிருஷ்ணசாமி : தலைவர் அவர்களே, இணையமே முன் பணம் கொடுக்க முடிவெடுத்திருக்கின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(ஆ) மையக் மதிப்பீட்டு முறை சென்னை பல்கலைக் கழகம்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருவாளர்கள் மு. அப்பாதுரை, எம். ஆறுமுகம், தி. கா. நல்லப்பன், என். ஏ. பூங்காவனம் ஆகியோர் ஒரே பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானங்கள் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களுள் ஒருவர் இதை மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சரின் கவனத் திற்குக்கொண்டு வருவார்

திரு. மு அப்பாதுரை : தலைவர் அவர்களே, ''சென்னைப் பல்கலைக் கழகப் பட்டப்படிப்பு தேர்வுகளில் ''மைய மதிப்பீட்டு முறை'' யினால் ஏற்பட்டுள்ள குறைபாடுகளால் மாணவர்கள் பெற்றோர்கள் மத்தியில் நிலவும் கவலை குறித்த'' அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவர் அவர்களே,, பேரவை முன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்.

அறிக்கை.

'மைய மதிப்பீட்டு முறை' சென்னை பல்கலைக் கழகத்தில் பத்து இடங்களில் நடைபெற்றுள்ளது. இம்மைய மதிப்பீட்டு நிலையங்களில் அனுபவம் நிறைந்த கல்லூரி முதல்வர்களும், பல்கலைக் கழகப் பேராசிரியர்களும், கல்லூரி பேராசிரியர்களும் மைய அலுவலர்களாகவும், தேர்வு அலுவலர்களாகவும் நியமிக்கப் பட்டனர். ஒரு நாளில் காலையில் 20 விடைத்தாள்களும், மாலையில் 20 விடைத்தாள்களும் கொடுக்கப்பட்டு திருத்தப் பட்டன. அனுபவம் மிகுந்த பேராசிரியர்கள், திருத்துனர்களுக்கு மேற்பார்வையாளராக நியமிக்கப்பட்டனர். தேர்வில், பாடத் திட்டத்திற்கு அப்பாற்பட்ட ஒரு சில கேள்விகள் இருப்பின் அவற்றையும் கவனத்தில் கொண்டு, மாணவர்களுக்கு நன்மை அளிக்கும் வகையில் விடைத்தாள்களைத் திருத்துவதற்கான திட்டங்கள் கொடுக்கப்பட்டன.

2. மைய மதிப்பீட்டு முறை குறித்து இதுவரை கல்லூரி முதல்வர்களிடமிருந்தோ, மாணவர்களிடமிருந்தோ எவ்விதமான முறையீடும் பல்கலைக் கழகத்தில் பெறப்படவில்லையென்று சென்னைப் பல்கலைக் கழகப் பதிவாளர் (பொறுப்பு) தெரிவித்துள்ளார். ஆயினும், சென்னைப் பல்கலைக் கழகத்தில் தேர்வுகளை நடத்துதல், அதன் முடிவுகளை வெளியிடுதல் ஆகியவை பற்றிய குறைபாடுகள் பலமுறை செய்தித் தாள்களில் வந்து இருப்பதால் இது தொடர்பான குறைபாடுகளை நன்கு ஆய்ந்து மாற்று முறைகளை பரிந்துரைக்க 1923ஆம் வருடத்திய சென்னைப் பல்கலைக் கழகச் சட்டம், பிரிவு 7-ன் கீழ் மதுரை காமராசர் பல்கலைக் கழகத் துணை வேந்தரை தலைவராகவும், அண்ணா பல்கலைக் கழகம் மற்றும் பாரதிதாசன் பல்கலைக் கழகம் ஆகியவற்றின் துணை வேந்தர்களை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட ஒரு குழு அரசால் நியமிக்கப்பட்டுள்ளது. சென்னைப் பல்கலைக் கழகத்தின் பிரதிநிதி ஒருவரையும் இக்குழுவில் நியமிக்கும்படி சென்னைப் பல்கலைக்கழக துணை வேந்தர் கேட்டுக் கொள்ளப் பட்டு உள்ளார்.

3. சென்னைப் பல்கலைக் கழகத்தில் மைய மதிப்பீட்டு முறையில் உள்ள குறைபாடுகளை களைய அரசு உரிய நடவடிக்கை மேற்கொண்டு வருகிறது.

திரு. மு. அப்பாதுரை : தலைவர் அவர்களே, இந்த விவர அறிக்கையில் மாணவர்கள் மத்தியிலிருந்தும், பெற்றோர்கள் மத்தியில் இருந்தும் எந்த விதமான அறிவிப்பும் வரவில்லை என்றும் அப்படி பத்திரிக்கைகளில் வந்த செய்திகளின் மூல் மாகத்தான் இப்படி ஒரு குழுவை நியமனம் செய்திருக்கிறார்கள் என்றும் கூறப் பட்டிருக்கின்றது. அப்பபடி குழு போட்டு, முறை கேடுகள் நடைபெற்றன, தவறுகள் நடைபெற்றன என்று அவர்கள் சுட்டிக் காட்டினால் அவர்களின் சிபாரிசு அடிப்படையில், பாதிக்கப்பட்ட மாணவர்களுக்கு ஏதாவது வழி முறைகளைச் செய்ய அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு செ. அரங்கநாயகம் : தலைவர் அவர்களே, இப்போது சிண்டிகேட்டில் அவர்களே ஒரு குழுவை அமைத்திருக்கின்ற காரணத்தால் அவர்கள் அதற்குத் தேவையான நடவடிக்கை எடுப்பார்கள்.

திரு. எப். ஆறுமுகம் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் அறிக்கையில் தேர்வில் பாடத் திட்டத்திற்கு அப்பாற்பட்ட ஒரு சில கேள்விகள் இருப்பின், அவற்றையும் வனத்திற் கொண்டு, மாணவர்களுக்கு நன்மை அளிக்கும் வகையில் விடைத்தாள்களைத் திருத்துவதற்கான திட்டங்கள் கொடுக்கப்பட்டன எனறு குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்றது. நான் அமைச்சரைக் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன் ; ஒரு சில கேள்விகள் பாடத் திட்டத்திறகு அப்பாற்பட்டிருக்கும் என்று சொல்லக்கூடிய நேரத்தில் அவைகளைப் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொண்டு மார்க் போடும்போது வேண்டியவர்கள், வேண்டாதவர்கள் என்று பார்த்து போடுவதற்கான வாய்ப்புகள் உருவாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே அந்த அடிப்படையில் கூட தவறுகள் நிகழ வாய்ப்பு இருக்கின்றது. எனவே அவைகளை மாற்ற வேண்டும். ஒரு குழு போட்டிருப்பதாகவும் இதில் சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது. இந்தக் குழுவிலே மாணவர்களின் சார்பிலே யாரும் போடப்படவில்லை. அந்தக் குறைகளை எப்படிக் களைய வேண்டும் என்ற வகையில் கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கேற்ப பெற்றோர்கள் சார்பிலும் யாரும் போடப்படவில்லை. ஆகவே கருத்துக்களைச் சொல்வதற்குக் கூட வாய்ப்பு கொடுக்கப்படவில்லையே. எனவே அவர்களையும் இந்தக் குழுவிலே இணைத்துக் கொள்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவர் அவர்களே, கேள்விகள் பாடத்திட்டங்களுக்கு அப்பாற் பட்டு இருக்குமேயானால் அதற்காக மீதியுள்ள கேள்விகளுக்கு அதிக மார்க் கொடுப்பதன மூலம் எல்லா மாணவர்களுக்கும் ஒரே மாதிரியான நிலைமைகள்தான் இருக்கும். ஆகவே வேண்டியவர் வேண்டாதவர் என்ற நிலைமைமைகள் இருக்காது. மேலும் அவர்கள் சிண்டிகேட்டிலே இருந்து உறுப்பினர்களைப்போட்டு இந்தக் குழுவை அமைத்திருப்பதால் நாம் ஒரு குழுவைப் போடுவதற்கான அவசியம் இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அறிக்கையிலே அனுபவம் நிறைந்த கல்லூரி முதல்வர்களும் பல்கலைக் கழக பேராசிரியர்களும், கல்லூரிப் பேராசிரியர்களும், மைய அவலுலர்களும் தேர்வுத் தாள்களைத் திருத்துவதாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், அதே சமயத்தில் குறைபாடுகள் இருப்பது சம்பந்தமாக பலமுறை பத்திரிகைகளிலே வந்ததாக அறிக்கையிலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. பலமுறை வருகின்றவரை இல்லாமல் ஒருமுறை வந்தபொழுதே அதைத் திருத்துவதற்கு அரசு நடவடிக்கை ஏன் எடுக்கவில்லையென்று அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 10-40)

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகர் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, இந்த மைய மதிப்பீடு முறையையே சென்னைப் பல்கலைக் கழகம் போன வருஷமோ, அதற்கு முந்தைய வருஷமோதான் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, அதிலே குறைபாடுகள் இருக்கத் தொடங்கி அவர்களுடைய கவனத்திற்கு வரும்போது, அதை நிவர்த்திப்பதற்கான முயற்சியைப். பல்கலைக் கழகம் எடுத்து, நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது. இப்பொழுது பத்திரிகையிலும், மற்றவைகளிலும், சட்டமன்றத்திலும் பரவலாக பேசப்படுவதன் காரணமாக, அரசு குழுவைப் போட்டது. ஆனால், இப்பொழுது சிண்டிகேடே அந்தப் பிரச்சினையை எடுத்திருக்கிற காரணத்தால், சிண்டிகேட் விசாரித்து முடிவு செய்கிற வரையில் நாம் பொறுத்திருக்க வேண்டும்.

திரு. என். ஏ. பூங்காவனம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த விவர அறிக்கையிலேயே, முன்னால் திறமையான நல்ல ஆசிரியர்களைக் கொண்டு தேர்வு நடைபெற்றதாகவும், அது தொடர்பாக, போன முறை பல்வேறு செய்தித்தாள்களில் புகார்கள் வந்ததால், அதை மாற்ற ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருப்பதாகவும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். தவறுகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன என்பதை இல்லையென்று முன்னாலும், தவறுகளைச் சுட்டிக் காட்டியுள்ளதால் பின்னால் நடவடிக்கை என்று குறிப்பிடப்பட்டிருப்பதால் எதிர்காலத்தில் அப்படிப்பட்ட நிலை இல்லாமல் ஒரு நியாயமான முறையில் அவற்றை நடத்துவற்கான ஒரு நடவடிக்கையை அரசு எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்,

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மைய மதிப்பீடு நிலை என்பதில் அனுபவம் நிறைந்த பேராசிரியர்களையும் முதல்வர்களையும் போட்டு நடத்துகிறோம் என்று சொல்லி இருக்கிறார்கள். அதிலே குறைபாடுகள் இருக்கின்றன என்று பத்திரிகையிலும் சட்டமன்றத்திலும் சொல்லப்பட்டதன் காரணமாக, குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை சிண்டிகேட் அமைத்திருக்கிற காரணத்தால், அந்தப் புகார்களின் அடிப்படையில் அல்லது பத்திரிகைகளில் வந்த செய்திகளின் அடிப்படையில் என்ன, என்ன குறைபாடுகள் இருக்கின்றன என்பதைப் பார்ப்பார்கள். ஆனால் மைய மதிப்பிடு முறை வந்ததன் காரணமாக, காலதாமதம் தவிர்க்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்னொன்று, முன்னால் குறிப்பிட்ட ஆசிரியர்களிடத்திலே விடைத்தாள் போய் திருத்தப்பட்ட காரணத்தால், மாணவர்கள் அந்த ஆசிரியரைச் சந்தித்து, அதிக மதிப்பெண்கள் போடு மாறு சொல்லவும், அப்படிப் பெறவுமான அந்த நிலைக்கு வாய்ப்பிருந்தது. அது இப்பொழுது இல்லாமல் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, மைய மதிப்பீடு முறை வந்த பிறகு மிகப்பெரிய மாற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. மாணவர்களுக்குப் பரிட்சைத்தாள் திருத்துவதிலே நல்ல நம்பிக்கை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதைத்தான் சொல்கிறேனே தவிர, இப்போழுது சில குறைபாடுகள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளன. முன்பு அவர்கள் இஷ்டத்திற்குத் திருத்துவார்கள். இப்போழுது ஒரு ஹாலிலே ஆசிரியர்களைத் திருத்தச் சொல்கிறோம். அவர்களிடம் காலையிலே 20 பேப்பர்களைத் திருத்தச் சொல்கிறோம். மாலையிலே 20 பேப்பர்களைத் திருத்தச் சொல்கிறோம். அதிலே, கொஞ்சம் அவசரமாகத் திருத்தி, அதனால் மார்க்குகள் போகக்கூடிய வாய்ப்புகள் இருக்கலாம். அதிலே மார்க்குகள் குறைவாகத்தான் போட வாய்ப்பு இருக்கிறதே தவிர, அதிகமாகப் போடக்கூடிய வாய்ப்பு இல்லை. காரணம், இன்ன பேப்பர் இன்னார் கைக்குப் போகிறது என்று யாருக்கும் தெரியாது. ஆகவே இந்தக் குறைபாடுகள்தான் இப்பொழுது பரவலாக என்னுடைய கவனத்திற்கு வந்திருக்கிறது. முன்பு மதிப்பெண் குறைவாக வந்தால் 'ரீவேல்யுவேஷன்' கேட்டு மறுபடியும் திருத்தச் சொல்வார்கள். அப்பொழுது அவர்களுக்குத் தெரியும் யாருடைய விடைத்தாள் என்று. அதிலே அதிக மதிப்பெண் போடக் கூடிய நிலைமை இருந்தது. இப்பொழுது அதற்கும் வாய்ப்பில்லாமல் செய்திருக்கிறார்கள். ஆகவே கூடுமானவரையில் தேர்வு முறையில் தவறுகள் இடம் பெறாத அளவுக்கு, இடம் பெறுகின்ற வாய்ப்புகளைக் குறைத்து நல்லமுறையில் நடைபெற முயற்சிகள் எடுத்துக் கொள்ளப் பட்டிருக்கின்றன.

5. வரவு-செலவுத் திட்டம் 1984-85 வாக்கெடுப்பு—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண்.—மோட்டார் வண்டிகள் 3-சட்டங்கள் நிர்வாகம்.

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

மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ.2 59,81,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மதுரையிலிருந்து திருமங்கலத்துக்கு விமான நிலையம் வழியாக நகரப் பேருந்து விட வேண்டியதன் அவசியம் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்

''மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,59,81,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

திரு. சு. பாலன் : மாண்புமிகு அவைத் தலைவர் அவர்களே. மோட்டார் வண்டிகளை அதிவேகமாக ஓட்டுவதன் மூலம் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதால் மக்கள் அதிகமாக நடமாடும் இடங்களில் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதின் மூலம், விபத்துக்களைத் தடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய அவசியம் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

''மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,59,81,000 இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : தலைவர் அவர்களே, புதிதாக தனியார்களுக்கு வழித்தடங்கள் கொடுக்காமல் இருப்பது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

''மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 2,59,81,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

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

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

''மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 4,33,33,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்''.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, ''கொள்கை பற்றி விவாதிக்க'' நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

''மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 4,33,33,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

திரு. த. வேணுகோபால் : தலைவர் அவர்களே, தனியாருக்குச் சொந்தமான பேருந்துகளை அரசுடைமை ஆக்க வேண்டும் என்பதைப் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 4,33,33,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

திரு. கு. ரஜனி : தலைவர் அவர்களே, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களின் தொழிற் சங்கங்களை நிருவாகங்கள் அங்கீகரிப்பதற்கு ரகசிய பேலட் மூலம் பிரதிநிதித்துவத்தைத் தீர்மானிக்காமல் பெருவாரியான தொழிலாளர்களின் நம்பிக்கையைப் பெறாத சிறு சங்கங்களை அங்கீகரித்துள்ளது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 4,33,33,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

திரு எம் ஆறுமுகம் : தலைவர் அவர்களே, கோவை மாவட்டம் அவினாசியை மையமாக வைத்து சேரன் போக்குவரத்துக் கிளை அலுவலகம் அமைத்து அனைத்து கிராமப் பகுதிகளுக்கும் பேருந்து வசதி செய்து தர வேண்டும் எனக் கோரி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 4,33,33,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.''

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

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

''மானியக் கோரிக்கை எண். 54— சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் 1,35,66,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்க பெற வேண்டும்''.

திரு: என். எஸ். வி. சித்தன்: தலைவர் அவர்களே, ''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. 1,35,66,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

திரு. சு. பாலன் : தலைவர் அவர்களே, 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. 1,35,66000ல் ரூ 100 குறைக்க வேண்டும்.''.

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : தலைவர் அவர்களே, "கொள்கை பற்றி விவாதிக்க'' நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

''மானியக் கோரிக்கை எண். 54.—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,35,66,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவை முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பெறுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மானியக் கோரிக்கைகள் எண் 3, 40, 54 ஆகியவைகளுக்கான அறிக்கைகளும், விளக்கக் குறிப்புகளும்*, அவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றைநான் படித்ததாக ஏற்று அவைக் குறிப்பிலே சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் கருத்துக்களை சொல்லிய பிறகு, கடைசியாக என்னுடைய பதிலைச் சொல்கிறேன்.

Thiru T. R. RAJARAM NAIDU: Mr. Speaker, Sir, I rise to express my views on the Demands before the House. I do not want to speak on the main issue, because it is a policy matter of the State. At the same time, I am very happy to say that the Congress Party was the Father of the bus Transport Nationalisation Scheme soon after the attainment of freedom.

நான் தமிழில் விரும்பிப் பேசுகிறேன், போக்குவரத்து துறையில் பல தவறுகள் நடந்திருக்கின்றன. அதற்கு அரசாங்கம் எந்த விதமான நடவடிக்கைகளையும் எடுக்கவில்லை. உதாரணமாக, பெரியார் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனில் டூப்ளிக்கேட் டிக்கட்ஸ் பிரிண்ட் பண்ணி விநியோசம் செய்யப்பட்டன. அதற்கும் அரசாங்கம் எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. அதேபோல டாக்ஸ் கட்டாமலேயே கர்நாடகா-தமிழ் நாடு மாநிலங்களுக்கிடையில் பஸ்களை ஓட்டி இருக்கிறார்கள். அதற்கும் அரசாங்கம் எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இப்போது பெட்ரோலியம், டீசல் போன்றவைகளுக்கு டாக்ஸ் ரெய்ஸ் பண்ணி இருக்கிறார்கள். இதன் காரணமாக வீக்கர் செக்ஷன் மக்கள் தான் பாதிக்கப்படுகிற நிலைமை ஏற்படும். போக்குவரத்தில் கவர்ன்மெண்ட் வெகிக்கிள்ஸ் 40 சதவீதம் தான் ஓடுகின்றன. அறுபது சதவீதம் பிரைவேட் வெகிக்கிள்ஸ் ஓடுகின்றன. டீசல், பெட்ரோல் விலை அதிகரிப்பினால் பொதுமக்கள்தான் பாதிக்கப்படுவார்கள். ஆகவே, இதை அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து நல்ல முடிவை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-50)

இப்போது பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸுக்கு எல்லாம முன் பக்கத்தில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்கள் போடுறீர்கள்.

*254-299-ம் பக்கங்களின் இணைப்புகள் I, மற்றும் II, ஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளன.

Because I am a bus operator, I know that it is very dangerous.

முன் பக்கத்தில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்கள் போடக்கூடாது. ஒரிஜனல் டயர்கள்தான் போடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நீண்ட தூரப் பயணப் பேருந்துகளைப்பொறுத்தவரையில் ஒரு டிரைவரைத்தான் போடுகிறீர்கள். Suppose, any accident occurs Who is responsible for that. The Government has to take interest and examine the matter in detail and do the needful to have two drivers for the long-distance buses.

Then I would like to refer to issue ofpermits for omni buses and also issue of "All India Permit" to buses. By having that permit the operators are daily running buses. The Government are not taking any steps to stop this. I would request that the Government should give strict instructions to stop this.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை).

இப்போது ஆம்னி பஸ்கள், ஆன்-காண்ட்ரக்ட் பஸ்கள் எல்லாம் பணம் வாங்கிக்கொண்டு, டெய்லி ரூட் பஸ் மாதிரிபோய்க் கொண்டு இருக்கிறார்கள். இதைத் தடுப்பதற்கு அரசாங்கம் எந்தவிதமான நடவடிக்கையும எடுக்கவில்லை.

The Government should give instructions to all the district Headquarters officials like Breake inspectors, etc., to stop this.

Otherwise, the operators will be running buses with these permits like regular route buses.

ரிசிப்ரோக்கல் அக்ரிமெண்ட் 1976-ல் நடந்தது. நான் பல தடவை சட்டசபையில் பேசினேன். நம்முடைய மாநிலத்தில் எந்தவிதமான நடவடிக்கையும எடுக்கவில்லை. நம்முடைய மாநிலத்தில் அந்த மீட்டிங்கிற்கு டேட் பிக்ஸ் செய்தால் கருநாடக மாநிலம் அதை ரத்து செய்கிறது. கருநாடக மாநிலம் டேட் பிக்ஸ் செய்தால் நம்முடைய மாநிலம் ரத்து செய்கிறது.

So both the Governments have no interest to solve the problem and also to finalise the matter. Steps should be taken to run buses between Hosur and Bangalore, because Hosur and Bangalore are large industrial areas. I request the Hon. Minister for Transport to take steps regarding this matter and finalise the scheme early.

ஒரு ரூட் ஓப்பன் செய்யப்படுகிறது என்று சொன்னால், அதனுடைய மேஜர் போர்ஷன் தருமபுரி மாவட்டத்தில் ஓடுகிறது என்று சொன்னால் அந்த ரூட்டை தருமபுரியில்தான் ஓப்பன் செய்ய வேண்டும். சேலத்தில் ஓப்பன் செய்வதால் கார்ப்

பரேஷனுக்கும் நஷ்டம், மக்களுக்கும் கஷ்டம். ஒரு பஸ் நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்றால், பிரைவேட் ஆப்பரேட்டராக இருந்தால் அது எந்தக் காரணத்தால் நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது, என்று எண்ணிப் பார்ப்பார்கள். ஆனால், அரசாங்க வண்டி என்பதால் அதைப்பற்றி யோசனை செய்வது இல்லை. போனால் போகட்டும், வந்தால் வரட்டும் என்று ஓட்டிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். இதனால் அரசுக்கு வரவேண்டிய வருமானம் வராமல் நஷ்டம் ஆகிக்கொண்டு வருகிறது. For that the Hon'ble Minister suould giv instructions to all the Managing Directors to pursue the matter to avoid losses.

நீண்ட தூரப் பேருந்துகளில் கூட இப்போது ஓவர்லோடு இருக்கிறது. அதைக் குறைக்க நிறைய பஸ்கள் விடவேண்டும். இப்படி ஓவர்லோடு இல்லாமல் பொதுமக்கள் வசதியாகச் செல்ல அரசு வழிவகை செய்ய வேண்டும்.

கள்ளக்குறிச்சிக்கு சென்னையில் இருந்து 3 பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டு இருந்தன. கள்ளக்குறிச்சி ஒரு தாலுக்கா தலை நகரம். தற்போது ஒரு வண்டி கூட ஓடவில்லை. அதற்கு காரணம் என்ன என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

For the Stage carriages, the Government of India has given all India-State permits to cover tourist places but the operators are misusing such permits and running buses from Madras to Bangalore, Madras to Cannanore and Madras to Ootacamund, etc. They are having daily trips to all these places. தினசரி டிரிப் அடிக்கிறார்கள். இதை எல்லாம் அரசாங்கம் தடை செய்ய வேண்டும். அந்த பேருந்துகளுக்கு பதிலாக அரசு நிறைய பேருந்துகள் விடவேண்டும். அதன் மூலம் அரசுக்கு அதிக வருமானம வருகிற மாதிரி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஒன் மோர் சஜஷன் உள்ளது. ஒரு வண்டிக்கு 50 பைசா தான் புக்கிங் ஏஜெண்டுக்குக் கொடுக்கிறார்கள். இதை மாற்ற வேண்டும். 50 பைசா கொடுப்பது என்பதை மாற்றிவிட்டு, அரசாங்கம் ஒரு சம்பளத்தை ஃபிக்ஸ் பண்ணி, சாலரியாகக் கொடுகக வேண்டும்.

Instead of giving a commission of 50 paise, the Government has to appoint Booking Agents and also fix salaries for them.

Hosur is an industrial centre. There is no Express Bus Service Booking Counter at Hosur. I used to see always the passengers quarrelling to get ticket. So, I request the Hon. Minister to open an Express Bus Service Booking Counter at Hosur immediately without fail.

அடுத்த பாயின்ட்—இந்த அக்ரிகல்சர் பர்ப்பசுக்கு பயன்படுத்துகிற வண்டிகளுக்கும் டாக்ஸ் போட்டிருக்கிறார்கள். அவைகளுக்கு எக்சம்ஷன் கொடுத்தால் அரசாங்கம் நல்லது செய்த மாதிரி இருக்கும்; விவசாயிகளுக்கு நன்மை செய்த மாதிரி இருக்கும். ஆகையால் அதைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

I would like to point out that half of the population of Hosur are visiting frequently Tirupati, the homeland of Lord Venkateswara. Particularly there are a large number of pilgrims in from Denkanikotta often visiting Tirupathi. I request the Hon. Minister to open Bus Service from Denkanikotta to Tirupathi, via Krishnagiri and Hosur.

I request the Hon. Transport Minister to fulfil all my requests and I conclude with this. Thank you.

திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு, பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கைகள் மீது பாராட்டிப் பேசுகின்ற வாய்ப்பினை அளித்ததற்காக முதலிலே நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய மாநிலத்தில் போக்குவரத்துத் துறையின் பணிகளை இன்றைக்கு நாம் பாராட்டுகிறோம் என்றால் நாம் மட்டும் பாராட்டவில்லை; மத்தியில இருக்கிற திட்டக் கமிஷன் கூட இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே தமிழ்நாட்டில் இருக்கிற போக்குவரத்து கழகங்கள் தான் சிறந்த முறையில், மிகச் சிறப்பான முறையில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கின்றன; மிகச் சிறந்த முறையில் மக்களுக்கு சேவை புரிந்து கொண்டிருக்கின்றன என்று பாராட்டியிருக்கிறார்கள். மாற்று முகாம்களிலே இருக்கிற நண்பர்கள் கூட அதை ஒத்துக்கொள்வார்கள் என்ற கருத்தை நான் இங்கே எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் 1972 ஆம் ஆண்டில் தொடங்கப்பட்டது. முதலிலே தொடங்கப்பட்ட அந்த ஆண்டில் மட்டும் நஷ்டத்தில் ஓடினாலும் தொடர்ந்து 1973 ஆம் ஆண்டிலிருந்து இன்றைய தினம் வரையில் இலாபத்தை ஈட்டுகின்ற முறையிலே செயலாற்றிக் கொண்டிருககிறது. நீலகிரி போன்ற மலைப் பகுதிகளிலே அந்தக் கழகம் பேருந்துகளை விட்டாலும், அவை நல்ல முறையில் சேவை செய்து, இலாபத்தை ஈட்டுகின்ற அளவுக்கு இருக்கிறது என்பது பாராட்டத்தக்க ஒன்றாகும்.

அதைப் போன்று இன்றைக்கு அந்தமான் தீவுக்கு பேருந்து பாடிகளைக் கட்டிக்கொடுக்கும் பணி சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஏனென்றால் மக்கள் பாராட்டக் கூடிய அளவுக்கு, பார்க்க அழகாக இருக்

கிறது சேரன் போக்குவரத்து கழகத்தில் கட்டக்கூடிய பாடிகள்.
வேறு எந்த மாநிலத்திலும் இந்த அளவுக்கு பாடி கட்டும் பணி
இல்லாததால் அந்தமான் தீவிலே உள்ளவர்கள் இங்கே வந்து
பார்த்து, அதன் பிறகு சேரன் போக்குவரத்து கழகத்திற்கு,
அந்தமான் தீவிலே உள்ள போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 100
பேருந்துகளுக்கு பாடி கட்டிக்கொடுக்கும் பணியை ஒப்படைத்
திருக்கிறார்கள்.

அதுமட்டுமல்ல. இன்றைய தினம் பல்லவன் போக்குவரத்துக்
கழகத்தின் பாடி கட்டும் பணியைப்பராட்டி, இந்தியத் தலை
நகரான டெல்லியில் உள்ளவர்களும், ஆந்திர மாநிலத்திலே
உள்ளவர்களும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இருக்கிற
பேருந்துகள் நல்ல முறையில் இயங்குகின்றன. பாடி கட்டும்
பணி சிறப்பாக அமைந்திருக்கிறது என்றுசொல்லி, பாராட்டி.
பல்லவன் போக்குவரத்துக்கழகம் டெல்லியில் ஓடக்கூடிய,
பேருந்துகளுக்கு பாடி கட்டிக்கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டு
இருக்கிறார்கள். அந்த அளவுக்கு இந்த கார்ப்பரேஷன் பணி
சிறப்பாக இருக்கிறது.

(முற்பகல் 11-00)

தமிழகத்திலே இருக்கிற மக்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி
செய்கின்ற வகையில், இந்தப் பேருந்துகளை விட்டுக் கொண்டு
இருக்கிறார்கள் என்பதையும், நம்முடைய போக்குவரத்துத்
அமைச்சர் அவர்கள் சிறந்த முறையில் போக்குவரத்துத்
துறையை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறர்கள் என்பதையும் நான்
பராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 3 ஆண்டுகளாக போக்கு
வரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றுகின்ற ஊழியாகள் அத்தனை
பேரும் ஸ்டிரைக் இல்லாத அளவுக்கு, தங்களுடைய தேவைகளை
பூர்த்தி செய்வதற்கு போக்குவரத்துக் கழகம் இன்றைய தினம்
இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. மூன்று ஆண்டு காலமாக வேலை
நிறுத்தம் இல்லாத அளவிற்கு போக்குவரத்துச் கழகம், இந்தியத்
துணைக் கண்டமே வியக்கும் அளவிற்கு சிறந்த முறையில் சேவை
செய்து வந்திருப்பதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக
கிறேன்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை.)

அடுத்து அதைப் போல ஒரு கருத்துக்களை அமைச்சர்
அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

ஒதுக்குப் புறமாக இருக்கின்ற பவானி சாகர் பகுதியில் அந்தப்
பணி மனையை அமைத்தால், சத்தியமங்கலத்திற்கு பவானி
சாகரிலிருந்து அடிக்கடி அதிக பஸ்கள் செல்வதால், அந்தப்
பகுதியிலுள்ள மக்களின் குறைகளை தீர்க்கின்ற வகையில் இருக்
கும். அந்த வகையில் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த பணிமனையை
அமைப்பது பற்றி பரிசீலிகக வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்
கிறேன்.

கிராமங்களிலே பல்வேறு வழித் தடங்களிலே
அதே போன்று, கிராமங்களிலே பல்வேறு வழித் தடங்களிலே செய்கின்ற
இருக்கின்ற மக்களுடைய தேவைகளைப் பூர்த்தி
வகையிலே, ஏறத்தாழ 37,000 மக்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி
செய்கின்ற வகையில், பேருந்துகளே இல்லாத கிராமங்களில்
பேருந்துகளை விட்ட பெருமை புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியைச்
சாரும். சில கிராமங்களில் இப்போது 6 மாத காலமாக பேருந்து
கள் விடுவது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. கிராம மக்களின்
தேவைகளைப் பூர்த்து செய்ய பேருந்துகள் அங்கே இல்லை.
பேருந்து கார்ப்பரேஷனிலே இருப்பவர்கள் நிதி நிலைமை இல்லாத
தால் நிறுத்தி வைககப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள்.
கிராம மக்களின் இந்த ஏமாற்றத்தைத் தீர்க்கும் அளவிற்கு,
போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தச் சட்டத்தை
தளர்த்தி, அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு பேருந்துகளை விடுவதற்கு
பரிசீலிசக வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ளக்
கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போல், பெரியார் மாவட்டத்தில் வட்டாரப் போக்கு
வரத்து அலுவலகம் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. பெரியார்
மாவட்டத்தில் 11 தொகுதிகளை இணைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்
கள். ஏறத்தாழ 20 இலட்சம் ஜனத் தொகை கொண்ட அந்த
மாவட்டத்தில் கோபியில், ஒரு வட்டார போக்குவரத்து அலு
வலகத்தை உருவாக்கினால், அந்தப் பகுதியிலே வாழ்கின்ற
மக்களின்—பவானிசாகர், கோபி, பெருந்துறை, அந்தியூர் ஆகிய
இடங்களிலே வாழ்கின்ற மக்களின்—தேவைகளைப் பூர்த்தி
செய்யும். இதையும் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நம்முடைய
அமைச்சரவர்களை இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைப்
பொறுத்தவரையில் பெரியார் மாவட்டத்தில், இன்றையதினம்,
நல்ல முறையில் பேருந்துகளை விட்டு, குக்கிராமங்களுக்கும்
பேருந்துகளை விட்ட பெருமையை தேடித் தந்திருக்கிறார்கள்
என்பதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். முன்பு
எல்லாம் ஒரு மனு கொடுத்தால். 3 ஆண்டுகாலத்திற்குப் பிறகு
தான் பேருந்துகள் விடலாம் என்று இருந்த சட்டத்தை தளர்த்தி,
பேருந்து வேண்டுமென்று மக்கள் கேட்டவுடனேயே, ஒரு
வாரம் அல்லது 10 நாட்களுக்குள் பேருந்துகளை விட்ட பெருமை
புரட்சித் தலைவருடைய அரசைச் சாரும். அந்த அளவிற்கு
பேருந்துகளை இன்றையத்தினம் விட்டு, பல்வேறு மக்களும்
போற்றிப் புகழும் வண்ணம் வசதிகளைச் செய்து கொண்டிருக்
கிறார்கள். குறிப்பாக இங்கு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையைப்
பொறுத்தவரையில் நம்முடைய அரசு பொறுப்பேற்றபோது,
4,000 ஓடிக்கொண்டிருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு தேசிய
மயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்கின்றவர்கள் அந்த 4,000
பேருந்துகளை விட்டாலும், இன்றைக்கு தமிழகத்திலே பேருந்து
கள் உயர்த்தப்படவேண்டுமென்ற எண்ணத்தில், 8,000-க்கும்

மேற்பட்ட பேருந்துகள் இந்த 6 ஆண்டுக் காலத்தில் விடப்பட்டிருக்கின்றன. ஆக இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற ஆறு ஆண்டுக் காலத்தில், 4,000 பேருந்துகளை அதிகமாக விடுகினற அளவிற்கு, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் கிராமங்களிலே உள்ள மக்களின் மேல் அக்கறை கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதையும், கிராம மக்கள் நகரத்திற்கு வருகின்ற வகையில் பல்வேறு பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. என்பதையும் பார்க்கிறோம் அந்த வகையில், புரட்சித் தலைவருடைய அரசு சீரான முறையிலும், சிறந்த முறையிலும் செயலாற்றி வருகிறது.

அடுத்து பத்திரிகையாளர்களைப் பொறுத்தவரையில், சென்னையிலே மட்டும் இலவச பஸ் பாஸ், பல்லவன் போக்குவரத்து கழகத்திலே மட்டும் கொடுக்கிறார்கள். அதே போல் அத்தனை கார்ப்பரெஷன்களிலும், வேறு மாநிலங்களில் கொடுப்பது போல், பத்திரிகையாளர்களுக்கு இலவச பஸ் பாஸ் கொடுப்பதற்கு, நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்தமைக்கு நெஞ்சார, மனமார வாழ்த்தி விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

*திரு. ப. சுந்தரம் : மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இன்று, " சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்— நிர்வாகத்தின் மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பிலே எனது கருத்துக்கள் சிலவற்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்று இங்கே எனக்கு முன்னாலே பேசிய காங்கிரஸ் உறுப்பினர் அவரகள் பேசிய போது அரசாங்கத்தின் பஸ்களை ஓட்டுவதற்காக உள்ள 12 கார்ப்பரேஷன்களில் 3 கார்ப்பரேஷன்கள் இன்று நஷ்டத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்றும், அது நஷ்டத்திலே ஓடுவதற்கு என்ன காரணம் என்பதைப் பற்றி எல்லாம் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதேபோல், நான் 1983–84-ஆம் ஆண்டு மானியத்திலே பேசுகிறபோது, வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே கள்ள டிக்கட் அச்சடித்து இருக்கிறார்கள், அவர்களைக் கண்டு பிடிக்க வேண்டும் என்று சொன்னேன். அதேபோல், ' ஆம்னி ' பஸ்களைப் பற்றியும் சொன்னேன். இவைகளைப் பற்றி எல்லாம் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்திருந்தால், இந்தக் கார்ப்பரேசன்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படாது என்பதை நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அதேபோல் இன்று எனது மாவட்டத்தில் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி ஏன்ற பெயரால் ஒரு கார்ப்பரேஷன் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி கார்ப்பரேஷனில் ஓடுகிற பஸ்கள் எல்லாம் 5 மைல்கள், 6 மைல்கள் ஓடியவுடன் நின்று விடுகின்ற சூழ்நிலை ஏற்படுகின்றது. இதைத் தடுக்க வேண்டும்

என்று நான் கேட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் ஒன்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். நான் சென்ற ஆண்டு பேசுகிற நேரத்தில், திருப்பத்தூரில் இருந்து முல்லை வரை ஒரு நகரப் பேருந்து விடவேண்டும் என்று நீண்ட காலம் கோரிக்கை விட்டிருக்கிறோம், அந்தக் கோரிக்கையை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நிறைவேற்றித் தரவேண்டும் என்று நான கேட்டுக் கொண்டேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும் உடனடியாக பஸ் விடவேண்டும் என்ற ஆணையை பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். அதற்காக இப்போது, என்னுடைய நன்றியை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

ஆனால் இப்போது நிலைமை என்ன ஆனது என்பதைப் பற்றி நான் இங்கே விவரமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்த பஸ் திருப்பத்தூரிலிருந்து ஜோலார்பேட்டை, பொன்னேரி, மண்டலவாடி, குன்னத்தூர் போன்ற இடங்களின் வழியாக முல்லை வரை சென்று கொண்டிருந்தது. அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவிட்டு அந்த பஸ் விடப்பட்டது. அந்த பஸ் ஏறக்குறைய 15 நாட்கள் தான் ஓட்டப்பட்டது. அந்த பஸ் ஓடக்கூடாது என்று தனியார்கள் சிலர் ஸ்டே வாங்கிவிட்டார்கள். அதற்குப் பின்னால் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் இதைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டேன். அமைச்சர் அவர்கள் கூட ஸ்டே வாங்கினாலும் பஸ் விட வேண்டிய காலத்தில் பஸ் விடுவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகள் செய்யப்படும் என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதே நேரத்தில் அந்த ஸ்டேயை உடைப்பதற்குக்கூட அந்தக் கார்ப்பரேசன் முயற்சி எடுத்துக் கொள்ள வில்லை, என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நானும், நாடாளுமன்ற உறுப்பினரும், வழக்கறிஞரைப் பார்த்து உயர்நீதி மன்றத்திற்குப் போய் அந்த வழக்கை உடைத்து, 9—12—1983 தேதிஅன்று அது கேன்சல் ஆகிவிட்டது என்றும் உடனடியாக பஸ் விடவேண்டும் என்று நான் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி கார்ப்பரேஷனின் மேனேஜிங் டைரக்டரிடம் கூறியபோது அவர்கள் உடனடியாக விடுவதாகச் சொன்னார்கள். ஆனால் அதற்குப் பினனாலும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களிடம் இது பற்றி பலமுறை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறேன். அவர்களும் அந்த பஸ் விடவேண்டும் என்றும் அங்கே இருக்கிற ஆர். டி. ஓ. விடம் சொன்னார்கள். நானும் அந்த ஆர். டி. ஓ. அவர்களை நேரிலே பார்த்துப் பேசும்போது, உயர்நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பின் காப்பி வேண்டும் என்றும், அது இருந்தால், நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு, பஸ் விடப்படும் என்றும் சொன்னார்கள். அந்தக் காப்பியைக் கூட நானே ஆர். டி. ஓ. அவர்களிடம் கொடுத்து இருக்கிறேன். ஆனால் இன்று வரைக்கும் பஸ் விடப்படவில்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அந்த பஸ் விட்ட 15 நாட்களிலே நல்ல வசூலாகியிருக்கிறது என்று அந்த பிராஞ்ச் மானேஜர் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்

கள். எனவே இது போன்ற நிலைமைகள் இருக்கின்றன. இன்னும்
அந்தக் கிராமங்களுக்கு பஸ் விடவில்லை. எனவே உடனடியாக
பஸ் விடவேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உத்தர
விட்டும், அது 15 நாட்கள்தான் அங்கே ஓடியது. அதற்குப்
பிறகு அந்த பஸ் ஓடவில்லை. ஸ்டே வாங்கப்பட்டது. அந்த
ஸ்டேயும் உடைக்கப்பட்டது என்பதை இந்த நேரத்தில் நான்
தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். இதிலே
அமைச்சர் அவர்கள் தலையிட்டு உடனடியாக அந்த பஸ் விடு
வதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ள
கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-10)

அதேபோல, பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் 1967-ஆம்
ஆண்டிலே, பஸ்கள் எல்லாம் நாட்டுடமையாக்கப்படவேண்டும்
என்று சொன்னார்கள். அதற்குப் பிறகு கலைஞர் அவர்கள்
1973 ஆம் ஆண்டிலே பஸ்கள் தேசிய உடமையாக்கப்பட வேண்
டும், எல்லா பஸ்களும் நாட்டுடமையாக்கப்பட வேண்டும் என்று
சொல்லிய போது, அந்தப் பிரச்சினை உயர்நீதி மன்றத்திற்கு
சென்று, உச்ச நீதி மன்றத்திற்கும் போய், அங்கே தீர்ப்பு அளிக்கப்
பட்டது. இதிலே அமைச்சர் அவர்கள் நியாயமான முடிவ
எடுக்க வில்லை. பேரறிஞர் அண்ணாவினுடைய கொள்கையை
இந்த அரசு ஏற்கவில்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்
கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏனென்றால், கலைஞர்
அவர்கள் மட்டுமல்ல, அண்ணா அவர்களும் பஸ்களை தேசிய
மயமாக்க வேண்டும் என்று கூறி வந்தார்கள். ஆனால் அதற்
கேற்ப இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை என்பதைச்
சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

வருங்காலத்தில் நாட்டுடமையாக்கப்படும் என்று எந்த ஒரு
கால கட்டத்தையும் குறிப்பிடாமல் ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு
வந்திருக்கிறார்கள். ஒரு கால கட்டத்தை இதற்கென்று நிர்ண
யித்து, இந்த பஸ்களை நாட்டுடமையாக்க வேண்டும் என்று
கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் சம்பந்தமாக
சில பிரச்சினைகளை எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன். திருவள்ளுவர்
போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக சென்னையிலிருந்து திருப்
பத்தூர் வழியாக மேட்டூர் வரையில் ஒரு பேருந்து விடப்பட்
டிருந்தது. அதை இப்போது கொளத்தூர் வரையில் விரிவு
படுத்தியிருக்கிறார்கள். கொளத்தூரிலிருந்து ஒரே ஒரு சட்ட
மன்ற உறுப்பினர் ஏறுவதற்காகத்தான், இந்தப் பஸ்
அங்கே விரிவு படுத்தப்பட்டிருக்கிறதே தவிர,
அங்கே அந்த பஸ்ஸில் ஒரு பிரயாணி கூட ஏறுவதில்லை என்று
குறிப்பிடக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். திருப்பத்தூருக்கு வந்துக்
கொண்டிருந்த ஒரு பஸ்ஸையும் வரவிடாமல் இது தடுத்து
நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளக்
கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோலத்தான் சென்னையிலேயிருந்து திருப்பத்தூர் வழியாக பெங்களூருக்கு ஒரு பஸ் விடப்பட்டது. அந்தப் பஸ் இப்போது திருப்பத்தூருக்கு வராமல் தடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. திருப்பத்தூருக்கு காலையிலே 4½ மணிக்கு அந்த பஸ் வருகிறபோது, பெங்களூருக்குச் செல்கிற வியாபாரிகளுக்கு அது வசதியாக இருந்தது. இப்போது அது தடுத்து நிறுத்தப் பட்டிருப்பதால், பெங்களூருக்குச் செல்கிற வியாபாரிகளுடைய வியாபாரமும் தடைபடுகின்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, அந்த நிலைமையை புரிந்துக் கொண்டு, அந்த பஸ்ஸை மீண்டும் விடுவதற்கு வழி வகை செய்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, புதிய பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்றும், அப்படிப் புதிய பேருந்துகளை விடுவதற்கு யார் யார் எல்லாம் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு, குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் இங்கே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஒரு புதிய பேருந்தை விட வேண்டும் என்றால், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரை தலைவராகக் கொண்டு, ஆங்காங்கே உள்ள ஊரக வளர்ச்சி, கோட்ட வளர்ச்சி அலுவலர், அதேபோல நெடுஞ்சாலைப் பொறியாளர், அதேபோல ஆர். டி. ஓ. அவர்களையும் கொண்ட அந்தக் குழுவினர் தான், ஆய்வு செய்து முடிவு செய்ய வேண்டும் என்று, இந்தக் குழுவை அமைத்திருக்கிறார்கள்.

ஆனால், உண்மையாக பஸ்ஸை எங்கே விட வேண்டும் என்று அவர்களுக்குத் தெரியாது, மக்களால் தெர்ந்தெடுக்கப் பட்ட சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கோ, நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்களுக்கோ தான் அது தெரியும். ஏனென்றால், இந்தந்த பகுதிகளிலே பஸ்களை விட வேண்டும் என்று ஆங்காங்கே உள்ள மக்கள், அவர்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட சட்டமன்ற உறுப்பினர்களிடத்திலோ, அல்லது நாடாளுமன்ற உறுப்பினரிடத்திலோ தான் மனுக்களைக் கொண்டு வந்து தருகிறார்கள். ஆனால் அந்த மனுக்களைக்கொண்டு போய் அந்தக் குழுவிடம் சேர்ப்பிக்கக் கூட எங்களுக்கு இயலாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, எங்களைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை அந்தக் குழுவிலே போட்டு, அதன்மூலம் எங்கள் ஆலோசனைகளையும் அந்தக் குழுவிற்கு அளிக்கக் கூடிய முறையிலே வழி வகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, ஓட்டுநர் அவர்களுக்கு, ஏதாவது வன்முறைச் சம்பவங்கள் காரணமாக மரணம் அடைய நேரிட்டால், 5 ஆயிரம் ரூபாய் உதவித் தொகை தருவதாகச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். திடீர் என்று வன்முறைக் காரணமாக இறந்தால் 5 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுக்கப்படும் என்பதை 10 ஆயிரமாக ஆக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, கடைசியாக ஒன்று இங்கே குறிப்பிட்டிருக்கிறீர்கள். 1983 ஆம் ஆண்டில் 302 கழிக்கப்பட்ட பஸ்களை ஏலம் விட்டதன் மூலம். ரூ. 35.17 இலட்சம் கிடைத்துள்ளதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறீர்கள். ஏறக்குறைய 12 ஆயிரம் ருபாய்க்கு தான் ஒரு பஸ் ஏலம் விடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அதை சரியான முறையில், நல்ல விளம்பரப்படுத்தி விட்டிருந்தால், இன்னும் அதிகமான தொகை வந்திருக்கக்கூடும், அப்படி அதிகமான தொகை வரக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிற காரணத்தால், இது போன்ற கார்ப்பொரேஷன்கள் நஷ்டம் ஆவதற்கே வழி வகை கிடையாது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல என்னுடைய தொகுதியிலே திருப்பத்தூரிலிருந்து ஜவ்வாது மலைக்கு புதிதாக ஒரு சாலை போடப்பட்டிருக்கிறது. மலையிலே வாழ்கின்ற மக்களுக்கு பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்பதற்காகத்தான், இந்த சாலை போடப்பட்டது. அந்தச் சாலையிலே பஸ்களை விட வேண்டும் என்று மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரிடம் சொன்னால் கூட ஒன்றும் பயனில்லை. அந்தச் சாலையை போட்டவர்கள் கூட அந்த பஸ்ஸை விட முடியாத நிலைமையிலே இருக்கிறார்கள் என்பதையும் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

ஏறத்தாழ 15 ஆயிரம் பேர்களுக்கு மேற்பட்டவர்கள் ஜவ்வாது மலையிலே வசிக்கிறார்கள். அந்த மலைவாழ் மக்களுக்கு அவர்கள் விளைவிக்கின்ற பொருள்களை கீழே கொண்டு வரவும், கீழே இருந்து பொருட்களை மேலே எடுத்துப் போவதற்கும், பஸ்களை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அந்தச் சாலை போடப்பட்டதே, அந்த பஸ்ஸை அங்கே விட வேண்டும் என்பதற்காகத்தான். சாலை போட்டு ஒரு ஆண்டுக்காலம் ஆகிவிட்டது. பேருந்து விடப்படவில்லை. ஆகவே, உடனடியாக அந்தப் பேருந்தை விட வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் ஏலகிரி மலைக்கு ஒரு பேருந்து விடவேண்டும். ஏலகிரி மலையில் வாழ்கிற மக்கள் ஏறத்தாழ 5 ஆயிரம பேர்கள் இருக்கிறார்கள். பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகத்திலிருந்து நகரபேருந்து ஏலகிரி மலைக்கு விடவேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன் ஏ. டி சி. போக்குவரத்துக் கழகத்திலிருந்து ஒரு. பேருந்து திருப்பத்தூரிலிருந்து ஏ. கே. மோட்டூர் வரை விடப்பட்டு வந்தது, அது நிறுத்தப்பட்டு விட்டது. ஆகவே திருப்பத்தூரிலிருந்து ஏ. கே. மோட்டூர் வரை ஒரு பேருந்துவிட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பிலே ஒரு பேருந்து திருப்பத்தூரிலிருந்து எருக்காம் பாளையம் வழியாக தெருவாப்பட்டு வரை ஓடிக் கொண்டிருந்தது. அதையும் இப்போது விடவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன் புதுக்கோட்டை நடுமந்தூர், கோவிலூர் போன்ற ஊர்களுக்கு பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று மக்கள் உண்ணாவிரதம் இருந்தார்கள். விடுவதாகச் சொல்லி ஒரு ஆண்டுகாலமாகியும் இன்னும் பேருந்துகள் விடப்படவில்லை. உடனடியாக விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே போளூர், செங்கம், கலசப்பாக்கம், தண்டராம்பட்டு ஆகிய ஊர்களில் நகரப் பேருந்துகள் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். திருப்பத்தூர் டகுதியில் நானும் சட்டமன்ற உறுப்பினராக ஆகி இதுவரையில் நகரப் பேருந்துகள் விடப்படவில்லை. விட வேண்டுமென்று சொல்லி, ஸ்டே வாங்கி, விடப்பட்டது. உடனடியாக விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு வாய்ப்பு அளித்ததற்காக நன்றி தெரிவித்துக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன். நன்றி வணக்கம்.

திரு. பூ. மு. நரசிம்மன் : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கிற மோட்டார் வண்டிகள், நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலை போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து ஆகிய கோரிக்கைகள் மீது ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு முதலில் நன்றி கலந்த வணக்கத்தை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பேருந்து வசதிகளைப் பெருக்குவதிலும் பேருந்துகள் தமிழகத்தில் நிர்வகிக்கப்படும் விதம் அண்டை மாநிலங்கள் உள்ளவர்கள் பாராட்டும் வகையில் அமைந்ததுடன், இந்தத் துறை லாபத்தையும் ஈட்டித் தருவதை யாரும் பாராட்டாமல் இருக்கமுடியாது. நிருவாக வசதிக்காக மாவட்டந்தோறும் பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைத்து சிறந்த நிர்வாகத்தினை இந்தத் துறை செய்வதை பாராட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். அப்படிப் பார்க்கிறபோது அண்ணா அவர்கள் பிறந்த காஞ்சிபுரத்திலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை நிர்மாணிக்கவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே இந்த அரசை வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் இத்துறையை ஏற்று நடத்திவரும் பொறியியல் கழகங்கள் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், சிறப்பாகச் செயல்பட்டு வருகின்றன. தமிழகத்தின் பட்டிதொட்டிகளில் எல்லாம் நகரக் கட்டண பேருந்துகளை விட்டு பொது மக்கள் பயனடைய முயற்சி எடுத்த நம்முடைய போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்களை நான் மனதாரப்

பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எந்த மாநிலத்திலும் இத்தகைய அளவிற்கு நகரக் கட்டண பேருந்துகள் விடப்படவில்லை என்பதனை உணர்ந்து நாட்டு மக்கள் அனைவரும் பாராட்டுகின்றனர்.

கிராமங்கள் செழிக்க, போக்குவரத்து வசதி அவசியம் என்பதை இந்த அரசு உணர்ந்து பட்டிதொட்டிகளில் எல்லாம், கிராமச்சாலைகைள் உள்ள இடங்களில் எல்லாம் நகரக் கட்டண பேருந்துகள் விட்டிருப்பது இந்த புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சியில்தான் என்பதை யாரும் பாராட்டாமல் இருக்கமுடியாது.

ஏறத்தாழ 8,400 பேருந்துகளைப் பல்வேறு கழகங்கள் மூலம் தமிழகத்தில் போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாக நிர்வகித்து வருகிறது. அகில இந்தியாவில் தமிழக அரசு இத்துறையை நன்கு நிர்வகித்து வருகிற காரணத்தினால் அந்தமான் நிகோபார் தீவுகளில் பேருந்து போக்குவரத்து மேம்பாட்டிற்கான ஆலோசனை நல்கும் பணியினை சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மத்திய அரசு ஒப்படைத்து இருக்கிறது. நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகம் பேருந்துகளை மிக நேர்த்தியாகவும் திறமையாகவும் கட்டுவதால் டெல்லி, ஆந்திரம், கர்நாடகம், கேரளம் முதலிய மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிகுதியான அளவிற்கு பேருந்து கூண்டுகள் கட்டும் பணியினை செய்ய நம் தமிழக போக்குவரத்துக்கழகங்களை அணுகியுள்ளன.

தமிழக அரசு திருவிழாக் காலங்களில் வேறு மாநிலத்தவர் பாராட்டும் வண்ணம் போக்குவரத்து ஏற்பாடுகளை சிறப்புறச் செய்து வருகிறது. ரயில்வேயில் செய்யும் ரிசர்வ் வசதிபோல் நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை மிகச் சிறந்த முறையிலே செய்து வருகிறது. மேலும் ரயில்வேயில் செய்துள்ளது போல ரிடையரிங் ரூம்ஸ் சென்னை, தஞ்சாவூர், திண்டிவனம் திருச்சி, மதுரை, சேலம், நாகர்கோயில், கோயம்புத்தூர், கிருஷ்ணகிரி, வேலூர், ஆகிய இடங்களில் பயணிகள் ஓய்வு அறைகளைக் கட்டி அவைகளைச் சிறப்பாக நிர்வகித்து வருகிறது. அதனை எஞ்சியுள்ள யாத்திரிக ஸ்தலங்கள் அனைத்திற்கும் வருகிற ஆண்டு விரிவாக்க வேண்டுமென்பதனை இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பிக்கேட்டுக் கொள்கிறேன். அத்துடன் பயணப் பொருள்கள், பாதுகாப்பு வசதிகள் எல்லா ஊர்களுக்கும் விரிவாக்கப்பட வேண்டுமென்பதை இந்த நேரத்திலே நான் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-20)

தொழிலாளர்களுக்கு அளித்திடும் சலுகைகளைப் பொறுத்த வரையில் இந்தத் துறை மற்றத் துறைகளைக் காட்டிலும் அதிகமாக பல சலுகைகளைஅளித்து இருக்கிறது.

ஊதிய உயர்வினை சுமார் ரூ. 120 ஊதிய ஒப்பந்தக் குழு மூலம் கடந்த ஆண்டு அரசு உயர்த்தியதை அனைத்துத் தொழிலாளர்களும் பாராட்டியுள்ளார்கள். சென்னையில் வசிப்பவர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி 8 சதவீதம் என்று முறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. அதேபோல் மதுரை, சேலம் கோயம்புத்தூர், திருச்சி ஆகிய நகர்களில் வசிப்பவர்களுக்கும் 5 சதவீதம் நகர ஈட்டுப்படி, அதேபோல் கிராம ஈட்டுப்படி என்று எஞ்சிய ஊர்களுக்கும் 5 சதவீதம் அளிக்கப்படுவதை தொழிலாளர்கள் அனைவரும் பாராட்டுகின்றனர். அதேபோல் மருத்துவப்படி, சலவைப்படி, மலைவாழ்விடப்படி, ஆண்டொன்றுக்கு 10 நாள் தற்செயல் விடுப்பு, மகளிருக்கு மகப்பேறு விடுப்பு 90 நாட்களுக்கு அளித்தது. அதேபோல் 25 பேருந்துகளுக்கு அதிகம் உள்ள பணிமனைகளில் வானொலி, தொலைக் காட்சிப் பெட்டி, சிற்றுண்டிச்சாலை போன்ற பொழுதுபோக்கு வசதிகள் செய்து தரப்பட்டுள்ளன. சிற்றுண்டிச்சாலைகளில் குறைந்த கட்டணத்தில் உணவு வழங்குதல் விரிவாக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் ஆண்டொன்றுக்கு சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 2,750 கிலோ மீட்டர் பயணம் செய்ய அனுமதித்ததை அனைத்து கழகங்களுக்கும் விரிவாக்க வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

மேலும் தொழிலாளர் குழந்தைகள் இருவருக்குப் பள்ளி, கல்லூரிக்கு செல்ல இலவச பாஸ் வசதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது. பணிக் காலங்களில் தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்து விட்டால் அவரது ஈமச் சடங்குக்கு ரூ. 150 உடனடியாக மானியமாக வழங்கப்படுகிறது. இந்த நல்ல திட்டத்தை நான் இந்த நேரத்தில் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அவருடைய குடும்பத்திற்கு இறந்தவருடைய ஆதரவில் இருந்த ஒருவருக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கும் சலுகை அளிக்கப்படுகிறது. ஊழியர் வேலை செய்து கொண்டு இருக்கும்போது வன்முறையால் இறந்துவிட்டால் ரூ. 5,000 உதவித் தொகை அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. இப்படிப்பட்ட நல்ல திட்டங்களை எல்லாம் இந்த நாட்டில் இருக்கிற நல்ல உள்ளம் கொண்டவர்கள் எல்லோரும் பாராட்டுகிறார்கள். தொழிலாளர்களுடைய குடும்பங்களில் நடைபெறும் திருமணங்களுக்கு குறைந்த வட்டியில் ரூ. 1,500 முன்பணம் அளிக்கிறது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்று வீடு கட்டிக் கொள்ள மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களும் உதவிட ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. பூ. மு. நரசிம்மன்] [1984 மார்ச் 20

மேலும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழக
கிளை அலுவலகத்தை திருத்தணியில் வைக்க வேண்டும் என்று
இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.
காரணம் திருத்தணி யாத்திரிகர்கள் அதிகமாக வரு
கின்ற பகுதியாகும். இப்படிப்பட்ட பகுதியில் ஏறத்தாழ ஆயிரத்
திற்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் பணியாற்றிக் கொண்டு
இருக்கிறார்கள். எனவே இப்படிப்பட்ட திருத்தலமான திருத்
தணியில் ஒரு கிளை அலுவலகத்தைப் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி
போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று
நான் இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் திருத்தணி பணிமனைக்கு ஓய்வு விடுதி தனியாக
கட்டித்தர வேண்டும் என்று வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்
கிறேன்.

ஒரே வாரியத்தில் வேலை செய்யும் சமயம் அனைத்து ஓட்டு
நர்களுக்கும் ஸ்டியரிங்கு அலவன்ஸ் கொடுக்க வேண்டும் என்று
இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.
என்னுடைய தொகுதியான பள்ளிப்பட்டு தொகுதியில் பள்ளிப்
பட்டு—எரும்பி கிராமத்திற்கு நகர கட்டணத்தில் ஒரு பேருந்து
விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திருத்தணியி
லிருந்து பி.சி.என். கண்டிகைக்கு நகர கட்டணத்தில் ஒரு பேருந்து
விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மற்றும் திருத்
தணியிலிருந்து சிறுகுமி என்ற கிராமத்திற்கு ஒரு நகர கட்டண
பேருந்து விட வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் வேண்டி
விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடந்த நான்காண்டுக் காலத்தில் மட்டும் என்னுடைய பள்ளிப்
பட்டுத் தொகுதியிலே ஏறத்தாழ ஒன்பது நகரக் கட்டணப்
பேருந்துகளை இந்த அரசு விட்டிருக்கிறது. நடை பயணத்தை
மேற்கொண்டிருந்த கிராம மக்களெல்லாம் இன்றைக்கு நகரக்
கட்டணப் பேருந்துகளிலே செல்லுகின்ற ஒரு காட்சியைப் பார்த்து
என்னுடைய தொகுதியிலே இருப்பவர்களெல்லாம் பாராட்டிக்
கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, மேலும் நான்கைந்து நகரக்
கட்டணப் பேருந்துகளை என்னுடைய தொகுதியிலே விட வேண்டு
மென்று இந்த நேரத்திலே வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்
கிறேன்.

திருத்தணியிலேயிருந்து பெங்களூருக்கு ஒரு பேருந்தினையும்,
திருத்தணியிலேயிருந்து பாண்டிக்கு ஒரு பேருந்தினையும், திருத்
தணியிலேயிருந்து மதுரைக்கு ஒரு பேருந்தினையும் விட வேண்டு
மென்று நான் இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்
கிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. பூ. மு. நரசிம்மன்]

இங்கே கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கை
களை வரவேற்றுப் பேச வாய்ப்பளித்தமைக்காக நன்றியைத்
தெரிவித்து விடைபெறுகிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

*திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர்
அவர்களே, 12 போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே 8,397 பேருந்து
களை ஓட்டுவதாக அரசு கூறியிருக்கிறது. ஆனால் தற்போது
மக்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய அளவிற்கு இது
இல்லை என்று சுட்டிக்காட்ட நான் விரும்புகிறேன். அதிகமான
பேருந்துகளைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஓட்ட வேண்டு
மென்று மக்கள் விரும்புகிறார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு உள்ள
நிலைமை என்னவென்றால் 60 பயணிகளை ஏற்ற வேண்டிய
பேருந்துகளிலே 150 பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கிறார்கள். தனி
யார் துறைக்கும், அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைக்குமே இந்த
விஷயத்தில் பலயிடங்களில் வித்தியாசம் இல்லாத நிலை ஏற்
பட்டிருக்கிறது.

தற்போது தனியார் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில்
மோசமான பேருந்துகளை உபயோகப்படுத்தி, அதிகமான மக்
களையும் ஏற்றி, தொழிலாளர்களுக்கு மிகக் குறைவான ஊதியம்
கொடுத்து வருகின்ற அதே கொள்கைக்கு இன்றைக்கு அரசும்
சென்று விடுகிறதா என்ற சந்தேகம் ஏற்படுகிறது.

அரசைப் பொறுத்தவரையில் சமீப காலத்தில் ஒரு சட்டத்
தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறது. தேசியமாக்குவது என்ற கொள்
கையை ஏறக்குறைய கைவிடும் முறையிலே உள்ள ஒரு சட்டம்.
அந்த சட்டத்தின் மீது இங்கே விவாதிக்கப்பட்ட நேரத்தில்
அதிகமாக அது சம்பந்தமாகப் பேசப்பட்டது என்றிருந்தாலும்,
ஒரு விஷயத்தை மட்டும் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்ட விரும்பு
கிறேன். அரசால் கொடுக்கப்பட்டிருக்கக்கூடிய கொள்கைக்
குறிப்பிலே வெள்ளம், அதேபோன்று வறட்சி போன்ற நிவாரணப்
பணிகளுக்காக வேண்டி, பணத்தை ஒதுக்க வேண்டியிருப்பதால்
இன்றைக்குத் தேசியமயமாக்குவது என்பதைப் பின் தள்ளுவதற்கு
அரசு முடிவு செய்திருப்பதாகக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால்,
வெள்ளம், வறட்சி இம்மாதிரி விஷயங்களைப் பொறுத்தவரை
யில் மத்திய அரசிடமிருந்து தேவையான பணத்தைப் பெற்று
அதற்கு நிவாரணம் கொடுக்கப்பட வேண்டுமே தவிர, தேசிய
மயமாக்குவதைத் தள்ளிப் போடுவதற்கு இதை காரணமாகச்
சொல்லுவது சரியாக இருக்காது.

ஆனால், தமிழக அரசு தற்போது கடைப்பிடித்திருக்கும் கொள்கையான தனியார் பேருந்துகளுக்கு மேலும் புதிதாக அனுமதி வழங்குவது என்பது அரசுத் துறையைவிட தனியார் பேருந்துகளை அதிகப்படுத்தி, தேசிய மயமாக்குவது என்று தமிழக அரசு ஏற்கெனவே எடுத்துக் கொண்டிருக்கக்கூடிய கொள்கையைப் பலவீனப்படுத்துவதாகும். 1982-இலேயிருந்து 1983 வரையில் ஒரு வருஷ காலத்திலேயே 3,100-க்கு மேற்பட்ட காண்டிராக்ட் கேரேஜஸ்க்கு பர்மிட் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்றைக்கு இப்படிப்பட்ட காண்டிராக்ட் கேரேஜஸ், ஆம்னி பஸ்கள் என்ற முறையிலேயும், மற்ற முறைகளிலேயும் நிரந்தரப் பேருந்துகளாகவே பல வழித்தடங்களில் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆர்.டி.ஓ.க்களும், தனியார் முதலாளிகளும் இணைந்து, இப்படி அரசுப் பேருந்துகளைப் பலவீனப்படுத்தக்கூடிய முறையிலே இன்றைக்கு நிலைமைகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன.

அதைப்போல, இண்டர் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் காம்படிஷன் இன்றைக்கு ஏற்பட்டு பலயிடங்களிலே அதனால் பிரச்சினைகளும், சிக்கல்களும் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. தனியார் முதலாளிகள் பல வழித் தடங்களில் பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்கு அனுமதி வழங்கி, அவர்கள் அந்த ரூட்டுகளில் சில மாதங்கள் ஓட்டிவிட்டு, இலாபம் இல்லை என்று காரணம் காட்டி பேருந்துகளை நிறுத்தி விடுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட இடங்களில் அரசுப் பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்கு அரசு முன்வருவதில்லை. ஏன் என்றால் தனியார் முதலாளிகள் அதற்குக் குறுக்கே நிற்கிறார்கள். உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமேயானால், சங்கரன் கோயிலிலேயிருந்து சிவகிரிக்கு, சங்கரன் கோயிலிலேயிருந்து கரிசான்குளத்திற்கு, சங்கரன்கோயிலிலேயிருந்து மாங்குடிக்கு, வேலூரிலேயிருந்து பரவக்கல்லுக்கு என்று இம்மாதிரியான ரூட்டுகளிலே தனியார் முதலாளிகள் பஸ்களை நிறுத்திவிட்டார்கள். அதற்குமேலே அரசு பஸ்களை ஓட்டுவதற்கு அங்கே டிஸ்ட்ரிக்ட் டிரான்ஸ்போர்ட் லெவலில் ஒரு கமிட்டி என்ற முறையிலே—அந்த பர்மிட்டைக் கொடுப்பதற்காக ஒரு கமிட்டி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது—அந்தக் கமிட்டியைப் பொறுத்தவரையில் இன்றைக்குத் தனியார் முதலாளிகள் தங்களுடைய செல்வாக்கைப் பயன்படுத்துவதற்கு வசதி ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஏனென்றால், அரசின் ஒரு சில அதிகாரிகளும், தனியார் முதலாளிகளும் தான் அந்தக் கமிட்டியில் இடம் பெறுகிறார்கள். இந்த விஷயத்திற்கு வருவதற்கு முன் நான் இன்னொரு விஷயத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அரசு அதிகாரிகளுக்குப் பணம் கொடுக்கவில்லையென்றால், தனியார் பேருந்துகளை நிறுத்துவதும், அந்தயிடத்தில் இரவோடிரவாக அரசுப் பேருந்துகளை ஓட்டுவதும், அதற்குப்பிறகு பணத்தைக் கொடுத்தால் அவர்கள் அந்த அரசு பஸ்களை நிறுத்திவிட்டு, தனியார் பஸ்களை மீண்டும் ஓட்டுவதற்கு அனுமதி தருவதும் என்ற நிலைமை இருக்கிறது.

உதாரணமாக திருநெல்வேலி, கழுகுமலை போன்ற இடங்களில் முத்துராமலிங்கம் என்ற பெயரைக் கொண்ட பஸ், அதாவது நிறுத்தப்பட்ட பஸ் அதற்குப் பிறகும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றது. அதன் மர்மம் என்ன ? இதிலே இன்னொரு விஷயத்தையும் நாம் பார்க்க வேண்டும். இந்தக் குழுவின் அனுமதியைப் பெற்றால்தான் பேருந்துகளை ஓட்ட முடியும் என்ற ஒரு நிலைமை ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றது. தனியார் முதலாளிகள் தங்களுடைய செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தி, பல இடங்களில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்கு முன் வந்தால் கூட அதற்கு இந்தக் கமிட்டியின் ஒப்புதல் கிடைக்காத நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அதன் காரணத்தால் இன்று பல இடங்களில் மக்களின் தேவைக்காக பேருந்துகள் விடப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இதை ஒரு எடுத்துக்காட்டாகத்தான் நான் குறிப்பிட்டேன்.

(முற்பகல் 11-30)

தஞ்சை மாவட்டத்திலே இப்படி ஒரு மாவட்டக் குழு ஏற்படுத்தப்பட்டு இரண்டு வருட காலம் ஆகியும் அந்தக் குழு கூடவில்லை என்று தெரிகிறது. ஆகவே, மேலே இருக்கக்கூடிய, அமைச்சர் அவர்களும், சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளும் அதைக் கண்காணித்து வருகிறார்களா என்ற சந்தேகம் ஏற்படுகின்றது. ஆகவே, அரசுத் துறையில் அதிகமான பஸ்களை விடுவதற்கான நடவடிக்கைகளை அரசு எடுக்க வேண்டும் என்று நான் மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பிலே வலியுறுத்துகிறேன்.

அடுத்து, பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் அதனுடைய தரம் மிக மோசமாகி இருக்கின்றது. தற்போது இயங்குகின்ற அரசின் பஸ்களைப் பார்த்தால் அப்படிப்பட்ட நிலைமைதான் இருக்கின்றது. உதாரணமாக ஒன்றை சொல்கிறேன். சூப்பர் டீலக்ஸ் பஸ் கூட இன்றைக்குத் தரம் குறைந்திருக்கின்றது ; பல இடங்களில் குஷன் கிடையாது ; வைப்பர்கள் கிடையாது ; ஜன்னல்கள் உடைந்துவிட்டதன் காரணத்தால் மழைக் காலத்தில் தண்ணீர் உள்ளே வந்துவிடுகின்றது ; மேலும், Push back வைப்பதற்காக உள்ள அந்த அமைப்பில் ஸ்பிரிங் வேலை செய்யவில்லை ; இப்படிப்பட்ட ஒரு நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. ஆனால், சூப்பர் டீலக்ஸ் பேருந்திற்கு அதிகமான கட்டணம் வாங்குகிறோம் என்ற உணர்வோடு, அந்தப் பொறுப்போடு என்னென்ன வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமோ அந்த முறையில் செய்து கொடுக்கவில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

நீண்ட தூரம் செல்லும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் ஓவர் லோட் ஏற்றுவது என்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. இவ்வாறு ஓவர் லோட் ஏற்றப்படுவது நீண்ட தூரம் செல்லும் பேருந்துகளில் தவிர்க்கப்பட வேண்டும். அந்தப் பேருந்துகளில்

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்] [1984 மார்ச் 20

பராமரிப்பு மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றது. அதற்குக் கார
ணம், தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை குறைக்கப்பட வேண்டும்
என்ற எண்ணத்தோடு குறைக்கப்படுவதால், போதுமான மெயின்
டெனன்ஸ் செய்வதற்குத் தொழிலாளர்கள் வைக்கப்படவில்லை
என்று சொல்லப்படுகின்றது. அதன் காரணமாக இன்று பல
இடங்களில் பிரேக் டவுன் ஏற்படுகின்றது. இப்படிப்பட்ட,
மோசமான நிலைமையில் உள்ள பேருந்துகளை எடுத்துச் செல்ல
மறுக்கின்ற ஓட்டுநர்களைப் பழிவாங்குகின்ற நிலைமை இருக்
கின்றது. ரீடிரேடிங் செய்யப்பட்ட டயர்களைப் ஃப்ரண்டிலே
போடுவது சரியில்லை என்று சொன்ன காரணத்திற்காக சில
தொழிலர்ளர்கள் பழிவாங்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். கன்னியாகுமரி
மாவட்டத்தில் குட்டப்பன் என்ற தொழிலாளி அப்படிச்
சொன்ன காரணத்தால் பழிவாங்கப்பட்டிருக்கிறார்.

உலக வங்கியின் உதவியோடு இன்றைக்கு சில நடவடிக்கை
களை எடுக்க அரசு முயற்சிக்கின்றது. உலக வங்கியின் உதவி
யோடு செய்யப்படுகின்ற காரியங்களில் சில நடவடிக்கைகளை
அரசாங்கம் எடுக்கின்றபோது அதனை அவர்கள் ஒத்துக்கொள்ள
வில்லை என்ற காரணத்தால் அந்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்
படாமல் இருக்கின்றன என்று அரசும், அமைச்சர் அவர்களும் பல
தடவை ஸ்டேட்மெண்ட் விட்டிருக்கிறார்கள். உலக வங்கியின்
உதவியோடு காரியங்களைச் செய்ய வேண்டுமென்றால் கட்ட
ணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்று அவர்கள் கட்டாயப்படுத்து
கிறார்கள். கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்று சொல்
வதற்கு அவர்கள் யார்? ஆகவே, இன்று பல்லவன் போக்குவரத்து
கழகத்திற்காகக் கொடுக்கப்படவேண்டிய பணத்தை மட்டுமல்ல;
கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்ற நிபந்தனையை நாம்
ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை என்றால் அவர்கள் செய்யக்கூடிய இன்
னும் சில உதவிகளைக் கூட நிறுத்திவிடுவதாக, மிரட்டுவதாகப்
பத்திரிகைகளில் வந்திருக்கின்றது. இந்த விஷயத்தைப்
பொறுத்த வரையில் நாம் உலக வங்கிக்குப் பணிந்து விடுவதற்குப்
பதிலாக அவர்களுடைய கொள்கையை நமது அரசு எந்த அள
விற்கு வலிமையாக எதிர்க்க வேண்டுமோ அந்த அளவிற்கு வலி
மையாக எதிர்க்க வேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்
கிறேன். அப்படிச் செய்யாமல் அதை ஒரு சாக்காக வைத்துக்
கொண்டு மக்களின் தலையில் மேலும் அதிகமான கட்டணத்தை
விதிப்பது கூடாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொரு முக்கியமான கருத்து என்னவென்றால், நஷ்டத்
தைப் பற்றிச் சொல்கிறார்கள். சோழன் போக்குவரத்துக்
கழகத்திலே சமீபத்திலே ஒரு பெரிய ஊழல், பல கோடிக்கணக்கான
ரூபாய் ஊழல் கண்டு பிடிக்கப்பட்டதாகப் பத்திரிகையிலே வந்
திருக்கிறது. இந்த அரசு ஆட்சிப் பொறுப்பிற்கு வந்து 7 ஆண்டு
கள் ஆயிற்று. ஆனால், இதுவரையில் கண்டு பிடிக்கப்படவில்லை,
சமீபத்திலே வந்த அதிகாரி கண்டு பிடிக்கவில்லை என்றால்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

தொடர்ந்து இந்த நடவடிக்கை நீடித்து வரும் என்ற சந்தே
கத்திற்கு இடம் இருக்கிறது. சம்பந்தப்பட்ட திரு. இராஜ
கோபால் என்பவர் இன்று பல அமைச்சர்களுக்கு வேண்டியவர்
என்று அவர் பிரச்சாரம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்.

இன்னொரு முக்கியமான பிரச்சினை என்ன என்றால்,
இன்று பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையிலே, என்ன,
என்ன முறையிலே அவற்றைக் கட்டிக் காக்க வேண்டுமோ அந்த
முறையிலே கட்டிக்காக்கவில்லை. உதாரணமாக, திருவள்ளுவர்
போக்குவரத்துக் கழக ரூட் நெம்பர் 503-லே ஓடி வந்த பி.ஓ. 801
என்ற பேருந்தை 15 நாட்களுக்கு.................. (மணி
அடிக்கப்பெற்றது— குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இன்னும் 7, 8
உறுப்பினர்கள் பேச வேண்டியிருக்கிறது. 10 நிமிஷம் உறுப்
பினர் கேட்டார். 12 நிமிஷம் கொடுத்தேன். ஆகவே, ஏதா
வது கட்டுப்பட்டு நடந்தால்தான் நல்லது. நான் சொல்வதைக்
கேட்கவில்லையென்றால், இங்கே எதற்காக நான் உட்கார்ந்து
கொண்டிருக்கிறேன். 10 நிமிஷம் கேட்டதற்கு 12 நிமிஷம்
கொடுத்தாயிற்று. அதற்கு மேலே கிடையாது.

திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்
தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்
சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற மானியக் கோரிக்
கையை வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு
வாய்ப்பளித்த உங்களுக்கு முதலிலே நான் நன்றியைத் தெரிவித்
துக் கொள்கிறேன். தமிழக அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள்
பயணிகளுக்குச் சிறப்பான பேருந்து வசதிகளைச் செய்து கொடுத்
திருப்பதோடு, சிக்கன நடவடிக்கைகளைக் கடைப் பிடித்தும்
தொழிலாளர் தோழர்களுக்கு வாரி வழங்கியும் இந்திய துணைக்
கண்டத்திற்கு எடுத்துக் காட்டாகவும் முன்னோடியாகவும்
திகழ்ந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை அனைத்துப் பெருமக்களும்
பாராட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

இதுவரையில் பேருந்துகள் சம்பந்தமாக பொறியியல்
கல்லூரியில் பாடமோ, பயிற்சியோ பெறுகின்ற வாய்ப்புக்கள்
இல்லாமல் இருந்தன. ஆனால், புரட்சித் தலைவருடைய
ஆட்சியிலேதான் பெரியார் மாவட்டத்திலே போக்கு
வரத்துக் கழகங்களுடைய நிதி உதவியோடு பொறியியல்
கல்லூரி ஒன்று அமைப்பதற்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது.
பேருந்துகளை அழகாகவும் சிறப்பாகவும் இயக்குவதிலே இந்திய
துணைக் கண்டத்திலே முதலிடம் வகிக்கின்ற தமிழகம், இந்தக்
கல்லூரி அமைக்கப்படுமானால் புதிய வடிவமைப்புகளையும், பய
ணிகளுக்குச் சிறப்பான வசதிகளையும் செய்து கொடுப்பதிலே
இந்திய துணைக் கண்டத்திலே மட்டுமல்ல, உலகத்திலேயே முத
லிடம் வகிக்கின்ற ஒரு நிலைமை உருவாகும் என்று இந்த நேரத்
திலே நான் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.
இதற்கான வாய்ப்பினை ஏற்படுத்திக் கொடுத்த எங்களுடைய

[திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்] [1984 மார்ச் 20

இதய தெய்வம் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் பெரியார், மாவட்ட மக்கள் சார்பிலே என்னுடைய இதயங்கனிந்த நன்றியை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளைத் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையிலே இந்த அரசு உறுதியான நடைமுறையைக் கடைபிடித்து வருகிறது. கிராமப் புறத்திலே இருக்கிற அழுத்தப்பட்ட மக்கள், தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுடைய முன்னேற்றத்திற்காக அவர்களுடைய வாழ்க்கையை உயர்த்த வேண்டுமென்பதற்காக இந்த அரசு எத்தனையோ பல சமூக நலத் திட்டங்களை இன்றைக்குக் கொண்டு வந்து செயல்படுத்திக்கொண்டு வருகிறது. மக்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை முன்னேற்றுவதிலே முதலிடம் கொடுக்கின்ற வகையிலே இன்றைக்கு இந்த அரசு செயல்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது. அதே நேரத்திலே மற்றவர்கள் எந்த அளவு இந்த தேசியமயக் கொள்கையிலே இருக்கிறார்களோ அதைவிட உறுதியான நிலையிலே இந்த அரசு இன்றைக்கு இருந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரியப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

மொத்தப் பேருந்துகளிலே 62.26 சதவீதம் பொதுத் துறையிலே இயக்கப்பட்டு வருகிறது. இந்த அரசு பொறுப்பேற்றதற்கு முன்னாலே, எத்தனைப் பேருந்துகள் பொதுத் துறையிலே இயக்கப்பட்டு வந்தன? இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற பின் எத்தனைப்பேருந்துகள் பொதுத் துறையிலே கொண்டுவரப்பட்டன என்பதைக் கண்ணுற்றாலே இந்த அரசினுடைய தேசியமயக் கொள்கை உங்களுக்கெல்லாம் நன்றாகத் தெளிவாகும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 11-40)

டீசல் விலையை மத்திய அரசு உயர்த்தி இருந்தாலும் இந்த அரசு பயணிகளின் கட்டணத்தை உயர்த்தவில்லை என்பது இந்த நேரத்தில் நாம் நினைவு கூறத் தக்கதாகும். இந்த அரசு பயணிகளுக்குப்பல வசதிகளைச் செய்து கொண்டிருக்கிறது. புற்று நோயாளிகள் சிகிச்சை பெறுவதற்காக இலவசமாக மருத்துவமனைகளுக்குச் செல்வதற்கும், உடல் ஊனமுற்ற குழந்தைகள் தங்கள் இருப்பிடத்திலிருந்து, பள்ளி, மருத்துவமனை ஆகியவற்றிற்கு இலவசமாக பேருந்துகளில் சென்று திரும்பவும் வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்கள் சமுகப் பேருந்துகளில் சலுகைக் கட்டண வீதங்களில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். நெரிசல் நேரங்களில் பள்ளி செல்லும் குழந்தைகள், பணிக்குச் செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் நோக்கத்துடன் நகரங்களில் மகளிர், குழந்தைகள் பேருந்துகள் அதிகமாக ...டப்படுகின்றன.

1984 மார்ச் 20] [திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்]

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை)

அதேபோல விழாக் காலங்களில் பேருந்து நிலையங்களில் அதிக
மாக இருக்கிற பயணிகளின் நெரிசலைக் குறைக்க தனிப்பேருந்து
கள் விடப்படுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்
கின்றன. பேருந்து நிலையங்களில் குடிநீர் வசதியும், கழிப்பிட
வசதியும் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 10 நாட்களுக்கு
முன்னதாகவே தங்களது இருக்கைகளுக்கு ஒதுக்கீடு செய்து
கொள்ளும் ரிசர்வேஷன் வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்
கிறது.

திருவள்ளுவர் பேருந்து நிலையங்களில் பயணிகள் தங்கு
வதற்கு ஓய்வு அறைகள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அதேபோல
தமிழகத்தில் பேருந்துக் கழகங்கள் எந்த அளவிற்குச் சீரோடும்,
சிறப்போடும் செயல்படுகின்றன என்பதற்கு எடுத்துக்காட்டாக
அந்தமான் தீவில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டிற்கான ஆலோ
சனைகளைச் சொல்வதற்கான பொறுப்பை மத்திய அரசு சேரன்
போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் ஒப்படைத்துள்ளது. அந்தத் தீவு
களில் பேருந்து வசதிகளை ஏற்படுத்துதல், தங்களது அதிகாரி
களுக்குப்பயிற்சி அளித்தல் போன்ற பொறுப்புகளை இந்தக்
கழகத்திற்குக் கொடுத்துள்ளது. நம்முடைய பேருந்து கூண்டுகள்
அழகாகவும், நேர்த்தியாகவும், சிறப்பாகவும் இருப்பதால் டெல்லி
ஆந்திரம், கர்நாடகம், கேரளம் முதலிய போக்குவரத்துக் கழகங்
கள் தங்களுடைய பேருந்துகளுக்குக் கூண்டுகள் கட்டுகிற
பணியை நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குக் கொடுத்
திருப்பது, நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு
இயங்கி வருகிற சிறப்புக்கு எடுத்துக்காட்டாக அமையும்..

பயணிகள் நலனில் அக்கறை எடுத்துக்கொண்டு வசதி
களை செய்து தருவதைப் போல இந்த அரசு தொழிலாளர்கள்
நலனிலும் அக்கறை எடுத்துக் கொண்டு செயல்பட்டு வருகிறது.
பயணிகளையும், தொழிலாளர்களையும் தன்னுடைய இரண்டு கண்
களாகக்கொண்டு இந்தஅரசு செயல்பட்டுக்கொண்டு வருகிறது.
ஊதியம் பற்றிய புதிய ஒப்பந்தம் ஒன்று தொழிலாளர்களுடன்
செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 1983 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர்
...ங்கள் முதல் நாளிலிருந்து இந்த ஒப்பந்தம் செயலுக்கு வந்துள்
...து. பழைய ஒப்பந்தம் அமலில் இருக்கும் காலம் முடிவதற்கு
முன்பாகவே புதிய ஒப்பந்தம் உடன்பாட்டிற்கு வந்திருக்கிறது.
...துவும் தொழிலாளர்கள் எந்தக் கோரிக்கையும் வைக்காமல்,
போராட்டங்களை அறிவிக்காமல் இந்த ஒப்பந்தம் அமலுக்கு
வந்திருக்கிறது என்பதைப் பெருமையாக தெரிவித்துக்கொள்ளக்
கடமைப்பட்டிருக்கிறேன், இது முன்பு எப்போதும் இல்லாத
... நிலையாகும்.

சென்னை, மற்றும் மாவட்ட தலை நகரங்களில், தலைமை யிடங்களில் வசிக்கிற பணியாளர்களுக்கு வீட்டு வாடகைப்படி 15 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும், மற்ற இடங்களில் வசிப்பவர் களுக்கு 12 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் கொடுக்கப்படுகிறது. சலவைப்படி மாதம் ஒன்றுக்கு 8 ரூபாயிலிருந்து 10 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. ஆண்டிற்கு 10 நாட்கள் சம்பளத்துடன் கூடிய விடுமுறை வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. மகளிருக்கு மகப் பேறு விடுப்பு 60 நாட்கள் என்று இருந்ததை 90 நாட்கள் என்று உயர்த்திக்கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மருத்துவ விடுப்பு 6 நாளி லிருந்து 8 நாளாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. பணிமனைகளில் தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய ஓய்வு நேரத்தைக் கழிப்ப தற்கு வானொலி மற்றும் தொலைக்காட்சிப் பெட்டி வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இரவில் பணிபுரிகிற தொழி லாளர்களுக்கு இலவச சிற்றுண்டியும், தேனீரும் வழங்கப்படுகிறது. அதேபோல பணிமனைகளில் பணிபுரிகிற தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த விலையில் உணவு, சிற்றுண்டி முதலியன வழங்கப்படு கின்றன. ஆண்டிற்கு ஒருமுறை மாநிலம் முழுவதும் குடும்பத் தோடும் கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாகச் சென்று வருவதற் கான வாய்ப்பு, வசதிகள் அவர்களுக்குச் செய்து கொடுக்கப்பட் டிருக்கின்றன பணியாளர்களுடைய இரண்டு பிள்ளைகளுக்கு பள்ளி, மற்றும் கல்லூரிகளுக்குச்சென்று வருவதற்கான இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. பணியிலே இருக்கிற தொழிலாளர்கள் இறந்துவிட்டால் அவர்களுக்கு ஈமச்சடங்குகள் செய்வதற்காக உடனடியாக 150 ரூபாய் உதவிப் பணம் வழங்கப்படுகிறது. அவர்களுடைய குடும்பத்திலே அல்லது அவரது ஆதரவிலே இருக்கிற ஒருவருக்குக் கழகத்திலே வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்திலிருந்து அனுமதி பெறாமலேயே அவர்களுக்கு வேலை வழங்கப்படுகிறது. திருமணம் போன்ற நல்ல காரியங்களுக்கு 6 சதவீதம் வட்டியில், எளிய தவணையில் கடன் உதவி வழங்கப்படுகிறது. இந்த அரசு பயணிகளுக்கு எந்த அளவிற்கு வசதிகளைச் செய்து கொடுத்து இருக்கிறதோ, அதே போல் தொழிலாளர்கள் நலத்திற்கும் மிகுந்த அக்கறை காட்டி அவர்களுடைய ஒவ்வொரு செயலிலும் தன்னை ஈடுபடுத்திக் கொண்டு பணியாற்றி வருகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்த ஆண்டு புதிதாக ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருக்கும் ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம் காங்கேயம் பணிமனையில் புதிதாக கூண்டுகட்டும் பணி ஆரம்பிக்கப்பட்டதால், 60,000 ரூபாய் சிக்கனப்படுத்தப்பட்டு இருப்பதோடு மட்டுமல்லாமல், நேர்த்தி யான முறையிலும், சிறப்பான முறையிலும், அனைவரும் பாராட் டத்தக்க வகையிலும் அந்தக் கூண்டு கட்டப்பட்டு இருக்கிறது. புதிதாக ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருக்கும் ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகப்பணிமனை ஒன்று கொடுமுடியில் ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

கொடுமுடி சுற்றுப்புற பகுதியில் பேருந்து வசதிகள் சரியாக இல்லை. குறிப்பாக ஐய்யம்பாளையம், ராசாம்பாளையம், குப்பம்பாளையம், பெரிய வலசு போன்ற இடங்களுக்கு பேருந்து கள் இல்லாததால் அந்தப் பகுதி மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படு கிறார்கள். ஆகவே, அங்கே பஸ்கள் விட அரசு முன்வரவேண் டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மினி பஸ் ஈரோடு நகரில் இருந்து பல பகுதிகளுக்கு செல்கிறது. அந்த மினி பஸ்ஸை கணபுரம், அரசலபுரம், அரச்சலூர் போன்ற இடங்களுக்கும் விரிவுபடுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

இன்றைக்குப்போக்குவரத்துத் துறை நல்ல சீரோடும், சிறப் போடும் செயலாற்றிக்கொண்டு வருகிறது. மற்ற மாநிலங்கள் நமமுடைய மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பின்பற்றி நடக்க ஆர்வம் செலுத்துகின்ற வகையில் நம்முடைய போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் செயல்படுகின்றன என்பதைச் சொல்லி, இந்த மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. எம். ஆறுமுகம் : மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், நிர்வாகம், நாட்டுடைமையாக்கப் பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவை சம்பந்தமான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் ஒருசில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கக்கூடிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலே பஸ்களைத் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற குறிப்பு சம்பந்தமாக ஏற்கனவே இந்த அவையில் ஒரு சட்டத்தை நிறைவேற்றியிருந்தாலும் கூட எங்கள் கட்சியைப் பொறுத்தவரையில் புதிதாக பர்மிட் கொடுக்கக்கூடிய முறையை நாங்கள் பலமாக ஆட்சேபிக்கிறோம். அதே நேரத்திலேபடிப்படியாக பஸ்களை தேசியமயமாக்குவோம் என்கிற கொள்கையை ஒரு புறத்தில் சொல்லிவிட்டு, மற்றொரு புறத்தில் புதிதாகப் பர்மிட் வழங்குவது என்பது இரட்டை வேடம் போடும் கொள்கையாக இருப்பதோடு மட்டுமல்லாமல், தனியாரை ஊக்குவிக்கும் கொள்கையாகவும் இருக்கிறது என்று நான் கருதுகிறேன்.

அதே நேரத்தில் தனியார் துறை, பொதுத் துறை என்று இருந் தாலும் கூட, தொழிலாளர் நல நிலைமையைப் பொறுத்தவரை யில் இந்தக் கார்ப்பரேஷனில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்கள் 2 ஆண்டுகள், 3 ஆண்டுகள் டெம்பரரியாக தொழிலாளியாகப் பணிபுரிந்து வருகிறார்கள். கார்ப்பரேஷனில் உள்ள ஸ்டாண்டிங் ஆர்டரைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு இப்படிச் செய்கிறார்கள். மத்தியஅரசாங்கம் வைத்து இருக்கிற மாடல் ஸ்டான்டிங் ஆர்ட ரைக் கூட அவர்கள் எடுத்துக்கொள்ளாமல், தாங்களாகவே ஒரு நிலையாணையை உருவாக்கி இரண்டு ஆண்டுகள், 3 ஆண்டுகள்

[திரு. எம். ஆறுமுகம்] [1984 மார்ச் 20

பணி புரிந்தாலும், அவர்களாகவே வேலையில் இருந்து செல்லக்
கூடிய நிலைமை உருவாகியிருக்கிறது. எனவே தொழிலாளர்
களுக்குப் பாதுகாப்பு இல்லை.

அதேபோல் சம்பள விகிதங்களைப் பொறுத்தவரையில், 12
கார்ப்பரேஷன்கள் இருக்கின்றன என்று சொன்னால், ஒவ்வொன்
றிற்கும் ஒரு வித்தியாசமான சம்பளம் விகிதம் இருக்கிறது. 'யூனி
பார்ம ஸ்கேல் ஆப் பே கிடையாது, பஞ்சப்படி கிடையாது.
ஆகவே, ஒரே அடிப்படையில் பஞ்சப்படி, சம்பளம் ஆகியவை
கொடுக்க அரசு முன்வரவேண்டும்.

இப்போது போடப்பட்டு இருக்கும் சம்பள உயர்வு பற்றி
இங்கே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பெருமையாகச் சொல்லி
இருக்கிறார்கள் எங்களை பொருத்தவரையில் தொழிலாளர்
நல அமைச்சராக இருந்தாலும் சரி, அல்லது போக்குவரத்துத்
துறை அமைச்சராக இருந்தாலும் சரி, ஒரு தொழிற்சாலையில்
பணியாற்றும 60 சதவீதம் மெஜாரிட்டி தொழிலாளர்களைக்
கலந்து கொண்டு தான் அவர்களின் ஒப்புதலின் பேரில் தான்
ஒப்பந்தம் செய்யத் தயாராக இருக்கிறோம் என்று சொல்லி
யிருந்தாலும், போக்குவரத்துத் துறையில் 3 சங்கங்கள் இருந்தா
லும், அவர்கள் 60 சதவீதம் தொழிலாளர்களைக் கொண்ட
அமைப்பாக இருந்தபோதிலும், அமைச்சராகவே ஒரு
சங்கத்தை, அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக்
கழகத்தின் சார்பில் திணித்து, ஒரு ஒப்பந்தத்தை உருவாக்கி
யிருக்கிறார்கள். இது ஒரு தொழிற்சங்க விரோத நடவடிக்கை
என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-50)

அதேபோல் இங்கே சொல்லப்பட்டு இருக்கும் மற்றொரு
முக்கிய விஷயத்தைப் பற்றி நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.
உலக வங்கியிடமிருந்து கடன்பெற்று பஸ்களை அதிகரிப்பதற்காக
நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறீர்கள். சமீபத்தில் 'எகனாமிக்ஸ்
டைம்ஸ்' என்ற பத்திரிகையில் ஒரு செய்தி வந்து இருக்கிறது.
தமிழக அரசு உலக வங்கியிடமிருந்து 35 கோடி ரூபாய் பெற்று
பஸ்களை அதிகரிக்க கடன் பெற்று இருப்பதாகச் செய்தி வந்திருக்
கிறது

இந்தச் செய்தியில் சொல்லப்பட்டிருப்பதை நான் அமைச்ச
ரின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். நீங்கள் அவர்
களிடம் கொடுத்திருக்கிற வாக்குறுதி என்னவென்றால் வருகிற
ஏப்ரல் 1-ந் தேதியிலிருந்து பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துகிறோம்
என்பது பஸ்கள் வாங்குவதற்கு என்று 35 கோடி ரூபாய்
கடன் தருவதற்கு அவர்கள் வைத்திருக்கிற நிபந்தனை இது.
இப்படிக் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடிய சூழ்நிலையில் நீங்கள்
இருக்கிறீர்கள். அவர்கள் இந்த அறிக்கையிலே சொல்லியிருக்
கிறார்கள். அதை நான் படித்துக் காட்டுகிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. எம். ஆறுமுகம்]

'The Bank team had threatened the Government with stoppage
of aid, if the P.C.C. fares were not raised by 20 per cent. This
envisages the raising the minimum fare from 30 paise to 40 paise'
the sources said

என்று அவர்கள் பத்திரிகையில் வெளியிட்டிருக்கிறார்கள்.
நீங்கள் ஒருபுறம் உலக வங்கியில் 35 கோடி ரூபாய் கடன்பெற்று
அவர்களிடம் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த உத்தரவாதம் கொடுத்
திருக்கிறீர்கள்; இப்போது பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவதாகச்
சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறீர்கள். இதைப் பார்க்கும்போது இன்னும்
கொஞ்ச காலத்தில் தமிழ்நாட்டை உலக வங்கியிடம் அடகு
வைத்துவிடுவார்களோ என்ற பயம் எங்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்
கிறது. கடன் பெற்றிருக்கிற காரணத்தால் உலக வங்கி
அரசாங்கத்தை இன்றையதினம் மிரட்டுவதாக இருக்கிறது.
அரசாங்கத்தின் இந்த நிலையை இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின்
சார்பாக நாங்கள் வன்மையாகக் கண்டிக்கிறோம்.

அடுத்து, இப்போது கார்ப்பரேஷன்கள் எப்படிச் செயலாற்
றிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதைப்பற்றி குறிப்பிட விரும்பு
கிறேன். நம்முடைய மாநிலத்தில் செயல்படுகின்ற போக்கு
வரத்துக் கழகங்களில் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்று.
அந்தக் கழகத்தில் திரு இராஜகோபால் என்பவர் ஒரு சாதாரண
கிளார்க். ஆனால் மேலதிகாரிகள், எம். டி. எல்லாம் கூட
அவரைப் பார்த்து பயந்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நாங்கள்
அறிகிறோம். அந்த திரு இராஜகோபாலிடம் வந்து பல அதிகாரி
கள் சம்பளம் வாங்குவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அந்த
நபர் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே கிட்டத்தட்ட 3
கோடி ரூபாய் அளவுக்கு ஊழல் செய்திருக்கிறார். அவர்
மீது வழக்கு தொடரப்பட்டு, அவர் திருச்சியில் இருக்க
வேண்டுமென்ற 'கண்டிஷனல் பெயிலில், வெளியே வந்திருக்கிறார்
ஆனால் அவர் திருச்சியில் இல்லாமல் கும்பகோணத்தில் இருக்
கிறார். இப்படி 3 கோடி ரூபாய் ஊழல் செய்திருக்கிற அந்த
நபர் மீது நடவடிக்கை எடுப்பதற்குப் பதிலாக அவருடைய
வீட்டுத் திறப்பு விழாவுக்கு அதிகாரிகளும் அமைச்சர்களும் போயி
ருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு மாற்றுத்
தலைவர் அவர்களே, திரு இராஜகோபால் வீட்டுத் திறப்பு விழா
வுக்கு அமைச்சர்கள் போனார்கள் என்று கூறுவதின் மூலம்
நிச்சயமாக உறுப்பினர் அவர்கள் திரு இராஜகோபாலை
காப்பாற்றுகிற நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட வேண்டாம். யாரும்
திரு இராஜகோபாலை காப்பாற்றுவதாக இல்லை. நீங்கள்
நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லுங்கள்; அவரைக்
காப்பாற்றுகின்ற முறையில் சொல்ல வேண்டாம்.

திரு. எம். ஆறுமுகம் : நாங்கள் சொல்லக்கூடியது, ஒரு
போக்குவரத்துக்கழகத்தில் 3 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு கையாடல்
செய்திருக்கிற நபர் வீட்டுக்கு நீங்கள் செல்லுகிறபோது அவரைப்
பாதுகாக்கத்தான் நீங்கள் நடவடிக்கை எடுக்கிறீர்கள் என்று
பொதுமக்கள் நம்புகிறார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா : பொதுமக்கள்
பேசுகிறார்கள் என்று சட்டமன்றத்தில் பேசக்கூடாது. நான்
சம்பந்தப்பட்ட அந்த ஊரிலே இருக்கிற அமைச்சர். நானே
சொல்கிறேன், தீவிரமாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று.
ஆகவே அமைச்சர்கள் போனார்கள் என்று திரும்பத் திரும்பச்
சொல்வதால் எங்களைக் களங்கப்படுத்துவதுதான் மாண்புமிகு
உறுப்பினர் அவர்களுடைய நோக்கம் என்று தெரிகிறது.
(குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு திரு. கு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு மாற்றுத்
தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பேசும்
போது, குறைந்த நேரமே கொடுக்கப்பட்டிருப்பதால், குறுக்கிட
வேண்டாம்; கடைசியில் பதில் சொல்லும்போது குறிப்பிடலாம்
என்று ...த்துக்கொண்டிருந்தேன். இப்போது விவகாரம்
வந்துவிட்டதால் சொல்கிறேன். எந்த அமைச்சரும் அங்கே
போகவில்லை. இன்னும் சொல்லப்போனால் இந்த நபர் ...
என்றுகூட எனக்கு அடையாளம் தெரியாது. அமைச்சர்கள்...
அதிகாரிகள் எல்லாம் அவரைக்கண்டு பயந்து கொண்டிருக்
கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அவரைப் பார்த்து அமைச்
சர்கள் பயப்பட வேண்டிய அவசியம் இல்லை.
அவரைப் பார்த்துப் பயப்படுவதாக இருந்தால் உங்களைப்
பார்த்து நாங்கள் எங்கே போவோம்? ஆக, அந்த கற்பனை
எல்லாம் வேண்டாம். உங்களிடம் நாங்கள் தைரியமாக இருக்கும்
போது வேறு யாரைப் பார்த்தும் நாங்கள் பயப்பட...க்கூடிய
சூழ்நிலை இல்லை. யார் தவறு செய்தாலும் நடவடிக்கை எடுக்கத்
தயாராக இருக்கிறோம். குறைபாடுகளைச் சுட்டிக்காட்டுவது
உங்கள் கடமை, ஆனால், மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை
அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதைப் போல, அவருக்குப் பாது
காப்பு அளிக்கின்ற வகையில் எங்களைத் தள்ளிவிடவேண்டாம்
என்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. எம். ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை
அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதற்கு நன்றி, ஆனால் நாங்கள்
யாரையும் பாதுகாப்பதாக இல்லை. தொடர்புடைய நபர்கள்
மீது, குற்றச்சாட்டு சுமத்தப்பட்ட நபர்மீது தொடர் நட
வடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று, நாங்கள் வற்புறுத்துகிறோம்
நான் இதைச் சொல்வதற்குக் காரணம், சம்பந்தப்பட்ட அந்த
நபர் அங்கே இருக்கிற மேலதிகாரிகளுக்குத் தெரியாமல் 3 கோடி
ரூபாய்க்கு ஊழல் செய்திருக்க முடியாது. ஜி. எம். இருக்கிறார்
எம். டி. இருக்கிறார். அவர்களுக்குத் தெரியாமல் எப்படி 3

கோடி ரூபாய் ஊழல் நடந்திருக்கும்? ஆகவே, சம்பந்தப்பட்ட
அந்த அதிகாரிகள் மீதும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். ஆனால்
நீங்கள் ஜி. எம். ஆக. இருந்த அதிகாரிக்கு பிரமோஷன்
கொடுத்திருக்கிறீர்கள். அங்கே எம். டி. ஆக இருந்தவரை
இப்போது நீங்கள் வெளிநாட்டிற்கு அனுப்பியிருக்கிறீர்கள்.
ஊழல் சம்பந்தப்பட்ட எம். டி. ஆக இருக்கக்கூடியவருக்குப்
பிரமோஷன் கொடுத்து, இன்றைக்கு வெளிநாட்
டிற்கு சுற்றுப்பயணமாக அனுப்பியிருக்கிறீர்கள். இதைத்தான்
நான் கேட்கிறேன். அவர்களைப் பாதுகாக்கின்ற நிலைமை ஏற்
பட்டிருக்கிறது. அவர் மீது கடுமையான விசாரணையை நீங்கள்
எடுக்கவேண்டும். சி. பி. ஐ. விசாரணைக்கான உத்தரவைப் போட
வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பாடி
கட்டுவதற்காக பர்மிட் வாங்குவதற்கு ஒரு வண்டி இருக்கிறது.
ஒரே எண்ணில் 6 வண்டிகள் ஓடப்பட்டிருக்கின்றன. இது
சம்பந்தமாக 'ஹைவேஸ் ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட்.' சர்வே
செய்யும்போது பெங்களூரில் அந்த வண்டி பிடிக்கப்பட்டிருக்கிறது
அதை யார் செய்தது? ஒரே ஒரு நம்பரில் 6 வண்டிகள் ஓட்டப்
பட்டிருக்கின்றன. என்ன நடவடிக்கை எடுத்தீர்கள்? இதுவரையில்
நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை. ஆகவே நடவடிக்கை எடுக்க
வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஏ. டி. சி. யில் கிருஷ்ணகிரியில் 5,000 லிட்டர் டீசல்
திருடு போய் இருக்கிறது. அது எங்கே போயிற்று, யாராவது
சாப்பிட்டார்களா? அதை ஏன் கண்டுபிடித்து நடவடிக்கை
எடுக்கவில்லை? நான் இதைச் சொல்வதற்குக் காரணம், நீங்கள்
தலைவர்களின் பெயரால் போக்குவரத்துக் கழகங்களை
வைத்திருக்கிறீர்கள். ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், பெரியார்
போக்குவரத்துக் கழகம், நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம்
என்று பெரிய பெரிய பாரம்பரியம் மிக்க தலைவர்களின் பெயரை
வைத்திருக்கிறீர்கள். இதனால் என்ன நடக்கிறது என்றால், ஜீவா
போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஊழல், பெரியார் போக்குவரத்துக்
கழகத்தில் 5,000 லிட்டர் பெட்ரோல் காணோம். இது பத்திரி
கைகளில் வந்தால், அசிங்கம். இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக்
கொள்வதெல்லாம், போக்குவரத்துக் கழகத்தை உங்கள் சௌகர்
யத்திற்குப் பிரிக்காதீர்கள். ஒரே ஒரு கழகமாக அமைக்கவேண்டு
மென்பதை வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதே போன்று, தொழிலாளர்கள் பிரச்சினை போனஸ்
பிரச்சினையாக இருந்தாலும் சரி, அல்லது மற்ற பல பிரச்சினை
களாக இருந்தாலும் சரி, தயவு செய்து தொழிற்சங்கத் தலைவர்
களை அழைத்துப் பேசவேண்டும். தொழிற்சங்க உரிமைகளை
நீங்கள் தடுத்து நிறுத்தக் கூடாது. ஊக்க போனஸ் கொடுக்கும்
போது, தேவையானவர்களுக்கு மட்டுமே போனஸ் கொடுக்

கிறீர்கள். ஆனால் தொடர்ச்சியாக வேலைக்கு வருபவர்களுக்கு
இந்த ஊக்க போனஸ் கொடுக்கப்படவில்லை. இப்படிப்பட்ட
நிலைமைகளை மாற்றுவதற்கு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்
டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஒட்டப்பிடாரம் சட்டமன்றத் தொகுதியை மைய
மாக வைத்து நகரப் பேருந்துகளை விடவேண்டுமென்று கேட்
டிருக்கிறார்கள். அதைச் செய்யவேண்டும்.

அவினாசியை மையமாக வைத்து, எல்லாப் பகுதிகளுக்கும்
டவுன் போக்குவரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும்.

இளையான்குடி ஒன்றியத்தில் இரண்டு டவுன் பஸ்கள்
வேண்டுமென்று கேட்டு, சுமார் 2 வருஷமாகிறது. இதுவரை
யிலும் விடவில்லை ஆகவே அந்த பஸ்களை விடவேண்டுமென்று
கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் மூன்றாகப் பிரிக்கப்
பட்ட பிறகு, சென்னையிலே இருக்கின்ற பி.டி.சி. பஸ்ஸிற்கு
மட்டும்தான் பத்திரிகையிலே பணியாற்றுபவர்களுக்கு இலவச பஸ்
பாஸ் கொடுக்கிறார்கள். அவ்வாறு இல்லாமல், தமிழகம் முழு
வதும் பத்திரிகைத் துறையிலே பணிபுரிகின்ற அத்தனை
நபர்களுக்கும், எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் பஸ்
பாஸ் இலவசமாகக் கொடுக்கவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில்
நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து பொள்ளாச்சியிலிருந்து திருச்சி செல்லக் கூடிய
திருவள்ளுவர் போக்குவரத்து நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே
அதை மீண்டும் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

*திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில் : தலைவர் அவர்களே,
போக்குவரத்து மான்யக் கோரிக்கை மீது நடைபெறுகின்ற விவா
தத்தில் பங்கு கொண்டு, என்னுடைய சில கருத்துக்களை இந்த
மன்றத்தின் முன் வைக்க விழைகிறேன்.

(நண்பகல் 12.00)

தமிழகத்திலே போக்குவரத்துத் துறை மிகச் சிறந்த முறையில்
செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிற ஒரு துறை என்ற புகழ் இருந்தது.
ஆனால் அந்தப் புகழ் படிப்படியாகக் குறைந்து வருகிறது என்
பதை வேதனையுடன் நான் கூறிக்கொள்ள முற்படுகிறேன்.
தமிழகத்தில் தனியார்த் துறையிலும், பொதுத் துறையிலும் பஸ்
கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. தனியார்த் துறைகளில் பல
விதமான வசதிகளுடன் பிரயாணிகளைக் கவர்ந்து இழுக்கின்ற
நிலையில், பொதுத் துறை சர்வீஸ்களோடு போட்டி போட்டுக்
கொண்டு, இன்றைய தினம் இயங்கி வருகிறது. பொதுத் துறை
யில் பல வசதிகள் இருந்தும், இப்போது அந்த வசதிகள் நீங்கி
வருவதை நாம் பார்க்கிறோம். பொதுத் துறை போக்குவரத்து

பஸ்களில் பொருத்தப்பட்ட கேசட்டுகள், ரெக்கார்டுகள் இவை
களையெல்லாம் மாற்றியிருக்கிறார்கள். அவை பழுதுபார்க்கப்
பட்டு, மீண்டும் பொருத்தப்படும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர்
அவர்கள் சொன்னார்கள். அது நிச்சயமாக கவனிக்கப்பட்டு,
பொருத்தப்படும் என்று உறுதியாக நம்புகிறோம். நீண்ட வழித்
தடங்களில் ஓடிக் கொண்டிருக்கும் குளுகுளு பஸ்களிலே, பிர
யாணிகளைக் கவர்வதற்காக, வீடியோ கேசட்டுகள் இருந்துவந்
ததைக் கூட இப்போது மாற்றி வருகிறார்கள். தனியார்த்
துறைகள் மிகத் தீவிரமாக இதிலே ஈடுபட்டு கவர்ச்சி
களை அதிகரித்து வருகிறபோது, வசதிகளை அதிகமாகச் செய்து
தருகின்றபோது, போக்குவரத்துத் துறையில் ஆதிக்க நிலையிலே
இருக்க வேண்டிய பொதுத் துறை செய்து தருகின்ற வசதிகளைக்
குறைத்து வருகின்ற காரணத்தால் நாம் பயணிகளைக் கவரு
கின்ற நிலையிலிருந்து பின்தங்கிய நிலைக்குத் தள்ளப்பட வேண்
டிய ஒரு அபாயகரமான நிலை ஏற்பட்டுவிடும் என்று நான் அஞ்சு
கிறேன். எனவே அரசு இந்த நிலைகளை எல்லாம் கவனத்தில்
கொண்டு பயணிகளுக்குத் தேவையான வசதிகளைச் செய்து தர
வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் வலியுறுத்திக்கூற விரும்பு
கிறேன். போக்குவரத்துத் துறையில் தனியார்கள் லாபம் ஈட்டு
கின்ற அதே வேளையில் பொதுத் துறையில் ஓடுகின்ற பஸ்கள்,
அதை நடத்துகின்ற நிறுவனங்கள் நஷ்டத்தில் நடந்துகொண்டு
வருவதாக செய்திகள் வருகின்றன. நல்ல வசதிகளைச் செய்து
தருகின்ற தனியார் போக்குவரத்துத் துறை லாபத்தில் ஓடிக்
கொண்டிருக்கிறபோது, பொதுத் துறையில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற
பஸ்கள் மட்டும் எப்படி நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றன என்பதை என்
னால் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை. பொதுத் துறையில் லாபம்
ஏற்படுத்துவதற்காக பல வழிமுறைகளை அரசாங்கம் மேற்
கொண்டு வருவது என்பது அபாயகரமான வழிமுறைகள் என்
பதை நான் சுட்டிக் காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பஸ்
ஊழியர்களின் எண்ணிக்கையைக்குறைத்து வருகிறார்கள். புதி
தாக ஊழியர்களைச் சேர்த்துக் கொள்வதையும் குறைத்து வரு
கிறார்கள். இப்படிப் பஸ் ஊழியர்களின் எண்ணிக்கையைக் குறைப்
பதன் மூலமாக அரசாங்கத்திற்கு ஏற்படுகின்ற அல்லது நிறு
வனங்களுக்கு ஏற்படுகின்ற செலவைக் குறைப்பதன் வாயிலாக
அதிகமான லாபம் வருவதற்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்
பட்டு வருவது என்பது மிக அபாயகரமானது என்பதை
நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். உதாரணமாக நீண்ட வழித்
தடங்களிலே ஓடுகின்ற பஸ் ஓட்டுநர்கள் குறிப்பாக இரவு நேரங்
களில் ஓட்டி வருகின்றபோது சில தூரத்திற்கு அப்பால் மாற்று
ஓட்டுநர்கள் அங்கே வருவது வழக்கம். இப்போது ஊழியர்களின்
எண்ணிக்கைக் குறைவாக இருக்கின்ற காரணத்தால், இரவு
நேரங்களில் ஓட்டுகின்ற ஓட்டுநர்கள் அதிகமான தூரத்தைக்
கடக்க வேண்டிய காரணத்தால், அதிகமான ஆக்சிடென்ட்கள்
ஏற்படுவதற்கு வழி ஏற்படுகிறது. எனவே, நாம் ஒருபுறம்
லாபத்தைக் கருதி செயல்படுகிறபோது அரசுக்குச் சொந்தமான
பஸ்கள் சேதம் அடைவது மட்டுமல்லாமல், சில மனித உயிர

களைக் கூட பலியிட வேண்டிய பயங்கரமான நிலை ஏற்பட்டு விடுகிறது. எனவே, மனித உயிர்களைப் பலியிட வேண்டாம் என்று நான் அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். வசதிகளை அதிகம் செய்து தருவதோடு, வேலை பார்க்கின்ற ஊழியர்களுக்கு வேண்டிய, வேலை உயர்வு பதவி உயர்வுகள் ஆகியவற்றைச் செய்வதற்கும் அரசாங்கத்திற்குப் பொறுப்பு உண்டு. சில குறிப்பிட்ட கேட்டக்ரியில் வேலை பார்த்து வருகின்ற தொழிலாளர்கள் நிரந்தரமாக அந்த நிலையிலேதான் இருந்து வேலை பார்க்க வேண்டி வருகிறது. உதாரணமாக கண்டக்டராக இருப்பவர்கள் தொடர்ந்து கண்டக்டராக பணியாற்ற வேண்டிய நிலையும், இன்ஸ்பெக்டராக இருப்பவர்கள் நீண்ட காலமாக இன்ஸ்பெக்டராகவே இருக்க வேண்டிய நிலையும் ஏற்படுகிறது. பதவி உயர்வுக்கான வழிகள் அதிகமாக இல்லாத காரணத்தால் ஊழியர்கள் மிகுந்த குறைபாடுகளைத் தேக்கிவைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதைக் களைவதற்கு அரசாங்கம் முன்வர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அத்தோடு சில சந்தர்ப்பங்களில் விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு விட்டால் அதற்கான முழுப் பொறுப்பையும் அவர்களே ஏற்க வேண்டிய நிலைக்கு அவர்கள் தள்ளப்படுகிறார்கள். குறிப்பாக, கிரிமினல் சட்டம் 304-ஏ பிரிவின்படி வழக்குத் தொடருகிறபோது, வழக்கு நடைமுறையில் இருக்கிறபோது, அவர்களை சஸ்பென்சனில் நிறுத்துகிறார்கள். வழக்கில் விடுதலை ஆகிவிட்டால் அவர்களை மீண்டும் வேலையில் அமர்த்த வேண்டும். ஆனால் சில சந்தர்ப்பங்களில் அரசு இந்த நிலையை மேற்கொண்டதாகத் தெரியவில்லை. குறிப்பாக ஒரு தனி நபருடைய விவகாரம் என் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்டது. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் வேலை பார்த்து வருகிற ராஜாசிங் என்ற ஓட்டுநர் மீது 304-ஏ என்ற வழக்கு போடப்பட்டிருந்தது. வழக்கு இப்போது பைசலாகி விடுதலை வாங்கியிருக்கிறார்கள். வழக்கு நடந்து கொண்டிருக்கிறபோது சஸ்பென்சனில் இருந்த அவர் வேறு ஒரு இடத்திற்கு இடமாற்றம் செய்யப்பட்டார். இப்போது வழக்கின் முடிவு இப்படித்தான் வரும் என்று தெரிந்த பிறகு, 4 தினங்களுக்கு முன்னர் அவரை வேலையில் இருந்து நீக்கம் செய்திருக்கிறார்கள். இது போன்ற சில கேஸ்கள் சம்பந்தப்பட்ட விவரங்கள் என்னிடம் இருக்கின்றன. விடுதலை வாங்கிவிட்டால் அவர்களை மீண்டும் வேலையில் சேர்த்து பணியாற்றச் செய்வதில்லை. சில கேஸ்களை உங்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். வெள்ளைச்சாமி என்ற ஒருவர் 304-ஏ என்ற வழக்கு சம்பந்தப்பட்டு இப்போது தொடர்ந்து வேலையில் பணியாற்றி வருகிறார். கிங்ஸ்லி என்பவர் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார் தற்காலிகமாக. ராதா மோகன் என்பவர் 3 விபத்துக்களிலே சம்பந்தப்பட்டவர், அதிலே பணியாற்றிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். இதைப் போல பாரபட்சமான முறையிலே, இந்த நிறுவனங்களில் அதிகாரிகள் நடந்து வருகிறார்கள் என்பதை நான் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

அந்த ராஜாசிங் என்பவர் நிர்வாகத்தின் மீது சில குற்றச்சாட்டுகளைச் சொன்னது தான், அவர் செய்த மிகப்பெரிய தவறு. நிர்வாகம் ஊழல் புரிந்து வருகிறது என்பதைச் சுட்டிக் காட்டியதற்காக, அரசு மேலதிகாரிகளுக்கு விண்ணப்பம் சமர்ப்பித்ததற்காக, அவர் இன்றைய தினம் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார் என்ற சந்தேகம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. எனவே, ராஜாசிங் சம்பந்தப்பட்ட விஷயத்தை அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அவர் I.NT.U.C. தொழிற் சங்கத்தைச் சார்ந்தவர். கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றியவர். 6—1—1984-ல் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார். அவரை கிரிமினல் கேஸில் விடுதலை செய்து நீதிமன்றம் 10—1—1984-ல் தீர்ப்பு வழங்கியது.

பஸ் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த அளவில், அரசு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிற கொள்கை கூடுமான வரையில் எல்லா பஸ்களையும், தேயசீமயமாக்க வேண்டும் என்பது. இதற்கான சட்ட உருவாக்கம் வந்தது 1973 என்று கருதுகிறேன். தொடர்ச்சியாக 1974 ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஆக்கபூர்வமான சில நடவடிக்கைகளை அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறது. படிப்படியாக பஸ் பேருந்துகளின் தடங்களையெல்லாம் அரசு ஏற்பதற்குப் பதிலாக 1976 ஆம் ஆண்டிலிருந்து அந்த நிலைகள் முழுவதுமாக மாற்றப்பட்டிருப்பதாக அறிகிறேன். 1976-ல் மாற்றுக் கட்சியின் ஆட்சி இருந்தது. அதாவது நேரிடையாக ராஷ்டிரபதியின் ஆட்சி இருந்த போது, படிப்படியாக பழைய சூழ்நிலையை மாற்றி, தனியார் பேருந்துகளை விடுவதற்கான வசதிகளை, அந்த ஆட்சிப் பொறுப்பில் இருந்தவர்கள் செய்து தந்திருக்கிறார்கள்.

11—12—1976 அன்று அரசு வெளியிட்ட எக்ஸிகியூடிவ் உத்தரவுப்படி, 3 பேருந்துகளையோ, அல்லது அதற்குக் குறைவான பேருந்துகளையோ வைத்துக் கொண்டிருந்தால், தனி நபர்கள் பெற்றிருக்கிற உரிமம் காலாவதியாகிறபோது, அவர்களுக்கு மீண்டும் உரிமம் தரவேண்டும் என்ற புதிய நிலை உருவாக்கப்பட்டிருந்தது. அதேபோல 11—1—1977-ல் 3 பேருந்துகளுக்கு மேல் வைத்திருப்பவர்களுக்கு, ஒரு குறிப்பிட்ட கால கட்டத்தைச் சொல்லி, அந்தக்கால கட்டத்திற்குள், அதிகமான அளவு வைத்துக் கொண்டிருக்காமல், அதை அவர்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்குப் பங்கீடு செய்து கொடுத்தால், அல்லது வேறு நபர்களின் பெயரில் மாற்றம் செய்து விட்டால், மாற்றம் செய்த பிறகு 3 பஸ்களை மட்டுமே அவர்கள் வைத்துக் கொண்டிருந்தால், அவர்களுக்கும் அனுமதிக்கலாம் என்று உத்தரவு பிறப்பிக்கப்பட்டிருப்பதாகத் தெரிய வருகிறது.

[திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில்] [1984 மார்ச் 20

இன்றைய தினம் அரசு கொண்டு வந்திருக்கிற இந்தப் புதிய சட்டத்தின் மூலமாக, பழைய சட்டம் முழுவதுமாக தண்ணீர் கலக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று குற்றம் சாட்டுகிறேன். படிப் படியாக அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும் என்ற நிலைமையை மாற்றி, ராஷ்டிரபதி அரசு பொறுப்பிலே இருந்தபோது 3 பஸ் களை மட்டுமே வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று இருந்த நிலைமை யை மாற்றி, இன்றைய தினம் அரசு 5 பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களைச் சிறிய பஸ் உடைமையாளர்கள் என்று விளக்கம் தந்து, தனியார் 5 பஸ்களை வைத்துக் கொள்ள முடியும் என்று வழிவகை செய்து தந்திருக்கிறார்கள். அது மட்டும் அல்லாமல் ஸ்பேர் பஸ்களுக்கும் உரிமம் வழங்கும் திட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

ஏற்கெனவே 1,800 பஸ் முதலாளிகள் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறார்கள் என்பது நமக்குத் தெரியும். இந்த 1,800 பேர் களுக்கும் மேலும் 2 பஸ்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதாக இருந்தால், ஏறத்தாழ 3,600 பேருந்துகளுக்கு நாம் உரிமம் வழங்க வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. அப்படிப் பார்க்கிற போது, தேசிய உடைமை யாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்துக்களிலே இதுவரையில் இருந்த ஆதிக்க நிலையை இழந்து விடுகிற தன்மை ஏற்படுகிறது என்று சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அரசுத் துறையில் இப்போது ஓடிக் கொண்டிருக்கிற பஸ்கள் தொகை 8,442. தனியார் துறையில் ஓடிக் கொண்டிருக்கும் பஸ்கள் 5,117. மேலும் நீங்கள் 3,600 பஸ்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதாக இருந்தால், தனியார்களுடைய பேருந்துகள் 8,700-ஐ தாண்டிவிடுகிறது. ஆக, பொதுத் துறைக்கு இருக்க வேண்டிய ஆதிக்க நிலை மாறி, அந்த ஆதிக்க நிலை தனியார் துறைக்கு செல்ல வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்ற அந்தக் கொள்கை சரிந்து விடுகிறது, தோற்கடிக்கப்பட்டு விடுகிறது என்பதை அரசாங் கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

இன்னும் இப்பொழுது உச்ச நீதிமன்றம் சுட்டிக் காட்டிய சில கருத்துக்களைக் கொண்டு, இந்த திட்டத்தை முறைப்படுத்து வதற்கான வகையில் பலவிதமான மாற்றங்கள் இப்போது செய் யப்பட்டிருக்கிறது. உச்ச நீதிமன்றம் சுட்டிக் காட்டியது, காலம் மாறிவிட்ட காரணத்தாலே, தேவைப்படுகிற சில மாற்றங்களை செய்து கொள்ளலாம் என்று கோடிட்டுக் காட்டினார்கள்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில்]

அதுபோல, 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டம் கொண்டு வந்த போது 5 ஆண்டுகளில் அத்தனை பஸ் ரூட்டுகளும் தேசிய மய மாக்கப்படும் என்று அந்தக் சட்டத்திலே குறிப்பிடப்பட்டிருந் தது. இப்போது 1984 ஆம் ஆண்டில் நாம் இருக்கிறோம். உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பு 31—10—1983 ஏறத்தாழ 10 ஆண்டு களுக்கு இந்த முயற்சியை நாம் மேற்கொண்டும், அதை முழு வதும் செய்ய முடியாத அளவுக்கு உச்ச நீதிமன்றத்தினுடைய தடை இருந்த காரணத்தால், இந்த திட்டத்தை முன்னுக்குக் கொண்டு செல்ல முடியவில்லை. 10 ஆம் ஆண்டைத் தாண்டிய போது, 1973 ஆம் ஆண்டில் அடுத்த 5 ஆண்டுகளுக்குள் தேசியமய மாக்கப்பட வேண்டும் என்ற நிலையை ஏற்படுத்திய காரணத் தால், காலம் மாறிவிட்டது தகுந்த முறையில் மாற்றங்கள் செய்ய வேண்டும் என்று உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பின் மூலமாக அறிவித்தது. அதைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு, இந்த 1984 ஆம் ஆண்டில், மீண்டும் 5 ஆண்டுகளில் தேசிய மயமாக்குவோம் என்று சொல்லாமல், படிப்படியாக தேசிய மயமாக்கப்படும் என்று சொல்லப்படுகிறது இங்கே தான் மாற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்து 3 பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்பதை மாற்றி 5 பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்பதற்கு உரிமம் வழங்க சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. அதன் காரண மாக அதிகமான பேருந்துகள் தனியார் துறைக்கு போகிற நிலை வருகிறது. எனவே, பொதுவாக பார்க்கிறபோது, நாட்டுடைமை யாக்க வேண்டும் என்ற அரசாங்கத்தின் கொள்கையிலிருந்து அவர்கள் வெகுதூரம் சென்றிருக்கிறார்கள் என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

எங்களைப் பொறுத்த வரையில் முழுமையாக தனியார்களுக்கு வசதி செய்து தரக் கூடாது என்ற நிலையில் நாங்கள் இல்லை. 3 பஸ்களை வைத்திருக்கின்றவர்கள் சிறிய தொழிலதிபர்கள் என்று ஏற்றுக்கொள்கிறோம். ஆனால் 5 பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்கள் சிறு தொழிலதிபர்கள் என்பதை எங்களால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. இதன் மூலமாக சிறிய தொழி லதிபர்கள் பெரிய தொழில் அதிபர்களாக வலுவான தொழி லதிபர்களாக ஆவதற்குத்தான் வழி வகுக்கப்படுகிறது என் பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பொருளாதாரப் பங்கீடு என்ற கொள்கையிலே கூட மாற்றம ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். தனியார்கள் 5 பஸ்கள் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று சட்டம் இயற்றியிருந்தாலும்கூட அதை நடைமுறைப்படுத்துகிறபோது 3 பேருந்துகள் வரையில் நிறுத்திக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு அமர்கிறேன்.

[1984 மார்ச் 20

(பிற்பகல் 12-10)

* திரு. செ. செம்மலை : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர்
அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்
அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கைகளை
வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைச் சொல்வதற்கு
அனுமதியளித்த தங்களுக்கு நான் நன்றியைத் தெரிவித்துக்
கொள்கிறேன். இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் மீது நடை
பெற்ற விவாதத்தில் மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சியினர் பேசுகின்ற
போது எந்தக் குறையும் சொல்ல முடியாத அளவுக்கு அவர்கள்
அவர்களுடைய ஆலோசனைகளை இந்த மாமன்றத்திலே எடுத்து
வைத்திருக்கிறார்கள் என்ற ஒரு நிலையைப் பார்க்கிறபோது
இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை தமிழ் நாட்டிலே எந்த அள
வுக்கு சீரோடும் சிறப்போடும் செயலாற்றி வருகிறது என்பதை
அது தெள்ளத் தெளிவாக எடுத்துக் காட்டுகிறது.

இந்த நிர்வாகத்தைப் பொறுத்த வரையில் மிகவும் திறமை
யாகவும் மிகவும் சாமர்த்தியமாகவும் நிதானப் போக்குடனும்
இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையை நிர்வகித்து வருகிற மாண்பு
மிகு அமைச்சர் அவர்களையும அதிலே பணிபுரிகின்ற அத்தனை
அலுவலர்களையும் நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

வெயிலில் உள்ளவர்களுக்குத்தான் நிழலின் அருமை தெரியும்
என்று சொல்வார்கள். அதைப்போல வெளி மாநிலங்களுக்கு
நாம் சென்று பார்த்து வருகிறபோது தான் அங்கே போக்குவரத்
துக் கழகங்கள் எந்த அளவுக்கு பொதுமக்களுக்கு பயனுள்ளவை
யாக இருக்கின்றன என்பதை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோதுதான்
தமிழ்நாட்டிலே உள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்
முறைகள் பெரிதும் பாராட்டக்கூடிய அளவில் இருக்கின்றது
தெரியும் என நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

இருந்தாலும் கூட ஒரு சில பேர்கள் குட்டையைக் குழப்பி
மீன் பிடிக்கலாம் என்ற நினைப்போடு ஏதாவது குறையைத்
தேடிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்பதை எனக்கு முன்னாலே
பேசிய திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர் திரு சுந்தரம்
அவர்களுடைய பேச்சிலே நான் கண்டேன். திரு
சுந்தரம் அவர்கள் பேசியபோது தேசிய மயக் கொள்கை என்ன
ஆனது என்றும் உச்ச நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பை நீங்கள்
மதிக்கத் தவறி விட்டீர்கள் என்றும் சொன்னார்கள். நான்
தங்கள் மூலமாக அவரையும அவரது இயக்கத்தைச் சார்ந்தவர்
களையும் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். நீதிமன்றத் தீர்ப்
புக்கு மதிப்புக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்கிறீர்கள்.
ஆனால் அதே சமயத்தில் நீதிமன்றத்திலிருந்து வருகிற சம்மன்
களை வாங்கமாட்டோம என்றும் சொல்கிறீர்கள். ஆகவே
நீங்கள் நீதித் துறைக்கு எந்த அளவுக்கு மதிப்புத்

1984 மார்ச் 20] [திரு. செ. செம்மலை]

தருகிறீர்கள் என்பதை நாடு நன்றாக அறிந்து கொண்டிருக்கிறது.
நான் ஒரு உதாரணத்திற்காகச் சொல்கிறேன். 'ஊருக்கு
தானடி உபதேசம் உனக்கு இல்லையடி' என்ற முறையில்
ஆட்சிக்கு ஏதாவது காரணத்தை காட்டுகிறபோது தான் அவர்கள்
நீதிமன்றத்தை உதாரணமாக எடுத்துக் கொண்டு சொல்கிறார்கள்
ஆனால் அவர்கள் நீதிமன்றத்தின் சம்மனை வாங்க மாட்டேன்
என்று சொல்லி அதற்கு கட்டுப்படாமல் இருப்பது ஏன் என்று
தெரியவில்லை. ஆனால் இன்றைக்கு இந்த அரசைப் பொறுத்த
வரையில் தேசியமயக் கொள்கையில் எந்த அளவுக்கு உறுதி
யாகவும், தெளிவாகவும இருக்கிறது என்பதை இந்த சட்ட
முன்வடிவை இந்த மன்றத்தில் விவாதிக்கிறபோது மாண்புமிகு
அமைச்சர்அவர்கள் மிகவும் தெளிவாக எடுத்துச் சொன்னார்கள்.
1973 ஆம் ஆண்டு தேசியமயமாக்கப்படவேண்டும் என்ற அந்தச்
சட்டம் இங்கே வந்த பிறகு, நான் மாண்புமிகு திராவிட முன்னேற்
றக் கழக உறுப்பினர்களை பார்த்து கேட்கிறேன். தனியார்
உரிமையாளர்கள் சிலபேர் கோர்ட்டுக்கு சென்ற பிறகு அதற்கு
தடை வாங்கிய பிறகு அதற்கு பின்னால் தனியாருக்கு நீங்கள்
ஏன் உரிமங்கள் கொடுத்தீர்கள். அதற்கு உள்ளபடியான கார
ணம் என்ன என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் உங்கள் மூலமாக
கேட்க விரும்புகிறேன்.

அதே போல் அ.இ.அ.தி.மு.கழகம் ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு
எந்த தனியாருக்கும் உரிமம வழங்கவில்லை என்பதையும் அவர்
களுடைய ஞாபகத்திற்கு கொண்டு வர விரும்புகிறேன். இதை
பொறுத்த வரையில், அதுவும் அ.இ.அ.தி.மு. கழகம் இங்கே
ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு உயர் நீதிமன்றத்தில் அந்த வழக்கின்
தீர்ப்பு பாதகமாக வந்த பிறகு உச்ச நீதிமன்றத்திற்கு அந்த
வழக்கை அப்பீல் செய்தது இந்த அரசு தான் என்பதையும்,
இன்றைகுக் தேசிய மய கொள்கையில் இந்த அரசு தெளிவாக
இருக்கிறது என்பதையும நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்
பட்டு இருக்கிறேன். இப்போது படிப்படியாக, நம்முடைய
மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு உமாநாத் அவர்கள் சொல்வது
போல் (priority basis) எதற்கு முன்னுரிமை கொடுப்
பது என்ற அந்த அடிப்படையில் அந்த அணுகு முறையில் இந்த
அரசு செயல்பட்டு வருகிறது என்பதையும் இந்த நேரத்தில்
நான் தெளிவாகச் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.
அதேபோல் எனக்கு முன்னால் பேசிய மாண்புமிகு
உறுப்பினர்கள் சொல்லியது போல் தமிழ் நாட்டில் நடை
பெறும் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய
சேவைகள் மற்ற மாநிலங்களிலிருந்து வந்து எங்க
ளுக்கு இந்த கழகங்களின் சேவை வேண்டும் என்று சொல்லு
கிற அளவுக்கு கோவாவிலிருந்தும், அந்தமானிலிருந்தும் நம்
முடைய போக்கு வரத்துக் கழகங்களின் பணிகளை எங்களுக்கும்
செய்து கொடுங்கள் என்று அவர்கள் நம்மிடம் கேட்டுப் பெறுகிற
நிலையை பார்க்கிறபோது நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழ

[திரு. செ. செம்மலை] [184 மார்ச் 20

கங்கள் இன்றைக்கு மற்ற மாநிலங்களைவிட நல்ல முறையில்
செயல்படுகின்றன. செயல்பட்டு வருகின்றன என்பதை இந்த
நேரத்தில் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்
கிறேன்.

அதேபோல் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை இண்டஸ்
டிரிஸைப் பொறுத்த வரையில் மிக முக்கியமானது கடந்த
4, 5 ஆண்டு காலத்தில் பார்ப்போமானால், (Industrial peace)
என்ற ஒரு நிலையை நாம் உருவாக்கியிருக்கிறோம்.
அதற்குக் காரணம நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்
துறை அமைச்சர் அவர்கள் தான் என்பதை இந்த நேரத்தில்
நான் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ள முடியும். இன்றைக்கு
wage s itlem nt) 3 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை
போடுகிற நிலை இருக்கிறது. எந்த இயக்கத்தைச்
சார்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் எந்த சங்கத்தைச் சார்ந்த
வர்களாக இருந்தாலும் அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ளத்தக்க முறை
யில் இன்றைக்கு ஒரு தொழில் அமைதி நம்முடைய போக்கு
வரத்துக் கழகங்களில் ஏற்பட்டு இருக்கிறது என்பதை இந்த
நேரத்தில் நான் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்
பட்டிருக்கிறேன். 66 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் இன்றைக்கு
நிம்மதியோடு இருகிக்கிறார்கள். எனவே சில இயக்கங்களைச்
சார்ந்தவர்களுக்கு, சில சங்கத்தை சார்ந்தவர்களுக்கு பொறாமை
யாகக் கூட இருக்கிறது. நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர்
திரு ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் தொழிலாளர்கள் பழி வாங்கப்
படுகிறார்கள் என்று ஓரிரு உதாரணங்கள் மூலம் இங்கே எடுத்துச்
சொன்னார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு எந்தப் போராட்டமும
இல்லாமல் எந்த போராட்டமும் நடைபெறும் நிலையில் அவர்
களுடைய நியாயமான கோரிக்கைகள் தீர்க்கப்பட்டு வருகிறது.
"வெறும் கோஷங்கள் போடுவதாலே நியாயங்கள் கிடைக்கப்
பட்டு விடும் என்று வலிவு இல்லாத பலவீனமான போக்கு
எந்த சங்கத் தொழிலாளர்களுக்கும் இருக்கக் கூடாது" என்று
நம்முடைய மாண்புமிகு அரசாங்க கொறடா திருப்பூர் மணிமாறன்
அவர்கள் இங்கே ஒரு சமயம் எடுத்துச் சொன்னதைப் போல்
எந்தச் சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் அவர்கள்
எப்படிப்பட்டவர்களாக இருந்தாலும் அவர்கள் கோரிக்கை
வைக்கிறபோது அந்த கோரிக்கையின் நியாயத்தின் அடிப்படை
யில் இந்த அரசு அந்தக் கோரிக்கைகளை அணுகி அந்தப் பிரச்
சினைகளை தீர்த்து இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில்
எடுத்துச் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்,

1984 மார்ச் 20] [திரு. செ. செம்மலை]

அதேபோல் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஹேமச்சந்திரன்
அவர்கள் இங்கே சொல்லுகிறபோது, சில தொழிலாளர்கள்
சட்ட விரோதமாக, சில தொழிலாளர்கள் பொதுமக்களை
பாதிக்கிற வகையில் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுகிறபோது உங்கள்
பேச்சுகள் அவர்களை ஊக்குவிக்கிற வகையில் அமைந்து விடக்
கூடாது என்பதை நான் உங்களுக்கு வேண்டுகோளாக வைக்க
கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். காரணம் பஸ் ஓட்டுகிறபோது அதில்
பயணம்செய்கிறபோது எந்த காரணமும் இன்றி நடு ரோட்டிலே
பஸ்களை நிறுத்துவதும குடித்துவிட்டுத்தான் பஸ்ஸை ஓட்டுவேன்
பொது மக்களின் அபாயத்தை பற்றி எங்களுக்கு கவலை இல்லை
என்று சொல்லும் தொழிலாளர்கள் சட்ட விரோதமான
காரியங்களில் ஈடுபடும் தொழிலாளர்கள் மீது இந்த நிர்வாகம்
நடவடிக்கை எடுக்கிறபோது அவர்களை காப்பாற்றுகிற முயற்சியில்
நாம் ஈடுபடக்கூடாது என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில்
பொதுமக்களின் நன்மையை முதன்மையாக கொண்டு பொது
மக்களுக்கு எந்த வகையிலும் பாதிப்பு கூடாது என்ற அடிப்படை
யில் இந்தத் துறை செயல்படுகிறது என்பதை நான் அவர்களுக்கு
தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னும் ஒன்றை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் மேலான
கவனத்திற்கு கொண்டு வர விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு நம்
முடைய அ.இ.அ.தி.மு. கழகம் ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு
ஏற்கனவே இருந்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை இரண்டு
மடங்காக ஆகியிருக்கிறது. இந்த அரசு பொறுப்பு
ஏற்றபோது 4,977 பேருந்துகள் இருந்தன. ஆனால்
இன்றைக்கு இந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 8,448
ஆகும். ஆகவே இரு மடங்காக பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை
உயர்த்தி இருக்கிறோம். இந்த பேருந்துகளைப் பொறுத்த
வரையில் அதுவும் Uneconomic routes என்ற
அளவில் கிராமங்களுக்கு பஸ் போகாத இடங்களில் பஸ் போக
முடியாது என்று சொல்லக்கூடிய இடங்களுக்கு எல்லாம்
இன்றைக்கு நாம் பஸ் விட்டு பொதுமக்களுடைய நன்மையை
கருதி அவர்களுக்கு பேருந்து வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்து
இருக்கிறோம். அதனால் போக்கு வரத்துக் கழகங்களுக்கு நஷ்
டம் ஏற்படுகிற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதற்கு காரணம்
அங்கே வசூல் குறைவு என்பது மட்டும் அல்ல டையர், டிசல்
மற்றும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் போன்ற பொருட்களின் விலை ஏற்றம்
இது போன்ற நிலைகளில் அவர்களுக்கு அதனால் நஷ்டம ஏற்படு
கிறது என்ற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர்
அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்வது மோட்டார் வெகிகிள்ஸ்
டாக்ஸ் மூலமாக அரசுக்கு அவர்கள் வரியை செலுத்துகிறார்கள்.
இப்படி Uneconomic routs போன்ற
வழித்தடங்களில் போகிற பஸ்களுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டத்தை

ஈடுகட்டுவதற்கு அரசு, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஏதாவது தொகையை மானியமாக அளிக்கவேண்டும். அப்படி செய்தால் தான் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையில் அப்படிப்பட்ட கிராம மக்களுக்கு மேலும் வசதி செய்து தருகிற அளவுக்கு அவர்களுக்கு மேலும் பேருந்துகளை இயக்க முடியும் என்று நான் வேண்டி விரும்பி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12.20)

அடுத்து, இன்னும் ஓரிரு பிரச்னைகளை அமைச்சரவர்களு டைய மேலான கவனத்திற்கு வைக்க விரும்புகிறேன். இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலமாக ஒரே குறிப்பிட்ட இடத் திற்குப் போக்குவரத்து வசதி செய்யும்பொழுது, பேருந்துகளை இயக்குகின்றபொழுது தேவையற்ற போட்டி ஏற்பட்டு இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குமே நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. அதைத் தவிர்க்கும் விதத்தில், இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் அலுவலாளர்களும் ஒன்றாக உட்கார்ந்து சுமுகமான முறையிலே பேசி, டைமிங்கிலேயெல்லாம் விட்டுக் கொடுத்து பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆம்னி பஸ்கள் என்று சொல்லப்படும் கான்ட்ராக்ட் கேரேஜ்கள் இன்றைய தினம் போக்குவரத்துக் கழகம் விடுகின்ற பஸ்களுக்குப் போட்டியாக இருக்கின்ற சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதை முறைப்படுத்தி, கட்டுப்படுத்த வேண்டுமென்று வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவர்களுக்கு டாக்ஸ் குறை வாக இருப்பதால்தான் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குப் போட்டியாக பஸ்களை விட்டு அதிக இலாபம் சம்பாதிக்கிறார்கள். எனவே, அவர்களுக்கு டாக்ஸை உயர்த்துவதன் மூலம் இதைக் கட்டுப்படுத்த முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களை அரசாங்கம் ஸ்கீம் ரூட்ஸ் என்று அறிவித்து அந்த இடத்திற்குத் தனியார்களுக்கு உரிமங் களை வழங்காத அளவிற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேலத்தில் இயங்கி வருகின்ற அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், 65 இலட்சம் ரூபாய் நட்டத்தில் நடைபெற்று வந்த நிலைமைகள் மாறி, 1982–83-இல் 37 இலட்சம் ரூபாய் இலாப மாக ஈட்டித் தந்திருக்கிறது ; இந்த ஆண்டு 10 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டத்தை ஈடுகட்டி, இலாபத்திலே அந்த நிர்வாகம் நடந்து வருகிறது என்றால், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத் திறமைதான் அதற்குக் காரணம் என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பிலே இரண்டொரு கோரிக்கைகளை வைப்பதற்கு நான் விரும்புகிறேன். ஏற்கனவே மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் இந்த மன்றத்திலே அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்காக மருத்துவ வசதி செய்து கொடுக்க மருத்துவரை நியமிப்பதாக வாக்குறுதி கொடுத்தார்கள். ஆனால் மருத்துவர் இன்னும் நியமனம் செய் யப்படவில்லை. அதைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சங்ககிரி, ஓமலூர் ஆகிய இரண்டு இடங்களிலேயும் டெப்போ கட்டுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, ஆனால் நில ஆர் ஜிதம் சம்பந்தமாக அந்தப் பணியில் தேக்கம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதையும் விரைவில் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

அங்கே பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற் காக நிலம் வாங்கப்பட்டு, அர்பன் லேண்ட் சீலிங் காரணமாக அது தடைப்பட்டு அந்த நிலத்தை அக்குயர் செய்வதில் தாமதம் ஏற்படுகிறது. அந்தக் கோப்பையும் விரைவுபடுத்தி, அந்தப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு விரைவாக வீடு கட்டித் தருகின்ற நிலைமைகளை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், சேலத்திலேயிருந்து பெங்களூருக்குச் செல்ல அதிக பஸ்களை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், இப்பொழுது அதிகமான அளவிற்கு, ஆம்னி பஸ் வைத்திருக்கின்ற தனியார்கள் ஆதிக்கம் செலுத்தி வருகிறார்கள். எனவே, கர்நாடக அரசோடு பேச்சுவார்த்தை நடத்தி, இன்டர்ஸ்டேட் அக்ரிமெண்ட்டை விரைவுபடுத்தி ஆவன செய்ய வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எனவே, அண்ணா போக்கு வரத்துக் கழகத்தின் மூலம் சேலத்திலிருந்து பெங்களூருக்கு அதிகமான பஸ்களை விட வேண்டும். அப்பொழுதுதான் தனி யார் ஆம்னி கான்ட்ராக்ட் கேரேஜ்களின ஆதிக்கத்தைக் குறைக்க முடியும், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் மேலும் இலாபத்தில் இயங்க முடியும் என்ற கருத்தை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களின் முன்பு வைத்து, பேசுவதற்கு வாய்ப்பு கொடுத்தமைக்கு நன்றி கூறி, முடிக்கிறேன்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் : பேரவை மாற்றுத் தலைவரவர் களே, நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பின் மேலும், மோட்டார் வண்டிகள்—சட்டங்கள்—நிருவாகம் என்ற தலைப்பின் கீழும் நடைபெறுகின்ற விவாதத்தில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் என்னுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

[திரு. செ. செம்மலை] [1984 மார்ச் 20

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பிலே, 1973 ஆம் ஆண்டு பொங்கல் புத்தாண்டு அன்று பேருந்துகளைத் தேசிய மயம் ஆக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையை அறிவித்தது. அதற்குப் பிறகு பஸ் முதலாளிகள் உயர்நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றார்கள்; அதற்குப் பிறகு உச்ச நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றார்கள். பத்தாண்டுக் காலத்திற்கும் மேலாக அதைக் கிடப்பிலே போட்டுவிட்டார்கள். பஸ் முதலாளிகளைப் பற்றி உங்களுக்குத் தெரியும். ஏனென்றால் அவர்களோடு நீங்கள் நெருக்கமாக இருப்பவர்கள். அவர்கள் சகலகலாவல்லவர்கள். அவர்கள் எப்படிப்பட்ட காரியங்களைச் செய்வார்கள் என்பது உங்களுக்குத் தெரியும். அப்படிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் கோர்ட்டுக்குச் சென்றார்கள். அதன்மீது 1983 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதத்தில் தீர்ப்பு ஆகி, ஐந்து மாதங்களுக்கு மேலாகியும் இதுவரையிலே இந்த அரசு எந்தத் தனிப்பட்ட முதலாளியின்மீதும் கை வைக்கவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நாம் எல்லோரும் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களின் வழி வந்தவர்கள் என்று சொல்கிறோம். திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் 1967 ஆம் ஆண்டு ஆட்சியை அமைத்து தேசியமயமாக் கின்ற கொள்கை, தமிழ்நாடு என்று பெயர் வைக்கின்ற கொள்கை, சுயமரியாதைத் திருமணத்தைச் சட்டமாக்கிய கொள்கை இப் படிப்பட்ட கொள்கைகளில் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் உறுதியாக நின்றார்கள். இப்படி பலராலும் பாராட்டப்படக் கூடிய முறையில் தேசியமயமாக்குகின்ற கொள்கையைப் பேர றிஞர் அண்ணா அவர்கள் உருவாக்கினார்கள். ஆனால் இன்றைய தினம் நீங்கள் அதிலே திருத்தங்களைக் கொண்டு வந்து மெள்ள மெள்ள அதனை மாற்றுகின்ற நிலைமை இருக்கின்றது. அதாவது நீலகிரி மாவட்டத்தில் அந்தக் கொள்கையின் நிலைமைகளின் காரணமாக உச்சநீதிமன்றத்திற்கு சென்றதிலிருந்து இப்படி மெள்ள மெள்ள பலதிருத்தங்களைக் கொண்டு வந்திருக்கிறீர்கள் அப்படி காலத்திற்கேற்ற வகையில் அந்தச் சட்டத்தைத் திருத்திக்கொள்ளலாம் என்று உச்சநீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்து விட்டது என்று நீங்கள் சொன்னவுடனே பஸ் முதலாளிகள் சாதகமாக அந்தத் திருத்தங்களைப் பயன்படுத்துவார்கள். ஆகவே தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்ற கொள்கையை நீங்கள் கடைப்பிடிக்கவில்லை என்பது தெரிகின்றது. மேலும் நாட்டு மக்கள் உங்கள்மீது சந்தேகப்படக்கூடிய அளவில் நீங்கள் பஸ் முதலாளிகளைச் சந்தித்து பலவிதமான பேச்சுவார்த்தை கள் நடத்தி, பலவகையான மர்மமான விவாதங்கள் நடத்தி தேசிய மயமாக்குகின்ற கொள்கைக்கு விரோதமாக நீங்கள் இருக்கிறீர்கள் என்று குற்றச்சாட்டாக இங்கே நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்]

பஸ் முதலாளிகள் இன்றைய தினம் 5 பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்ற கொள்கையை நீங்கள் உருவாக்கி வைத்திருக்கிறீர்கள். 3 பஸ்களைத்தான் வைத்துக்கொள்ள லாம் என்றிருந்ததை 5 பஸ்கள் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று நீங்கள் மாற்றுவதன் காரணத்தால் தேசியமயமாக்குகின்ற கொள்கை அமல் நடத்தப்படுகின்றபோது, பல பஸ்களை உடையவர்கள், அதிகமான பஸ்களுக்கு முதலாளிகளாக இருக்க மாட்டார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அவர்கள் தங்கள் பிள்ளைகளின் பேரிலும் மற்றவர்களின் பேரி லும் அப்போது மாற்றிவிடுவார்கள் என்பதை நான் தெரிவித் துக் கொள்கிறேன். ** மதுரைக்கும், சென்னைக்கும் செல்கின்ற வைகை எக்ஸ்பிரஸிலே 16 பெட்டிகள் இருந்தன. இன்றைய தினம் அது 8 பெட்டிகளாகக் குறைக்கப்பட்டுவிட்டன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். * * *

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு திராவிட முன் னேற்றக் கழக உறுப்பினர் அவர்கள் தன்னுடைய கருத்தைச் சொல்லிக்கொண்டே வந்தார்கள். வைகை எக்ஸ்பிரஸ்லே அதிகமான அளவில் இருந்த பெட்டிகள் குறைக்கப்பட்டுவிட்டன என்று சொன்னார்கள். நான் அறிந்த வரையில், எனக்கு இருக்கின்ற அனுபவத்தைப் பொறுத்தவரையில் அதிலே கூட்டம் அதிகம் இல்லை என்ற காரணத்தால்தான் குறைத் தார்கள். அதுபற்றி அந்த வண்டியிலே செல்பவர்களுக்குத் தெரியும். ஆகவே * * என்ற சர்ச்சைக்குரிய விஷயங்களுக்கு அவர் போகவேண்டாம் என்றும், இந்த அவையிலே பேசவேண்டியதை மட்டும் அவர் பேசினால் பொருத்தமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். * * *

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இவை எல்லாம் நமக்குச் சம்பந்தப்படாதவை; திரு. துரைமுருகன் சொன்னதி லிருந்து எல்லாம் நீக்கப்படுகின்றன. திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் சீக்கிரமாக முடிக்க வேண்டும்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்: நான் என்ன தப்பாகப் பேசி னேன்? அதை ஏன் நீக்குகிறீர்கள்?

**மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

[1984 மார்ச் 20

(பிற்பகல் 12-30)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: கையிலே அதற்கான ஆதாரங்கள் ஏதும் இல்லாத நிலைமையில் பொதுப்படையான குற்றச்சாட்டை சொல்லக் கூடாது. இவற்றை எல்லாம் அவைக் குறிப்பில் ஏற்ற வேண்டாம்.

** ** **

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்: சென்னை மதுரை வைகை எக்ஸ்பிரசில் 16 பெட்டிகள் ஓட்டியதை 78 பெட்டிகளாக்கி விட்டார்கள். எந்த பஸ் முதலாளி தன்னுடைய செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தி ஆக்கினார் என்பதை இந்த நேரத்தில் கேட்பது என்னுடைய கடமை எனறு நினைக்கிறேன்.

திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய தேசியமயக் கொள்கைக்கு விரோதமாக இருக்கிறவர்கள் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திலே உறுப்பினராக இருக்க வேண்டாம் என்று சொன்னவர் எங்களுடைய கலைஞர் அவர்கள்.

அது மட்டுமல்ல, 1971-லே நீங்கள் இந்தப் புத்தகத்திலே குறிப்பிட்டதைப் போல சதர்ன் ரோட்வேஸ், ஆனமலை டிரான்ஸ்போர்ட், ராமன் அன்ட் ராமன், கும்பகோணம், சக்தி விலாஸ் போன்ற தனியார்களுடைய பஸ்களை எல்லாம் தேசியமயமாக்கிவிட்ட பெருமை திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திற்கு அதனுடைய தானைத் தலைவர் கலைஞருக்கு உண்டு. அப்படி தேசிய மயமாக்கப்பட்ட கொள்கையை அமுல்படுத்தலாம் என்று உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பு கொடுத்துங்கூட, இந்த 5, 6 மாதங்களாக நீங்கள் அதைப் பற்றி எந்தவித நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே குற்றச்சாட்டாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ரூ. 1 கோடி ஊழல் என்று சொன்னார்கள். அதிலே சம்பந்தப்பட்டவர்களை இந்த அரசு பாதுகாக்கிறது என்பதை திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் சார்பிலே நான் குற்றச்சாட்டாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக் கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

அதே போல் வேலூரில் அச்சகத்தில் போலி டிக்கட்டுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன ; பல மாதங்கள், பல வருஷங்களாகியும் கூட அவற்றின்மீது நடவடிக்கை இல்லையென்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தெரிந்தோ, தெரியாமலோ தேசியமயக் கொள்கையிலே
அதனுடைய நிர்வாகமாவது சரியாக இருக்கிறதா என்று பார்த்
தால் அது சரியாக இல்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரி
வித்துக் கொளகிறேன். பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே,
1982-லே ஆக்ஸிடென்டுகளாலே இறந்தவர்களுடைய
எண்ணிக்கை 3,738. அது மட்டுமல்ல, 14,842 பேர்களுக்குக்
காயம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, சரியாக நிர்வாக முறை
யில்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.
அப்படி நிர்வாக முறை இருப்பதற்கு உதாரணத்திற்கு நான்
சொல்ல விரும்புகிறேன். திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்
திலே இரவிலே வேலை செய்பவர்களுக்கு, அந்தத் தொழிலாளர்
களுக்கு சரியான முறையிலே ஓய்வில்லை என்பதை நான்
தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சென்னையிலே திருவள்ளுவர் பஸ்
போக்குவரத்து கழக நிலையத்திலே, பணி புரிபவர்
களுக்கு ஓய்வு எடுக்க ஒரு அறை கொடுத்திருக்கிறார்கள்.
அங்கே ஓய்வு பெறமுடியாது. ஏனென்றால் அங்கே ஒரு டி.வி.
வைத்திருக்கிறார்கள். வேலை செய்பவர்கள் தங்கி ஓய்வெடுக்க
வேண்டிய இடத்திலே டி.வி. வைத்திருக்கிறார்கள். இரவிலே
டி.வி.யைப் பார்த்துவிட்டு மறுபடியும் ஓட்டினால் நிச்சயமாக
ஆக்சிடெண்ட் ஏற்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்
கொள்கிறேன்.

அதே போல், தொழிலாளர்களுக்குச் சலவைப் படியாக ரூ. 10
கொடுக்கிறார்கள். அதிலே பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்
களுக்குக் குறைந்தபட்சம் ரூ. 25-வது தர வேண்டுமென்று இந்த
நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம்,
திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், பொறியியல் கழகம்
ஆகியவற்றில் 8.33 சதவீதம் கொடையாகத் தரப்படுகிறது.
மற்ற இடங்களில் அதிகமாக ரூ. 350 வரை தரப்
படுகிறது. ஆகவே, பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்கு
வரத்துக் கழகம், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், பொறி
யியல் கழகம் ஆகியவற்றில் பணிபுரிபவர்களுக்கும் ரூ. 350
கொடையாகத் தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே தெரிவித்
துக் கொள்கிறேன். அதேபோல என்னுடைய தொகுதியில் 1982ல்
மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே பெரணமல்லூர்—செய்
யாறு நகரப் பேருந்து விடவேண்டுமென்று கேட்டு, அவர்களும்
தன்னுடைய பி.ஏ. மூலம் தந்தைப் பெரியார் போக்குவரத்து
கழகத்திற்குச் சொன்னார்கள். ஆனால் அந்த எம்.டி. அவர்கள்
ஒரு மினி மோட்டார் மன்னராக இருக்கிறார்கள். ஆகவே

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியும் நகரப் பேருந்தை விடவில்லை. செய்யாறு—பெரணமல்லூர் நகரப் பேருந்து விட அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டு அமர்கிறேன்.

* திரு. மு. ஜான் வின்சென்ட் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மூன்றாம் எண். மானியக் கோரிக்கை மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்பு கிறேன். முந்தைய ஆட்சி காலத்தை விட இன்றைக்கு இந்த அரசு தமிழகத்திலே ஏராளமான பேருந்துகளை விட்டிருப்பதை தமிழக மக்கள் மட்டுமல்லாமல், பிற மாநில மக்களும் பாராட்டு கிறார்கள். அந்த அளவிற்கு சீரும், சிறப்புமாக இந்தப் போக்கு வரத்துக் துறையை நடத்தி வருகிற நமமுடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும், இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களையும் இதயபூர்வமாக நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பஸ்கள் ஓடாத கிராமங்களே இருக்கக்கூடாது என்ற அடிப் படையில் இன்றைக்கு பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. குறிப் பாக நெல்லை மாவட்டத்தில் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்து கழகத்தை எடுத்துக் கொண்டால் அங்கே பணிபுரிகிற அனைத்து அதிகாரிகளையும் நான் பாராட்ட கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். நெல்லை மாவட்டத்தில் நல்ல முறையில் பணியாற்றி வருகிற கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த நிர்வாக இயக்குநர் ஈசாக் அவர்களையும், அசிஸ்டென்ட் டிராபிக் மானேஜர் செந்தில் அவர்களையும், அந்த மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர், ஆர்.டி.ஓ. டெபுடி டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர் போன்ற வர்களுக்கும் என்னுடைய பாராட்டுதல்களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அவர்கள் நேரடியாகச் சென்று கிராமப்பகுதி களில் உள்ள ரோடுகளை பார்வையிட்டு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒத்துழைப்பு தருகிற வகையில் நெடுஞ்சாலை துறை பொறியாளர்கள் பி.டி. ஓ.-க்கள் நல்ல முறையில் பணியாற்றி வருகிறார்கள். இதன் காரணமாக அந்தப் பகுதி மக்கள் இந்த அதிகாரிகளை மிகவும் பாராட்டுகிறார்கள். ஆனாலும் அன்சர்வ்ட்-ஏரியா என்ற அடிப்படையில் நாங்குநேரி பகுதியில் 39 கிராமங்கள் இருக்கின்றன. அங்கே இருக்கிற 14 கிராமங்களில் பெரிய பஸ்களை ஓட்ட முடியாத அளவிற்கு ரோடுகள் மிகவும் குறுகலாகவும், வளைவாகவும் இருப்பதால் இரண்டு மினி பஸ்களை விட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இங்கே பேசிய எதிர்க் கட்சி உறுப்பினர் அவர்களுக்கு ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலிருந்து நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம் பிரிவதற்கு முன்னாலே, இரண்டும் ஒன்றாக இருந்த நேரத்தில், நாகர்கோவில் இராணித் தோட்டத் தில் அமைந்திருந்த போது, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக்

சென்னை-600 008

காலத்தில் அங்கே நடைபெற்ற சம்பவத்தை அவர்கள் மறந் திருக்க மாட்டார்கள் என்று கருதுகிறேன். இன்றைக்கு நெல்லை, குமரி மாவட்டங்களைப் பொறுத்தவரையில் அங்கே இருக்கிற பொதுமக்கள் இந்த அரசையும், அங்கே இருக்கிற போக்கு வரத்து அனைத்து அதிகாரிகளையும் பாராட்டுகிறார்கள்.

இங்கே எனக்கு முன்னாலே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் பாபு ஜனார்த்தனன் அவர்கள் வைகை எக்ஸ்பிரசில் 16 பெட்டிகள் ஓடியதை மத்திய அரசு நிறுத்திவிட்டது என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதற்கு மாண்புமிகு சித்தன் அவர்கள் ஒரு விளக்கத்தைச் சொன் னார்கள். ஒரு வேளை காங்கிரஸ் ஆட்சிக்கு 16 என்ற நம்பர் நல்ல நம்பர் இல்லையென்று நிறுத்திவிட்டார்களோ என்று எண்ணுகிறேன்.

அடுத்து பஸ்களை மாநில அளவிலே விலைக்கு வாங்கக்கூடிய அளவிற்கு பெரிய முதலாளிகள் இருக்கிறார்கள் என்று சொன் னார்கள். இன்றைக்கு தமிழகத்தில் அப்படிப்பட்ட நிலையில் போக்குவரத்துத் துறையை நடத்துகிற அமைச்சரை நாம் பெற வில்லை, என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக் கிறேன்.

இங்கே இருக்கிற ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனின் பேருந்து களுக்கு ஒவ்வொரு குறிப்பிட்ட வர்ணத்தை பூசவேண்டுமென்ற அடிப்படையில் வர்ணத்தை நிர்ணயிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு நெல்லை மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில் வள்ளியூர் டெப்போ செயல்பட்டு வந்தாலும் கூட முக்கியமான, இதயம் போன்ற பகுதியான நாங்குநேரியில் டெப்போ இல்லாத காரணத்தினால் அங்கே இருக்கிற பேருந்துகள் வள்ளியூருக்கு சென்று டீசல் பிடிக்கிற நிலை இருக்கிறது. அதனால் கிட்டத தட்ட 32 கிலோ மீட்டர் அந்த பஸ்கள் செல்லவேண்டியிருக் கின்றன. ஆகவே நாங்குநேரி தொகுதியில் வள்ளியூரில் ஒரு டெப்போ இருப்பதைப் போல, நாங்குநேரியிலும் ஒரு டெப்போ ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு கோரிக்கையை வைக்க விரும்புகிறேன். அன்றைக்கு கே. டி. சி. என். டி. சி. ஒன்றாக செயல்பட்டு வந்த நேரத்தில் சிறந்த விளையாட்டு வீரர்களை தேர்ந்தெடுக்கும் வகையில் கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் தேர்ந்தெடுத்தார்கள். இன்றைக்கு என். டி. சியில் சார்ஜ்மேனாக பணிபுரிகிற சந்தனமரியார் என்பவர் சிறந்த வாலிபால் விளையாட்டு வீரர். அவரை விளையாட்டுக்காக மட்டுமல்லாது, அவரது செயல் திறனையும் கண்டு அவரைப் பணியில் எடுத்து அவர்கள் இன் றைக்குப் பணியாற்றிவருகிறார்கள். 9 பேருக்கு பிரமோஷன் கொடுத்துவிட்டு அவருக்கு மட்டும் பிரமோஷன் கிடைக்காத நிலை இருக்கிறது. அதோடு அசிஸ்டண்ட் போர்மென், சார்ஜ்

(திரு. மு. ஜான்வின்செண்ட்) [1984 மார்ச் 20

மென் ஆகிய இரு பதவிகளை அபாலீஷ் செய்துவிட்டார்கள். ஆகவே, அவருடைய விளையாட்டுத் திறமையின் அடிப்படையிலும், வேலையின் திறமையின் அடிப்படையிலும், விளையாட்டு வீரர்களை ஊக்குவிக்கின்ற அடிப்படையிலும், நியாயத்தின் அடிப்படையிலும் அவருக்கு பிரமோஷன் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-40)

என். டி. சி., கே. டி. சி. பஸ்கள் தடம் எண் 64, 65 எக்ஸ்பிரஸ்ஸாகவும், பாஸ்ட் பாசஞ்சராகவும் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. வள்ளியூரில் இருந்து சென்று இடையில் இறங்கவேண்டிய பயணிகள் இதனால் செல்ல முடியாமல் கஷ்டப் படுகிறார்கள். ஆகவே, ஏர்வாடி வழியாக சாதாரண பஸ்கள் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நேசமணி கார்ப்பரேஷன் நாகர்கோவிலில் இருந்து திருச் செந்தூருக்கு நிறைய பஸ்கள் விடுகிறது. அந்த பஸ் கனியக் காவிளை, கன்னியாகுமரி, வள்ளியூர், துளாக்குடியிருப்பு, மஞ்சூர்புரம் வழியாக திருச்செந்தூர் செல்கின்றபோது துளாக் குடியிருப்பு இடத்தில் ஒரு ஸ்டேஜ் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என். டி. சி., கே. டி. சி. பஸ்கள் 59, 59-ஏ கூட்டப்பள்ளிக்கு சென்று வருவதற்கு வசதி செய்து தரவேண்டும். அதன் காரண மாக அங்கேயுள்ள மாணவர்களுக்கும், ஆசிரியர்களுக்கும் குறிப் பிட்ட நேரத்தில் பள்ளிக்குச் செல்ல வசதியாக இருக்கும் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

தமிழகத்தில் இதற்கு முன்னாலே இருந்த ஆட்சியைவிட இந்த ஆட்சியில் தான் அத்தனை கிராமங்களுக்கும் பஸ் விட்டு இருக் கிறது. ஆகவே, அதற்காக தமிழக முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும், அதிகாரிகளுக்கும் பாராட்டுக்களையும் நன்றியை யும் தெரிவித்து, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. எஸ். என். இராமசாமி: மாண்புமிகு பேரவையின் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத்துறை மானியக் கோரிக் கையின் மீது நான் சார்ந்துள்ள காந்தி காமராஜ் தேசீய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பில் என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்பு கிறேன். இன்றைக்கு தமிழகத்தில் உள்ள கிராமங்களுக்கு அதிக மான பஸ்களை விட அரசு ஏற்பாடு செய்துள்ளது. ஆனால் கிராமங்களுக்குச் செல்கிற பாதைகள் சரியாக இல்லை. அங்கே யுள்ள தார் ரோடுகள் அனைத்தும் துண்டிக்கப்பட்டு, உடைக்கப் பட்டு, மேடு பள்ளமாக இருந்து கொண்டு இருக்கிறது. அங்கே எல்லாம் நகரப் பேருந்துகள் செல்கின்றன. இப்படிப்பட்ட நிலைமை இருப்பதால் பஸ்களின் டயர்கள் ரிப்பேர் ஆகி

1984 மார்ச் 20]

விடுகிறது. ஸ்பிரிங் பிளேடு உடைந்து விடுகிறது. அதிகமான பஸ்கள் செல்ல முடியவில்லை. அந்தத் தார் ரோடுகளை ஏன் செப்பனிடவில்லை என்று தூத்துக்குடி ஹைவேஸ் பொதுப் பணித்துறை அதிகாரிகளிடத்தில் விசாரித்தேன். எங்களுக்கு இதற்காக ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூபாய் குறைவாக இருக்கிறது. ஆகவே, தார் ரோடுகளை உடனடியாகப் போடமுடியாது என்று சொல்லிவிட்டார்கள். ஆகவே, அந்தக் கிராமச் சாலைகளையும், இணைப்புச் சாலைகளையும் செப்பனிட்டு, தார் ரோடு போடு வதற்காக அரசு அதிகமான தொகையை ஒதுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பஸ்கள் போகும் வழித்தடங்களில் பாலங்களை அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டதன் அடிப்படையில், கடந்த 4 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு ஆழ்வார்நகர் ஒன்றியத்தின் கடம்பா என்ற இடத்தில் புரையூர் செல்ல ஒரு பாலம் கட்ட மதிப்பீடுகள் தயாரித்து நான்காண்டுகள் ஆகியும் இன்னும் வேலை கள் நடைபெறாமல் இருக்கின்றன. ஆகவே, அந்தப் பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டித்தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கி றேன்.

திருச்செந்தூர்-திருநெல்வேலி பஸ்பாதை 35 மைல் நீளம் உள்ளது. ஏற்கெனவே அங்கே நிறைய பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. பஸ்களில் இன்றைக்கு 64 சீட்தான் போடவேண்டும். ஆனால் ஏற்கெனவே உள்ள பஸ்களில் சுமார் 100-125 சீட்டு போட்டு, அதிகமான பாசஞ்சர்களை ஏற்றி, வருவதால், பயணிகளுக்கு மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த வழித்தடத்தில் அதிகமான பேருந்துகளை விட்டு, குறைந்த அளவு 64 சீட்டுக்கு மேல் அனுமதிக்காமல், அந்த பேருந்துகள் செல்ல அரசு வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருச்செந்தூரில் ஒரு பெரிய தேவஸ்தானம் இருக்கிறது. அந்தக் கோயிலுக்கு வெளியூர்களிலிருந்து அதிகமாக மக்கள் வருகி றார்கள். அந்தப் பெரிய தேவஸ்தானம் இருக்கக்கூடிய திருச் செந்தூருக்கு சென்னையிலிருந்து இப்போது திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து ஒன்று ஓடுகிறது. ஏற்கெனவே ஓடுகின்ற அந்த பேருந்துடன் இன்னொரு பேருந்தையும் கூடுத லாக விடவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நகரப் பேருந்துகள் இப்போது 30 கிலோமீட்டர் தூரமாக இருக்கிறது. அதை 35 கிலோமீட்டர் அளவுக்கு நீட்டிக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரியும் தொழிலாளர் களுக்கு மத்திய அரசு பொதுத்துறை நிறுவனங்களில் கொடுக்கப் படும் குறைந்தபட்ச ஊதியம் மற்ற சலுகைகள் எல்லாம் கொடுக் கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்,

(திரு. எஸ். என். இராமசாமி) [1984 மார்ச் 20

1976 ஆம் ஆண்டில், மிசா காலத்தில் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு உடனடியாக அனைவருக்கும் வேலை கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கிராமப்புறங்களில் புது வழித்தடங்களில் பஸ் விடப்பட்டு வசூல் அதிகமாக இருந்தாலும்கூட, சில இடங்களில் ஓடிக் கொண்டிருந்த பஸ்கள் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. குறிப்பாக, எனது தொகுதியில், திருச்செந்தூர்-சாலை புதூர் டவுன் பஸ் ஒன்று ஓடிக்கொண்டிருந்தது. அதில் அதிகமாக வசூல் இருந்தும், நிறுத்தியிருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே அந்த வழித் தடத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்த பேருந்தை மீண்டும் ஓட்ட அனுமதி அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

விரைவுப் பேருந்துகள் பெரும்பாலும் இரவு நேரங்களில்தான் ஓடுகின்றன. அப்போதுதான் லாரிகளும் அதிகமாக ஓடுகின்றன. சில நேரங்களில் இரவு வேளையில் பஸ்-லாரி மோதி விபத்துக்கள் ஏற்படுவதால் இரவு 12 மணி முதல் 3 மணி வரையில் லாரிகள் சாலையில் ஓடாமல் இருப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்தால் விபத்துக்கள் அதிகமாக வராது தவிர்க்க முடியும். எனவே, இரவு 12 மணி முதல் 3 மணி வரையில் லாரிகளை எங்காவது ஓர் இடத்தில் நிறுத்திவிட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை).

சென்னையிலிருந்து பிரயாணிகள் அதிக தூரம் வெளியூர் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. ஆனால், சென்னை பஸ் டிப்போவில் காலை வந்த பஸ் மாலை வரை நிறுத்தி வைத்து சர்வீஸ் செய்யப் படுகிறது பணிமனையிலிருந்து. செல்லக்கூடிய பஸ்களை கண் காணிக்கக்கூடிய ஊழியர்கள் சரியான முறையில் கண்காணிக்கா மல் இருப்பதால் மீண்டும் அந்த பஸ்கள் மாலை நேரத்தில் வழித் தடங்களில் ஓடுகின்றபோது இடையிலே ரிப்பேர் ஏற்பட வழி வகை உள்ளது. ஆகவே, அந்த டெப்போவில் உள்ள பணி யாளர்கள் நல்ல முறையில் சர்வீஸ் செய்துக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன் வணக்கம்.

THIRU K. S. G. HAJA SHAREEF: Mr. Chairman, I rise to speak on the Demands Nos. 3, 40, 54 placed before this House by the Hon. Minister for Transport. Sir, I find from the books that have been placed before this House that the Government is operating about 8,500 buses and the Private Sector is operating about 5,100 buses altogether about 13,600 buses are being employed in our State. It is a distressing fact for me to find that the Government have poured in about Rs. 127 crores in this venture and I would like to know from the Hon. Minister what is the return for this huge amount. Is it 7 per cent or 8 per cent, or 3 per cent, 2 per cent or 1 per cent.? But on the other hand

1984 மார்ச் 20] (Thiru. K. S. G. Haja Shareef)

I find that every year there is a loss of nearly 9 to 10 crores and ebt accumulated loss so far is about Rs. 58 crores. I venture to suggest thah they should examine very carefully why the Government is incurr rtt such a huge loss. The Government is using the very same oil and ien parts as the Private Sector are using, but on the other hand the Privae Sectors are running 1, 2, 3, 4 and 5 buses and I understand that they etg getting a very handsome income, net income, per bus. If thetre is the case why should not the Government adopt the same policy as the Private Sector does. I am aware that the Hon. Minister will say that the Government have got the responsibility in giving more remuneration and various other social amenities to the staff; but at the same time it is to be noted strongly that this sort of loss cannot continue to be incurred. This shall have to be checked and be should see that this is put in a very firm and profitable footing.

On this occasion I would like to suggest that an Expert Committee should be appointed to examine as to what are all the points that were responsible for the loss and to check it.

(பிற்பகல் 12-50)

Sir, you are having a number of Engineering Workshops. These workshops are being kept for repairing various buses, lorries, etc. The Government should see that these are used properly and the overhead charges are reduced to a considerable extent. But at the same time I must say that when I compare the quality of the buses plied in various other States like Karnataka, Delhi, Gujarath, Punjab etc. our buses look very trim. I should congratulate the Hon. Minister for that. But trimness alone cannot be a factor for compliment. It should be seen that in addition to trimness and good locking, it should be run on an economical and compensatory manner. Everytime about Rs. 10 crores of Tax payers' money should not be lost.

Sir, I understand from my friends and colleagues here that Omni Buses are permitted to ply in the name of Tourist Carriages. There is some sort of confusion between these Omni Buses and Tourist Buses. This has not been solved till now. I request my friend Hon'ble. the Minister for Transport to look into this aspect.

Recently I had an occasion to go by road very extensively. I do not want to say that our roads are not good. But I will not say our roads are very good. When compared to the Roads in other States, the roads in our State are good. But many roads require to be repaired. That too very quickly. We collect about Rs. 90 crores through Motor Vehicle Taxation. Most of this amount can be spent for repairing the roads While I spoke on the General Discussion on Budget I referred that

(Thiru. K. S. G. Haja Shareef) [1984 மார்ச் 20

atleast 1/3 of Rs. 90 crores should be spent on the maintenance and proper upkeep of roads. It is only the vehicles that are plying in the Roads. It is not proper to say that the Madras Corporation does not have adequate funds to repair and maintain the roads. It is not proper to say that there is not sufficient fund and therefore they cannot make any headway as regards various amenities to be provided to the taxpayers. The City Roads are extremely bad. This has been told in this House many times by many people. If the Roads in the City itself are not maintained properly I doubt very much how the roads in the interior places of the State would be. I request the Hon'ble Minister to see that the roads are repaired well without giving room for any complaint regarding the quality of the repair work.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர் தலைமை.)

Comming to the point of Lorry Transport, I am sorry to say that these lorries have become almost a menace of plying inside the cities and towns. There are a number of markets in the City like the Kothavall chavadi, Triplicane Market, Mylapore Market, T. Nagar Matket, etc. They are all parked in streets, including lanes, small streets, etc. causing a lot of inconvenience to the people. I am sure that the Hon'ble Minister is aware how various other States and countries are effectively controlling this problem. He must know the various types of systems prevailing there. We have a young Transport Minister. He himself is a Transport Operator and he should be knowing the whole thing much more than all of us who are not very well in possession of the facts. I would suggest that no lorry should be allowed to come into the City.

Three big godowns may be constructed at the outskirts of the City one for the lorries coming from Bangalore side, one for the lorries coming from Andhra State side and another one for the lorrier coming from the Southern side. These godowns may be constructed a couple of miles away from the City. These should be constructed in a very extensive manner and in an uptodate manner, so that all goods can be stored there and transported from there to the City by small, mini lorries. This arrangement will eliminate the improper use of the city roads by lorries and will help the people living in the city to breath fresh air and keep them safe. Sometime when I go to the George Town area I find vehicles waiting for long time to cross the roads or traffic signals. The same is the case everywhere. These should be taken into consideration and a scheme should be formed to keep the City free from this lorry menace.

1984 மார்ச் 20] (Thiru K. S. G. Haja Shareef)

There are lot of demands for development of over-bridges in the City. We have got only one such over bridge in the Metropolitan City of Madras near Gemini Point. I remember that we had a programme to construct such over-bridges at Poonamallee High road, near Central Station and in some other places, What happened to those schemes? Have they been shelved? Or have they been put into cold storage for want of finance? Please look into it and see that such fly-overs or over-bridges are constructed in the City wherever there is a necessity for such over-bridges. This will help the traffic to move smoothly.

[பிற்பகல் 1-00]

Sir, I am one of those who has always been stressing that in a developing economy all modes of transport viz. Air, Land and Sea including Canals, etc. should be geared up. But what is happening now? Why don't you develop Buckingham Canal? Now the Buckingham Canal is full of filth. At one time this Canal was serving for the transportation of cheap goods. Even now this can be made navigable, provided it is taken up as a scheme for the deepening and broadening and see that proper pumping of water is being done. This will also eliminate mosquito nuisance prevailing in the City. I am myself a victim of the mosquito biting Inspite of your pumping of Flint and other oil the mosquitoes are so big and so evasive that they have become immune for all these medicines. I would suggest Sir, that the Buckingham canal should be improved,

I have been telling this for the last about 15 years. Unfortunately it is passing through my Constituency to a very considerable extent. Everyday when I go towards that side I had to close my nose and then go. The cow dung is being pasted by tbe poor people, the worms are developing and very shallow water creating asylum for the mosquitoes and there is anotherthing which I have to bring to the notice of my esteemed friend Transport Minister. That is Cooum River. It is within the City. What bad happened to it? It was developed with a good idea of having water transport and then sides were very well formed and motor boating was also developed. But it has been misused and disused and has become an asylum for Mosquitoes. So you want to keep creating asylums in the City of Madras for mosquitoes breeding and all unhappy things. Beleive me, Mr. Deputy Speaker, Sir, that this is a very very unsatisfactory affair. When the Government is spending a lot of money for "thanams", "Dharmams", etc. why don't you spend atleast about a couple of crores to keep the city neat, clean and beautiful and see that to a very possible extent the city is free from the mosquitoe nuisance. Even the Hon. Members were complaining last yeat that in their rooms the mosquitoes almost invade them and they are unable to even bear the bitings. Some Members suggested that each Member may be given a mosquito net. All these factors are there. Let the Hon. Minister make up his mind

(Thiru K. S. G. HajaShareef) [1984 மார்ச் 20

and take earnestly this Buckingham Canal improvement and the Cooum canal improvement. Whatevergood things have been done and whoever has done it, those good things shall have to be continued by successors. So, these will have to be taken up immediately.

Sir, I now come to Shipping and Ports. I am glad th. Hon. Mnister has said that to transport about 24 lakhs of tonnes of coal by the Government-owned shipping company, the Poompuhar Shipping Corporation is contemplating to buy three steamers and orders have been already placed for one steamer. I do not want to go into the merits of the case. We have already done that exercise last year and a year before. But I am again bringing to the notice of my very young and energetic Hon. Minister that shipping is in dolldrums all over the world. Many Shipping Companies which are possessing one, two, three, four steamers have already sunk underneath the sea. They have got to be revived again. Shipping industry is a very costly industry. People every year are incurring losses to the tune of Rs. 30, 40, 50crores. I know it for certain. If you have one or two steamers—God wish that you should have special attention to this to see that you are successful. Heaven's sake, please examine it again and see whether you will incur loss or gain profit. Your purpose of transporting 24 or even 30 lakhs of tonnes per year can befulfilled by chartering a couple of streamers, by asking the big shipping owners or giving each one of them about 6 lakhs of tonnes to transport. It is a job for them. Even if the Heaven falls or splits, it is their job to see that they deliver about 2 lakhs or 3lakhs of tonnes of coal every month at Tuticorin port. The same is the case with Madras Ennore Station also. I suggested the other day while speaking on the budget a minor port may be developed at Ennore. It will to a very considerable extent, bring down the pressure on the major port of Madras. 30 years ago, Madras Port was handling only about one million tonnes of cargo. Now Madras Port is handling nearly about 8 to 9 million tonnes of cargo. To some extent the Madras Port has been considerably improved. But throughPorttraffic nearly a million tonne of coal has to come here. I would suggest that the Government should examine very keenly, very actively that a minor port be created at Ennore which would greatly assist in the coal beingtaken across and given to the various institutions that require them like the Ennore Thermal Station and various other institutions like Ennore Foundry, etc. This is also possible because as a man concerned with the shipping we have found even 20 years ago that there is a possibility of a minor port being developed with steamers staying opposite Ennore at a distance of about 5 to 6 miles away. So I would suggest for the consideration of the Government very actively to create a new port at Ennore. There are minor ports in our State between Madras and Tuticorin which have become major ports. There are many minor ports which require the Government attention

1984 மார்ச் 20] (Thiru K. S. G. Haja Shareef)

very actively. For instance, Pondicherry is still in a primitive stage. We have got lot of interest there. Between Nagapattinam and Tuticorin, one or two minor ports are there. But the Hon. Finance Minister in his budget speech said that he is going to develop some other minor ports.

Sir, Transport plays a very important role in the development of economy. Road transport, as I said, is very much developed in our State but development does not mean that we should incur a heavy loss. The loss shall have to be reversed in order to see that it pays atleast about 3 to 4 per cent profit for the huge money that is being invested, viz., about 130 crores of rupees. Thank you.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு துணைத்
தலைவர் அவர்களே, இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்க
ளுடைய மேலான கருத்துக்களை இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்
கள் சிறப்பாக இயங்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்தில் இங்கே
எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குப் பதில் சொல்
கிற வகையிலே அரசாங்கம் என்ன என்ன திட்டங்களைச் செயல்
படுத்தி வருகிறது என்பதைச் சொல்கிற வகையிலே மிக சுருக்க
மாக என்னுடைய பதிலுரையை முடிக்க வேண்டுமென்று கருது
கிறேன். சென்ற ஆண்டு ஏறத்தாழ 33 அறிவுப்புகளை இந்தச்
சட்டமன்றத்திலே செய்து அதிலே பெரும்பாலான அறிவிப்புகள்
மீதான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு முடிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.
சிலவற்றிலே இடம் கிடைக்காத காரணத்தினாலேயும் கட்டடம்
கட்டுவதற்கு சிமின்ட் போன்ற பொருட்கள் பற்றாக்குறை இருக்
கிற காரணத்தினாலேயும் சிறு காலதாமதம் ஏற்பட்டிருந்தா
லும் அதை விரைவிலே முடிப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை இந்த
அரசாங்கம் வேகமாக எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறது என்பதைத்
தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில்
சில முன்னேற்றங்களை அவர்களுக்கு செய்து தரவேண்டு
மென்ற உணர்வில் இந்த அரசாங்கம் பல்வேறு திட்டங்களை
வேகமாக நிறைவேற்றியிருக்கிறது. இங்கே சில குறைபாடுகள்
சொன்னாலும்கூட பெரிய குறைபாடாக குற்றமாக இந்த அர
சாங்கம் இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு இந்தத் துரோகத்தைச்
செய்துவிட்டது என்ற அளவுக்கு எதையும் சொல்ல முடியாத
அளவுக்குப் பேசுகின்றபோது எதையாவது கருத்துக்களைச்
சொல்லியாக வேண்டுமே என்ற உணர்விலே சில கருத்துக்களைச்
சொல்லியிருக்கிறார்கள். என்னுடைய அன்பிற்குரிய நண்பர்
சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. ஆறுமுகம் அவர்கள் பேசுகின்ற
போது இந்த ஒப்பந்தத்தில் ஏதோ அண்ணா தி. மு. க. சங்கத்தை
திணித்துவிட்டதாகச் சொன்னார்கள். அது தானாகவே
அங்கே இருக்கிறது. நாங்கள் திணிக்க வேண்டிய அவசியம்
இல்லை. எல்லா தொழிற் சங்கங்களும் போல அதுவும் ஒரு

(திரு.. சு. முத்துசாமி) [1984 மார்ச் 20

தொழிற் சங்கமாக அதிலே கலந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் கோரிக்கையை வைத்து—யார் எந்த சங்கம் எந்தக் கோரிக்கைகளை வைத்திருக்கிறது என்பதை ஆராய்ந்து அதற்கேற்றாற்போல் முடிவு எடுக்கிறோம் என்பதை நான் இங்கே சொல்லியாக வேண்டும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களும் வாய்ப்புக் கிடைக்கிறபோது பேச்சுவார்த்தையிலே கலந்துகொண்டால் நல்லது என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஏறத்தாழ 3 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை நாம் இந்தப் பேச்சுவார்த்தை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறோம். அப்படி நடத்திய காரணத்தினால் இங்கே, எந்தப் பெரிய குற்றச்சாட்டை, குறையைச் சொல்லமுடியாத அளவுக்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க முடிந்திருக்கிறது என்பதை மனமகிழ்ச்சியோடு நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். கடைசியாகப் போட்ட ஒப்பந்தத்திலே ஒரு தொழிலாளருக்கு குறைந்த பட்சம் 75 ரூபாயிலிருந்து 150 ரூபாய் வரை சம்பள உயர்வு கிடைத்திருக்கிறது என்பதை நான் ஓரளவுக்கு மன நிறைவோடு சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஏன் ஓரளவுக்கு என்ற கேள்வியை பல பேர்கள் திருப்பிக் கேட்பார்கள். எனக்கு அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற ஆசை உண்டு. மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களிடம் இது சம்பந்தமாக தெரிவித்தபோதுகூட நிலைமைகளைப் பார்த்து இவ்வளவுதான் முடியும் என்ற சூழ்நிலையில் அனுமதித்தார்கள். புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும் இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு அதிகமாகச் செய்யவேண்டுமென்ற அக்கறை இருக்கிறது என்ற காரணத்தினால் நிலைமைகளுக்கு ஏற்ப நாங்கள் செய்திருக்கிறோமே ஒழிய எங்கள் உள்ளத்திற்கு ஏற்ப கொடுக்கிற அளவுக்கு சூழ்நிலை இல்லை என்பதை நீங்கள் தெரிந்துகொள்ள வேண்டுமென்பதற்காகச் சொல்கிறேன். 1974 ஆம் ஆண்டு ஆரம்ப நிலையில் இருக்கிற ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணிபுரியும் தொழிலாளி பெற்று வந்தது 248.50 ரூபாய். 1976 ஆம் ஆண்டிலே 275 ரூபாய் என்ற அளவுக்கு உயர்ந்திருக்கிறது. 1980 ஆம் ஆண்டிலே ஒப்பந்தம் போடுவதற்கு முன்பு 347 ரூபாய், 1980 இல் ஒப்பந்தம் போட்ட பின்பு 442 ரூபாயாக உயர்ந்திருக்கிறது. 1983 இல் ஒப்பந்தம் போடுவதற்கு முன்பு 555 ரூபாய் ; ஒப்பந்தம் போட்டதற்குப் பின்பு 657.80 ரூபாயாக உயர்ந்திருக்கிறது. இப்போது அது 693.80 ரூபாயாக உயர்ந்திருக்கிறது என்று சொன்னால் இந்த உயர்வை தயவுசெய்து நீங்களே கணக்குப் போட்டு எந்த ஆட்சிக் காலத்திலே இப்படி அதிகமாக உயர்வு தந்திருக்கிறது என்பதை நீங்களே சிந்தித்துப் பார்த்து முடிவுக்கு வரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லக்கூடிய கருத்து சரியாக இருக்குமானால் மெஜாரிட்டி சங்கங்கள் கன்சிலியேஷனில் கலந்து கொண்டு லேபர் கமிஷன் கொடுத்து இருக்கக்கூடிய ரிப்போர்ட்டின் அடிப்படையில் 'அட்சுடிகேஷன்' ரேப்பர் செய்வதற்கு ஏன் அரசு தயாராக இல்லை ?

(பிற்பகல் 1—10)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அது என்னிடத்திலே கேட்க வேண்டிய கேள்வி அல்ல. தயவுசெய்து என்னிடத்தில் அந்தக் கேள்வியைக் கேட்கக் கூடாது. நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இதற்கு முன்பு இந்த ஒப்பந்தம் காலம் முடிவதற்கு முன் பேச்சுவார்த்தையே துவங்கியது இல்லை. பேச்சுவார்த்தை துவங்குவதற்கே அரசாங்கத்தை எதிர்த்து தொழிலாளர்கள் போராடிய காலம் இருக்கிறதா ? இல்லையா என்பதை நீங்களே உங்கள் உள்ளத்தைக் கேட்டு தெரிந்தால் போதும். எனக்குச் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இல்லை. ஆனால் நீங்கள் கேட்காமலே நாங்கள் பேச்சுவார்த்தை துவங்கி எப்படியாவது அந்தக் காலக்கட்டத்திற்குள் முடித்து ஆக வேண்டும் என்று சொல்லி 1980-லும் சரி 1983-லும் சரி அதை முடித்து இருக்கிறோம் என்பதை நீங்கள் நிச்சயமாக ஏற்றுக் கொள்வீர்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். இதுவரை இந்த போக்குவரத்துக் கழக சரித்திரத்திலும் அத்தனை தொழிற்சங்கமும் கையெழுத்துப் போட்டு ஒரு ஒப்பந்தம் ஏற்படுத்தியது இல்லை. சரித்திரமே அப்படி தான். அப்படி இருக்கிற நேரத்தில் 1980-ல் அத்தனை தொழிற்சங்கமும் ஏற்றுக்கொண்டு அந்த ஒப்பந்தத்தை நாம் போட்டு இருக்கிறோம் என்று சொன்னால் நிச்சயமாக அவ்வளவு சாதாரணமாக ஏற்றுக்கொள்ளக் கூடியவர்கள் நீங்கள் அல்ல என்பதை நீங்களாக தெரிந்து வைத்து இருக்கிறீர்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதேபோல் இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் ஓரளவுக்கு நல்ல முன்னேற்றத்தை எட்டிப் பிடித்து இருக்கிறது என்று இங்கே எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் பேசுகிறபோதும், மற்ற உறுப்பினர்கள் பேசுகிறபோதும் மற்றும் சில உறுப்பினர்கள் பேசுகிறபோதும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். இன்னும் சில மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கூட சொன்னார்கள் மத்திய திட்டக் கமிஷன் கூட இந்திய துணைக்கண்டத்திலேயே நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிகச் சிறப்பாக இயங்கிக் கொண்டு இருக்கின்றன என்று அந்த சான்றிதழ்களை எல்லாம் நமக்கு சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

(திரு. சு. முத்துசாமி) [1984 மார்ச் 20

அதேபோன்று அகில இந்திய ரீதியில் உற்பத்தி திறனுக்காக சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் முதலிடத்தையும், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாவது இடத்தையும் பெற்றிருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே ஒரளவுக்கு சொல்கிறேன் என்றால் அதிலே அந்த தொழிலாளர்களுக்கும் அந்த அதிகாரிகளுக்கும் முழு பங்கு இருக்கிறது என்பதை மனநிறைவோடு இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதேபோல் எரி வாயு மிச்சப்படுத்துவதைப் பொறுத்தவரையில் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு பரிசைப் பெற்றிருக்கிறது. இதை எல்லாம் எதற்கு சொல்கிறேன் என்றால் சிறப்பாக நடக்கிறதா ? இல்லையா என்று சில கேள்விகளை இங்கே எழுப்பிய காரணத்தால் நாங்கள் சொல்லவில்லை. ஏதோ நமக்குச் சம்பந்தம் இல்லாத நிறுவனங்கள், பொதுவாக இருக்கும் நிறுவனங்கள் சொல்லியிருக்கின்றன என்பதை எடுத்துக் காட்டுவதற்காகத்தான் நான் இதைச் சொன்னேன்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை, மத்திய அரசு அந்தமான் தீவுக்கு ஆலோசனை கொடுப்பதற்காக நியமித்திருக்கிறார்கள். இவர்கள், மத்திய நிர்வாகம், பேருந்து கூண்டு கட்டுதல், பேருந்து நிலைய வசதிகளை ஏற்படுத்துதல், அதிகாரிகளுக்குப் பயிற்சி கொடுத்தல் போன்ற காரியங்களைச் செய்வதற்கு நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகத்தை அவர்கள் தேர்ந்தெடுத்து இருக்கிறார்கள் என்றால் அதைப்பற்றி இதற்கு மேலே நான் சொல்ல வேண்டிய அவசியமில்லை என்று கருதுகிறேன்.

கூண்டு கட்டுவதைப் பொறுத்தவரையில் ஆந்திரா, கர்நாடகம், கேரளம், டெல்லி போன்ற இடங்களிலிருந்துகூட நம் போக்குவரத்துக் கழகம் கூண்டு கட்டித் தர வேண்டுமென்று கேட்டு இன்றைக்கு அதையும் செய்து கொடுத்திருக்கிறோம். அவைகளைப் பாராட்டும் வகையில் செய்து கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே சிலர் கட்டண உயர்வைப் பற்றிச் சில கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். அதிலே எனக்குக் கருத்து வேறுபாடு உண்டு. தயவு செய்து நிலைமைகளை நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். ஒவ்வொன்றையும் தனித்தனியாகச் சொல்லும்பொழுது நமக்கு பொறுப்பு எதுவுமே இல்லை என்று விட்டுவிட முடியாது. மொத்தத்திலே இந்தக் கட்டண உயர்வை ஏன் ஏற்படுத்த வேண்டிய சூழ்நிலை, கட்டாயம் ஏற்படுகிறது என்பதைச் சிந்திக்க வேண்டும். ஏதோ தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற அந்த வசதிகளின காரணமாக கட்டண உயர்வு ஏற்படுகிறது என்று வெளியிலே உள்ளவர்கள் சொன்னால் அவர்கள் சொல்வதை ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய நிலையில் இல்லை. அவர்களுக்கு கொடுக்கப்படும் வசதிகள் நியாயமானவை என்று தான் நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டு வருகிறோம்.

1984 மார்ச் 20] (திரு. சு. முத்துசாமி)

டீசல், உதிரி பாகங்களின் விலை அடிக்கடி உயர்கின்றது. ஆண்டுக்கு ஒரு முறை என்று கூட சொல்ல முடியாது ; மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை, ஆறு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை உயர்கிறது. இதனால் தான் நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டு விடுகிறது என்பதை நீங்கள் நிச்சயமாக ஏற்றுக் கொள்வீர்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

1981 ஆம் ஆண்டிலே கட்டணத்தை உயர்த்தினோம். அதற்குப் பிறகு மூன்றாண்டுக் காலத்தில் ஏறக்குறைய நான்கு முறை டீசல் விலை உயர்ந்து விட்டது ; மற்ற பொருட்களின் விலையும் உயர்ந்து விட்டது.

எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஒரு கருத்தைக் கேட்டார்கள். தனியார்களுக்கு ஏன் இலாபம் வருகிறது, நமக்கு ஏன் வரவில்லை, எனவே, அதன் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும்; தொழிலாளர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கிறோம், அதனால் தான் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்லக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். ஆனால், உண்மை அப்படி அல்ல. கட்டணத்தை உயர்த்தினாலும் கூட, அதற்குப் பிறகு மத்திய அரசு டீசல் விலையையும், மற்ற பொருட்களின் விலையையும் வரியையும் உயர்த்திப் போடுவதன் காரணமாகத்தான் இந்த நஷ்டம் ஏற்படுகிற நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தனியார்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் அந்த அளவிற்குத் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கையை வைத்திருக்கவில்லை. நாம் ஒரு பேருந்துக்கு ஏறக் குறைய ஏழரை நபர்களை-அதாவது இரண்டு பேருந்துகளுக்கு 15 நபர்களை-தொழிலாளர்களை அமர்த்தியிருக்கிறோம். ஆனால் தனியாருக்கு அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை இல்லாததால் அவர்கள் அதிலே இலாபம் ஈட்டும் வசதியைப் பெற்று விடுகிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வு அறை, கான்டீன் போன்ற பல்வேறு வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன. இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் அவர்கள் சொன்னார்கள், ஓய்வு அறையில் டி.வி. வைத்திருக்கிறீர்கள் என்று சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு அந்த வசதியைச் செய்துதர வேண்டாமென்ற எண்ணத்தில் அவர்கள் சொல்லியிருக்கலாம். ஆனால் டி.வி.யில் குறிப்பாக ஒன்பது மணிக்கு மேல் புரோகிராம் இருப்பது இல்லை. தொழிலாளர்கள் எவ்வளவோ சிரமப்பட்டு வருகிறார்கள், அவர்களுக்கு பொழுது போக்க வசதி செய்ய வேண்டும் என்பதற்காக இந்த அரசாங்கம் அதைச் செய்து கொடுத்திருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அது போன்று முதலிலே பேச ஆரம்பித்த மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இராஜாராம் அவர்கள் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள டிக்கெட் பிரச்சினைகளைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஏற்கனவே பேசப்பட்டு, தீர்ந்து விட்ட பிரச்சினை. அவர்கள் மீது கிரிமினல் கேஸ் போடப்பட்டிருக்கிறது ; நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, நடவடிக்கை எடுக்காமல் விட்டுவிட வேண்டுமென்பது இல்லை.

ஏ.டி.சி. பற்றிய கருத்தைச் சொன்னார்கள். அதன் மீது அந்தக் காலத்திலேயே நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்பதை மறந்திருக்க முடியாது.

டீசலுக்கு நீங்கள் டாக்ஸ் போட்டிருக்கிறீர்களே என்று சொன்னார்கள். அவர்கள் எங்கள் மீது தான் சொல்கிறார்களே தவிர, மத்திய அரசு விலையை உயர்த்தும் பொழுது அந்தக் கருத்துக்களைச் சொல்லியிருந்தால் இந்த நாட்டு மக்களுக்குப் பயனுள்ளதாக இருந்திருக்கும். மத்திய அரசு விலையை உயர்த்தும் பொழுது இங்கே பிரச்சினைகளைச் சந்திக்க வேண்டிய கட்டாயம் ஏற்படுவதால் சில காரியங்களைச் செய்ய வேண்டிய நிலைமைகள் ஏற்பட்டு விடுகின்றன. எனவே, அதையும் மனதிற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இண்டர்-ஸ்டேட் அக்ரிமென்ட்டைப் பொறுத்தவரையில் இரண்டு மூன்று முறை தேதி குறிப்பிடப்பட்டு, பல்வேறு சிக்கலான நிலைமைகளில் அந்தத் தேதியை மாற்றிக் கொண்டு போய், விரைவிலே செய்ய வேண்டிய ஏற்பாட்டை நாங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். அப்படி இருந்தாலும் கூட டபுள் பாயிண்ட் டாக்ஸ் என்ற முறையில் சில பேருந்துகளை நாம் இயக்குகிறோம். அதன் காரணமாக பிரச்சினைகள் ஓரளவுக்குத் தீர்கின்றன என்று சொன்னாலும் கூட இந்த அக்ரிமென்ட்டைச் சீக்கிரமாகப் போட வேண்டும் என்று நாங்கள் ஏற்பாடு செய்து கொண்டிருக்கிறோம்.

(பிற்பகல் 1-20)

அடுத்து இன்னொன்று இங்கே சொன்னார்கள். நீங்கள் பெங்களூரிலிருநது தர்மபுரி வரை பேருந்து விட்டால் போதுமே, ஏதற்காக சேலம் வரை விடவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். இவ்வளவு கிலோ மீட்டர் ஓட வேண்டும் எனறு நிர்ப்பந்தம் இருக்கின்றது. அந்த அளவுக்கு ஓடினால்தான் இலாபகரமாக இருக்கும். எனவே மிகக் குறுகிய வழித்தடமாக அது இருந்தால் சரியாக இருக்காது என்பதால் தான் சற்று அதிகமான தூரத்திற்கு நீட்டித்து விட வேண்டிய நிலைமை இருக்கின்றது. ஆனால் அதன் காரணமாக யாருக்காவது பாதிப்புகள் ஏற்படுகின்றது என்று கருதினால் அது சரியாக இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்து தேவைக் கேற்பத்தான் அவ்வாறு விடுகிறோம் என்பதையும்

தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மக்களின் தேவைக்குமேல் இருந்தால்தான் அது பாதிப்பாக இருக்கும். ஆகவே இது பாதிப்பாகாது என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து திரு. செங்கோட்டையன் அவர்கள் ஆரம்பத்தில் அதிகமாகப் பாராட்டினார்கள். அப்படிப் பாராட்டுகின்ற போதே நிறையக் கோரிக்கைகளை அவர் வைக்கப் போகின்றார் என்பது எனக்குத் தெரியும். அந்த அடிப்படையில் பவானிசாகர் போன்ற இடங்களில் பணிமனை கட்ட வேண்டும் என்றும் மற்ற வசதிகளைச் செய்து தர வேண்டும் என்றும் கோரிக்கைகளை வைத்திருக்கிறார்கள். அவற்றை எல்லாம் பரிசீலனை செய்து நியாயமாகச் செய்யப்பட வேண்டியவற்றைச் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பத்திரிக்கை நிருபர்களுக்காக அவர்கள் அவ்வாறு பேசி இருக்கிறார் என்பதை நான் நினைவிலே வைத்துக் கொண்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து திரு. சுந்தரம் அவர்கள் சில கருத்துக்களைச் சுட்டிக் காட்டி இருக்கிறார்கள். அதிலே ஒரு நகரப் பேருந்து விடப்பட்டு பிரச்சினைகள் ஏற்பட்டன என்பதைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். அது நீதி மன்றத்திற்குச் சென்று, இப்போது தடை நீக்கப்பட்டு அந்தப் பேருந்தை விடுவதற்குரிய ஏற்பாடுகளைச் செய்திருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து குழு அமைக்கப்பட்டது என்றும், அதிலே சட்டமன்ற
உறுப்பினர்கள் போய் கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்
பில்லைஎன்றும் சொன்னார்கள். எந்தெந்த இடங்களில்
பேருந்துகளை விட்டால் அது மக்களுக்குப் பயன் உள்ளதாக
இருக்கும், இலாபகரமாக இருக்கும், அது மக்கள் அதிகமாக
உள்ள இடமா என்பதை எல்லாம் ஆய்வு செய்வதற்காகத் தான்
அந்தக் குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றது. சட்டமன்ற உறுப்
பினர்கள் அதிலே இடம் பெற வேண்டும், என்றால் ஒரு மாவட்
டத்திலே உள்ள அத்தனை சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் அதிலே
வரவேண்டிய நிலைமை, நிர்ப்பந்தம் ஏற்படும். அப்படி வரு
கின்றபோது ஒரு நல்ல முடிவுக்கு வருகின்ற சூழ்நிலை இல்லா
மல் போகக் கூடும் என்ற அச்சம் இருக்கின்றது. எந்தெந்த
வகைகளிலே பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்பதைப் பற்றி
எல்லாம் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தெரிந்து வைத்திருப்
பார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு உண்டு. ஆகவே அந்தக்
கருத்துக்களை அந்த உறுப்பினர், குழுவிற்கு அனுப்பினால் அங்கே
அது பற்றி நிச்சயமாகத் தேவையான அளவுக்கு கவனம் செலுத்தி
ஆவன செய்வதற்கு ஏதுவாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்
கொள்கிறேன்.

(திரு. சு. முத்துசாமி) [1984 மார்ச் 20

அடுத்து 5 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுக்கப்படுவது பற்றிச் சொன்னார்கள். ஒரு தொழிலாளி தாக்கப்பட்டோ அல்லது வன்முறை காரணமாகவோ இறந்து விட்டால் அவர்களின் குடும்பத்திற்கு 5 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்த அரசு தீர்மானித்திருப்பதை 10 ஆயிரம் ரூபாயாக மாற்ற வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். இப்போது தான் அந்தத் திட்டத்தையே கொண்டு வந்திருக்கிறோம். ஆகவே இதிலே அவர்கள் கூறுகின்ற கருத்து நல்லெண்ணத்தின் அடிப்படையில் தான் இருக்கின்றது என்று சொன்னாலும் நிதி நிலைக் கேற்பத் தான் நாங்கள் இந்த ஏற்பாட்டைச் செய்திருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து பழைய பேருந்துகள் விற்கப்படுவது பற்றிச் சொன் னார்கள். 300-க்கு மேற்பட்ட எண்ணிக்கையிலே அப்படிப்பட்ட பேருந்துகள் இருக்கின்றனவே, அவற்றை 30 இலட்சம் ரூபாய்க் கும் மேலாக விற்றிருக்கலாமே, ஆனால் ஒரு பேருந்து 12 ஆயிரம் ரூபாய் என்ற அளவுக்குத்தானே விற்றிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அதிலே இருக்கின்ற நிலைமையினை நான் விளக்குகிறேன். அப்படிப்பட்ட பழைய பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் அவற்றிலே இருக்கின்ற எந்தெந்தப் பாகங் களை மற்ற பேருந்துகளுக்குப் பயனபடுத்தலாமோ அவைகளை எல்லாம் பயன் படுத்தி விடுகிறோம். பயன்படுத்த முடியாமல் வீணாக இருக்கின்ற அவற்றை மட்டும் தான் விற்கிறோம் என் பதை அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர நான் விரும்புகிறேன்.

அடுத்து திரு. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் சில கருத்துக்களைச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். அவற்றிலே மிக முக்கியமான கருத்துக் களுக்கு மட்டும் நான் பதில் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு வருடத் திலே ஆயிரம் பெர்மிட்டுகள் கொடுத்ததாகச் சொல்கிறார்கள். அப்படி இல்லை. அவர்களுக்குத் தெரிந்திருக்கின்ற தகவலை எழுத்து மூலமாக அரசாங்கத்திற்குக் கொடுத்தால் முறையாக அதற்குப் பதில் சொல்ல முடியும். ஆகவே அப்படிப்பட்ட நிலைமை இல்லை என்றும் அப்படிப்பட்ட தவறுகள் எதுவும் நடக்கவில்லை என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். முன்னுக்குப் பின் முரணாக...... (குறுக்கீடு)......இன்னொன் றையும் சொன்னார்கள். இலாபம் அதிகமாக வராத இடத்திலே தனியார் பேருந்துகளை நிறுத்தி விடுகிறார்கள் என்றும், அர சாங்கப் பேருந்துகள் விட்டால் அதையும் நிறுத்தி விடுகிறார்கள் என்றும் சொன்னார்கள். ஒரு வேளை அவர்களுக்கு அதிகமாக இலாபம் வரவில்லை என்று சொன்னால் அவர்கள் அந்தப் பேருந்துகளை நிறுத்தி விட அவசியம் இருக்கலாம். ஆனால் எந்தெந்த இடங்களில் பேருந்தை விட வேண்டும் என்று மக்கள் நினைக்கிறார்களோ அந்த இடத்தில் விடுவது பற்றி பரிசீலனை செய்து பேருந்துகளை விட ஏற்பாடுகளை அரசாங்கம் செய்யும்.

1984 மார்ச் 20] (திரு. சு. முத்துசாமி)

அடுத்து, விடப்பட்ட பேருந்து நிறுத்தப்பட்டு விட்டது என்று சொன்னார்கள். அந்தப் பேருந்து விட ஏற்பாடு செய்யப் பட்டிருப்பதாகவும் இப்போது அது ஓடிக் கொண்டிருப்பதாகவும் தகவல் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ....

திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது பஸ் விடுவதற்கு முன்னாலே அங்கே இருக்கக்கூடிய மாவட்டப் போக்குவரத்துக் குழுதான் தீர்மானித்து பரிந்துரை செய்கிறது. தற்போது திருநெல்வேலியிலிருந்து கழுகுமலை என்று பகுதிக்கு கே.டி.சி. பஸ் புதிதாக விடப்பட்டது. ஆனால் எந்தவிதமான கோரிக்கையும் கிடையாது, பரிந்துரையும் கிடையாது. பரிந்துரையே இல்லாமல் திடீரென்று விடப்பட்டதே அதற்கு என்ன காரணம் என்று கேட்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, கோரிக்கை ஏதாவது ஒரு குறிப்பிட்ட நபரிடத்திலே இருந்து வரவேண்டுமென்பது அல்ல. பொது மக்களிடத்திலிருந்து வந்தாலும் கொடுக்கிறார்கள். ஒருவேளை, அந்த அதிகாரிகள் அங்கே போகிற பொழுது அதிகமான எண்ணிக்கையிலே அந்தப் பேருந்திலே நபர்களை ஏற்றிச் சென்றால் கூட அதைப் பார்த்து விடுகிறார்கள். எனவே, கோரிக்கை வந்துதான் விட வேண்டு மென்றால், இன்றைக்கு இருக்கிற பேருந்துகளிலே பாதியைக் கூட விட்டிருக்க முடியாது. எனவே, சிலவற்றை ஆய்வு செய்து அங்கு பேருந்து விடுவது நியாயம் என்று சொன்னால், அந்த பேருந்தை அங்கே விட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே, அதிலே தவறு ஏதோ நடந்து விட்டதாக நீங்கள் சொல்ல முடியாது என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஆறுமுகம் அவர்கள் சில கருத்துக்களை இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றியது; ஏற்கனவே நான் சொன்னேன். ரூ. 3 கோடி என்று சொன்னார்கள் எனக்குக் கிடைத்திருக்கிற தகவல்படி ரூ. 55 இலட்சம் அளவுக்குத் தவறுகள் நடந்திருக்கின்றன.

இந்தத் தவறுகள் ஏதோ இன்றைக்கு நேற்று நடந்தவை அல்ல. இந்த ஆட்சி வருவதற்கு முன்பிருந்தே அவர் அந்தப் பொறுப்பிற்கு வந்து அந்தக் காரியத்தைச் செய்து கொண்டிருக்கிறார். இன்றைக்கு இந்த அரசாங்கம் துரிதமாக நடவடிக்கைகள் எடுக்கின்ற காரணத்தால் ஏறத்தாழ 8 பேர்கள் அதிலே பதவி நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் ஒருவரை நீக்குவதற்காக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. அதிலே இருந்த ஆடிட்டர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்ற ஏற்பாட்டை நாங்கள் செய்து கொண்டி

ருக்கிறோம். இதையெல்லாம் முறைப்படி செய்கிற பொழுது
அந்தக் காலத்தை நாம் கட்டாயமாக எடுத்துக் கொள்ள வேண்
டிய நிலைமை இருக்கிறது. நினைத்த உடனே அடுத்த நாளே
செய்கின்ற சூழ்நிலையோ, சட்ட வசதிகளோ நமக்கில்லாத
காரணத்தால், சட்டப்படி நாம் செய்ய வேண்டிய நிலைமை
இருக்கிறது. அப்படி நாம் சட்டத்தை எல்லாம் அனுசரிக்காமல்
செய்து விடுவோமானால் நாளைக்கு நீதிமன்றத்திலே
நமக்கு எதிரான தீர்ப்பு கூட வருவதற்கான வாய்ப்பு
வந்து விடும் என்ற காரணத்தால் மிக ஜாக்கிரதையாக அந்தக்
காரியங்களைச் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். எங்கே தவறு
நடந்தாலும் அதற்கு யாரும் உடந்தையாக, நிச்சயமாக இருக்கப்
போவதில்லை. இங்கே யாரோ அமைச்சர்களுக்கெல்லாம்
அவர் வேண்டப்பட்டவர் என்று சொன்னார்கள். பல பேர்கள்
அப்படிச் சொல்லிக்கொள்வார்கள். நான்கூட உறுப்பினர்
தொகுதியில் போய் வந்தால், அவருக்கு வேண்டியவர் என்று
சொல்லி யாராவது தவறாகச் செய்யக்கூடும். அதற்காக, நண்பர்
ஆறுமுகம் அவர்களும் அதற்கு உடந்தை என்று நான் சொல்லி
விடமுடியாது, வெளியிலே சொல்வதை நாம் நம்புவது என்பது
அவ்வளவு சரியாக இருக்காது. தவறாக இருக்குமேயானால்
உங்களைப் போன்றவர்கள் எங்களுக்குச் சொல்கின்ற பொழுது
முழுமையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கின்ற வாய்ப்பு வசதிகளை
நாங்கள் பெறுகின்றோம். நீங்கள் எங்களை நினைப்பதைப்
போல, சந்தேகப்படுகிறார் போல், எங்கள் நண்பராக இருந்தால்
அவர் மாட்டியிருக்கவே மாட்டார். ஆனால் எங்களுக்கு அவர்
நண்பராக இருந்தாலும் சரி, எதிரியாக இருந்தாலும் சரி, தீவிர
நடவடிக்கை எடுக்கு வேண்டுமென்ற உணர்விலேதான் நாங்கள்
செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். இதுவே உதாரணம்
என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : மன்றத்தினுடைய துணைத்
தலைவர் அவர்களே, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம்,
கும்பகோணத்தில் நடைபெற்றிருக்கிற ஊழல் சம்பந்தமாக
அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்து வருவதாக அமைச்சர் அவர்கள்
சொன்னார்கள். நான் உங்கள் மூலமாக, அமைச்சரிடம் இருந்து
தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். யார் யார் சஸ்பெண்ட்
செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள் ? அந்த நடவடிக்கை சம்பந்தமாக
குறிப்புகளை அவைக்குக் கொடுத்தால் உதவிகரமாக இருக்கும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவர்
அவர்களே, அந்தக் குறிப்பு என்னிடத்திலே இருக்கிறது.
8 பேர்கள் பதவி நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதற்கு
விளக்கம் என்னிடத்திலே இருக்கிறது. நான் அதைச் சொல்ல
வேண்டுமானால், மணி இரண்டாகும். பரவாயில்லை என்றால்
எனக்கொன்றும் பிரச்சினை இல்லை. (குறுக்கீடு) அப்படி
என்றால் நான் கடைசியாகச் சொல்கிறேன். யார், யார்மீது
நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் கடைசியாகச்

சொல்கிறேன். அதற்கு முன்பு சிலர் பேசியிருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே பேசியவர்களுக்கு நான் பதிலைச் சொல்லிவிட்டு இதைப்பற்றி நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதே போன்று இன்னும் சில பிரச்சினைகளைச் சொன்னார்கள். அத்தனை பிரச்னைகள்மீதும் நாங்கள் கடுமையான நடவடிக்கையைத்தான் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் முகம்மது இஸ்மாயில் அவர்கள் சொல்லுகிறபொழுது சில பேருந்துகளிலே ஏற்கனவே இருந்த வசதிகளைக் குறைத்துவிட்டார்கள். எனவே தனியார் பேருந்துகளுக்கு அதிகமாகச் செல்கிறார்கள் என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். நான் ஏற்கனவே சட்டமன்றத்திலே தெரிவித்ததைப் போல, அவையெல்லாம் பழுது பார்க்கப்பட வேண்டுமென்பதற்காக அதிலிருந்து எடுக்கப்பட்டதே ஒழிய அதிலேயிருந்து நீக்கிவிட வேண்டுமென்பதற்காக எடுக்கப்படவில்லை. அந்த வசதிகள் அதிலே தொடர்ந்து செய்யப்படும் என்ற உத்தரவாதத்தினை நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

திரு. ராஜா சிங் என்ற ஒரு தொழிலாளியைப் பற்றி இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைத் தனியாக விசாரிப்பதற்கான ஏற்பாட்டை நான் செய்கிறேன் என்பதை இங்கே சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 1-30)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அலுவல் நேரம் பேரவையின் அனுமதியுடன் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு உறுப்பினர் பாபு ஜனார்த்தனன் அவர்கள் சில கருத்துக்களைச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். சில பயனுடைய கருத்துக்களையும் அவர்கள் சொன்னார்கள். அத்தோடு சில பேர்கள் சந்தேகப்படுகிறார்கள் என்ற உணர்வை அவர்கள் இங்கே வெளிப்படுத்தினார்கள். நான் ஏற்கனவே இந்த பில்மீது பேசுகிறபோது தெளிவாக சில கருத்துக்களைச் சுட்டிக் காட்டினேன். என்ன காரணத்திற்காக நாங்கள் இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலைக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறோம் என்பதை நீங்கள் எல்லோரும் தெரிந்து வைத்திருந்தாலும், அரசியல் காரணங்களாலேயே அதை ஏற்றுக்கொள்ள மறுக்கிறீர்கள் என்ற உணர்விலே நான் அதை தெளிவாக, கொஞ்சம் அதிகமாக நேரம் எடுத்தும்கூட சொல்லி இருக்கிறேன். இன்றைக்கும் அதைத் திருப்பிச் சொல்வது அவ்வளவு பொருத்தமாக இருக்காது என்றாலும், நாட்டிலே பல்வேறு பிரச்சினைகள் உருவெடுத்திருக்கிற காரணத்தால் நிதிநிலையில் இதற்குப் பணம் ஒதுக்க முடியாமல், அந்தப் பிரச்சினையை உடனடியாக கவனிக்கமுடியாத நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டிருக்கிற காரணத்தால், தற்காலிகமாக இதைத் தள்ளிப் போட்டிருக்கிறோமே தவிர நிரந்தரமாகக் கைவிட்டுவிடவில்லை என்பதை இங்கே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்னொரு கருத்தைக்கூட அவர்கள் சொன்னார்கள். சந்தேகப்படுகிறோம் என்று பேச ஆரம்பித்தால் இரண்டு பக்கத்திலேயும்

நாள் கணக்கிலே சந்தேகப்படுகிற பிரச்சினைகளைப் பற்றி நம்மால் பேசிக்கொண்டிருக்க முடியும். உதாரணமாக நான் சொல்லவேண்டுமென்றால் அன்றைக்குப் பலபேர்கள் சந்தேகத்தோடு பேசினார்கள். இந்தப் பேருந்துகளை எடுப்பதே கூட தனியார் முதலாளிகளுக்கு வசதி செய்வதற்காக; சில பெருத்த முதலாளிகளின் பேருந்து போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்திலே இயங்க ஆரம்பித்து விட்டதால் அதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்ற காரணத்தால் இருக்கலாம் என்று சிலபேர்கள் பேசினார்கள். அதையெல்லாம் நாங்கள் பேசினால் சரியாக இருக்காது. இன்னும் சிலபேர்கள் பேசினார்கள். அதனுடைய புக்-வேல்யூ என்னவோ அதற்கு மேலும் 10 ஆயிரம் கொடுத்தார்கள் என்று பேசினார்கள். இப்படி நாம் சந்தேகப்பட்டுக் கொண்டே போவோமேயானால், நாம் கொண்டு வந்த சட்டம் ஹைகோர்ட்டிலே ஏன் வெற்றி பெறவில்லை என்ற உணர்வைக் கேட்டால் அதிலேயும் சந்தேகம் வருவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. அரசாங்கம் தேவையான தஸ்தாவேஜுகளைக் கொடுத்து, முறையான நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை; ஆகவே தோற்றுவிட்டது என்ற சந்தேகத்தைக் கூட நம்மால் சொல்ல முடியும். இன்னொரு சந்தேகத்தைக் கூட நம்மால் சொல்ல முடியும். அன்றைக்கு அத்தனைப் பேருந்துகளையும் நேஷனலைஸ் செய்யவேண்டுமென்ற சட்டத்தைக் கொண்டு வந்துவிட்டு, அதற்குப் பிறகு ஏறத்தாழ 2,500 தனியார் பேருந்துகளுக்கு உரிமம் கொடுத்திருப்பது என்று சொன்னால் அதிலேயும் கூட சந்தேகத்தைச் சொல்ல முடியும். எனவே, இவற்றிற்கெல்லாம் சந்தேகப்பட்டுக் கொண்டே போனால் எதுவுமே நடக்காது. எனவே, அன்றைக்கு ஒரு சூழ்நிலையில் நீங்கள் அந்தக் காரியத்தை செய்திருப்பீர்கள் என்று நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். இன்றைக்கு அரசாங்கத்திற்கு இருக்கிற நிர்ப்பந்த நிலைமைகளை நாம் கண்கூடாக பார்க்கிறோம். இங்கே பட்ஜெட்டில் பேசுகிறபோது துண்டுவிழுகிறது என்று பேசுகிறோம். அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் இன்றைக்கு பணம் ஒதுக்கக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறதா என்பதை நீங்கள் பார்க்க வேண்டும். ஏற்கெனவே நான் பேசுகிறபோது சொன்னேன். இன்றைக்கு 5,000 பேருந்துகளை எடுப்பது என்பது பெரிய காரியம் அல்ல. அதற்காக ஒதுக்குகிற பணம் எதற்கும் பலன் இல்லாமல் தான் போகும். அந்தப் பேருந்துகளில் எல்லாம் நீங்கள் சொல்லியதைப் போல பெயர்களை மாற்றிக் கொள்ளலாம். தனியார் துறை பெயர்களை மாற்றிவிட்டு, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் கழகம் என்று மாற்றிக் கொள்ளலாமே. தவிர, அதன் மூலமாக தனி நபர்களுக்கு ஒரு நபருக்கு கூட கூடுதலாக பஸ் வசதி கிடைக்காது. எனவே. அந்த 5,000 பேருந்துகளுக்கு நாம் செலவழிக்கிற தொகையை வைத்து இன்றைக்கு பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்கிற மக்கள் பிரச்சினையை தீர்த்துவிட்டு, பிறகு படிப்படியாக அதைச் செய்வோம் என்ற உணர்வை நான் அன்றைக்கே தெரிவித்தேன். அதிலே தான் இந்த அரசாங்கம் இவ்வளவு நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டிய நிர்பந்தங்களுக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இங்கே மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சில கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள், அதிலே நான் ஏற்கனவேசொல்லியதைப் போல நஷ்டத்தைப் பற்றி சொல்லவேண்டுமென்றால் மத்திய அரசிலே அவர்கள் கொஞ்சம் உதவி செய்யவேண்டும். குறிப்பாக போக்குவரத்து கழகங்களுக்கு கொடுக்கிற டீசலுக்காவது சப்சிடி கொடுத்தால் இதிலே பிரச்சினை இருக்காது. நாங்கள் கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இல்லை. பேருந்துகள் நிறைய விடுவதற்குமான வாய்ப்புகள் எங்களுக்கு ஏற்படும். எனவே, அந்த உதவியை எதிர்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் செய்ய வேண்டும். அவர்கள் சொன்னால் மத்திய அரசிலே கேட்பார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருப்பதால் இந்தக் கருத்தை சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் சித்தன் அவர்களும் சேர்ந்து சொன்னால்கூட மிகவும் வசதியாக இருக்கும். எனவே, அவர்கள் இந்தக் கருத்தை மத்திய அரசிற்கு தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இங்கே அவர்கள் இன்னொன்றையும் சொல்லி இருக்கிறார்கள். லாரிகள் வருவதை நகருக்கு வெளியிலேயே தடுத்து நிறுத்தப்பட வேண்டுமென்று சொல்லி இருக்கிறார்கள். நல்ல கருத்து தான். அப்படிப்பட்ட எண்ணத்தில் நாம் இருந்தாலும், வருகிற பொருள்களை அங்கே இறக்கிவிட்டு அதற்கு பிறகு கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நகருக்குள்ளே கொண்டுவருவது நடைமுறையில் கடினமான காரியமாக இருக்கும். அப்படி வருகிறபோது இன்றைக்கு இருக்கிற பொருள்களின் விலை இதைவிட கூடுதலாக போய் விடுமோ என்று கூட எண்ணுகிறோம். ஆகவே, இதில் நன்கு ஆராய்ந்துதான் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பக்கிங்காம் கனாலைப் பற்றி சொன்னார்கள். அது ஆய்விலே இருக்கிறது. அரசாங்கம் அதிலே நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று ஆய்வு செய்து வருகிறது. குறிப்பாக ரெயில்வே ஸ்டேஷனிலிருந்து எண்ணூருக்கு இடையே உள்ள பகுதியில் போக்குவரத்தை எற்படுத்தலமா? என்று தீவிரமாக ஆய்வு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்தத் தண்ணீர் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் கொஞ்சம் வேகமாக நடவடிக்கை எடுக்கலாமா என்ற எண்ணத்தில் அரசாங்கம் தீவிரம் காட்டிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்னொன்று கப்பலைப் பற்றி சொன்னார்கள். அதைப் பற்றி விளக்கமாக சொல்வது என்னுடைய கடமையென்று கருதுகிறேன். இன்றைக்கு மத்திய அரசு ஒரு கப்பலைத் தான் வாங்குவதற்கு அனுமதி கொடுத்து இருக்கிறது, அதுவும் கூட கிடைப்பதற்கு 1½ ஆண்டு காலம் ஆகும் என்ற கணக்கைச் சொல்கிறார்கள்.

ஏறத்தாழ 20 லட்சம் டன் போதும் என்ற இடத்தில் இன் றைக்கு 24 லட்சம் டன் வேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். 20 லட்சம் டன் என்று இருந்தால் 3 கப்பல்கள் இருந்தால் போதும் 24 லட்சம் என்று சொல்கிற நேரத்தில் 4 கப்பல்கள் தேவை என்ற சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது. நாம் இப்போது வாங்கும் கப்பலை ஜப்பானிலுள்ள இடார்ச்சி என்ற நிறுவனத்திடமிருந்து வாங்க இருக்கிறோம். 21 அல்லது 22 கோடி ஆகும் என்று நாம் கணக்கு வைத்துக் கொள்ளலாம். அந்தக் கப்பலை வாங்கினால் இன்றுள்ள சூழ்நிலையில் ஏறத்தாழ 33,000 டன் நிலக்கரியை ஏற்றி வருவ தற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஒரு டன்னுக்கு இதனால் நமக்கு ஆகும் செலவு 100 ரூபாய் ஆகும். ஆனால் இன்றைக்கு நாம் ஒரு டன்னுக்கு வாடகை என்று கொடுத்துக்கொண்டு இருப்பது ரூ. 150. ஆகவே, ஏறத்தாழ ஒரு டன்னுக்கு 50 ரூபாய் நமக்கு மிச்சம் ஏற்படுகிறது. அப்படியானால் 24 லட்சம் டன்னுக்கு எவ் வளவு ஆகும் என்பதை நீங்களே கணக்குப் போட்டுப் பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுவும் 10 மீட்டர் ஆழம் வரும் அளவிற்கு நாம் தூத்துக்குடி துறை முகத்தை மேம்படுத்திவிட்டால், அதிலே 40 லட்சம் டன் ஏற்றிக் கொண்டு வருகிற வாய்ப்பு வரும். அப்படியானால் இன்னும் கூட ஒரு டன்னுக்கு அதிகப்படியாக மிச்சம் கிடைக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

எனவே, மத்திய அரசாங்கம் மொத்தமாக நமக்குத் தேவை யான நிலக்கரியைக் கொண்டு வருவதற்கு நாமே கப்பலை வாங் கிக் கொள்ள அனுமதி கொடுக்குமானால் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் ஓராண்டு காலத்தில் மிச்சமாகும் வாய்ப்பு இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கடந்த ஆண்டு 12 கோடி அளவிற்கு மிச்சமாகும் என்று தெரிவித்தேன். இப்போதுள்ள நிலை மையில் இன்னும்கூட மிச்சமாகும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஒரு கப்பலை மட்டும் வைத்துக்கொண்டு இருப்பது லாபகர மாக இருக்குமா என்பது கேள்விகுறியாக இருக்கலாம். அங்கே யிருக்கிற கன்வேயர் பெல்ட் ஒரு மணிக்கு 2000 டன் நிலக்கரியை இறக்குமதி செய்வதற்கு சக்தி வாய்ந்தது. அப்படிப்பட்ட சக்தி வாய்ந்த அளவிற்கு அந்தக் கப்பல் இருந்தால் தான் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் நாம் கொண்டு வந்த நிலக்கரியை இறக்குவதற்கு முடி யும். அப்படிப்பட்ட கப்பல் வாடகைக்குக் கூட நமக்குக் கிடைப் பது இல்லை. அந்த வகையில் பார்க்கிறபோது ஏறத்தாழ 4 கப் பல்கள் வாடகைக்கு எடுக்கிற நேரத்தில், இந்த ஒரு கப்பல் மட்டும் அந்த அளவிற்கு இருந்து, மற்ற கப்பல்கள் அப்படி இல்லையென் றால், அவைகள் காத்துக் கிடைக்கவேண்டிய நிலையேற்படும். ஆகவே, நாம் திட்டமிட்ட அடிப்படையில் அந்த 4 கப்பல்களை யும் வாங்குவதற்கு மைய அரசு அனுமதி கொடுக்குமானால், நிச்சயமாக லாபகரமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அந்த வகையில் மத்திய அரசாங்கம் எதிர்காலத் தில் அனுமதிக்குமானால் லாபகரமாக அமையும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர் களே, ஒரு கிளாரிபிகேஷன். இந்தப் கப்பல் வாங்குவதற்கு முத லில் 33 கோடி ரூபாய் விலையாகும் என்று குறிப்பிட்டதாகவும், ஆனால் ஷிப்பிங் டெவலப்மென்ட் பைனான்ஸ் கார்ப்பரேஷன் அந்த விலை அதிகம் என்று சொல்லி, அதை 22 கோடி ரூபாய்க்கு நிர்ணயித்து இருக்கிறார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படி யானால், 22 கோடி ரூபாய் பெறுமான அந்தக் கப்பலை ஏன் 33 கோடி ரூபாய் என்று முதலில் விலை நிர்ணயம் செய்ய வேண்டும் ?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, அந்த விலையிலே ஏற்ற இறக்கம் இருக்கத்தான் செய்கிறது. குறிப்பாக கப்பல் விலையைப் பொறுத்தவரையில் விலை ஒரே மாதிரியாக இருப்பது இல்லை. 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறைவிலை மாறிக்கொண்டு இருக்கிறது. அதுவும் கோடிக்கணக்கான அள விற்கு மாறிக்கொண்டு இருக்கிறது. அன்று இருந்த நிலை யில் கப்பல்கள் வாடகைக்குக்கூட கிடைக்கவில்லை. அந்த அளவிற்கு டிமாண்ட் இருந்தது அந்த விலையைக் குறித்து நாங்கள் எஸ்.டி.எப்.சி.க்கு எழுதினோம். அதற்குள் காலதாம தம் ஆகிவிட்டது. அங்கே போனபோது அவர்கள் சொன்னார் கள், இப்போது விலை குறைவாக இருக்கிறது. மறுபடியும் எழுதிக்கேளுங்கள் என்று சொன்னார்கள். அதற்குள் உள்ள படியே கூடியிருந்தால் ஏன் அப்போதே வாங்கவில்லை என்று கேட்டு இருக்கலாம். அவர்களிடமிருந்து அனுமதி கிடைத்த பிறகு தான் குளோபல் டென்டர் விடுவதாக இருந்தோம். அப்படிச் செய்ததால்தான் இன்றைக்கு எந்தவிதமான குற்றச் சாட்டும் எங்கள் மீது சொல்ல முடியவில்லை. ஆகவே, அந்தக் காரணத்தால் அன்றைக்கு விலையேறியிருந்ததே தவிர வேறு நோக்கம் அல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எம். ஆறுமுகம் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாலிசி நோட்டில் விரிவாகச் சொல்லப்பட்டு இருக்கிற உலக வங்கி யிடமிருந்து 34 கோடி ரூபாய்க்கு கடன் பெறும் காலத்தில் பஸ் கட்டணம் உயர்த்தப்பட வேண்டும் என்று இங்கே வந்த குழுவிடம் ஒப்பந்தம் செய்துள்ளதாக பத்திரிகையில் செய்தி வந்துள்ளதே, அது உண்மைதானா என்பதைக் கேட்டுக் கொள் கிறேன். (குறுக்கீடு) அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பாடி கட்டி பர்மிட் கேட்டு நிறுத்தி வைக்கப்பட்டு இருந்த 6 வண்டிகள் ஒரே நம்பரில் ஓடி பெங்களூரில் பிடித்து வைக்கப் பட்டது சம்பந்தமாக என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது என்பதை அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இதைப்பற்றி யெல்லாம் மாண்புமிகு உறுப்பினர் பேசும்போதே குறிப்பிட்டு இருக்க வேண்டும். பத்திரிகையில் வந்ததையெல்லாம் சுட்டிக் காட்டி விளக்கம் கேட்டுக் கொண்டு இருந்தால் விவாதம் இன் றைக்கு முடிவுக்கு வராது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தொடர்ந்து பேசலாம்.

[1984 மார்ச் 20

திரு. அ. ரகுமான்கான் : துணைத் தலைவரவர்களே, ஒரு விளக்கம். (குறுக்கீடு) நான் சொன்னதைப்பற்றி குறிப்பிட்டுச் சொல்கிறார்கள். அதனால் ஒரு விளக்கம் கேட்க அனுமதிக்க வேண்டுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : விவாதத்தின் போது பேசிய உறுப்பினர்கள் மட்டும்தான் விளக்கம் கேட்கலாம்.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : ஆளுநர் உரையிலே இந்தப் பிரச்சினையை முதலில் எழுப்பியதே நான்தான். துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே இந்தச் சோழன் போக்குவரத்திலே, கும்பகோணத்திலே நடைபெற்ற ஒரு மிகப் பெரிய ஊழல் சம்பந்தமாக யார் யார் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்ற கேள்வி கேட்டபோது, சில பெயர்களைச் சொன்னார்கள். நான் உங்கள் மூலமாக அமைச்சரிடத்திலே கேட்கிறேன். அவர்கள் எந்தப் பொறுப்பிலே இருக்கிறார்கள் என்பது மிகமிக முக்கியம். அதற்கு இங்கே விளக்கம் தரவேண்டும். ஏனென்றால், எனக்குக் கிடைத்த தகவல்படி அதிலே சம்பந்தப்பட்ட முக்கியமான நபர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படாமல் இருப்பது போல் தெரிகிறது. மேலிருந்து கீழ் மட்டம் வரையில் உள்ளவர்களின் பெயர்கள், அவர்கள் வகிக்கின்ற பதவிகள் இவைகளைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: அதைப்பற்றிய விளக்கம் சொல்லவேண்டுமென்றால், இப்போது என்னிடத்தில் குறிப்புகள் இல்லை. இந்தப் பெயர்களில் நடராஜன் என்பவர் முதுநிலை கண்காணிப்பாளர், நீதிவிடங்கன் என்பவர் இளநிலை கண்காணிப்பாளர், ராஜகோபாலன் என்பவர் காசாளர் என்று இப்படி இருக்கிறார்கள். யார் மீதும் நடவடிக்கை எடுக்காமல் இல்லை. தவறு செய்தவர்கள் யார்மீதாவது நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை என்று உங்களுக்கு தகவல் தெரிந்தால் காலந் தாழ்த்தாமல் அதை என்னிடம் கொடுங்கள். அரசுக்குத் தெரிவியுங்கள். தகவல் இருந்தும், நீங்களே வைத்துக்கொண்டிருப்பதன் மூலம் பயன் இருக்காது. தகவல் கொடுத்தால் அது பற்றி விசாரித்து தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள முடியும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அதை எழுதிக் கொடுத்துவிடுங்கள்,

1984 மார்ச் 20]

திரு. அ. ரகுமான்கான் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஊழல் சம்பந்தமாக எனக்குக் கிடைத்துள்ள தகவல் என்னவென்று கேட்டால், அந்த நிர்வாகத்திலே மேல் மட்டத்திலிருந்து * * கீழ் மட்டம் வரைக்கும் அனைத்துத் துறையைச் சார்ந்தவர்களுக்கும் சம்பந்தம் இருக்கிறது. நான் சொல்வது, * * * கீழே இருக்கக் கூடிய நபர்கள் வரைக்கும் இதிலே சம்பந்தம் இருப்பதாகக் குற்றச்சாட்டு இருக்கிறது. ஒரு தனி நபர் மீது அந்தக் குற்றச்சாட்டு இல்லை. ராஜகோபாலன் என்ற அளவிலே மட்டுமல்லாமல், ஒரு ''கேங்'' குறிப்பிட்ட ஒரு வட்டமே அதில் அடங்கியிருப்பதாகத் தெரிகிறது. எனவே இதிலே ஒரு ''இண்டிபெண்டன்ட் ஜூடிசியல் என்கொயரி'' மூலமாக .... (குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நான் ஏற்கனவே பல தடவை சொல்லியிருக்கிறேன். இப்படிப்பட்ட ஒரு அலிகேஷனைச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், எழுதிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று (குறுக்கீடு) எம். டி. பெயரைச் சொல்ல வேண்டுமென்றால் ''யூ ஷூட் சப்ஸ்டான் ஷியேட் இட்''. ''அலிகேஷன்ஸ்'' ஏதாவது இருந்தால், அதற்கான ''எவிடென்ஸ்'' கொடுக்க வேண்டும். அதை அமைச்சரிடம் கொடுங்கள். (குறுக்கீடு) தெரிகிறது என்று சொல்கிறீர்கள். தெரிந்தும் ஏன் அப்படிச் செய்கிறீர்கள்? இந்த அவையிலே இல்லாத ஒரு அதிகாரியைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், எழுத்து மூலமாக எழுதிக் கொடுத்து, என் அனுமதிபெற்றே சொல்ல வேண்டும். (குறுக்கீடு). எம். டி. பற்றி வந்தது அனைத்தும் நீக்கப்படுகிறது. (குறுக்கீடுகள்).

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : அவர்கள் எழுப்பிய பிரச்னைக்கு நான் பதில் சொல்லிவிடுகிறேன். (குறுக்கீடுகள்)

திரு. அ. ரகுமான்கான் : என்னைப் பேசுவதற்கு அனுமதியுங்கள். என்னை ஏன் இப்படி உட்கார வைக்க வேண்டும்? (குறுக்கீடுகள்) (கூச்சல், குழப்பம்).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : ரூலிங் கொடுத்தாகிவிட்டது! அவையில் இல்லாத எந்த அதிகாரியைப் பற்றியும் முன் அறிவிப்பு இன்றி, பேரவைத் தலைவர் அனுமதியின்றி குற்றச்சாட்டைச் சொல்லக் கூடாது.

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்ிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

[1984 மார்ச் 20

(பிற்பகல் 1-40)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: துணைத் தலைவரவர்
களே, உலக வங்கியைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் நமக்கு
12,60,00,000 ரூபாய் கடனாக கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்
கள் ஒவ்வொரு முறையும் இங்கே வரும்போது உங்களுடைய
வருமானத்திற்கும் செலவிற்கும் கட்டுப்படியாகாமால் இருக்
கிறது. நீங்கள் கட்டணத்தை உயர்த்தினால்தான் கடனை
ஒழுங்காகத் திருப்பிக் கட்ட முடியும் என்று சொல்லிக் கொண்டி
ருக்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் ஏற்கெனவே சொன்னமாதிரி
உத்தரவு போடுகிற அளவில் இல்லை. உத்தரவு போட்டால்
அதை ஏற்றுக் கொள்கிற நிலையிலும் இந்த அரசு இல்லை.
நமக்குத் தேவையென்றால் அவர்கள் சொல்கிற நிபந்தனையை
ஏற்றுக்கொள்கிறோம். அவர்கள் போடுகிற நிபந்தனையை நம்
மால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை என்றால் விட்டுவிடப்
போகிறோம்.

இன்றைக்கு இருக்கின்ற நிலைமையில், நிறைய பேருந்துகள்
வேண்டுமென்று கோரிக்கை இருக்கிறது. அதை ஈடுகட்டவேண்டு
மென்றால், இன்னும் அதிகமாகச் செய்ய வேண்டுமென்றால்
இந்த நிர்ப்பந்தம் அரசாங்கத்திற்கு ஏற்படுகிறது. அந்தவகை
யில்தான் ஒப்பந்தம் போட்டிருக்கிறோம். ஒப்பந்தம் போட்டு
விட்டதால் கட்டணத்தை உயர்த்தித்தான் ஆக வேண்டுமென்று
இல்லை. வேறு வகையிலே நாம் செலவுகளைக் குறைத்து
செய்ய முடியுமா என்று ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறோம். முடியா
விட்டால்தான் கட்டணத்தை உயர்த்தும் சூழ்நிலை ஏற்
படுகிறது.

அதே நேரத்தில் உலக வங்கியின் கடன் வேண்டாம் என்று
சொல்லி விட்டால் இங்கே கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் நீண்ட
நாள் இப்படியே இருக்கலாம் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்
அவர்கள் நினைக்க வேண்டாம். கட்டணத்தை உயர்த்துவதால்
வருகின்ற வருமானத்தை இந்த அரசாங்கம் வைத்துக்கொள்
கிறது என்ற நிலை இல்லை. அதிக வருவாயைப் பெற்று, அதை
பொதுமக்களுக்குத்தான் செலவிடுகிறோம். இப்போது இருக்
கிற கட்டணத்தைப் பார்த்தால் மற்ற மாநிலங்களைவிட. நம்
முடைய மாநிலத்தில் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது என்பதற்கு
சில புள்ளி விவரங்களை எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

ஏறத்தாழ 500 கிலோமீட்டர் நம்முடைய பேருந்துகளில் பய
ணம் செய்பவர் 37 ரூபாய் 50 காசு கொடுத்தால் போதுமானது.
ஆனால் கேரளத்தில் இதே தூரம் பயணம் செய்பவர் 50 ரூபாய்
கொடுக்க வேண்டும்; கர்நாடகத்தில் 45 ரூபாய் கொடுக்க
வேண்டும்; ஆந்திராவில் 43 ரூபாய் கொடுக்க வேண்டும். எனவே
கட்டணத்தை குறைவாகத்தான் வைத்திருக்கிறோம்; நீங்கள்
குறை சொல்லக் கூடிய அளவுக்கு இல்லை என்பதைத் தெரி
வித்துக்கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. சு. முத்துசாமி]

நகரப் பேருந்து கட்டணத்தைப் பொறுத்தவரையில், குறைந்த
கட்டணமாக, இரண்டு கிலோ மீட்டருக்கு நாம் 30 காசு என்று
வைத்திருக்கிறோம். கேராளவில் 40 காசு வாங்குகிறார்கள்;
கர்நாடகத்தில் அர்பன் பேருந்தில் 30 காசு வாங்குகிறார்கள், சப்
அர்பன் பேருந்தில் 50 காசு வாங்குகிறார்கள். ஆந்திராவில்
அர்பன் பேருந்துக்கும் 30 காசு, சப் அர்பன் பேருந்துக்கும் 30 காசு
என்றுதான் வசூல் செய்கிறார்கள். பாம்பேயில் கூட ஆர்டனரிக்கு
40 காசும், எல்.எஸ்.எஸ். என்று விடுகிற பேருந்துக்கு 50 காசும்
கட்டணம் வாங்குகிறார்கள். ஆக 18 கிலோ மீட்டர் என்றால்
நம்மை விட எல்லோரும் அதிகமாகத்தான் கட்டணம் வாங்கு
கிறார்கள். எனவே. நாம் அதிகமாக கட்டணம் வாங்கவில்லை
என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றையும் இங்கே சொன்னார்கள். ஏதோ 6
பேருந்துகள் ஒரே நம்பரில் ஓடியிருக்கின்றன என்று சொன்னார்
கள். அது எப்போதோ பேசப்பட்டு, பலமுறை பதிலும் சொல்லி
யிருக்கிறேன். அதனால்தான் அதை நான் விட்டுவிட்டேன்.
நீங்கள் பேசும்போதுகூட நான் கேட்டேன்; பின்னால் சொல்
கிறேன் என்றீர்கள்; பின்னால் அப்படியே விட்டுவிட்டீர்கள்.
ஏற்கெனவே இதற்கு பலமுறை பதில் சொல்லியாகிவிட்ட
தால் மீண்டும் பதில் சொல்லவில்லை.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரகுமான்கான் அவர்கள் ஒரு கருத்
தைச் சொன்னார்கள் யார், யார் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்
டிருக்கிறார்கள் என்று கேட்டார்கள். நடராஜன், ராஜு, நீதி
விடங்கன், ராஜகோபால்—இப்படி ஏறத்தாழ 8 பேர்கள் பதவி
நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் ஒருவரை பதவி
நீக்கம் செய்ய நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். பதவி
நீக்கம் செய்யப்பட்டவர்கள் பெயர்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன.
ஒவ்வொரு பக்கமாகப் புரட்டிப்பார்த்து, சொல்வதற்கு கிட்டத்
தட்ட 10 நிமிடங்கள் ஆகும்; அதனால் நான் முழுவதையும்
சொல்லவில்லை. எந்தவிதமான சந்தேகமும் நீங்கள் வைத்
துக்கொள்ளாத அளவுக்கு இந்த அரசு வேகமாக நடவடிக்கை
எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்
கிறேன்.

இன்னும் சொல்லப்போனால் தவறு செய்தார்கள் என்று
யாரும் கண்டுபிடித்து எங்களுக்குச் சொல்லவில்லை. நாங்
கள் தான் கண்டுபிடித்து நடவடிக்கை எடுத்தோம். நாங்கள்
நடவடிக்கை எடுத்த பிறகுதான் ஒவ்வொரு அரசியல் கட்சியும்,
தொழிற்சங்கமும் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதை நீங்கள்
கவனத்தில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். ஆக, மற்றவர்கள்
சொல்வதற்கு முன்னாலேயே நாங்கள் கண்டுபிடித்து நட
வடிக்கை எடுத்து வருகிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்
கிறேன்.

[1984 மார்ச் 20

(பிற்பகல் 1-50).

திரு. அ. ரகுமான்கான் : மன்றத்தினுடைய துணைத்
தலைவர் அவர்களே, தாங்கள் தந்த தீர்ப்பை நான் ஒப்புக்
கொள்கிறேன். தாங்கள் தந்த தீர்ப்பிலேயிருந்து நான் மாறுபட
வில்லை. உறுப்பினர்கள், அதிகாரிகள் மீதோ, யார் மீதோ
குற்றச்சாட்டு சொன்னால், உங்களிடத்திலே ஆதாரத்தைக்
காட்டுவது அல்லது ஆதாரத்தைக் காட்டிப் பேசுவதுதான் மரபு,
முறை. அந்தத் தீர்ப்பைத்தான் தாங்கள் சொன்னீர்கள். நான்
மறுக்கவில்லை. ஆனால் உங்கள் கவனத்திற்கு நான் கொண்டு
வருவதெல்லாம், ஏற்கனவே நம்முடைய இலாக்கா மூலமாகவே,
நம்முடைய சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்கு
வந்து, அந்த ஊழல் நடைபெற்று இருக்கக்கூடுமோ என்று
பிரைமா ஃபேசியாகவே இவர்கள் திருப்தி அடைந்து, சில நட
வடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதிலே நம்முடைய
மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், இங்கே. சில பெயர்களை
அறிவித்தார்கள். நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது, சில
பேர்கள் சஸ்பெண்ட் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்ற
தகவலைச் சொன்னார்கள். ஆனால் இது சம்பந்தமாக எனக்குக்
கிடைத்த தகவலின் அடிப்படையிலே-ஒரு குறிப்பிட்ட சிலர் மீது
மட்டும் நடவடிக்கை எடுப்பது சரியாக இருக்காது-ஏன் என்றால்-
இதை விசாரிப்பதே, விசாரிக்கக் கூடிய அதிகாரியே, அந்த
டிபார்ட்மெண்டிலேயே இருக்கக் கூடிய அதிகாரிதான். நாம்
உண்மையைக் கண்டுபிடிக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், ஒரு
இண்டிபெண்டட் ஜூடிசியல் என்குயரி இருந்தால் ....
(குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவர்
அவர்களே, நான் அதற்கு பதில் சொல்லிவிடுகிறேன். மாண்புமிகு
உறுப்பினர் அவர்கள் இங்கே ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள்.
இதிலே இருக்கின்ற அதிகாரியே விசாரிப்பது நியாயமாக இருக்
குமா என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். அதிலே இருக்கிற
அதிகாரிகள் தான் அதைக் கண்டுபிடித்து இருக்கிறார்கள்
என்பதை நீங்கள் ஏற்றுக்கொள்கிறபோது, அவர்களும் தவறைச்
செய்வார்களா என்பதை நீங்கள் தயவு செய்து எண்ணிப்பார்க்க
வேண்டும். வெளியிலே வந்த பின்பு, அல்லது அந்த அதிகாரி
கண்டுபிடித்து, அது முழுமையாக தெரிந்து வெளியிலே சொல்ல
வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் அந்த வகையிலேதான் நட
வடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே இன்னும்கூட
சொல்லப் போனால், இதைப் பொறுத்தவரைக்கும் அக்கவுன்ட்ஸ்
டிபார்ட்மென்டில் இருந்த ராமநாதன் என்று சொல்லக்கூடிய
சீப் அக்கவுன்ட்ஸ் ஆபீசர்மீது நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறோம்.
இப்போது நான் சொல்லியது ஏதோ இந்த 8 பேர்களோடு
நிறுத்திவிடுவதில்லை. இந்த நடவடிக்கை தொடர்ந்து நடத்து
கொண்டிருக்கிறது. ஒவ்வொருவரையும் விசாரிக்கிறோம். அப்
படி விசாரிக்கிறபோது, நமக்குக் கிடைக்கின்ற தகவலின் அடிப்
படையில் தவறு செய்தவர்கள் மீதெல்லாம் நடவடிக்கை

1984 மார்ச் 20] [திரு. சு. முத்துசாமி]

எடுத்துக் கொண்டு போகிறோம். யாரையும் பாதுகாக்க வேண்
டும் என்கிற நோக்கம் அரசுக்கு இல்லை. சட்டமன்ற உறுப்பினர்
களுக்கும் இல்லை. யார் தவறு செய்திருந்தாலும், நடவடிக்கை
எடுக்கிறோம். அவர்கள் இந்த ஊரிலே இருந்தாலும் சரி,
இல்லாவிட்டாலும் சரி, இதிலே சம்பந்தப்பட்டு இருந்தால்
நிச்சயமாக யாராக இருந்தாலும் நடவடிக்கைக்கு உள்ளாக்கப்
படுவார்கள். இப்படி நாங்கள் சொல்கிறபோது உங்களுக்கு
இதிலே சந்தேகமே வேண்டாம். இதன்மீது இந்த ஊழலில்
சம்பந்தப்பட்டவர் யாராக இருநதாலும், அவர்கள்மீது
நடவடிக்கை உண்டு என்பதை நான் இங்கே தெளிவாகச் சொல்லிக்
கொள்கிறேன். இதிலே நாங்கள் யாரையும் பாதுகாக்க வேண்
டிய அவசியம், நிர்ப்பந்தம் எங்களுக்கு எந்த வகையிலேயும்
இல்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நான்
தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து இன்னொன்றையும் நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.
எங்காவது இரண்டொரு தவறுகள் இப்படி நடந்திருக்கின்றனவே
தவிர, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை மொத்தமாகப்
பார்த்தால், எல்லா இடங்களிலேயும் இருப்பதைவிட மிகத்
திறமையாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அதற்கு முழு முதற்
காரணமாக இருக்கக் கூடியவர்கள், அதிலே பணியாற்றக் கூடிய
தொழிலாளர்களும், அதிலே இருக்கிற அதிகாரிகளும்தான்
என்பதை நிச்சயமாக ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.
70 ஆயிரம் பேர்கள் பணியாற்றக் கூடிய அந்த இடத்திலே ஏதோ
10 பேர்கள் தவறு செய்த காரணத்தால், போக்குவரத்துக்
கழகத்தில் உள்ள அத்தனை தொழிலாளர்கள்மீதும் தவறான
எண்ணத்தை பொது மக்கள் நினைக்கின்ற அளவுக்கு கருத்துக்
களைச் சொல்வது பொறுப்புள்ளவர்களுக்கு நியாயமாக இருக்க
முடியாது என்று தெரிவித்துக்கொண்டு, 133 உறுப்பினர்கள்
வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவைகள்
மீது தகுந்த நடவடிக்கையை அரசாங்கம் எடுக்கும் என்று
சொல்லி, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கொடுத்த வெட்டுத் தீர்
மானங்களை திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு, இந்த மானியக்
கோரிக்கையை நிறைவேற்றித் தரவேண்டும் என்று கேட்டு
விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

திரு. எல். இளையபெருமாள் : மாண்புமிகு பேரவைத்
துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். மாண்பு
மிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறபோது இரண்டு கருத்துக்
களைச் சொன்னார்கள். ஒன்று டீசல் விலை அதிகமாகிவிட்டது,
மத்திய அரசு அதை கவனித்துச் செய்ய வேண்டும் என்று
கேட்டார்கள். நம்முடைய மாநிலத்தில் டூரிஸ்ட் என்ற பெய
ராலே கடந்த ஆண்டிலே 50, 60 ஆம்னி பஸ்கள், அதுவும்
பாஸன்ஜர் பஸ்கள் போலவே விடப்பட்டனவே. அதை அதிகாரி
கள் கண்டு பிடித்து, சம்பந்தப்பட்ட 50 அதிகாரிகளுக்கு மேல்
சஸ்பென்ட்செய்யப்பட்டு, மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்

உள்பட, போலீஸ் ஆபீசர் உள்பட சஸ்பென்ட் செய்யப்பட்டு இருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்றைக்கும் அது நடந்து கொண்டு இருக்கிறது. ஆம்னி பஸ்கள் என்ற பெயராலே டூரிஸ்ட்டுகள் என்ற பெயராலே இன்றைக்குக்கூட எக்மோரிலிருந்து, சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனிலிருந்து, ரெகுலர் பாஸன்ஜர் பஸ்கள் போல ...... (மணி அடிக்கப்பெற்றது).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நீங்கள் விவா த்திலேயே கலந்து கொள்ளவில்லை. இப்படி நீண்ட விளக்க மாகக் கேட்டுக்கொண்டிருந்தால் எப்படி ?

திரு. எல். இளையபெருமாள்: நான் சுருக்கமாகக் கேட்டு விடுகிறேன். அந்த சென்டென்ஸ்ஸை முடித்து விடுகிறேன். தயவு செய்து அனுமதி அளிக்க வேண்டும். Please allow me complete the sentence ஆகவே, இது சம்பந்தமாக அரசாங்கம் என்ன நடவடிக் கையை எடுத்திருக்கிறது ? மேற்கொண்டும் இப்படி ரெகுலர் பாஸன்ஜர் பஸ்கள் போல விடப்படாமல் தடுப்பதற்கு கடுமை யான நடவடிக்கை என்ன மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது என் பதைச் சொல்ல வேண்டும். இரண்டாவது, நேஷனலைசேஷன் பாலிசி ஒத்திவைக்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். அப்படி ஒத்தி வைக்கப்பட்டிருக்குமானால், அரசாங்கம் தாழ்த் தப்பட்ட மக்களுக்கும், மலை வாழ் மக்களுக்கும் பஸ் ரூட் உரிமம் கொடுப்பதாகச் சொன்னார்களே, அதற்கு என்ன செய்து இருக்கிறார்கள் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் ஆம்னி பஸ்கள்பற்றிச் சொன்னார்கள். அது பற்றிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அவர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற பதவி உயர்வுகள்கூடக் கொடுக்காமல் தடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. நடவடிக்கை இப்படி எடுக்கப்பட்டுத்தான் இருக்கிறது. தாழ்த் தப்பட்ட மக்களுக்காக 18 சதவீதம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மனுக்கள் வருமானால் நிச்சயமாக அவர்களைக் கொண்டு வரு வோம். மனுக்களே வரவில்லை என்று சொன்னால், அதற்கு நாங்கள் பொறுப்பு இல்லை என்பதை அவர்கள் ஏற்றுக் கொள் வார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

தொடர்ந்து நான் அதிலே அறிவிப்பதற்காக 15 அறிவிப்பு களை செய்ய வேண்டும் என்று இருந்தேன். நேரம் இல்லாத கார ணத்தால் சொல்ல முடியவில்லை. மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்கள் அனுமதித்தால் அந்த அறிவிப்புகளைச் சொல்லிவிடு கிறேன்.

(1) போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தேவைக்கேற்ப பொறி யியல் பட்டதாரிகளைப் பயிற்றுவிக்கும் நோக்கத்தோடு, தமிழக அரசுக்குச் சொந்தமான போக்குவரத்துக் கழகங்களின் ஒத்துழைப் போடு பொறியியல் கல்லூரி ஒன்று துவக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

(2) பேருந்து பயணிகளுக்கு அதிக அளவில் வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும் நோக்கத்தோடு அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் சேலம் நகரில் ஒரு நவீன பேருந்து நிலையத்தை அமைக்கும். சேலம் நகரில் இப்போதிருக்கும் பேருந்து நிலையம் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கிற காரணத்தால், புதிய பேருந்து நிலையத்தை அங்கே உருவாக்க உள்ளாட்சித் துறை அனுமதி கொடுத்திருக்கிறது.

(3) அதே போன்று பயணிகளுக்கு அதிக வசதிகள் செய்து கொடுக்கும் நோக்கத்தோடு விழுப்புரத்திலும் ஒரு நவீன பேருந்து நிலையம் அமைக்கப்படும்.

(4) ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் போக்குவரத்துக் கழகத் தின் சார்பாக ஒரு ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி ஆரம்பிக்கப் படும். அங்கே நடத்துனர் உரிமமும் தர ஏற்பாடு செய்திருக்கி றோம்.

(5) அதேபோல எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தொழில் பயிற்சி நிலையங்களை (ஐ.டி.ஐ) ஏற்படுத்தும், அந்தப் பயிற்சிகளைத் தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகளுக்குக் கொடுப் பதற்காக ஏற்படுத்திருக்கிறோம்.

(6) டீசல் பற்றாக்குறையை தவிர்க்கும் நோக்கத்தோடு ''இன்டேன்' வாயு பேருந்துகளுக்கு எரிபொருளாகப் பயன்படுத் தப்படும்.

(7) டீசல் மிச்சப்படுத்துவதில் தகுந்த முன்னேற்றத்தினைக் காண்பிப்பவர்களுக்கு ஊக்கத் தொகை அளிக்கப்படும்.

(8) பேருந்துகளுக்குத் தேவைப்படும் உதிரி பாகங்களை சேரன் பொறியியல் கழகம் தயாரிக்கும்.

(9) அரசுத் தேர்வுகளில் அதிக மதிப்பெண்கள் பெறும் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகள் முதல் மூவருக்குப் பரிசுகள் வழங்கப்படும், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

(10) உடல் ஊனமுற்றிருக்கும் போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களது குழந்தைகளுக்கு மூன்று சக்கர வண்டிகள் வழங்கப்படும்.

நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலபேர் இங்கே பேசினார்கள் நிருபர்களுக்கு எல்லாம் பாஸ் கொடுக்க வேண்டும் என்பதைப்பற்றி பேசினார்கள். அவர்கள் பேசியவுடனேயே நிருபர்களையும் நான் அழைத்துப் பேசினேன். அவர்கள் சில கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். இங்கே இவர்கள் கேட்டதற்கும் அவர்கள் கேட்பதற்கும் கொஞ்சம் வித்தியாசம் இருக்கிறது. நான் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களோடு தொலைபேசி மூலமாகக் கேட்டபோது நீ அவர்களிடத்திலே பேசி அதற்குப் பிறகு ஒரு முடிவை எடு என்று சொன்னார்கள். அந்த வகையிலே அந்த சங்கத்தினுடைய பொறுப்பாளர்கள் இருக்கிறார்கள், அவர்களிடத்திலே பேசி விரைவாக ஒரு வார காலத்துக்குள்ளே ஒரு நல்ல முடிவை அவர்களுக்காக அறிவிக்க இருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 2-00)

பூந்தமல்லி மற்றும் காட்பாடி ஆகிய இரு இடங்களில் போக்குவரத்துத் துறை சோதனைச் சாவடிகள் அமைக்கப்படும், கோவை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு பொள்ளாச்சியில் ஒரு அலுவலகம் தனிப் பொறுப்புடன் செயல்படத் துவங்கும். அதேபோன்று சென்னையிலே இன்னொரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் கூடுதலாக அமைக்கப்படுவார். பழனியில் ஒரு பகுதி போக்குவரத்து அலுவலகம் செயல்படத் துவங்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் திரும்பப்பெற்று இதை நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆர். நவநீத கிருஷ்ண பாண்டியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பல வரவேற்கத் தக்க அறிவிப்புகளையெல்லாம் செய்தார்கள். ஒன்றே ஒன்றை மட்டும் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். 1976 ஆம் ஆண்டில் அவசர நிலை காலத்தில் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்ட போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு மீண்டும் வேலை கொடுக்க அரசாங்கம் உத்திரவாதம் கொடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் நல்ல உணர்வோடு சொல்கிறார்கள். யார் யார் என்ன காரணத்திற்காக வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டார்கள் என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும். அவசர நிலை காலத்திலே செய்தார்கள் என்பதற்காக முழுமையாக எதையும் நாம் பார்க்காமல் செய்ய முடியாது. என்ன காரணத்திற்காக என்ன தவறுக்காக செய்திருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்துத்தான் நாம் செய்ய முடியும். எந்த நடவடிக்கைகளை ஏற்கனவே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அடுத்து இருக்கின்றன என்றாலும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்லிய காரணத்திற்காக அதை கவனமாகப் பரிசீலிக்கிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது; இப்பொழுது வாக்கெடுப்பு.

கோரிக்கை எண். 3 மோட்டார் வண்டிகள்-சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

திருவாளர்கள் என்.எஸ்.வி. சித்தன், சு. பாலன், தி.கா. நல்லப்பன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன,

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

மானியக் கோரிக்கை எண், 3 மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூபாய் 2,59,81,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

திருவாளர்கள் என். எஸ். வி. சித்தன், த. வேணுகோபால், கு. ரமணி, எம். ஆறுமுகம் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள், பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி —

"மானியக் கோரிக்கை எண். 40— சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ 4,33,33,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 54.—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு].

திருவாளர்கள் என். எஸ். வி. சித்தன், சு. பாலன், தி. கா. நல்லப்பன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள், பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

" மானியக் கோரிக்கை எண். 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,35,66,000க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்."

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவையின் காலை அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று மாலை 4-30 மணிக்குப் பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 2—04 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.

பிற்பகல் 4—30 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் திரு. பி. எச். பாண்டியன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை மீண்டும் கூடியது.

6. அரசினர் தீர்மானம்.

பெருமழையினால் தென் மாவட்டங்களில் ஏற்பட்ட பாதிப்பு மற்றும் மக்களுக்கு வழங்கிய நிவாரணங்கள் குறித்த அறிக்கைகள்—விவாதம்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

" 8—3—1984 மற்றும் 12—3—1984 ஆகிய நாட்களில் இராமநாதபுரம், மதுரை மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய மாவட்டங்களில் வெள்ளத்தினால் ஏற்பட்ட பாதிப்புகள் மற்றும் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு வழங்கிய நிவாரணங்கள் ஆகியவற்றை குறித்து பேரவையில் அளிக்கப்பெற்ற அறிக்கைகள் * மீதான விவாதம் எடுத்துக் கொள்ளப் பெறவேண்டும். "

* 300-308-ம் பக்கங்களில் இணைப்பு III-ஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளது.

திரு. வே. இராஜசேகரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்களுடைய அறிக்கையில் தமிழகத்தில் மதுரை, இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களில் ஏற்பட்ட மழையின், வெள்ளத்தின் காரணமாக அரசாங்கம் செய்த நிவாரணம்பற்றிய விவரங்கலை எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். பல்வேறு குறைபாடுகளுக்கிடையே நிவாரண நிதி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறதுஎன்ற குற்றச்சாட்டை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தொடர்ந்து ஒவ்வொரு மாவட்டத்தினுடைய பல்வேறு அரசியல் கட்சிகளிடமிருந்தும் தொகுதி சார்பாகவும் சட்டமன்ற உறுப்பினர் சார்பாகவும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மூலமாகவும் நிறைய புகார் மனுக்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் அமைச்சர் அவர்கள் நிவாரண நடவடிக்கைகளை அரசாங்கம் முறையாக எடுத்துக் கொண்டுள்ளது என்ற விவரத்தைத்தான் தமது பதிலுரையில் அவர்கள் சொல்ல இருக்கிறார்கள். ஆனால் மாவட்டங்களில் பாதிக்கப்பட்ட விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள், உயிரிழந்தவர்கள், கால்நடைகளை இழந்தவர்கள், இலட்சக்கணக்கான ஏக்கர் விவசாய நிலப்பரப்பு பாதிக்கப்பட்டதற்கு அரசாங்கத்தினுடைய நிவாரணம் முழுமையான அளவிற்கு உதவுமா என்றால் நிச்சயமாக இருக்க முடியாது. ஆகவே அவர்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய நஷ்டத்தை—விவசாயம் மூலமாகவோ அல்லது கால்நடைகள் உயிரிழப்பு மூலமாகவோ ஏற்பட்ட—அந்த நஷ்டத்தைச் சரி செய்யும் அளவிற்கு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் அவர்கள் அந்த விவசாய பெருங்குடி மக்களின் குறைகளைத் தீர்த்து, உதவுவதற்கு அவர்கள் ஒரு பரந்த , விரிந்த திட்டத்தை அறிவிக்க வேண்டுமென்று இந்தச் சபையில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் சிலவற்றை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். பிப்ரவரி 16, 17 தேதிகளில் சென்னையில் ஏற்பட்ட பெருவெள்ளம் காரணமாக பாதிக்கப்பட்ட ஏழை குடிசைப் பகுதி மக்களுக்கு நிவாரண நிதி அளிப்பதில், நிவாரண நடவடிக்கைகள் எடுப்பதில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களும் தண்டையார்பேட்டையைச் சார்ந்த தாசில்தார் அவர்களும் முழுமையான கவனம் செலுத்தி நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கவில்லை என்ற குற்றசாட்டை அமைச்சர் அவர்கள் முன்னால் கூற விரும்புகிறேன். அதன் காரணமாக தண்டையார்பேட்டை தாசில்தார் உடனடியாக மாற்றப்பட்ட நிகழ்ச்சியும் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிந்திருக்கக்கூடிய ஒன்றுதான். பாதிக்கப்பட்ட குடிசைகளில் முழுச்சேதம் அடைந்தவை 1,468, பகுதிச்சேதம் அடைந்தவை 4,853 என அமைச்சர் அவர்கள் வெள்ளை அறிக்கையில் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். சென்னை நகரில் ஐந்து வட்டங்கள் பாதிக்கப்பட்டன என்றும் ஐந்து இலட்சம் மக்கள் பாதிக்கப்பட்டார்கள் என்றும் வெள்ளை அறிக்கையில் கூறப்பட்டுள்ளது. 11 இலட்சம் ரூபாய் அளவில்

நஷ்டயீட்டுத் தொகை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்ற குறிப்பும் அதில் இருந்தது. வழக்கமாக ஒவ்வொரு ஆண்டும் மழைக் காலத்தில் சாதாரண மழை பெய்தால்கூட சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையில் பெரும் வெள்ளச்சேதம் ஏற்படுத்தக்கூடிய அளவில் இருக்கிறது என்பது அமைச்சர் அவர்கள் அறியாத ஒன்றல்ல. காரணம், அமைச்சர் அவர்கள் இந்த அமைச்சரவையிலும் கடந்த அமைச்சரவையிலும் இருந்து சென்னை நகரில் ஏற்பட்ட பல வெள்ளச் சேதங்கள், மழைக்காலங்களில் அவர்கள் பார்வையிட்ட நிகழ்ச்சிகள்தான். கடந்த பிப்ரவரி 16, 17 தேதிகளில் கடும் மழை பெய்தது. முதல் அமைச்சர் அவர்கள்கூட 18-ம் தேதி, குறிப்பாக வட சென்னைப் பகுதிக்கு நான் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட டாக்டர் ராதாகிருஷ்ணன் நகர் தொகுதியில் உள்ள கொருக்குப்பேட்டைக்குக் காரில் செல்ல முடியாமல் நடந்து சென்று பல்வேறு இடங்களைப் பார்வையிட்டார்கள். அதன் பின்னர் சத்துணவு அமைச்சர் திரு சௌந்தரராஜன் அவர்கள் என் தொகுதியில் சுற்றுப்பயணம் செய்து அங்கு பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு ஆறுதல் கூறி வந்திருக்கிறார்கள். ஆனால், அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு இன்றைக்கு வரைக்கும் முழுமையாக இந்த நிவாரணம் கிடைக்கப் பெற்றதா என்றால், இல்லை என்றுதான் சொல்லவேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்ட இடத்தைச் சொல்லுங்கள் என்று கூறுவார்கள். அந்த விவரங்கள் என் கையில் இருக்கிறது. எந்தந்தப் பகுதியில், எத்தனை குடிசைகளில் உள்ள மக்களுக்கு அரசு நிவாரணம் இன்னும் முழுமையாக கிடைக்கவில்லை என்ற விவரங்கள் இருக்கின்றன. 50 ரூபாய் கொடுத்தால், 100 ரூபாய் கேட்கிறார்கள், 100 ரூபாய் கொடுத்தால், 200 ரூபாய் கேட்கிறார்கள், அரசு தானே கொடுக்கிறது, கொடுக்கட்டுமே என்று சொல்வதாகக் கூறுகிறார்கள். என்னைப் பொறுத்த மட்டில், நான் குறிப்பிட விரும்புவது, பாதிக்கப்பட்ட அந்த குடிசைப் பகுதி மக்களுக்கு 4 சுவர்கள் இடிந்து விழுந்திருந்தால் ரூ. 200 என்றும், ஒரு சுவர் இடிந்து விழுந்திருந்தால் ரூ. 50 என்றும் இங்கே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அரசினுடைய அதிகாரிகளை அனுப்பி, ஒரு சுவரா, நான்கு சுவரா என்பதை அறிந்து, நிவாரணம் கொடுப்பதிலே காலதாமதம் செய்கிறார்கள் என்பதை நான் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு சுவர் இடிந்து விழுந்திருந்தாலே, இன்னும் பணம் கொடுக்கப்படாமல் பல்வேறு மனுக்கள் தாசில்தார் அலுவலகத்திலே தேங்கியிருக்கின்றன. இதற்கு இன்னும் முயற்சிகள் எடுக்கப்படாமல் இருக்கிறது.

கார்ப்பரேஷன் மூலம் 2 தினங்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் உணவும், குடிக்கத் தண்ணீரும் மட்டும் அவகளுடைய இந்தப் பிரச்னையைத் தீர்த்து விடாது, காரணம் ஒவ்வொரு ஆண்டும் பெய்கின்ற பேய்மழையினால், அதன் பலனாக அவர்கள் சொல்லொண்ணாத் துயரத்திற்கு ஆளாக்கப்படுகிறார்கள். எனவே மழைத் தண்ணீர் தாராளமாக செல்வதற்கு கால்வாய்களைக் கட்டிக் கொடுக்கவேண்டும் என்று நான் இந்த சந்தர்பத்திலே கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சென்னை நகரத்தில் பெரும் வெள்ளம், புயல் போன்ற காலங்களில் ஏற்படுகின்ற அபாயத்தின் காரணமாக, தண்ணீரை வெளியேற்றுவதற்கு அரசு உடனடியாக முயற்சிகள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். தற்போதைய சூழ்நிலையில் சாதாரண மழை பெய்தால்கூட, மழைத் தண்ணீரால் சென்னை நகரம் எந்த அளவுக்குப் பாதிக்கப்படுகிறது என்பது தெரியும். ஸ்டிராம் வாட்டர் டிரெயினேஜ் சிஸ்டம் முழுமையாக எங்கும் செயல்படவில்லை என்பதை எடுத்துக்காட்டுவதற்காக நான் சில இடங்களை இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். சாதாரண மழை பெய்தாலே, ரிசர்வ் பேங்க் சப்-வே, டென்டல் ஆஸ்பத்திரி, எழும்பூர் ரயில் நிலையம், சாந்தோம் நெடுஞ்சாலை மாண்புமிகு சாபநாயகர் இருக்கக்கூடிய பகுதி, மந்தைவெளி பஸ் ஸ்டாண்ட், அடையாறு கேட் அதாவது கிரின்வேஸ்ரோடு துவக்கம், அரங்கநாதன் பாலம், சென்ட்ரல் ரயில்வே ஸ்டேஷன், பல்லவன் போக்குவரத்துகழக சாலைப்பகுதி போன்றவைகள் நகரத்தின் இதயமாக, மையமாக இருக்கின்ற இடங்களில் தண்ணீர் 3, 4 அடிகளுக்கு தேங்கி விடுகின்றது. அப்படி தண்ணீர் தேங்கியிருக்கின்ற பகுதிகளில் கார்களில் செல்கிறவர்கள், டெல்கோவில் தண்ணீர் புகுந்து, நூற்றுக் கணக்கான கார்கள் அநத அந்தப் பகுதிகளிலேயே நிறுத்தப்பட்டு, கார்களிலே இருந்து இறங்கக்கூட முடியாமல், அதுவும் தாய்மார்களும், குழந்தைகளும் அவதிப்படுகின்ற சூழ்நிலை இருக்கின்றது. அதைப்போலவே, ஸ்கூட்டரில், சாதாரண வாகனங்களில் செல்லக் கூடியவர்கள் மழையின் காரணமாக அங்கேயே வண்டிகள் நின்று விடுவதால், அந்த இடத்திலேயே நிறுத்தப்பட்டு, தள்ளுவதற்கு ரூ. 10 அல்லது ரூ. 15 கொடுத்து தள்ளிக்கொண்டுபோய் ஓர் இடத்தில் நிறுத்தக் கூடிய சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது. இதுபோன்ற நிகழ்ச்சி ஒவ்வொரு ஆண்டும் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. எனவே, மழைக் காலங்களில் இதற்கான நிவாரணம் நிரந்தரமாக இருக்கவேண்டும் என்பதால், பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு 2 வேஷ்டி, 1 சேலை, 1 லிட்டர் மண்ணெண்ணை, 5 கிலோ அரிசி கொடுக்கப்படுகின்றது என்று அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்வதற்குப் பதிலாக சென்னை நகரத்திலே நிரந்தரமான வசதி செய்ய, மழைத் தண்ணீர் தேங்காமல் இருக்க, ஸ்டிராம் வாட்டர் டிரெயினேஜ் சிஸ்டம் கொண்டு வருவதற்கு, உலக வங்கியின் மூலம் ஒரு திட்டத்தை அமுல் படுத்தி, இதை உடனடியாகச் செய்வதற்கு முன்வர வேண்டும்

[திரு. வே. இராஜசேகரன்] [1984 மார்ச் 2

அதைப்போலவே, மழைக் காலங்களில் ஏற்படக்கூடிய சுகாதாரக் கேட்டைத் தவிர்க்கவேண்டும். சுவரேஜ் சிஸ்டம் சரியாக இல்லாமல், சாக்கடை தண்ணீர், மழைத் தண்ணீர் இரண்டும் குடிநீருடன் கலந்து விடுவதால், சுகாதாரக் கேடு ஏற்பட காரணமாக அமைகிறது. இதனால், பல்வேறு பகுதிகளில், கிருமிகள் சென்றுவிடுவதால், மஞ்சள் காமாலை, காலரா போன்ற நோய்கள் மழைக் காலங்களில் வரக்கூடிய நிகழ்ச்சியாக இருக்கின்றது. அதனால், நுற்றுக்கணக்கான பேர்களை மருத்துவமனைகளில் சேர்க்கவேண்டிய நிலைமையும் ஏற்படுகின்றது. இந்த நிகழ்ச்சிகளை எல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்கள். ஆகையால், சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில், முதலில் கார்ப்பரேஷனிடம் இருந்த ஸ்டிராம் வாட்டர் டிரேயினேஜ் சிஸ்டம், சாக்கடை நீர் சிஸ்டம் அவைகள்ளை யெல்லாம் ஒவ்வொரு இலாகா வாகப் பிரித்து, காப்பரேஷனுக்கு ஒரு பங்கும், குடிநீர் வடிகால் வாரியத்திற்கு ஒரு பங்கும், குடிசை மாற்று வாரியத்திற்கு ஒரு பங்கும் என்று பிரித்ததன் காரணமாக, இந்த இலாகா களுக்குள் ஏற்படக்கூடிய சண்டையை தீர்ப்பதற்கே காலதாமதம் ஆகிறது. அத்துடன், சாக்கடை நீரும், மழை நீரும், குடி நீருடன் சேர்ந்து விடுவதால், மக்கள் உயிரையே பாதிக் கின்ற ஒரு சூழ்நிலை ஏற்படுகின்றது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

(மாலை 4–40).

மழை தண்ணீர் செல்ல சென்னை நகரத்தில் நிரந்தரக் கால்வாய் திட்டம் ஒன்றை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிக்கவேண்டும். என்னுடைய தொகுதியில் விடுபட்டவை கள் பட்டியல் என்னிடம் இருக்கிறது. அந்தப் பட்டியலை அவ்வாறே முழுமையாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களோ அல்லது அதிகாரிகளோ ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்று நான் வற்புறுத்த விரும்பவில்லை. கூலி வேலை செய்பவர்கள், அன்றாடம் சைக்கிள் ரிக்ஷா, ஆட்டோ ரிக்ஷா ஓட்டக்கூடிய சாதாரண தொழிலாளர்கள், ஏழை எளிய அரிசன மக்கள் உள்ள இராதாகிருஷ்ணன் நகர் பகுதியில் அரசு அதிகாரிகள் கணக்கு எடுக்க வருகிறபோது அவர்கள் அந்த வீடுகளில் இல்லாமல் இருதது இருக்கமுடியும். இல்லாத காரணத்தால் பூட்டப்பட்டு இருக்கிற காரணத்தால் அதைக் காட்டி இடிந்த வீடுகளுக்கு பாதிக்கப்பட்ட வீடுகளுக்கு நிவாரணம் கொடுப்பதிலே அவர்கள் கால தாமதம் செய்து வருகிறார்கள். இல்லை என்றால் அந்த வீடுகளை இடிந்த தாகக் கணக்கெடுத்துக் கொள்ள மாட்டேன் என்று சொல் கிறார்கள். இதற்கு முன்பு பிப்ரவரி மாதத்தில் பெய்த மழைக்கு 'கொடுக்கப்பட்ட பணத்தையே இப்போது மார்ச் மாதத்திற்கு வைத்துக்கொள்ளுங்கள் என்று அதிகாரிகள் சொல்கிறார்கள். பிப்ரவரி மாதம் 4 சுவர் இடிந்தபோது 200 ரூபாய் கொடுத்தார்கள் என்றால் அதேபோன்று மார்ச்

1984 மார்ச் 20] [திரு. வே. இராஜசேகரன்]

மாதம் 4 சுவர் இடிந்ததற்கும் அந்த 200 ரூபாயையே வைத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்வது சரியல்ல. அவர்களுக்கு பிப்ரவரி மாதத்தில் கொடுத்த பணத்தையே இந்த மார்ச் மாதம் பெய்த மழைக்கு வைத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று அதிகாரிகள் சொல்வது என்ன நியாயம் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்க விரும்பு கிறேன். என்னுடைய தொகுதியில் விடுப்பட்டுப் போனவர் கள் பட்டியலை அவர்களுடைய வீட்டு எண், முகவரி எல்லாம் போட்டு இருக்கிறேன். அவர்களுக்கு உடனடியாக நிவாரணம் தர வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். என்னுடைய தொகுதியில் ஏழை எளிய அரிசன மக்கள், மீனவ மக்கள் இருக்கிறார்கள் அவர்களுக்கு கொடுப்பதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உத்திரவிட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தஞ்சை மாவட்டம், திருச்சி மாவுட்டம் போன்ற மாவட்டங்களில் பயிர் சேதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்றால் சென்னை நகரத்தில் மழையின் காரணமாக சுகாதாரக் கேட்டின் காரணமாக உயிர்ச் சேதம் ஏற்படுகிறது. அதைத் தடுக்க மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு பேரவையின் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டில் திடீர் என்று எற்பட்டுவிட்ட இந்த வெள்ளத்தின் காரணமாக என்னுடைய தொகுதியான ஸ்ரீவில்லிபுத்தூரில் அதிகமான பொருட் சேதமும், உயிர் சேதமும் ஏற்பட்டுள்ளது. சுமார் 50 கோடி ரூபாய் பொருட்சேதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 18 பேர் உயிர் இழந்து இருக்கிறார்கள். என்று இந்த சபையின் வாயிலாகத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதாவது 1974 முதல் 1983 வரை பெய்த மழையின் அளவு என்னு டைய தொகுதியான ஸ்ரீவில்லிபுத்தூரில் 261.98 மில்லி மீட்டர் ஆகும். ஆனால் 1984-ல் அதாவது 6-3-1984 மற்றும் 7-3-1984 ஆகிய 2 நாட்களில் 6 மணி நேரம் பெய்த மழையின் அளவு 447 மில்லி மீட்டர் ஆகும். பிளவக்கல் அணை பகுதியில் வானம் வெடித்து திடீர் என்று மழை பெய்தால் என்ன செய்ய முடியும். இதனால் 18-க்கும் மேற்பட்ட ஊர்கள் தீவுகளாக ஆகிவிட்டன. தீவுகளாக ஆனது மட்டும் அல்லாமல் அங்கே மின் இணைப்பு கட் ஆகிவிட்டது. இப்படிப்பட்ட ஒரு சூழ்நிலையில் அங்குள்ள வத்திராயிருப்பு போலீஸ் ஸ்டேஷனுக்குள் தண்ணீர் புகுந்து விட்டது. போலீஸ் காலனிக்குள் தண்ணீர் புகுந்துவிட்டது. குடிசைகள் முழுவதும் மூழ்கிவிட்டன. 2-3-1984 ஆம் தேதி பிளவக்கல் அணை நிரம்பிவிட்டது. அதற்கு பாசன வசதி அளிக்கும் 40 கண்மாய்களும் நிரம்பிய உடன் அதிகாரிகள் முறைப்படி அந்த டாமை அடைத்து விட்டார்கள். அடைத்த உடன் திடீர் என்று இந்த 6 ஆம் தேதியும் 7 ஆம் தேதியும் அதுவும் இரவு நேரத்தில் 2 மணிக்கு 3 மணிக்கு மழை

பெய்த உடனே சம்பந்தப்பட்ட பொதுப்பணித்துறை அதிகாரி
களும், ரெவின்யூ அதிகாரிகளும் ஆர். டி. ஓ. இவர்கள்
எல்லாம் அந்த இடத்திற்கு சென்று— கரண்டு அந்த நேரத்தில்
கிடையாது பெயிலியர் ஆகிவிட்டது— பம்பரம் போல் சுழன்று
கரண்டு இல்லாமலேயே அந்த ஷட்டரை எடுத்து விட்டு அந்த
கன்மாய்களை கூட எடுத்துவிட்டு மக்களின் உயிரைக் காப்பாற்ற
வேண்டும் என்று கூமாபட்டி, வத்திராயிருப்பு, கான்சாபுரம்,
சேதுநாராயண புரத்திலுள்ள சுமார் 50 ஆயிரத்திற்குப்
மேற்பட்ட மக்களின் உயிரை சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள்
பம்பரம் போல் சுழன்று வேலை செய்து அந்த கண்மாய்களை
அதிகாரிகளே எடுத்துவிட்ட காரணத்தால்தான் பொருள்
சேதத்துடன் நின்றுவிட்டது இல்லை என்றால் சுமார் 50
ஆயிரத்துக்கும் மேற்பட்ட மக்கள் என்னுடைய தொகுதியில்—
பாதி வோட்டு போய் இருக்கும்— இறந்தது இருப்பார்கள்.
அந்த மாதிரியான ஒரு நிகழ்ச்சி என்னுடைய தொகுதியில்
நிகழ்ந்து இருக்கும். ஆனால் இப்படிப்பட்ட இயற்கையினால்
ஏற்பட்ட இந்த வெள்ள சேதத்தை உடனே மாவட்ட
ஆட்சித் தலைவர் தமிழகத்தில் உள்ள மாண்புமிகு எம்.ஜி.ஆர்.
அவர்களுக்கும் மற்றும் சீப் செகரட்டரி அவர்களுக்கும்
உயர் அதிகாரிகளுக்கும் போனில் தெரிவித்து இந்த
மக்களை மீட்க வேண்டும் உடனே எலிகாப்டர் வேண்டும்,
போட் வேண்டும் என்று அவர்கள் சொன்னார்கள்.
மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரவர்கள் இளம் வயது
உடையவர்கள். சுறுசுறுப்பாக வேலை செய்யக்கூடியவர்கள்.
இப்படிப்பட்டவர்கள் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவராக இருக்கிற
காரணத்தால்தான் இந்த ஆட்சிக்கு இயற்கையினால்
ஏற்பட்ட அந்த சேதத்தை அந்த திடீர் நிகழ்ச்சி—இந்த
ஆட்சியில் அதிகாரிகள் மூலமாக—சரி செய்யப்பட்டது என்று
நினைக்கிறேன். அந்த அடிப்படையிலே ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர்
பகுதிக்கு எலிகாப்டர் வந்தது. எலிகாப்டர் வந்தது
மட்டும் அல்லாமல், எலிகாப்டர் மூலம் உணவுப் பொட்டலங்கள்
வழங்கப்பட்டன.

உணவுப் பொட்டலங்கள் மூன்று ஹெலிகாப்டர்கள் வாயிலா
வந்தன. அவைகளின் மூலம் 65,000 உணவுப் பொட்டலங்களும்,
தலைச்சுமையின் மூலமாக 53,000 உணவுப் பொட்டலங்களும்
வழங்கப்பட்டன. வழங்கப்பட்ட ரொட்டிகள் 20,000. வெள்
ளத்தில் பள்ளிக் குழந்தைகளின் நோட்டுப் புத்தகங்கள் அடித்
துச் செல்லப்பட்டன. எனவே 44,000 ரூபாய்க்கு நோட்டுப்
புத்தகங்கள் வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. 6,461
வீடுகளுக்குச் சேதாரம் ஏற்பட்டு குடிசைகளை இழந்து தவித்
தார்கள். 20 ஜீப்புகளில் வந்து 100க்கு மேற்பட்ட ரெவின்யூ
அதிகாரிகள் இரண்டு நாட்களில் ஏழு இலட்சம் ரூபாய் அளவிற்கு
பட்டுவாடா செய்தார்கள். வெள்ளம் வந்தாலே காலரா நோய்
வந்துவிடும்; அதனால் மீதி இருக்கிற மக்களும் இறந்து விடு

வார்கள். எனவே, அதைத் தடுப்பதற்காக 30,000 பேர்களுக்குத்
தடுப்பு ஊசிகள் போடப்பட்டன. 50 டாக்டர்கள் மற்றும்
கம்பவுண்டர்கள் எல்லாம் வந்து மருத்துவ வசதிகளை அளித்தார்
கள். பாதிக்கப்பட்ட ஏழை எளிய மக்களுக்கு இலவச வேட்டி,
சேலைகள் தவிர 5 கிலோ அரிசியும் வழங்கப்பட்டன. இவை
களையெல்லாம் அரசு அதிகாரிகள் உடனடியாக வழங்கினார்கள்.

முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து, இறந்து போன 13 நபர்களுக்கு,
ஒரு நபருக்கு ஆயிரம் ரூபாய் வீதம் கொடுக்கப்பட்டது. ஆனால்
18 பேர் இறந்திருக்கிறார்கள். எனவே, மீதிப் பேர்களுக்கு
வழங்கப்படவில்லை. ஏனென்றால், ஒரே வீட்டில் இரண்டு மூன்று
பேர்கள் இறந்திருக்கிறார்கள். அரசாங்க விதிகளின் படி ஒரு
வீட்டில் ஒருவருக்கு மட்டுமே கொடுக்க முடியும் என்று சொல்
கிறார்கள். எனவே, ஒரே வீட்டில் இரண்டு மூன்று பேர்கள்
இறந்திருந்தாலும் அவர்களுக்கும் முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து
ரூபாய் வழங்க வேண்டும். அவர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஆயிரம்
ரூபாய் என்பது போதாது. அவர்களை நம்பித்தான
அந்தக் குடும்பங்கள் பிழைக்க வேண்டிய நிலையில் இருந்தன.
எனவே, இறந்த ஒரு நபரின் குடும்பத்திற்கு 5,000 ரூபாயாவது
வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வத்திராயிருப்பு ஒன்றியத்தில் 97 குடிதண்ணீர் கிணறுகள்
சுத்தப்படுத்தப்பட்டன; காயம் அடைந்தவர்கள் 2,127 பேர்
கட்கு உடனடி மருத்துவச் சிகிச்சை அளிக்கப்பட்டது. பாதிப்புக்
குள்ளான மக்கள் எல்லோருக்கும் தடுப்பு ஊசி போடப்பட்டது;
கால்நடைகளுக்கும் தடுப்பு ஊசி போடப்பட்டது. கைத்தறி
நெசவாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் மொத்தத்தில் சுமார்
19 இலட்சம் ரூபாய் அளவிற்குச் சேதாரம் அடைந்து விட்டது.
அதற்கான நிவாரண வேலைகளைச் செய்வதற்கு அரசு அதிகாரி
கள் தயாராக இருக்கிறார்கள். 1,475 விவசாயிகளுக்குக் கூட்
டுறவு நிறுவனங்கள் மூலம் 37 இலட்சம் ரூபாய் கடனாக வழங்கு
வதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. வத்திராயிருப்பு பகுதியில்
நஞ்சை நிலங்களும், புஞ்சை நிலங்களும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்
றன. துண்டிக்கப்பட்ட மின் கம்பங்கள் சரி செய்யப்பட்டு கிணறு
களுக்கு உடனடியாக மின் இணைப்புக் கொடுக்கப்படுவதற்கு
அரசால் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

தாசில்தார்கள் மட்டுமல்லாமல், பி.டபிள்யூ.டி. என்ஜினியர்
கள்; அசிஸ்டன்ட் என்ஜினியர்கள் ஆகியவர்கள் நல்லமுறையில்
செயல்பட்டார்கள். 50 கண்மாய்கள் இருக்கின்றன; இவை
களில் 40 கண்மாய்கள் பொதுக் கண்மாய்கள்; 10 கண்மாய்கள்
யூனியன் கண்மாய்கள். இந்தக் கண்மாய்களில் ஏற்பட்டிருக்
கின்ற உடைப்புகளை அடைப்பதற்குப் பொதுப் பணித் துறைக்கு
இன்னும் அதிகமான பணத்தை ஒதுக்க வேண்டும்.

(திரு. இரா. தாமரைக்கனி) [1984 மார்ச் 20

பொதுவாக இயற்கைச் சீற்றங்களின் காரணமாக இழப்புக்
கள் ஏற்படுகின்றபொழுது அரசு அதிகாரிகள் போர்க்கால நட
வடிக்கை போல ஈடுபட வேண்டும் என்று எதிர்க்கட்சிகளைச்
சேர்ந்தவர்களும், பொது மக்களும் வற்புறுத்துவது வழக்கம்.
ஆனால், இங்கே இராணுவ வீரர்களையும் மிஞ்சுகின்ற அளவிற்கு
தமிழக அரசு அதிகாரிகள் மிகவும் நல்ல முறையில் பாடுபட்டார்
கள்.

இன்னும் ஒரு சில வேலைகளுக்குக் குறிப்பிட்ட தொகையை
வழங்கியிருக்கிறார்கள் ; அந்தத் தொகையை இன்னும் அதிகமாக
ஒதுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

உயிர்ச் சேதமும், பொருட் சேதமும் வருவதற்கு இன்னொரு
காரணமும் இருக்கிறது. பிளவக்கல் அணையைப் பொறுத்த
வரையில் கிழவன் கோயில் அருகில் இரண்டு மலைகளை
இணைத்து டேம் கட்டுவது என்று பெருந்தலைவர் காமராஜர்
காலத்திலேயும், அறிஞர் அண்ணா அவர்களின் காலத்திலேயும்
முடிவெடுக்கப்பட்டது. ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழக
ஆட்சியில் கலைஞர் கருணாநிதி அவர்கள் முதலமைச்சராக வந்த
வுடன் அதைப் பெரிய அணைக் கட்டாகக் கட்டக் கூடாது ;
மண் அணையாகக் கட்ட வேண்டுமென்று கருதி, இரண்டு கண்
மாய்களாக, மண் ஆணையாகக் கட்டி விட்டார்கள். இதனால்
தான் இவ்வளவு வெள்ளமும் ஏற்பட்டுவிட்டது. குறிப்பிட்ட
நிலச்சுவான்தாரர்களின் நிலங்கள் பாதிக்கப்படுகின்றன என்று
கருதித்தான் அந்த அணையைப் பெரிய அணையாகக் கட்டாமல்
இரண்டு சிறிய கண்மாய்களாகக் கட்டி விட்டார்கள். எனவே,
மழையின் காரணமாக வந்த தண்ணீர் வீணாகிவிட்டது. மேலும்
50,000 பேர்கள் இறந்திருக்க வேண்டிய சூழ்நிலையில், நல்ல
வேளையாக அதிகாரிகள் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் செய்த முயற்சி
களின் காரணமாக அந்த அபாயம் தடுக்கப்பட்டு, நிவாரண
வேலைகள் நடத்தப்பட்டுள்ளது. பிளவக்கல் அணையில் 40 கண்
மாய்களுக்குப் பாசன வசதி செய்து தருவதற்குப் போதுமான
கால்வாய் வசதிகள் இல்லை ; டி.பி.ஏ.பி. யின்படி 30 இலட்சம்
ரூபாய் செலவில் பொதுப் பணித் துறையில் கால்வாய் அமைக்கும்
திட்டம் உள்ளது. அதை அரசு செயல்படுத்த வேண்டுமென்று
கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஸ்ரீ வில்லிபுத்தூரில், ரோடுகள், குடி
தண்ணீர்க் கிணறுகள் பாதிக்கப்பட்டுள்ளன.

1984 மார்ச் 20] (திரு. இரா. தாமரைக்கனி)

(மாலை 4-50)

வத்திராயிருப்பு, ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர் போன்ற இடங்களில்
100 அடி பம்புகள் போடுவதற்கு அரசு ஆவன செய்ய வேண்டும்
என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நெசவாளர்களின் வீடுகள் கிட்டத்
தட்ட 20 இலட்சம் ரூபாய் அளவுக்குப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.
இராமநாதபுரம், பெரியகுளம் கண்மாய் இவைகளுக்கு பெரிதும்
பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கின்றது. குறிப்பாக மாவட்ட ஆட்சித்
தலைவர் திரு. குருமூர்த்தி அவர்களும், பி.டபிள்யூ.டி. எஸ். ஈ.
திரு. இராமதாஸ் அவர்களும் உடனடியாகத் தலையிட்டு உயிர்ச்
சேதத்தைத் தடுத்து இருக்கிறார்கள். அதற்காக அவர்களைப்
பாராட்டுகிறேன்.

எனவே ஸ்ரீவில்லிபுத்தூரை வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட
பகுதியாக அறிவித்து வெள்ள நிவாரணம் கொடுக்க நடவடிக்கை
எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அங்கே பெரும்
பாலும் ஏழை எளிய அரிசன மக்கள்தான் அதிக அளவில் பாதிக்கப்
பட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே அவர்களுடைய வீடுகளுக்கு மூன்
னுரிமை கொடுக்கின்ற வகையில் 6 ஆயிரம் ரூபாய் வீட்டிற்கு
என்ற வகையில் கிராம வீட்டு வசதி வாரியத்தின் மூலம் கொடுப்
தற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்
கிறேன்.

அங்கே நஞ்சை நிலங்கள் எல்லாம் மண் மூடி இருக்கின்றன.
புல்டோசர் வந்திருக்கின்றது. அது காய வேண்டும் என்று சொல்
கிறார்கள். காய்ந்தவுடன் செய்ய வேண்டிய காரியங்களைச்
செய்வதற்கும், எடுக்க வேண்டிய நடவடிக்கைளை எடுப்பதற்
கும் தயாராக இருக்கின்றது என்பதைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.
இப்படி எங்களுடைய தொகுதி வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்படும்
போது தமிழக முதல்வர் அவர்கள் நேரடியாக வந்து அந்தப்
பகுதி மக்களுக்கு ஆறுதல் சொல்லியதற்காக எனது மனமார்ந்த
நன்றியை நான் தெரிவித்துக் கொண்டு வெள்ள நிவாரண வேலை
களை துரிதப்படுத்துவதற்காக உரிய நடவடிக்கைகள் எடுத்த
மாண்புமிகு வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் டாக்டர் கா. காளி
முத்து, உயர் அதிகாரி திரு. கி. ஆர். ஏ. பத்மநாபன், பொதுப்
பணித்துறை தலைமைப் பொறியாளர்கள் திரு. மோகன
கிருஷ்ணன், திரு. விஸ்வநாதன், திரு. ஜெயராமன், மாவட்ட
ஆட்சித் தலைவர் திரு. குருமூர்த்தி, விருதுநகர் செயற் பொறி
யாளர் திரு. சின்னதேவன், சிவகாசி ஆர். டி ஓ., பி.டபிள்யூ.டி.
ஏ.டி.ஈ. திரு. வேலு ஆகிய அனைவருக்கும் எனது தொகுதி

(திரு. இரா. தாமரைக்கனி) [1984 மார்ச் 20

மக்களின் சார்பில் நன்றி கலந்த வணக்கத்தைத் தெரிவித்துக்
கொண்டு இந்த வேலையை இன்னும் துரிதப்படுத்த வேண்டும்
என்று கேட்டுக் கொண்டு, இயற்கையால் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தை
14 கட்சிகள் அரசியல் பின்னணியாக ஆக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்
கள் என்பதைச் சொல்லி அதையும் அரசாங்கம் கண்காணிக்க
வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு சமூக விரோதிகளை உள்ளே
பிடித்துப் போட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு முடித்துக்
கொள்கிறேன்.

*திரு. ஜே. எஸ் இராசு : மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத்
துணைத் தலைவர் அவர்களே, இயற்கைச் சீற்றங்களின் காரண
மாக மாநிலத்தின் விவசாயப் பொருளாதாரம் கடுமையாகப்
பாதிக்கப்பட்டு இருக்கின்றது என ஆளுநர் அவர்கள் தன்னுடைய
அறிக்கையிலே தெரிவித்தார்கள். கடுமையாகப் பாதிக்கப்பட்டு
இருக்கின்றது என்று ஆளுநர் அவர்கள் சொல்லி இருந்தாலும்
கூட மிக மிகக் கடுமையாகப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்பது
தான் உண்மையான கருத்தாகும்.

அண்மையில் டிசம்பர் இறுதியிலேயும், மார்ச் திங்கள் முதல்
வாரத்திலும் பெய்த பெரு மழை காரணமாக மொத்தத்
தமிழகமும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்பதை நாம் அனை
வரும் அறிவோம். விபத்துக்கள் நேரிடுகின்றபோது உள் காயம்,
வெளிக் காயம் என்று இருக்கும். வெளிக்காயம் என்பது பார்த்
தால் தெரியக்கூடியது. அதைப்போன்று தஞ்சை மாவட்டம்,
திருநெல்வேலி மாவட்டம், இராமநாதபுரம் மாவட்டம் ஆகிய
இடங்களில் ஏற்பட்ட பாதிப்பு வெளிக் காயத்தைப் போன்று
நன்றாகத் தெரிகின்றது. ஆனால் அதை விட மோசமாக அல்லது
அதே அளவுக்கு அதாவது உள்காயம் எப்படி வெளியே தெரி
யாதோ அதே போன்று அதிகமான அளவுக்கு தமிழ்நாடு முழுக்க
இந்த வெள்ளப் பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கின்றது என்பதைத்
தொடக்கத்திலேயே நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பாதைகள் சீர் கெட்டிருக்கின்றன. பாலங்கள் இடிந்துபோய்
இருக்கின்றன அல்லது அடித்துச் செல்லப்பட்டிருக்கின்றன.
இணைப்புச் சாலைகள் இருந்த இடமே தெரியாமல் போய் இருக்
கின்றன. பயிர்ப் பச்சைகள் எல்லா இடங்களிலும் பாழாகிப்
போய் இருக்கின்றன. ஆக, எந்த மாவட்டமாக இருந்தாலும் சரி,
திருச்சி, வடாற்காடு, தென்னாற்காடு என்று பல மாவட்டங்களில்
குறிப்பாக காட்டுமன்னார் கோயில், சிதம்பரம் வட்டம், சென்னை,
தஞ்சை, திருச்சி, இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி போன்ற பல்
வேறு பகுதிகளில் இன்றைக்கு அதிகமான அளவில் பாதிப்புகள்
ஏற்பட்டிருக்கின்றன. வடாற்காடு மாவட்டத்தில் கலசப்பாக்கம்
தண்டராம்பட்டு, செய்யாறு, திருப்பத்தூர், இராணிப்பேட்டை
போன்ற பகுதிகளில் முழுக்க அனைத்து விவசாயமும் பாதிக்கப்
பட்டிருக்கின்றது. இப்போது பெய்த மழை காரணமாக

1984 மார்ச் 20] (திரு. ஜே. எஸ். இராசு)

குறுத்துப் பூச்சி பயிர்களில் ஏற்பட்டு ஐ.ஆர். 50 போன்ற நெல்
ரகங்கள் பெருமளவில் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றது. ஆகவே விவ
சாயம் எல்லாம் பாதிக்கப்பட்டு அறுவடைக்காக விவசாயிகள்
வயலுக்கே போக வேண்டியதில்லை என்று சொல்லக் கூடிய
அளவுக்கு மிக, மிக மோசமாக அவர்கள் பாதிக்கப்பட்டிருக்
கிறார்கள். இந்தப் பெரு மழையின் காரணமாக ஆளுநர் சொன்
னதைப் போல ஒரு நாட்டுப் பொருளாதாரம் கெட்டிருக்கிறது
என்பதை விட கிராமப் பொருளாதாரம், குறிப்பாக, விவசாயப்
பொருளாதாரம் மிக அதிக அளவுக்குப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

டிசம்பரிலே பெய்த பெருமழையின் காரணமாக என்னுடைய
பகுதியைப் பொறுத்த வரையிலும் நெல், சோளம், கடலை, குச்சி
வள்ளிக் கிழங்கு, மிளகாய், கொத்தமல்லி ஆகியவை பாதிக்கப்
பட்டிருக்கின்றன. மிச்சம் ஏதாவது தேறும் என்று விவசாயிகள்
நம்பிக்கொண்டிருந்த நேரத்தில் மார்ச் முதல் வாரத்தில் பெய்த
மழையினால் நெல்லும் பின் பட்டத்திலே அறுவடைக்கு வர
வேண்டிய பருத்தி, கொத்தமல்லி ஆகிய அனைத்துப் பயிர்களும்
கெட்டுக் கருகிப் போய் அந்தத் தானியங்களைக் காய வைப்ப
தற்குக் கூட இடம் இல்லாத சூழ்நிலையில் பாழ்பட்டுப் போயிருக்
கின்றன.

கரும்பு நிலத்தில் வெட்டப்பட்டு ஆலைக்கே கொண்டு வர
முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை
அமைச்சர் அவர்கள், வறட்சி நிவாரணத்திற்கு, வெள்ள நிவா
ரணத்திற்கெல்லாம் பொறுப்பினை ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்
கள். ஏற்கெனவே நடைபெற்ற வறட்சி நிவாரணப் பணி,
வெள்ள நிவாரணப் பணி, அல்லது வேலைக்கு உணவுத் திட்டம்,
தன்னிறைவுத் திட்டம் போன்ற பல்வேறு திட்டங்களின் கீழ்
கிராமங்களிலே நடைபெற்ற பணிக்குக் கோடிக்கணக்கான ரூபாய்
களை நாம் செலவு செய்திருக்கிறோம். நான் ஒரு உதாரணத்
திற்குச் சொல்கிறேன். ஸ்தல ஸ்தாபனங்களைக் கலைத்த
பிறகு சின்ன ஒன்றியமோ, பெரிய ஒன்றியமோ, சராசரியாக
ஒரு ஒன்றியத்திற்கு சுமார் ரூ. 2 கோடி செலவு செய்திருக்கி
றோம். நான் அனுமானமாகச் சொல்கிறேன். அவ்வளவு
செலவு செய்ததற்கு ஏதேனும் அடையாளங்கள் இருக்க வேண்டும்.
அதிலே ரூ. 1 கோடி நல்ல முறையிலே பயன்படுத்தப்படவில்லை
என்று வாதத்திற்கு வைத்துக்கொண்டாலும் மிச்சம் ரூ. 1 கோ
டிக்கு அடையாளம் உள்ள பாதைகள், கல்வெட்டுக்கள் போன்ற
வைகள் இருக்க வேண்டும். கடந்த வருஷம் பெய்த மழையிலே
அவைகளில் பெரும்பான்மையானவை அடித்துச் செல்லப்பட்டன.
முழுமையாக வெள்ளத்திலே போகவில்லை. கொஞ்சம், கொஞ்
சம் இருந்தன ; இல்லையென்று சொல்லவில்லை. இருந்த
கொஞ்ச நஞ்சமும் இந்த சனவரி மழையிலே அடித்துப் போயிருக்
கின்றன. பாதைகள் எல்லாம் சேரும் சகதியுமாக இருப்பதால்,
என்னுடைய பகுதியிலே கரும்பு விவசாயிகள் நிலத்திலே கரும்பை

(திரு. ஜே. எஸ். இராசு) [1984 மார்ச் 20

வெட்டிப் போட்டு விட்டு 15 நாட்களாக அப்படியே வைக்க வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது ; பாக்டரிக்கு எடுத்துச் செல்ல முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. சர்க்கரை ஆலையை மூடலாமா என்ற நிலை கூட இருந்தது. அந்த அளவுக்குப் பாதைகள் பாதிக்கப்பட்டன. நான் சொல்கிறேன், குறிப்பாக இவ்வளவு ரூபாய்களைச் செலவழித்து, பாதைகளை எல்லாம் போட்டிருக்கும் நிலையில், எவ்வளவு பெரிய வெள்ளமாக இருந்தாலும் அந்த வெள்ளத்திற்குத் தாக்குப் பிடிக்க முடியாத நிலைமையில் பாதைகள் இருந்தன என்பதற்காக வருத்தம் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எதிர்காலத்திலாவது, செலவழித்த பணத்திற்கு ஏற்ற அளவுக்குச் செம்மையாக பயன் அளிக்கும் வகையில், அரசாங்கம் இப்பணிகளில் அக்கறையாக இருக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

என்னுடைய பகுதியில் ஷுகர் எக்கானமி வளர்ந்து கொண்டு வருகிறது. காரணம், அங்கு கலைஞர் காலத்தில் ஏற்பட்ட எரையூர் சர்க்கரை ஆலை இருக்கிறது. அங்கே பெய்த மழையினால் கரும்பு விவசாயிகள் மிக அதிகமான அளவுக்குப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்திற்குக் கணக்கு வந்திருக்கும், எத்தனை பாதைகள் இடிந்தன என்பன பற்றியெல்லாம். அந்தக் கணக்கு எடுக்க முடியாத அளவுக்கு முழுமையான அளவுக்கு நிலங்கள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்ற காரணத்தால், மீண்டும் முழுமையான கணக்கு எடுக்க வேண்டும். பெரம்பலூர் தாலுகாவிலே 30 கிணறுகள்தான் இடிந்து சாய்ந்திருக்கின்றன என்று அறிக்கையில் சொல்லி இருக்கிறார்கள். நான் மனப்பூர்வமாகச் சொல்கிறேன். பெரம்பலூர் தாலுகாவிலே கிட்டத்தட்ட 600 கிணறுகளுக்கு மேல் பாழாகியிருக்கின்றன. உங்களுக்கு வந்திருக்கிற கணக்கு 30. எனக்குத் தெரியும். புதுக் கணக்கு எடுக்க வேண்டும், ரீசர்வே எடுக்க வேண்டும். எத்தனை வயல்கள் பாழாகியிருக்கின்றன ? நெல் விளைந்து அறுவடைக்குத் தயாராக இருந்து, கரும்பு விளைந்து வெட்டுவதற்குத் தயாராக இருந்து, கொத்தமல்லி உற்பத்தியாகி அறுவடைக்குத் தயாராக இருந்து, சோளம், பருத்தி போனறவைகள் எல்லாம் உற்பத்தியாகி மழை பெய்ததால் பாழாகியிருக்கின்றன. அண்ணா அவர்கள் சொன்னதைப் போல் வேறு வழியில்லாத காரணத்தால், விவசாயிகள் விவசாயத்திலே இருக்கிறார்களே தவிர, இது அவர்களுக்கு வாழ்க்கை முறை என்பதால் விவசாயத்தை விடாமல் இருக்கிறார்களே தவிர, வேறில்லை. ஆகவே, நான் கேட்டுக் கொள்வது முழு அளவுக்கு இடிந்து போன, சாய்ந்த கிணறுகள் பற்றி எல்லாம் சர்வே எடுத்து, அவற்றையெல்லாம் சீர் செய்ய அரசாங்கம் மானியம் தர முன் வரவேண்டும்.

1984 மார்ச் 20] (திரு. ஜே. எஸ். இராசு)

பம்ப் செட்கள் ஆற்றிலே இழுத்துச் செல்லப்பட்டிருக்கின்றன. மோட்டார் ஆயில் இன்ஜின்கள் ஆற்றிலே அடித்துச் செல்லப் பட்டன. அவற்றிற்கெல்லாம் சரியான கணக்கு இல்லை. சிறு குறு விவசாயிகள் எப்படி இவற்றையெல்லாம் வாங்க முடியும்? சத்துணவுக்காக ரூ. 200, ரூ. 300 கோடி கொடுக்கிறீர்கள் ; அது மனித வளம். ஆனால், மனித வளத்திற்குச் சோறு போடுகிற விவசாயிகளுக்கு இனாமாகத் தர எந்தத் தடையும் இராது என்று கருதுகிறேன். பம்ப் செட், மோட்டார் ஆயில் என்ஜின் எல்லாவற்றையும் இனாமாகத் தர வேண்டும். அந்த அளவிற்கு இதற்கு உதவி செய்தால்தான் ஓரளவிற்கு பலன் கிடைக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(மாலை 5—00)

அடுத்தபடியாக, இந்த வெள்ளத்தில் உயிர் இழந்திருக்கிறார்கள். உயிர் இழந்தவர்களுக்கு அவர்களுடைய குடும்பத்திற்கு 1,000 ரூபாய் தரப்படுகிறது. இது நிச்சயமாக போதாது. என்னுடைய தொகுதியிலே காமாட்சி அம்மாள் என்ற வயது முதிர்ந்த தாய் வெள்ளத்தில் அடித்துச் செல்லப்பட்டிருக்கிறார். 10 வயது சுப்பிரமணியன், 7 வயது மாதேஸ்வரி, ஆகியோரும் வெம்பல் என்ற ஊருக்குப் பக்கத்திலே வெள்ளத்தில் அடித்துச் செல்லப் பட்டிருக்கிறார்கள். என்னுடைய அருமை நண்பர் மாண்புமிகு தாமரைக்கனி அவர்கள் அப்படி உயிர் இழந்தவர்களுக்கு 5,000 ரூபாய் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். நானும் அவரை ஆமோதித்து 5,000 ரூபாய் உயிர் இழந்தவர்கள் குடும்பத்திற்கு கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்றைக்கு செய்கிற காரியங்களில் பல்வேறு குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. அவைகளை நாங்கள் தெரிவிப்பதற்குக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

கிராமப் பகுதிகளில் வீடுகள் இடிந்து விட்டன. கிராமங்களில் பெரும்பாலும் மக்கள் குடிசைகளில் தான் வாழ்கிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். அவர்கள் வாழ்கிற பகுதியை குப்பம் என்று சொல்வார்கள். அதுபோன்ற குப்பங்கள் நனைந்து, நசிந்து இடிந்து விழுவது இன்றோ அல்லது சற்று நேரத்திலோ என்று இருக்கின்றன. தண்ணீர் பாதி அளவிற்கு சுவற்றில் நிற்கிறது. சுவர் இடியவில்லை. ஆனால், என்றைக்கும் அது இடியக்கூடும். அதற்கு நாம் பணம் தருவதில்லை. சுவர் முழுவதும் இடிந்தால் 200 ரூபாய் தருகிறோம். கொஞ்சம் இடிந்தால் 50 ரூபாய் தருகிறோம். ஆனால், 100 ரூபாய் என்று எதற்கும் கிடையாது. நான் சொல்கிற மாதிரியான நிலைமையில் 50 ரூபாயிலும், 100 ரூபாயிலும் அவர்கள் என்ன செய்வார்கள் ? தண்ணீர் வடிந்து இன்றைக்கு சுவர் எல்லாம் காய்ந்து வெடிப்புகள் ஏற்பட்டு கீழே விழுகிற நிலைமையில் இருக்கிறது. ஆகவே, விவசாயத்திற்கு ஏற்பட்ட நட்டமாக இருந்தாலும், வீடுகளுக்கு ஏற்பட்ட நட்ட

மாக இருந்தாலும் தற்போது நடைமுறையில் இருக்கிற நிவாரணங்கள் என்பது, நிகழ்ந்துவிட்ட வெள்ளக் கொடுமைக்கு நிவாரணம் செய்கிறோம் என்று சொல்வது நம்மை நாமே ஏமாற்றிக்கொள்வதாகத் தான் அமையும். ஆகவே, புதிய திட்டங்களைப் போட்டு, புதிய பணிகளை எடுத்து, அதிக அளவிற்கு உதவிகளைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மண் மேடிட்டுள்ள நிலங்களில் மண்ணை எடுத்துவிட்டு புதியதாக விவசாயம் செய்ய வேண்டும். என்னுடைய தொகுதியில் என். புதூர், வராகநத்தம், பூலாம்பாரி, தொண்டமான்துறை போன்ற ஊர்களில் அறுவடைக்குத் தயாராக இருந்த நிலங்களில் தண்ணீர் பாய்ந்து பயிர் பாழாகிவிட்டது. நிலங்களும் மண் மேடிட்டு விட்டன. 1972–73 இல் வெள்ளம் ஏற்பட்டபோது அப்போதிருந்த கலைஞர் அரசு அரசாங்கத்தின் செலவிலேயே முழுமையாக மண்ணை வாரி கொடுத்தது. புல்டோசர் வைத்து நிலங்களை எல்லாம் சீர்செய்தது. அதைப்போல் இன்றைக்கு இதற்காக ஆணை பிறப்பித்தால் தான விளை நிலங்கள் பாதுகாக்கப்படும். நான் சினிமா ஒன்று பார்த்தேன். அந்தப் படத்திலே மண்ணை எல்லாம் எடுத்துக்கொண்டு வண்டிகள் போகின்றன. என்னுடைய தொகுதியிலே 700, 800 ஏக்கர் நிலங்கள் பாழாகி இருக்கின்றன......

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த வெள்ளத்தினால் எந்தெந்த வயல்கள் உடைபட்டு மண்மேடிட்டிருக்கிறதோ அந்த வயல்களின் விவரங்களை எல்லாம் என்னிடம் பின்னாலே கொடுங்கள். இப்போது உங்களிடம் அந்த விவரங்கள் இருக்காது. நான் உடனடியாக அதிகாரிகள் பார்த்து ஆவன செய்யச் சொல்கிறேன்.

திரு. ஜே. எஸ். இராசு : நாங்கள் ஏற்கெனவே மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கும், தனி ஆணையருக்கும், அடிஷனல் கலெக்டருக்கும் எழுதி இருக்கிறோம். டிசம்பர் வெள்ளத்தில் அரசூரில் 115 ஏக்கர் பாழாகி இருக்கிறது. தொண்டைமான்துறையில் 130 ஏக்கர் பாழாகி இருக்கிறது. மலையாளம்பட்டியில் நிலங்கள் பாழாகி இருக்கிறது........

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, நிலங்கள் பாழாகி விட்டன என்றால் நெல் பயிர் எல்லாம் பாழாகி இருக்கும். அதுவல்ல, நான் சொல்வது. மண்மேடிட்டு இருந்தால் அந்த நிலங்களின் விவரங்களை எல்லாம் எனக்கு எழுதிக் கொடுங்கள். உதவி, செய்ய வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் சொல்கிறேன். குறுக்கிட வேண்டும் என்பதற்காக நான் இதைச் சொல்லவில்லை. எந்தெந்த ஊர்களில், யார் யாருடைய நிலம் மண் மேடிட்டுள்ளன என்ற விவரங்களைக் கொடுத்தால் நேரிலே சென்று பார்த்து உதவி செய்ய ஏதுவாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஜெ. எஸ். இராசு : மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் நல்லெண்ணத்தில் நான் என்றைக்கும் நம்பிக்கை உள்ளவன். நான் சொல்வது அரசாங்கத்தினுடைய உதவி எந்த இடத்திலும் சரியாக போய் சேராத காரணத்தால் அந்தக் குடும்பங்களில் அவர்களே முயன்று மண்ணை எடுத்து மீண்டும் நட்டார்கள். ஆனால், மீண்டும் பெய்த மழையினால் அது பாழாகிவிட்டது. நான் எல்லா விவரங்களையும் தருகிறேன். இருந்தாலும் கூட அந்த மக்கள் இரண்டு முறை பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்தின் மூலமோ, சாயில் கன்சர்வேஷன் மூலமோ அவர்களுக்கு உதவி கிடைக்கவில்லை....

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : இங்கே ஏற்கெனவே வெள்ளை அறிக்கை வைத்த போதே சொல்லியிருக்கிறேன், எங்காவது மண் மேடிட்டு இருந்தால் அவைகளைப் பற்றி வேளாண்மை பொறியியல் துறையிடம் தெரிவியுங்கள், அவர்கள் வந்து அந்த மண் மேட்டை எடுத்து விடுவார்கள் என்று தெரிவித்து இருக்கிறேன். அவர்களே மண்ணை வாரி விட்டார்கள் என்றால் அந்தக் கணக்கு எனக்குத் தெரியாது. அதனால், பாதகம் இல்லை. இப்போதும் அங்கே மணல் மேடிட்டு எங்காவது இருக்கிறது என்று தெரிவித்தால், இந்த ஊரில், இன்னார் நிலத்தில் என்று தெரிவித்தால், அதை எடுத்துத் தர நடவடிக்கை எடுக்கலாம். அப்படி ஆகிவிட்டால் எந்த அளவிற்கு விவசாயிகள் கஷ்டப்படுவார்கள் என்பதைப் பற்றி உங்களுக்கு எந்த அளவிற்கு அக்கறை இருக்கிறதோ அதை விட இன்னும் அதிகமாக எங்களுக்கு இருக்கிறது. நீங்கள் விவசாயம் செய்கிறீர்களோ இல்லையோ எனக்குத் தெரியாது, நான் விவசாயம் செய்து கொண்டு இருக்கிறேன்.

திரு. ஜே. எஸ். இராசு : துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒவ்வொரு முறை வெள்ளம் வருகிறபோதும் அந்த ஆற்றின் கீழ்ப் பகுதியில் வாழும் கிராமங்களில் உள்ள தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் உயிரையும், உடைமையையும் இழந்து தவிக்கிறார்கள். அரசாங்கக் கணக்கின் மூலமும் அவர்கள் தெரிந்து கொண்டு இருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். அந்தக் கீழ்ப்பகுதியில்—தாழ்வான பகுதியில் வசிக்கும் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள்—குறிப்பாக என். புதூர், வி. களத்தூர், அயன்பேரையூர், காரியாந்தல், மரவநத்தம், பூலாம்பாடி ஆகிய இடங்களில் வசிக்கும் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் தங்களுக்கு மேடான இடங்களில் வசிக்க இடம் வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அந்த மக்களுக்கு உதவும் வகையில் வறட்சி நிவாரண அடிப்படையிலோ அல்லது வெள்ள நிவாரண அடிப்படையிலோ அவர்களுக்கு மாற்று இடம் தருவதைப் பற்றி ஆழ்ந்து சிந்திக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(திரு. ஜே. எஸ். இராசு) [1984 மார்ச் 20

என்னுடைய தொகுதியில் வி. களத்தூர் என்ற பகுதியில் கல்லாறு என்ற ஆறு ஓடுகிறது. அதில் அதிகமான வெள்ளம் வந்த காரணத்தால் அந்தப் பகுதியில் மிகவும் பாதிப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. அங்கேயுள்ள பேரையூர் கலிங்கு உயரம் அதிகம் இருப்பதால் வி. களத்தூர் பெரிதும் பாதிக்கப்படுவதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆகவே, அந்தக் கலிங்கின் உயரத்தைக் குறைத்து, அந்தக் கரையின் இரு பக்கத்திலும் வெள்ளத் தடுப்புச் சுவர் கட்டித்தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்தக் கரையின் இரு மருங்கிலும் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் அதிகம் வசித்துக் கொண்டு இருப்பதால் இதை அவசியம் செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்த ஆற்றின் தெற்குப்புறம் பேரையூர் கலிங்கிலிருந்து வி. களத்தூர் வரையிலும், வடக்குப் புறம் பேரையூர் கலிங்கிலிருந்து காயிதேமில்லத் நகர் வரைக்கும் கரையின் இருமருங்கிலும் வெள்ளத் தடுப்புச் சுவர் கட்டித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏற்கனவே அங்கே ஒரு கரையை மண்ணால் எழுப்பி, அதிலே செடிகளை வைத்து இருந்தார்கள். இன்றைக்கு அந்தச் செடியும் போய், அந்த மண் தடுப்பும் போய் இருக்கிறது. ஆகவே, அந்தப் பகுதியில் நிச்சயமாக விரைவாக வெள்ளத் தடுப்புச் சுவர் நல்ல முறையில் கட்டித்தர அரசு முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பொதுவாக இந்த வெள்ளத்தின் காரணமாக பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு நிவாரணம் அளிக்கின்ற வகையில் தண்ணீர் தீர்வையை அந்தப் பகுதியில் ரத்து செய்ய வேண்டும். நிலவரியை இந்த ஆண்டு ரத்து செய்ய வேண்டும் சர்சார்ஜை ரத்து செய்ய வேண்டும். கூட்டுறவுக் கடன்களை முடிந்தால் ரத்து செய்ய வேண்டும். அல்லது அடுத்த ஆண்டுவரை ஒத்தி வைக்க வேண்டும். அரசுக் கடன்களை ரத்து செய்ய வேண்டும். இத்தகைய காரியங்களைச் செய்தால் தான் நிச்சயமாக விவசாயிகளுக்கு மீண்டும் தலையெடுக்க வாய்ப்பு இருக்கும். அவர்கள் இடுபொருளுக்காக இந்த ஆண்டு வாங்கிய கடன் (1/4) கால் பங்கு, அரைக்கால் பங்கு (1/8) அளவிற்குக்கூட அவர்களுக்கு வருமானம் இல்லை. ஆகவே, அமைச்சர் அவர்கள் அவர்களுக்கு தகுந்த உதவிகளைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருச்சி போன்ற நகரங்களில் இலட்சக்கணக்கான மக்கள் வாழ்கிறார்கள். அந்தப் பகுதியில் உள்ள நகராட்சி சாலைகள் மிகவும் சீரழிந்து இருக்கின்றன. அவைகளைச் சீர்படுத்துவதற்காக ஏற்கனவே ஒதுக்கப்பட்ட பணம் நல்ல முறையில் செலவு செய்யப்பட்டதா என்று அஞ்சுகிற அளவிற்கு அந்தச் சாலைகள் மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றன. இப்போது ஏற்பட்ட வெள்ளத்தின் காரணமாகவும் திருச்சி நகரம் முழுவதிலும் உள்ள சாலைகள் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. ஆளும்கட்சி நண்பர்கள் சொன்னது போல், அந்த சாலைகளில் சைக்கிளிலோ

1984 மார்ச் 20] (திரு. ஜே. எஸ். இராசு)

அல்லது டாக்சிகளிலோ அல்லது ஆட்டோக்களிலோ போவதற்கு முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. அவைகளையெல்லாம் வெள்ள நிவாரண நடவடிக்கைகள் மூலம் எடுத்து, நல்ல முறையில் சீரமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டு, வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி கூறி பேச்சை முடிக்கிறேன்.

*திரு. இரா. அரிராஜ் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பருவம் தவறி பெய்த மழையால் பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளுக்கு நிவாரண உதவி வேண்டும் என்று கேட்கிற இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த தங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். எங்களுடைய நெல்லை மாவட்டத்தில் பெய்த பெருமழையால் என்னுடைய தொகுதி முழுவதும் பரவலாகக் கடுமையாக பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. வெள்ளத்தால் சூழப்பட்ட பகுதிகளில் தமிழகத்தின் முதலமைச்சர் எங்களுடைய இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் சுற்றுப்பயணம் செய்து, வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு உடனடியாக ஆறுதல் சொல்வதற்காக நேரடியாகச் சென்று, பாதிக்கப்பட்ட விவசாய மக்களை, கடற்கரையில் வாழ்கிற மீனவ மக்களை நேரில் சந்தித்து அவர்களுக்கு ஆறுதல் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள்.

[மாலை 5-10]

அதுமட்டுமல்ல. நிவாரண நடவடிக்கைகளை துரிதப்படுத்தி, அந்தப் பகுதிக்கு வேண்டிய நிவாரண உதவிகளை விரைவாகக் கிடைக்கச் செய்ய தகுந்த ஏற்பாடுகள் செய்த தமிழக முதல்வர் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு என் சார்பிலும் என்னுடைய தொகுதி மக்கள் சார்பிலும் நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பொதுவாக எங்கள் பகுதியில் வெள்ளம் ஏற்படுவதற்குக் காரணம் ஆங்காங்கே உள்ள குளங்களை தனியார்கள் ஆக்கிரமித்துள்ளார்கள். அது மட்டுமல்ல. வாய்க்கால் கரைகளிலும் குளக்கரைகளிலும் பலர் குடியிருந்து வருகிறார்கள். வெள்ளம் வருகிறபோது இரவோடு இரவாக அவர்கள் வாய்க்கால்களை வெட்டிவிடுகின்ற சூழ்நிலை இருக்கிறது. காரணம் குளத்திலே விவசாயம் செய்கின்றவர்கள் அந்த விவசாயம் பாதிக்கப்படாமல் இருக்க குளத்து விவசாயத்தைப் பாதுகாக்க குளத்திற்கு வருகின்ற தண்ணீரைத் திருப்பி விடுவதற்காக வாய்க்கால்களை வெட்டிவிடுகின்ற சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது. இதைத் தடுக்க வேண்டுமென்றால் முதலில் அப்படிப்பட்டவர்கள் மீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும். எப்படி பொது இடத்தில் நெருப்பு வைத்தால் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க சட்டம் இருக்கிறதோ அதைப்போன்று வாய்க்கால்களை வெட்டிவிடுகின்றவர்கள், குளங்களை வெட்டிவிடுகின்றவர்கள் மீதும் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க சட்டத்தைத் திருத்த வேண்டும்.

(திரு. இரா. அமிர்தராஜ்) [1984 மார்ச் 20

அதைப் போன்று ஆற்றுப் பகுதிகளிலும், குளங்கள் இருக்கின்ற பகுதிகளிலும் ஆக்கிரமிப்பு செய்திருக்கிறார்கள். இப்படி இன்றைக்கு ஆக்கிரமிப்புச் செய்திருக்கிறவர்களை வெளியேற்ற வேண்டுமென்றால், இப்போது இருக்கிற சட்டத்தின்படி பார்த்தால் நூறாண்டு காலம் கூட ஆகும் என்று நினைக்கிறேன். ஆகவே அவர்களை விரைவிலே வெளியேற்ற வேண்டுமென்றால் இப்போது இருக்கிற விதிகளைத் திருத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு என்னுடைய தொகுதியில் புன்னக்காயல் ஒரு கடற்கரைப் பகுதி. அங்கே மீனவர்கள் அதிகமாக வாழ்கிறார்கள் சுமார் 5,000 மக்கள் அந்தப் பகுதியில் வாழ்கிறார்கள். அது ஒரு தனி ஊராட்சி மன்றமாகும். அந்தப் பகுதியிலுள்ள கடலில் தான் தாமிரவருணி ஆறு கலக்கிறது. முகத்துவாரத்தில் இரண்டு பிரிவுகளாகப் பிரிந்து, அந்த ஆறு கடலில் கலக்கிறபோது அந்தக் கிராமத்தின் உள்ளே புகுந்து, ஏறத்தாழ 3 அடி, 4 அடி வெள்ளம் புனனக்காயல் ஊரைச் சூழ்ந்துகொண்டது. அந்தப் பகுதியிலே இன்றைக்கு இதய தெய்வம் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் இலட்சக்கணக்கான ரூபாய் மதிப்பீட்டில் மிகப் பெரிய அளவில் ஒரு பாலத்தை அமைக்க ஒப்புதல் அளித்துள்ளார்கள். அதற்காக அந்தப் பகுதி மக்களின் சார்பில் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அந்தப் பாலத்தை அமைத்துவிட்டால் மட்டும் வெள்ளம் வராமல் தடுத்துவிட முடியாது. தாமிரவருணி ஆற்றில் சேந்த மங்கலம் பகுதியிலிருந்து கடலில் கலக்கும் இடம் வரையில் இரண்டு பக்கமும் கரைகள் கிடையாது. அதனால்தான் வெள்ளம் வரும்போது வேகமாக ஊருக்குள் புகுந்துவிடுகிறது. எனவே, அந்த ஆற்றின் இருபக்கங்களிலும் அந்தப் பகுதியில் கரைகளை உயர்த்தி, தகுந்த பாதுகாப்பு ஏற்பாடுகளைச் செய்தால், எதிர் காலத்தில் வெள்ளம் வந்தால், பாதிப்பு ஏற்படாமல் தடுத்து நிறுத்த முடியும். அந்த மக்களைக் காப்பாற்ற முடியும், ஆகவே, அங்கே அந்தப் பெரிய பாலத்தை அமைப்பதோடு. அந்த ஆற்றின் இரு கரைகளையும் கருங்கல் வைத்து உயர்த்தி லைனிங் செய்யவேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. அந்தப் புன்னக்காயல் ஊரில் மூன்று மீனவ சகோதரர்களின் வள்ளம், வலை, இதர தளவாடங்களை எல்லாம் வெள்ளம் இழுத்துச் சென்று, சேதம் அடைந்து, அவர்கள் இன்றைக்குத் தொழில் செய்ய முடியாமல் இருக்கிறார்கள், யூஜின் பெர்னாந்து என்ற சகோதரரின் வள்ளம், 5 வலைகள் வெள்ளத்தில் அடித்துச் செல்லப்பட்டு, அதனால் 4,000 ரூபாய் அளவுக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதைப்போனறு தாசன் சூசைராஜ் என்பவருடைய வள்ளம் மற்றும் வலைகள் வெள்ளத்தால் அடித்துச் செல்லப்பட்டு சுமார் 7,000 ரூபாய்க்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதைப்போன்று ராபர்ட் என்பவ

1984 மார்ச் 20] (திரு. இரா. அமிர்தராஜ்)

ருடைய வள்ளம் மற்றும் வலைகள் எல்லாம் வெள்ளத்தால் அடித்துச் செல்லப்பட்டு சுமார் 25,000 ரூபாய் அளவுக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்த சகோதரர்களுக்கு வலைகள் மற்றும் உபகரணங்கள் வழங்குவதற்கு உரிய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போன்று ஆத்தூர் பகுதியில் வெற்றிலை கொடிக்கால் விவசாயம் செய்கின்ற பகுதி அதிகமாக இருக்கிறது. அங்கே உள்ள வெற்றிலை கொடிக்கால் விவசாயிகளின் எண்ணிக்கை 749. அவர்கள் விவசாயம் செய்த பரப்பு 700 ஏக்கர். அதில் 140 ஏக்கர் வெள்ளத்தால் அடித்துச் செல்லப்பட்டு அவர்களுக்கு கடுமையான நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இன்றைக்கு இந்த வெள்ளத்தினால் அவர்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற நஷ்டத்தின் அளவு சுமார் 34,60,000 ரூபாய் ஆகும். அவர்கள் பயிரிட்டிருந்த அந்த வெற்றிலை பயிர் காலம் 5 ஆண்டு காலமாகும். 5 ஆண்டுகள் பலன் தரும் அந்த வெற்றிலை பயிர். ஆனால் அந்தப் பயிர் ஒன்றரை ஆண்டு காலத்திலேயே அழிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஒரு ஏக்கர் நிலத்திலே வெற்றிலை பயிருக்கு ஆண்டுக்கு 15,000 ரூபாய் செலவாகிறது. ஆகவே அந்த விவசாயிகளுக்கு உரம் மற்றும் பொருள்களை இலவசமாக வழங்குவதற்குரிய நடவடிக்கைகளை அரசு எடுப்பதோடு, ஏற்பட்டிருக்கின்ற நஷ்டத்தை ஈடு செய்கின்ற வகையில் அவர்களுக்கு நிவாரணத் தொகையை வழங்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் பணிவன்போடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மெய்ஞானபுரம் படுகை, அதில் 600 ஏக்கர் அளவிற்கு விவசாயிகள் பயிர் செய்திருந்தார்கள். குளங்கள் உடைந்து அந்தப் பகுதியிலே வெள்ளம் சூழ்ந்த காரணத்தினால், இன்றைக்கு 8 அடி தண்ணீர் அங்கு தேங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. இதனால் நெல் அறுவடை செய்ய முடியாத சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. 200 ஏக்கர் நெல்லும் தண்ணீரிலே மூழ்கி உள்ளது.

அதே போல் வாழை, மற்றும் பணப்பயிர்கள் 400 ஏக்கர் அளவிற்கு தண்ணீரில் அமிழ்ந்திருக்கிறது. 40 இறவை மின் பம்பு செட்டுகளும் மூழ்கடிக்கப்பட்டிருக்கின்றது. இதனால் ஏறத்தாழ ரூ. 1 கோடிக்குமேல் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருப்பதால், அவர்கள் இன்றைக்கு பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு நஷ்டஈட்டுத் தொகை அளித்து உதவி செய்ய அரசு முன்வரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வதோடு, 40 பம்ப் செட்டுகள் அமிழ்ந்திருப்பதை வெள்ளத்திலிருந்து எடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமெனறு பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்த விவசாய மக்கள் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் கடன்களைப் பெற்று, அந்த விவசாயத்தைச் செய்திருக்கிறார்கள். ஆகவே இந்த ஆண்டு அவர்களுக்கு அந்தக் கடனை தள்ளி வைக்கவேண்டும், அல்லது ரத்து செய்யவேண்டும், வட்டியோடு சேர்த்து, நிலவரி, தண்ணீர்த் தீர்வை ஆகியவைகளையும் ரத்து செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கூடுதல் விவசாயம் செய்வதற்கு இலவசமாக விதைகள், உரங்கள், பூச்சி மருந்துகள் வழங்கவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் மிகப் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதே போல கடம்பா, மருகால், குரும்பூர், வாண்டிவேல், கீரனூர், தலைவன்வடகிலி, சுகண்தலை, வெள்ளக்கோயில் ஆகிய இடங்களில் ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட ஏக்கர் நிலங்களில் விவசாயிகள் நெல் அறுவடை செய்கின்ற சூழ்நிலையில், அவைகள் எல்லாம் அழுகிப் போய், கடுமையான நஷ்டத்திற்கு உள்ளாகியிருக்கிறர்கள்.. ஆகவே அந்தப் பகுதி விவசாய மக்களின் நஷ்டத்தை ஈடுசெய்கின்ற வகையில் அவர்களுக்கு உதவி செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதே போல சாலைகளைப் பொறுத்தவரையில், திருச்செந்தூர், உடன்குடி, நாலுமாவடி காயல்பட்டினம், ஆத்தூர் ஆறுமுகநேரி, மெய்ஞானபுரம், குரும்பூர், சோணகன்விளை, வள்ளிவிளை போன்ற இடங்களில் பேருந்துகள் செல்கின்ற முக்கியமான வழித்தடங்களில் கடுமையான சேதம் ஏற்பட்டு அவைகள் செப்பனிடப்படாமல் இருக்கிறது. அவைகளை செப்பனிட்டுத் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு வெள்ள நிவாரணத்தால் இன்னும் பல சேதங்கள் என்னுடைய தொகுதியில் ஏற்பட்டிருக்கின்ற சூழ்நிலையில், இவைகளுக்கெல்லாம் நிரந்தர பரிகாரம் காணுகின்ற வகையில், விரிவான நடவடிக்கை எடுத்து நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, தலைவருக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

திரு. என். வரதாராஜன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய வெள்ளச் சேதமானது மிகக் கடுமையானது. தமிழ்நாட்டிலுள்ள பெருவாரியான கிராமப்புறங்கள் மிகப் பெரிய அளவிற்கு பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பேய் மழை ஒரு பக்கம் பாதிப்பை உண்டாக்கியபோது, அரசு அதிகாரிகளுடைய அசிரத்தை நடவடிக்கைகள் காரணமாக மிகப் பெரிய பாதிப்பு உண்டாகியிருக்கிறது. மதுரையிலுள்ள வரிசை நாட்டில் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் மதிப்புள்ள மரங்களைச் சில சமூக விரோதிகள் வெட்டிச் சாய்த்திருக்கிறார்கள். அப்படி வெட்டிச் சாய்த்ததோடு மட்டுமல்லாமல், வெட்டிச் சாய்த்த மரத்தினுடைய பகுதியை கொஞ்சம் கொஞ்சமாக எடுத்துச் சென்று, மீதியை எடுத்துப் போகாமல் வைத்திருந்தார்கள். அந்தப் பகுதியிலே ஓடுகின்ற தண்ணீர் வரும்போது ஓட முடியாமல் குறுக்கும் நெடுக்குமாக திசை மாறி ஓடி, வரிசை நாடு பெரும்பகுதி குடிசைவாசிகளையும் விவசாய நிலங்களையும் நாசமாக்கியிருக்கிறது. இன்னும் ஒன்றைச் சொல்லவிரும்புகிறேன். இந்த மரங்களினால் பாதுகாப்பான நிலைமை

போகிறது. வெட்டியதன் காரணமாக பெரும் பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. வத்ராயிருப்பு, பிளவக்கல், மதுரையில் இருக்கக்கூடிய வைகை பேரணையின் ஷர்ட்டர்கள் சரியான நேரத்தில், திறந்துவிடப்படாத நிலையில், பக்கத்தில் இருக்கக்கூடிய இரண்டு ஊர்களை அரித்துச்சென்றிருக்கிறது. அதிகாரிகளுடைய கவனக் குறைவாலும், அரசினுடைய கவனக் குறைவாலும் இன்றையதினம் இப்படிப் பட்ட சூழ்நிலை உருவாகியிருக்கிறது.

(மாலை 5-20)

அடுத்து இந்த அரசின் அறிக்கையிலே கொடுத்திருக்கக்கூடிய இந்த விவ்ரங்கள் எல்லாம், டிசம்பர், ஜனவரி, பெப்ரவரி, மார்ச் இந்த 4 மாதங்களில் பெய்திருக்கக்கூடிய பெருமழையின் விவரங்களைக் குறித்து மதிப்பிடுவதாகவே இருக்கிறது. இந்த அறிக்கையில் நான் பார்த்தேன். மதுரை, முகவை, நெல்லை, ஆகிய இந்த 3 மாவட்டங்களிலே, 22,500 குடிசைகள் முழுமையாகவும், பகுதியாகவும் பாதிக்கப்பட்டிருப்பதாக இந்த அறிக்கையிலே குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கிறது. ஆனால் நான் அறிந்த வரையில் 1 லட்சம் குடிசைகளுக்கும் மேலாக அழிந்திருக்கின்றன. பல்லாயிரக்கணக்கான ஏக்கர் நிலங்கள் அழிந்திருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட ஒரு பெரும் சேதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. விவசாய உற்பத்தியே தமிழ்நாட்டில் பெரும் பாதிப்புக்கு உள்ளாகியிருக்கிறது. அதோடு விவசாயப் பொருளாதாரம் மிகவும் மோசமான நிலையில் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. போட்டிருக்கக்கூடிய பயிர்கள் எல்லாம், அறுவடை செய்யமுடியாமல் போயிருக்கிறது. அதுமட்டுமல்லாமல், விவசாய உற்பத்திச் சாதனங்களாக உள்ள, கிணறுகள், மோட்டார், பம்புசெட் போன்றவைகள் எல்லாம் அடித்துக்கொண்டு போகப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே பாதிப்பு என்பது பெருவாரியான பாதிப்பாக இருக்கிறது என்பதை இந்த அரசு கவனத்தில் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். ஆனால் இவைகளைப்பற்றி இந்த அறிக்கையிலே மிகவும் குறைத்து மதிப்பிடப்பட்டுச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

அடுத்து நான் உங்களின் கவனத்திற்கு கொண்டு வருவதெல்லாம், பல ஊர்கள் அடித்துச் செல்லப்பட்டிருக்கின்றன. ராமச்சந்திரபுரம், பெரியகுளம் தாலுக்காவிலே, அந்த ஊரே அடித்துச் செல்லப்பட்டு, இப்போது அந்த ஊர் எங்கே என்று தேடவேண்டும். தர்மராஜபுரம் என்ற ஊர் அடித்துச் செல்லப்பட்டிருக்கிறது. கோவிந்தநகரம் என்ற கிராமத்தில் ஒரு பகுதி எங்கே என்று தேடவேண்டிய அளவிற்கு அடித்துச் செல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே இந்த அறிக்கையிலே இவ்வகளைப் பற்றிய விவரங்கள் எல்லாம் சொல்லப்படவில்லை. எனவேதான் நாங்கள் எல்லாம் கவலை அடைய வேண்டியிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட அனுபவம் நமக்கு டிசம்பர் 23—25-ம் தேதி கிடைத்தது. தஞ்சை மாவட்டத்தில் பயங்கரமான வெள்ளம்

[திரு. என். வரதராஜன்] [1984 மார்ச் 20

ஏற்பட்டு பெரிய சேதத்தை உண்டாக்கியது பற்றி 4 மாதங்
களுக்கு முன்னாலே நமக்குத் தெரியும். ஆனால் தற்போது
மார்ச் மாதம் 3 ஆம் நாள் வரைக்கும் பெய்த பெருமழை பற்றிய
விவரம் நமக்கு 7, 8 தேதிகளில்தான், அதனுடைய சேதத்தின்
விவரம் கிடைக்கிறது. அதுவரையிலும் அரசினுடைய இயந்
திரம் துரிதமாக நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை. இதைப்பற்றி
அந்த வட்டாரங்களில் உள்ள மக்களுக்கே நன்றாகத் தெரியும்.
அதற்குப் பின்னால், 7, 8 [illegible]ர்கள் அடித்துச் சென்றதற்குப்
பின்னால், 14 ஆம் தேதி, மார்ச் 14 ஆம் தேதிதான் அவர்
களுக்கு உதவி போய் கிடைத்திருக்கிறது என்பதை அரசு
கவனத்தில் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்
கொள்கிறேன். அதற்குப் பிறகு ஹெலிகாப்டரில் கொண்டு போய்
உணவுப் பொட்டலங்களையும் ரொட்டித் துண்டுகளையும்
போட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அதுவும் எல்லா இடங்களிலும்
கிடைக்கவில்லை. அதே சமயத்தில் சில கிராமங்களில் ஹெலி
காப்டர் மூலமாக போடப்பட்ட பொட்டலங்கள் பாதி தண்
ணீரிலேயே போய்விட்டன. மீதிப் பொட்டலங்களை, பாதிக்கப்
பட்ட மக்கள் தங்களுக்குள் அடித்துக்கொண்டு எடுத்ததால்,
அவைகளில் பெரும்பகுதி சகதியில் போய்விட்டது. இப்படிப்
பட்ட நிலைமைகள் இருக்கின்றபோது, இங்கே அறிக்கையிலே
சொல்லியிருக்கிறார்கள், 7 ஆம் தேதிக்குப் பிறகு 10 ஆயிரம்
பொட்டலங்களும், அதற்குப் பிறகு 20 ஆயிரம் பொட்டலங்களும்
போட்டோம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் பாதிக்கப்
பட்ட குடிசைகளின் எண்ணிக்கை 22,500 என்று கணக்கு
சொல்கிறார்கள். ஆகவே பாதிக்கப்பட்ட மக்களின் எண்ணிக்கை
அதிகமாக இருக்கின்றபோது இந்த உணவுப் பொட்டலங்கள்
எந்த அளவிற்கு அவர்களுக்கு உதவியிருக்கும் என்பதைப்
பார்க்கவேண்டும். உண்மையிலே அவர்கள் ஒருவார காலத்
திற்கு நிர்க்கதியான நிலைமையிலே இருந்திருக்கிறார்கள். எந்த
விதமான உதவியும் இல்லாமல். அரசின் இயந்திரங்கள் சரிவர
செயல்படாமல் இருந்திருக்கின்றன.

அடுத்து தஞ்சை மாவட்டத்தில் கிடைத்திருக்கக்கூடிய
அனுபவத்தை வைத்து இப்படிப்பட்ட விவரங்களை அரசு
எடுத்ததா என்பதுதான் கேள்வி. இன்னும் சொல்லப்போனால்
அரசு மிகவும் துரிதமாக செயல்படாமல் இருந்திருக்கிறது. தமிழ்
நாட்டில் உள்ள பயிர்கள், அது எந்தப் பயிராக இருந்தாலும்
நெல்லாக இருந்தாலும், பருத்தியாக இருந்தாலும் கரும்பாக
இருந்தாலும், சோளமாக இருந்தாலும், பருப்பு வகைகளாக
இருந்தாலும், வாழையாக இருந்தாலும், எல்லாம் இதனால்
அழிந்து இருக்கின்றன. அதுமட்டுமல்லாமல் பயிறு வகைகள்
அத்தனையும் அழிந்து இருக்கின்றன. மதுரை மாவட்டத்தில்,
நல்ல பலன் தரக்கூடிய லட்சக்கணக்கான மாமரங்கள்
அழிந்திருக்கின்றன. மாம்பிஞ்சுகள், பழங்கள்,
காய்கள் எல்லாம் இதிலே அழிந்திருக்கின்றன. ஆகவே

1984 மார்ச் 20] [திரு. என். வரதராஜன்]

கிட்டத்தட்ட 500 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் மதிப்பு உள்ள விவசாயச் சொத்துக்களை 2, 3 நாட்களாக பருவம் தவறிப் பெய்த பெருமழையின் காரணமாக அழிந்திருக்கின்றன. இப்படி அழிவு மிக அதிகமாக இருக்கின்றபோது, நிவாரண நடவடிக்கைகள் துரிதமாக எடுக்கப்பட்டதா என்பதை நான் அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

அடுத்து நான் அறிந்துகொள்ள விரும்புவது எல்லாம், மத்திய அரசுக்கு மாநில அரசு இது பற்றித் தேவையான ரிப்போர்ட்டுக் களை அனுப்பி வைத்திருக்கிறதா என்பதுதான். அதைப்பற்றி இந்த அறிக்கையிலே எதுவும் சொல்லப்படவில்லை. இன்றைக்கு பல்வேறு காரணங்களுக்காக நாம் டெல்லிக்குப் பறந்து போகிறோம். இன்று தமிழகத்தினுடைய பொருளாதாரமே பாதிக்கப்பட்டு, தமிழ் மக்கள் தத்தளித்துக்கொண்டு இருக்கக் கூடிய நேரத்தில், நம்முடைய முதல் அமைச்சர் அவர்களோ, அல்லது வருவாய்த்துறை அமைச்சர் அவர்களோ, டெல்லிக்குச் சென்று மத்திய அரசை வற்புறுத்தி, இன்றைக்குத் தேவையான நிதி நிவாரணத்தைப் பெறுவதற்கு வலியுறுத்தியிருக்கிறார்களா அல்லது போக இருக்கிறார்களா என்பதை நான் கேட்க விரும்புகிறேன். உடனடியாக அப்படிப்பட்ட நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து நான் வற்புறுத்துவது இன்றைக்குத் தாழ்ந்த பகுதிலே குடிசைகள் போடவேண்டாம் என்று அறிக்கைகள் விடுகிறோம். ஆற்றுப் படுகைகளிலே குடிசைகள் போடவேண்டாம் என்று அறிக்கைகள் விடுகிறோம். நான் இவைகளை இந்த அறிக்கை யிலே பார்க்கின்றபோது எனக்கு சிரிப்புத்தான் வருகிறது. இந்த ஏழைகள் எல்லாம், நாங்கள் முடியாது, அந்த தாழ்ந்த பகுதிகளுக்குத்தான் போய் குடிசைகளைப் போட்டு வாழ்வோம் மழை பெய்கிறபோது அடித்துச் செல்லவேண்டும் என்று அவர்கள் போடுகிறார்களா? இல்லை. இந்தச் சமுதாய அமைப்பு அவர் களை ஓட ஓட, தாழ்ந்த பகுதிகளுக்கு விரட்டி அடிக்கிறது. இன்று ஒரு மாறுதல் ஏற்படாவிட்டால் அவர்களை ஒன்றும் பாதுகாக்க முடியாது. இன்று பெரியகுளம் கிராமத்தில் இருக்கக் கூடிய கோவிந்த நகரம் என்னும் பகுதியில் உள்ள மக்கள் போய் தாசில்தாரிடம் கேட்டால், குடும்பக் கார்டு கொண்டு வந்தால் உதவி செய்கிறேன் என்று சொல்கிறாராம. குடிசையே அடித்துக் கொண்டு போய்விட்டது. குடும்பக் கார்டுக்கு எங்கே போவான் ? இப்படி எல்லாம் சில சிகப்பு நாடாக்கள் நம்முடைய நாட்டிலே இருப்பதைத் தடுக்க முடியவில்லை.

[திரு என். வரதராஜன்] [1984 மார்ச் 20

சாதாரணமாகவே விவசாயிகளுக்கு இன்று விதைகள் தானி
யங்கள் கொடுக்காவிட்டால், மறு விவசாயம் செய்வதற்கு முடி
யாது. அதே போலத்தான் மாடுகளுக்கு கொடுக்கும்படியான
சாதாரணமான தீவனம் கூட, அவர்கள் கையில் இப்போது கிடை
யாது. தொடர்ச்சியாக மழை பெய்ததன் காரணமாக, பூராவும
நாசமாகியிருக்கிறது. வைக்கோல் கூட அழிந்து போயிருக்கிறது.
மாட்டுத் தீவனம் கூட அரசு மூலமாகத்தான் வினியோகிக்கப்பட
வேண்டிய நிலைக்கு பல பகுதிகளில் விவசாயிகள் ஆளாக்கப்
பட்டிருக்கிறார்கள். என்பதை அரசு கவனத்தில் கொண்டு, இந்த
நிவாரணங்களைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்
கிறேன்.

அடுத்து, மேடிட்ட பகுதிகளைப் செப்பனிட்டுப் கொடுப்பதற்கு
இன்றைக்கு அரசு முயற்சி செய்யும் என்று அமைச்சர் அவர்கள்
சொன்னார்கள். கடந்த காலத்தில் கூட அப்படிச் சொல்லப்பட்ட
இடங்களில், இன்னும்கூட மேடிட்ட இடங்கள் செப்பனிடப்பட
வில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். விவசாயிகளுக்கு
4, 5 ஏக்கர் நிலம் இருக்கலாம். பூராவும் மண் அரித்துப் போய்
விட்டால், மண் மேடிட்டு விட்டால், அவன் குடும்பமே நாசமாகப்
போய் விடுகிறது. 1 லட்சம 2 லட்சம் சொத்து வைத்திருந்த
அவன்,ஒரே இரவில் பெய்த மழையினால்,நிலங்கள் மண்மேடிட்டுப்
போனதால்,வறுமைக்குத் தள்ளப்பட்டு, எதுவும் செய்ய முடியா
மல், வெளியூருக்குச் செல்லுகின்ற காட்சிகளை நாம் பார்க்க
முடிகிறது. ஆகவே, அப்படிப்பட்ட நிலங்களை கவனத்தில்
எடுத்துக் கொண்டு, கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு, இந்த மண்
மேடிட்ட நிலங்களைச் சீராக்குவதற்கு அரசு உரிய நடவடிக்கை
எடுக்க வேண்டும்.

(மாலை 5-30)

தன்னிறைவுத் திட்டத்திலே போடப்பட்ட பாதைகள், பாலங்
கள் எல்லாம் சீரழிந்து, அடித்து நொறுக்கப்பட்டு இருந்த
இடமே தெரியாமல் அழிந்து விட்டன. அவைகளைப் புதுப்பிக்கக்
கூடிய வேலைகளை அரசு கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு அந்த மக்கள் கைகளிலே வேறு எந்தப் பொரு
ளும் கிடையாது. நம்முடைய நியாய விலைக் கடைகள் மூலமாகத்
தான், நாம் ரேஷன் பொருள்கள் கொடுத்தால்தான் அவர்கள்
வாங்கிச் சாப்பிடவும் முடியும். ஒரு குடும்பத்திற்கு 2 கிலோ
அரிசி கொடுத்தால் மீதியை அவர்கள் எப்படி வாங்க முடியும்.
அதிக விலை கொடுத்து வெளியே வாங்கிச் சாப்பிட அவர்களால்
முடியாது.

1984 மார்ச் 20] [திரு. என். வரதராஜன்

வைகை, தாமிரபரணி போன்ற ஆற்றுப் படுகைகளில் தடுப்புச் சுவர் கட்ட வேண்டும் என்று இந்த மன்றத்திலே நாம் பலமுறை பேசியிருக்கிறோம். அந்தத் தடுப்புச் சுவர்கள் கட்டப்பட்டு இருக்குமேயானால் ஓரளவிற்கு இந்தப் பாதிப்புகள் குறைந்திருக்கும். ஓரளவிற்கு இந்தக் கிராமப்புற மக்களும் நகர்ப்புற மக்களும் காப்பாற்றப்பட்டிருப்பார்கள். ஆகவே, இத்தகைய தடுப்புச் சுவர்களைக் கட்ட அரசு உடனடியாக தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது).

இது மாநில அரசால் மட்டும் செய்துவிடக் கூடிய ஒரு காரியம் என்று நான் நினைக்கவில்லை. நம்முடைய அரசின் வரவு-செலவுத் திட்டக் கணக்கு நமக்குத் தெரியும். இருக்கிற நிதி வசதியைக் கொண்டு மிகக் குறைவாகத்தான் சாதிக்க முடியும். ஆகவே, மத்திய அரசாங்கத்திடம் இருந்து நிதி உதவியை வாங்கியாவது இவைகளைச் செய்து முடிக்க வேண்டிய கடமை நமக்கு இருக்கிறது. நஷ்டத்தைக் குறைத்துக் காட்டுவதால் மத்தியில் இருந்து பெரிய நிவாரண உதவி கிடைத்துவிடும் என்ற நப்பாசை கூடாது. நான் சொல்வது கூட சரியான கணக்காக இருக்காது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளாக இருந்த கடுமையான வறட்சியாலும் இந்த ஆண்டு ஏற்பட்ட மிகப் பெரிய வெள்ளத்தாலும் இந்த மாநில அரசும மக்களும் மிகப் பெரிய நஷ்டத்திற்கு ஆளாகி இருக்கிறார்கள் என்பதைக் கணக்கிலே எடுத்துக் கொண்டு, கூடுதலாக நிதி தாருங்கள் என்று மத்திய அரசைக் கேட்டுப் பெற வேண்டும் என்று நான் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது).

அரசினுடைய ஆலோசனைக்காக ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இப்படிப்பட்ட குறைகளை நாம் போக்கக்கூடிய முறையில் நடவடிக்கைகள் எடுக்காவிட்டால், ஊழலை வளர்த்தால், நம்முடைய அருமை நண்பர் தாமரைக்கனி பேசியதை நான் கேட்டுக் கொண்டிருந்தேன்.

ஒரு சமுதாய அமைப்பினுடைய தீமைகளை இன்று நம் மக்கள் அனுபவித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் மாநதிகள் திசை மாறும்; மலைகள் இடம் பெயரும். இத்தகைய ஒரு சமுதாயத்தைத்தான் வைத்திருக்கிறார்கள். மழை பெய்தால், வறட்சி

அடுத்து இன்றைக்குக் குடிசைகளைக் கட்ட 200 ரூபாய் கொடுக்கிறோம். 100 கீத்துக்களின் விலை ஏற்கனவே 60 ரூபாய். மழை பெய்ததால், அதுவும் நமக்கு பாதகமாய்ப் போய் 100 கீத்துக்களின் விலை 70 ரூபாய் என்று விற்கிறது. இந்த நிலையில் அந்த 200 ரூபாய் வைத்துக்கொண்டு ஒரு பகுதி சுவரைக் கூட கட்ட முடியாது. அதுவும் அதிகாரிகள் வந்து பார்த்து கணக்கு எடுக்கிறபோது, சுவரில் ஒரே ஒரு கீரல்தான் இருக்கிறது ஆகவே, 50 ரூபாய்தான் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஒரு ஆள் ஆழத்தில் ஒரு வார காலத்திற்கு மழை தண்ணீர் தேங்கி நின்றால் அந்தச் சுவர், அதுவும் மண் சுவர் எப்படி இருக்கும் ? அந்தக் கீரல் என்பது என்ன அர்த்தம் ? அந்தக் குடிசையே கோவிந்தா என்று தான் அர்த்தம். ஆகவே, இன்றைக்கு கொடுக்கக் கூடிய 200 ரூபாய் நிவாரணத்தை வைத்துக்கொண்டு ஒரு சுவற்றை கூட எழுப்ப முடியாது. குடிசையை ஓரளவு செப்பனிட வேண்டுமானால் குறைந்த பட்சம் 500 ரூபாயாவது கொடுக்க வேண்டும். அத்தோடு நீண்டகால திட்டத்தின் அடிப்படையில் மேட்டுப் பகுதிகளில் அவர்களுக்கு குடிசைகளைக் கட்டிக் கொடுப்பதற்கான முயற்சிகளை எடுக்க வேண்டும். இல்லாவிட்டால், அவர்களைப் பாதுகாக்க முடியாது.

அடுத்து நான் வற்புறுத்த விரும்புவது, இன்றைக்கு அணாவாரி சர்டிபிகேட் வாங்கினால் தான், அந்த பாதிக்கப்பட்ட விவசாய மக்களுக்கு நிலவரி மற்றவை எல்லாம் வஜா செய்யப்படும் என்று மாவட்ட கலெக்டர் அவர்கள் சொல்வதாகத் தெரிகிறது. இது அர்த்தமற்ற பேச்சாக இருக்கிறது. ஒரு பகுதி முழுவதும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் உள்ள மக்களுக்கு நிவாரணம் கொடுப்பது, வரி வஜா செய்வது, கடன் தள்ளுபடி செய்வது போன்ற நிலைமைகளை எல்லாம் தாமாகவே எடுக்காமல், அணாவாரி சர்டிபிகேட் வாங்கிக் கொண்டு வந்து சமர்ப்பிக்க வேண்டும் என்று சொல்வது விவசாயிகளுக்கு பெரும் தொந்திரவு கொடுப்பதாக இருக்கும்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இம்மாதிரியாக எந்த இடங்களில் சங்கடங்கள் இருக்கின்றன என்று சொன்னால், சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிக்கு விவரங்களைச் சொல்லி, விவசாயிகளுக்குத் தொல்லை வராமல் இந்த அரசு பார்த்துக் கொள்ளும்.

திரு. என். வரதராஜன் : அமைச்சருடைய அறிவிப்புக்கு நன்றி. நானே மதுரை மாவட்டத்தினுடைய அபிவிருத்தி மன்றக கூட்டத்தில் கலந்து கொண்டு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரிடத்தில் இது பற்றி வாதாடினேன். அரசினுடைய உத்தரவு அணாவாரி சர்டிபிகேட் வாங்கிக் கொண்டு தான் நிவாரணம் அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று இருப்பதாக, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்னார்கள். நீங்கள் மாற்றித் தகுந்தபடி உத்தரவு போட்டால், வரவேற்கிறேன். மகிழ்ச்சியடைகிறேன்.

அடுத்து, பல்லாயிரக்கணக்கான கால்நடைகளை விவசாயிகள் இழந்திருக்கிறார்கள். அந்தக் கால்நடைகளுக்கு மாற்றுக் கால்நடைகளை அரசே வாங்கிக் கொடுக்காவிட்டால், அவர்களால் அடுத்த விவசாயம் செய்ய இயலாது. அது போலவேதான் இன்று அழிந்திருக்கக்கூடிய பயிர்களுக்கு, பயிர் இழப்பிற்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்காவிட்டால், அவர்களால் மறுபடி பயிர் செய்யவே இயலாது. அதற்கு அடிப்படையில் ஏற்கனவே முன் உதாரணம் இல்லை என்று அரசு சொன்னால், அது சாத்தியம் ஆகாது. ஏதாவது ஒரு ரூபத்தில், நஷ்டம் அடைந்தவர்களுக்கு, அதற்குரிய நஷ்ட ஈட்டுத் தொகையைக் கொடுக்க வேண்டும். வாழை, வெற்றிலை என்று மட்டும் பாராமல், அனைத்து பயிர்களுக்கும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிற விவசாயிகளுக்கு, நஷ்டஈட்டுத் தொகையைக் கொடுத்தே தீரவேண்டும் என்று வற்புறுத்த விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, நான் வற்புறுத்த விரும்புவது, விதைகளை எல்லாம் நீங்கள் மானிய விலையிலே கொடுப்பதாகச் சொல்லுகிறீர்கள். உண்மையிலேயே மானிய விலையில் கொடுக்கக்கூடிய விதைகள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கக்கூடிய விவசாயிகளுக்கு நேரிடையாகப் போய்ச் சேருகிறதா ? அவர்களுக்கு மானிய விலையில் விதைகள் கிடைப்பதில்லை. (மணி அடிக்கப் பெற்றது).

எங்கள் கட்சியின் சார்பாக நான் ஒருத்தன் தான் பேசுகிறேன். இன்னும் சில கோரிக்கைகளை வைக்க வேண்டியிருக்கிறது. தயவு செய்து இன்னும் கொஞ்சம் நேரம் அனுமதிக்க வேண்டும்.

அடுத்து நான் வற்புறுத்த விரும்புவது, நாம் வரி வசூல் செய்கிறோம். அவர்கள் கையிலே இருக்கும்படியான ஏதாவது ஆதாரத்தை வைத்துக்கொண்டு தான் அந்த வரி வசூலைச் செய்கிறோம். நாம் கொடுக்கக்கூடிய நிவாரணத்தையும் அந்த ஆதாரத்தைக் கொண்டே கொடுப்போமேயானால், அவர்களுக்கு அது நேரிடையாக கிடைக்கும். இடையிலே பூசாரிகள் புகுந்து அள்ளிச் செல்லவோ, மோசடி செய்வதோ இல்லாமல், அத்தகைய இடையூறுகளைத் தடுக்கக்கூடிய முயற்சிகளை அரசு நிச்சயமாகக் கடைப் பிடிக்க வேண்டும.

பகுதிகளில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களும் அரசு அலுவலர்
களும் அந்தந்தப் பகுதியிலே வெள்ளச் சேதங்களைக் கண்
டறிந்து போர்க்கால நடவடிக்கை போன்று துரிதமாக நிவாரண
நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நாடே
உணர்ந்திருக்கிறது.

அதே போன்று மதுரை மாவட்டத்திலே வைகையில் வெள்ளம்
பெருக்கெடுத்து அந்தப் பகுதியிலே உள்ள வயல்களில் வெள்ளம்
அடித்துச் சென்று சேதம் விளைவிக்கக்கூடிய நிலைமை
ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதிலே நான் ஒருசிலவற்றை மட்டும்
எடுத்து வைக்க முன்வந்திருக்கிறேன். மதுரை மாநகரத்தில்
வைகை நதி இரு கரைகளிலும் தண்ணீர் ஓடிக்கொண்டிருக்
கிறது. வைகை நதியில் பாலம் ஒன்று அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது.
கடந்த 100 அல்லது 150 ஆண்டுகளுக்கு முன்னதாக அந்தப்
பாலம் அமைக்கப்பட்டு இருக்கும் என்று நான் எண்ணுகிறேன்.
வெள்ளம் சென்று கொண்டிருக்கிற நேரத்திலே பஸ்கள் அந்தப்
பாலத்திலே போகக்கூடாது ஒவ்வொரு பஸ்ஸாக அந்தப் பாலத்
தைக் கடக்கவேண்டும் என்று அதிகாரிகள் அறிவித்தபோது
மக்கள் என்ன நினைக்கிறார்கள் என்றால் அந்தப்பாலம் எப்போது
இடிந்து விழுமோ என்று நினைக்கக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது
என்பதை நான் இந்த மாமன்றத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.
ஆகவே புதிதாக அந்தப் பாலத்தை அமைக்கவேண்டுமென்று
கேட்டுக்கொள்கிறேன். அங்கே இருக்கிற சிறு பாலத்திற்குள்
தண்ணீர் போக முடியாத அளவிற்கு வருகிற தண்ணீரின் அளவு
கீழே இழுத்துச் செல்லக்கூடிய அளவுக்கு அந்தப் பாலத்தின்
துவாரங்கள் அமைந்திருக்கின்றன. வெள்ளத்திலே அடித்து வரு
கின்ற மரங்கள், செடி கொடிகள் எல்லாம் அந்தத் துவாரங்களை
அடைத்துவிடுவதால் அந்தச் சிறு பாலத்தின் வழியாக மக்கள்
செல்ல முடியவில்லை. சைக்கிள்கள், சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள், லாரி
கள் இவைகள் செல்ல முடியாத அளவுக்கு அடைக்கப்பட்டு தண்
ணீர் பெருக்கெடுத்து ஓடுகிற காரணத்தினால் வாகனங்கள் செல்ல
முடியாத சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. அந்தப் பாலத்தின் கண்களை
மேலும் பெரிதாக்கி உயர்த்திக் கட்டி போக்குவரத்துக்கு வசதி
யாக அமைத்துக் கொடுக்கவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்
திலே வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதோடு

மதுரை மாநகரத்திலே உள்ள வைகை நதியின் இரு மருங்கிலும்
உள்ள கரைகளில்தடுப்புச் சுவர்களைக் கட்டி அங்கே யாரும் குடி
சைகள் போடாதபடி நம்முடைய அதிகாரிகள் கவனிக்கும்படியாக
அரசு உத்திரவிட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.
வைகையில் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தால் பயிர்கள் சேதமடைந்திருக்
கின்றன. ரோடுகள் சேதமடைந்திருக்கின்றன. பலவீடுகள் இடிந்து
விழுந்து நாசமடைந்திருக்கின்றன. அநத நேரத்திலே மதுரை
மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கு இதயதெய்வம் புரட்சித்
தலைவர்அவர்களும் நேரடியாக வந்து நன்மைகள் செய்யவேண்டு
மென்று அரசு அலுவலர்களுக்கு உத்தரவிட்டிருக்கிறார்கள்.
இனறும் அந்த வேலைகள் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன.
ஒரு சில பகுதிகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. அந்தப் பகுதியில்
என்னுடைய தொகுதியைச் சேர்ந்த அறிஞர் அண்ணா நகர்,
வண்டியூர், சத்குடி, கலிமங்கலம், தேனூர் போன்ற இடங்களிலே
ரோடுகளும் வீடுகளும் இடிந்து இருக்கின்றன. அவைகளை
யெல்லாம் சரிப்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டு
மென்று நான் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும்
மதுரையிலிருந்து சிவகங்கை போகிற ரோட்டிலே மணலூர் என்ற
ஊரும், கரைக்கு மேல் புறத்திலே சத்குடி என்ற ஊரும்
இருக்கின்றன. இந்த இரண்டு ஊர் மக்களும் நடந்துசெல்லக்
கூடிய பாதை இல்லாத காரணத்தினால் அங்கே ஒரு பாலம்
அமைத்துக்கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.
அந்தப் பாலத்தை அமைத்துக் கொடுத்தால் அங்கேயிருந்து
தொண்டி செல்வதற்கும் அந்த பகுதியிலே உள்ள மக்களுக்குச்
செல்வதற்கான நல்ல பாதையாகவும் அமையும் என்பதைச்
தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

(மாலை 5—40)

ஆனால் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள்
வெள்ளம் ஏற்பட்டவுடன் வெள்ளப் பகுதி மக்களுக்கு உடனே
சென்று நிவாரணம் செய்யக்கூடிய நிலையில் இன்று ஆணையிட்டு
இருக்கிறார்கள். ஆனால் மாற்றுக் கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள்
சொல்கிறார்கள், இவர்கள் எத்தனைத் திட்டங்கள் போட்டாலும்
சரி, அவை மக்களுக்குப் போய்ச் சேரவில்லை என்று கூறு
கிறார்கள். ஆனால் நாம் அவர்களுக்கு ஒன்றை ஞாபகப்படுத்த
விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு புரட்சித்தலைவர் அவர்கள் நிவா
ரணத்திறகு எவ்வளவு பணம் ஒதுக்குகிறார்களோ அவ்வளவு
பணங்களும் ஏழை எளிய மக்களுக்கு போய் சேருகிறது என்று
மத்திய அரசில் இருந்து வந்த தூதுக் குழு பெருமையோடு
சொல்லியிருக்கிறது என்று பத்திரிகையின் வாயிலாக அல்ல
அவரின் அறிக்கையின் மூலமாக நான் அறிந்து வருகிறோம்.

[திரு.என். வரதராஜன்] [1984 மார்ச் 20

வந்தால் தாழ்ந்தவன் தாழ்ந்தவனாகவே ஆகி, நாசமாகக்கூடிய
ஒரு சமுதாயத்தைத் தான் நாம பெற்றிருக்கிறோம். அதுதான்
இன்றைக்கு இவ்வளவு நாசத்தை உண்டாக்கிக் கொண்டிருக்
கிறது. பேய் மழை பெய்யத்தான் செய்யும். வெள்ளத்தைக்
கட்டுப்படுத்தும்படியான ஒரு சமுதாய சக்தி, அரசு, மக்களுடைய
கூட்டு சக்தி என்பது நம் நாட்டிலே இல்லை. ஆகவே, ஒரு
மாநில அரசு இதையெல்லாம செய்துவிட முடியும் என்று நான்
நினைக்கவில்லை. குறைந்தபட்சம் ஓடி வருகின்ற வெள்ளத்தைத்
தேக்கி வைக்கக்கூடிய, மிகுதியாக வருகின்ற தண்ணீரைத் தேக்கி
வைக்கக்கூடிய திட்டங்கள் மாநில அரசினால் எவ்வாறு செய்ய
முடியுமோ, அதற்கு உகந்த நிதியை மத்திய அரசிடம் நாம்
பெறாவிட்டால் ஒவ்வொரு ஆண்டும், இவ்வாறு தகுதியான நிலங்
கள் பாதிக்கப்படும் ; மக்கள் நெருக்கடிக்கு உள்ளாவார்கள்
விவசாயிகள் மிகப் பெரிய சிக்கலுக்கு உள்ளாவார்கள். தமிழ்
நாட்டினுடைய இந்த நெருக்கடியை அரசு குறைத்து மதிப்பிடக்
கூடாது. நிவாரண நடவடிக்கையை எடுக்கிறபோது அலுவலர்
கள், அல்லது அதிகாரிகள் அல்லது உயர் மட்டத்தில் இ
கூடியவர்கள் ஊழலுக்கும், ஊதாரிதனத்திற்கும இடம் அளிக்
கக்கூடாது, ஆனால் அத்தகைய சந்தர்ப்பங்கள் நாட்டில் நிறைய
உண்டு. நீங்கள் கொடுக்கக்கூடிய பணம் மக்களுக்குப் போய்ச்
சேராது. ஆகவே, மக்கள் குழுக்கள் மூலமாக இந்த நிவாரண
நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டால்தான் அவர்களுக்கு ஜீவ
னுள்ள உதவி கிடைக்கும் என்று வற்புறுத்தி அமர்கிறேன்.

*திரு. ஏ. பாலுச்சாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்
தலைவர் அவர்களே, கடந்த சில தினங்களுக்கு முன்பாக இயற்கை
யின் சீற்றத்தினால் ஏற்பட்ட வெள்ளச் சேதத்தைப் பற்றி
இந்த மாமன்றத்தின் வெள்ளைஅறிக்கை வைத்து அதன்மூலமாகச்
சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் கோரிக்கைகளைச் சேகரித்து
அதன்படி அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு பலவித நன்மைகளைச்
செய்ய வேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் இங்கே இந்த வெள்ளை
அறிக்கை வைத்திருப்பதற்காக எங்கள் இதய தெய்வம், புரட்சித்
தலைவர் அவர்களைப் பாராட்டி வரவேற்று நான் சில கருத்துக்
களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. ஏ. பாலுச்சாமி]

இந்த வெள்ளப் பகுதிகளுக்கு நேரடியாகச் சென்று வெள்
ளத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களைச் சந்தித்து அவர்களுக்கு
என்னனென்ன பாதிப்புக்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன என்பதை
நேரில் கண்டறிந்து அவற்றைப் போக்கும் முயற்சியில் ஈடுபட்ட
எங்கள் இதய தெய்வம், புரட்சித் தலைவர் பொன்மனச் செம்மல்
அவர்களுக்கு எங்கள் மனமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்
கிறேன். அவர்கள் சினிமாவில் நடித்துக் கொண்டிருந்த நேரத்
தில் வெள்ள சேதங்கள் ஏற்பட்டாலும் சரி, அல்லது மக்களுக்கு
மற்ற எந்தத் துன்பங்கள் ஏற்பட்டாலும் சரி அப்பொழுதெல்லாம்
அவர்கள் எப்படி தனக்கு வருகின்ற வருமானத்திலேயிருந்து
அத்தகைய மக்களுக்கெல்லாம் உதவி செய்தார்களோ, அத்த
கையவர் வள்ளல் பாரி போன்று இந்த சமயத்திலும் வெள்ளத்
தினால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு உதவி செய்திருப்பதை இந்த
வெள்ளை அறிக்கை தெள்ளத் தெளிவாக நிரூபிக்கிறது.

இன்றைய தினம் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிப்
பொறுப்பை ஏற்றதற்குப் பின்னால் இரண்டு முறைகள் இது
போன்ற பெரிய வெள்ளம் தமிழ்நாட்டிலே ஏற்பட்டிருப்பதை
நாம் உணர்ந்திருக்கிறோம். 1979ஆம் ஆண்டில் வைகை நதி
யிலே வெள்ளப் பெருக்கெடுத்து மக்கள் அவதிப்பட்டார்கள்.
அது போன்று இன்றும் தமிழ்நாட்டில் வைகையில் மட்டுமல்ல,
தமிழகத்தைப் பொறுத்த மட்டில் மாபெரும் வெள்ளம் ஏற்
பட்டதை நாம் உணர்கிறோம்.

சென்னை மாநகரத்திலே வெள்ளத்தால் மக்கள் பாதிக்கப்
பட்ட போது இங்கே இருக்கிற அமைச்சர்கள் நேரடியாகச்
சென்று அந்த மக்களுக்கு என்னென்ன நன்மைகளைச் செய்ய
வேண்டுமோ—புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் போட்ட உத்தர
விற்கு தலை வணங்கி அவர்கள் அந்த அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு
எல்லாம் என்னென்ன நன்மைகளைச் செய்ய வேண்டுமோ—
அவைகளையெல்லாம் செய்து கொடுக்க ஆணையிட்டதின் பேரில்
போர்க்கால நடவடிக்கை போன்று துரிதமாகச் செய்து கொண்
டிருக்கிறார்கள் என்பதைச் சென்னை மாநகர மக்கள் உணர்ந்
திருக்கிறார்கள். அதைப் போலவே தமிழகத்திலே உள்ள பற்பல

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : போய் விசாரித்துப் பார்ப்போம்.

திரு. சோ. அழகர்சாமி : சரி போய் விசாரிப்போம், நான் நிரூபிக்கத் தயார் என்று சவால்கூட விடுகிறேன். (கூச்சல்-குழப்பம்)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினரவர்கள் பேசும்பொழுது என்னைப் பார்த்துப் பேச வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, திரு. அழகர்சாமி அவர்கள் தங்கள் எண்ணங்களைச் சொல்லலாம். அதற்குப் பதில் சொல்ல வேண்டியது அமைச்சரின் கடமை. எனவே, ஒரு உறுப்பினர் பேசுவதற்கு இன்னொரு உறுப்பினர் பதில்சொல்லத் தேவையில்லை. யாராக இருந்தாலும் சரி, உங்கள் எண்ணங்களைச் சொல்லுங்கள். சரியென்றால் ஒத்துக் கொள்கிறேன். சரியில்லை என்றால் இல்லை என்று சொல்கிறேன். தேவையானவற்றைச் செய்கிறேன்.

திரு. சோ. அழகர்சாமி : அமைச்சரவர்கள் கொடுத்த விளக்கத்திற்கு நன்றி. இப்பொழுதும் நான் நிரூபிக்கத் தயாராக இருக்கிறேன். (கூச்சல்-குழப்பம்)

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை நான் கேட்டுக்கொள்வேன், குறிப்பாக அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகச் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைக் கேட்டுக் கொள்வேன், என்னிடத்திலே உங்களுக்கு நம்பிக்கையில்லை என்றால் நீங்கள் எழுந்து பேசுங்கள். எனக்குப் பதில் சொல்லத் தெரியும். தேவையான பதிலைச் சொல்லிக் கொள்வேன். இதைவிட வேறொன்றும் என்னால் சொல்ல முடியாது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. அழகர்சாமி அவர்கள் தொடர்ந்து பேசலாம்.

திரு. சோ. அழகர்சாமி : பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு உடனடியாக நிவாரணம் கிடைக்க வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் நான் இதைச் சொல்கிறேன். அதுதான் என்னுடைய ஆசையே தவிர, இதில் அரசியல் ஏதும் வரவில்லை. இதை அரசியல்படுத்துபவனும் நான் அல்ல. எனவே, அவரவர்கள் தொகுதியில் நன்றாக நடந்திருக்கிறது என்று சொல்லிவிட்டுப் போனால் பரவாயில்லை என்று எண்ணக் கூடாது. வேலைகள் துரிதமாக நடக்க வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் சொல்கிறேன்.

அந்த ஊரிலே போக்குவரத்து வசதியில்லாமல் பெரிய உடைப்பு ஏற்பட்டுவிட்டது. அதை அடைக்கின்ற வேலைகள் நடந்துகொண்டிருந்தன. சுகாதார அதிகாரிகள் சுகாதாரப் பணிகளைச் செய்து கொண்டிருந்தார்கள். வத்திராயிருப்பு நகரத்தில் சப்-கலெக்டரை, 11-ஆம் தேதி இரவு எட்டு மணிக்கு நானும், அங்குள்ள எங்கள் கட்சியின் மாவட்டச் செயலாளரும் சந்தித்துக் கேட்டோம். இப்பொழுது கணக்கு எடுக்கிறோம், 50 ரூபாய், 100 ரூபாய், 200 ரூபாய் என்று கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள்; அரிசி நாளைக்குத் தரப்போகிறோம்; இரண்டு மூன்று நாட்களாக உணவுப் பொட்டலங்களைப் போட்டோம். பிறகு உணவைச் சமைத்து ஒரு நாளைக்கு ஒரு வேளை என்ற முறையில் மூன்று நாட்கள் போட்டோம் என்றும் சொன்னார்கள். ஆனால் அங்கே அரிசி கொடுப்பதில் தாமதம், மண்ணெண்ணெய் கொடுப்பதில் தாமதம் ; அதுமட்டுமல்ல 200 ரூபாய் கொடுப்பதில் கூடத் தாமதம். ஆகவே, நான் சொல்வது ஏற்பட்ட மழையின் விளைவாக எழு அடி, எட்டு அடி, அளவிற்குத் தண்ணீர் கிராமத்தில் புகுந்து, பல வீடுகள் அடித்துச் செல்லப்பட்டன. வீடுகள் அடித்துச் செல்லப்பட்டது மட்டுமல்ல; அந்தக் கிராமத்தில் உள்ள சுந்தரமகாலிங்கம் என்பவர், தோட்டித் தொழிலாளியின் மகன், பாதிக்கப்பட்ட மக்களை அழைத்துச் செல்ல வேண்டு மென்பதற்காக இரவு 10 மணிக்கு மேல் தண்டோரா போட்டு, தண்ணீர் வருகிறது, மேடான இடத்திற்குச் செல்லுங்கள் என்று தண்டோரா போட்டிருக்கிறார். சிலபேர்களைக் கடத்திச் சென்று விட்டார்கள் பத்திரமாக. கடைசியாகச் சில பேர்களைக் கடத்திக் கொண்டு செல்கின்றபோது அவரும் மற்றும் மூன்று பேர்களும் வெள்ளத்தில் அடித்துச் செல்லப்பட்டு விட்டார்கள். பிறகு 3 நாட்கள் கழித்து அவர்களுடைய பிணம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டிருக்கின்றது. இப்படி பயங்கரமான வெள்ளம் ஏற்பட்டதற்குப் பிறகு வேகமாக நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை என்பதைத்தான் நான் சொன்னேன். இப்போது விஞ்ஞானம் நன்கு வளர்ந்திருக்கின்றது. ஆகவே அந்தப் பகுதியில் உள்ள கண்மாய்களில் நீர் நிரம்பி இருக்கின்றது. பிளவக்கல் அணையைத் திறந்துவிடுவதற்கு முன்பாக அந்தக் கண்மாயிலே இருக்கின்ற தண்ணீரைத் திறந்துவிட்டிருக்கலாம். அப்படிச் செய்திருந்தால் இவ்வளவு பெரிய சேதம் ஏற்பட்டிருக்காது. பெருத்த மழை காரணமாக வயல் எல்லாம் அழிந்துபோய் இருக்கின்றது. ஆகவே, இவ்வளவு பெரிய சேதம் ஏற்படுகின்ற நிலைமையில் காலாகாலத்திலே ரெவின்யூ இலாக்கா அதிகாரிகளும், பி. டபிள்யூ, டி., அதிகாரிகளும் நடவடிக்கை எடுத்திருந்தால் சேதாரத்தைத் தவிர்த்திருக்கலாம் என்பது பற்றி விசாரிப்பதற்காக ஒரு நிபுணர் குழு போட்டு விசாரிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படி விசாரித்தால் தான் இனிமேல் வருங்காலத்திலாவது அப்படிப்பட்ட சேதங்கள் ஏற்படாமல் தடுக்க முடியும்.

[திரு. ஏ. பாலுச்சாமி] [1984 மார்ச் 20

அப்பேர்ப்பட்ட மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஏழை எளிய மக்களுக்கு என்னென்ன நன்மைகள் செய்ய வேண்டுமோ அத்தனை நன்மைகளையும் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதே போல் இன்று தமிழகத்தில் ஏற்பட்டு இருக்கின்ற வெள்ளத்தி னால் பல கொடிக் கால்கள் நாசமாகி இருக்கின்றன. அதே போல் பயிர் சேதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அவைகளுக்கு நிவாரணம் முறை யில் வரிகள் ரத்து செய்ய வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை வேண்டி விரும்பி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இதுபோன்று துரித கால நடவடிக்கைகள் எடுத்து ஏழை எளிய மக்களுக்கு, வெள்ளத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு நன்மைகள் செய்யக்கூடிய மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர் களைப் பாராட்டி இந்தவெள்ள அறிக்கையின் மீது பேச அனுமதி கொடுத்த மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கும் மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கும் நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

*திரு. சோ. அழகர்சாமி : மாண்புகு துணைத் தலைவர் அவர் களே, வெள்ள நிவாரணம் சம்பந்தமாக இந்த அவையில் ஒரு அறிக்கை வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்றைக்குத் தமிழகத்தில் ஏற் பட்டு இருக்கின்ற பாதிப்பினுடைய முழுச் சேதத்தையும் சரியான முறையில் கணக்கு எடுத்துச் சொல்லுவதாக இந்த அறிக்கை இல்லை என்று நான் முதலில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஏன் என்றால் இந்த மாநிலம் முழுவதும் இப்போது பெய்த ஒரு மோசமான, ஒரு பயங்கரமான மழையின் காரணமாக மிகப் பெரிய பாதிப்பு ஏற்பட்டு இருக்கிறது. பல பேர் இடத்தில் கேட்டால் இந்த மாதிரி ஒரு சேதம் இதற்கு முன்னால் எந்த ஆண்டும் ஏற்பட்டது இல்லை என்று சொல்கிறார்கள். இவ்வளவு பெரிய பாதிப்பு ஏற்பட்டதற்கு பின்னாலும் கூட இந்த நிவாரண நடவடிக்கைகளை துரிதமாக நடத்துவதற்கு வேண்டிய எற்பாடு களைச் செய்வதற்கு முன்பாக இதை சரியான முறையில் கணக்கு எடுத்து அதற்கு வேண்டிய நிவாரண நடவடிக்கைகளை தொடங் குவதற்கு சரியான ஏற்பாடுகளைச் செய்தால்தான் நாம் இன்னும் அதிகமான நிதியை மத்திய அரசிடமிருந்து கேட்க முடியும். அது சரியாகக் கிடைப்பதற்கு ஏதுவாக இருக்கும். அதை விட்டு விட்டு கொடுத்த அறிக்கையில் ஏற்பட்ட பாதிப்புகளை சரியான முறையில் சொல்லவில்லை என்பதை நான் முதலில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பாதிப்பு ஏற்பட்ட உடனே நம்முடைய வத்திரா யிருப்பு பகுதிக்கு நான் 11-ஆம் தேதி ஞாயிற்றுக்கிழமை சென்று இருந்தேன். மழையின் காரணமாக அங்குள்ள வீடுகள் அடித்துச் செல்லப்பட்டதும் மிகப் பெரிய சேதம் அந்தப் பகுதியில் ஏற்பட்டது 6-ஆம் தேதி. 11ஆம் தேதி நான் அங்கு சென்ற காலத்தில் அதுவரை அங்குள்ள மக்களுக்கு எந்த நிவாரண உதவியும் செல்லவில்லை.

1984 மார்ச் 20]

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய கம்யூனிஸ்டு கட்சித் தலைவர் அருமை அண்ணன் அழகர்சாமி அவர்கள் இந்தச் சபைக்கு தவறான தகவலைச் சொல்லுகிறார்கள். பாதிக்கப்பட்ட உடனே அரசு அதிகாரிகள் 20 தாசில்தார்கள், சம்பந்தப்பட்ட ரெவின்யூ இன்ஸ்பெக்டர்கள், நூற்றுக்கணக்கான அதிகாரிகள் உடனடியாக கிராமங்களுக்குச் சென்று பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு ரூபாய் மற்றும் அரிசி, மண்ணெண்ணெய் எல்லாம் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். சேலை, வேஷ்டி எல்லாம் கொடுத்து இருக்கி றார்கள். இதிலே அரசியல் செய்வதற்கு ஒன்றும் இல்லை என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. சோ. அழகர்சாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இதை அரசியல் ஆக்குவதற்கு அவசியம் இல்லை. ஏன் என்றால் இதில் ஆளும் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களும், எதிர்கட்சியைச் சார்ந்த மக்களும் பாதிக்கப் பட்டிருக்கிறார்கள். வத்திராயிருப்பு நகரத்தின் மேற்கில் கூமா பட்டி கிராமத்திற்குச் செல்ல வேண்டும் என்றால் சரியான பாதை கிடையாது எந்த வாகனமும் செல்ல முடியாது. அங்கே செல்ல வேண்டும் என்றால் நடந்து தான் செல்லவேண்டும். ஆகவே 11ஆம் தேதி மாலை அங்கே சென்று பார்த்துவிட்டு வத்திராயி ருப்பு வந்து சிவகாசி R.D.O. அவர்களை நேரடியாகப் பார்த்தேன். ஏன் இந்த மக்களுக்கு அரிசி, மண்ணெண்ணெய் கொடுக்கவில்லை என்றும் பல்வேறு வெள்ள நிவாரண உதவிகளைச் செய்ய வில்லை என்றும் கேட்டதற்கு இப்போது தான் கணக்கு எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். இன்று இரவு கொடுத்துவிடுவோம் என்று சொன் னார்கள். அன்று இரவு நாங்கள் ஏற்பாடு செய்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். அன்றிரவு வேண்டாம் காலையில் செய் யுங்கள் என்று சொன்னோம். இப்படிக் கூமாப்பட்டியில் நடந்தது. ஆனால் அன்றுவரையில் அரிசி, மண்ணெண்ணெய் கூடக் கொடுக்கவில்லை ; குடிசைகளை இழந்திருக்கிறார்கள். நான் ஒரு மூதாட்டியிடம் கேட்டேன், அவர்கள் சொன்னார்கள், நாங் கள் பட்டினி கிடக்கிறோம், என்ன செய்வது என்று சொன்னார் கள். ஒரு தாய் சொன்னாள், என்னிடத்தில் இருப்பது அலுமினி யப் பாத்திரம்......(குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. தாமரைக் கனி அவர்கள் உட்கார வேண்டும். பேசுகின்ற உறுப்பினர் சொல்வது தவறான செய்தி என்றால் அமைச்சரவர்கள் பேசும் போது பதில் சொல்லிவிட்டு போகிறார். (குறுக்கீடு)

திரு. சோ. அழகர்சாமி : கூமாப்பட்டிக்குப் போய் இன் றைக்கு வேண்டுமானாலும் விசாரிப்போம். நான் நிருபிக்கத் தயார்.

[திரு. சோ. அழகர்சாமி] [1984 மார்ச் 20
(மாலை 5-50)

அடுத்து இன்றைக்குத் தமிழகம் முழுவதும் எல்லா இடங்
களிலும் மகசூல் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றது. நெல் மட்டும்
அல்ல மற்ற புஞ்சை தானியம் பூராவும் பாதிக்கப்
பட்டிருக்கின்றது. விளைந்ததைக் கூட அறுவடை செய்ய முடி
யாத நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதிகமான மழை காரண
மாக மகசூல் எல்லாம் அழிந்து போய் இருக்கின்றது. ஆகவே
விவசாயிகளுக்கு கடுமையான பாதிப்பு **ஏற்பட்டிருக்கின்றது.**
இவ்வளவு பெரிய இழப்பு ஏற்பட்டிருக்கின்ற நிலைமையில் **ஒரு**
வீட்டிற்கு நிவாரணமாக 200 ரூபாய் கொடுக்கப்படுகின்றது.
அதுவும் ஒரு வீட்டிலே ஒரே சுவர் மட்டும் இடிந்து விழுந்தால்
50 ரூபாய்தான் கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லிக் கொடுத்திருக்
கிறார்கள். ஒரு சுவர் விழுந்து மற்ற இரண்டு சுவர்கள் விழக்
கூடிய நிலைமையில் இருந்தாலும் 50 ரூபாய்தான் கொடுக்கப்பட்டி
டிருக்கின்றது. மேலும் உயிர்ச்சேதம் ஏற்பட்டிருக்கின்றது.
உயிர் சேதம் ஏற்பட்டால் ஆயிரம் ரூபாய் கொடுத்தால் போதுமா?
உயிர் சேதம் ஏன் ஏற்பட்டது? அங்கே இருக்கின்ற மக்களுக்கு
காலாகாலத்திலே மேடான இடங்களில் வீடு கட்டிக் கொடுக்கப்
படவில்லை. பள்ளமான இடங்களிலே அவர்கள் குடிசை போட்
டிருந்தார்கள். அதனால் வெள்ளம் வருகின்றபோது குடிசைகள்
அடித்துச் செல்லப்படுவதோடு உயிர்ச் சேதமும் ஏற்படுகின்றது.
ஆகவே அரசாங்கம் காலாகாலத்தில் எடுக்கவேண்டிய நடவடிக்கை
களை எடுக்கத் தவறிய காரணத்தால் ஏழை விவசாயிகளும்,
விவசாயத் தொழிலாளர்களும் உயிர் பலிக்கு ஆளாகிறார்கள்
என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அப்படி இறந்து போகின்றவர்களின் குடும்பத்திற்கு 10 ஆயிரம்
ரூபாய் கொடுத்தால் என்ன ? ஆயிரம் ரூபாய் கொடுத்தால் அது
போதுமா ? ஆகவே பாதிக்கப்பட்ட அந்தக் குடும்பங்களுக்குத்
தாராளமாகக் கொடுக்க அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

மேலும் குடிசைகளை இழந்தவர்களுக்கு, பெரிய பாதிப்பு
களை அடைந்தவர்களுக்கு உதவவேண்டும். குடிசைப் பகுதிகளுக்
கென்றே பல்வேறு வகையான ஸ்கீம்களை நீங்கள் வைத்திருக்கி
றீர்கள். அதாவது ரூரல் ஹவுஸிங் ஸ்கீம் என்று ஸ்கீம் வைத்
திருக்கிறீர்கள். ஹட்கோ மூலமாக வீடு கட்டிக் கொடுக்கும்
திட்டம் இருக்கின்றது. இப்படிப்பட்ட பல திட்டங்களின் கீழே

1984 மார்ச் 20] [திரு. சோ. அழகர்சாமி]

யும் மற்றும், அந்தப் பகுதிகளில் ஸ்பெஷல் ஸ்கீம் என்ற வகை
யிலே அதாவது விசேஷ திட்டமாகப் போட்டு பாதிக்கப்பட்டவர்
களுக்கு எல்லாம் வேறு இடங்களில் வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுக்க
வேண்டும். நேஷனலைஸ்ட் பாங்க் அல்லது எல். ஐ. சி. ஆகிய
வற்றிலே இருந்து கடனை வாங்கி அந்தப் பகுதியிலே வீடுகளை
இழந்து தவிப்பவர்களுக்குக் கடனாகவும், மானியமாகவும்
கொடுத்து வெள்ளத்தால் அடித்துச் செல்லாமல் இருக்கின்ற நல்ல
வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று
கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஆகவே 200 ரூபாய் உதவியினை அவர்
களுக்குக் கொடுத்து அதை வைத்து மீண்டும் குடிசையைப் போட்டு
இப்படி வெள்ளம் வருகின்றபோது மறுபடியும் பாதிப்பு வருகின்ற
நிலைமையை உருவாக்க வேண்டாம். அந்த முறையில
ஸ்பெஷல் ஸ்கீம் என்ற அளவிலே போடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய
வேண்டும். தாமிரபரணியில் பலஇடங்களில் வெள்ளச்சேதம் ஏற்
பட்டிருக்கின்றன. தொடர்ந்த மழை காரணத்தால் பெருத்த
பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அங்கே வடிகால் வசதியே இல்லை.
ஆறுமுகநேரி பகுதிகளிலே இந்த வடிகால் வசதிகளைச் செய்து
தரவேண்டும் என்று தொடர்ந்து பல ஆண்டுகளாகக் கேட்டுக்
கொண்டு வருகிறார்கள். அதற்காக ஒரு ஸ்பெஷல் ஸ்கீம் என்ற
அளவிலே போட்டு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அதற்காக அபி
விருத்தி வரி என்ற வகையிலே ஒரு சிறு வரியினைப் போட்டால்
கூட பரவாயில்லை என்று அப்பகுதி மக்கள் சொல்கிறார்கள்.
அதாவது அபிவிருத்தி வரி என்ற வகையிலே போட்டால் கூட
பரவாயில்லை. அந்த வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும்.
அந்தப் பகுதிகளில் எல்லாம் இந்த வெள்ளத்தால், விளைந்த
நெல்லைக் கூட அறுக்க முடியாமல் அழிவு ஏற்பட்டுள்ளது. இரண்டு
மூட்டைதான் ஒரு ஏக்கரில் அறுக்க முடியும் என்ற அளவுக்கு
நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. இவ்வளவு பெரிய வெள்ளப்
பாதிப்பு அங்கே ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அந்தப் பகுதிகளிலே பல
குளங்கள் மேடிட்டு இருக்கின்றன. ஆறுமுகநேரி போன்ற பகுதி
களில் எல்லாம் குளங்கள் மேடாக ஆகி இருக்கின்றன. அதிகமான
தண்ணீர் நிற்க முடியாத நிலைமையில் இருக்கின்றது. அது ஆழப்
படுத்தப்படவில்லை. அந்தக் குளங்கள் எல்லாம் ஆழப்படுத்தப்பட்
டிருந்தால் இவ்வளவு பெரிய சேதம் ஏற்பட்டிருக்காது. ஆகவே,
சேதங்கள் ஏற்பட்டதன் காரணத்தால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள்
எல்லாம் சாதாரண மக்கள்தான். அவர்கள்தான் வெள்ளத்தால்
அதிக அளவில் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய வீடு
கள் பூராவும் அடித்துச் செல்லப்பட்டிருக்கின்றன. உயிர் போனால்
கூட பரவாயில்லை; வீடு போனால் எங்கே சென்று குடியிருப்பது
என்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கின்றது.

வெள்ளம் வந்தபோது பள்ளிக்கூடங்களில் சென்று தங்கி
இருக்கிறார்கள். அப்படித் தங்கி இருந்தவர்கள் அங்கிருந்து வெளி
யேற்றப்பட்டு இருக்கிறார்கள். மதுரை மாவட்டத்தில் வரிசை
நாட்டுப் பகுதியில் பள்ளிக்கூடத்தில் போய்த் தங்கி இருக்கிறார்
கள். அவர்கள் வெளியேற்றப்பட்டிருக்கிறார்கள். பள்ளிக்கூடங்களி

லிருந்து வெளியேற்றினால் அவர்கள் எங்கே போவார்கள்? இப்படிப்பட்ட ஒரு நிலைமை ஏற்பட்டு இருக்கின்றது. ஆகவே, உடனடியாக பாதிக்கப்பட்ட ஏரியாக்களிலே, எந்த அளவு பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதைப் பற்றி முழுமையாக, சரியானபடி கணக்கெடுக்கவேண்டும். இந்த அறிக்கை போதாது, 'முழுமையாக, பாதிப்பினுடைய கணக்கைச் சரியாக எடுத்து,' நிவாரண நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

விவசாயிகளைப் பொறுத்த மட்டில் வரியெல்லாம் வசூல் செய்யக் கூடாது. இரண்டு மூன்று நாள் முன்னால் பத்திரிகையில் பார்த்தேன். கேரளாவிலே, ரூ. 3,000-க்குக் கீழ் கூட்டுறவுச் கடன் வாங்கியிருந்தால், 50 சதவீதம் கடனை ரத்து செய்து, வட்டி பூராவையும் தள்ளுபடி செய்திருப்பதாகப் பத்திரிகையில செய்தி வந்திருக்கிறது. அதே மாதிரி, இங்கே முழுமையாக, வறட்சி, கடுமையான மழை ஏற்பட்ட காரணத்தாலே, கடன வசூலை, நிறுத்தி வைக்கவேண்டும். எல்லா வரி வசூல்களையும் ரத்து செய்ய வேண்டும். மாண்புமிகு வரதராஜன் அவர்கள் அணாவாரி சர்டிபிகேட் கேட்கிறார்கள் என்று சொன்னார். அதைக் கேட்கக் கூடாது. அதனால் அதிகாரிகளுக்கும் விவசாயிகளுக்கும் மோதல் ஏற்படும். ஆகவே, இன்றைக்குப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிற, குடிசைகளை இழந்தவர்களுக்கு, முழுமையாக, திரும்ப அவர்கள் வீடு கட்ட, வீடு கட்டும் திட்டத்திலே ஏதாவது ஒரு ஸ்பெஷல் ஸ்கீம் போட்டு, அந்தப் பகுதியிலே இருக்கிற குடிசை வாழ் மக்களுக்கு உதவி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல, இன்றைக்கு விவசாய நிலங்கள் மணல் மேடாகப் போயிருக்கின்றன. வயல்கள் எல்லாம் அழிந்து போயிருக்கின்றன. அவர்களால் அதைச் சீர் செய்ய முடியாது. அரசாங்கமே புல்டோசர் வைத்து, நிலத்தைச் சமன்படுத்த ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

அது மட்டுமல்ல, மானியத்திலே விதை கொடுப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். அரியலூர் எண்ணெய் வித்துக்கள் எல்லாம் கொடுக்கப்படுவதாக ஏ.டி.ஓ. சொல்கிறார்கள். சொன்ன பிறகு, 300 ஏக்கர் நிலத்திற்கு, மானியத்தோடு விதை கொடுக்கப்படும் என்று தண்டோரா போட்டு பிறகு விவசாயிகள் போய் கேட்டபோது, விதை இல்லை, ஆகவே, உங்களுக்கு மானியப் பணம் இல்லையென்று சொல்லிவிட்டார்கள். அதனால் விவசாயிகள் விவசாயம் செய்ய முடியவில்லை,

எங்கள் ஜில்லாவிலே மணிமுத்தாறு, பாபனாசம் அணையிலிருந்து தண்ணீர் திறந்து விடப் போகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். இந்த மாதம் கெட்டுப் போய்விட்டது. ஆகவே, நீங்கள் புதிதாக விவசாயம் செய்யத் தண்ணீர் திறந்து விடுகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். பழைய கடனைக் கொடுக்க முடியவில்லை. ஆகவே, புதிய கடன் கிடைக்காது. விதை கிடையாது. இப்படி இருக்கும் நிலையில் எதை வைத்து விவசாயம் செய்ய முடியும். ஆகவே, அந்த உதவிகளை எல்லாம் செய்ய வேண்டும். தண்ணீரைத் திறந்து விடுவோம் என்று சொன்னால் போதாது. அந்த ஏற்பாடுகளைச் செய்துவிட்டு, கிடைக்கக்கூடிய நிவாரணத்தை முழுமையாக, சரியாக கொடுப்பதற்கு வேண்டிய எல்லா ஏற்பாடுகளும் செய்யவேண்டும்.

அதோடு மத்திய சர்க்காரிடம் கொஞ்சம் அதிக நிதி உதவி பெற வேண்டிய ஏற்பாடும் செய்யவேண்டும். ஆகவே, பாதிக்கப் பட்ட அந்த விவரங்களை முழுமையாகச் சேகரிப்பதோடு, பாதிக் கப்பட்டவர்களுக்கு ரூ. 50, ரூ. 100 கொடுப்பதோடு நின்றுவிடாமல், முழுமையாக நிவாரணம் ஏற்பட வேண்டிய உதவியை இந்த அரசாங்கம் அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டு முடிக்கிறேன்.

*திரு. ஆர். தவசி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த வெள்ள நிவாரண அறிக்கையில் எனக்குப் பேச வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நான் நன்றியையும் வணக்கத்தையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். குறிப்பாக, 4-ஆம் தேதி முதல் 12-ஆம் தேதி வரை இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் ஏற்பட்ட வெள்ளப் பெருக்கால் வைகை ஆறு இருபுறமும் கரை புரண்டோடி. வீடு வாசல், ஆடு, மாடு, கோழி, குஞ்சு, சொத்து, சுகம், நஞ்சை, புஞ்சை கண்மாய் கரை, ரோடுகள், பாலங்கள் அனைத்தையும் இழந்து நிற்கும் குழந்தைகள், உயிரை இழந்து நிற்கும் மக்களைக் காப்பாற்ற மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரோடு தொடர்பு கொண்டு, உடனடியாக ஹெலிக்காப்டர் மூலம் அங்கே சென்று, அந்தப் பாதிக்கப்பட்ட மக்கள் அனைவருக்கும் இலட்சக்கணக்கான சோற்றுப் பொட்டலங்களைப் போட்டு, அவர்கள் உயிர்களைக் காப்பாற்றியதற்காக தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவருக்கும் தமிழக அரசுக்கும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கும் என்து நன்றியையும் பாராட்டுதலையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மதுரை, இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களில் வைகை செல்கிற இடம் பரமக்குடி தாலூகா. பரமக்குடி நகரத்திற்கு நடுவிலேதான் அந்த வைகை ஆறு செல்கிறது. ஒருபுறம் எமனேஸ்வரம், ஒரு புறம் பரமக்குடி. நடுவிலே வைகை செல்கிறது. அதனால் அந்தப் பகுதி முழுமையாகப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. முழுமையாகப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிற அந்தக் கிராமங்களின் பெயர்களை நான் இங்கே படிக்க விரும்புகிறேன்.

பகைவென்றி, பொட்டிதட்டி, சிறகிக்கோட்டை, கன்னியடி நந்தல், முக்கூட்டுச்சாலை மஞ்சள்கொல்லை, அரசடிவண்டல், மெய்யநந்தல்வலசை, அக்கிமேசி, சித்தநந்தல், மென்னந்தி, நாகாட்சி, செவ்வூர், துணாத்திய நந்தல், முன்முடிசாத்தான், கிளியூர், சதிர்வேதமங்கலம், முதலூர், குளத்தூர், பெருங்களூர், சாத்தனூர் அரியங்கோட்டை, வயலூர், மெலியநந்தல், அனைந்த நந்தல், சிலுகைநந்தல், சிறுவயல் கடம்பூர், மஞ்சம்குளம் ஆகிய இத்தனை கிராமங்களும் முழுமையாகப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அங்கே உள்ள விவசாயிகள் பயிரிட்ட, கடலை, பருத்தி, மிளகாய், மல்லி அனைத்தும் வெள்ளத்தினால் அரித்து கடல் தண்ணீரால் மூழ்கி இருக்கின்றன. அங்கே போக முடியாத நிலையில் அங்கே உள்ள பாலங்கள் அனைத்தும் சேதம் அடைந்திருக்கின்றன. நான் செல்லும்போது, சாத்தனூர், அரியாங்கோட்டை, ஆர். எஸ். மங்கலம், பனக்குளம், நரிக்குறு பாலம் சென்று, மண்டைரோட்டிலிருந்து தலைகீழாக இராமநாதபுரம் வந்து, மீண்டும் என்னுடைய தொகுதியைக் கண்டு பிடித்து, அங்கே பார்த்து விட்டு செல்லும்போது அந்த பாதைகளில் காரோ, ஜீப்போ செல்ல முடியாத நிலையில் பெரிய பெரிய உடைப்புகள், மொத்தமாக ஏற்பட்டு விட்டன. ஒரு சில இடங்களில் இறங்கி, நீந்திக் கொண்டே போய் அந்தச் சேதாரங்களைப் பார்வையிட்டு திரும்பி வருகிறபோது 11-3-1984 ஆம் தேதியன்று உயர் மட்ட ஆணையாளர் அவர்களும், சீப் என்ஜினியர் அவர்களும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் திரு. குருமூர்த்தி அவர்களும் அங்கே வந்தார்கள். அவர்களைச் சந்தித்துவிட்டு மீண்டும் திரும்பிப் போகிற போது அக்கரமேசி என்ற ஊருக்குப் பக்கத்திலே நெடுஞ்சாலை ரோட்டில் பல இடங்களில் உடைப்புகள் எடுத்திருந்தன.

(இரவு 6-00)

அந்த உடைப்பைப் கடந்து அக்கரைக்குப் போகமுடியவில்லை. அங்கே தான் எல்லா அதிகாரிகளும் பொதுப்பணித்துறை நிர்வாக என்ஜினியர், நெடுஞ்சாலை கோட்டப் பொறியாளர் மற்றும் சில அதிகாரிகளும்—நின்று பார்வையிட்டுக் கொண்டிருந்தார்கள். உடைப்புக்களை கடந்து அந்தப் பக்கம் போக முடியாத நிலை இருந்தது. தண்ணீர் குறைந்தவுடன் அந்தப் பக்கம் சென்று அனைத்து சேதாரங்களின் மதிப்பீடுகளையும் எடுத்துக் கொள்ளுங்கள் என்று அவர்களுக்குச் சொன்னேன். அந்த வழியாக கால் நடையாக வந்து ஒரு தோராயமான சேதமதிப்பீடுகளை குறித்துக் கொண்டு வந்திருக்கிறேன் என்றும் சொன்னேன். பரமக்குடி தாலுக்காவில் வெள்ளச் சேதம் மதிப்பீடுகளைப் பொறுத்தவரையில் பெரிய கால்வாய்களுக்கு 90 லட்சம் ரூபாய்; பெரிய கண்மாய்களுக்கு 60 லட்சம் ரூபாய்; சிறிய கால்வாய்களுக்கு 20 லட்சம் ரூபாய்; சிறிய கண்மாய்களுக்கு 10 லட்சம் ரூபாய்; பெரிய சாலைகளுக்கு 90 லட்சம் ரூபாய்; சிறிய சாலைகளுக்கு 80 லட்சம் ரூபாய் சிறிய பாலங்களுக்கு 20 லட்சம் ரூபாய்; பள்ளிக் கூடங்களுக்கு 10 லட்சம் ரூபாய்; பரமக்குடி அரிசன மாணவர்கள் விடுதி கட்ட

8 லட்சம் ரூபாய்; பரமக்குடி எம்.ஜி.ஆர். நகர் பர்மா காலனி சீர்படுத்த 5 லட்சம் ரூபாய்; அண்ணா நகர் ஆஸ்பத்திரி நகராட்சி இடம் 4 லட்சம்; பரமக்குடி பாலம் நகர் சீர்படுத்த 2 லட்சம் ரூபாய்; நகரம் கிராமத்தில் அரிசனங்கள் காலனியில் 32 வீடுகள் கட்டப்பட்டு இன்னும் திறக்கப்படவில்லை அந்தக் காலனியில் தண்ணீர் புகுந்து அதனால் ஏற்பட்ட சேதம் ஒரு லட்சம் ரூபாய். ஆகவே, இப்படி 4 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு நைனார்கோவில் யூனியனில் சேதாரம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. என்னுடைய தொகுதியிலே மூன்று யூனியன்களும் ஒரு நகராட்சியும் இருக்கின்றன. ஆகவே பரமக்குடிக்கு ஏறத்தாழ 16 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு சேதாரம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அரசு அதிகாரிகள் வெள்ளச் சேதாரங்களின் அளவைத் தயார் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

எனக்கு முன்னாலே பேசிய நம்முடைய கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் அழகர்சாமி அவர்கள் ஒன்றைக் குறிப்பிட்டார்கள், அதாவது உடனடியாக பார்க்கவில்லை, உதவி போய்ச் சேரவில்லை என்று சொன்னார்கள். ஆனால் உணவுப் பொட்டலங்களை எலிக்காப்டரில் உடனடியாக எடுத்துச் சென்று மக்களுக்கு போட்டு அவர்களைக் காப்பாற்றினார்கள். ஆனால் அரிசி, உடை, தீப்பெட்டி, மண்ணெண்ணை முதலியவற்றையும் எலிக்காப்டரில் போடலாமா என்பதை அரசு அதிகாரிகள் பரிசீலனை செய்தால் அடுத்த முறை அரசாங்கம் அவற்றையும் அந்த மக்களுக்குப் போடலாம் என்று அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய பரமக்குடி தொகுதியில் நைனார்கோவில் ஒன்றியத்திலும் போகலூர் ஒன்றியத்திலும் போன் வசதி இல்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே இதுபோன்று இயற்கை பாதிப்பு ஏற்படுகிற நேரத்தில் யாரையும் தொடர்பு கொள்ள முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆகவே அந்த ஒன்றியங்களுக்கு ஃபோன் வசதியை ஏற்படுத்தித்தர கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆகவே இந்த சேதத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட விவசாயிகளுக்கு நிலவரியை ரத்து செய்து, கடன் வசூலைத் தள்ளிவைத்து புதிய கடனைக் கொடுத்து, அவர்கள் மீண்டும் விவசாயம் செய்வதற்கு உதவியாக, வேண்டிய விதைகளையும், உரங்களையும் கொடுத்து உதவிட வேண்டுமென்று தமிழக அரசையும் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களை, எங்களுடைய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரை கேட்டுக்கொண்டு விடைபெறுகிறேன், வணக்கம்.

[1984 மார்ச் 20

திரு. ஆர். டி. கோபாலன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த வெள்ள அறிக்கையின் மீது பேச வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு முதலில் நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். வெள்ளத்தால் பாதிப்பு ஏற்பட்டு விட்டது என்று அறிந்தவுடன் எங்களுடைய இதய தெய்வம் புரட்சித்தலைவர் அவர்கள் பாதிக்கப்பட்ட மக்களை பாதுகாப்பதற்காக புறப்பட்டுச் சென்றார்கள். தாய் பறவைச் சென்று இரை தேடி தன் குஞ்சுகளை காப்பாற்றுவதைப் போல ஹெலிக்காப்டரில் பறந்துசென்று தாய்மை உணர்வோடு பாதிக்கப்பட்ட மக்களின் ஏக்கத்தை முதல்வர் அவர்கள் போக்கி வைத்தார்கள். ஆனால் சில எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்கள் ஏதாவது குறை சொல்ல வேண்டுமென்று, அரசியல் ஆதாயம் தேடவேண்டுமென்று இங்கே பேசியதை நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இப்படி இயற்கையினால் ஏற்படுகிற சேதங்களுக்கு நிவாரணம் அளிக்க பாலங்களைச் செப்பனிட, ரோடுகளை செப்பனிட, கண்மாய்களை செப்பனிட மத்திய அரசு காலா காலத்தில் உதவி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நம்முடைய மாநில அரசு அறிக்கை கிடைத்தவுடன் மத்திய அரசு உதவி செய்ய வேண்டும். ஆனால் அறிக்கையைப் பெற்று, அதற்கு பின்னாலே குழுவை அனுப்பி, அந்தக் குழுவினுடைய அறிக்கையைப் பெற்று அதற்கு பின் உதவி செய்வது என்பது காலங்கடந்து செய்கிற உதவியாகிவிடும். எனவே மத்திய அரசு செய்ய வேண்டிய உதவிகளை உடனடியாக காலம் தாழ்த்தாமல் செய்ய வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் இந்தப் பெருமழையால் எனது கம்பம் தொகுதி பெரும்பகுதி பாதிக்கப்பட்டுள்ளது. குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமானால் கம்பம் நகரில் கிட்டத்தட்ட 7 கிலோ மீட்டர் சாலை அனைத்தும் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும், தடுப்புச் சுவர்கள், மதகுகள், பாலங்கள் அனைத்தும் சேதம் அடைந்துள்ளன. கிட்டத்தட்ட அவற்றைச் செப்பனிட வேண்டுமானால் 22 லட்ச ரூபாயிலிருந்து 25 லட்ச ரூபாய் வரை செலவாகும் நிலை இருக்கிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கம்பம் நகராட்சி பொருளாதாரத்தில் மிகவும் பின்தங்கியது என்ற காரணத்தால், அந்தத் தொகை அனைத்தையும் மாநில அரசு மானியமாகக் கொடுத்து உதவிட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் மழை வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு அந்தப் பகுதியில் உள்ள லயன்ஸ்

கிளப் போன்ற பொது நிறுவனங்களும், அதிகாரிகளும் உடனடியாக நிவாரணம் கொடுத்தமைக்காக அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியையும் பாராட்டுதல்களையும் இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். என்னுடைய கம்பம் தொகுதியில் ராயப்பன்பேட்டை என்ற பகுதி மிகவும் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அந்தப் பகுதியில் ஆதிதிராவிட மக்கள் ஏராளமாக வசித்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அவர்கள் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். மேலும் அந்தப் பகுதியில் ஏழை விவசாயிகளின் கிணறு மிகவும் பாழடைந்து விழும் நிலையில் இருக்கிறது. அவர்களுக்கு மாநில அரசு மானியம் கொடுத்து உதவ வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கம்பம் லோயர் கேம்பில் இருந்து குமிளி செல்லும் பாதை மிகவும் மோசம் அடைந்து, அது ஒரு சாலையா என்று சொல்லும் அளவிற்கு இருக்கிறது. ஆகவே, அந்தச் சாலையைப் புதிதாகப் போட்டு அதை ஒரு நல்ல நேர்த்தியான சாலையாக அமைத்துத் தர மாநில அரசு முன் வர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கம்பம் தொகுதியிலே காமயகவுண்டன்பட்டி என்ற பகுதிக்குச் செல்லும் சாலைகள் அடியோடு நாசமாகிவிட்டது. அதைப் போலவே, சுருளிப்பேட்டையில் இருந்து சுருளி அருவி வரை செல்லும் பாதையும் மிகவும் சீரழிந்து விட்டது, ஆகவே, அந்தச் சாலைகளைச் செப்பனிட்டுத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அந்தப் பகுதியில் திராட்சை பயிரிட்டு இருக்கிற விவசாயிகள் இந்த மழையால் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். அந்த திராட்சைப் பயிர்களுக்கு இலைக்கருகல் நாஞ்சாரி நோய் வந்து விளைச்சல் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. குறிப்பாக நாராயணதேவன்பட்டி, காமயகவுண்டன்பட்டி, சுருளிப்பேட்டை ஆகிய பகுதிகளில் மிகவும் பாதிப்பு ஏற்பட்டு இருக்கிறது. அவர்களுக்கு மானியம் கொடுத்து அரசு உதவி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். உத்தமபாளையம் பகுதியில் உள்ள விவசாயிகள் ஐ.ஆர். 20 பயிரிட்டு, மிகவும் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். ஒருவர் கூட அதிலே விளைச்சல் பெறமுடியாத நிலையில் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு அரசு மானியமோ அல்லது நீண்ட காலக் கடனோ கொடுத்து உதவி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் செங்கல்பட்டு மாவட்டத்தில் வெள்ளத்தால், பெருமழையால் உயிர்ச்சேதம், வெள்ளச்சேதம் இல்லையென்றாலும் கூட தன்னிற்றவுத் திட்டம் தேசீய வேலைவாய்ப்புத் திட்டம் போன்றவற்றால் போடப்பட்ட ஒன்றிய நகராட்சி சாலைகள், பாலங்கள் அனைத்தும் போக்குவரத்துக்குக்கொஞ்சம் கூட லாயக்கற்று உள்ளன. பல இடங்களில் சாலை இல்லாமல் போய் விட்டது. பாலங்கள் இடிந்து விழுந்து இருக்கின்றன. ஆகவே, அவைகளைச் சீர்படுத்தி நல்லமுறையில் செய்வதற்குச் செங்கை மாவட்டத்திற்கு நிதி ஒதுக்கவேண்டும் என்று கேட்டு வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு. எஸ். என். இராமசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இயற்கையின் சீற்றம் ஏற்பட்டு மழை பெய்த காரணத்தால் தமிழகத்தின் பல பகுதிகளில் வெள்ளச்சேதம் ஏற்பட்டது. குறிப்பாக நெல்லை மாவட்டத்தில் எனது தொகுதியான சாத்தான்குளம் ஒன்றியத்தைப் பொறுத்தவரையில், அங்கே உள்ள பல ஏக்கர் நிலங்கள் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. நஞ்சை நிலங்களில் விளைச்சல் நல்லமுறையில் இருந்தும் அவற்றை அறுவடை செய்ய முடியாத நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. நிலக்கடலை பயிர்கள் விளைந்தும் எடுக்க முடியவில்லை. வெள்ளத்தால் அடித்துச் செல்லப்பட்டு இருக்கின்றன. அதேபோல் கருங்குளம் யூனியனில் அங்கேயுள்ள நஞ்சை நிலங்களில் சுமார் 4 அடி தண்ணீர் தேங்கியிருந்ததால் அதுவும் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது. ஆழ்வார்திருநகரில பஞ்சாயத்தில் குறுங்காட்டூர், ராஜபதி, அகந்தலை, ஆத்தூர் ஆகியகிராமங்களில் 12,000ஏக்கர் நிலங்களில் இன்றைக்கு அறுவடைக்குத் தயார் நிலையில் பயிர்கள் இருந்தும் அறுக்க முடியாத சூழ்நிலைஏற்பட்டுள்ளது. இந்த இடங்களை எல்லாம் தமிழகமுதலமைச்சர் அவர்கள் சென்று பார்வையிட்டிருக்கிறார்கள். அந்த இடங்களிலே வடிகால் இல்லாத காரணத்தால் மழை நீர் கட்டி, அந்த நன்செய்ப் பயிர்கள் எல்லாம் அழிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

(இரவு 6-10)

ஏற்கெனவே ஆழ்வார்திருநகரி பஞ்சாயத்திலே குருகாட்டூர் பகுதியில் ஆழங்கால் வடிகால் திட்டம் போட்டு, அரசின் ஒப்பதலுக்காக அனுப்பி வைக்கப்பட்டு ஆறு ஆண்டு காலமாகியும் இன்னும் அது கிடப்பில் இருக்கிறது. அப்போது அதற்காக போட்ட மதிப்பீடு 12 இலட்சம் ரூபாய். அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றியிருந்தால் குருகாட்டூர், ராஜகிரி, சுகந்தலை பகுதிகளில் சுமார் 12,000 ஏக்கர் நன்செய் பயிர் பாதித்திருக்காது; வெள்ளம் துரித்மாக வடிந்திருக்கும்; சேதம் ஏற்பட்டிருக்காது.

அடுத்ததாக, கடம்பகுளத்தில் ஏற்கெனவே ஒரு வடிகால் இருக்கிறது. அதில் ஆக்கிரமிப்பு ஏற்பட்டு, அந்தப் பகுதியிலுள்ள பொதுமக்கள் தென்னை மற்றும் பல ஜாதி மரங்களை வைத்திருக்கிறார்கள். அந்த ஆக்கிரமிப்புக்களை எல்லாம் நீக்கி, சீர் செய்ய ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். நான்கு ஆண்டுகளுக்கு மேலாக டி.டி.சி.யில் இந்த ஆக்கிரமிப்பை அகற்ற கேட்டுவருகிறேன். கடம்பக்குளம் பகுதியிலுள்ள வடிகால் ஆக்கிரமிப்பு செய்யப்படாமல் இருந்தால் புரையூர், அங்கமங்கலம், வெள்ளக்கோயில், வரண்டியவேல் பகுதிகளில் 6,000 ஏக்கர் பயிர் சேதம் அடைந்திருக்காது. எனவே உடனடியாக வரண்டியவேல் பகுதியிலிருந்து சுகந்தலை வரையில் வடிகாலை நல்லமுறையில் செயல்படுத்த அமைச்சரவர்கள் ஏற்பாடு செய்தால் அந்த 6,000 ஏக்கர் நன்செய் நிலம் நல்லமுறையில் பயன்படும் என்பதைத் தெரிவித்து, நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன் : மரியாதைக்குரிய பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இன்றைய தினம் இங்கே சட்டமன்றத்தில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற இந்த வெள்ள நிவாரண அறிக்கையின்மேல் பேச வாய்ப்பளித்தமைக்காக முதலில் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இந்த வெள்ளை அறிக்கையிலே கருத்துக்களைச் சொல்லும் போது, வெள்ளம் வந்தது என்றுசொன்னவுடனே இதயத்தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் எம். ஜி. ஆர். அவர்கள் அந்த இடங்களுக்குச் சென்று வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்தார்கள் என்பதை பெருமையோடு தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். காரணம், இதற்கு முன்னால் இருந்த அரசு செயல்பட்டதைவிட எவ்வளவு வேகமாக, விரைவாக புரட்சித் தலைவர் அரசு செயல்படுகிறது என்பதை நாங்கள் சொல்வதைவிட மத்தியில் இருந்து வந்தவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதற்கு முன்னாலே நடந்த வெள்ளச் சேதத்தின் போது தமிழக அரசு எந்த அளவுக்கு வேகமாக, துரிதமாக நடவடிக்கை எடுத்தது என்பதை மத்தியில் இருந்து வந்த குழு எடுத்துச் சொல்லி, பாராட்டியிருக்கிறது என்பதை இங்கே நான் நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். குறிப்பாக இன்றைய தினம் இந்த அரசைப்பற்றி எதற்கு எடுத்தாலும் குறை கூறுகின்ற எதிர்க்கட்சிக்காரர்களுக்கு இதைக் கவனப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

[திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்] [1984 மார்ச் 20

போன நவம்பர் மாதம் தஞ்சையில் வெள்ளம் வந்தபோது முன்னாள் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் அந்தப் பகுதிக்கு அரசுக்கு முன்பாக சென்று நிவாரண வேலைகளைச் செய்வேன் என்று சொல்லி, பத்திரிகையிலே அறிக்கை விட்டார்கள். ஆனால் இன்றையதினம் மதுரை, இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி மாவட்டங்களில் பெரிய அளவுக்கு பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிற இந்த நேரத்தில் அப்படிப்பட்ட அறிக்கை வரவில்லை என்பதை அந்தக் கட்சி நண்பர்களுக்கு நினைவுபடுத்துகிறேன். அதற்குக் காரணம், அன்றைக்கு அவர்கள் தஞ்சை பகுதிக்குப் போவேன் என்று சொன்னது, இந்த அரசுக்குக் கெட்ட பெயரை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்பதால் தான். அதனால் தான் அரசுக்கு முன்னால் நான் போவேன் என்று சொன்னார்கள்.

திரு. சு. பாலன் : துணைத் தலைவரவர்களே, எங்களுடைய கட்சித் தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் உடனடியாகப் பாதிக்கப்பட்ட வெள்ளப் பகுதிகளுக்குச் சென்று உதவி செய்யவில்லை ; முன்பு போவேன் என்று சொன்னவர் இப்போது போகவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அவர்கள் இப்போது சபையில் இல்லை. அவர்கள் இருந்தால் தான் தகுந்த பதில் சொல்ல முடியும். அமைச்சர்கள் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை ; பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகள் பற்றி சரியான அறிக்கை கொடுக்கவில்லை என்பதால் தான் அன்றைக்கு அப்படி அறிக்கை விட்டார்கள் என்பதை அவர்களுக்கு நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன்.

திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, எதிர்க் கட்சித் தலைவர் கலைஞர் அவர்கள் தஞ்சை பகுதிக்கு போவேன் என்று அன்றைக்குச் சொன்னார்கள். ஆனால் பெருமளவுக்கு பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிற முகவை, மதுரை, திருநெல்வேலி மாவட்டங்களுக்கு ஏன் போகவில்லை என்பதை அந்தக் கட்சி நண்பர்களின் முடிவுக்கே நான் விட்டுவிடுகிறேன். காரணம், அந்தக் கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் எதை எடுத்தாலும், அரசியல் ஆக்குவதைத் தான் அவர்களுடைய தலையாய கடமையாக வைத்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். உதாரணத்திற்கு ஒன்றைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 1974 ஆம் ஆண்டில் என்று நினைக்கிறேன். இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் வறட்சி ஏற்பட்ட

1984 மார்ச் 20] (திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்)

நேரத்தில், முகவை மாவட்டத்தை வறட்சிக்கு உட்பட்ட மாவட்டமாக அறிவித்து, அறிக்கை விடவேண்டுமென்று எங்களுடைய கட்சியின் அருமை அண்ணன் காளிமுத்து அவர்கள் உண்ணாவிரதம் இருந்தார்கள். முகவை மாவட்ட மக்களுக்கு உதவி செய்ய வேண்டுமென்று, முதலமைச்சர் கருணாநிதியிடம எடுத்துச் சொல்லியும் கூட, முகவை மாவட்ட மக்களை நிராகரித்த அவர், இன்று முகவை மாவட்டத்திற்கு வருவார் என்று நாங்கள் நினைக்கவில்லை. காரணம் அன்றைக்கு ஆளுங் கட்சியிலிருந்த கலைஞர் முகவை மாவட்ட மக்களுக்கு நன்மை செய்யாவிட்டாலும் கூட, நாங்கள் சும்மா விட்டுவிடவில்லை. எங்களுடைய இதயத்தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் தங்களுடைய சொந்தப் பணத்தில், இலட்சக் கணக்கில் எடுத்து அள்ளிக் கொடுத்து, கஞ்சித் தொட்டிகளை திறந்து, அவற்றின் மூலம் நன்மை செய்தார் என்பதை திராவிட முன்னேற்றக் கழக நண்பர்களின் நினைவிற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். எங்களுடைய இதயத் தெய்வம் மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள், என்றைக்கும், எந்தப் பகுதியாக இருந்தாலும், மக்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்றால், யார் என்று பார்க்காமல் நன்மை செய்யக் கூடிய எண்ணம் படைத்தவர் என்பதை அழுத்தம் திருத்தமாக சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைக்கு எங்களுடைய முகவை மாவட்டத்தை எடுத்துக் கொண்டால், எப்போதும் கடும் வறட்சி அல்லது இது போன்று எப்போதோ ஒரு தடவை வெள்ளம் வருகின்ற சூழ்நிலையில் எங்கள் மாவட்டம் வருடா வருடம் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். எங்கள் மாவட்டம் வறட்சியாலும், ஒரு சில நேரத்திலே வெள்ளத்தாலும் தொடர்ந்து பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்ற நிலையில், தாராளமனத்தோடு, மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நிவாரணப் பணிகளுக்காக் ஒதுக்கீடு செய்ய வேண்டுமென்று பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

வெள்ள நிவாரண வேலைகளை அரசு அதிகாரிகள் கணக்கெடுக்கும்போது, வெள்ளச் சேதம் என்றால், ரோடுகள் அறவே அரித்திருந்தால் தான் கிராமங்களில் வெள்ளச் சேதம் என்று கணக்கிடுகிறார்கள். எங்களுடைய பகுதியில் எப்போதும் இல்லாத அளவிற்கு பெரிய மழை பெய்து இருக்கிற காரணத்தால் எல்லா ரோடுகளுமே பழுதாகியிருக்கிறது. காரணம், இதற்கு முன்பிருந்த அரசுகள் எங்களுடைய மாவட்டத்தை பின்னுக்குத் தள்ளி, பிற்பட்ட மாவட்டமாக வைத்திருந்தது. ஆனால் எங்களுடைய இதயத் தெய்வம் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் எல்லா பகுதிகளுக்கும் ரோடுகளைப் போட்டிருக்கிறார்கள். நன்னிறைவுத் திட்டத்தின் மூலம், புதிய புதிய ரோடுகளைப் போட்டு, பஸ்களை விட்டிருக்கிறார்கள். அந்த ரோடு

கள் செப்பனிடப்படாமல் இருந்ததால் மழையின் காரணமாக குண்டும் குழியுமாக எல்லா ரோடுகளும் மோசமாக இருக்கின்றன. எங்களுடைய மாவட்டத்தில் இருக்கின்ற அருப்புக்கோட்டை, சாத்தூர், விருதுநகர், சிவகாசி, ஸ்ரீவில்லிப்புத்தூர், ராஜபாளையம் போன்ற அத்தனை பகுதிகளிலும் ரோடுகள் மிக மோசமாக பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்தில் மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரவிரும்புகிறேன். ஏனைய மாவட்டங்களோடு நாங்கள் போட்டி போடத் தகுதியற்றவர்கள். நம்முடைய அரசு வந்த பிறகு தான், நம்முடைய இதயத் தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் ஆட்சி வந்த பிறகு தான், தன்னிறைவுத் திட்டத்தின்கீழ், நிறைய, ரோடுகளைப் போட்டிருக்கிறார்கள். அது மட்டுமல்லாமல், மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் உதவியால் எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் பஸ்களை விட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, எங்களுடைய பகுதியில் இருக்கும் அந்த ரோடுகளைச் சீர் செய்வதற்கு மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தாராளமாக பண உதவி செய்ய வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வெள்ள நிவாரண வேலைகளுக்கு வெள்ளம் அரித்தால் தான் அந்தப் பகுதியில் வெள்ள நிவாரண வேலைகள் என்று அதிகாரிகள் எடுக்கக் கூடாது என்பதை இங்கே வந்திருக்கிற அதிகாரி பெருமக்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மழை வெள்ளத்தால், பாதிக்கப்பட்ட வீடுகளுக்கு பணம் கொடுக்கும் நேரத்தில், அந்த வீடு விழவில்லை என்றால் பணம் கொடுக்கப்படவில்லை. ஆனால், அங்கே இருப்பவர்கள், அந்த மழை நீர் தேங்கியிருப்பதால், பத்து தினங்களுக்கு வேலைக்குப் போகாமல் இருக்கிறார்கள் என்பதை மனதில் கொண்டு, சிவந்த கரங்களுக்குச் சொந்தமாக இருக்கின்ற நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய அரசு, கஷ்டப்படுகிற மக்களுக்கு நன்மை செய்வதில் தாராளமாக இருக்க வேண்டும் என்று மிகவும் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இங்கே குற்றஞ்சாட்டியவர்கள் இங்கு நாம், நம்முடைய அரசு இயந்திரங்களை முடுக்கிவிட்டு இருக்கிறோம் என்பதை மனத்தளவில் ஒத்துக்கொண்டாலும், அரசியல் காரணமாக, வெளியிலேயும் சரி, மேடைகளிலேயும் சரி, சட்டமன்றத்திலேயும் சரி, இந்த அரசு செய்திருக்கின்ற காரியங்களையும், மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்களையும் குறை சொல்ல வேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், நாட்டிலே இருக்கிற பொது மக்கள் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் தாய் உள்ளம் கொண்டவர்; வெள்ளம் வந்தவுடனே ஓடோடிவந்து, மக்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள், அந்த மக்களுடைய கண்ணீரைத் துடைக்கின்ற ஒரே கரம் புரட்சித் தலைவருடைய கரம்தான் என்பதை நாட்டு மக்கள் புரிந்துகொண்டு பாராட்டியிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பணிவோடு சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

(இரவு 6-20)

என்னுடைய அருப்புக்கோட்டைப் பகுதியில் நெசவாளர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். நெவசவாளர்களுடைய வீடுகள் மண்ணால் அமைக்கப்பட்டு இருக்கின்ற காரணத்தால் அங்கே இருக்கின்ற தறிகள் அனைத்தும் குழித்தறிகளாக இருக்கின்ற காரணத்தால் அந்தக் குழியிலேதான் அவர்கள் நின்று நறி நெய்ய வேண்டியிருக்கிறது. 10 தினங்களாக தொடர்ந்து மழை பெய்த காரணத்தால், அந்தக் குழியிலே எல்லாம் தண்ணீர் நிரம்பி, பாவுகள் எல்லாம் நனைந்து அவர்கள் வேலை செய்ய முடியாமல் நெசவாளப் பெருமக்கள் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களை அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். நெசவாளப் பெருங்குடி மக்களுக்கு வேண்டிய உதவிகளை அமைச்சர் அவர்கள் செய்ய வேண்டும் என்று நான் பணிவன்போடு சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

என்னுடைய முவை மாவட்டம் மானாவாரி பயிர்களை நம்பியிருக்கின்ற மாவட்டம், அங்கே பருத்தி, கம்பு, மிளகாய் போன்ற பொருள்கள் விளைந்து கொண்டிருக்கின்றன. சரியான பருவம் தவறி பெய்த மழையின் காரணமாக இன்றைக்கு பருத்தி மிகவும் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. கிராஸ் பெயில்யூர் என்று சொல்லக் கூடிய அளவிற்கு இன்றைக்கு அந்தப் பகுதி விவசாய மக்கள் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள், என்பதை நான் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆகவே விவசாயப் பெருங்குடி மக்களை கவனத்தில் கொண்டு, அவர்களுக்கு வேண்டிய நிவாரணப் வேலைகளை அவசியம் செய்து தரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். எங்களுடைய இதய தெய்வம் மாண்புமிகு முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் இடத்திலே எங்களுடைய மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் அன்றையதினம் சொன்ன உடனேயே உங்களுடைய பகுதிக்கு வேண்டிய ரோடுகளைப் போடுவதற்கு உத்தரவு போடுகிறேன் என்று சொன்னார்கள். அதற்குரிய பட்டியல்களை அன்றைய தினம் அங்கே வந்திருந்த வருவாய்த் துறையின் உயர்மட்ட அதிகாரிகளிடத்திலும், அங்கே வந்திருந்த நெடுஞ்சாலைத் துறையினுடைய சீப் இன்ஜினியர் இடத்திலேயும் நாங்கள் ஒரு பட்டியல் போட்டுக் கொடுத்திருக்கிறோம். அந்தப் பட்டியலை தயவு செய்து அமைச்சர் அவர்கள் அதிகாரிகள் மத்தியிலே சொல்லி, எங்களுடைய பகுதியிலே பழுதடைந்து போய் இருக்கிற ரோடுகளை மறுபடியும் செப்பனிட்டுத் தர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். எங்களுடைய மேற்கு முகவை மாவட்டத்தில் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய

கரம் இருக்கின்ற வரை, எந்த பாதிப்பு வந்தாலும் அதை அவர்கள் துடைக்கக் கூடிய வல்லமை பெற்றிருக்கிற புரட்சித் தலைவர் அவர்களை தாங்கள் நம்பியிருக்கிறோம். அந்த உரிமையோடு எங்களுடைய மேற்கு முகவை மாவட்டத்திலே பணிகளைச் செய்வதற்கு அதிகமான அளவிலே பணங்களை ஒதுக்கித் தர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். வேறு மாவட்டங்களோடு போட்டி போடுகிற அளவிற்கு, நான் முதலிலே சொல்லியது போல், எங்களுடைய மாவட்டம் பிற்படுத்தப்பட்ட மாவட்டம் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்து, சாதாரணமாக என்னுடைய மாவட்டத்திற்கு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும், மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் அவர்களும் தாராளமாக நிதி தர உத்தரவிடவேண்டும் என்று பணிவன்போடு கேட்டு நன்றியோடு விடைபெறுகிறேன்.

திரு. சி. பழனிமுத்து : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, கடந்த மாதம் வைத்த வறட்சி நிவாரண அறிக்கையின் மீதும் இந்த மாதம் வைத்துள்ள வெள்ள நிவாரண அறிக்கைன்யி மீதும் நான் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த வெள்ள நிவாரண அறிக்கையைப் பார்க்கும் போது, ராமநாதபுரம் மதுரை, திருநெல்வேலி ஆகிய 3 மாவட்டங்களில் பெய்துள்ள பெருமழையைப் பற்றியும் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் சேலம் மாவட்டம், ஆத்தூர் பகுதியில் பெய்த மழை இவைகளை எல்லாம் விட மிகவும் அதிகமாக உள்ளது. அப்படி இருக்கின்ற போது, இதை மட்டும் ஏன் விட்டு விட்டார்கள் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் விளக்க வேண்டும் எனறு நான் முதலில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் பெய்த மழையின் அளவு 204·6 மில்லி மீட்டர். மதுரை மாவட்டத்தில் 71·4 மில்லி மீட்டர். திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் 157·9 மில்லி மீட்டர் சேலம் மாவட்டத்தின் உள்ள ஆத்தூர் வட்டத்தில் 220 மில்லி மீட்டர் மழை பெய்திருந்தும்கூட அதைப்பற்றி இந்த வெள்ள நிவாரண அறிக்கையில் ஏதும் குறிப்பிடாமல் இருப்பதற்கு காரணம் யாது? என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. ஓதியத்தூர் மைக்ரோவ் வேவ் ஸ்டேஷனில் 220 மில்லி மீட்டர் மழை பெய்திருக்கிறது. ஆகவே, இந்த மழை பெய்ததிலே சேலம் மாவட்டத்தில் உள்ள ஆத்தூர் தாலுக்கா முழுவதும் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டு ரோடுகள் எல்லாம் மிகவும் பழுதடைந்து மக்கள் அவதிக்கு உள்ளாக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே ஆத்தூர் தாலுக்காவில் 1983 ஆம் ஆண்டு முடியும்போது வறட்சியாக இருந்தது. தற்போது 1984-ஆம் ஆண்டு வறட்சி போய், தற்போது பெய்த பெருமழையின் காரணமாக வெள்ளம் ஏற்பட்டு. ஆயிரம் வீடுகளுக்கு மேல் சேதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அது தவிர, இப்போது பெய்த பெருமழையின் காரணமாக அந்தப் பகுதியிலே கிட்டத்தட்ட இரண்டாயிரம் வீடுகளுக்குமேல் வெள்ளத்தால் அடித்துச்

செல்லப்பட்டு அழிந்திருக்கிறது. இதைப்பற்றி சென்ற மாதம் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களைப் பார்த்து அவருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தோம். கம்மம்பட்டி, செங்காரப் பட்டி, ஓதியத்தூர், ஆடையாம்பட்டி புதூர், சடாவூர் புதூர், ஆகிய கிராமங்களில் பெய்த இந்த மழையின் காரணமாக கிட்டத் தட்ட 2 ஆயிரம் குடிசைகளுக்குமேல் பாதிக்கப்பட்டு, ஆயிரம் மாடுகளுக்கு மேல் இறந்திருக்கின்றன. ஆகவே இரவில் பெய்த மழையின் காரணமாக ஆறுகளில் வெள்ளம் பெருகியதால் தாக்குதலுக்கு ஆளான குடும்பங்கள் அதிகபட்சம் தங்களது உயிர்களை மட்டுமே காப்பாற்றிக் கொள்ள முடிந்தது. சுமார் எட்டாயிரம் ஏக்கர்களுக்கு மேல் பயிர்சேதங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. 2 ஆயிரத் திற்கும் மேற்பட்ட குடிசைகள் தகர்ந்து விட்டன. நான்காயிரம் ஏக்கர் அளவில் பயிரிடப்பட்டசுவன் பருத்தியும் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது. ஒரு ஏக்கருக்கு ஆயிரம் ரூபாய் அளவிற்கு கிட்டத் தட்ட நஷ்டம் ஏற்பட்டு உள்ளது. இந்தக் கன மழையினால் அறுவடைக்குத் தயாராக இருந்த சுவன் பருத்தியும் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கின்றது. ஆகவே, அவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல குச்சி, அதாவது மரவள்ளிக் கிழங்கு, இந்த மரவள்ளிக் கிழங்கும், கடுமையான மழையில் கெட்டு விட்ட காரணத்தால், அதனுடைய விலையும் பாதிக்கு மேலாக குறைந்துவிட்டது. அந்தப் பகுதியில் பாதிக்கப்பட்டோரது குடும்பங்களுக்கு புனர் வாழ்வுக்கான போதிய உதவிகள் இன்றும் கிடைக்கவில்லை. வீடுகளுக்கு நிவாரணத் தொகை, ரூ. 50 லிருந்து ரூ. 200 வரை அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்றைய ஏறிவரும் விலைவாசி நிலையில் இந்த நிவாரணத் தொகையை வைத்துக் கொண்டு ஒரு பக்கச் சுவற்றை கூட கட்ட முடியாது. இந்த நிவாரணத் தொகை மிகவும் சொற்பமானது. ஆகவே, ஒவ்வொரு வீட்டிற்கும் குறைந்தது 500 ரூபாயாவது அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைப் போல நெடுஞ்சாலைகள், பாலங்கள், கிராமச் சாலைகள் எல்லாம் பழுதுபட்டு, போக்குவரத்திற்கு தகுதியற்றதாகி விட்டன. மஞ்சினி கேட்டில் ஒரு பாலம் சேதம் அடைந்து அங்கே நேரடி போக்குவரத்தே தடைப்பட்டு விட்டது. அதைப் போல அம்மம்பாளையம் தரைப்பாலமும் இரண்டாகப் பிளந்து தண்ணீரில் அடித்துச் செல்லப்பட்டு விட்டது. ஆறுகளில் அணைகள் பழுதடைந்து விட்டன. வாய்க்கால்கள் மண்மேடிட்டு தூர்ந்து விட்டன. இவைகளை உடனடியாகச் செய்ய வேண்டும். வெள்ள நிவாரண தலைமைப் பொறியாளர் தஞ்சாவூரில் உள்ளார். வெள்ள நிவாரண நிதி ஒதுக்கீடு கூட சேலம் மாவட்டம் ஆத்தூர் பகுதிக்கு கிடைக்கவில்லை. அமைச்சர் அவர்கள் முழு மனதுடன், இவைகளை கொடுப்பதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டும். போன டிசம்பரில் பெய்த மழைக்காக ஐந்து இலட்சம் ஒதுக்

(திரு. சி. பழனிமுத்து) [1984 மார்ச் 20

யதுகூட இன்னும் வந்து சேர்ந்து வேலைகள் செய்யப்படவில்லை. வயல்களில் மண் அரிப்பு ஏராளமாக ஏற்பட்டிருக்கிறது. இவற்றை உடனடியாக விவசாயப் பொறியாளர்களைக் கொண்டும், பொதுப்பணித்துறையினரைக் கொண்டும் மேம்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் எனறு கேட்டுக் கொள்கிறேன். சில இடங்களில் அந்தச் சேதம் குறைவாக இருந்தாலும் அந்த விவசாயிகளுக்கு நிலச்சீர்திருத்தத்திற்காகும் ஆள் கூலியை மதிப்பிட்டு அதைக் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலமாக, மானியமாக அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பயிர்ச் சேதங்களுக்கு ஏக்கருக்கு ரூ. 500 முதல் ரூ. 2,000 வரை நஷ்ட ஈடு வழங்குவதற்கு இந்த அரசு முன் வர வேண்டும். கால்நடை சேதங்களைப் பொறுத்தமட்டில் அவர்கள் அதை ஈடு செய்து கொள்ள 50 சதவீதம் மானியக் கடன்களை அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஆத்தூர் தாலுக்காவில் இவ்வளவு கன மழை பெய்திருந்தும்கூட பத்து மைல் சுற்றளவிற்கு அப்பால் உள்ள ஏரிகளில் குளங்களில் தண்ணீரே இல்லை என்பது வேதனைக்கும் வியப்பிற்கும் உள்ள நிகழ்ச்சியாகும். ஆத்தூரிலிருந்து சேலம் செல்லும் சாலை வரையில் நானே 18–3–84 அன்று போய் பார்த்தேன். அந்தச் சாலயில் போக்குவரத்தே போக முடியாத நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, அந்தப் பகுதியை தாசில்தாரும் மற்றவர்களும் சென்று இதுவரையில் பார்க்கவில்லை. அவர்களுக்கு உரிய நிவாரணம் கிடைக்காமல் இருக்கிறது. அதைக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே போல, பலஏரிகள் நிரம்பி இருந்தும், அந்தப் பகுதியிலே இருக்கிற வாய்க்கால்களில் தண்ணீர் இல்லை. அவைகளை தூர் எடுத்து செப்பனிட்டால், மீண்டும் அந்த வாய்க்கால்களில் தண்ணீர் வருவதற்கு ஏதுவாக இருக்கும். சுவேதா நதியிலிருந்து வரும் வாய்க்கால்களை நவீனப்படுத்த வேண்டும். நாவலூர் ஏரிக்கு சுவேதா நதியிலிருந்து ஒரு ஆற்று வாய்க்காலும், சித்தேரி ஏரிக்கு வேப்பம்பூண்டி ஆற்றிலிருந்து ஒரு வாய்க்காலும் புதியதாக வெட்ட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல வசிஷ்டா நதியிலிருந்து அய்யனார் கோயில் ஏரிக்கும், கல்லாநத்தம் கோயில் ஏரிக்கும் வாய்க்கால்கள் வெட்டவேண்டும்.

அதேபோல, நீண்டகாலமாக ஆய்வில் இருந்து வரும் பைத்தூர் அணை, பொன்னாலம்மன் கோயில் ஏரி, சேரடி மலை அணை ஆகிய நீர்ப்பாசன திட்டங்களை நிறைவேற்றித் தர வேண்டும். ஆகவே, பொதுவாகவே ஆத்தூர் தாலுக்காவிற்கு என இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் ஒரு ஒருங்கிணைந்த பெருந்திட்டத்தினை உருவாக்கி நீர்ப்பாசன பணிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20] (திரு. சி. பழனிமுத்து)

அடுத்து நெடுஞ்சாலைகள் பராமரிப்பில் ஆத்தூர் தொகுதியும் தலைவாசல் தொகுதியும் புறக்கணிக்கப்பட்டுள்ளது என்று குற்றம் சாட்ட விரும்புகிறேன். இந்தக் கட்டத்திலாவது இந்தக் குறையை அகற்றி, சாலைகளைச் செப்பனிடவும், புதிய கல்வெட்டுக்கள் கட்டவும் கணிசமான தொகையை ஒதுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மேலும், பள்ளிக்கூட கட்டிடங்கள் எல்லாம் போன டிசம்பர் மாதம் பெய்த மழையினாலேயே சேதம் அடைந்திருக்கின்றன. இப்போது கடந்த சில நாட்களுக்கு முன்பாக பெய்த மழையால் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதை கடந்த இரு மாத காலமாக எந்த அதிகாரிகளும் பார்வையிட வரவில்லை. ஆகவே, இதன் மீது தனி அறிக்கையை வரவழைத்து அந்தப் பள்ளிக்கூட கட்டிடங்களுக்கெல்லாம் தேவையான கட்டிடங்களை தனியாக கட்ட கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல இந்த மழையைப் பற்றி எண்ணிப் பார்த்தால், வியப்பாகவும், வேதனையாகவும், அச்சமாகவும் கூட இருக்கிறது. இந்த மழையினால் ஏற்பட்ட சேதத்தின் மதிப்பு சுமார் 10 கோடி அளவிற்கு இருக்கும். ஆகவே தனியாக ஏதாவது நிவாரணம் அளித்தால்தான், அந்த விவசாயிகளுக்கு தங்களுடைய கடன்களை திருப்பிச் செலுத்த வழி ஏற்படும். விவசாயிகள் கவலை கொண்டுள்ளனர். கேரள மாநில அரசு 16 ஆம் தேதி அவர்களுடைய விவசாயிகளுக்கு அளித்தது போல. கடன் தள்ளுபடி சலுகையை அறிவிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அங்கே ரூ 3,000 வரையில் உள்ள கடனில், அசலில் பாதியும், வட்டியும் தள்ளுபடி செய்திருப்பதோடு, ஒரு ஹெக்டேரிலிருந்து, இரண்டு ஹெக்டேர் வரையில் வைத்திருக்கும் விவசாயிகளுக்கு வட்டி முழுவதையும் தள்ளுபடி செய்திருக்கிறார்கள். அதே போன்று ஒரு நிலையில் ஏதாவது சலுகையை தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து கடந்த மாதம், அதாவது ஜனவரி மாதம் 14 ஆம் தேதி கொடுக்கப்பட்ட வேட்டி, சேலைகள் அனைத்தும் முறையாக நல்ல முறையில் வினியோகம் செய்யப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஏழை எளிய விவசாயக் கூலிகள் வாழ்கின்ற இன்னும் பல இடங்களில் அந்த வேட்டி சேலைகள் வழங்கப்பட வேண்டும். ஆனால் வழங்கப்படாமல் இருக்கிறது. நான் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரிடம சில இடங்களில் அப்படி வழங்கப்படவில்லை. அவர்களுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டபோது, இது போன்ற சேலைகள், வேட்டிகள் இனி வழங்க இயலாது என்று கூறினார்கள். ஆகவே அமைச்சர் அவர்கள் அதை கவனத்தில் கொண்டு, அப்படி வழங்கப்படாது விடுபட்ட இடங்களுக்கு வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(திரு. சி. பழனிமுத்து) *[1984 மார்ச் 20*

(இரவு 6–30).

ஆத்தூர் நகராட்சியில் உள்ள பகுதியிலே கிட்டத்தட்ட 28 வார்டுகள் இருக்கின்றன. ஆத்தூர் நகராட்சியிலிருந்து பைத்தூர் செல்லும் சாலை மிகவும் மோசமாக பழுதடைந்ததால் புதியதாக ஜல்லி ரோடு போடுவதற்கு ஜல்லி பரப்பப்பட்டுள்ளது. வண்டிகள் செல்ல முடியாத நிலையில் இருக்கிறது. அண்ணா போக்குவரத்து பஸ் ஒரு முறை போய் வந்தால் 2, 3 டயர்கள் வெடித்து விடுகிறது. ஆகவே இந்தச் சாலைகளை சீர் செய்வதற்கு உடனடியாக நிவாரணம் அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும், அந்த ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் கீழ் செய்யப்பட்ட வேலைகளான பாலங்கள் கட்டுதல், சாலைகள் போடுதல் போன்றவை அனைத்தும் நல்ல முறையிலே இல்லை. அவைகள் பழுது அடைந்துள்ளன. பழுதடைந்த சாலைகளுக்கு உடனடியாக நிவாரணம் கொடுத்து அவைகளை புதுப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் ஆத்தூர் தாலுக்காவில் 75 கிலோ மீட்டர் தார்ச் சாலை சேதம் அடைந்துவிட்டது. சுமார் 150 கிலோ மீட்டர் மெட்டல் ரோடுகளும் சேதம் அடைந்துள்ளன. பழுது அடைந்துள்ள சாலைகளை புதுப்பித்துக் கொடுக்கவேண்டும், என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏழை எளிய விவசாய பெருங்குடி மக்களுக்கு இந்தச் சேதமானது மிகவும் பெரிய அளவில் பாதிப்பை ஏற்படுத்தும். ஆத்தூர் பகுதியிலே புயல் அடித்தால்தான் மழை பெய்யும். ஆனால் இப்பொழுது புயல் அடிக்காமல் மழை பெய்துள்ளது. புயல் அடித்த போதும் நிவாரணம் கொடுக்கவில்லை. இப்பொழுது மழை பெய்த போதும் நிவாரணம் அளிக்கவில்லை. இந்த நிவாரணங்கள் உடனடியாக அளிக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வசிஷ்ட நதியின் குறுக்கே ஆறகழூர்-பெரியேரி பகுதியில் ஒரு தடுப்பு அணை கட்டுவதாக ஆய்வு செய்யப்பட்டது. இதன் மூலம் தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் சுமார் 20 பாசனக் குளங்களுக்கு நீர் பிடிப்பு வசதி கிடைக்கும். இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றினால் சேலம் மாவட்டத்தில் இன்றும் கூட வறண்டு கிடக்கும் சித்தேரி பயன்பெறும் என்ற நம்பிக்கை இருப்பதால் இந்த அணை திட்டத்தினை மீண்டும் வலியுறுத்துகிறேன். ஆத்தூர் தாலுக்காவில் உள்ள விவசாயிகளுக்கு பல்வேறு நிவாரணம் கொடுத்து சலுகைகள் அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டு அமர்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

திரு. இ. இரா. ராமசுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே. சமீபத்தில் இயற்கையின் சீற்றத்தால் தென் மாவட்டங்களில் ஏற்பட்ட வெள்ளச் சேதமும், அது பற்றிய நிவாரண அறிக்கைகள் மீது ஒரு சில கருத்துக்களை கூற விழைகிறேன். நெல்லை மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், வெள்ளச்சேதம், விவசாய பெருங்குடி மக்களால் தாங்க முடியாமல் இருக்கிறது என்பதை சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அந்த வெள்ளச்சேதம் ஏற்படும்போது, விவசாயிகள் அப்பொழுதுதான் வறட்சியினுடைய கடுமையான பிடியிலே சிக்கி ஒரு வருடம் காலம் விவசாயம் செய்ய முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டு, பிறகு மழை பெய்த காரணத்தால் விவசாயம் செய்ய முற்படும் போது, அந்த நேரத்திலே வெண்ணை திரண்டு வரும்போது தாழி உடைந்த கதை போல நெற்பயிர்கள் கைக்குக் கிடைக்கின்ற நேரத்திலே பெரும் வெள்ளத்தின் காரணமாக விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள் இந்த அவதிக்கு உள்ளாக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். வெள்ளச் சேதம் மட்டும் வந்தால் கூட ஓரளவு விவசாயிகள் தாங்கிக்கொள்ள முடியும். ஆனால், வறட்சியும், வெள்ளமும் சேர்ந்து வந்த காரணத்தால், வெந்த புண்ணிலே வேலை பாய்ச்சியதைப் போல், நெல்லை மாவட்டத்தில் விவசாயிகளுடைய நிலை மிகுந்த அவல நிலையாக இருக்கிறது, என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நெல்லை மாவட்டத்தில் ஸ்ரீவைகுண்டம் தொகுதியில் இந்த வெள்ளம் பல சேதங்களை ஏற்படுத்தியிருந்தாலும் விவசாயப் பெருங்குடி மக்களுக்கு மிக அதிக பாதிப்பை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது என்பதை சொல்லிக் கொள்கிறேன். நெற்பயிரைப் பொறுத்தவரையில் என்னுடைய தொகுதியில் மல்லி, புன்செய், பயிர் போன்றவை பூவரணி, தட்டப்பாறை, செக்காரக்குடி ஆகிய இடங்களிலும் வாழை, வெற்றிலை, போன்றவைகளை பொறுத்தவரையில் சாயர்புரம், முக்கரணி ஆகிய இடங்களில் மிகவும் பாதிப்பு ஏற்பட்டு, அங்குள்ள விவசாயிகள் நஷ்டத்திற்கு உள்ளாகி இருக்கிறார்கள். எனவே, அந்த விவசாயிகளுக்கு நம்முடைய மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அரசும், வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்களும் தகுந்த நிவாரணம் அளித்து ஆதரவு அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த வெள்ளச் சேதத்தை பொறுத்த

(திரு. இ. இராமசுப்பிரமணியன்) [1984 மார்ச் 20

வரையில், அரசின் தரப்பில் எடுக்கப்பட்ட பல நிவாரண நடவடிக்கைகள் மக்களால் பாராட்டக்கூடிய ஒன்றாக இருக்கிறது என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். வெள்ளச் சேதம் ஏற்பட்ட பகுதிகளுக்கு தமிழக முதல்வர் அவர்களே நேரில் வந்து பார்வையிட்டது, அந்த விவசாயப் பெருங்குடி மக்களுக்கு மிகுந்த ஆறுதல் அளிப்பதாக இருந்தது என்பதை சொல்லிக்கொள்கிறேன். நம்முடைய வெள்ளை அறிக்கையில் கூட சொல்லியிருப்பதைபோல் பழையகாயல், முக்காணி ஆகிய இடங்களுக்கு காரிலே செல்கிற வேளையிலே அங்கே இருக்கிற விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள் முட்டளவு தண்ணீரில் நின்று பயிர்களை அறுத்தது பற்றி இந்த வெள்ளை அறிக்கையிலே சுட்டிக்காட்டியிருப்பது எங்களுக்கு எல்லாம் மிகுந்த ஆறுதலை அளிப்பதாக இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதைப்போல் இந்த அரசு வேகமான ஆக்கபூர்வமான நிவாரண நடவடிக்கைகளை எடுத்து இருப்பது பெருமை தருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து இந்த வெள்ளை அறிக்கையிலே சுட்டிக் காட்டியதைப் போல் கோடை கார் நெல் பயிரிடுவதற்காக பாபநாசம், மணிமுத்தாறு தண்ணீர் கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லியிருப்பது அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு மிகுந்த நம்பிக்கையை அளித்து இருக்கிறது. நெல்லை மாவட்டத்திலே உள்ள விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள் சார்பிலே அவர்களுக்கு ஒரு சில சலுகைகளை அளிக்கவேண்டுமென்று நான் வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். நில வரியை ரத்து செய்தல், கூட்டுறவுக் கடன்களை வசூல் செய்தல் இவைகளை கருணையோடு அரசு வசூலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நெல் விதைகளை மானியமாகக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்து இருப்பது உண்மையிலேயே அந்தப் பகுதி மக்களின் கண்ணீரைத் துடைக்கிற வகையில் அமைந்திருக்கிறது. அதற்காக ஏற்பாடு செய்த இந்த அரசுக்கும் மாண்புமிகு புரட்சித்தலைவர் அவர்களுக்கும், வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் எங்கள் பகுதி மக்கள் சார்பாக நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொண்டு நெடுஞ்சாலை துறையைப் பொறுத்த வரையிலே ஸ்ரீவைகுண்டம் தொகுதியிலே பல்வேறு சாலைகள் பழுதடைந்திருக்கின்றன. அவைகளையெல்லாம் செப்பனிடுவதற்காக நிதி ஒதுக்கவேண்டுமென்று நான் வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொண்டு எனக்கு பேச வாய்ப்பு அளித்த துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

திரு. கே. தனுக்கோடி தேவர் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று இந்த வெள்ளை அறிக்கையில் பேச வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நான் நன்றி கூறிக் கொள்கிறேன். இப்போது இயற்கையினுடைய சீற்றத்தால் டிசம்பர், ஜனவரி, பிப்ரவரி, மார்ச் மாதங்களில் பெரு மழை பெய்து தமிழகத்திலே உள்ள விவசாயப் பெருங்குடி மக்களுக்கு மிகப் பெரிய சேதத்தை விளைவித்து இருக்கிறது. விவசாயத்தையே நம்பி வாழும் மக்கள் தங்களுடைய உழைக்கும் செல்வங்களை இழந்துவிட்ட காரணத்தினால் தமிழகத்திலே உள்ள விவசாயப் பெருங்குடி மக்களுக்கு இருந்தவைகளையெல்லாம் பறிகொடுத்து இருக்கின்ற அந்த விவசாயிகளுக்கு நான் சார்ந்திருக்கிற அகில இந்திய பார்வர்ட் பிளாக் கட்சியின் சார்பாக ஆழ்ந்த வருத்தத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தமிழக முதல்வர் அவர்கள் உடனடியாக வெள்ளப் பகுதிகளுக்குச் சென்று வெள்ளச் சேதத்தை நேரடியாகப் பார்த்து இருக்கிறார்கள். குறிப்பாக இராமநாதபுரம், மதுரை, திருநெல்வேலி ஆகிய மூன்று மாவட்டங்களும் வெள்ளத்தால் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறபோது குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியாகிய முதுகுளத்தூர், கடலாடி ஆகிய இரண்டு பகுதிகளும் தமிழகத்தின் கடைக்கோடியாக இருக்கிற, கடல் ஓரத்தில் இருக்கிற காரணத்தினால் மதுரை மாவட்டத்திலே பாய்கிற வைகையாறு பெருக்கெடுத்து அதன் மூலமாக கிருதுமால் நதி, பரளை, ஊத்தங்கால் போன்ற ஆறுகள் மிகப் பெரிய அழிவைக் கொண்டு வந்து மிகப் பெரிய சேதத்தை ஏற்படுத்தியிருக்கின்றன. அந்த வெள்ளத்தால் ஏற்கெனவே ஜனவரி, பிப்ரவரி மாதங்களில் ஏற்பட்ட மழையினால் நெல் பயிர்கள் அறுவடைக்கு வருகின்ற நேரத்தில் சேதத்தை ஏற்படுத்தி அறுவடை செய்த அந்த நெல்லையும் வீட்டுக்கு கொண்டு போய் சேர்க்க முடியாத நிலையை உண்டாக்கியது. அந்த அறுவடையின் மூலம் கிடைத்த வைக்கோலும் அந்த மாட்டு தீவனமும் பயன்படுத்த முடியாத நிலையை ஏற்படுத்தியது. இந்த மார்ச் மாத மழையினால் மல்லி, பருத்தி, வத்தல் இந்த மாதிரி விவசாயிகள் மூலதனமாக இருக்கக் கூடிய தொழில்களிலிருந்து கிடைத்த பொருள்கள் யாவும் முழுமையாக அழிந்து விட்டது என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(திரு. கே. தனுக்கோடி தேவர்) [1984 மார்ச் 20

(இரவு 6–40)

போன வறட்சியின் கொடுமையிலிருந்து விடுவிக்கப்பட்டு இந்த ஆண்டு இயற்கையினுடைய சீற்றத்தால் முழுமையாக எங்கள் பகுதிகள் பாழடைந்து இருக்கின்றன என்பதை நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இயற்கையினுடைய சீற்றத்தால் ஒன்று வறட்சி, ஒன்று இந்த மாதிரி வெள்ளம், இந்த இரண்டு வகைக்கும் உள்ளாக்கப்படுகின்ற மாவட்டத்தில் உள்ள முதுகுளத்தூர் போன்ற பகுதிகள் மிகச் சேதம் அடைந்து இருக்கின்றது. இந்த பகுதியில் உள்ள பெரும்பாலான மக்கள் விவசாயத்தை நம்பி வாழக்கூடிய மக்கள். இன்றைக்கு அவர்கள் விவசாயம் செய்ய முடியாத நிலையில் மிகவும் கஷ்டத்திற்கு உள்ளாகி இருக்கிறார்கள். நான் என்னுடைய தொகுதியைச் சுற்றிப் பார்க்கிற போது அங்கே குண்டாறு வழியாகச் சென்று கிருதுமால் நதி, பரவை ஆறு ஆகிய 3 ஆறுகளும் ஒருமுகமாகச் சென்று அந்த இரண்டு கரைகளில் இருக்கினற பயிர்கள் அதாவது விளைச்சல் யாவும் முழுமையாக அழிந்து விட்டது. அதை மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கும், வட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கும் கோரிக்கை விடுத்து உடனடியாக வெள்ளச் சேதத்தில் அழிந்த பொருட்களுக்கு உடனடியாக தகவல் கொடுக்க வேண்டும் என்று கோரியும் நான் 12 ஆம் தேதி சென்று 13 ஆம் தேதி பார்க்கின்ற வரையிலும் எந்த வட்ட ஆட்சித் தலைவரும் எந்த விதமான நடவடிக்கையும் எடுக்காமல் இருந்தார்கள். வெள்ளத்தினால் எந்த எந்த பகுதிகள் மிகவும் சேதம் அடைந்து இருக்கின்றன என்று கேட்டால் இப்போதுதான் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அலுவலகத்திலிருந்து தகவல் வந்திருக்கிறது, தகவல்களைச் சேகரிக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அதற்குப் பின்னால் தான் அவர்களைச் கூட்டிச் சென்று அங்கே அவைகளை பார்க்கின்ற போது ஒரே கிராமத்தில் 60 வீடுகள் இடிந்து மக்களுக்கு நஷ்டத்தை ஏற்படுத்தி இருக்கிறது. ஆயிரக்கணக்கான வீடுகள மிகவும் சேதம் அடைந்து இருக்கிறது. அவர்கள் வீடு இல்லாத நிலையில் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே அரசு புள்ளி விவர கணக்குகளை அதிகாரிகள் மூலம் துரிதமாக எடுத்து எந்த இடத்தில் முழுச் சேதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்றும் எவ்வளவு விவசாயிகளுக்கு முழுமையான சேதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்றும் வீடு இடிந்தவர்களின் கணக்குகளையும் முழுமையாக எடுத்து அவர்களுக்கு முழுமையான நிதி உதவி அளிப்பதற்கு அரசு முன்வரவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20] (திரு. கே, தனுக்கோடித் தேவச்]

காரணம் வறுமையில் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டு இருக்கின்ற அந்த மக்கள் மேலும் வறுமையை சுமந்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆகவே நம்முடைய ஏழை எளிய மக்களின் அன்பைப் பெற்ற நமது அரசு அங்கே வாழ்கின்ற ஏழை எளிய விவசாயத் தொழிலை நம்பி இருக்கின்ற மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்பது நம்முடைய வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். ஆகவே அந்தப் பகுதிகளுக்கு முழுமையான கவனம் செலுத்தி அந்தப் பகுதியில் வாழ்கினற விவசாயப் பெருங்குடி மக்களுக்கு நிவாரணம் அளிப்பதற்கு அரசு வேண்டிய வழி வகைகளை செய்ய வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் கால்நடைகளைப் பொறுத்தவரையில் அங்கே ஒரு வார காலமாக தொடர்ச்சியாக மழை பெய்ததால் கால் நடைகள் மேய்வதற்கு செல்ல முடியாது மிகப் பெரிய அளவில் கால்நடைகள் உயிர் இழந்து இருக்கிறது. அதே போல் காளை என்ற நோய் அங்கே பரவி கால்நடைகளுக்கு மிகப் பெரிய சேதத்தை ஏற்படுத்தி இருக்கிறது. காரணம் காளை என்ற அந்த நோய் ஒரு தொத்து நோய் அது பரவி அந்த பாலை சாப்பிடுகின்ற கன்றுகளும், மற்றும் ஆட்டுக் குட்டிகளும் மிகப் பெரிய அளவில் சேதம் அடைந்து இருக்கின்றன. அதேபோல் இங்கே வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட விவசாயப் பெருங்குடி மக்களுக்கு அரசு அவர்களுக்கு அடுத்த ஆண்டு விவசாயம் செய்வதற்கு இப்போது மழையினால் குளங்களில் தேக்கி வைக்கப் பட்டுள்ள தண்ணீரைக் கொண்டு அவர்கள் விவசாயம் செய்வதற்கு நிவர்ரண உதவிகளை செய்வதற்கு அரசு முன் வர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். காரணம் விவசாயிகள் முழுவதையும் இழந்து இருக்கிறார்கள். இன்றைக்குப் பெய்த மழையின் காரணமாக ஓரளவுக்கு தேக்கி வைத்து இருக்கின்ற தண்ணீரைக் கொண்டு 6 மாத காலத்திற்கு உணவு உற்பத்தி செய்வதற்கான தன்மைகள் இருக்கின்ற வகையில் அரசு முழுமையான நிவாரண உதவியை அளிக்க வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் இங்கே மலட்டு ஆறு திட்டம் நீண்ட நெடுங் காலமாக சொல்லி வந்த திட்டம். 3 மாத காலமாக அந்த மலட்டு ஆறில் ஓடிய தண்ணீர் முழுவதும் கடலில் போய் விழுந்து விட்டது. அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றி இருப்போம் ஆனால் இன்றைக்கு பெய்த மழையினால் கிட்டத்தட்ட 60 கிராமங்களுக்கு அந்த ஆற்றின் தண்ணீரை தேக்கி வைத்து இருப்போம் அது பயன்படக்கூடிய அளவுக்கு இருந்து இருக்கும் அதைச் செய்யாத காரணத்தால்தான் இன்றைக்குப் பெய்த பெருமழையின் காரணமாக வந்த தண்ணீர் கடலிலே சென்று வீணாகிவிட்டது. அதை முழுக்க இந்த ஆண்டு எடுத்து இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றித் தரும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அங்கே வாழுகின்ற விவசாயிகள் ஏற்கெனவே அரசிடமிருந்து கூட்டுறவு வங்கிகளின் மூலமாகப் பட்ட கடன்களைத் திருப்பிக் கட்ட முடியாமல் தத்தளித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். போன ஆண்டு வறட்சி, இந்த ஆண்டு வெள்ளம் என்று இருப்பதால் அவர்கள் எந்தவிதமான கடன்களையும் திருப்பிக் கட்டுவதற்கு வாய்ப்பு வசதிகள் இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். இந்த நேரத்தில், நில வள வங்கிகளில் அளிக்கப்பட்ட கடன்களுக்குத் தண்ட வட்டி என்று கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். இந்த அரசு, இந்த நிவாரணப் பணியில் தண்ட வட்டியை உடனடியாகத் தள்ளுபடி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அத்துடன், நில வரியையும் ரத்து செய்ய வேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்த ஆண்டு விவசாயம் செய்ய இருக்கின்ற விவசாயிகளுக்கு உரக் கடனையும், மற்றக் கடன்களையும் முழுமையான அளவிற்கு இந்த அரசு வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய அரசுக்கு மிகப் பெரிய சோதனைக் கட்டமாக, போன ஆண்டு வறட்சியும், இந்த ஆண்டு வெள்ளமும் வந்திருக்கிறது. எனவே நிதி நிலையைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு இக்கட்டான நிலைமை இருக்குமென்று கருதுகிறேன். எனவே, நம்முடைய மாநில அரசு, மத்திய அரசாங்கத்தை வலியுறுத்தி, நமக்கு ஏற்பட்டுள்ள நஷ்டத்தை ஈடுகட்டும் அளவிற்கு உதவியைப் பெற உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நான் ஏற்கெனவே ஒரு விஷயத்தைப் பற்றி சொல்லி வந்திருக்கிறேன். எங்களுடைய கிழக்கு முகவை மாவட்டத்தை, 1969 ஆம் ஆண்டில் மத்தியிலிருந்து வந்த ஒரு குழு அதை நிரந்தர வறட்சிப் பகுதியாக ஆக்க வேண்டும் ; அது தன்னிறைவு பெறுகினற வரையிலே வறட்சிப் பகுதியாக இருக்க வேண்டுமென்று கூறியிருக்கிறது. அதைப்பற்றி நாங்கள் தொடர்ச்சியாக கேட்டு வந்திருக்கிறோம். ஆனால் இன்னும் அது செய்யப்படவில்லை. அதை நிறைவேற்றுவதற்கு மத்திய அரசை மாநில அரசு கேட்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அந்த நிலை இருந்தால் அங்கே வாழும் விவசாயிகள் ஓரளவிற்கு தன்னிறைவு பெறுகின்ற அள்விற்கு வளர்ச்சியடைகின்ற தன்மை ஏற்படும். ஆகவே, அந்தப் பகுதியை நிரந்தர வறட்சிப் பகுதியாக அறிவிக்க வேண்டுமெனறு இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கிருக்கின்ற பொருளாதார நெருக்கடியில் அரசுக்குப் பல இக்கட்டான சூழ்நிலைகள் இருந்தாலும், பெரும் செல்வந்தர்கள் பெரும் பகுதி கறுப்புப் பணத்தை வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தச் செல்வந்தர்கள், கிராமங்களிலுள்ள விவசாயிகள் உழைத்த உழைப்பின் மூலம் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள்

எனவே, இன்றைக்கு விவசாயிகள் படும் துன்பங்களை மனத்தில் உணர்ந்து, அரசுக்கும் போதுமான நிதி இல்லாததால், அந்தச் செல்வந்தர்கள் தாராளமாக பணத்தைக் கொடுக்க வேண்டும். அப்படிக் கொடுப்பதற்கு அவர்கள் தவறினால் கறுப்புப் பணத்தை வைத்திருப்பவர்களுக்குத் திமிர் வரி என்று போட்டு அவர்களிடமிருந்து பணத்தைப் பெற்று, கிராம மக்களுக்குப் போதுமான நிதியை வழங்கிட வேண்டுமென்று அன்போடு கேட்டுக் கொண்டு, விடை பெறுகிறேன், வணக்கம், நன்றி, ஜெய் ஹிந்த்.

திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி : மாண்புமிகு பேரவையின் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு முதல்வரவர்கள், வெள்ளம் ஏற்பட்டது எனற செய்தி இந்தச் சட்டமன்றத்திற்கு வந்து சேருவதற்குள் ஹெலிகாப்டரின் மூலம் புறப்பட்டுச் சென்று மக்களுக்குச் செய்ய வேண்டிய பணிகளைச் செய்து விட்டு, அறிக்கை ஒன்றைத் தயாரித்து வந்து இந்த அவையில் அறிக்கையை அவர்களே தாக்கல் செய்தார்கள். நான் நினைத்துப் பார்க்கிறேன். ஒரு முதல்வர் வெள்ளச் செய்தி வந்தவுடனேயே வெள்ளப் பகுதிக்கு நேரடியாகச் சென்று பார்த்து, அவரே ஒரு அறிக்கையை வைத்து விவாதத்திற்குக் கொண்டு வந்திருக்கிறார் என்றால், அகில இந்திய அரசியலில் இதுதான் முதல் முறையாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன். அப்படிப்பட்ட ஒரு அறிக்கையின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பு கொடுத்தமைக்காக என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

முதல்வரவர்கள் பொறுப்புடன் சென்று நேரடியாகப் பார்த்து, அரசு அலுவலர்களைப் போர்க்கால நடவடிக்கைகளைப் போன்று முடுக்கி விட்டுப் பணிகள் இன்றைக்கு நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன.

இருப்பினும் அவை உறுப்பினர்கள் அவரவர்களுடைய பகுதியில் ஏற்பட்ட சோதனைகளையும், விவரங்களையும் எடுத்துச் சொல்வதற்குரிய வகையில் இந்த உரை நிகழ்த்தும் வாய்ப்பினைத் தந்திருக்கிறீர்கள் என்ற நம்பிக்கையில் நான் சொல்லும் கருத்துக்களை, ஏற்கெனவே அதிகாரிகள் கொடுத்த குறிப்புகளில் தரவில்லை என்றாலும் அதனை ஏற்றுக்கொள்வீர்கள் என்ற நம்பிக்கையுடன் நான் என்னுடைய பகுதியில் ஏற்பட்ட பாதிப்பை எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

[இரவு 6-50]

1979 ஆம் ஆண்டில் ஏற்பட்ட பெரு வெள்ளத்தால் வைகை சீரமைப்புக் கால்வாய் பெரிதும பாதிக்கப்பட்டது. அந்த பாதிகபுக்கள் பற்றி மூன்று ஆண்டுகளாகத் தொடர்ந்து எடுத்துச் சொல்லப்பட்டும் அது ஆய்வில் இருப்பதாகவும, மதிப்பீடு தயாரிக்கப்பட்டதாகவும் சொல்லப்பட்டதே தவிர 1984 ஆம் ஆண்டு பெய்த மழையால் மீண்டும் பாதிப்புகள் ஏற்படும வரையில், இதுவரையில் அந்தப் பணி நிறைவேற்றப்படவில்லை என்பதை இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

சமீபத்தில் பெய்த பெரு வெள்ளம் காரணமாக கூமாப்பட்டி, வத்திராயிருப்பு போன்ற பகுதிகளில் தீவிரமாகப் பணிகள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருப்பதைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதோடு ஒரு உவமானத்தையும சொல்ல விரும்புகிறேன். பட்டப்பகலில் ஒருவரை நான்கு பேர்கள் மத்தியில் ஒருவர் வெட்டுவாரேயரனால் இரத்தம் பீறிட்டெழும்போது அக்கம், பககத்திலே உள்ளவர்கள் உடனே அவர்களுக்கு உதவி செய்யத் தானாக முன்வருவார்கள். அந்த வகையில் வத்திராயிருப்பு பகுதியில் பாதிப்பு ஏற்பட்டபோது துடிப்போடு அனைவரும் பணிகளைச் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் நடு இரவில் யாருக்கும் தெரியாமல் ஒரு அறையில் ஒருவரை அடித்து, ஊமைக் காயங்கள்ளை ஏற்படுத்தி குற்றுயிராய் அவர்களை வெளியே அனுப்பினால் அவரைப் பார்த்து உடனடியாக அவருக்கு உதவி செய்ய வேண்டும் என்று யாருக்கும் தோன்றாது. அப்படிப்பட்ட ஊமைக் காயம்தான் கடலாடி பகுதிகளைச் சேர்ந்த விவசாயிகளுக்கு ஏற்பட்டிருக்கின்றது. இதுவரையில் எந்த நிவாரணப் பணியும் அந்த விவசாயிகளுக்கு வந்து சேரவில்லை.

டிசம்பர் மாதம் பெய்த பெரு மழை காரணமாகஏற்பட்ட சேதத்திற்காக நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு நிதி ஒதுக்கப்பட்டது. ஒப்பந்தப்புள்ளி கோரப்பட்டு கொடுக்கப்பட்டது. ஆனால் மூன்று மாதங்கள் கடந்து இது வரையிலும் எந்த வேலையும் அங்கே துவக்கப்படவில்லை. மீண்டும் மார்ச் மாதத்தில் பெரும சேதம் ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அந்தச் சாலைகளை எப்படி சரி செய்யப் போகிறார்கள் என்பதை யாராலும் ஊகிக்க முடியவில்லை. முதுகுளத்தூர், கடலாடி வழியாக சாயல்குடி செல்லும் சாலை இன்றையதினம் பேருந்து செல்ல முடியாத சூழ்நிலையில் இருக்கின்றது. சாயல்குடியிலிருந்து திருஉத்தரகோசமங்கை வழியாக இராமநாதபுரம் செல்லும சாலை, சாயல்குடியிலிருந்து கீழக்கரை வழியாக இராமநாதபுரம் செல்லும சாலை ஆகியவை பேருந்துகள் செல்லத் தகுதியற்ற நிலையில் அடித்துச் செல்லப்பட்டு இருக்கின்றன.

சாயல்குடியிலிருந்து ஒப்பிலான், மாரியூர் முந்தல் வழியாக வாலிநோக்கம் செல்லும் சாலையில் பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டு இருக்கின்றன. சனிக்கிழமை இரவுகூட சுமார் 60 பயணிகள் சாயல்குடியில் நிராயுதபாணிகளாக நின்றுகொண்டிருந்தார்கள் பேருந்து செல்லும் என்று எண்ணி வந்தோம்; ஆனால் சாலை சரியில்லை என்று பேருந்து செல்லாமல் நிறுத்தப்பட்டு விட்டது! நாங்கள் எப்படிச் செல்வோம் என்று அந்தப் பயணிகள் சொன்னார்கள். மாவட்டத்திற்கு மொத்தமாக ஒதுக்கப்படுகின்ற நிதியை அவர்களுக்குக் கண்கூடாகத் தெரிகின்ற பிரபலமான பகுதிகளுக்கு மட்டும் செலவிட்டு கடற்கரையோரத்தில் புறக்கணிக்கப்பட்டிருக்கின்ற கடலாடி போன்ற பகுதிகளுக்குச் செலவிடப்படாத நிலைமை இருக்கின்றது. உடனடியாக அந்தப் பகுதிகளையும் சீரமைக்க ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று நான் வலியுறுத்துகிறேன்.

கடந்த 10 தினங்களுக்கு முன்பாக பெய்த பெருத்த மழை காரணமாக முதுகுளத்தூர் வட்டம் கிடாத்திருக்கை, சோனப்பிரியான்கோட்டை ஆகிய இரண்டு கிராமங்களுக்கு மட்டும் சொந்தமான சுமார் 300 ஏக்கர் புஞ்சை நிலங்கள் மலட்டாறில் ஏற்பட்ட பெரு வெள்ளத்தால் அடித்துச் செல்லப்பட்டு அந்த நிலங்களிலே உள்ள மிளகாய்ப் பயிர் மொத்தமாக அந்த 300 ஏக்கரிலும் செடிகள் கூட இருந்த இடம் தெரியாத வகையில் அடித்துச் செல்லப்பட்டிருக்கின்றது. அவர்களுக்கு உடனடியாக நிவாரணம் அளிக்க வேண்டும். டிசம்பர் மாதம் பெய்த பெரு மழை காரணமாகவ்ம, அடுத்து ஜனவரி மாதம் பெய்த பெரு மழை காரணமாகவும் முதுகுளத்தூர் வட்டம் கடலாடி ஒன்றியத்தில் உச்சிநத்தம, அன்னபூவநாயக்கன்பட்டி, சேதுராச புரம், கஞ்சலியாபுரம், செஞ்சடைநாதபுரம், வாளமபட்டி, முத்துராமலிங்கபுரம் போன்ற சுற்றுப்புற பகுதிகளில் சுமார் 5 ஆயிரம் ஏக்கருக்கு அதிகமான கரிசல் நிலங்களில் விளைந்த மல்லி மொத்தமாக நஷ்டம் அடைந்து இருக்கின்றது. அந்த விவசாயிகள் இன்று நிராயுதபாணியாக நின்று கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு உடனடியாக நிவாரணம் அளிக்க வேண்டும் என்று நான் வலியுறுத்துகிறேன்.

எங்களுடைய முதுகுளத்தூர் வட்டாட்சியர் மிகத் திறமையான அதிகாரி, நல்லவர் நேர்மையானவர் என்பதை முன்கூட்டியே சொல்ல விரும்புகிறேன். அவர் ஒரு விளக்கத்தைக் கொடுத்தார். என்னால் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை. தொடர்ந்து பெய்த பெரு மழையின் காரணமாக பல கிராமங்களில் நூற்றுக்கணக்கான வீடுகள் இடிந்திருக்கின்றன. எங்களுக்கு உதவி வேண்டுமென்று வட்டாட்சியர் அலுவலகத்தில் விண்ணப்பித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் மக்கள் அவர்களுக்கு இதுவரையில் எந்த உதவியும் அளிக்கப்படவில்லை. ஏன் அளிக்கப்படவில்லையென்று நான் கேட்டேன். வட்டாட்சியர் அவர்கள் ஒரு விளக்கம் கொடுத்தார்கள். வெள்ளம் ஏற்பட்டு வீடு இழந்தால்தான் நிவாரணம் அளிக்கச் சட்டத்தில் இடம் இருக்கிறது. தொடர்ந்து பெய்த பெரு மழையின் காரணமாக வீடு இழந்திருப்பார்களானால் அதற்கு நிவாரணம் அளிக்க எங்களுக்கு உத்தரவில்லையென்று சொன்னார்கள். வெள்ளம் என்றால் என்ன பெரு மழை என்றால் என்ன என்று எனக்கு விளக்கம் சொல்லுங்கள் என்று கேட்டேன். அதற்கு அவர் சொன்னார். ஆற்று வெள்ளம் கரைபுரண்டு ஓடி, கிராமங்களுக்குள் சென்று, அந்த வழியில் உள்ள வீடுகளை இடித்திருக்க வேண்டும், ஏரிகள் கரைகள் உடைந்து, கிராமத்தில் , பாய்ந்து, அதனால் வீடுகளை இழந்திருக்க வேண்டும். அப்பொழுதுதான் நிவாரணம் அளிக்கப்படும். தொடர்ந்து பெய்த பெரு மழையின் காரணமாக வீடுகள் இடிந்து போயிருக்குமானால் அவற்கு உதவி அளிக்க எங்களுக்கு உத்தரவு இல்லையென்று சொன்னார்கள். அவர் சொன்ன விளக்கம் விதிகளுக்குச் சரியாக இருக்கலாம், வெள்ளம் என்பதற்கும் பெரு மழை என்பதற்கும் சரியாக இருக்கலாம். ஆனால் நியாயம் இருக்கிறதா என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன். தொடர்ந்து

பெய்த பெருமழையின் காரணமாக பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்த மழையினால் வீடுகள் இடிந்திருந்தால் என்ன? ஆற்று நீரால் இடிந்தால் என்ன? ஏழை விவசாயிகள், பொருளாதாரத்தில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் இன்றையதினம் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, வெள்ளத்தால் வீடிழந்தவர்கள், மழையால் வீடிழ்ந்தவர்கள் என்று வித்தியாசம் பார்க்காமல் சேதமுற்ற சாதாரண விவசாயிகளுக்கு நிவாரணம் அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டு, அதனை வலியுறுத்தி, நன்றி சொல்லி முடிக்கிறேன்.

திரு. எஸ். ஆண்டித்தேவர்: மாண்புமிகு மன்றத்தினுடைய துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்று இந்த அவையிலே முதலமைச்சரால் வைக்கப்பட்ட வெள்ள அறிக்கையின் மீது பேச எனக்கு வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு உங்களுக்கு நன்றி கூறிக் கொள்கிறேன். தமிழகத்திலே ஜனவரி, பிப்ரவரி மாதங்களிலே, குறிப்பாக, தஞ்சை, திருச்சி, மாவட்டங்களிலே பெய்த மழையின் காரணமாக விவசாயிகளுக்கு எந்த அளவுக்குப் பாதிப்பு ஏற்பட்டது, தமிழகம் முழுவதும எந்த அளவுக்குப் பாதிப்பு இருந்தது என்பதனை இந்த மன்றத்திலே விவாதித்திருக்கிறோம். அதற்குப் பின்னால் இப்பொழுது மார்ச் மாதம் 3 ஆம் தேதி ஆரம்பித்த மழை 6 ஆம தேதி அதிகமாக பெய்ததன் காரணமாக மதுரை, இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி மாவட்டங்களிலே மிக அதிகமாக விவசாயிகளுக்குப் பாதிப்பு ஏற்படுத்தி விட்டது. ஒட்டு மொத்தமாக தமிழகத்திலே இருக்கிற 75 சதவீதம் விவசாயிகளுக்கு இந்த ஆண்டு பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை அரசு நன்கு உணரும். குறிப்பாக, மதுரை மாவட்டத்தில் பெய்த மழையின் காரணமாக, வைகை ஆற்றுப் பாசனத்தில் இருக்கிற நிலங்கள் அத்தனையும நெற்பயிரெல்லாம் 3 தினங்கள் நீரிலே இருந்த காரணத்தினால் விவசாயிகள் நெற் பயிரையோ, நெல்லையோ எடுக்க முடியாமல் ஒட்டு மொத்தமாக நஷ்டம ஏற்பட்டிருக்கிறதி. அவையெல்லாம் இந்த வெள்ள நிவாரண அறிக்கையிலே குறிப்பிடவில்லை. அது போன்று பல்லாயிரக்கணக்கான பருத்தி, கரும்பு, வாழை, நிலங்கள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதற்கும என்ன நிவாரணம் என்பது இந்த அறிக்கையிலே சொல்லப்படவில்லை. இருந்தாலும் மதுரை மாவட்டத்திலே ஏற்பட்ட விவசாயப் பாதிப்பிற்கு இந்த அரசு உடனடியாகப் பயிர்பாதுகாப்புத் திட்டத்தின் கீழானாலும சரி, அந்த விவசாயிகளுக்கு உடனடி நிவாரணம் அளிப்பதற்கு மத்திய அரசை வலியுறுத்திக் கேட்டு, பல்வேறு உதவி செய்ய வேண்டுமென்பதோடு மட்டும அல்லாமல், வருகின்ற காலங்களில் அவர்கள் மேலும் விவசாயம் செய்வதற்கு எந்தவித நிதி ஆதாரமும் இல்லாத வகையில் அவர்களுக்கு நஷ்டஈடோ அல்லது மானியத்தோடுகூடிய கடனோ விவசாயிகளுக்குக் கொடுத்தால்தான் தென்னையை இழந்து, வாழையை இழந்து, பருத்தியை இழந்து, நெல்லை இழந்து தவிக்கிற விவசாயிகளுக்குப் பாதுகாப்பு இருக்கும். இந்த அரசு உரிய நடவடிக்கை எடுத்து, நிதி உதவி செய்ய வேண்டும். நிதி உதவி செய்வதோடு மட்டுமல்லாமல் வரிகளைத் தள்ளுபடி செய்ய வேண்டும்.

(இரவு 7-00)

அங்கே விவசாயிகளுக்கு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற பயிர் கடன், கூட்டுறவுக் கடன்கள் எல்லாம் தள்ளிப்போட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் கேட்டு[redacted] கொள்கிறேன். மதுரை நகரில் வைகை ஆறு செல்கிற காரணத்தால் ஆயிரக்கணக்கான குடிசைகள் அடித்து செல்லப்பட்டிருக்கின்றன. இது ஆண்டுதோறும் தொடர்ச்சியாக வருகிற நிகழ்ச்சியாக இருக்கிறது. காரணம் வீடுகள் இல்லாதவர்கள் ஆற்றுப் பகுதியிலே தாழ்வான பகுதியிலே் வீடுகளைக் கட்டி கொள்கிறார்கள். அதற்கு பின்னாலே வெள்ளம் வருகிற போது நாம் என்னென்ன முன் நடவடிக்கைகளை எடுத்தாலும், உயிர்களை பாதுகாத்தாலும், குடிசைகளையும் அவர்களுடைய பொருள்களையும் வெள்ளம் அடித்துச் செல்கிறது. ஆகவே அரசு மேடான பகுதியில் அவர்கள் வீடு கட்டிக் கொள்வதற்கு நிலத்தை எடுத்து வீட்டு மனைப்பட்டாக்களை வழங்க வேண்டும். வருங்காலத்தில் வரவிருக்கிற கஷடங்களிலிருந்தும், தொல்லைகளிலிருந்தும் இந்தக் குடிசைப் பகுதி மக்களை பாதுகாக்க அரசு உரிய நடவடிக்கையை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஆண்டிப்பட்டி பகுதியில் கடமலைக்குண்டு, மயிலாடும் பாறை, வரசநாடு, தர்மராஜபுரம், சிங்கராஜபுரம் போன்ற பகுதிகள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மாண்புமிகு ஆளும்கட்சி உறுப்பினர்கள் வத்திராயிருப்பு பகுதியில் உடனடியாக போர்க்கால நடவடிக்கைபோல நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இயற்கையின் காரணமாக நம்மால் செய்ய முடியாமல் போனவற்றைச் சொன்னாலும் அதை அரசியல் என்று பேசுவது நியாயத்திற்கு புறம்பானதாகும். நான் ஒன்றைச் சொல்கிறேன். முதலமைச்சர் அவர்கள் இங்கேயிருந்து 8 ஆம் தேதி சென்றார்கள். மதுரையில் சென்று இறங்கியவுடன் மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர் அவர்கள் அங்கே இல்லை. எங்கே சென்றார்கள் என்ற செய்தி கிடைக்கவில்லை. ஏனென்றால் உசிலம்பட்டி பகுதியில் ஒரு ஆற்று உடைப்பின் காரணமாக வறட்சிப் பணிக்காகச் சென்ற ஆட்சித்தலைவர் அவர்கள் எங்கே இருக்கிறார்கள் என்று போலீசிற்கே தெரியவில்லை. முதலமைச்சர் அவர்கள் மாவட்ட ஆட்சித்தலைவரை பார்க்காமல் எந்த அறிக்கையும் கொடுக்க முடியாத நிலையில், ஆறு மணி நேரம் அந்த வெள்ளப் பகுதியில் இருந்து மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களை ஹெலிகாப்டரில் அழைத்து வந்து முதலமைச்சர் அவர்களை சந்திக்கச் செய்திருக்கிறார்கள். முதலமைச்சரும் மறுபடியும் 8, 9 ஆம் தேதியில் போகிறபோது ஹெலிகாப்டரில்தான் ஆண்டிப்பட்டி பகுதியையும், அந்த மழை பெய்த பகுதிகளையும் பார்க்க முடிந்திருக்கிறது. 8 ஆம் தேதி வரையில் எந்த அதிகாரியும் உள்ளே போக முடியவில்லை. காரணம் ஒரே ரோடு இருப்பதால், அதுவும் வைகை ஆறு பல்வேறு பகுதிகளில் அடித்துச் சென்றுவிட்டதால் இந்த நிலை ஏற்பட்டது. ஆகவே நிவாரண வேலைகள் 8 ஆம் தேதி வரையில் ஒன்றும் நடக்கவில்லை என்ற உண்மையைச் சொன்னாலும் இது அரசியல் என்று சொல்வது நியாயத்திற்குப் புறம்பானது என்று சொல்கிறேன்.

(திரு. எஸ். ஆண்டித்தேவர்) [1984 மார்ச் 20

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை)

நான் 12 ஆம் தேதி அந்தப் பகுதிக்குச் செல்கிறபோது கூட கடமலைக்குண்டுச்கு அந்தப் பக்கம 20 கிலோ மீட்டருக்கு எந்த வாகனமும் செல்லமுடியாமல், நான் நடந்து சென்று வரசநாடு, தர்மராஜபுரம், கடமலைக்குண்டு, சிங்கராஜபுரம போன்ற எல்லாப் பகுதிகளையும் நான் சுற்றிப் பார்த்தேன். அங்கே ஆயிரக் கணக்கான குடிசைகள் தரைமட்டமாகப் போயிருக்கின்றன. சில நாட்களுக்கு முன்னால், பெரியகுளம நாடாளுமன்றத் தேர்தலின் போது அங்கே பழனிச்சாமி கவுண்டர் என்பவர் எங்களுக்கு மதிய உணவு அளித்தார்கள். அவருடைய கெட்டி வீடு, அவருடைய தோட்டம், கிணறு, ஓவர்-ஹெட் டாங்க் எல்ல இப்போது எங்கே இருக்கிறது என்று அடையாளம தெரியவில்லை. காரணம், அங்கே இருக்கிற மரங்களை யார் வெட்டினார்கள் என்று தெரியவில்லை; கோடிக்கணக்கான ரூபாய் மதிப்புள்ள அந்த மரங்களை வனத்துறை அதிகாரிகள் பொதுமக்களிடமிருந்து செய்தி அறிந்து ஒரு இடத்தில், ஆற்றுப் பள்ளப்பகுதியில் வைத்திருந்த காரணத்தால், அதிகமான வெள்ளம் வந்தபோது 60 அடி, 50 அடி நீளமுள்ள அந்த பெரிய மரங்கள் மிதந்து வந்து வீடுகளை இடித்திருக்கின்றன. அங்கே போய் பார்க்கிறபோது 12 ஆம் தேதி மின் இணைப்புகள் ஒன்று கூட இல்லை. எல்லா கம்பங்களும் ஆண்டிப்பட்டி வரையில் அந்த மரங்ளின் காரணமாக, டிரான்ஸ்பார்மர் உளபட அத்தனையும் நொறுக்கப்பட்ட காரணத்தால் மின் இணைப்பு இல்லை. 12 ஆம் தேதி வரையில் மண்ணெண்ணெய்ச் போய் சேரவில்லை. காரணம் அங்கே வாகன வசதி இல்லாமல் இருந்தது. இதைச் சொனனால் அரசியல் என்பதல்ல. 12 ஆம் தேதி அங்கே இருக்கிற பெரியகுளம் சப்-கலெக்டரையும், தாசில்தாரையும் நான் நேரில் பார்த்து ஒரு மணி நேரம் பேசிக்கொண்டிருந்தேன். பல்வேறு இடங்களுக்கு பொட்டலங்களைப் போட்டிருக்கிறார்கள், ஆற்று தண்ணீர் 6 அடி நிற்கிறபோது பொட்டலங்களைப் போட்டால் அவர்கள் எங்கே போய் எடுப்பது என்கிற அளவில் தண்ணீரில் மூழ்கி இருந்தது. ஆகவே மூன்று தினங்கள் அந்த மக்கள் கஷ்டமான நிலையில் இருந்திருக்கிறார்கள். அங்கே அண்ணாமலைத் தேவர் என்பவர் வீட்டில் அவரும் அவரோடு ஐந்து பேர்களும் இருந்திருக்கிறார்கள். அதுவும் நல்ல கெட்டி வீடு. அதுவும் அடித்துச் செல்லப்பட்டிருக்கிறது, அந்தப் பிணங்களைக் கூட எடுக்க முடியவில்லை. ஆயிரம் ரூபாய் 12 ஆம் தேதி வரையில் நான் போகிற வரையில் போய்ச் சேரவில்லை. சப்-கலெக்டர் அரிசி கொடுத்தார்களா, என்ன செய்தார்கள் என்று கேட்டதற்கு 9 ஆம் தேதி முதல் 12 ஆம் தேதி வரையில் இரண்டு நேரம் உணவு கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதுவும் பள்ளிக்கு வந்தவர்களுக்குத் தான். சில உடைமைகளை வைத்துக்கொண்டு அந்தப் பகுதியில் இருந்தவர்களுக்கு அது போய் சேரவில்லை. நான் நேரில் விசாரித்து அறிந்து வந்த விவரங்களைச் சொல்கிறேன் ஆகவே, அங்கேயுள்ளவர்களுக்கு 12 ஆம்] தேதி இரவு 8 மணி

1984 மார்ச் 20] [திரு. எஸ். ஆண்டித்தேவர்)

வரையில் எந்தவிதமான நிவாரணமும் அளிக்கப்படவில்லை நான் அங்கே அதுவரையில் இருந்தேன் என்பதால் சொல்கிறேன அரிசி கொடுக்கவில்லை. மண்ணெண்ணை கொடுக்கவில்லை விசாரித்தபோது. நாளை முதல் கொடுக்கப்படும் எனறு சொன்னார்கள். எதற்காக இதைச்சொல்கிறேன் என்றால் அதிகாரிகள் கூட அந்தப் பகுதிக்குப் போகமுடியாத நிலைமைக்கு அங்கே வெள்ளம் இருநது இருக்கிறது. அங்கேயுள்ள ஒரு வீட்டில் போய்ப் பார்த்தேன். 11 அடி உயரத்திற்கு தண்ணீர் போய் இருக்கிறது. அதன் காரணமாக நூற்றுக்கணக்கான நெல் மூட்டைகள் வீணாகிவிட்டன. முளைத்துப் போய்விட்டன தண்ணீரிலேயே மூனறு நாட்களுக்கு மேலே இருந்த காரணத்தால். அந்த வீடு இடிய வில்லை என்பதால் நிவாரண உதவித் தொகை கிடையாது என்று சொல்கிறார்கள். வீடு இடியவில்லை அதனால் நிவாரணம் இல்லை எனறு சொல்வது சரியல்ல. அந்த நெல் மூட்டைகள் வீணாகி இருப்பதைக் கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு அவர்களுக்கு நிவாரண உதவி கொடுக்கவேண்டும். மத்திய அரசைக் கேட்டு இருக்கிறோம். குழு வரும், பின்னர் நிதி வரும் என்று இருந்தால், 3–4 மாதங்கள் ஆகிவிடும். அதுவரையில் அந்த விவசாயிகள் எங்கே இருப்பார்கள். ஆகவே உடனடியாக அந்த விவசாயிகளுக்கு நிவாரணம் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அங்கேயிருக்கும் லட்சக்கணக்கான ஏக்கர் நிலங்களில் பயிரிடப்பட்டு இருந்த வாழை, தென்னை ஆகியவை கடமலைக்குண்டு, வருஷநாடு மற்றும் மயிலாடும்பாறை பகுதிகளில் சேதம் அடைந்து இருக்கிறது. அவர்கள் பயிர்களைக் காப்பாற்ற வேண்டுமானால், அவர்கள் கிணற்றுநீர் எடுத்துத்தான் பயிர் செய்ய வேண்டும். ஆகவே அவர்களுக்கு வசதியாக கிணற்றில் இருந்து நீர் எடுக்க மின் இணைப்பு கொடுப்பதற்கு மின் துறையோடு தொடர்பு கொண்டு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். அதற்காக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்று சொன்னார்கள். ஆனால் இதுவரையிலும் 13 ஆம் தேதி வரையில் செய்யப்படவில்லை ஆகவே, அந்தப் பகுதிக்கு உடனடியாக மின் இணைப்பு கொடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். அந்தப் பகுதியில் கால்நடைகள் அதிகமான அளவில் சேதம் அடைந்து இருக்கின்றன. அங்கேயிருக்கிற வெட்னரி டாக்டர் அவர்களைக் கேட்டபோது கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு பால் கொடுக்கின்ற மாடுகளாக இருந்தால் எழுதிக்கொடுக்கிறேன் என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் அங்கே மொக்கையன் என்பவர், தொழுவத்தில் இருந்து 35 மாடுகள் அடித்துச்செல்லப்பட்டு உள்ளன. 30 மீட்டர் தொலைவுக்கு அப்பால் 3 மாடுகள் உயிரோடு காப்பாற்றப்பட்டதாகத் தெரிகிறது. (மணியடிக்கப்பெற்றது.) அவருக்கு நிவாரணம் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது).

[1984 மார்ச் 20

*திரு. மு. ஜான் வின்செண்ட் : தலைவர் அவர்களே, சமீபத்தில் வெள்ளத்தால் நெல்லை, மதுரை, இராமநாதபுரம் ஆகிய மாவட்டங்களில் எதிர்பாராத அளவு சேதம் ஏற்பட்டு அவற்றை நேரடியாகப் பார்வையிடுவதற்காக மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் சுற்றுப் பயணம் மேற்கொண்டு இங்கே அறிக்கைகையை அளித்திருக்கிறார்கள். அதற்காக என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக நெல்லை மாவட்டத்தில் மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆறுதல்கூறி மனிதாபிமானத்தோடு அங்கே பல பணிகளைச் செய்யக் கட்டளை இட்டார்கள். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் நிர்மல் சிங் ஹிரா அவர்களும் மற்றும் நெல்லை மாவட்ட காவல் துறைத் தலைவர்கள் (தெற்கு) (வடக்கு) மற்றும் தீ அணைப்பு பொதுப்பணித்துறை. நெடுஞ்சாலை பொறியாளர்கள், ஒன்றியப் பணியாளர்கள், ரெவின்யூ துறையினர் உடனுக்குடன் தீவிரமாக நிவாரணப் பணிகளில் ஈடுபட்டு குறிப்பாக பிப்ரவரி 25 ஆம் தேதி முதல் மார்ச் 5 ஆம் தேதி வரையில் நல்ல முறையில் பணிகளைச் செய்திருக்கிறார்கள். 1390 குடிசைகள் முழுமையாக அழிந்துவிட்டன. 4833 குடிசைகள் பகுதியாகப் பாதிக்கப்பட்டுள்ளன. அரசு அதிகாரிகள் பல இடங்களில் குடிசைகளுக்கு இழப்புத் தொகை கொடுத்திருக்கிறார்கள் சில இடங்களில் கொடுக்கவில்லை. இப்படிப்பட்ட கிராமங்களில் இட்டமொழி கிராமமும் ஒன்று. அந்தக் கிராமத்தில் ஆதிதிராவிட மக்கள் அதிகமாக வாழ்கிறார்கள். அவர்களுக்கு எல்லாம் உடனடியாக நல்ல முறையில் நிவாரணம் அளிக்க தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

(இரவு 7-10)

நாங்குநேரி தொகுதியைப் பொறுத்த வரையில் அங்கே நம்பியாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் இருக்கிறது. அங்கே ஒரு சிறிய அணை கட்ட வேண்டுமென்ற கோரிக்கை பல ஆண்டுக் காலமாக இருந்து வருகிறது. இதுவரையில் அந்த அணை கட்டப்படவில்லை பாலமும் கட்டப்படவில்லை. இந்த வெள்ளத்தின் போது அங்கே ஒரு டிராக்டரில் வந்து கொண்டிருந்த மூன்று பெண்கள் - இரண்டு பேர் வாலிபப்பெண்கள், ஒருவர் 50 வயது ஆசிரியை - வெள்ளத்தில் அடித்துச் செல்லப்பட்டுவிட்டார்கள். அந்தக் குடும்பங்களுக்கு கொடுக்கவேண்டிய நிவாரணம இதுவரையில் கிடைக்கவில்லை. உடனடியாக மன்னார்புரம் நம்பியாற்றிலே இழுத்துச் செல்லப்பட்ட பாதர் உவரியைச் சேர்ந்த அந்த மூன்று குடும்பங்களுக்கும் நிவாரணம் அளிக்க தகுந்த ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்

நெல்லை மாவட்டத்தில் 1·53 இலட்சம் ஏக்கர் நிலம் முழுமையாகப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது; அதே நேரத்தில் மிளகாய், கொத்தமல்லி, பருத்தி, வெற்றிலை, பயறு வகைகள், வாழை போன்ற பயிர்கள் எல்லாம் கூட முழுமையாக அடித்துச் செல்லப்பட்டுவிட்டன. பெருத்த சேதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது; இயற்கையின் சூழ்நிலையால் இந்த நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

கடந்த 1973 ஆம் ஆண்டிலே அப்போது முதலமைச்சராக இருந்த திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தலைவர் கருணாநிதி அவர்கள் பச்சையாறு அணைக்கட்டுத் திட்டத்திற்கு அடிக்கல் நாட்டினார்கள். அதற்கான கோப்புகள் இல்லை ; தஸ்தாவேஜுகள் இல்லை ; இன்வெஸ்டிகேஷன் இல்லை. ஆனால் அடிக்கல் நாட்டப்பட்டது. அந்தப் பச்சையாற்றுத் தண்ணீர் ஒரு பகுதி தாமிரவருணியிலும் ஒரு பகுதி நம்பியாற்றிலும் சென்று களக்காடு நாங்குனேரி ஒன்றியப் பகுதிகளில் ஏராளமான நஷ்டத்தைக் ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் நெல்லை மாவட்டத்திற்கு வந்த நேரத்தில் அரசு அதிகாரிகளிடம் பச்சையாற்றுத் திட்டம் பற்றிக் கேட்டார்கள். அங்கே இருந்த மக்கள், விவசாயிகள், அதிகாரிகள், மற்றவர்கள் எல்லாம் அது பற்றிய விவரங்களை விரிவாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். 1973-லே திட்டத்தை நிறைவேற்றியிருந்தால் இன்றைக்கு இத்தகைய சேதம் ஏற்பட்டிருக்காது. அன்றைக்கு அடிக்கல் நாட்டினார்கள். விளம்பரம் செய்யப்பட்டது. எந்த விதமான திட்டமும் இல்லாமல், கோப்புகள் இல்லாமல், இன்வெஸ்டிகேஷன் இல்லாமல் விளம்பரத்திற்காக அடிக்கல் நாட்டியதோடு நின்றுவிட்டது.

இன்றையதினம் தாமிரவருணி பெருக்கெடுத்து ஓடுகிறது என்றால் அதற்குக் காரணம் அந்த பச்சையாற்றுத் தண்ணீரில் முக்கால்வாசி தண்ணீர் தாமிரவருணி ஆற்றில் கலக்கிறது. ஒரு கால்வாசி தண்ணீர் நம்பியாற்றில் கலக்கிறது. நம்பியாற்றில் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தின் காரணமாக நாங்குனேரி வட்டத்தில் பெரும் இழப்பு ஏற்பட்டது. நாங்குனேரி தொகுதியைப் பொறுத் வரையில் களக்காடு பகுதி பெருத்த சேதத்திற்கு ஆட்பட்டிருக்கிறது. நாங்குனேரி வட்டத்தில் 80 ரோடுகள் சேதம் அடைந்திருப்பதாக அதிகாரிகள் கணக்கு கொடுத்திருக்கிறார்கள் களக்காடு வட்டத்தில் ஏற்பட்டிருக்கிற ரோடுகளின் சேதம் சுமார் 18 இலட்சம் ரூபாய் என்றும், நாங்குனேரி வட்டத்தில் ஏற்பட்டிருக்கிற ரோடுகளின் சேதம் சுமார் 14 இலட்சம் ரூபாய் என்றும் வள்ளியூர் ஒன்றியத்தில் நகரப் பஞ்சாயத்தில் ஏற்பட்டிருக்கிற சேதம் சுமார் ஒரு இலட்சம் ரூபாய் என்றும் அதிகாரிகள் கணக்குக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பகுதிகளில் உடனடியாக நிவாரணப் பணிகளை மேற்கொண்டு, ஏற்பட்டிருக்கிற சேதங்களை சீர் செய்வதற்கான திட்டங்களைப் போட்டு, பண ஒதுக்கீடு செய்து அந்தத் திட்டங்களை விரைவிலே நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நிவாரணப் பணிகளைச் செய்யும்போது, மேலும் இப்படிப்பட்ட வெள்ளம் வரக்கூடிய காலத்தில் பாதிப்பு ஏற்படாமல் இருக்கின்ற அளவுக்கு ஒரு நிரந்தர நிவாரணப் பணியாகச் செய்ய வேண்டும். மழைக் காலங்களில் தண்ணீர் வீணாகப் போய் கடலில் கலக்கிறது. அப்படி தண்ணீர் வீணாகாமல் இருக்க உடனடியாக பச்சையாறு, கொடுமுடியாறு, திட்டங்களை நிறைவேற்றிக் கொடுக்க இந்த அரசு தீவிரமான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. மு. ஜான் வின்செண்ட்] [1984 மார்ச் 20

வடக்கு விஜயநாராயணன் குளத்திலிருந்து வருகின்ற தண்ணீர் நம்பியாற்றில் விழுந்து, இறுதியாக வீணாக கடலில் போய் கலக்கிறது. இது குறித்து அமைச்சர் அவர்களிடமும், சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளிடமும் தெரிவித்திருக்கிறோம். தகுந்த முறையில் திட்டமிட்டு நிறைவேற்றினால் அந்தத் தண்ணீர் வீணாகாமல் தடுக்கப்பட்டு, ஏருந்தைக் குளத்தில் விட்டு திசையன்விளை பகுதிக்கு திருப்பிவிடப்பட்டால் 11 குளங்கள் அதனால் பயன் பெறும். வெள்ளப் பெருக்கினால் ஏற்படக்கூடிய சேதமும் தடுக்கப்படும். அதற்குத் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல, இந்த வெள்ள அறிக்கையில் இதய தெய்வம் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நெல்லை மாவட்ட விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள் சார்பாக அதை நான் வரவேற்கிறேன். நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதாவது, பாபநாசம் அணையிலிருந்தும் மணிமுத்தாறு அணையிலிருந்தும் அங்கே இருக்கிற கார் பயிருக்கு தண்ணீர் திறந்துவிட அனுமதி வழங்கியிருக்கிறார்கள்.

அதே நேரத்தில் பாபநாசம் அணையிலிருந்தும் மணிமுத்தாறு அணையிலிருந்தும் தண்ணீரை விடும்போது 80 அடிக்கு மேலே உள்ள தண்ணீரை நாங்குனேரி பகுதிக்கும் 80 அடிக்கு கீழே இருக்கிற தண்ணீரை தாமிரவருணியின் பிரதான கால்வாய் வழியாக நெல்லைப் பகுதிக்கும் பாசனத்திற்கு விட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏனென்றால்; மணிமுத்தாறு பகுதியில் ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கர் நிலம் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் இரண்டாம் போகம் சாகுபடிக்கு 80 அடிக்கு மேலே 118 அடி வரையிலுள்ள தண்ணீரை நம்பி இருக்கிறார்கள். அங்கே இருக்கிற பயிருக்கும் நோய் ஏற்பட்டு பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட நிலையில் 80 அடிக்கு மேலே உள்ள தண்ணீரை நாங்குனேரி, சாத்தான்குளம் வட்டப் பகுதிகளுக்கும் 80 அடிக்கு கீழே உள்ள தண்ணீரை தாமிரவருணியில் திருப்பி விடவும் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் கருணை மானியம் கொடுப்பதற்காக 50 இலட்சம் ரூபாயை ஒதுக்கி இருப்பதாக கூறப்பட்டுள்ளது. அதை இன்னும் கொஞ்சம் கூடுதலாக ஒதுக்கி, நல்ல முறையிலே கணக்குகளை எடுத்த பின்னால், அந்த அடிப்படையில் விவசாயிகளுக்கும் பொது மக்களுக்கும் ஏழை எளிய மக்களுக்கும் கொடுக்க வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சமீபத்தில் கொடுமுடியாறு அணை பச்சையாறு திட்ட வெள்ளப் பெருக்கின் காரணமாக, செங்களாக்குறிச்சியில் உள்ள பெரிய குளம் மண் மேடிட்டு காட்சியளிக்கிறது. வருகின்ற கோடையில் அங்கே புல்டோசரைக் கொண்டு குளத்தில் இருக்கின்ற மண்ணை அப்புறப்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. மு. ஜான் வின்செண்ட்]

அதே போல் களக்காடு ஒன்றியத்திலே உள்ள கோவிலம்மாள்புரம் பகுதியிலே ஏராளமான ஏக்கர் நிலங்கள் பாசனத்திற்கு பயன்படாத வகையில் வாய்க்கால் தூர்ந்து மிகவும் சேதம் அடைந்திருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட நிலையில் அங்கே இருக்கின்ற பொதுப் பணித் துறையினர் மறு ஆய்வு செய்து நடவடிக்கை எடுத்து, மிக விரைவிலே செப்பனிட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நெல்லை மாவட்டத்திற்காக மொத்தத்திலே ரூ. 50 இலட்சத்தை நெடுஞ்சாலை போக்குவரத்துத் துறையினர் கேட்டிருக்கிறார்கள். பஸ் போய்க் கொண்டிருக்கிற ஊராட்சி ஒன்றிய ரோடுகளில் இன்றைக்கு பஸ் போகாத நிலைமையில் பல கிராமங்கள் இருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே, உடனடியாக அந்தக் கிராமங்களில் ரோடுகளை செப்பனிட்டு, மீண்டும் பஸ் போக்குவரத்து தொடர்ந்து நடைபெறுவதற்கு ஆக்கபூர்வமான வேலைகளை ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வெள்ளத்தால் பல ரோடுகள் - நாங்குநேரி ஒன்றியப் பகுதிகளில் கண்மணியின் குடியிருப்பு, முத்தலாபுரம் மற்றும் சவளைக்காரன்குளம், சடையநேரி ரோடுகளும், மற்றும் வடிவால்புரம் இளையம்புத்தூர் ஆகிய ரோடுகளும் களக்காடு ஒன்றியப் பகுதியிலே வடிவுச்சுமதில் கோதை சேரி ரோடும், தெற்கு காடு வெட்டி நடுவைக்குளம் ரோடும், சிங்கிக்குளம் ரோடு, சிதம்பராபுரம், கோவிலம்மாள்புரம், சூரங்குடி கலுங்கடி ரோடும், வடஊர்ப்பட்டி கிழவுப்புருணி ரோடுகளும், சிங்கிக்குளம், சடையமான் குளம் ரோடும் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டுள்ள காரணத்தினால் இங்கே நான் கேட்டுக்கொள்வது, களக்காடு ஒன்றியத்திலே பாதிக்கப்பட்டுள்ள ரோடுகளுக்காக ரூ. 18 இலட்சமும், நாங்குநேரி ஒன்றியப் பகுதியில் பாதிக்கப்பட்ட ரோடுகளுக்காக ரூ. 14 இலட்சமும், வள்ளியூர் நகரப்பஞ்சாயத்தில் பாதிக்கப்பட்ட ரோடுகளுக்காக ரூ. 1 இலட்சமும் கொடுத்து உடனடியாக ஆக்கபூர்வமான வேலைகளை ஆரம்பித்து, மீண்டும் பஸ் போக்குவரத்து தொடர்ந்து நடைபெற, துரித நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கூறி, வாய்ப்பிற்காக நன்றி கூறி, விடைபெறுகிறேன், வணக்கம்.

[1984 மார்ச் 20

* திரு. ஏ. சந்திரசேகரன் : மாண்புமிகு மாற்றுக் தலைவர் அவர்களே, இங்கே வைத்திருக்கின்ற வெள்ளை அறிக்கைமீது என்னுடைய கருத்துக்களை நான் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

கடந்த சில தினங்களுக்கு முன்னாலே வைகை ஆற்றிலே வெள்ளம் வந்தபோது பெரும் அளவிற்கு பாதிக்கப்பட்டது என்னுடைய சோழவந்தான் தொகுதியாகும். வெள்ள ந ஏற்பட்ட உடனேயே, நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் மதுரை வந்தார்கள். அவர் வந்தபோது எங்களுடைய தொகுதி சோழவந்தானுக்கு வரவேண்டுமென்று நான் கேட்டிருந்தேன். அவரும் வருவதாகச் சொன்னார்கள். அங்கே ஒன்றியத்திலே அதிகாரிகளும், நானும் காத்துக்கொண்டிருந்தோம். ஆனால் நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் அங்கே வரவில்லை இருந் தாலும் சோழவந்தான் தொகுதி பாதிக்கப்பட்டது என்று இந்த அறிக்கையிலே கூட சேர்க்கப்படவில்லை. அது உள்ளபடியே வருத்தத்திற்குரியது. இனிமேலாவது சேர்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அன்றைக்கு தமிழக முதல்வர் அவர் கள் அங்கு வந்திருந்தால், சோழவந்தான்-தென்கரை இணைக் கின்ற பாலத்திற்கும் மதுரைப் பாலம் போல் விமோசனம் கிடைத்திருக்கும்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்த வரையில், வாழை, தென்னை, கொடிக்கால், நெற்பயிர்கள் பெருமளவு பாதிப்பிற்கு உண்டாகியது. மேலும் வீடிழந்த மக்களுக்கு சரிவர நிவாரணம் கொடுக்கப்படவில்லை. அவைகளில் சில பெயர்களைச் சொல் கிறேன் சோழவந்தான், கச்சிராயிருப்பு, முள்ளிப்பள்ளம், புதூர், மேலக்கால், போன்ற கிராமங்களிலே இருக்கின்ற மக்க ளுக்கு இன்னும் சரியான முறையிலே கண்க்கிட்டு நிவாரணம் கொடுக்கப்படவில்லை என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித் துக்கொள்கிறேன்.

அதோடு வைகையில் வெள்ளம் வருகின்றபோது, அதைத் தடுக்க கரையோரங்களில் தடுப்புச் சுவர்கள் கட்டவேண்டு மென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக முள்ளிப் பள்ளம், சோழவந்தான், தென்கரை, கச்சிராயிருப்பு போன்ற இடங்களில் தடுப்புச் சுவர்கள் கட்ட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இதற்கான வேலைகளை துரிதப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு ஏ. சந்திரசேகரன்]

பாதிக்கப்பட்ட கீழ்க்கண்ட சாலைகளை உடனடியாக சீர் செய்து அமைக்க ஆவன செய்யக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்: —

1. சோழவந்தான் 46 நீர் பெருவழித்துறை சாலை. சத்திரம் பெண்கள் உயர்நிலைப் பள்ளியிலிருந்து கச்சிராயிருப்பு பாதை வரை ரோட்டை 1 மீட்டர் உயரம் உயர்த்தி கொடுத்து வெள்ளக் காலங்களில் சோழவந்தானை காக்கவேண்டும்.

2. மேலக்கால் பேரணை சாலை, வெள்ளத்தால் அரிக்கப் பட்டு பெரும் சேதம் அடைந்துள்ளதை சரி செய்தல்.

3. வெள்ளத்தால் சேதமடைந்த காடுபட்டு ஊரகச் சாலை 5 கிலோ மீட்டர் வரை சரி செய்தல்.

4. சோழவந்தான் நகரி சாலை சரி செய்தல்.

5. ஆண்டிப்பட்டி பாலமேடு சாலையில் பூச்சம்பட்டி பிரிவுகள் சாலை செப்பனிடுதல்.

அமைச்சியாபுரக் கோவிலிலிருந்து சச்சிராயிருப்பு வரை தடுப்புச் சுவர் எடுத்தல் ; தீப்புதூர் சின்னாற்றில் 1 பர்லாங் தூரம் வரை தடுப்புச் சுவர் எடுத்தல், சோழவந்தானில் வைகை ஆற்றின் கரை ஓரங்களில் ஊர் முடிவு வரை, பாதுகாப்புச் சுவர் எடுத்தல்: சோழவந்தான் தென் கரைப் பாலம், திருமங்கலம் பள்ளப்பட்டிச் சாலை, சோழவந்தானிலே பேரூராட்சிக்குப் பாதுகாக்கப்பட்ட குடிநீர் வழங்க மேல்நிலை நீர்த்தேக்கத் தொட்டிக்கு உள்ள பைப்புகளை 10 அங்குலம் வரை சப்ளை செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்து, மேற்படி டம்பு ரூமுக்கு வைகை ஆற்றில் ஒரு பாலம் கட்டுவது சம்பந்த மாக செய்து தரவேண்டும் என்று நான் கேட்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

(இரவு 7·20)

திரு. பொ. சு. திருவேங்கடம்: மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே' இன்றைய தினம் தமிழ் நாட்டில் பெய்த பெரும் மழையினாலும் வெள்ளத்தினாலும் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்காக அரசின் சார் பிலே வைக்கப்பட்டு இருக்கிற இந்த அறிக்கையின் மீது நான் சார்ந்திருக்கிற திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்னை, தஞ்சை மதுரை, இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி போன்ற மாவட்டங்கள் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டு இருந்தாலும் வட ஆர்க்காடு, தென் ஆர்க்காடு, நீலகிரி, சேலம், தர்மபுரி, போன்ற மாவட்டங்களும் இந்த மழையினால் பெரிதும் பாதிக்கப்படவில்லை என்றாலும் கூட, கடுமையாக பாதிக்கப்பட்டு இருக்கின்றது என்பதை உங்கள் மூலமாக நம்முடைய அரசுக்கு நான் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். இன்றைய தினம் வட ஆர்க்காடு, தென் ஆர்க்காடு, மாவட்டங்களில் உள்ள கப்பிச் சாலைகள், தார் சாலைகள் அனைத்தும் மிகவும் மோசமான நிலையிலே பழுதடைந்து போக்குவரத்துக்கு லாயக்

[திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்] [1984 மார்ச் 20

கற்றவைகளாக இருந்துகொண்டிருக்கின்றன என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அதே போன்று ஊராட்சி ஒன்றியத்திலே இருக்கின்ற துவக்கப் பாட சாலைக் கட்டிடங்கள், உயர்நிலைப் பள்ளிக் கட்டிடங்கள், மேல் நிலைப் பள்ளிக் கட்டிடங்கள், இவைகள் அனைத்தும் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. இவைகளைப் பழுது பார்க்க வேண்டிய கடமை நம்முடைய அரசுக்கு இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் நினைவு படுத்த விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று என்னுடைய மாவட்டத்தில், விவசாயிகளுடைய வீடுகள்—இதைப்பற்றி நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பல பேர்கள் பேசினார்கள்—சுவர் இடிந்து போன வீடுகள், ஆதிதிராவிட மக்களுடைய வீடுகள், ஏழை எளிய மக்களுடைய வீடுகள் பாதிக்கப்பட்ட போது அவர்களுக்கு நிவாரணப் பணிகள் சரியான முறையிலே அரசின் சார்பிலே செய்யப்படவில்லை என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே நினைவு படுத்த விரும்புகிறேன்.

அதேபோல் என்னுடைய மாவட்டத்தில் சம்பாக்காலங்களிலே விவசாயிகள் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டார்கள். பொன்னி பயிரிட்ட விவசாயிகள், பெய்யவேண்டிய நேரத்தில் மழை பெய்யாமல் காய்ந்து, காய வேண்டிய நேரத்தில் மழை அதிகமாகப் பெய்து நீர் சாவி என்று சொல்வார்களே, அதுபோல் விவசாயிகள் மகசூல் இல்லாமல் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். இன்றைய தினம் இரண்டாம் போகம் நவரை என்று சொல்வார்கள் எங்கள் பகுதியிலே. ஐ.ஆர். 50 அரசின் சார்பிலே ஏராளமான விதைகள் கொடுக்கப்பட்டு, பயிரிடப்பட்டு அந்த நெல்லுக்கு அதிகமான காய்ச்சல் தேவை—ஆனால் எதிர் பாராத விதமாக இன்றைய தினம் இந்த மழையினால், அடியோடு பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

சில சமயங்களில் நோயாளிகளுக்கு டாக்டரிடத்திலே அழைத்துச் சென்றால், இந்த நோயாளி தேறமாட்டான் என்று அவர்கள் சொல்வதைப் போல, வேளாண்மைத் துறையின் உயர் அதிகாரிகளே பார்வையிட்டு, நாங்கள் என்ன செய்வது, அந்தப் பயிருக்கு ஏற்பட்டு இருக்கின்ற இந்தக் குருத்துப் பூச்சி நோய்க்கு நீங்கள் எந்த மருந்து அடித்தாலும் அதைக் கட்டுப்படுத்த இயலாது என்றும், இந்தப் பயிர் தேறாது என்றும் சொல்லிவிட்ட நிலைமைகள் எல்லாம் எங்களுடைய மாவட்டத்திலே ஏற்பட்டன என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே நினைவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்]

அதேபோல், என்னுடைய மாவட்டத்திலே வரலாற்றிலே இல்லாத அளவிற்கு கால்நடைகளுக்கு கோமாரி நோய் ஏற்பட்டு அதிகமான அளவில் கன்றுகள், கால்நடைகள் இறந்துவிட்டன. விவசாயிகள் நஷ்டம் அடைந்திருக்கிறார்கள். இந்த நேரத்தில் நான் அரசை கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், சுவர் இடிந்தவர்களுக்கு எப்படி நீங்கள் உதவி செய்கிறீர்களோ, அதைப்போல்—நான் ஏற்கனவே இந்த மன்றத்திலே பேசியிருக்கிறேன்.—விவசாயிகளுடைய பாசனக் கிணறுகள், கட்டிடங்கள் எங்களுடைய மாவட்டத்திலே பரவலாக இடிந்து சிறிய விவசாயிகள் நடுத்தரக் குடும்பங்கள் பெரிதும் இதனால் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. எனவே அவர்களுக்கு அரசாங்கம் மானியமாகவோ அல்லது பெரிய விவசாயிகள் என்றால் கடனோ கொடுத்து, இந்தச் சுவர் இடிந்த கிணறுகளின் கட்டிடங்களைப் புதுப்பிப்பதற்கு அரசாங்கம் உதவி செய்ய வேண்டும். அதே நேரத்தில் இந்த ஆண்டு என்னுடைய மாவட்டத்திலே அரசாங்கம் நீர் வரியானாலும், நில வரியானாலும், ஊராட்சி ஒன்றியத்துடைய வீட்டு வரி உட்பட அனைத்து வரிகளையும் தள்ளுபடி செய்யவேண்டும். காரணம் விவசாயிகள் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டு விட்டார்கள். அதேபோல் கூட்டுறவு கடன்களானாலும், அல்லது அரசாங்கக் கடன்களானாலும், நிலவள வங்கியினுடைய கடன்களானாலும், கூட்டுறவு வங்கியினுடைய விவசாய சங்கத்தினுடைய கடன்களாக இருந்தாலும், அவைகளையெல்லாம் ஒத்தி வைத்து, அதனுடைய வட்டிகளை அறவே தள்ளுபடி செய்ய வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் மாண்புமிகு அமைச்சருடைய கவனத்திற்கு நினைவு படுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல என்னுடைய தொகுதியிலே கலசப்பாக்கத்திலே மேற்சோழன் குப்பம் என்ற ஒரு ஏரி நிரம்பி, அது உடைந்து விடுமோ என்ற அபாய நிலைமையை என்னிடத்திலே வந்து அந்த ஊர் மக்கள் சொன்னார்கள். போரூர் வட்டத்திலே உள்ள ஏரியாகும் அது. நானகூட சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளிடம் அது பற்றிச் சொன்னேன். பணம் இல்லையே நாங்கள் பார்க்கிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்த ஏரியினுடைய கரை உடைந்துவிட்டால் அந்த ஊரே அடிததுச் செல்கின்ற அபாயம் இருக்கிறது. அந்த ஊர் மக்கள் தற்காலிகமாக, முதலுதவி போன்று ஏதோ அதற்குச் செய்திருக்கிறார்கள், அதை உடனடியாகப் பழுது பார்க்க வேண்டும்

அதேபோல ஏராளமான பாலங்கள், ரோடுகள் எல்லாம் உடைந்திருக்கின்றன. தார் சாலைகளாக இருந்தாலும், கப்பிச் சாலைகளானாலும், முழுவதும் பழுதடைந்துள்ளன. அவைகளை பழுது பார்ப்பதற்காக உடனடியாக வட ஆர்க்காடு மாவட்டத்திறகு அதிகமான நிதியை ஒதுக்கி, அந்தப் பாதைகளைச் செப்பனிட தகுந்த நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும். இன்னொன்றையும் நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக் கொள்ள

விரும்புகிறேன். சென்னையைப் பொறுத்த மட்டில் நம் எல்லோ
ருக்கும் தெரியும். சென்னை மாநகரம் பெரிதும் பாதிக்கப்
பட்டிருக்கிறது. இன்றைய தினம் சென்னையிலே இருக்கிற பல
சாலைகளை பார்க்கின்ற போது, அவைகள் கொலைகள் விழு
கின்ற சாலைகளாக இன்றைய தினம் காட்சியளிக்கின்றன.

நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர்கள் பலரும், ஏன்
14 அமைச்சர்களும், நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள்
உள்பட, இங்கே சென்னையிலே பல இடங்களை சுற்றிப்
பார்த்தார்கள். குடிசைவாழ் மக்கள் இருக்கின்ற பகுதி
களுக்கு, நம்முடைய பெரம்பூர் தொகுதியைச் சார்ந்த பல்வேறு
இடங்களுக்கு சென்று அவர்கள் சுற்றிப் பார்த்தபோது, 3
நாட்களுக்கு இலவசமாக அந்த குடிசைவாழ் மக்களுக்கு
சாப்பாடு போடப்படும் என்று உறுதி அளித்ததாக தெரிகிறது.
ஆனால் அந்த ஏழை எளிய மக்களுக்கு ஒரு வேளை உணவுதான்
கொடுக்கப்பட்டதாகச் சொல்லப்படுகிறது. இப்படி அமைச்சர்
களே வாக்குறுதி அளித்த பிறகும், அந்த அதிகாரிகள் ஏன்
அதை சரியாகச் செயல்படுத்தவில்லை. நம்முடைய மாண்புமிகு
அமைச்சர் அவர்கள் இவைகளையெல்லாம் கண்காணிக்க
வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்
பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல இப்போது பெய்த மழையானாலும் சரி, அல்லது
ஏற்கனவே டிசம்பர் மாதத்திலே பெய்த மழையானாலும் சரி,
சென்னை நகரச் சாலைகளையெல்லாம், அது பழுதடையச்
செய்திருக்கின்றது. ஆகவே, சென்னை நகரத்தினுடைய சாலை
களைச் செப்பனிட வேண்டிய தலையாய கடமை இந்த அரசுக்கு
இருக்கிறது என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புறேன்.

அதேபோல வீடுகளுக்கு சுவர் இடிந்து விழுந்திருந்தால்
200 ரூபாய் கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லி, சென்னை
மாநகரத்திலே உள்ள பல ஏழைகளுக்கு அந்த 200 ரூபாய்
கொடுக்கப்படவில்லை என்றும் 50 ரூபாய்தான் கொடுத்திருப்ப
தாகவும் சொல்கிறார்கள். எங்களுடைய கட்சி மாண்புமிகு
உறுப்பினர் திரு. சு. பாலன் போன்றவர்களுக்குக்கூட அப்படிப்
பட்ட விண்ணப்பங்கள் வந்திருக்கின்றன. இவைகளையெல்லாம்
நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து .... (மணியடிக்கப்
பெற்றது) உங்களுடைய தொகுதியைப் பற்றித்தான் சொன்
னேன், அதற்குள் மணி அடித்துவிட்டீர்களே. இவைகளை
யெல்லாம் நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து
ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.
நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புவது,
சென்னை மாநகரத்திலே மக்களுக்குத் தரப்படுகின்ற
நிவாரண வேலைகளைச் சரிவர மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும்.
சாலைகளைப் பொறுத்தமட்டில், பழுதடைந்த சாலைகளை
யெல்லாம் உடனடியாக செப்பனிட்டாக வேண்டும் என்பது
தான்.

அதேபோல சாக்கடை தண்ணீர் செல்கிற அந்த கால்வாய்
களுக்கு எல்லாம் மேல் மூடி இல்லாத நிலைமை சென்னையிலே
பல இடங்களிலே இருக்கிறது. நான் கூட அயனாவரம் பகுதிக்கு
சென்றிருந்த போது, அப்படிப்பட்ட மூடியில்லாத சாக்கடை
யில், கன்றுக்குட்டி ஒன்று விழுந்து, அதை பொது மக்கள் அனை
வரும் சேர்ந்து வெளியே எடுப்பதற்கு முயற்சி செய்து கொண்
டிருந்ததை நான் கண் கூடாகக் கண்டேன். அவைகளுக்கு
உடனடியாக மூடி போடுவதற்கு உண்டான நடவடிக்கைகளை
அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும்.

பல நேரங்களில் வெள்ளம் வருகிறபோது, ஓட்டேரி
பகுதியில் இருக்கிற கால்வாய்கள் தூர்ந்துவிட்டிருக்கின்றன.
அந்தக் கால்வாயை தூர் எடுக்க வேண்டும். அதிலே இரண்டு
பக்கங்களிலும் நல்ல முறையிலே கட்டிடங்கள் கட்டி, அதிலே
வெள்ளம் வந்தால், அதனால் அதன் கரையிலே உள்ள குடிசை
வாழ் மக்களுக்கு பாதிப்பு ஏற்படாத வண்ணம் அரசாங்கம்
தகுந்த நடவடிக்கையை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று
இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்ளவிரும்புகிறேன்.

நான் இறுதியாக ஒன்றை உங்கள் மூலமாக இந்த அவைக்குத்
தெரிவித்துவிட்டு, என் உரையை முடித்துக் கொள்ளலாம்
என்று கருதுகிறேன். இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்
பலர் நமது கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். டிசம்பர் இறுதி
யிலே பெரிதும் தஞ்சை மாவட்டம் பாதிக்கப்பட்டபோது,
—அந்த மாவட்டத்தைச் சார்ந்தவர் தான் நம்முடைய வரு
வாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள் — பல அமைச்சர்கள்
சென்று அங்கே பார்த்தாலும் கூட, அந்த நேரத்திலே கலைஞர்
அவர்களும் அங்கே சென்றார்கள். கலைஞர் அவர்கள் செல்ல
வேண்டுமென்று பார்ப்பது—எதிர்க் கட்சியிலே இருக்கின்ற ஒரு
தலைவர் பார்க்கக் கூடாது என்பது ஜனநாயக நியதி அல்ல-
ஆனால், அப்போது நம் முதலமைச்சர் அவர்கள் உடனடியாக
சென்றிருப்பார்களானால், எங்கள் தலைவர் அவர்கள் அங்கே
செல்லவேண்டிய அவசியமில்லை. அப்போது முதலமைச்சர்
அவர்கள் பத்திரிகைகளுக்குச் சொன்னார்கள். சிறிது காலம்
கழித்துச் சென்றால் நல்லது என்றும், உடனடியாகச் சென்றால்
அதிகாரிகள் பணி பாதிக்கும் என்றும் சொன்னார்கள். உடனடி
யாக எங்கள் தலைவர் அவர்கள் சென்றார்கள். பிறகு முதல்வர்
அவர்களும் சென்றார்கள். அந்தப் பணி இன்றைய தினம
தஞ்சையிலே செம்மையாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.
முதலமைச்சர் அவர்களுடைய கடமையை, பிற அமைச்சர்
களுடைய கடமையை செய்யத் தூண்டுவது எதிர்க் கட்சி
யினுடைய கடமை என்பதை நான இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்
கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[1984 மார்ச் 20

(இரவு 7–30)

திரு. செ. செம்மலை : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர்
அவர்களே, ஏதோ எதிர்க் கட்சித் தலைவர் கலைஞர் சென்ற
தால், முதலமைச்சர் அவர்கள் நிவாரணப் பணிகளைக் கவனிக்கச்
சென்றதாக மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு, திருவேங்கடம் அவர்கள்
சொல்லுகிறார். ஆனால், கலைஞர் நிவாரணப் பணிகளைக்
கவனிக்க ஏன் மதுரைக்குச் செல்லவில்லை. மதுரைப் பகுதிக்கு
ஏன் செல்லவில்லை என்பதுதான் திரு. இராமச்சந்திரன்
அவர்கள் கேட்ட கேள்வி என்பதை ஞாபகப்படுத்த விரும்பு
கிறேன்.

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்; தலைவர் அவர்களே,
அதற்குத்தான் 'நான் பதில் சொல்வதற்கு வந்தேன். அதற்
குள்ளாக மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. செம்மலை அவர்கள்
கேட்டு விட்டார்கள். அதற்கு நான் பதில் சொல்லக் கடமைப்
பட்டிருக்கிறேன். இரு தலைவர்களுக்கும் தமிழ்மக்கள் மீது
எந்த மாவட்டமாக இருந்தாலும், அக்கறை இல்லையென்று
நாங்கள் சொல்லத் தயாராக இல்லை. நீங்கள் சொன்னாலும்
நாட்டு மக்கள் நம்பத் தயாராக இல்லை என்பதை நான் சொல்லிக்
கொள்ள விரும்புகிறேன். நான் பத்திரிகையிலே வந்த செய்தி
யைச் சொல்கிறேன். முதல்வர் அவர்கள் தஞ்சையிலே பத்திரி
கையாளர்களிடம் சொன்னார்கள். அவர் சொன்ன அளவுக்கு
அவ்வளவு பெரிய சேதாரம் ஏற்பட்டிருக்கும் என்று நான் நம்ப
வில்லை. எதிர்பார்த்ததைவிட, ஏராளமாக பல கோடி
ரூபாய் நஷ்டத்தை மக்கள் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள்
என்று முதல்வர் அவர்களே , சொன்னார்கள், அதுதான் என்
னுடைய நினைவு.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

அதேபோல் இன்னொன்றையும் கேட்டார்கள். மதுரை,
இராமநாதபுரம் பகுதிகளுக்கு கலைஞர் அவர்கள் ஏன் செல்ல
வில்லை என்று ஒரு உறுப்பினர் கேட்டார். (மணியடிக்கப்பெற்றது)
சீக்கிரம் முடித்துக் கொள்கிறேன். மதுரை, இராமநாதபுரம்
பகுதிகளுக்கு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கு இருக்கின்ற கடமை
உணர்ச்சியோடு அவர்கள் எலிகாப்டரிலே சென்றார்கள்.
அந்த மாவட்டங்கள் பெரிதும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று
கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால், அந்த மாவட்டங்களுக்கு எங்கள்
தலைவர் காரிலேதான் செல்ல வேண்டும். காரிலே செல்லக்
கூடிய வசதி வாய்ப்பு அங்கே இல்லை என்பதை இங்கே பேசிய
மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொல்லியதிலிருந்து நன்றாகத்
தெரியும். எலிகாப்டர் வசதி எதிர்க் கட்சித் தலைவருக்கு
கிடைக்காது. அந்த காரணத்தினால்தான் அவர்கள் செல்ல

1984 மார்ச் 20] [திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம்[

வில்லையேதவிர, அந்த மக்கள்மீது அனுதாபம் இல்லை,
அக்கறை இல்லை என்று நாங்கள் சொல்லத் தயாராக இல்லை;
நீங்கள் சொன்னாலும் இந்த நாட்டு மக்கள் அதை ஏற்றுக்
கொள்ளத் தயாராக இல்லை என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே
தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றையும் சொன்னார்கள். இங்கே பல அணைகள்
கட்டவில்லை என்று சொன்னார்கள். எங்கள் தலைவர்
மாண்புமிகு அன்பில் தர்மலிங்கம் அவர்கள் சொன்னார்கள்
—கலைஞர் அவர்கள் 7 ஆண்டுக் காலம் இங்கே முதலமைச்சராக
இருந்தபோது புல பணிகள் விட்டுப் போயிருக்கலாம்.—ஆனால்,
இப்போதுள்ள மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் ஏறக்குறைய
7 ஆண்டுக்காலமாக பதவியில் இருக்கிறார்கள் நீங்களும் செய்
திருக்கலாம். யார் உங்களைத் தடுத்தார்கள்? அப்படி நீங்கள்
எங்கள்மீது பழி போடுவது நியாயம் அல்ல என்பதை நான்
இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொண்டு, இதிலே பணப்
பிரச்னை அரசாங்கத்திற்கு முக்கியமான ஒன்று. இப்படிப்பட்ட
பணிகளைச் செய்வதற்கு மத்திய அரசாங்கம் உதவி செய்யக்
கடமைப்பட்டிருக்கிறது. நம்முடைய மாண்புமிகு வருவாய்த்
துறை அமைச்சர் அவர்கள் டெல்லிக்குச் சென்று, அனைத்துக்
கட்சிகளின் நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்களையும் கூட்டி,
இந்த மாநிலம் எந்த அளவுக்குப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது.
விவசாயிகள் எந்த அளவுக்குப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்
பதைச் சொல்லி, நாடாளுமன்றத்திலே இக்கருத்துக்களைத்
தெரிவிக்கின்ற வகையிலே, இங்கே இப்போது அறிக்கை கொடுத்
திருப்பதுபோல் ஒரு விவர அறிக்கையையும் அனைத்து விவரங்களை
யும் நாடாளுமன்ற அனைத்து உறுப்பினர்களுக்கும் தரவேண்டும்.
அப்போதுதான் அவர்கள் நாடாளு மன்றத்திலே வாதாடி,
வேண்டிய நிதியைப் பெற முடியும், அப்படிப் பெற்று, தமிழ்
மக்களுக்கு நிவாரணப் பணிகளைச் செய்யவும், அவர்களுக்கு
ஏற்பட்டுள்ள நஷ்டத்தைப் போக்கவும் ஆவன செய்யவேண்டும்
என்று (கட்டு முடிக்கிறேன்.

திரு. மு. சுந்தரராஜன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே,
சமீபத்திலே ஏற்பட்ட வெள்ளச் சேதத்தை விளக்குகின்ற வகை
யில் இந்தச் சபையில் வைக்கப்பட்டு இருக்கிற வெள்ளை அறிக்கை
யின்மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த தங்களுக்கு நான் நன்றி
யைத் தெரிவித்து இந்த வெள்ளை அறிக்கையில் கூறப்பட்ட
பகுதிகளிலே மங்கலம், புதுப்பட்டி ஆகிய இரண்டு பகுதிகளும்
என்னுடைய தொகுதியைச் சேர்ந்த பகுதிகள் ஆகும், ஆகவே
அதற்காக நான் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு அந்தப்
பகுதிகள் வெள்ளத்தால் இப்போது மட்டுமல்ல, ஏற்கனவே
ஏற்பட்ட வெள்ளத்தின்போதும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்
பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கடந்த 1977ஆம் ஆண்டு
வந்த வெள்ளத்திலே மங்கலம், புதுப்பட்டி பகுதிகளைச்
சேர்ந்த குழந்தைகள் ஒரு பஸ்ஸிலே சென்றபோது அந்த

வெள்ளத்திலே அந்த பஸ் சிக்கி வெள்ளம் அடித்துச் சென்றதன் காரணமாக கிட்டத்தட்ட 40 குழந்தைகள் உயிர் இழந்திருக்கிறார்கள் என்பதை இப்போதும் தமிழகம் மறந்திருக்க முடியாது. இப்போதும் அதே பகுதியிலேதான் வெள்ளம் வந்து பெருத்த சேதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. மங்கலத்திலே அந்த டாங்க் உடைந்ததன் காரணமாக இராமநாதபுரம் என்ற ஒரு கிராமமே முழுவதும் அடித்துச் செல்லப்பட்டு ஒரு பெண் உயிர் இழந்திருக்கிறார் என்பது வருத்தப்படக்கூடிய செய்தியாகும். இப்படி அந்தப் பகுதிகளிலே அடிக்கொரு முறை வெள்ளம் ஏற்படுகிறபோதெல்லாம் அந்தப் பகுதிகளிலே உள்ள அதிகாரிகள் உடனடியாக அங்கே செல்லமுடியாத நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. கடந்த வெள்ளத்தின்போது 4, 5 தினங்கள் வரையில் அந்தப் பகுதிக்கு அதிகாரிகள் செல்ல முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டது. அதைப்போன்றே இப்போது வெள்ளம் வந்தபோதும்கூட அதிகாரிகள் 2, 3 தினங்கள் வரையில் அந்தப் பகுதிக்குச் செல்லமுடியாத நிலைமை ஏற்பட்டது என்பதை நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். காரணம் அந்தப் பகுதிகளுக்கு உடனடியாகச் செல்வதற்கான நிலைமைகள் ஏற்படுத்தப்படவில்லை. ரோடுகள் பாலங்கள் அந்தப் பகுதியிலே கட்டப்படாத காரணத்தினாலே சிவகாசியிலிருந்து எம். புதுப்பட்டி, வெள்ளையாபுரம் நமஸ்கரித்தான்பட்டி ஆகிய இடங்களிலே பெரிய ஓடைகள் இருக்கின்றன, வெள்ளம் வருகிறபோது நிறையத் தண்ணீர் வந்ததால் அதிகாரிகள் அங்கே செல்ல முடியவில்லை. எம்.புதுப்பட்டி அருகிலே ஓடுகிற அர்ஜுனா நதியிலே—ஏற்கெனவே பிள்ளைகளை அடித்துச் சென்ற அந்த இடத்திலே — பாலங்கள் கட்டப்படாத காரணத்தினாலே அதிகாரிகள் செல்லா முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. இப்போதும் எம்.புதுப்பட்டி, களைவுக்குறிச்சி, சித்தமலிப்பட்டி, செவ்வனேரி ஆகிய இடங்களுக்குச் செல்கிற பஸ் இன்னமும் அந்த அர்ஜுனா ஆற்றிற்குள் இறங்கித்தான் போகவேண்டியிருக்கிறது. திரும்பவும அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை ஏற்படாமல் இருப்பதற்கு அர்ஜுனா ஆற்றிலே பாலம் கட்டி அந்த பஸ்கள் செல்லுமபோது வெள்ளத்தால் திரும்பவும் பாதிக்கப்படாமல் உயிர் இழப்பு ஏற்படாமல் இருக்கக் கூடிய நிலைமைகளை உருவாக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். வெள்ளத்தின் காரணமாக பாறைப்பட்டி கிராமம் முழுவதும் பாதிக்கப்பட்டு வைக்கோல் படைப்பு இழுத்துச் செல்லப்பட்டது என்பதைக் காண்கிறோம. அதைப்பற்றி அதிகாரிகளிடம் அந்த கிராமத்தார்கள் சொல்லவில்லை, அல்லது எழுதிக் கொடுக்கவில்லை என்பதற்காக அதிகாரிகள் சென்று பார்க்காத நிலைமை இருக்கிறது. அதைப்பற்றியும் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளிடம் சொல்லி தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கச் செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். கன்னிசேரிபுத்தூர் என்ற ஊர் அர்ஜுனா நதிக்கு அருகிலே இருப்பதால் வெள்ளம் வருமபோது மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறது. கடந்த வெள்ளத்தின்போது பல வீடுகள் சேதமடைந்தன. அது மட்டு-

மல்ல கன்னிசேரிபுத்தூரிலிருந்து தியாகராஜபுரத்திற்கு செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. அந்தப் பகுதியிலே குழந்தைகள் படிப்பதற்கு உயர்நிலைப்பள்ளியில்லை. கன்னிசேரிபுத்தூரிலிருந்து அர்ஜுனா நதியைக் கடந்துதான் படிக்கச் செல்லவேண்டியிருக்கிறது. அந்த ஆற்றிலே வாட்டர்போர்டு ஜீப் ஒன்று சென்றபோது — இந்த வெள்ளம் வருவதற்கு முன்னால் புறப்பட்டு அவர்கள் பக்கத்திலே உள்ள சில ஊர்களுக்குச் சென்றபோது — திடீரென்று வெள்ளம் வந்த காரணத்தினால் அவர்கள் தண்ணீரிலே சிக்கிக் கொண்டார்கள், தண்ணீர் இழுத்துச் சென்றுவிடும் என்ற நிலைமை வந்து அந்த நேரத்திலே தற்செயலாக அந்தப் பக்கம் வந்த தாசில்தார் பார்த்து உடனடியாக தீயணைப்புப் படையினருக்கு சொல்லி தீயணைப்புப் படையினர் வந்து அந்த வாட்டர் போர்டு ஜீப்பையும அதிலே இருந்த அதிகாரிகளையும் காப்பாற்றியிருக்கிறார்கள். அது மட்டுமல்ல, அதிலேயிருந்த 2 லட்சம மதிப்புள்ள கருவிகளும் காப்பாற்றப்பட்டிருக்கிறது. வாட்டர் போர்டு அதிகாரிகளுக்கே இந்த கதி என்றால் தினசரி பள்ளிகளுக்குச் செல்கிற குழந்தைகளுக்கு திடீரென்று வெள்ளம் வந்துவிட்டால் காப்பாற்றக்கூடிய சூழ்நிலை இல்லை. கன்னிசேரி புத்தூரிலிருந்து தியாகராஜபுரம வரையிலே செல்கிற பாதையிலே அர்ஜுனா நதியின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். கன்னிசேரி புத்தூரிலே இருக்கிறவர்கள் அடிக்கடி வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே அந்த மக்கள் குடியிருக்கக் கூடிய முறையிலே மேடான இடங்களிலே குடியிருப்புக்கள் கட்டித்தரப்படும் என்று 1977 இல் வாக்குறுதி தரப்பட்டது. இந்த வெள்ளத்தில் 200 குடிசைகள் அடித்துச் செல்லப்பட்டிருக்கின்றன.

ஆகவே திரும்பவும் அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை ஏற்படாத வண்ணம் தாழ்வான இடங்களிலே உள்ளவர்களுக்கு மேடான இடத்திலே குடியிருப்புகளைக் கட்டித் தரவேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன், விருதுநகருக்குப் பக்கத்திலே அந்த பஞ்சாயத்து யூனியன் பகுதியிலே அய்யனார்புரம் என்ற ஒரு சிறிய கிராமம் இருக்கிறது. அந்தக் கிராமத்திலே ஏற்கெனவே வெள்ளம் வந்தபோது ஒரு ஆண் அடித்துச் செல்லப்பட்டார். இப்போது டிசம்பரில் வந்த வெள்ளத்திலே ஒரு பெண் அடித்துச் செல்லப்பட்டார். அது மட்டுமல்லாமல் திடீரென்று பல குழந்தைகளை அடித்துச்சென்று தீயணைப்புப் படையினர் வந்து காப்பாற்ற வேண்டிய சூழ்நிலைகள் அடிக்கடி ஏற்படுகின்றன. அதற்குக் காரணம அதற்குப் பின்னாலே உள்ள கௌசிக மகாநதியின் இருபக்கமும் ஆக்கிரமிப்பாளர்கள் ஆக்கிரமித்துவிட்டதால். நதியின் நீளமே குறைந்து ஊருக்குள் வெள்ளம வருகிற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதைப்பற்றி அதிகாரிகளிடம் ஏற்கெனவே சொல்லியிருக்கிறேன். ஏற்கெனவே கட்டப்பட்ட இணைப்புப் பாலம் இந்த வெள்ளத்தில்

அடித்துச் செல்லப்பட்டு விட்டது. அந்த இணைப்புப் பாலத்தைழ
கட்டித் தருவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். சில நேரங்
களிலே கௌசிக மா நதி தண்ணீர் நகரப்பகுதிக்குள்ளே
நுழைந்து சேதத்தை ஏற்படுத்தி விடுகிறது. ஆகவே நகரப்
புறங்களில் வருகிறபோது தடுப்புச் சுவர்களைக் கட்டி விருது
நகர்ப் பகுதி பாதிக்கப்படாமல் இருப்பதற்கு ஏற்பாடுகளைச்
செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக் கொள்
கிறேன்.

(இரவு 7-40).

*திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : மாண்புமிகு துணைத்
தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்
களால் கொண்டு வரப்பட்டு இருக்கிற வெள்ளை அறிக்கையின்
மீது ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல நான் விரும்புகிறேன்.
1979 ஆம ஆண்டும் சரி, 1983 ஆம ஆண்டும் சரி இன்றைக்கு
1984 ஆம் ஆண்டும் சரி மிகப் பெரிய அளவில் வெள்ளம் வந்து
பெரும்பான்மையான மக்கள் இன்றைக்கு பாதிக்கப்பட்டு இருக்
கிறார்கள். வெள்ளம் வரும்போது தண்ணீரை தேக்கி
வைக்கவேண்டும். வைகையின் கொள் அளவு 71 அடி.
71 அடி கொள் அளவு இருக்கிற நேரத்தில் அதிகப்படியான
தண்ணீர் வருமபோது கிட்டத்தட்ட 6ஆம் தேதி 69 ஆயிரம
க்யூ செக்ஸ் தண்ணீரை திறந்து விட்டு இருக்கிறார்கள். அப்படி
திறந்து விட்ட காரணத்தால் பெருவாரியாக வெள்ளம் ஏற்பட்டு
பல ஊர்களை அடித்துச் சென்றது மட்டும் அல்லாமல் அதனால்
பெரு வாரியான விவசாயிகள் இன்றைய தினம் பாதிக்கப்பட்டு
இருக்கிறார்கள். ஆகவே இந்த அதிககப்படியான தண்ணீர்
வீணாகப் போகாமல் தடுக்க வேண்டும். இவ்வளவு பெரிய
வெள்ளம் வந்ததும் பல கிராமங்களில் இருக்கக்கூடிய கண்மாய்
கள் நிரமபவில்லை. அந்தக் கண்மாய்களுக்கு வரக்கூடிய வாய்க்
கால்களில் ஒரு சொட்டு தண்ணீர்க்கூட இல்லை. நம்முடைய
மதிப்பிற்குரிய சிறப்பு ஆணையாளர் திரு. ஏ. பத்ம
நாபன் அவர்களும் எங்களுடைய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்
அவர்களும் நேரில் வந்து பார்வையிட்டார்கள், மிக
துணிச்சலோடு வேலைகளைச் செய்தார்கள். அவர்கள் இரண்டு
முறை இந்தவெள்ள நேரத்தில் காரில் செல்லும்போது
ஆண்டிப்பட்டிக்கு வரும்போதும் வெள்ளத்தால் சூழப்பட்டார்கள்.
அதேபோல் 3-ம் தேதி அன்றும் அவர்களை வெள்ளம் சூழ்ந்து
கொண்டது. அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் சிறப்பான முறையில்
பணியாற்றிய காரணத்தால் எங்கள் பகுதிகளில் எல்லாம்
உயிர்ச்சேதம் இல்லாமல் அந்த அதிகாரிகளால் பாதுகாக்கப்
பட்டது என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் சுட்டிக்
காட்ட விரும்புகிறேன். ஆ.டி.ஓ., தாசில்தார், பி.டீ.ஓ.,
போலீஸ் அதிகாரிகள் அத்தனை பேரும் சிறப்பான
முறையில் பணியாற்றி இருக்கிறார்கள். ஆனால் நாம் செய்யக்
கூடிய மிகப் பெரிய தவறு என்ன என்றால் பல முறை
இந்த சட்டமன்றத்திலேயே நான் சொல்லியிருக்கிறேன்.

வெள்ளத்தைத் தடுத்து நீரைத்தேக்கி வைக்க வேண்டும் என்று.
அதாவது வைகையின் இரு புறங்களிலும் தடுப்புச் சுவர் கட்ட
வேண்டும். 10 முறையாவது இந்த 4 ஆண்டுக் காலத்தில்
சொல்லியிருக்கிறேன். அதற்கு தடுப்புச் சுவர் ஒரு இடத்தில்
ஆயிரம் மீட்டர் என்றும் ஒரு இடத்தில் 500 மீட்டர்
என்று கட்டிவிட்டால் நிச்சயமாக தண்ணீர் ஊருக்குள் வரா
மல் தடுக்கலாம். அதை செய்ய தவறிய காரணத்தால்தான்
மறுபடியும் மறுபடியும் இன்றைக்கு வெள்ளம் ஏற்பட்டு மக்கள்
பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள் என்டதை நான் இந்த நேரத்தில்
சுட்டிக்காட்ட விரும்புறேன்.

அதேபோல் என்னுடைய தொகுதியில் உள்ள பேரணையில்
10 மதகுகள் இருக்கின்றன. நான் ஆணையாளர்
அவர்களையும், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களையும்
அழைத்துச் சென்று அவைகளைக் காண்பித்தேன்.
அந்த 10 மதகுகளும் ஏற்கனவே 15 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு
ஒரு மதகினுடைய நீளம் 40 அடி. அதனுடைய உயரம்
14 அடி. ஆனால் 15 ஆண்டுகளுக்கு பின்பு அந்த 14
அடியை 20 அடியாக ஆக்கியிருக்கிறார்கள். 20 அடியாக
ஆக்கியிருக்கக்கூடிய காரணத்தால் அதில் ஒரு மதகு 6 மாத
காலமாக வேலை செய்யவில்லை. அங்கே 40 அடி உயரத்
திற்கு மணல் மேடு இருக்கிறது. இந்த மணல் மேடு இருக்கின்ற
காரணத்தால் அங்கு இருந்து வரக்கூடிய தண்ணீர் அதிகமாக
வரும்போது அதை தண்ணீர் எதிர்த்துச் செல்கிறது. அப்படி
தண்ணீர் எதிர்த்து செல்கிற நிலையில் அதன் பக்கத்தில் உள்ள
எஸ்.மேட்டுப்பட்டி, சித்திரைல்நத்தம், மல்லையம்பட்டி,
பரையபட்டி, சக்கியலப்பட்டி, எஸ்.வாடிப்பட்டி, போடிய
கவுண்டன்பட்டி, குல்லிச்செட்டிபட்டி, இத்தனை ஊர்கள்
பாதிக்கப்பட்டது மட்டும் அல்லாமல் வத்திலகுண்டு யூனியன்
பகுதியில் உள்ள அக்கரைப்பட்டி, நடகோட்டை, கணபதியப்
பட்டி, குன்னுவாபன கோட்டை ஆகிய ஊர்களும் இன்றைக்கு
பாதிக்கப் பட்டிருக்கின்றன. எந்த அளவிற்குப் பாதிக்கப்பட்டிருக்
கின்றன என்றால், 1979-ஆம் ஆண்டிலே பாதிக்கப்பட்ட பொழுது
மாண்புமிகு முதல்வரவர்கள் 1979-லே பார்த்திருக்கிறார்கள்.
இப்பொழுதும் அங்கே குடிசைப் பகுதிகளில் கழுத்தளவிற்குத்
தண்ணீர் வந்திருக்கின்றது. அந்தத் தண்ணீர் இரண்டு மூன்று
நாட்கள் அங்கேயே தங்கினால்கூட அந்தக் குடிசைகள் விழாது ;
அந்த மண் சுவர் விழாது . நமத்துப் போகும். பட்டிக்காட்டுப்
பாஷையிலே சொல்ல வேண்டுமென்றால் நமத்துப் போய், பத்து
இருபது நாட்கள் கழித்துகூட விழுந்துவிடும். ஒரு மூலைச்
சுவர் இடிந்து விழுந்தால் 50 ரூபாய் என்றும், நான்கு சுவர்களும்
இடிந்து விழுந்தால் 200 ரூபாய் என்றும் கொடுப்பதாகச் சொல்
கிறார்கள். எனக்குக்கூட சில சமயங்களில் எண்ணம் வரும்,
நான்கு பக்கத்துச் சுவர்களையும் இடித்துத் தள்ளி விடுங்கள்
என்று சொல்லலாம் என்று. ஆனால் அப்படிச் சொல்வதற்கு
மனம் வரவில்லை. எனவே, நான்கு சுவர்களும் இடிந்து விழுந்

[திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்] [1984 மார்ச் 20

தால்தான் 200 ரூபாய் என்று இருப்பதை மாற்றி, இம்மாதிரி
நிலைமைகளிலே எங்கெங்கெல்லாம் வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்
பட்டிருக்கிறதோ அங்கெல்லாம் அவர்களுக்கு 6,000 ரூபாய்
அளவிற்குக் கிராமிய கூட்டுறவு வீடு கட்டும் சங்கத்தின் மூலம்
எங்கே கடன் வாங்குவீர்களோ, என்ன செய்வீர்களோ எனக்குத்
தெரியாது — அவர்கள் நிரந்தரமாகக் குடியிருப்பதற்கு வழி
செய்ய வேண்டும். இந்த அரசாங்கம் கணக்கெடுத்து எங்கெங்
கெல்லாம் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்களோ அவர்களுக்கெல்லாம்
பொதுவாகவே 200 ரூபாய் என்று கொடுக்க வேண்டும்.
மாட்டுக்குத் தீவனம்கூட வாங்க முடியாத நிலையில் மக்கள்
இருக்கிறார்கள். அவர்களை வேலை செய்யச் சொல்லி அவர்
களுக்குப் பணம் கொடுத்து நிரந்தர நிவாரணப் பணிகளைச்
செய்ய வேண்டும். அதுதான் சாலச் சிறந்தது என்று கூற
விரும்புகிறேன்.

விவசாயிகளைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் முழுமையாகப்
பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் அறுக்க இருந்த நெல்
இப்பொழுது தண்ணீரில் மூழ்கி விட்டது. இப்படி நெல் மட்டு
மல்ல, கடலை, பருத்தி, வாழை தென்னை போன்ற பலவித
மான பொருள்களும் அங்கே அடித்துச் செல்லப்பட்டிருக்கின்றன
என்றால் அவர்களுக்கு உதவி செய்ய வேண்டியவர்களாக இருக்கி
றோம். அவர்களுடைய வயல்களில் அடித்திருக்கின்ற மண்ணை
எடுக்க வேண்டும். புல்டோசர் போட்டு அரசாங்கமே அந்த
மண்ணை எடுக்க வேண்டும்.

அவர்களுக்கு முழுமையாக 5,000 ரூபாய், 10,000 ரூபாய்
என்று கொடுக்காவிட்டாலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு.
தாமரைக்கனி அவர்கள் சொன்னதைப்போன்று, ஆயிரம் ரூபா
யாவது கொடுத்தாக வேண்டும். அதைக் கொடுப்பதற்கு வழி
வகை செய்தால் சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

இன்று, வைகையில் வெள்ளம் ஏற்படுவதற்கு மூலகாரணம்
என்னவென்றால், இரண்டு பக்கங்களிலும், நாணலை வளர்த்து
வைகை ஆற்றைக் குறுக்கிவிட்டார்கள். அவ்வாறு குறுக்கி
தென்னம்பிள்ளையை வசதி படைத்தவர்கள் வைத்திருக்கிறார்
கள். எனவே, யார் வேண்டியவர்கள், வேண்டாதவர்கள் என்று
பார்க்காமல், வெள்ளத்தைக் கட்டுப்படுத்த வேண்டும். மக்க
ளைப் பாதுகாக்க வேண்டும் என்ற முறையில் எங்கெங்கே
ஆக்கிரமிப்புகள் இருக்கின்றனவோ அந்த ஆக்கிரமிப்புக்களை
எல்லாம் அகற்றி அந்த ஆற்றை அகலப்படுத்தும் நிலைமைகளை
உருவாக்கினாலொழிய இப்படிப்பட்ட வெள்ளச் சேதங்களைத்
தடுக்க முடியாது. இதை அமைச்சரவர்கள் கண்டிப்பாகச்
செய்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்]

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சந்திரசேகரன் அவர்கள் சொன்ன
தைப்போன்று, நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வரவர்கள் எல்லா
இடங்களையும் பார்த்தார்கள். அதை நாங்கள் வரவேற்கிறோம்,
பாராட்டுகிறோம். ஆனால் சோழவந்தான் தொகுதி ஒரு தீவாகக்
காட்சியளித்தது. அதை மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள்
பார்த்திருப்பார்களேயானால், அந்தத் தென்கரை பாலத்திற்கும்
ஒரு விமோசனம் ஏற்பட்டிருக்கும். அதனால் மதுரையில் இரண்டு
பாலங்களைக் கட்டுவதற்கான சூழ்நிலையில் இதையும் சேர்த்துக்
கட்டினால்தான் நன்மையாக இருக்கும். அந்தப் பாலம் தாழ்
வாக இருப்பதால் மரம், செடி, கொடிகள் போன்றவைகள் புகுந்து
விடுகின்றன. எனவே, வெள்ளம் வருகின்றபொழுது அந்த வழி
யாகச் செல்லாமல் பக்கத்தில் உள்ள வயல்களுக்குப் போய்விடு
கிறது. அதனால் பக்கத்துக் கிராமங்களில் உள்ள குடிசை
களுக்குள் சென்று, பின் சாலைகளுக்குச் செல்லுகின்ற நிலைமை
இருக்கிறது. ஆகவே, அந்தப் பால வேலையையும் எடுக்க
வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(இரவு 7-50)

இன்றைக்கு மேற்கு மலையில் 126.5 மில்லிமீட்டர் மழை
பெய்திருக்கின்றது. ஆகவே, எங்களுடைய நிலக்கோட்டைப்
பகுதியிலே மழை இல்லாவிட்டாலும்கூட மேற்கு மலையில்
பெய்த மழைத் தண்ணீர் மருதாநதி வழியாகவும், மஞ்சள் ஆறு
வழியாகவும் வந்து கூட்டாத்து அய்யம்பாளையம் என்ற இடத்
திலே வைகையில் கலக்கிறது. அந்த மாதிரி இடங்களில் எல்லாம்
கால்வாயைத் தூர் எடுக்கவேண்டும். ஆலங்குளம் கண்மாயையும்
சீர் செய்ய வேண்டும். இங்கெல்லாம் ஏற்கெனவே தண்ணீர்
நிறைந்து இருக்கின்றது. சிறுகுளம் நிறைய வேண்டும். அதற்
கடுத்து பொட்டை குளம், பிள்ளையார் நல்லம், துரைகுளம்,
ஆவரம்பட்டி கண்மாய் போன்ற பகுதிகளில் நீரை நிரப்புவதற்கு
என்னென்ன வழிவகைகளைச் செய்யவேண்டுமோ அவற்றைச்
செய்ய வேண்டும். தண்ணீர் எல்லாம் எங்கெங்கு போகின்றதோ
அவற்றை அங்கங்கு தடுத்து நிறுத்துகின்ற வகையிலே, கண்மாய்
களை நிரப்புவதற்கான வழிவகைகளை இந்த வெள்ள நிவாரணப்
பணியோடு சேர்த்து செய்தால்தான் மக்களுக்கு கிணற்றிலிருந்
தாவது தண்ணீர் கிடைக்கின்ற நிலைமை ஏற்படும்.

எனக்கு முன்பு பேசிய உறுப்பினர்கள்
தன்னிறைவுத் திட்டத்தால் போட்ட ரோடுகள் சொன்னார்கள்.
பஞ்சாயத்து யூனியன் ரோடு, ஹைவேஸ் ரோடு, மட்டுமல்ல,
ஹைவேஸ் ரோடு, ஆகிய அத்தனை ரோடுகளும் நேஷனல்
பெய்த பெருமழை காரணமாகப் பாதிக்கப்பட்டு இப்போது
சைக்கிள்கூட அங்கே போக முடியாத நிலைமை இன்றைக்கு
ஆகவே, ரோடு பராமரிப்பிற்காக மட்டும் இருக்கின்றது.
ஆனாலும் கூட ஆச்சரியப்படுவதற்கு இல்லை. பல கோடி ரூபாய்
மத்துப் பணிக்காக மட்டும் பணத்தைத் தனியாக ஆகவே, மரா
மொழிய ஒரு விமோசனம் ஏற்படாது என்பதை நான் ஒதுக்கினா
கொள்கிறேன். ஆகவே நான் சொன்னதுபோல் தெரிவித்துக்
களையும் செய்து கொடுத்தால் அது சாலச்சிறந்ததாக எல்லா பணி
என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இருக்கும்

இங்கே அன்புத் தம்பி திரு. சத்தியமூர்த்தி அவர்கள் சில
கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். ஆகவே, எந்த அரசாக இருந்
தாலும் எங்கெங்கு பாதிக்கப்படுகிறதோ உடனடியாக அந்தப்
பகுதிகளில் பணிகளைச் செய்தாகவேண்டும். அதுதான் நம்
முடைய கடமை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். 1955ஆம்
ஆண்டு பெரு வெள்ளம் ஏற்பட்டது. அப்போது எங்களுடைய
பாரதத் தலைவர், பெருந் தலைவர் காமராஜர் அவர்கள் முதல்வ
ராக இருந்தார்கள். அப்போது இராமநாதபுரம் வரை பெரும்
வெள்ளக்காடாக இருந்தது. அந்த வெள்ளத்தில்கூட அவர்கள்
நீந்திச் சென்றார்கள் என்பதை இங்கே நான் சுட்டிக்காட்ட
ஆசைப்படுகிறேன். அப்போதுதான் அரசாங்கம் முதன் முதலாக
ஹெலிகாப்டரிலிருந்து பொட்டலம் போடுகின்ற பணிகளைச்
செய்ய வழிவகை செய்தது. இன்றைய முதலமைச்சர் அவர்களும்
சென்று பார்த்திருக்கிறார்கள் நிலைமைகளை. ஆகவே, நிலக்
கோட்டை பகுதியாக இருந்தாலும், சோழவந்தான் பகுதியாக
இருந்தாலும் — சோழவந்தான் பகுதி என்னுடைய
தொகுதியாகும். எந்தப் பகுதியாக இருந்தாலும் அவற்றை
எல்லாம் உடனடியாக இந்தத் திட்டத்திலே சேர்த்து இந்த
வேலைகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

அடுத்து, அம்மையநாயக்கனூர் - பெரியகுளம் வழியில் ஒரு
பாலம், வெங்கடாசரி கோட்டை அருகிலே உள்ள பாலம்,
வத்தலகுண்டு அருகிலே உள்ள ஒரு பாலம் ஆகியவை இன்று
டிலாபிலேட்டட் கண்டிஷனில் இருக்கின்றன. அதாவது அவை
எல்லாம் ஆடிக்கொண்டிருக்கின்ற நிலைமையில் இருக்கின்றன.
அந்தப் பால வேலைகளையும் உடனடியாக இந்த வெள்ள
நிவாரணப் பணியோடு சேர்த்துச் செய்வதற்குரிய வகையில் தக்க
நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்
கிறேன்.

அடுத்து மதுரையைப் பொறுத்தவரையில் அங்கே எந்தவிதமான முன் அறிவிப்பும் வரவில்லை என்றெல்லாம் சொல்கிறார்கள். முன் அறிவிப்பு வந்திருந்தால் இவ்வளவு அதிகமான அளவுக்குப் பாதிப்பு ஏற்படாமல் தவிர்த்திருக்க முடியும். ஆகவே, மதுரை, வைகைக்கு இரண்டு பகுதியிலும் தடுப்புச் சுவர் கட்ட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து பேச்சியம்மன்படித்துறையிலிருந்து செல்லூருக்கு வைகையில் ஒரு பாலம் கட்டவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு எனக்குப் பேச வாய்ப்புக் கொடுத்ததற்காக நன்றி கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. த. மாரிமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நடந்துகொண்டிருக்கின்ற இந்த வெள்ளை அறிக்கையிலே பேச வாய்ப்பு அளித்தமைக்காக என்னுடைய நன்றியை நான் முதலிலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்த மன்றத்திலே பேசிய உறுப்பினர்கள் அனைவரும் வெள்ள நிவாரணம் பற்றியும், வெள்ளத்தால் தமிழகம் எந்த அளவுக்குப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றது என்பதைப் பற்றியும் சொன்னார்கள். புரட்சித் தலைவர் அவர்களும், இந்த அரசும், அரசுப் பணியாளர்களும் எந்த அளவிற்கு நிவாரணப் பணிகளைச் செய்தார்கள் என்பதையும் சொன்னார்கள். இந்த அரசு நிவாரணப் பணிகளைச் செய்யவில்லை என்றோ, அரசின் அலுவலர்கள் பணியைச் செய்யவில்லை என்றோ யாரும் சொல்லவில்லை. நிவாரணம் இன்னும் தேவை, உதவி இன்னும் தேவை என்றுதான் சொன்னார்கள். ஆகவே இதிலிருந்து இந்த அரசு எந்த அளவிற்கு மக்களுக்காக தன்னுடைய பணியினைச் செய்கின்றது என்பது தெரிகின்றது.

** ** ** **

திரு. கு. பாலன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அவையில் இல்லாதவர்களைப் பற்றிப் பேசுவது சரியா?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அந்த வாசகம் நீக்கப்படுகின்றது.

---

*மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

[1984 மார்ச் 20

திரு. த. மாரிமுத்து : துணைத் தலைவர் அவர்களே, வெள்ள நிவாரணப் பணியைச் செய்வதற்காகச் சென்றிருந்தால் அவர்கள் அதுபற்றி ஒரு அறிக்கை கொடுத்திருக்கவேண்டும். ஆகவே, ஒரு பிரச்சினையைக் கிளப்புவதற்காகத்தான் அவர்கள் சென்றார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மேலும் ஹெலிகாப்டர் கொடுக்கவில்லை, ஆகவே செல்ல முடியாது என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. திருவேங்கடம் அவர்கள் சொன்னார்கள். எங்களுடைய புரட்சித் தலைவர் சொந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்த நேரத்திலே, எங்கெல்லாம் புயல், வெள்ளம், தீ இவற்றால் மக்கள் பாதிக்கப்பட்டார்களோ, அந்த நேரத்தில் அந்த மக்களுக்குத் தங்களுடைய சொந்தத் தொகையைக் கொடுத்து, உதவி செய்தவர்கள். அப்படிப்பட்ட வள்ளல் தனம் கொண்டவர் இப்பொழுது முதலமைச்சராக இருக்கிறார். தமிழ்நாட்டு மக்களுக்காக, தமிழ் மக்களுக்காக, வெள்ளம், புயலால் பாதிப்பு ஏற்பட்ட மக்களுக்காக உதவி செய்வதற்கு ஹெலிகாப்டர் வேண்டுமென்று அவர்களிடம் கேட்டிருந்தால் நிச்சயமாக இந்த அரசால் என்ன, என்ன உதவிகள் செய்ய முடியுமோ, என்ன என்ன தேவையோ அதையெல்லாம் கொடுத்து அந்த மக்களுக்கு உதவி செய்ய சொல்லி இருப்பார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனக்கு நேரம் இல்லை. ஆகவே, ஒன்றிரண்டு வார்த்தைகளோடு முடித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

புதுக்கோட்டை மாவட்டம் வெள்ளத்தால் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு நிச்சயமாக நிவாரணம் அளிக்க வேண்டும். இப்படிப்பட்ட கடுமையான மழை பெய்து வெள்ளம் ஏற்பட்டால்தான் எங்களுடைய மாவட்டத்தில் உள்ள குளங்கள் நிரம்புகின்றன. ஏனவே இப்படிப்பட்ட வெள்ளங்கள் அடிக்கடி ஏற்பட முடியாது என்பதாலே, இந்த நேரத்திலே காவேரி தண்ணீர் எங்கள் மாவட்டத்திற்குக் கிடைக்க இந்த அரசு விரைந்து வேகமாகச் செயல்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். குளங்கள் எல்லாம் அடைந்து பட்டாலுங்கூட, ரோடுகள் அதிகமாகப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. தன்னிறைவுத் திட்டத்திலே போடப்பட்ட அனைத்து ரோடுகளும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆதி திராவிட மக்களுக்கு காலம் காலமாக சாலைகள் இல்லாத, பாதைகள் இல்லாத இந்த நேரத்தில் ஊரக வளர்ச்சித் திட்டத்தின் மூலமும் தன்னிறைவுத் திட்டத்தின் மூலமும் போடப்பட்ட சாலைகள் அனைத்தும் மீண்டும் பாதிக்கப்பட்டு அவர்களுக்குப் பாதையில்லாத நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அது போலவே சத்துணவுக் கூடங்கள் எல்லாம் பெருவெள்ளத்தாலே மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. எனவே, சத்துணவுக் கூடங்கள் கட்டுவதற்கு விரைந்து செயல்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. த. மாரிமுத்து]

மாத்தூர்-இலுப்பூர் சாலை, இலுப்பூர்-பாக்குடி, கீரனூர்-கிள்ளுக்கோட்டை சாலைகள் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட பாதிப்புகளை வெள்ள நிவாரணப் பணியிலே எடுத்து வேகமாக நிவாரணம் அளித்திட வேண்டுமென்று பணிவோடு தெரிவித்து, என்னுடைய புதுக்கோட்டை மாவட்டத்திலே ஒரே ஒரு குளம் அதிகமாகப் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. மற்ற குளங்கள் எல்லாம் பொதுமக்களுடைய உறுதுணையோடும் ஒத்துழைப்போடும் அரசு அலுவலர்களால் சீர் செய்யப்பட்டன. ஆகவே, வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு வெள்ள நிவாரணப் பணி செய்வதோடு அவர்களுக்குக் கடன் தள்ளுபடி, வரி தள்ளுபடி செய்து, அவர்களை வாழ வைக்கவேண்டுமென்று கேட்டு அமர்கிறேன். நன்றி.

*திரு. க. பாரமலை : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த வெள்ளை அறிக்கையின் மீது நான் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். மார்ச், மாதத்தில் நாம் என்றுமே கண்டிராத மழையின் காரணமாக பெரிய வெள்ளம் ஏற்பட்டு அதன் காரணமாக, பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் என்னுடைய தொகுதி மிகக் கடுமையாகப்பாதிக்கப் பட்டிருக்கிறது. நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் கொடுத்த அறிக்கையிலே அவர்கள் ஹெலிகாப்டரில் சென்று பார்த்தார்கள் என்று உள்ளது. அவர் அப்படி சென்று பார்த்த அத்தனை ஊர்களுமே என் தொகுதியில்தான் இருக்கின்றன என்று முதலிலே நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதன் காரணமாக நெல், வாழை, கரும்பு, கொடிக்கால் பயிரிடப்பட்ட ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கர் நிலங்கள் மிகவும் சேதம் அடைந்து மக்கள் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த அறிக்கையில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறபடி நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள், விவசாய அமைச்சர் அவர்கள், தலைமைச் செயலாளர், வருவாய் நிர்வாக ஆணையாளர் இவர்கள் எல்லாம் உடனடியாக அந்தப் பகுதிக்கு வந்து சேதத்தைப் பார்த்தார்கள். மக்களைப் பார்த்து ஆதரவு சொன்னார்கள். அதைப் போலவே, கிராமப் பணித் துறை, பொதுப் பணித் துறை, நீர்ப்பாசனத் துறை, வெள்ளக் கட்டுப்பாடு, தேசீய நெடுஞ்சாலை போன்ற துறைகளுடைய தலைமைப் பொறியாளர்களும் அந்த இடத்திற்கு வந்து மிக வேகமாக உடைபட்ட ரோடுகளை எல்லாம் சீர் செய்து பஸ் போக்குவரத்திற்கு எல்லாம் ஏற்பாடு செய்து கொடுத்தார்கள். ஆனால், அதே நேரத்தில் நம்மு

[திரு. க. பாரமலை] [1984 மார்ச் 20

டைய மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கூட கடந்த 18 ஆம் தேதி—நேற்றுக்கு முன் தினம்—திடீரென என் பகுதிக்கு வந்து சில பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளைப் பார்வையிட்டு வந்தார். இந்த நேரத்தில் நான் ஒன்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இவ்வளவு கடுமையான முயற்சி எடுத்துங்கூட, 12 ஆம் தேதி வரை யாருமே போக முடியாத அளவுக்கு ஹெலிகாப்டரிலிருந்து உணவுப் பொட்டலங்களைப் போட வேண்டிய அளவுக்கு மிக மோசமான நிலையில் பாதிக்கப்பட்ட பெத்தாநேந்தல், மணல்மேடு போன்ற கிராமங்களுக்கு நேற்றுதான் நான் சென்று வந்தேன். அந்த இடத்திற்கும் நம்முடைய வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள் வருவார்களானால் எந்த அளவிற்குச் சேதாரம் இருக்கிறது என்பதை அவர்களால் காண முடியும். ஆகவே, தயவுசெய்து விரைவாக அந்தப் பகுதிக்கு வர வேண்டுமென்று நான் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(இரவு 8.00)

நிவாரணத்தைப் பொறுத்தவரையில் என்னுடைய பகுதியிலே நிவாரணம் பெரும்பாலாக நல்ல முறையிலே கொடுக்கப்படுகின்றது என்றாலும் கூட, வீடு இழந்தவர்களுக்கு ரூ. 200 என்று சொல்வது ஏதோ ஒரு காலத்திலே நிர்ணயித்த அந்தத் தொகையை மாற்றிக் கொடுப்பதுதான் சிறந்தது, உயர்த்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மண்வீட்டைப் பொறுத்தவரை ஒரு சுவர் இடிந்தால் ரூ. 50 என்பது நிச்சயமாக நடைமுறைக்கு உதவாது. ஏனென்றால் ஒரு சுவர் இடிந்தால் அந்தச் சுவரை மட்டும் நிச்சயமாக கட்ட முடியாது. மொத்தமாக எல்லா சுவர்களையும் இடித்துவிட்டுத் தான் கட்ட வேண்டும். ஆகவே பார்ஷியலி டேமேஜ்ட் என்பதை தயவுசெய்து எடுத்துவிட்டு பாதிக்கப்பட்ட அனைத்து வீடுகளுக்கும் குறைந்தபட்சம் வீட்டிற்கு 500 ரூபாய் வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த அறிக்கையில் நெல் விதை மானியமாக கொடுப்பதாக இருக்கிறது. இப்போது பல கண்மாய்கள் உடைந்திருந்தாலும் கூட கண்மாய்களில் இன்னும் கொஞ்சம் தண்ணீர் இருக்கிறது. வைகை அணையிலும் தண்ணீர் உள்ளது. ஆகவே நிச்சயமாக கோடை விவசாயத்தை வெற்றிகரமாக செய்ய முடியும். ஆகவே நெல் விதைகளை மானியமாக கொடுக்க வேண்டும். அதைப் போல உரம், பூச்சி மருந்துகளை மானியமாக கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். கொடிக்கால் விவசாயத்தைப் பொறுத்தவரையில் அதில் ஒரு விசேஷமான நிலை இருக்கிறது. நெல் விவசாயம் என்றால் ஆறு மாதத்தில் விவசாயம் முடிந்துவிடும். கொடிக்காலுக்கு 3 வருடம். ஒரு வருடம் முடிந்த பிறகு பலனை அவர்கள் அடையத் தொடங்குகிறார்கள். இரண்டாவது வருடத்தில் பாதிப்பு ஏற்பட்டால் மொத்தமாக 3 வருடத்திற்கும் அவர்கள் குத்தகை செலுத்த வேண்டியிருக்கிறது. அந்த அளவுக்கு இழப்பு அவர்களுக்கு ஏற்படுகிறது. ஆகவே கொடிக்காலைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களுடைய பாதிப்பிற்

1984 மார்ச் 20] [திரு. க. பாரமலை]

குரிய நஷ்டயீட்டை வழங்க வேண்டும். பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் நிலவரியை வஜா செய்ய வேண்டும். கடன் வசூலை ஒத்திப் போட வேண்டும். சில இடங்களில் நிலவள வங்கிகளில் கடன் வாங்கி தோண்டிய கிணறுகள் இடிந்து போய் இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட கிணறுகளுக்கு வாங்கிய கடனை அரசாங்கம் ரத்து செய்ய வேண்டும். சாதாரணமாக பாதிக்கப்பட்ட இடங்களில் அரிசன மக்களுடைய காலனிகள், பிற்படுத்தப்பட்ட மக்களுடைய காலனிகள் இடிந்து போய் இருக்கின்றன. அவர்களுக்கெல்லாம் கிராமிய கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலம் வீடு கட்டிக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, வைகை ஆற்றின் இருபுறங்களிலும் தாழ்வான பகுதிகளில் கற்களால் ஆன தடுப்புச் சுவரைக் கட்ட வேண்டும். குறிப்பாக வைகை சீரமைப்பு கால்வாய்க்காக பல கோடி ரூபாய் செலவு செய்திருக்கிறோம். ஆனாலும் இந்த வைகை சீரமைப்பு முற்றிலுமாக சீரழிந்து போயிருக்கிறது. ஆகவே இன்னும் பல கோடி ரூபாய் செலவழித்தாலொழிய அதை சீரமைக்க முடியாது. அந்தத் தொகையை ஓரளவிற்கு தடுப்புச் சுவர் கட்டுவதற்கு செலவழித்து இருந்தால் நிச்சயமாக பல்லாயிரக்கணக்கான ஏக்கர் நிலங்களை பாதுகாத்து இருக்கமுடியும் என்று கருதுகிறேன். குறிப்பாக இன்றைக்கு ஆற்றின் போக்கே வேறு திசையில் திரும்புகிற அளவிற்கு ஒரு அபாயகரமான நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருமதி பொன்னம்மாள் அவர்கள் சொன்னதைப் போல தனிப்பட்ட நபர்கள் ஆற்றை ஆக்கிரமித்துக் கொண்டு தென்னை போன்ற விவசாயத்தை செய்து வருகிறார்கள் இதனால் வெள்ளம் வருகிற காலங்களில் அரிப்பு ஏற்பட்டு ஆற்றினுடைய போக்கிலே மாற்றம் ஏற்படுகிற அபாயம் இருக்கிறது. ஆகவே ஆறும் சில இடங்களில் தனியார் நிலங்களை ஆக்கிரமித்துக்கொண்டிருக்கிறது ; தனியாரும் ஆற்றை ஆக்கிரமித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த இரண்டு ஆக்கிரமிப்புகளையும் தடுக்க கல்சுவர் கட்ட வேண்டும். லாடநேந்தல் கிராமத்திற்கு பக்கத்திலும், சடங்கிக்கு அருகிலும் தடுப்புச் சுவர்கள் கட்ட வேண்டும். சடங்கிக்கு அருகில் ஏற்கனவே மூன்று வெள்ளங்களிலும் உடைப்பு ஏற்பட்ட அதே இடத்தில் மீண்டும் உடைப்பு ஏற்பட்டு பல கிராமங்கள் தண்ணீரில் மூழ்கி இருந்தன.

நம்முடைய வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நேற்றைக்கு முன்தினம் பாப்பாகுளம் கிராமத்திற்கு வந்திருக்கிறார்கள். அங்கே இந்திரா நகருக்கு ஒரு பாலம் கட்டவேண்டுமென்று முன்பு வருவாய் ஆணையாளர் வந்து பார்த்து கட்டச் சொல்லியிருந்தார்கள். அந்த இடத்திலே வருவாய்த்துறை அமைச்சர் அவர்கள் வந்து பார்த்து அதை மேம்பாலமாக கட்ட

[திரு. க. பாரமலை] [1984 மார்ச் 20

வேண்டுமென்று மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கு சொல்லியிருக்கி
றார்கள். அதற்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்
கிறேன். அதேபோல பல இடங்களைப் பார்த்தால் நிச்சய
மாக நிரந்தரமான திட்டங்கள் கிடைக்கும் என்ற நம்பிக்கையிலே
அமைச்சர் அவர்கள் என்னுடைய பகுதிக்கு வரவேண்டுமென்று
கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கண்மாய் உடைப்புகள் இன்றைக்கு பல இடங்களில் ஏற்பட்டி
ருக்கின்றன. அவற்றை ஒவ்வொரு வெள்ளத்தின் போதும்
அடைத்துக்கொண்டிருப்பதில் நிரந்தரமான பலன் இருக்காது.
அப்படிப்பட்ட இடங்களில் கல்லால் ரிவர்ட்மென்ட் கட்டு
வதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடுகளை செய்ய வேண்டும். அதே
போல கால்வாய்களை சீரமைக்கவும், மடைகளை, கலுங்கு
களை சீரமைக்கவும், கண்மாய்களின் கொள் அளவை அதிக
மாக்குகிற முயற்சிகளை அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும்.
அப்போது தான் வெள்ளக் கொடுமைகளிலிருந்து மக்களை காப்
பாற்ற முடியுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சாதாரணமாக வெள்ளம் வருகிறபோது வடி
முனை கால்வாய்களை சரியாக வைத்தால் தான் அதனுடைய
வேகம் கடைமடைப் பகுதிகளை தாக்காமல் இருக்கும். இப்
போது இருக்கிற நிலையில் எந்தப் பக்கத்தில் எடுத்துக் கொண்டா
லும் வைகையிலேயிருந்து வெளியே செல்கிற தண்ணீர்
மீண்டும் வைகைக்கே திரும்பி வருகிற சூழ்நிலை இருக்கிறது.
எங்கள் பகுதியில் விவசாயிகள் சொல்கிறார்கள். நாங்கள் தண்
ணீர் வேண்டுமென்று கேட்கிறபோது பெரியாறு கிரட்டிலி
ருந்து தண்ணீர் கொடுக்க மறுக்கிறார்கள். ஆனால் இப்படி
பயங்கரமாக வெள்ளம் வருகிறபோது மதுரை மாவட்டத்தில்
பாயும் பிரதான கால்வாய்களை மூடி எல்லா தண்ணீரையும்
இராமநாதபுரம் [illegible]
நான் கேட்டுக்கொள்வது சாதாரணமாக வைகை ஆற்றிலி
ருந்து எடுத்துச் செல்லப்படும் தண்ணீர் மீண்டும் வைகைக்கு
வராமல் வெளியே செல்கிற மார்க்கங்களை கண்டுபிடித்தா
லொழிய இப்படிப்பட்ட வெள்ளங்களிலிருந்து எங்களுடைய
பகுதியை காப்பாற்ற முடியாது என்று சொல்லி, அதைச் செய்ய
வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்தப் பெருவெள்ளம் காரணமாக கிராமப்புறங்களில் தன்னி
றைவுத் திட்டம், தேசீய வேலைவாய்ப்புத் திட்டம் ஆகியவற்றால்
நிறைவேற்றப்பட்ட பல்வேறு ரோடுகள், பாலங்கள் முற்றிலு
மாக அடித்துச் செல்லப்பட்டு சிதைந்துபோய் இருக்கின்றன.
அவற்றை மீண்டும் செப்பனிட பல கோடி ரூபாய் செலவாகும்.
ஆகவே, தேசீய கிராமப்புற வேலைவாய்ப்புத் திட்டத்தின் கீழ்
இந்தப் பணிகள் செய்யப்பட்டதால், அவைகள் மத்திய அரசின்
நிதி உதவி பெறும் திட்டத்தின் கீழ் செய்யப்பட்டதால், இதற்
காக மத்திய அரசிடமிருந்து மொத்தமாக நிதி உதவி பெற்று

1984 மார்ச் 20] [திரு. க. பாரமலை]

அந்தப் பணிகளை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டு, அதற்காக
முனைப்பான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

பெருவழித் துறையை எடுத்துக்கொண்டால், பல இடங்களில்
பாலங்கள் அடித்துச் செல்லப்பட்டுள்ளதால், போக்குவரத்து
சரியாக நடைபெறவில்லை. குறிப்பாக, திருப்புவனம்-சிவ
கங்கை சாலையில் ஒரு பாலம் கட்ட வேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன்.

தரைமட்டப் பாலங்கள் பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய்
செலவில் கட்டப்படுகின்றன. ஆனால் இப்படிப்பட்ட பெரு
மழை வருகிறபோது அல்லது வெள்ளம் அதிலே இரண்டு
அடி அளவிற்கு வருகிறபோது கூட அதிலே வண்டியோ
அல்லது மற்ற போக்குவரத்தோ போகமுடியவில்லை. திருப்
பாச்சேத்தி, படமாத்தூர் சாலையில் பல லட்சம் செலவில்
வைகையில் ஒரு தரைப்பாலம் கட்டப்பட்டுள்ளது. ஆனால்
இந்த மழை வந்த நேரத்தில் அதைப் பயன்படுத்த முடியவில்லை.
ஆனால் நான் இங்கே பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்வேன், இனி
மேல் ஆறுகளின் குறுக்கே பாலம் கட்டுகிறபோது தரைமட்டப்
பாலங்களைக் கட்டாதீர்கள், மேல்மட்டப் பாலங்களைக்
கட்டவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு வைகை அணையில் எவ்வளவு தண்ணீர் இருக்
கிறது, என்பதை இராமநாதபுரம் மாவட்ட கலெக்டர் அறிந்து
அந்த மாவட்டத்தில் உள்ள ஆயக்கட்டுதாரர்களுக்கு தண்
ணீர் விடவேண்டும் என்று சொன்னால், அவர் மதுரை மாவட்ட
கலெக்டரைக் கேட்டு, அவர் வைகை அணை பொறியாளரை
கேட்டு, அவர்கள் எவ்வளவு தண்ணீர் திறந்து விடுகிறார்கள்
என்பதைத் தெரிவித்த பின்னர்தான் இங்கே வைகை ஆயக்
கட்டு பகுதிக்கு தண்ணீர் திறந்து விடுவார்கள். ஆகவே, இராம
நாதபுரம் மாவட்டத்தில் உள்ள வைகை ஆயக்கட்டு பகுதிக்
கென தனியாக ஒரு நிர்வாகப் பொறியாளர் நியமிக்க வேண்டும்.
அந்த அலுவலகம் இராமநாதபுரம் மாவட்டக் கலெக்டரின் அலு
வலகத்துடன் இணைந்து செயல்பட ஏற்பாடு செய்யவேண்டும்
என்று கேட்டு வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன்.

திரு. என். பழனிவேல் : பேரவைத் துணைத் தலைவர்
அவர்களே, சமீபத்தில் பெய்த கடும் மழையால் மதுரை,
இராமநாதபுரம் மாவட்டத்திலே பெரும் சேதம் ஏற்பட்டு
மக்கள் சொல்லொணா துன்பத்திற்கு ஆளானது குறித்து
இப்போது நாம் விவாதித்துக் கொண்டு இருக்கிறோம். இந்த
நேரத்திலே நான் சொல்லிக்கொள்வது, மக்கள் சில ஆண்டுகளாக
கடும் வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்டார்கள், சமீபத்தில் இந்த ஆண்
டில் பெரு வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்டார்கள். அதுவும் கடு
மையாக பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள். இரண்டு ஆண்

களாக விளைச்சல் இல்லை. இந்த ஆண்டு விளைந்தும் பயன்
இல்லை. என்னுடைய தொகுதியில் ஐ. ஆர். 50 நெல் போடப்
பட்டு, நன்கு விளைச்சல் வந்திருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு
ஏற்பட்ட மழையின் காரணமாக 5,000 ஏக்கர் நிலங்களில்
பயிர்கள் நாசமாகி விட்டன. கோடிக்கணக்கான ரூபாய் இத
னால் விவசாயிகளுக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டுள்ளது. மா, கொய்யா,
சோளம் வெங்காயம், சூரியகாந்தி, பருத்தி போன்ற பணப்பயிர்
கள் நாசமடைந்து இருக்கின்றன. இந்த அறிக்கையில் என்ன
சொல்லப்பட்டு இருக்கிறது என்று சொன்னால் வெள்ளம்
வந்து, ஆளும்கட்சி உறுப்பினர்கள் சொன்னதைப்போல, ஊரே
அடித்துச் சென்றால்தான் நிவாரணம் என்ற நிலை இருக்கிறது.
அது கூடாது. ஏனென்றால் இன்றைக்கு ஏற்பட்டு இருக்கும்
நஷ்டம் பல்லாண்டுகள் ஆனாலும் சரிசெய்யமுடியாது. அந்த
அளவிற்கு இன்றைக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டு இருக்கிறது. ஆகவே
இந்த அரசாங்கத்தை நான் கேட்டுக்கொள்வது எல்லாம்,
சாதாரண விவசாயிகளின் கடனை ரத்து செய்து தர வேண்
டும். அதேபோல், ஓரளவு பாதிப்பு அடைந்த விவசாயிகளுக்கு
அவர்களின் கடனை நீண்டகாலக் கடனாக மாற்ற வேண்டும்
அல்லது ரத்து செய்ய வேண்டும். இல்லையென்றால் ஏதோ
அரசாங்கம் சோற்றுப்பொட்டலம் கொடுத்தது, அது தான்
நிவாரணம் என்ற நிலை வந்து விடும். அது பிரச்னையைத்
தீர்த்து விடாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஆதிதிராவிட மக்கள் கடன் வாங்கி கட்டிய குடிசைகள்
இடிந்து விழுந்திருக்கின்றன. அந்தக் கடனை ரத்து செய்ய
வேண்டும். இன்றைக்குக் கொடுக்கின்ற ரூ. 50 ரூ. 100 நிவாரணத்
தொகையைக் கொடுத்து விட்டால் போதாது, அவர்கள் ஏற்
கனவே பட்ட கடனை திருப்பிச் செலுத்த முடியாது. ஆகவே,
அவர்கள் குடிசை போடுவதற்காக வாங்கிய கடனை ரத்து செய்ய
வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பயிர் இன்ஷூரன்ஸ் சம்பந்தமாக சொல்லிக்கொண்டு இருக்கி
றோம். இந்த ஆண்டில் ஏற்பட்ட நஷ்டத்தைக் கணக்கில்
எடுத்துக்கொண்டு விவசாய இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்தை அரசாங்
கம் கொண்டு வர நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் இது சம்பந்த
மாக விவசாய அதிகாரிகளையோ அல்லது வருவாய்த்துறை அதி
காரிகளையோ வைத்துக்கொண்டு இந்த விவசாய இன்ஷூ
ரன்ஸ் திட்டத்தை அமல்செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்
அப்போதுதான் எதிர்காலத்திலே வெள்ளம், வறட்சி
ஏற்படும்போது பாதிப்பிலிருந்து பாதுகாப்பு கொடுக்க முடியும்
என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(இரவு 8-10)

நான் மீண்டும் சொல்கிறேன். குத்தகை விவசாயிகளுக்கு
பாதுகாப்பு அளிப்பது பற்றி மாணபுமிகு அமைச்சரவர்கள் இந்த
அவையிலே இந்த அறிக்கையிலே சொல்லாதது ஏன் என்று தெரிய
வில்லை. அமைச்சர் அவர்கள் அதுபற்றி அறிவிக்க வேண்டு
மென்று கேட்டு, முடித்துக் கொள்கிறேன்.

***திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் :** மாண்புமிகு துணைத் தலை
வரவர்களே, மாண்புமிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சரவர்களும்
மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களும் இந்த மன்றத்திற்கு அளித்
திருக்கிற வெள்ள நிவாரண அறிக்கைகள் மீது 25-வது உறுப்பின
ராக இப்போது நான் பேசுகிறேன் என்று கருதுகிறேன். இந்திய
தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பிலே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்
பினர்களுடைய கருத்துக்களுடன் என்னுடைய கருத்துக்களை
யும் இணைத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கி
றேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னதைப்போல இந்த நூற்
றாண்டிலே இல்லாத அளவுக்கு கொடுமையான மழையாக, காலம்
தவறிய மழையாக பெய்த காரணத்தால் சேதம் அதிகமாக
ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் சொல்ல வேண்டியதில்லை.
விவசாயப் பெருங்குடி மக்களுடைய நிலம் பாதிக்கப்பட்டு, கிணறு
கள் மூடப்பட்டு, வீடுகள் இடிந்துபோய், கால்நடைகள் இறந்து
போய், எப்போதும் இல்லாத அளவுக்கு மிகப்பெரும் கொடுமை
யான அளவுக்கு சேதாரம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. தமிழ்நாடு
எங்கும், குறிப்பாக தென் மாவட்டங்களில் இந்த அளவுக்கு ஏற்
பட்டிருக்கிற சேதங்களைப்பற்றி நிறைய உறுப்பினர்கள்
வேதனையோடு குறிப்பிட்டார்கள்.

நிவாரணப் பணிகளைச் செய்வதில் தமிழக அரசும், மத்திய
அரசு மாண்புமிகு பாதுகாப்புத் துறை அமைச்சர் அவர்களும்,
நம்முடைய அரசாங்கத்தில் இருக்கிற அதிகாரிகளும் கடமை உணர்
வோடு செயல்பட்டிருக்கிறார்கள். இந்தியப் பிரதமர் மாண்பு
மிகு இந்திரா காந்தி அம்மையார் அவர்கள் கூட வெள்ளச் சேதம்
என்று கேள்விப்பட்டவுடனே நிவாரணத் தொகையை அறி
வித்து மத்திய அரசின் சார்பிலே தன்னுடைய ஆதங்கத்தைத்
தெரிவித்துக் கொண்டார்கள். அதைப்போன்று பொது நலச்
சங்கங்களும் இந்த நிவாரணப் பணிகளிலே தங்களை ஈடுபடுத்
திக்கொண்டு தங்களுடைய நல்லெண்ணத்தை வெளிப்படுத்தி
யிருக்கின்றன. பொதுவாக இந்த வெள்ளத்தால் விவசாயம்
ஸ்தம்பித்துப் போயிருக்கிறது [illegible] கணக்கு
எடுத்துப் பார்த்தால் 300 கோடி அல்லது 400 கோடிக்கு மேல்
போகும் என்று சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு சேதம் ஏற்பட்டிருக்கி
றது. அமைச்சரவர்கள் கொடுத்திருக்கிற அறிக்கையில்
அந்தச் சேதம் சம்பந்தமாக அறிக்கை திரட்டிக் கொண்டி

ருக்கிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்தின் சார்பிலே மொத்தம் எவ்வளவு சேதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்ற கணக்கை விரைவிலே திரட்டினால்தான், அந்த விவரங்களை மத்திய அரசுக்கு அனுப்பி, அவர்கள் அங்கிருந்து குழுவினை அனுப்பி பார்வையிட்டு, விரைவிலே உதவிகள் செய்ய வசதியாக இருக்கும். ஆகவே, இந்தப் பணியை விரைவிலே செய்ய வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் ஹெலிகாப்டர் மூல மாக பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளுக்குப் போய்வந்தார்கள். தமிழக அரசு பல இலட்சம் ரூபாய்ச் செலவில் ஒரு ஹெலிகாப்டரை வாங்கியது. ஆனால் அது இப்போது பழுதடைந்திருக்கிறது என்று நான் கேள்விப்படுகிறேன். அதற்கு முக்கிய காரணம் அதிலே ஒரு எஞ்சின்தான் பொருத்தப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். வாங்கும்போதே, இரண்டு எஞ்சின்கள் பொருத்தப்பட்ட ஹெலிகாப்டரை வாங்கியிருந்தால் இந்த மாதிரியான நிவாரண வேலைகளுக்கு அது பயனுடையதாக இருந்திருக்கும். மத்திய அரசிலிருந்து வந்த ஹெலிகாப்டர் கள் தான் இப்போது இந்த நிவாரணப் பணிகளுக்கு உதவி கரமாக இருந்திருக்கின்றன.

அது மட்டுமல்ல. மத்திய அரசு நிவாரண உதவியாக கொடுத்தது பற்றி இந்த மன்றத்திலே கேட்டபோது 15 கோடி ரூபாய் கொடுத்தார்கள் என்று திரும்பத் திரும்பச் சொன்னார் கள். ஆனால் நாடாளுமன்றத்தில் 4 .8 கோடி ரூபாய் கொடுத் ததாகச் சொன்ன பிறகு தான் மறுநாள் சட்டமன்றத்திலே 41 கோடி என்று அறிவிக்கப்பட்டது. ஏன் இந்தக் காலதாமதமான அறிவிப்பு என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. மாண்புமிகு அமைச்ச ரவர்கள் அதை விளக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த மன்றத்திலே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் தொகுதியில் ஏற்பட்டிருக்கக் கூடிய சேதங்களைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். நான் சார்ந்திருக்கிற திருமங்கலம் தொகுதி யில் 62.22 மில்லி மீட்டர் மழை பெய்ததாக அறிக்கையில் சொன்னார்கள். ஆனால் எனக்கு கிடைத்திருக்கிற தகவல் 150.4 மில்லி மீட்டர் மழை பெய்திருக்கிறது. அதைப் போன்று பல்வேறு விவரங்கள் இந்த அறிக்கையில் இன்னும் முழுமையாகக் கொடுக்கப்படவில்லை என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல் லாம் சொன்னார்கள்.

எனக்கு முன்னாலே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பார மலை அவர்கள் தன்னிறைவுத் திட்டத்திலே தரைப் பாலம் கட்டி னார்கள் என்று சொன்னார்கள். தரைப் பாலங்கள் கட்டுகிற நேரத்திலே சொன்னோம். இது போன்ற பாலங்கள் கட்டுவது எதிர்பார்த்த பலனைத் தராது என்று. தரைப் பாலங்கள் கட்டியிருந்தும், மழை அதிகமாக வருகின்ற காலத்திலும், வெள்

ளம் அதிகமாக வந்த நேரத்திலும், அந்தப் பாலங்களை அடித்துச் செல்லும் அபாயம் இருப்பதைப் பற்றியும் மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில் பேசப்பட்டது. ஆனால் என்ன நடந் திருக்கிறது? பெரு மழையின் காரணமாக எங்கள் தொகுதி யில் கிழவநேரி, என்ற ஊரில் பாலம் இடிக்கப்பட்டு, அடித்து செல்லப்பட்டு, பொது மக்கள் போக முடியாத அளவிற்கு இருக்கிறது. அங்கே தண்ணீர் அதிகமாக தேங்கிக் கொண் டிருக்கிறது.

இது மாதிரி தன்னிறைவுத் திட்டத்தின்கீழ் அமைந்த சௌ டார்பட்டி பாலம், அந்தப் பகுதியிலும் மக்கள் போக முடியாத நிலை இருக்கிறது என்பதை உங்கள் மூலமாக தெரிவித்து, அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்பு கிறேன். நான் உங்களைக் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், இந்தப் பாலங்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுத்து, இவைகளை வெகு விரை வாக செப்பனிட வேண்டுமென்பது தான். ஏனென்றால் அந்த கிராம மக்கள் செல்ல முடியாத நிலை இருக்கிறது. சாலைகளை சீரமைக்க திருமங்கலத்திற்கு ரூ. 25 இலட்சம் தேவைப்படுகிறது என்று நெடுஞ்சாலைத் துறையினர் கேட்டிருக்கிறார்கள். எனவே இவைகளை வெகு விரைவாக செப்பனிட்டு, நடவடிக் வடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நிறைய உறுப்பினர்கள் பேச வேண்டியிருப்பதன் காரணமாக. ஒரு சில கருத்துக்களோடு முடித்துவிடுகிறேன்.

மதுரை மாவட்டத்தில், ஏற்பட்ட சேதங்களைப் பற்றி எனக்கு முன்னால் பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இங்கே சொன்னார்கள். அந்தப் பகுதியில் இன்னும் மக்கள் செல்ல முடியாத அளவிற்கு மோசமாக இருக்கிறது. விரைவிலே அந்தப் பகுதிகளில் நிவாரணப் பணிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஆண்டிப்பட்டியிலே தாழ்த்தப்பட்ட அரிஜன மக்கள் வாழ்கின்ற அத்தனை வீடுகளும் இன்றைக்கு இடிந்து விழுந்து, அந்தக் கிராமமே தெரியாத அளவிற்கு நிலைமை மோசமாகி இருக்கிறது. என்று தமிழ்நாடு காங்கிரஸ் கட்சித் துணை தலைவர் அவர்கள் என்னிடம் தெரிவித்தார்கள். அந்தப் பகுதியிலே நிவாரண வேலைகளை விரைவாக மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேற்கு இராமநாதபுரப் பகுதியைப் பற்றி மாண்புமிகு உறுப் பினர் திரு தாமரைக்கனி அவர்கள் மிக விரிவாகச் சொன்னார்கள். பிளவக்கல்லில் அதிகமான அளவிற்கு தண்ணீர் வந்த காரணத் தினாலே, மேற்கு இராமநாதபுரத்தில், வத்திராயிருப்பு கிராமத் தில் 6 அடி, 8 அடி தண்ணீர் வந்து கடுமையான பாதிப்புக்கு உள்ளாகியது என்று நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்] [1984 மார்ச் 20

அதுமட்டுமல்லாமல், அங்கு இருக்கின்ற வீடுகளில் வாழ்பவர்கள் கூலி நெசவாளர்கள். அந்த வீடுகள் இடிந்து விழுந்து, அடித்துச் செல்லப்பட்டன. அவர்களுக்கு நிவாரணம் கொடுக்கப்படவில்லை. கூலியாட்களாக தங்கியிருக்கும் அத்தனை பேருக்கும் ஏதாவது பரிகாரம் கொடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வத்திராயிருப்பிலே இருக்கின்ற கடைகளில் உள்ள பொருள்கள் வெள்ளத்தில் அடித்துச் செல்லப்பட்டிருக்கின்றது. அந்த வியாபாரிகளுக்கு அரசாங்கம் உடனடியாக தேசியமயமாக்கப்பட்ட வங்கியின் மூலமாகவோ, அல்லது கூட்டுறவு வங்கியின் மூலமாகவோ கடன் கொடுத்து, அவர்கள் மீண்டும் தொழில் துவங்குவதற்கு உதவ வேண்டும்.

இந்த வரிசையிலிருந்து பேசுகின்ற மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள். ஒரு பக்கச்சுவர் இடிந்து விழுந்தால், ரூ. 50 ம் முழுமையாக இடிந்து விழுந்தால் ரூ. 200ம் நிவாரணத் தொகையாகக் கொடுப்பது பொருந்தாது என்று சொன்னார்கள். காரணம் இப்போது உயர்ந்திருக்கின்ற விலைவாசியை கருத்தில் கொண்டு, அரசாங்கம் அதிகமான நிதியுதவி கொடுத்து ரூ. 6000 மதிப்பில் ஆதி திராவிடர்களுக்கு வீடுகட்டிக் கொடுத்து உதவுவது போல், அதே முறையில் வெள்ளத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கும், வீடுகளைக் கட்டிக் கொள்ள அரசாங்கம் போர்க்கால அடிப்படையில் நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இராமநாதபுரம் மாவட்டம், சுந்தரபாண்டியத்தில் நெசவாளர்கள் அதிகமான அளவில் வீடுகளை இழந்திருக்கிறார்கள். உடனடியாக நிவாரணப் பணிகளில் அரசாங்கம் ஈடுபட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். விவசாயிகளின் விளை நிலங்கள் இடம் தெரியாமல் போய் இருக்கின்றன. அவர்களுக்கு கடன் உதவி அளிப்பதுடன், அந்த நிலத்தை சீர்திருத்துகின்ற பணியிலே, அதாவது புல்டோசர்களைக் கொண்டு, இனாமாக அந்த நிலங்களை சீரமைத்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். எப்படி குத்தகைந்தாரர்களுக்காக மசோதா கொண்டு வரப்பட்டதோ, அது போன்று வெள்ளத்தினாலும், பெரு மழையினாலும் பாதிக்கப்பட்ட விவசாய மக்களுக்கும் நிவாரண அடிப்படையில் விரைவான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கிழக்கு இராமநாதபுரத்தைப் பொறுத்த வரையில், வைகை ஆற்றின் இரண்டு புறங்களிலும் பல்வேறு பகுதிகள் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. முதுகுளத்தூர் பகுதியில் அந்தக் கண்மாய்களில் தண்ணீர் இல்லாத நிலை இருக்கிறது.

1984 மார்ச் 20] [திரு. என். எஸ். வி. சித்தன்]

என்னுடைய திருமங்கலம் தொகுதியில் 10,15 கண்மாய்கள் இருக்கின்றன. அவைகளில் தண்ணீர் இல்லாத நிலை இருக்கிறது. துணைத் தலைவர் அவர்களே, உங்கள் மூலமாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்கிறேன். வைகை ஆற்றில், வெள்ளப் பெருக்கினால், தண்ணீர் கரை புரண்டு ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. அந்தத் தண்ணீர் வீணாகச் செல்வதை தடுத்து, அந்தக் கண்மாய்களில் விட வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(இரவு 8-20).

நான் அண்மையில் மதுரைக்குச் சென்ற நேரத்திலே, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரையும், பொதுப் பணித் துறை அதிகாரிகளையும் சந்தித்து, தண்ணீர் விட வேண்டுமென்று கேட்டபோது, அவர்களும் விடுவதாக வாக்களித்தார்கள். எனவே அதைப் போல எந்தெந்தக் கண்மாய்களில் தண்ணீர் இல்லையோ அந்தக் கண்மாய்களில் எல்லாம் விவசாயிகளுக்குத் தேவையான தண்ணீர் கிடைப்பதற்காக, அதிகமான நீர்வரத்து இருக்கின்ற காலங்களில் அவைகளில் தண்ணீரை சேமித்து, அவர்களுக்கு கொடுக்க வேண்டும் என்று நான்கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதற்காக தண்ணீர் வரியை அவர்கள் தலையிலேயே சுமத்தக் கூடாது. எனவே விவசாயிகள் இந்த மழைக் காலங்களில் பாதிக்கப்படுகின்ற நேரத்தில் அவர்களுக்கு பூச்சி மருந்துகள், விதைகள் முதலியவற்றை தாராளமாகக் கொடுக்க ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். உறுப்பினர் திரு. சுந்தரமூர்த்தி அவர்கள் தொகுதியில் இரண்டாவது முறையாக மழை பெய்த நேரத்தில் சிதம்பரம், காட்டுமன்னார்குடி தாலுக்காக்கள், குமராட்சி, வல்லம் போன்ற இடங்கள் எல்லாம் கடுமையான அளவில் பாதிக்கப்பட்டு, நிலங்களில் இருந்து அறுவடை செய்து வீட்டுக்குக் கொண்டு போக முடியாதும் அவைகள் முளைத்துவிடுகின்ற அளவிற்கு பாதிக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. எனவே அவர்களுக்கு முழுமையான அளவிலே நிவாரணம் அளிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். விதைகள் உரம், பூச்சி மருந்து ஆகியவைகள் வேண்டும் என்று அவர்கள் சொல்கிறார்கள். எனவே விவசாயிகளுக்குத் தேவையான இந்த வசதிகளைச் செய்து தர அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் எங்கள் கட்சியைச் சேர்ந்த திரு. இளையபெருமாள் அவர்களுடைய சேத்துப்பட்டு தொகுதியில் இப்பொழுது ஏற்பட்ட மழையின் காரணமாக வீடிழந்தவர்களுக்கு எந்தவிதமான நிவாரணமும் அளிக்கவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். ஒரு

குழந்தை இறந்தது மட்டுமல்லாமல், 3 பேர்கள் காயம் அடைந்ததாகவும் சொல்லுகிறார்கள். அவர்களுக்கு இது வரையில் எந்தவிதமான நிவாரணமும் போய்ச் சேரவில்லை என்று அவர்கள் சொல்கிறார்கள்.

அதேபோல் பெரியமேட்டுப் பகுதியில் 15 வீடுகளுக்கு 50 ரூபாய்தான் அவர்கள் கொடுத்ததாக ஒரு செய்தியைச் சொல்கிறார்கள். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு நான் கொண்டு வருகிறேன். அதேபோல் இடிந்த வீடுகளுக்கு அதிகாரிகள் ரூபாய் கொண்டு வந்து கொடுத்தார்கள். நீங்கள் கொடுக்கும் பணம், 50 ரூபாயை வாங்கமுடியாது என்று மறுத்த நேரத்திலே மேலும் 350 ரூபாய் தந்ததாக இங்கே செய்தியைத் சொல்லுகிறார்கள். எனவே நிவாரண வேலைகள் முறைகேடுகளின்றி சரியான முறையிலே இருக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து தமிழகத்தில் வறட்சி ஒரு ஆண்டு வருகின்றது. சில ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு மழை வெள்ளம் போன்றவைகள் வருகின்றன. எனவே இவற்றிலிருந்து மக்களை முறையாகப் பாதுகாப்பதற்கும், விவசாயிகளைப் பாதுகாப்பதற்கும், நீண்டகால அடிப்படையில் 'டைம் பவுண்ட் சொலுசன்' என்ற முறையிலே ஒரு திட்டத்தை தயாரிக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல், 1975-76 ஆம் ஆண்டு காலத்தில் இது மாதிரி வெள்ளம் ஏற்பட்டது. எனவே ஒரு ''மேஜர் கிராஷ் புரோகிராம், என்ற அடிப்படையில் ஒரு பெரிய திட்டத்தை தயாரிக்காத காரணத்தால்தான் வெள்ளம் இப்போது வந்தபோது இவ்வளவு சேதம் அடைகிறது என்று விஷயம் தெரிந்தவர்கள் சொல்லுகிறார்கள். 1975-76 ஆம் ஆண்டில் வெள்ளம் ஏற்பட்டபோது ஒரு திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டது. அது என்ன ஆயிற்று ? அதை தூசி தட்டி எடுத்து, அந்த திட்டத்தை அமுல்படுத்த இன்றைக்காவது அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நம்முடைய சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையிலே இன்றைக்கு சாக்கடைகளுக்கு சரியான வடிகால் வசதிகள் இல்லாமல் இருக்கின்றது. பெரிய அளவிற்கு வெள்ளம் வந்தால் தண்ணீர் போவதற்கான முறையிலே வடிகால் வசதிகள் இல்லை. அரசாங்கமும் தொடர்ந்து முயற்சி செய்யாத காரணத்தால் வெள்ளக்காலங்கள் ஏற்படும் போது மழை நீரும் சாக்கடை நீரும் ஒன்றாகக் கலக்கக்கூடிய அபாயங்கள் நிறைய இருக்கின்றன இதனால் மக்களுக்குப் பல்வேறு கேடுகள் உருவாகக்கூடிய நிலைமைகள் இருக்கின்ற காரணத்தினாலே அரசாங்கம் இதைத் தொடர்ந்து செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனவே வெள்ளம் ஏற்படுகின்ற போது தடுப்புச்

சுவர் கட்ட வேண்டும் என்று செல்கிறார்கள். எனவே நல்ல திட்டத்தைக் கொண்டு வருவதன் மூலம் நீங்கள் இந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க முடியும். மக்கள் இன்றைக்கு பல கோடிக்கணக்கான ரூபாய்க்கு மேல் இழந்து தவிக்கின்ற அளவிற்கு இருக்கின்ற காரணத்தாலே, இந்த முயற்சியை அரசாங்கம் விரைவில் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல், ஒவ்வொரு கிராமத்திலும் அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான நிலங்கள் ஏராளமான அளவில் இருக்கின்றன. அவற்றில் குட்டைகள் தோண்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்தால், வெள்ளம் வருகின்ற காலங்களில் உபரியாக தண்ணீர் வருகின்ற போது அவற்றைத் தேக்கி வைக்கமுடியும். சிறிய கசிவு நீர்க் குட்டைகளை ஏற்படுத்துவோமானால் கிராமங்களில் உள்ளவர்களுக்கு பயன்படும். அத்தோடு, ஆடு, மாடுகள் போன்றவைகளுக்கும் உதவியாக இருக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல், கிராமங்களில் உள்ள மேடான பகுதிகளில் வீடற்ற ஏழைகளுக்கு புதிய குடியிருப்புகளை ஏற்படுத்த அரசாங்கம் தனிக் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அவர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்குத் தேவையான கடன் வசதிகளைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அல்லது தேசியமயமாக்கப்பட்ட வங்கிகளின் மூலமாக அவர்களுக்கு 10 ஆயிரம் ரூபாய் என்ற அளவில் கடன் கிடைக்க ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்படி புதிய வீடுகள் கட்டுவதிலே தன்னிறைவுத் திட்டம் போல் இதைக் கொண்டு வந்து நிறைவேற்றினால் ஓரளவுக்கு இந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்த்துக் கொள்ள உதவும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

அதைப்போலவே, ஓட்டேரி பகுதியிலே கால்வாய்களின் இரு புறமும் தடுப்புச் சுவர் கட்ட வேண்டும் என்று என்னுடைய கட்சியினுடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஓடை ஓரங்களில் புறம்போக்கு நிலங்களை வைத்துக் கொண்டு இருப்பவர்களுடைய உடைமைகள் எல்லாம் அடியோடு அடித்துக் கொண்டு சென்று உள்ளன. பாதைகளில் அடைப்பு ஏற்பட்டு தண்ணீர் தேங்கி, சேதங்கள் பல மடங்கு ஏற்பட்டிருக்கின்றன. இது போன்ற பல பிரச்சினைகளை நாங்கள் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம். இவைகளையெல்லாம் செய்ய நிறைய பணம் தேவைப்படும் என்பதை நாம் ஒத்துக் கொள்ள வேண்டும். அதற்காக நம்முடைய அரசாங்கம் வெள்ள அறிக்கையை விவரமாக விரைவாகத் தயாரித்து மத்திய அரசுக்கு அனுப்ப வேண்டும். மத்திய அரசிடமிருந்து தாராளமான நிதியை பெறுவதற்கு உங்களோடு சேர்ந்து நாங்களும் குரல் கொடுக்க தயாராக இருக்கிறோம் என்று சொல்லி, முனைப்பாக நடவடிக்கைகளை அரசாங்கம் எடுக்க வேண்டும் என்று கூறி என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

[1984 மார்ச் 20

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு
மன்றத்தினுடைய துணைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு
பூராவும் காலம் தவறி பெய்திருக்கிற மழையினால் மக்கள் எந்த
அளவிற்கு அவதியுற்றிருக்கிறார்கள் என்பதை நீங்கள் எல்லாம்
தெளிவாக எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறீர்கள். எடுத்துச் சொல்லு
கிற போது, நல்ல எண்ணத்தில், மக்களுக்குச் செய்யவேண்டிய
பணிகள் அரசு சார்பில் செய்யப்பட்டிருந்தாலும், அதை இன்னும்
விரைவாகச் செய்ய வேண்டும் என்றும, அதிகமாகச் செய்ய
வேண்டும் என்றும், அந்த நல்ல எண்ணத்தில்தான் நீங்கள்
எல்லாம் சொன்னதாக நானும் எடுத்துக் கொள்கிறேன் நீங் ளும்
எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். பெய்த மழை காலம் தவறிப்
பெய்த மழைமட்டும் அல்ல; காலம் தவறிப் பெய்திருந்தாலும்
கூட அதை நாம் வரவேற்றிருப்போம் ஆனால் பெய்த மழை, ஒரு
வருட காலத்தில் எவ்வளவு மழை பெய்ய வேண்டுமோ அல்லது
ஒரு மாத காலத்தில் எவ்வளவு மழை பெய்ய வேண்டுமோ,
அதைவிட பல மடங்கு அதிகமாக ஒரே நாளில் அல்லது சில
மணி நேரங்களிலேயே பெய்து விட்டதன் காரணமாகத்
தான் பெய்த மழையை தேக்கி வைப்பதற்கு இடம்
இல்லாமலும அல்லது வெளியே விடுவதற்கு இடம் இல்லா
மலும், எதிர்பாராத நேரத்திலே பெய்தாலும் எவ்வளவு சங்க
டங்கள் வந்தது என்பது உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும்.

ஆனால் எவ்வளவு சங்கடங்கள் வந்தாலும் அந்த சங்கடங்
களை தீர்ப்பதில் அரசு அதிகாரிகளும், மற்றவர்களும் மிகத்
திறமையாக கையாண்டார்கள் என்பது இங்கே பேசிய
உறுப்பினர்களிலேயே பலர் சுட்டிக் காண்பித்து இருக்கிறார்கள்.
அது மட்டுமல்ல, உடனடியாக மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள்
3 மாவட்டங்களுக்குச் சென்று நேரடியாக ஹெலிகாப்டர்
மூலமாகவும, சில இடங்களில் கார் மூலமாகவும்; சில
நேரங்களில் ஜீப் மூலமாகவும் பல இடங்களில் நடந்தும்
கூட பார்த்து, அங்கே நிவாரண வேலையில் ஈடுபட்டிருக்கக்
கூடிய அதிகாரிகளுக்கு உற்சாகம் ஊட்டியதையும் மக்களுக்கு
ஆறுதல் கூறிய செய்திகளையும இங்கே எல்லோரும்
சொன்னார்கள்.

அப்படிச் சொல்கிறபோது, நம்முடைய அருமை சகோ
தரர் பாரமலை அவர்கள் பேசுகிறபோது ஒன்றைச் சொன்னார்
கள். முதலமைச்சர் அவர்கள் போய் பார்த்தார்கள் . அத்தோடு
போகவில்லை. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் போய் பார்த்தார்கள்
சி. ஆர். ஈ. போனார்கள் சி. ஈ. ஹைவேஸ் போனார்கள் சி. ஈ.
பி. டபிள் யூ. டி. போனார்கள், அக்ரிகல்சர் டிபார்ட்மெண்ட்டி
லே போனார்கள் என்று ஒவ்வொன்றையும் அவர்கள் சொன்
னார்கள்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

(இரவு 8—30)

அதேபோல நம்முடைய அருமைச் சகோதரி திருமதி பொன்னம்
மாள் அவர்கள் கூட அத்தனை பேரும போனார்கள் என்று
சொன்னதோடு மட்டும் அல்ல, சிறப்பாக பணியாற்றினார்கள்
என்றும் சொன்னார்கள். இருவருமே மிகச் சிறப்பாக பணி
யாற்றினார்கள் என்றுதான் சொன்னார்கள். அப்படி இருவருமே
சொன்னாலும், அதற்குப் பிறகு அவர்கள் சொன்னது என்ன
வென்றால், இன்றைக்கு அரசின் சார்பிலே கொடுக்கப்பட்
டிருக்கிற பணம் போதவில்லை. அதற்கு வழி வகைகள் செய்யப்
படவேண்டும். சில இடங்களில் நடைபாலங்கள் கட்டப்பட
வேண்டும. சில இடங்களில் ஏரிகளின் ஓரங்களிலே இருபுறமும்
சுவர்களை கட்ட வேண்டும். என்கிற யோசனைகளைத்தான்
சொன்னார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.
இங்கே பேசுகிறபோது, அங்கேயெல்லாம் முதலமைச்சர் போய்
பார்த்தார்கள் அதிகாரிகள் எல்லாம் போய் பார்த்தார்கள்
சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லாம் போனார்கள்.
இதற்கு மேலும் சிலர் குறை சொல்லுகிறார்கள். அவர்கள்
குறை சொல்கிறபோது, முதலமைச்சர் போய் பார்த்தும் கூட
குறை சொல்கிறார்களே என்று ஆளும் கட்சி உறுப்பினர்கள்
தவறாக எடுத்துக் கொள்ளவில்லை, தாங்களே, சட்டமன்ற உறுப்
பினர்களே போய் பார்த்தும் குறை சொல்கிறார்களே என்றும்
தவறாக எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. ஆனால், அதிகாரிகளை
உற்சாகப் படுத்தாவிட்டால் சரியாக இருக்காது என்ற காரணத்
தால்தான் இங்கே குறுக்கிட்டுப் பேசினார்கள். அதை நல்ல
எண்ணத்தில் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். அதிகாரிகளை உற்
சாகப்படுத்தாவிட்டால் மக்களுக்குப் போய்ச் சேரவேண்டிய நிவா
ரணப் பணிகள் சரியாக விரைவாகப் போய்ச் சேராதே என்ற
நல்ல எண்ணத்தில்தான் அவர்கள் குறுக்கிட்டுப் பேசினார்கள்
என்று எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும்.

திருமதி பொன்னம்மாள் அவர்கள் எங்களுடைய கட்சியைச்
சேர்ந்தவர் அல்ல என்பது மட்டும் அல்ல, அவர்களுடைய
தலைவர் எங்களை நன்றாக விமர்சிக்கக் கூடிய ஒரு தலைவர்,
அவர்கள் (திருமதி பொன்னம்மாள்) இங்கே சொல்கிறபோது
எல்லாவற்றையும் பாராட்டியது மட்டும் அல்ல, அதிகாரிகள்
எப்படி சிறப்பாகப் பணியாற்றினார்கள் என்றும் சொன்னார்கள்.

இங்கே நான் சார்ந்திருக்கின்ற கட்சியைச் சார்ந்த சட்டமன்ற
உறுப்பினர்கள் எல்லோரும் ஒன்றாகச் சேர்ந்து சிலபேர் சொன்ன
கருத்துக்களை மறுத்ததற்குக் காரணம் அதிகாரிகளுடைய உற்
சாகம் குறைந்துவிடுமோ என்ற நல்ல எண்ணத்தில்தான். அதி
காரிகளுடைய உற்சாகம் குறைந்துவிட்டால், மக்களுக்கு செய்ய
வேண்டிய வேலைகள் விரைவில் செய்யப்படாமல் போய்விடுமே
என்ற நல்ல எண்ணத்தில் சொன்னார்களே தவிர வேறு ஒன்றும்
இல்லை. நானும்கூட அவர்களைப் பேச வேண்டாம் என்று
சொன்னேன். வேறொன்றும் இல்லை.

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்] [1984 மார்ச் 20

இன்றைக்கு அதிகமாக மழை பெய்கிறது. மார்ச் மாதம் மதுரையில் சராசரியாகப் பெய்யக்கூடிய மழை அளவு 23 மில்லி மீட்டர் என்றால் 5 நாட்களில் மட்டும் பெய்தது 121 மில்லி மீட்டர்.

இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் சராசரியாகப் பெய்யக் கூடியது 26 மில்லி மீட்டர் என்றால் பெய்தது 204 மில்லி மீட்டர்.

திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் சராசரியாகப் பெய்யக்கூடிய மழை 41 மில்லி மீட்டர் என்றால் பெய்தது 157 மில்லி மீட்டர். அப்படி பெய்த காரணத்தினால் இவ்வளவு சங்கடங்கள் ஏற்பட்டன என்று உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

முன் அறிவிப்பு தரவில்லை என்று இங்கே சொன்னார்கள். முன் அறிவிப்புக் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. தண்டோரா போடப்பட்டு இருக்கிறது. பல இடங்களில் புயல் எச்சரிக்கை சின்னங்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அப்படியெல்லாம் வைத்த பிறகும் கூட இப்படிப்பட்ட சங்கடங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்த மூன்று மாவட்டங்களிலும் இருக்கிற மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களும் சிறப்பாகப் பாடுபட்டார்கள் என்று இங்கே எல்லோருமே பாராட்டினார்கள். அதிலே நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருமதி பொன்னம்மாள் அவர்கள் சொல்கிறபோது பெண்ணென்றால் பேயும் இறங்கும் என்பது போல, மதுரை மாவட்ட கலெக்டர் அவர்கள் தண்ணீரிலே இழுத்துச் செல்லப் படக்கூடிய அபாயத்தில் பணியிலே இறங்கியிருந்தார்கள் என்று குறிப்பிட்டார்.

இராமநாதபுரம் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் திரு. குருமூர்த்தி அவர்கள் வைகை நதியில் 2,000 கனஅடி தண்ணீர் திறந்துவிடப் படும் அபாயம் இருக்கிறது என்று தெரிந்து முன் எச்சரிக்கையாக தாழ்வான பகுதியிலே உள்ள மக்களை பாதுகாப்பான இடங்களுக்கு அனுப்பி இருக்கிறார்கள். அவ்வாறு அவர் முன் கூட்டியே அவர்களை அனுப்பியதால் அவர்களுக்கு ஏற்பட இருந்த கஷ்டங்கள் குறைந்து இருக்கின்றன. இராமநாதபுரம் பெரிய கண்மாய் உடையும் அபாயம் ஏற்பட்ட உடன் உரிய எச்சரிக்கை சின்னங்களை வைத்திருக்கிறார். 8—3—1984 அன்று 65,000 கன அடி தண்ணீர் திறந்து விடப்பட்டபோது முன் எச்சரிக்கையாக போர்கால நடவடிக்கைபோல எடுத்து எந்த ஒரு உயிர்ச்சேதமும் ஏற்படாத வகையில் அவர் பாதுகாத்து இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர் பகுதியிலே மழை மிக அதிகமாகப் பெய்திருக்கிறது.

1984 மார்ச் 20] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

இங்கே இராமநாதபுரம் மாவட்டம் வத்திராயிருப்புப் பகுதியைப் பற்றியெல்லாம் எல்லோரும் பேசினார்கள். 7—3—1984 அன்று மாலை 5 மணி வரையில் ஹெலிகாப்டர் வரவில்லையென்று சொன்னார்கள். வெள்ள அபாயம் வரும் என்று தெரிந்த உடனேயே இராமநாதபுரம் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் குருமூர்த்தி அவர்கள் உடனடியாக அரசுடன் தொடர்பு கொண்டு ஹெலிகாப்டர் கேட்டிருக்கிறார். நீங்கள் முதலிலேயே ஹெலிகாப்டரை வரவழைத்திருக்க வேண்டும் என்று சிந்தன் அவர்கள் சொன்னார்கள். நல்ல யோசனைதான். நாம் வாங்கிய ஹெலிகாப்டர் தனியாரிடத்திலே இருந்து வாங்கவில்லை. மத்திய அரசினுடைய பாதுகாப்பு இலாகாவிலே வாங்கிய காரணத்தினால் பணம் எங்கேயும் போகாது.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : பணம் விரையம் ஆகிறது என்ற கருத்து ஒரு புறம் இருக்கட்டும். இந்த வேளைக்குப் பன்படாமல் போய்விட்டதே என்பதால் முன்னெச்சரிக்கையோடு வாங்கியிருக்கலாம் என்றுதான் சொன்னேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : தலைவர் அவர்களே, அப்படியல்ல, ஹெலிகாப்டர் ஏன் வாங்குகிறோம் என்ற ரகசியத்தை சொல்ல வேண்டுமென்றால் ஹெலிகாப்டரிலே இருக்கிறவர்கள் குண்டுகளைக் குறிப்பிட்ட இடத்திலே போடும் பயிற்சி பெற்றவர்கள். ஆகவே அவர்கள் உணவுப் பொட்டலங்களைக் குறிப்பிட்ட இடங்களிலே போடுவார்கள். தஞ்சை மாவட்டத்திலே எந்த இடத்திலே சொன்னார்களோ அந்த இடத்திலே உணவுப் பொட்டலங்கள் விழுந்தன. நான் நேரிலேயே பார்த்தேன்.

நேரடியாக வத்திராயிருப்புக்குச் சென்று பார்த்து, வெள்ளம் வந்தவுடனேயே உணவு மையங்கள் திறக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இங்கே பல்வேறு விவரங்களைப்பற்றிச் சொன்னாலும் கூமாபட்டி பற்றிச் சொன்னார்கள். கூமாபட்டியில் 6-3-1984 அன்று இரவே எச்சரிக்கை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 7-3-1984 ஆம் தேதி காலை 3 மணிக்குத்தான் தண்ணீர் விடப்பட்டிருக்கிறது. அது மட்டுமல்ல, அங்கே இருக்கிற கிராம அதிகாரிகள் அங்கேயிருந்து அந்த மக்களுக்கு எல்லாம் பாதுகாப்பு அளித்து இருக்கிறார்கள். அது மட்டுமல்ல, முதலமைச்சர் மதிய உணவுக் கூடங்கள், பால்வாடிகள் இப்படிப் பல இடங்களிலே உணவு அளிப்பதற்கு எல்லாவிதமான ஏற்பாடுகளும் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். 7-3-1984 அன்று ஆயிரம் பேர்களுக்கு அங்கே சாப்பாடு போட்டு இருக்கிறார்கள்.

[1984 மார்ச் 20

திரு. கோ. அழகர்சாமி : 7 ஆம் தேதி திறந்துவிடப் போவதாக எச்சரிக்கை செய்யப்பட்டது. தண்ணீர் அதிகமாக வந்ததால் 6 ஆம் தேதி இரவு திறந்து விடப்பட்டதாக எனக்குத் தகவல் . அதனால்தான் இரவோடு இரவாக வத்திராயிருப்பு, கூமாபட்டி ஆகிய ஊர்களிலே தெருக்களிலே 6 அடி தண்ணீர் போனதாக அங்கே இருந்தவர்கள் சொன்னார்கள்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : கூமாபட்டி நகரத்திற்கு கிராம அலுவலர்கள் எல்லாம் 35 ஆயிரம் உணவுப் பொட்டலங்களை தலைச்சுமையாகக் கொண்டு போனார்கள். ஆனால் அப்படி அரசு மக்களுக்கு அளிக்கிற உதவி அவர்களுக்கு சேரக்கூடாது என்று சில அரசியல் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் அரிவாளைக் காட்டி மிரட்டி அந்தப் பொட்டலங்களைத் தூக்கிக் கொண்டு போய்விட்டார்கள் என்ற விவரத்தையும் நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் அவர்களை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். யாரும் அங்கே இருக்கிற மக்களுக்கு கஷ்டம் வரவேண்டுமென்று எண்ணவில்லை. ஆனால் அதிகாரிகள் திறம்பட வேலை செய்திருக்கிறார்கள். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் நேரடியாகச் சென்றிருக்கிறார்கள். பல்வேறு அதிகாரிகளும் அங்கே சென்றிருக்கிறார்கள். உணவுப் பொட்டலங்களை கொடுத்து இருக்கிறார்கள். 4 மையங்களிலே உணவு கொடுத்து இருக்கிறார்கள். எழுத்துமூலமாக கையெழுத்துப் போட்டு எனக்குக் கொடுக்கிறார்கள். ஏன் தவறான செய்தியைக் கொடுத்தீர்கள் என்று நீங்கள் கேட்பீர்கள். நீங்கள் ஏன் தவறாக செய்தி கொடுத்தீர்கள் எனறு நான் அவர்களைக் கேட்பேன். இவ்வளவு பெரிய தொல்லை இருக்கிறபோது முழுப் பூசிணிக்காயை ஒரு சோற்றிலே யாரும் மறைக்கமுடியாது.

(இரவு 8-40)

அதேபோல் 7-3-1984 மதியம் 1,200 உணவு பொட்டலங்களை போட்டிருக்கிறார்கள். அதேபோல் 8-3-1984 அன்று எலிகாப்டர் மூலம் உணவு பொட்டலங்களைப் போட்டிருக்கிறார்கள். 9 ஆம் தேதி எலிகாப்டர் மூலம் உணவு பொட்டலங்கள் போட்டிருக்கிறார்கள். 7-ஆம் தேதி 8,900 பேருக்கு உணவு கொடுத்திருக்கிறார்கள். அது மட்டும் அல்ல, அந்த ஊரைப் பொறுத்த வரையிலும் மொத்தமாக முழுவதுமாக டேமேஜ் ஆன 429 வீடுகளுக்கும், மற்றும் 378 வீடுகளுக்கும் பணம் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். இப்படி எல்லாவிதமான நடவடிக்கைகளும் உடனடியாக எடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20] (திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்)

அதேபோல் வத்திராயிருப்பு பகுதியிலும் எல்லா விதமான நடவடிக்கைகளும் அங்கே எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிகாரிகள் எல்லாம் அங்கே சென்றிருக்கிறார்கள். அது மட்டும் அல்ல அந்த ஊருக்கு சி. ஆர். ஏ. அவர்களும் சென்றிருக்கிறார்கள். அவர்களும் பார்வையிட்டு இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஸ்ரீ வில்லிபுத்தூர் வட்டத்தில் உள்ள கூமாபட்டியில் மக்கள் தொகை 11 ஆயிரம் பேர். அங்கே வெள்ளம் புகுந்தாலும் அந்த பகுதியிலும் அவர்களுக்கு எல்லாவிதமான நிவாரண வேலைகளும் செய்யப்பட்டு இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அந்த ஊருக்கு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் சென்றிருக்கிறார்கள். மற்றும உள்ள அதிகாரிகளும் அங்கே இருந்து வேலைகளைச் செய்திருக்கிறார்கள். அங்கு கலெக்டர் போனது மட்டும் அல்லாமல் சி. ஆர். ஏ. அவர்களும் சென்றிருக்கிறார்கள். அது மட்டும் அல்லாமல் நம்முடைய மாவட்ட வருவாய்த் துறை அதிகாரிகள் அங்கேயிருந்து வேலைகளைப் பார்த்து இருக்கிறார்கள். இப்படி எல்லாவிதமான வேலைகளையும் மிகத் திறமையாக செய்திருக்கிறார்கள். இதற்கு ஒரு உதாரணமாக ஒரு சின்ன செய்தியை உங்களுக்கு நான தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். மாவட்ட ஆட்சித்வைர் திரு குருமூர்த்தி அவர்கள் நாங்கள் போவதற்கு முன்னாலேயே எல்லா ஊர்களுக்கும் நேரில் சென்றிருக்கிறார்கள். அதற்கு உதாரணமாக நான் சென்றபோது அங்கு நான் அவர்களை கேட்கிற போது அவர்சள் எல்லா ஊர்களின் பெயரையும் சொன்னார்கள். அதை நெட்டுரு செய்து சொல்ல முடியாது. எல்லா ஊர்களின் பெயர்களை சொன்னது மட்டும் அல்லாமல் பல ஊர்களுக்கு என்னை அழைத்துச் செல்கிறபோது முன்கூட்டியே தாசில்தாரையோ அல்லது வழிகாட்டியையோ யாரையும் கேட்காமல் வழியை காண்பித்துக்கொண்டுச் சென்றார்கள். என்னுடைய காரிலேயே உட்கார்ந்து எல்லா ஊர்களுக்கும் என்னுடன் வந்தார்கள். அப்படியானால் எல்லா ஊர்களுக்கும் ஒரு முறைக்கு இரண்டு முறை அவர்கள் சென்றிருக்கிறார்கள் என்பதுதான் இதற்கு ஒரு எடுத்துக்காட்டு என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இப்படி உங்களுக்கு சொல்கிறபோது பல்வேறு விஷயங்களை நான் உங்களுக்கு சொல்லலாம். பாதிக்கப்பட்ட கிராமங்களின் எண்ணிக்கை மதுரை மாவட்டத்தில் 252, இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் 183, திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் 347, பாதிக்கப்பட்ட மக்கள் மதுரை மாவட்டத்தில் 5.59 இலட்சம், இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் 73 ஆயிரம், திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் 10 ஆயிரம் பேர். பாதிக்கப்பட்ட குடிசைகள் எல்லாவற்றிக்கும் பணம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதில் வேண்டுமானால் சில பேருக்கு 200 ரூபாய், சில பேருக்கு 50 ரூபாய் கொடுத்தார்கள் என்று சொல்லலாம். எல்லோருக்கும் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பாதிக்கப்பட்ட குடிசைமக்கள் மதுரை மாவட்டத்தில் 18,977 பேர்கள்,

இராமநாதபுர மாவட்டத்தில் 12 ஆயிரம் பேர்கள், திருநெல்
வேலி மாவட்டத்தில் 5600 பேர்கள் இப்படி எல்லோருக்கும்
கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்
அதிகாரிகள் சரியானமுறையில் வேலை செய்தார்கள் என்பதை
எடுத்துக் காட்டுவதற்காகச் சொல்கிறேன், சாலை உடைப்பு
களை உடனடியாக சரி செய்து இருக்கிறார்கள். கண்மாய்
களை உடனடியாக சரி செய்து இருக்கிறார்கள் இன்று இங்கே
பேசுகிறபோது கண்மாய்களில் தண்ணீர் இருக்கிறது அதற்கு
உத்திரவு போடவேண்டும் உதவி செய்ய வேண்டும் என்று
சொல்கிறபோது கண்மாய்கள் எல்லாம் உடனடியாக கட்டப்
பட்டிருக்கின்றன. இவைகள் தான் எடுத்துக்காட்டு என்பதை
தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். எல்லா கண்மாய்களும் உடனே கட்
டப்பட்டு இருக்கிறது. அந்த கண்மாய்கள் உடனே சரி செய்யப்
பட்டு இருக்கின்றன என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.
வைகையில் எவ்வளவு தண்ணீர் வைக்க வேண்டும் என்றால் 71
அடி வைக்கவேண்டும். ஆனால் 71 அடி வைத்தால் அதிகமான
தண்ணீர் வந்தால் என்ன செய்வது என்று பார்த்து 69 அடி
தண்ணீரை வைத்து இருக்கிறார்கள் அதிலே வைகை ஆற்றி
னுடைய 'மேக்சிமம் டெப்பாசிட்டி' டிஸ்சார்ஜ் புலோ எவ்வளவு
போகலாம் என்று கேட்டால் 66 ஆயிரம் க்யூசெக்ஸ் போகலாம்
கூடியவரையிலும் 60,000 கியூசெக்ஸ்தான் விட்டார்கள். எப்படி
தண்ணீர் வந்தது என்றால், வராநதி, மஞ்சளாறு, மருதாநதி
ஆகிய இந்த நதிகள் இருக்கின்ற ஊர்களிலேயும் மழை பெய்
திருக்கிறது. வைகையில் எதிர்பாராமல் திறந்து விட்டார்கள்
என்று சொன்னார்கள். திறப்பதால் மட்டுமல்ல. இந்த நதிகள்
இருக்கின்ற ஊர்களிலேயும் மழை பெய்திருக்கிறது, எனவே
அப்பொழுது வைகையிலே அந்தத் தண்ணீரைத் திறந்துவிட்டா
லும், திறந்து விடாவிட்டாலும் வைகையிலே தண்ணீர்போய்த்
தான் ஆகும்; பெருகத்தான் ஆகும். எனவே பெய்கின்ற
மழையினால்தான் என்பதற்கு இது ஒரு எடுத்துக்காட்டாக
இருக்கிறது.

ஸ்ரீவில்லிபுத்தூரில் ஒரு மாதத்தில்— மார்ச் மாதத்தில் பூரா
வும் எவ்வளவு மழை பெய்ய வேண்டுமென்றால் 41 மில்லி மீட்டர்
தான். ஆனால் மார்ச் மாதத்தில்— 5 நாட்கள், மூன்றாம்
தேதியிலிருந்து எட்டாம் தேதி வரையில் 540 மில்லி மீட்டர்
பெய்திருக்கிறது. அந்தத் தண்ணீர் எங்கே போகும்? அங்கே
தான் விழ வேண்டியிருக்கும். முன்கூட்டியே, அந்த டேமைத்
திறக்காமல் இருந்தாலும் இந்தத் தண்ணீரால் அவைகளெல்
லாம் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை உங்களுக்கு நான்
தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இராமநாதபுரத்தைப் பொறுத்தவரையில் குளங்கள் 361
உடைப்பட்டு இருக்கின்றன— உடைப்பட்டு இருந்தன—
இன்றைக்கு எல்லாம் சரியாகியிருக்கிறது. அதைப்போல வாய்க்
கால்கள் 343 உடைப்பட்டு இருந்தன. அத்தனையும
கட்டியாகி இருக்கின்றன. இதையெல்லாம் அறிந்து இந்த
வேலைகளை முன்கூட்டிச் செய்ய. பொதுப்பணித்
துறைக்கும், நம்முடைய நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கும் 90 இலட்சம்
ரூபாய் இன்றைக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது, அவர்கள்
செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற செய்தியையும தெரிவித்துக்
கொள்கிறேன்.

மதுரை மாவட்டத்திலேயும் இதைப்போல எல்லா வேலை
களும் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. அவைகளெல்லாம்
நடைபெற எல்லாக் காரியங்களும நடந்து கொண்டிருக்கின்றன
என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்வேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு சுந்தரராஜன் பேசும்பொழுது பல
கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். வத்திராயிருப்பு பகுதியில் ஏற்
பட்ட மழையினால் அருச்சானாற்றில் தண்ணீர் நிறைய வந்திருக்
கிறது; ஆற்றிலே விட்டிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள்; அடை
அகற்ற வேண்டும் என்று சொன்னார்கள்; அணை கட்ட வேண்டு
மென்று சொன்னார்கள். உடனே நான் பொதுப் பணித் துறை
அதிகாரிகளிடம் கேட்டேன். அது பற்றியெல்லாம் அரசின்
பரிசீலனையில் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள் என்பதையும்
தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கே சொல்கின்றபொழுது பணம் அதிகமாகச் செலவு
செய்ய வேண்டும் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னார்
கள். பணம் கொடுத்திருக்கிறதைச் சொல்லவில்லையேஎன்று
சொன்னார்கள். பணம் நிறைய கேட்க வேண்டுமென்று சொன்
னார்கள். நாங்கள் எவ்வளவு பணம் கேட்டோம் என்றால் 127
கோடி ரூபாய் கேட்டோம். அவர்கள் எவ்வளவு கொடுத்திருக்
கிறார்கள் என்று சொன்னால்— கொடுக்கவில்லை, செலவு செய்ய
லாம் என்றுதான் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அப்பர் லிமிட் தான்
அவர்கள் 15 கோடி பணம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். 42·58 கோடி
அதற்குமேல் செலவு செய்யக் கூடாது. கேட்டது 128,
அதிலே உச்சவரம்பாக 42.58 கோடிதான் செலவு செய்யவேண்டு
மென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு இந்த அரசு எவ்
வளவு செலவு செய்ய அனுமதித்திருக்கிறது என்றால், இதுவரைக்
கும் கொடுத்த பணம் 38.85 கோடி என்பதைத் தெரிவித்துக்
கொள்கிறேன்.

(திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்) [1984 மார்ச் 20

(இரவு 8.50)

மத்திய அரசிடம் நிறையப் பணம கேட்கிறோம், நியாய
மாகத் தான் கேட்கிறோம. தொடர்ந்து வறட்சி வருகின்ற
பொழுது, சென்ற ஆண்டு வறட்சி ஏற்பட்டபொழுது சொல்லி
யிருக்கிறோம். ரூ. 217.73 கோடி கேட்டோம். இதுபற்றி நாடாளு
றத்தில் சொல்லுவார்கள் என்று சொன்னார்கள். அதில்
உச்சவரம்பை அதிகப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். அப்பர் சீலிங்கை
ரூ. 77.54 கோடி என்று அதிகரித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்
றைக்கு மாநில அரசு அதிலே ரூ. 114·28 கோடி அதாவது கிட்டத்
தட்ட ரூ. 115 கோடியை செலவு செய்திருக்கின்றது. மத்திய
அரசு கொடுத்தது ரூ. 57.85 கோடி. முதலிலே ரூ. 45 கோடி
என்று இருந்தது. இப்போது மத்திய அரசு கொடுத்தது
ரூ. 57.85 கோடி. அதிலே, கடனாகக் கொடுத்தது ரூ. 40.735
கோடி. மானியமாகக் கொடுத்தது ரூ. 17.475 கோடி
என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இப்படி மத்திய
அரசால் இன்றைக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. முழுமை
யான அறிக்கை இல்லை என்று சொன்னார்கள். இங்கே
பேசிய உறுப்பினர்கள் எல்லாம் தங்களுக்குத் தெரிந்தவற்றை
யும், வேண்டியதையும் பேசி இருக்கிறார்கள். அதை எல்லாம்
அதிகாரிகள் குறித்து வைத்துக்கொள்வார்கள்.

அதுமட்டுமல்ல. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களிடத்தில்
இருந்து தொடர்ந்து அறிக்கை வந்துகொண்டிருக்கின்றது.
அவற்றை எல்லாம் சேர்த்து மிக விரைவில் அறிக்கை அனுப்ப
இருக்கிறோம். அரசின் சார்பிலே எவ்வளவு செலவு செய்யப்
பட்டது என்றும், அது பொதுமக்களுக்காக அதாவது ஆறு,
குளம், ஏரி அவைகளின் பணிகளுக்காக எப்படி போய் இருக்
கின்றது என்றும் அறிக்கை தருவோம் என்றாலும் அது மட்டு
மல்லாமல் நெற்பயிர்சளைப் பற்றி எல்லாம் எண்ணுகின்ற
போது அதுவும் சேதம் பலவிதமான கோடி ரூபாய்க்கு வந்திருக்
கின்றது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே முதன்முதலில் பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு.
ராஜசேகரன் அவர்கள் வீடு கட்டிக் கொடுக்க அதிகமாகப்
பணம் வேண்டும என்று சொன்னார்கள். இன்னொன்றையும்
சொன்னார்கள் சூயேஜ் வாட்டர் செல்வதற்கு வழி இல்லை
என்று சொன்னார்கள். அவைகளைப்பற்றி எல்லாம் யோசித்து
ஆவன செய்வதற்கு இந்த் அரசு பலவிதமான நடவடிக்கைகள்
எடுத்துக்கொண்டு வருகின்றது என்பதை நான் தெரிவித்துக்
கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20] (திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்)

அடுத்து இங்கே திரு. ராஜு அவர்கள் பேசுகின்றபோது விவ
சாயிகள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள்.
விவசாயிகள் பாதிக்கப்பட்டது உண்மைதான். ஆனால் எல்லா
உறுப்பினர்களும் சொன்னார்கள் விவசாயிகள் பாதிக்கப்பட்டி
ருக்கிறார்கள் என்று. மண்மேடு ஏற்பட்டிருக்கின்றது என்று
சொன்னார்கள். எங்கெங்கே மண்மேடு ஏற்பட்டிருக்கின்றதோ
ஆறு உடைந்து, குளம் உடைந்து மண் மேடு ஏற்பட்டிருக்கின்ற
தோ அவற்றைச் சரி செய்ய சிறிய விவசாயிகளாக இருந்தால்
பூராவையும் அரசின் மூலமாக, அரசினுடைய விவசாயக் கருவி
கள் மூலமாக பொறியியல் துறையைச் சார்ந்தவர்கள் இலவசமாக
அதை அப்புறப்படுத்துவார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்
கிறேன்.

பெரிய விவசாயிகளாக இருந்தால் ஆகின்ற செலவில்
பாதியை அரசும், பாதியை அவர்களும் ஏற்றுக்கொள்கின்ற வகை
யில் அது செய்து கொடுக்கப்படும. இதை நீங்கள் எல்லோரும்
ஏற்றுக் கொள்வீர்கள் என்று நான் எண்ணுகிறேன். இங்கே
பேசுகின்றபோது கூட எல்லோரும் கேட்டார்கள். நில வரி,
தண்ணீர் தீர்வை உள்ளூர் வரி ஆகிய எல்லா வரிகளையும
தள்ளுபடி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டிருக்கிறார்கள்
எல்லாவற்றையுமே தள்ளுபடி செய்ய வேண்டும் என்று மாண்பு
மிகு முதல்வர் அவர்கள் முதலிலேயே சொல்லி இருக்கிறார்
கள். அரசு சார்பிலும் விரைவிலே உத்தரவு போடப்படும்.
இதில் எந்தவிதமான சங்கடமும் இருக்காது என்பதைத் தெரி
வித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கே பேசுகின்ற போது பம்ப் செட் எல்லாம் உள்ளே
இருக்கின்றது என்று சொன்னார்கள் அப்படி பம்ப் செட் எல்
லாம் எங்கெங்கே தண்ணீரில் இருக்கின்றதோ அதை எல்லாம்
எடுத்துத் தருவதற்கு வேண்டிய முயற்சிகளில் அலுவலர்கள் ஈடுபடு
வார்கள் அதற்காக அரசின் சார்பில் உத்தரவு போடவில்லை
நான் சொல்கிறேன், இதை இப்போது இங்குள்ள வருவாய்த்துறை
அதிகாரிகள் குறித்துக் கொள்வார்கள். பம்ப் செட் எங்கெங்கே
தண்ணீரில் இருக்கின்றதோ அவற்றை எடுப்பதற்கு வேண்டிய
முயற்சிகளை எடுத்துக் கொள்வார்கள் அதற்காக எவ்வளவு
பணம் அவர்கள் கொடுப்பது எவ்வளவு பணம் அரசு கொடுப்பது
என்பதற்கெல்லாம் தகுந்தபடி அரசு ஒரு உத்தரவு போடும்.

அடுத்து எந்தெந்தக் கிணறுகள் தூர்ந்து இருக்கின்றனவோ
அந்தந்தக் கிணறுகளில் இருக்கின்ற மண்ணை எடுப்பதற்கு வேண்
டிய முயற்சிகளுக்காக அரசு எவ்வளவு பணம் கொடுப்பது;
பூராவையும் அரசே கொடுப்பதா ; அல்லது பாதியை விவசாயி
களும் பாதியை அரசும் தருவதா ; என்பதை எல்லாம் யோசித்து
அரசு ஒரு உத்தரவு போடும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்

(திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்) [1984 மார்ச் 20

அடுத்து ஒரத்தநாட்டுப் பகுதியில் உள்ள மரங்களை எல்லாம் வெட்டிப் போட்டுவிட்டார்கள் என்று சொன்னார்கள் அவற்றை ஏன் வெட்டிப் போட்டார்கள் என்பது தெரியாது ஆகவே அது பற்றி கவனித்து ஏன் வெட்டிப் போட்டார்கள் என்பதைப் பார்க்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எல் லோரும் பேசியதற்கு நான் பதில் சொல்லிக் கொண்டே போக வேண்டியதில்லை என்று நினைக்கிறேன். நமது அருமை திரு. பழனிமுத்து அவர்கள் சொன்னார்கள். மழை பெய்தது என்று. சேலம் மாவட்டமாக இருந்தாலும். தர்மபுரி மாவட்டமாக இருந்தாலும் அங்கே இரண்டொரு குடிசைகள் பாதிக்கப்பட்டன. அப்படியிருந்தாலும் அவர்களுக்கும் பணம் கொடுத்தாகிவிட்டது. என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன் சேலம் மாவட்டம் தர்மபுரி மாவட்டம் பொறுத்த வரைக்கும் மழை பெய்தது நிலத்தடி நீரை அதிகமாக்க ஒரு வாய்ப்பளித்திருக்கிறது என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன் அந்த மழையினாலே இது வரையில் ஏரி, குளம் உடைபடவில்லை என்பதையும் இதற்கு மேல் உடைபடுவதென்றால் நீங்கள் போய் வெட்டி விட்டால் ஒழிய நடக்காது என்பதையும் இதுவரையில் எங்கேயும் உடைபட வில்லை என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய துணைத் தலைவர் ஒன்றைச் சொன்னார்கள். சில இடங்களிலே இவ்வளவு தண்ணிர் இருக்கிறபொழுது, தண்ணீர் இல்லாத சில ஏரிகளுக்குத் தண்ணீர் விட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதைப்பற்றி நான் உடனே பொதுப் பணித் துறையைக் கேட்டிருக்கிறேன். அப்படித் தண்ணீர் விடுவதிலே சங்கடம் இல்லை என்றால், விட ஏற்பாடு செய்கிறேன் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கசிவு நீர்க் குட்டைகள் கட்ட வேண்டுமென்று சொல்லி இருக்கிறார்கள். பல இடங்களில் கட்டியதால் தான் இன்றைக்கு இந்த அளவுக்குப் பல இடங்களில் மழை பெய்து, வெள்ளம் பெருக்கெடுத்த சமயத்தில், அந்தத் தண்ணீர் அங்கங்கே தேக்கி வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்ற செய்தியை உங்களுக்குச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்குத் திருநெல்வேலி மாவட்டமானாலும் மதுரை மாவட்டமானாலும் சரி, இராமநாதபுரம் மாவட்டமானாலும் சரி, எல்லா விதமான பணிகளும் மிக விரைவிலே, நல்லமுறையிலே நடைபெற்றிருக்கின்றன என்பதையும் அரசு அதிகாரிகள் எல்லா காரியங்களையும் செய்து வருகிறார்கள் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த வெள்ளச் சேதம் பற்றிய விரிவான அறிக்கை எப்பொழுது தயாராகும்? எப்பொழுது மத்திய அரசுக்கு அறிவிக்கப்படும் ?

[1984 மார்ச் 20]

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : எல்லா அரசு அதிகாரிகளும் திறம்பட வேலை செய்து வருகிறார்கள் என்பதற் காக நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இரவு பகலாக உழைத்திருக்கிறார்கள். நான் ஒரு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரைப் பற்றி மட்டும் தெரிவித்திருக்கிறேன். அவர்கள் பல இடங்களுக்கு, இரவு, பகலாகச் சென்றார்கள் நான் இராம நாதபுரம் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரைப்பற்றிச் சொன்னேன். அதைப்போல் எல்லா மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர்களும் செய்தி ருக்கிறார்கள் என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அறிக்கையை விரைவில் அனுப்ப வேண்டுமென்று எண்ணும் போது, நான் என்ன சொல்ல விரும்புகிறேன் என்றால், நாங்கள் பட்டினியாகக் கிடக்கும்போது பட்டினியாகக் கிடக்கிறோம் : பணம் வாங்கத்தான் முயற்சிக்கிறோம். விரைவிலே போய் பணம் வாங்கத்தான் முயற்சிக்கிறோம். விரைவிலே எந்த அளவுக்குச் செய்ய முடியுமோ ஆகவே, விரைவிலே எந்த அளவுக்குச் செய்ய முடியுமோ அந்த அளவில் செய்து வருகிறோம். எந்த அளவுக்குச் சீக்கிர மாகப் போக வேண்டுமோ, அந்த அளவுக்குச் சீக்கிரமாகப் போகும். இரண்டாவது அறிக்கை அனுப்பியாகிவிட்டது. எந்த அளவுக்குச் சேதம் ஆகியிருக்கிறது, செலவு ஆகியிருக்கிறது என்று விவரமாகக் கடிதம் அனுப்பியிருக்கிறோம். விரைவிலே அடுத்த அறிக்கையை அனுப்புவோம் என்று சொல்லிக்கொள் கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அதிகமாக நிதி பெற்றுத் தரவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நான் உங்களுக்குத் தெரி வித்துக் கொள்கிறேன், நீங்கள் எந்த அளவுக்குக் கேட்க வேண்டு மென்று சொல்கிறீர்களோ, அதைவிட அதிகமாகக் கேட்க வேண்டுமென்று நான் அங்கேயிருந்தால் சொல்வேன். ஏன் என்றால், வாயால் தானே சொல்லப் போகிறேன், கொடுக்கப் போவதில்லை. நீங்கள் கேட்பதில் உள்ள உங்கள் உணர்வுகளை நான் மறுக்கவில்லை. ஆனால் நாம் என்ன செய்வது ?

நான் நேற்று பேசும்பொழுது இங்கே இருந்திருந்தால் உங்களுக்கு தெரிந்திருக்கும். இந்த ஓராண்டில் மட்டும் மத்திய அரசிடமிருந்து நமக்குக் கிடைக்க வேண்டிய ரூ. 710 கோடி வருவாய் கிடைக்க வில்லை. அவர்கள் முறையாகக் காரியங்களைச் செய்யாததால், பல்வேறுவிதமான விற்பனை வரிகளில் நமக்கு நியாயமாக வர வேண்டிய ரூ. 210 கோடி வரவில்லை. அதை அவர்கள் மறுக்க முடியாது. அதைக் கொடுத்து விடுவார்களானால் இங்கே கொடுக்க நாங்கள் தயாராக இருக்கிறோம் என்பதைச் சொல்லி, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்ன எல்லா கருத்துக்களையும் இந்த அரசு மனதில் கொண்டு, அதற்கேற்றவாறு நிவாரணப் பணிகளில் ஈடுபடும் என்றும், விரைவில் மத்திய அரசுக்கு அறிக்கை அனுப்பப்படும் என்பதையும் நான் தெரிவித்து, என்னு டைய உரையை முடிக்கிறேன்

(இரவு 9-00).

திரு. எல். இளையபெருமாள் : தலைவர் அவர்களே, நான் அமைச்சர் அவர்களிடமிருந்து தெரிந்துகொள்ள விரும்புவது. : . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உங்களுக்கு வாய்ப்பு கொடுத்தால் எல்லா உறுப்பினர்களுக்கும் வாய்ப்பு கொடுக்க வேண்டியிருக்கும் இப்போது மணி 9 ஆகிவிட்டது.

திரு. எல். இளையபெருமாள் : அனைத்து உறுப்பினர் களுக்கும் வாய்ப்பு கொடுப்பதில் எனக்கு ஆட்சேபணை இல்லை. நாங்கள் 9 மணி வரையில் காத்திருந்திருக்கிறோம். வாய்ப்பு கொடுப்பதில் தவறில்லை

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நேரமாகி விட்டது என்பதால்தான் சொன்னேன். வேறு காரணம் இல்லை.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, சமீபத்தில் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தில் கூமாப்பட்டி என்ற ஊரில் 18 பேர்கள் உயிர் இழந்திருக்கிறார்கள். அதில் 11 பேர்களுக்கு தான் முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து நிவாரணம் கொடுக் கப்பட்டிருக்கிறது. ஒரே குடும்பத்தில் 2, 3 பேர்கள் இறந்து இருக்கிறார்கள். அரசு விதிப்படி ஒரு வீட்டிற்கு ஒரு நபருக்குத் தான் கொடுக்கப்படும் என்றும், மற்றவர்களுக்குக் கொடுக்க முடியாது என்றும் அரசு அதிகாரிகள் சொல்கிறார்கள். ஆகவே அமைச்சர் அவர்கள் எல்லோருக்கும் ரூபாய் கொடுக்க உதவி செய்வார்களா . முதலமைச்சர் அவர்களின் நிதியிலிருந்து 1,000 ரூபாய் தரப்படுகிறது அதைப் போல பிரதமர் அவர்களின் நிதியிலிருந்து 2,000 அல்லது 3,000 ரூபாய் தருவதற்கு மாண்பு மிகு தமிழக முதலமைச்சர் அவர்களும், மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்களும் கலந்து பேசி 5,000 ரூபாய் இறந்து போனவர்களுடைய குடும்பத்திற்கு தருவதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் ; துணைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது குடும்பத்திலே எவ்வளவு பேர்கள் இறந்தாலும் ஆயிரம் ரூபாய் என்று இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னதை அனுதாபத்தோடு பரிசீலனை செய்து எல்லோருக்கும் கொடுக்க முடியுமா என்பதை முதல் அமைச்சருடன் பேசி முடிவு எடுக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, தடுப்புச் சுவர் கட்டுவது மிக மிக அவசியம். ஆகவே தடுப்புச் சுவர் கட்டுவதற்கும், அங்கே இருக்கிற ஆக்கிரமிப்பு களை அகற்றுவதற்கும் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : ஆக்கிரமிப்பு களை அகற்றுவதற்கு எல்லாவிதமான முயற்சிகளையும் எடுத்துக் கொள்வோம். நம்முடைய இளையபெருமாள் அவர்கள்கூட சொன்னார்கள் அங்கே வேண்டுமென்றே யாரும் போய் இருப்பதில்லை ; வேறு வழியில்லாத காரணத்தால்தான் அந்த ஆதி திராவிட மக்கள் அங்கே போய் இருக்கிறார்கள் ; என்று அவர்கள் சொன்னார்கள். அந்த ஆக்கிரமிப்புகளை அகற்ற வேண்டும் என்பது உண்மை. அதற்கு வேண்டிய முயற்சிகளை அரசு எடுத்துக்கொள்ளும். அவர்கள் ஆதி திராவிட மக்களாக இருக்கிறார்கள் என்பதைத்தான் யோசிக்க வேண்டியிருக்கிறது. (குறுக்கீடு) அதைப் போல தடுப்புச் சுவர் கட்டுவதற்கு கோடிக் கணக்கான ரூபாய் தேவைப்படும் என்பதையும் அதை உடனடி யாகச் செய்வதற்கு இயலாது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள் கிறேன்.

திரு. க. பாரமலை : துணைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்களிடமிருந்து முக்கியமான தகவலை எதிய பார்க்கிறேன். நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் சத்திர் மூர்த்தி அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். வெள்ளத் தின் காரணமாக வீடுகள் இடிந்தால்தான் நிவாரணம் என்றும், பெரு மழையின் காரணமாக இடிந்தால் இல்லையென்றும் தாசில்தார் ஒருவர் சொன்னதாக அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் தெரி வித்தார்கள். அது பற்றி அமைச்சர் அவர்களின் கருத்து என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். அடுத்து, நிலவள வங்கியில் இருந்து கடன் வாங்கி கிணறு வெட்டப்பட்டிருந்தால், அந்த இடிந்த கிணறுகளை திருமபக் கட்டிக்கொடுப்பதற்கு அரசு ஏற் பாடு செய்யுமா என்பதையும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : துணைத் தலை வர் அவர்களே, வெள்ளமாக இருந்தாலும, மழையாக இருந் தாலும் இரண்டும் ஒன்றுதான் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள் கிறேன். கூட்டுறவு கடன் விவசாயத்திற்கு வாங்கியது, நிலவள வங்கியிலிருந்து வாங்கியது. இந்த இரண்டையும் யோசித்து அரசு நல்ல முடிவை எடுக்கும்.

திரு. என். பழனிவேல் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே சொன் னார்கள். உற்பத்தியை இழந்து பாதிக்கப்பட்டுள்ள விவசாயிகள் கடனாளிகளாக இருக்கிறவர்களுக்கு, கடன் தள்ளுபடி, கடன் நிவாரணம் போன்ற உதவிகளை வெள்ள நிவாரணத்தில் அரசு செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

[1984 மார்ச் 20

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, செய்யாது என்று சொல்லிவிட்டால் அவர்களுக்கு கிடைக்காமல் போய்விடுமே என்று நீங்கள் எண்ண வேண்டும். செய்யும் என்று சொல்வதற்கு என்னாலே முடியாது என்பது உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். ஏனெனில் இதைச் செய்ய வேண்டுமென்றால் அமைச்சரவையிலே வைத்து, முதலமைச்சருடைய அனுமதியைப் பெற்றுச் செய்யவேண்டும். நான் இங்கே செய்ய வேண்டியதில்லை என்று சொல்லிவிட்டால் விவசாயிகள் பாதிக்கப்படுவார்கள்.

திரு. இரா. கருப்பையா : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, விவசாயிகள் கடன் வாங்கி விவசாயம் செய்து இருந்தார்கள் அது இந்த வெள்ளத்தில் அழிந்து விட்டது. குத்தகை விவசாயிகள் குத்தகையைச் செலுத்த முடியாத நிலையில் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அந்தக் கடனைத் தள்ளுபடி செய்வதற்கும், குத்தகை விவசாயிகள் செலுத்த வேண்டிய குத்தகையைத் தள்ளுபடி செய்வதற்கும் அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, கடனைப் பற்றி நான் முதலிலேயே தெரிவித்தேன். குத்தகை பற்றி குத்தகை சட்டத்திலே கூட அவர்களுக்கு 75 சதவீதம், 25 சதவீதம் என்று இருக்கிறது. அதற்குப் பிறகு இயற்கை இடர் பாட்டால் விளைச்சல் அல்லது மகசூல் இல்லாவிட்டால் அதற்கு ஏற்றவாறு சட்டத்திலே வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது. விளையவே இல்லையென்றால் என்ன செய்ய முடியும்?

திரு. எல். இளையபெருமாள் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். தாமிரபரணி ஆறு, வைகை அணை படுகையிலே பள்ளத்திலே இருந்த பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு பணத்தைக் கொடுத்ததாகச் சொன்னார்கள். ஆனால் அதே நேரத்தில் பள்ளமான இடங்களில் அரசாங்கமே பட்டா போட்டுக் கொடுத்த இடங்களில் அவ்வளவையும் இழந்து விட்டு மக்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் அரசாங்கத்தில் இருந்து கடன் வாங்கி கட்டிய அந்த வீடுகளும் இடிந்து விட்டன. ஆகவே, அப்படிப்பட்ட இடங்களில் இந்த வெள்ள நிவாரணப் பணிகள் செய்கிறபோது, அவர்களுக்கும் அரசாங்கம் நிவாரணம் அளித்து அந்த வீடுகளைக் கட்டித்தர முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : தலைவர் அவர்களே, அரசு பரிவுடன் ஆராயும்.

1984 மார்ச் 20]

திரு. பெ. சு. திருவேங்கடம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே நம்முடைய மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நில வரி, நீர் வரி, உள்ளூர் வரி தள்ளுபடி செய்வதற்கு முதலமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவு இட்டுள்ளதாகக் குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால் என்னுடைய மாவட்டத்தில் இந்த நிலைமையை அனுசரிக்காமல் கடுமையான முறையில் வரிகளை வசூலிக்கிறார்களே அதை உடனடியாக நிறுத்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது மாவட்ட பிரச்சினை அல்ல. எங்கெங்கே வெள்ளத்தால் பாதிப்பு ஏற்பட்டுள்ளதோ, எங்கங்கே விவசாயத்தின் வருமானம் அல்லது விளைச்சல் 50 சதவீதத்துக்குக் குறைவாக இருக்கிறதோ அங்கெல்லாம் தண்ணீர் தீர்வை, நிலவரி உள்ளூர் வரி இவையெல்லாம் தள்ளுபடி செய்யப்படும்.

திரு. என். வரதராஜன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே இன்றைக்கு மிகப் பெரிய நஷ்டம் ஏற்பட்டு இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட நஷ்டம் ஏற்பட்டு இருக்கிற நேரத்தில், தமிழக முதல் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த அவையில் அது பற்றி அறிவித்த உடனேயே, உடனடியாக டெல்லிக்குச் சென்று நிவாரணம் பெறுவதற்கு ஏதாவது முடிவு எடுக்கப்பட்டதா ? அதற்கு ஏன் தயக்கம் காட்ட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்வதோடு, இன்றைக்கு இறந்து போனவர்கள் என்று லிஸ்ட் எடுக்கிறார்கள். காணாமல் போனவர்கள் என்று ஒரு லிஸ்ட் எடுக்கிறார்கள் இப்படி காணாமல் போனவர்களின் குடும்பங்களுக்கு நிவாரண உதவி கொடுப்பது இல்லை. காணாமல் போனவர்களும் இந்த வெள்ளத்தில் அடித்துக் கொண்டு செல்லப் பட்டவர்கள்தானே, ஆகவே, அவர்களின் குடும்பங்களுக்கும் நஷ்ட ஈடு கொடுக்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, காணாமல் போனவர்கள் அந்த வெள்ளத்தில்தான் காணாமல் போனார்களா என்பதற்கு லிஸ்ட் எடுப்பதாகவும் அப்படிப்பட்டவர்களின் குடும்பத்திற்கும் பணம் கொடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டார்கள். இன்றுள்ள உத்தரவில் அதற்கு வழி இல்லை. அதைப்பற்றி அரசு யோசித்து தக்க முறையில் எப்படி உத்தரவு போடமுடியுமோ அப்படிப் போடலாம்.

அதற்குப் பிறகு மத்திய அரசிடம் பணம் கேட்க முதலமைச்சர் அவர்கள் டெல்லிக்குச் செல்வார்களா என்று கேட்டார்கள். அங்கே சென்றுதான் கேட்க வேண்டும் என்று இல்லை. இங்கே நாம் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். திரு. சித்தன் அவர்களும் இங்கே அதைப்பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே அவர்களும் கேட்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். நம்முடைய அரசைப் பொறுத்த அளவில், ரோடு, பாலங்கள், விவசாயிகளின் பாதிப்பு

ஆகியவைகளைச் சேர்த்து 270 கோடி ரூபாய் என்று முதலிலே நாம் மதிப்பிட்டுத் தெரிவித்தோம். அதாவது தஞ்சை, திருச்சி, புதுக்கோட்டை, தென்னாற்காடு ஆகிய பகுதிகளில் ஏற்பட்ட பாதிப்பைக் கணக்கிட்டு சொல்லியிருக்கிறோம். இப்போது இராம நாதபுரம, மதுரை, திருநெல்வேலி ஆகியவற்றை கணக்கில் எடுத் துக் கொண்டால் பல்லாயிரக்கணக்கான கோடி ரூபாய்க்கு மத்திய உதவி கோர வேண்டியிருக்கும். காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த நாடாளுமன்ற உறுப்பினர் கோசல்ராம் அவர்கள் கூட இது குறித்து டெல்லியிலே அறிக்கை விட்டிருக்கிறார். இங்கே விட் டால் அங்கே தெரியுமோ தெரியாதோ என்று அங்கே வெளியிட் டிருக்கிறார். இது அவர்களுக்கும் தெரியும். இங்கே காங்கிரஸ் கட்சித் துணைத் தலைவர் பேசுகிறபோது 300 கோடி, 400 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு சேதம் இருக்கும் என்று சொன்னார்கள். இதெல்லாம் மத்திய அரசின் காதில் விழும் என்று நான் தெரி வித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. சோ. அழகர்சாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, நிவாரண நடவடிக்கைகளின் கீழ் வீடு இழந்தவர்களுக்குத் திரும் பவும் வீடு கட்ட நிவாரணம் தருகிறோம். இந்த வெள்ள நிவாரண நடவடிக்கை மூலம் அவர்களுக்கு எல்லாம் ஹவுசிங் ஸ்கீம் மூலம் ஒரு விசேஷத் திட்டம் போட்டு, சொந்தமாக வீடு கட்டிக் கொடுக்க அமைச்சர் அவர்கள் முன் வருவார்களா ?

(இரவு 9–10)

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : துணைத் தலைவர் வரவர்களே, வங்கிகள் மூலமாக, அரசின் மூலமாக, மற்ற நட வடிக்கைகள் மூலமாக சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் அழைத்துப் பேசியிருக்கிறார்கள். வீடுகளை இழந்தவர்களிடத்திலே முன் பணமாக ஏதாவது பெற்றுக் கொண்டு, அல்லது ஜாமீன் தந்துகொண்டு, அடகு வாங்கிக் கொண்டு பணம் கொடுக் காமல் உண்மை நிலையை அறிந்து பணம் கொடுக்க வேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள். பலர் அதை ஒத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சரும் திருச்சியில் எல்லா அதிகாரிகளையும் கூப்பிட்டு வைத்து, அவர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுப்பதற்கு யோசனை செய்து, அதற்கான முயற்சி எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதிலே வெற்றி காண்பார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கூறும்போது 50 சதவீதத்திற்கும் குறைவாக விளைச்சல் இருந்தால் வரி ரத்து செய்யப்படும் என்று தெரிவித்தார்கள். இப்போது தமிழ்நாடு முழுவதும் பாதிப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. தாமிரவருணி, வைகைப் பாசனப் பகுதியில் ஏற்கெனவே ஒரு போகம் விளைந்து அதிலே கால் மேனி, அரை மேனி விளைச்சல் எடுத்திருக்கிறார்கள்.

இரண்டாம் போகத்தில், இந்த பாதிப்பினால் கால் மேனிகூட எடுக்க முடியவில்லை. ஆனால் அதிகாரிகள் இரண்டு போக விளைச்சலையும் சேர்த்து கணக்கிட்டு அரை மேனிக்கு மேல் விளைச்சல் வந்து விட்டது, அதனால் தண்ணீர் வரி, நில வரி, இதர கடன்களை எல்லாம் உடனே செலுத்து என்று சொல்லும் நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, அரசாங்கம் இப்படிப்பட்ட அறி விப்பை கைவிட்டு, அனைவருக்குமே வரி விலக்கு அளிக்க நட வடிக்கை எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் ; துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் விவசாயியா என்பது எனக்குத் தெரியாது. நான் உண்மையிலே ஒரு விவசாயி. அத னால் விவசாயிகளுக்கு எவ்வளவு சங்கடங்கள் இருக்கின்றன என் பது எனக்கு நன்றாகத் தெரியும். ஆகவே, எந்த அளவுக்கு விவசாயிகளுக்கு நன்மை செய்ய முடியுமோ அந்த அளவுக்குச் செய்ய உத்தரவுகள் போடப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள் கிறேன்.

திரு. சி. பழனிமுத்து : துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்பு மிகு வருவாய்த்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கூறும்போது வெள்ளத் தால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு 50 சதவீதத்திற்கும் குறைவான விளைச்சல் இருந்தால் வரிகள் ரத்து செய்யப்படும் என்று சொன் னார்கள். 50 சதவீதம் விளைச்சல் என்று பார்ப்பதிலே பல சிக்கல்கள் இருப்பதால் பாதிக்கப்பட்ட இடங்களுக்கு எல்லாம் தண்ணீர் வரி, நில வரி, கடன்கள் எல்லாம் ரத்து செய்யப்படு வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: துணைத் தலைவ ரவர்களே, அரசு யோசிக்கும்.

திரு. ஜே. எஸ். இராசு: துணைத் தலைவரவர்களே, கடந்த 1967 ஆம் ஆண்டிலிருந்தே வெள்ளப் பெருக்கு ஏற்படும் ஒவ் வொரு சமயத்திலும் சுமார் 7 கோடி, 8 கோடி ரூபாய் நிவாரணப் பணிகளுக்கு என்று செலவிடப்படுகிறது. எனது தொகுதியில் அடிக்கடி கல்லாற்றில் வெள்ளம் ஏற்பட்டு சேதம் ஏற்படுகிறது. இந்த சேதத்தைத் தடுப்பதற்கு அதிகத் தொகை ஒதுக்கி, ஏதாவது செய்ய வேண்டுமென்றால், பொதுப்பணித் துறையில் போதுமான

பணம் இல்லை என்று சொல்லி விட்டு விடுகிறார்கள் ஆகவே வெள்ள நிவாரணப் பணியில்தான் வேலைகள் செய்ய முடியும் என்ற நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, இந்த நிவாரணப் பணியில் அதற்குப் போதுமான பணம் ஒதுக்கப்படும் என்று . வெள்ளச் சேதத்தைக் தடுக்க கல்லாற்றில் கரை கட்டப்படும் என்று ஸ்பெசிபிக்காக அஷ்யூரன்ஸ் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன.

அதோடு இன்னொன்றையும் சொல்ல வேண்டுமென்று விரும்புகிறேன். இதை நான் குறை சொல்ல வேண்டும் என்பதற்காகச் சொல்லவில்லை. (குறுக்கீடு) குற்றச்சாட்டு அல்ல. சிறு விவசாயிகள் மற்றும் குறுநில விவசாயிகள் நிலம், மண் மேடிட்டிருந்தால் அரசே அதை சீர்செய்து கொடுக்க உத்தரவு போடப்பட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். கடந்த பிப்ரவரியில் இந்த உத்தரவு போடப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. எனது தொகுதியில் தொண்டமான் பகுதி, பெரியசாமி கோவில் பகுதி, அரசனூர், மேல்மலையம்பட்டி போன்ற ஆற்றோரப் பகுதிகளில் மணல் மேடிட்ட நிலங்கள் இருக்கின்றன. விவசாயிகள் வைத்த பயிரும் முழுமையாக நாசமாகிவிட்டது. ஏற்கெனவே மணல் மேடிட்டு, விவசாயிகள் ஏதோ சில ஏற்பாடுகளைச் செய்து, மணலை அகற்றி பயிர் செய்தார்கள். மீண்டும் இப்போது மணல் மேடிட்டிருக்கிறது. பாதிப்பு மிகவும் அதிகமாக இருக்கிறது. அதிகாரிகளுக்குத் தெரிவித்தும் எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. ஆகவே, அந்த மணல் மேடுகளை உடனடியாக அகற்ற அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : துணைத் தலைவரவர்களே, ஆற்றோரப் பகுதிகளில் மணல் மூடியிருந்தால் அதை அப்புறப்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று அரசு உத்தரவிட்டிருக்கிறது. எங்காவது அப்படிச் செய்யவில்லை என்றால், உடனடியாக விவசாயத் துறைக்கு மனு கொடுங்கள். அவர்கள் செய்யவில்லை என்றால் என்னிடம் சொல்லுங்கள், தொலைபேசி மூலமாகத் தொடர்பு கொண்டு உடனடியாகச் செய்ய ஏற்பாடு செய்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : விவாதம் இத்துடன் முடிவுற்றது.

பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, 21—3—1984 காலை 9—00 மணிக்குப் பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை இரவு 9–15 மணிக்கு ஒத்தி வைக்கப் பெற்றது.

7. பேரவையின்முன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

(அ) சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்.

135. சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதிக்கான பெருந்திட்டத்தில் மாற்றம் செய்வது குறித்து வீட்டு வசதி-நகர்ப்புற வளர்ச்சித் துறையின் 26—10—1983 ஆம் நாளிட்ட 1518 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை. [தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு நகர—நாட்டுப்புற திட்டச் சட்டத்தின (தமிழ்நாடு சட்டம் 351972) 123(2) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது.]

136. நுங்கம்பாக்கம் கிழக்குப் பிரிவு பகுதிக்கான நகர திட்ட அமைப்பில் மாற்றம் செய்வது குறித்து வீட்டு வசதி—நகர்ப்புற வளர்ச்சித் துறையின் 25—6—1983 ஆம் நாளிட்ட 962 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை. [தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு நகர-நாட்டுப்புற திட்டச் சட்டத்தின் (தமிழ் நாடு சட்டம் 35[1972) 123(2) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது].

137. வேளாண்மைத் துறையின் 10—5—1974 ஆம் நாளிட்ட II (2) AG[28]5474 ஆம் எண். அறிவிக்கையில் திருத்தமொன்று செய்வது குறித்து வேளாண்மைத் துறையின், 31—10—1983 ஆம் நாளிட்ட 1887 ஆம் எண். அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை. (தமிழ்நாடு 1959 ஆம் ஆண்டு வேளாண் விளைபொருள் அங்காடிகள் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 23[1959) 29(4) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது).

138. வேளாண்மைத் துறையின் 9—4—1975 ஆம் நாளிட்ட II (2)]AG[1458[1975 ஆம் எண் அறிவிக்கையில் திருத்தமொன்று செய்வது குறித்து வேளாண்மைத் துறையின் 31—10—1983 ஆம் நாளிட்ட 1888 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை. [தமிழ்நாடு 1959 ஆம் ஆண்டு வேளாண் விளைபொருள் அங்காடிகள் சட்டத்தின் (தமிழ் நாடு சட்டம் 23]1959) 29(4) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது].

(ஆ) அறிக்கைகள், அறிவிப்புகள் ஏனைய தாள்கள்.

61. கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1984–85. (தமிழ், ஆங்கிலம்).

62. கோரிக்கை எண் 40.—சாலை போக்குவரத்துப்பணி, கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு 1984–85 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

63. கோரிக்கை எண் 40—சாலை போக்குவரத்துப் பணி, கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு சாதனை பற்றிய ஆய்வுரை, 1984–85 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

64. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை பற்றிய சாதனை விளக்க அறிக்கை 1984–85 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

65. தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையில் 24—10—1983 முதல் 18—11—1983 முடிய உள்ள நடவடிக்கைகளின் சுருக்கக் குறிப்பு.

இணைப்பு I.

(55ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் 1984–85 ஆண்டுக்குரிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

போக்குவரத்துத்துறையின் அமைப்பு :

1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974—ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், இச்சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிருவகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துவதோடு, மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது பொறுப்பு வகித்து ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தல், பிறருக்கு நேரும் இடர்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் முதலியவைகளுக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வது இதன் குறிக்கோளாகும்.

2. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிருவாகப் பொறுப்பின்
கீழ் போக்குவரத்துத்துறை செயற்படுகிறது. இதன் ஆணையா
ளர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியும் ஆவார். மாநில
அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவர்,
(தற்சமயம் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்
பொறுப்பு வகிக்கிறார்). போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்
கள் மூவர். உதவிச் செயலாளர்கள் மூவர், துணை பிரதிநிதி
ஒருவர், தலைமைக் கணக்கு அதிகாரி 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, வட்டாரப்போக்கு
வரத்து அதிகாரிகள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரமன்றங்
களின் செயலர்கள் ஆகியோர் பிறப்பிக்கும் உத்தரவுகளுக்கு,
எதிரான மேல் முறையீடுகளையும், மறு விசாரணை மனுக்களை
யும் மாவட்ட நீதிபதி பதவித் தரத்திலுள்ள மாநிலப்போக்கு
வரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் விசாரணை செய்
கிறது. மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்
றச் செயலர் என்று பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்கு
வரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர்
மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு
உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

3. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 16 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட பிரிவு அலுவலகங்கள் 45 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப, ஒவ்வொரு பிரிவும் மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை I-ன் தலைமையின் கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை II-ன் அல்லது இவ்விருவர் தலைமையின் கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர், சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மனறத்தின் செயலாளராகவும் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக, மாநிலம் முழுவதும் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் அவர்களுடைய மண்டலங்களுக்கு, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகவும் செயற்படுகின்றனர். மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு, உதவியாக தலைமையிடங்களில் நிருவாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்), கணக்கு உதவி அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயற்படுகின்றனர். தமிழ்நாட்டில், புழல், கந்தையக்கவுண்டன் சாவடி, ஒசூர், புளியானை, கூடலூர் மற்றும் களியக்காவிளை ஆகிய இடங்களில், இடத்திற்கு ஒன்றாக மொத்தம் 6 பலநோக்குத் தணிக்கைச் சாவடிகள் இயங்கி வருகின்றன. இவற்றில் கடைசி இரண்டு இடங்களில் உள்ள தணிக்கைச் சாவடிகள் 3—6—1983 முதல் இயங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு தணிக்கைச் சாவடியிலும் 4 தொழிற் நுட்பமற்ற மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்கள் பணிபுரிகின்றனர். இவர்கள், மாநிலங்களுக்கிடையே இயங்கும் வண்டிகள், உரிமத்தில் விதிக்கப்பட்டுள்ள வரியை ஒழுங்காகச் செலுத்தி, உரிமத்தில் கண்டுள்ள நிபந்தனைகளின்படி இயங்குகின்றனவா என்று கண்காணிக்கின்றனர்.

4. சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை, போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவர் வட்டாரப் போக்குவரத்துத்துறை அதிகாரமன்றத்தாராகச்செயல்படுகிறார். சென்னைப் பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரில் மூன்று வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உள்ளனர். மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்களின் தொழில் நுட்பத்திறனை மறு ஆய்வு செய்வதற்காக இரண்டு உதவிப் பொறியாளர்கள் (மோட்டார் வண்டிகள்) சேலம் மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களைத் தலைமையகமாகக் கொண்டு செயற்படுவதற்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

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—1982	5,063	7,790	35,435	3,366
31—12—1983	5,117	8,442	38,400	3,450

நாள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	ஏனைய போக்குவரத்து வண்டிகள்.	போக்குவரத்து வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.
(1)	(6)	(7)	(8)
31—12—1982	21,728	20,593	93,975
31—12—1983	24,831	21,649	1,01,889

6. பொதுமக்களின் நலனைக் கருத்திற் கொண்டு, எந்தெந்த வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்குவது அவசியம் என்று கருதப்படுகிறதோ அந்தந்த வழித்தடங்களுக்குரிய அனுமதிகளைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் வழங்குகின்றனர். இம் மாநிலம் 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 பொறுத்த மட்டில் இருக்கை வரிசைகளின் இடையே காணப்படும் இடைவெளி, சரக்கு ஊர்திகளைப் பொறுத்த மட்டில் சரக்கு ஏற்றிய பிறகு அவ்வூர்திகளின் எடை எவ்வளவாக இருக்க வேண்டும் என்பது, வேகக் கட்டுப் பாடு, ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், ஆகியவற்றின் வாயிலாகப் பொதுமக்களின் பாதுகாப்புக்கும், வசதிக்கும் உறுதி செய்யப்பட்டுள்ளது.

[1984 மார்ச் 20

7. பயணிப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் அர
சின் கொள்கைக்கேற்ப, அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப்
பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சீராகப் பெருகி வருகிறது. 1983-ம்
ஆண்டில் சரக்கு ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை 3,049 ஆக அதிகரித்
துள்ளது.

8. சுற்றுலாவை வளர்க்க நாடு முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டி
களை இயக்க 200 அனைத்திந்திய சுற்றுலா மோட்டார் கார்கள்,
51 அனைத்திந்திய சுற்றுலாப் பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்
றிற்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. 1,525
ஸ்டாண்டர்ட் (20) வேன்களுக்கும், மெடாடர் வேன்களுக்கும்,
மகேந்திரா வேன்ஸ் நிறுவனத்திற்கும் ஹிந்துஸ்தான் ட்ரெக்கர்
வேன்களுக்கும் சுற்றுலா அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.

9. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணி
கள், சரக்குகள் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெறும்
பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரிமாற்ற உடன்பாடுகள்
செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்களுக்கிடையே வழித்
தடங்களில் செல்லும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மாநிலப் போக்கு
வரத்து அதிகார மன்றம் அனுமதிகள் வழங்குகிறது. தமிழ் நாட்
டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள்
செய்து கொள்ளப்பட்டன. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை
மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம்
ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள்
ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அந்தந்த மாநிலங்
களில் பயணிப் பேருந்துகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர் சம
தொலைவு அடிப்படையில் அந்த ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்
படுகின்றன. 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்
தின் 63 (3 A) பிரிவின்கீழ் மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப்
பகுதியான புதுச்சேரியுடன் ஒரு வரைவு ஒப்பந்தம் 1984 சனவரி
திங்களில் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

10. சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின்
அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்
களுடன் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஏற்பாடுகள் இன்
னும் தொடர்ந்து செயலில் உள்ளன. கூட்டு அனுமதித் திட்
டத்தின் கீழ் தமிழ்நாடு, கர்நாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிர
தேசம், குஜராத், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங்கள், மத்திய
அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதிகளான புதுச்சேரி, கோவா, டாமன்,
டையூ, தாத்ரா மற்றும் நகர் ஹவேலி ஆகியவை அடங்கிய தென்
மண்டலத்தில் 900 சரக்கு வண்டிகளை இயக்குவதற்கு தனி
உடன்பாடு செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 900 அனுமதிகள்
ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் 54 அனுமதிகள்

1984 மார்ச் 20]

ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன.
இந்தியா முழுவதிலும் அல்லது 5 மாநிலங்களுக்குக் குறையாத
அண்டை மாநிலங்களிலும் சரக்குப் போக்குவரத்தினைத் தடை
யின்றி அனுமதிக்கும் நோக்கோடு சரக்கு ஊர்திகளுக்குத் தேசிய
அனுமதிகளை வழங்கும் திட்டம் ஒன்றை இந்திய அரசு வகுத்
துள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் 1975-76ல் தமிழ் நாட்டிற்கு 250
மற்றும் 150 ஆக இரு கட்டங்களில் மொத்தம் 400 அனுமதிகள்
வழங்கப்பட்டன. 1980-ல் இந்த அனுமதியின் எண்ணிக்கை
மேலும் 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டது. அதே நேரத்தில்,
1978 ஆம் ஆண்டு 47 ஆம் சட்டம் அமுலுக்கு வந்தது. இச்
சட்டத்தின்படி 18 விழுக்காடு ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்
குடியினருக்கு ஒதுக்கப்பட வேண்டும். அதன்படி, 1980-ல்
உயர்த்திக் கொடுக்கப்பட்ட 400 அனுமதிகளில் 72 அனுமதிகள்
ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. 1982
ஆம் ஆண்டு கூடுதலாக 400 அனுமதிகள் தமிழ்
நாட்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டன. இதிலும் 72 அனுமதிகள் ஆதி
திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன.
மீன் எடுத்துச் செல்லும் வண்டிகள் உட்பட 25 சரக்கு வண்டி
களுக்காகக் கேரளம், தமிழ்நாடு, ஆந்திரப் பிரதேசம் ஆகிய
மாநிலங்களுக்கிடையே தனி முக்கூட்டு உடன்பாடு ஒன்று செய்து
கொள்ளப்பட்டது. மேற்சொன்ன அனுமதிகள் எல்லாம் வழங்
கப்பட்டுள்ளன. தென் மண்டலத் திட்டத்தின் கீழ் 100 சுற்றுலா
வாடகை மோட்டார் வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்பட்
டுள்ளன.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்குதல் :

11. பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும்
கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகையில் தனியார் பேருந்து
உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின்
செயற் திறன் கால அளவு முடிவடையும் பொழுது அப்பேருந்து
வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன :—

(i) 75 மைல்களும் (125 கி.மீ.) அதற்கு அதிகமான
தொலைவுகளும் கொண்ட விரைவு, சாதாரண போக்குவரத்துப்
பேருந்துகள் அனைத்தும் ;

(ii) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும், சென்னை
மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது சென்னை மாநகரில் முடி
வடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(iii) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும்
அல்லது அம்மாவட்டத்தில் முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட
அம்மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

[1984 மார்ச் 20

12. இக்கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது.
பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீ மன்றத்திற்குச் சென்றதால்,
மேற்சொன்ன எல்லாவகை வழி ந்தடங்களையும் நாட்டுடைமை
யாக்கும் பணி மெதுவாகவே நடை பெற்றது. 1967-ல் வகுத்த
நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித்
தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்னும் இயங்கி வருகின்றன.
நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை பிரைவுபடுத்தும் பொருட்டு
50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்த ந்தில் வைத்துள்ள தனியார்
பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயண ப் பேருந்துகள். தமிழ்நாடு
1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப்
பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட டத்தின் கீழ் அரசு கையகப்
படுத்தியது. ஐந்தாண்டு காலத்தி குள் பயணிப் போக்குவரத்
துப் பணிகள் அனைத்தையுப் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது
கொள்கையை அரசு 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில்
அறிவித்தது. எனினும், இக்கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம்
கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1973 ஆம்
ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மறும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்
(கையகப்படுத்தல்) சட்டம் செல்தி மற்றதென சென்னை உயர்
நீதிமன்றம் தள்ளுபடி செய்தது. ட யணிப் பேருந்துகளையும் ஒப்
பந்தப் பேருந்துகளையும் கையகப் படுத்துவதற்குத் தமிழ்நாடு
1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்து கள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்
துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் வகை செய்கிறது. நீலகிரி
மாவட்டத்திலுள்ள பயணிப் பேரு ந்துகள் இச்சட்டத்தின்கீழ்
கையகப்படுத்தப்பட்டன. எனினு , இந்திய உச்சநீதிமன்றத்
தின் ஆணையால், இச்சட்டம், மா லத்தின் மற்றப் பகுதிகளில்
செயற்படுத்தப்படுவது நிறுத்தி வை க்கப்பட்டிருந்தது. 1983 அக்
டோபர் 31 ஆம் நாளில் இச்சட் டம் செல்லுபடியாகுமென்று
உச்சநீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. அவ்வாறு தீர்ப்பளிக்கும்போது,
உச்சநீதிமன்றம் காலங்கடந்துவிட் நிலையில், இச்சட்டத்தின்
சில பிரிவுகளைத்திருத்துவது தவிர்க் முடியாதது என்று கருத்துத்
தெரிவித்தது. உச்சநீதிமன்றத்தி ன் இக்கருத்தைச் செயற்
படுத்தும் பொருட்டும் மாநில அரசின் திட்டங்களில் முதன்மை
யாக எதனைச் செயலாக்க வேண்டு என்பதைக் கருத்திற்கொண்
டும், ஏற்கனவே அரசு அறிவித்துள்ள டி படிப்படியாக நாட்டுடைமை
யாக்கும் கொள்கையைச் செயற்ப த்தும் வகையிலும், பயணிப்
பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் சட்டத்திற்கு எங்கெங்கு திருத்
தங்கள் தேவைப்படுகின்றனவோ, அவற்றிற்குத் தமிழ்நாடு
அவசரச் சட்டம் 4/1984-ஐ வெளியிட்டதன் மூலம் தேவையான
மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. நீலகிரி மாவட்டத்தில் இயங்
கிக்கொண்டிருக்கும் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகளைப்
பொறுத்தவரை இத்திருத்தச்சட்டம் 1973 ஆம் ஆண்டு ஜனவரித்
திங்கள் 14 ஆம் நாளிலிருந்து அமுலுக்கு வந்ததாகக் கருதப்படும்.
நீலகிரி மாவட்டத்தைத் தவிர்த்து ஏனைய பகுதிகளில்
இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் மாநிலத்
தின் அனைத்துப் பகுதிகளிலும் (நீலகிரி மாவட்டம் உட்பட

1984 மார்ச் 20]

இயங்கிக்கொண்டிருக்கும் ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பொறுத்த மட்டில், எந்தத் தேதியிலிருந்து இச்சட்டம் அமுலுக்கு வந்ததாக அரசு அறிவிக்கையின் மூலம் அறிவிக்கிறதோ அந்தத்தேதியிலிருந்து அமுலுக்கு வந்ததாகக் கருதப்படும்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள் :

13. பல்வேறு போக்குவரத்து முறைகளுக்கு **இடையே ஒருங்கிணைப்பு** ஏற்படுத்துவதற்காக இம்மாநிலத்தில் **தமிழ்நாடு** போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சராவார். மேற்சொன்ன மன்றத்தின்கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு :—

நிலைக் குழுக்கள். (1)	அமைப்பாளர். (2)
1. சாலை, இரயில், விமானம், உள்நாட்டு நீர் வழிப்போக்குவரத்து, கரையோர கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதலும் பேணுதலும்.	போக்குவரத்துத் துறைச் செயலர்.
2. போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும்படி பொதுமக்களிடம் உரிய நெறிமுறைகளைப் பரப்புதல்.	உள்துறைச் செயலர்.
3. போக்குவரத்து வண்டிகள், துணைக்கருவிகள், எரிபொருட்கள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்.	தொழில் துறைச் செயலர்.

14. போக்குவரத்தைக்கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்த போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று உள்ளது.

15. காவல்துறை கமிஷனரைத் தலைவராகவும், காவல்துறை துணைக் கமிஷனரைச் (போக்குவரத்துப் பிரிவு) செயலாளராகவும், அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண்ட மாநகர் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு ஒன்று உள்ளது.

16. மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சியர் தலைவராகவும் காவல்துறை கண்காணிப்பாளரைச் செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு அல்லது ஏழு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்ட சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

[1984 மார்ச் 20

17. மாநகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்டத்தை செயற்படுத்துவதற்காகப் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், 21 பேரை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட உயர் அதிகாரப் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. தூய்மை நலம் அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக வைத்துக் கொள்ளுதல், போக்குவரத்து, பராரியாய்த் திரியும் கால்நடைகள், தெரு விளக்கு முதலிய நிலைகளைக் கவனிக்கும் பல்வேறு துறைகளின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதில் இக்குழு கவனம் செலுத்தும்.

18. பயணிப் பேருந்துப் பயணக் கட்டண அட்டவணைக்குப் 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.

19. 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.	பயணக் கட்டண வீதம்.
(1)	(2)
1. விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 7½ காசுகள்.
	மலைச்சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு 9½ காசுகள்.
	உயர்வகை 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.
4. பொருட்காட்சிகள், விழாக் காலங்களில் விடப்படும் பயணிப் பேருந்துகள்.	கி.மீ. 1-க்கு 8½ காசுகள்.

1984 மார்ச் 20]

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 Baby Taxi) (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,

III. வாடகைக் கார்கள் (சாதாரணம்)—

(1)	சமவெளி (2)	மலைச்சாலை (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 வரை ஆட்டோக்களும் வாடகைக்கார்களும் ஓட்டுவதற்காக மேற்குறித்த கட்டணங்களில் 20 சதவீதத் தொகை (அடுத்த 5 காசுகளுக்கு முழுமையாக்கப்பட்டு) கூடுதலாக வசூலிக்கலாம்.

IV· சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—

A. இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள்—

(1)	சமவெளி (2)	மலைச்சாலை (3)
(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்	(கி·மீ· 1-க்கு)	
	ரூ.	ரூ.
(i) எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 6 பேர்).	1·70	2·30
(ii) எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 7 பேர்)	1·75	2·40
(b) 22 பரித் திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் கொண்ட பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	3·50	4·15
காத்திருப்புக் கட்டணம் ..	நாள் ஒன்றுக்கு உயரளவு ரூ. 18 என்ற நிபந்தனைக்குட்பட்டு மணிக்கு ரூ. 2	
இரவு தங்கல்	இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15.	

சீர்வெளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளில் சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்சொன்ன கட்டண விதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

B. இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள்.

(1)	(2)
(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—	
	ரூ.
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்	90
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்	45
(b) 22 பரித் திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—	
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில் ..	120
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்	60

வரி விதிப்பு*

20. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதையொட்டி தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்குகளுக்கு வரி விதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு அவற்றுக்குப் பதிலாக 1-4-1974 அன்றிலிருந்து 1974 ஆம் ஆண்டு தொகுப்பு வரி விதிப்புச் சட்டம் எண். 13/1974) என்னும் புதிய தொரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் 1-10-1974 அன்றி விருந்து செயலுக்கு வந்த தமிழ்நாடு 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) சட்டத்தினால் திருத்தப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மேல் வரி விதிப்பதற்காக தமிழ்நாடு 1976 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்த) சட்டத்தின் மூலம் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் எண். 3/1976) இது மேலும் திருத்தப்பட்டது. இந்தச் சட்டம். 1-4-1976 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. தமிழ்நாடு 1983 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (திருத்த) சட்டத்தின் மூலம் இது மேலும் திருத்தப்பட்டது. இத்திருத்தச் சட்டத்தின் மூலம் சில வண்டிகளுக்கு வரி உயர்வும் வரி பாக்கியைத் தள்ளுபடி செய்வதற்கும் வகை செய்யப்பட்டது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (6) பிரிவின்கீழ் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பதி

னின்றும் விலக்கு அளித்து அரசு அறிவிக்கை ஒன்றை வெளியிட்டுள்ளது. இந்தப் புதிய வரி விதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் வருமாறு :—

(i) தமிழ்நாட்டில் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் அல்லது பயன்படுத்துவதற்காக வைத்து வரப்படும் மோட்டார் வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் வரி செலுத்த வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) பயன்படுத்தப்படாமல் இருந்து வந்த வண்டிகளுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளை நிறைவு செய்வதன் பேரில் 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 நாள்தோறும் ஓடுகின்ற தொலைவைக் கருத்திற்கொள்ளாது ஏற்றிச் செல்லத்தக்க பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் வரையறுத்த வீதத்தில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. பயணிகள் தங்கள் இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்தாலும் நின்று பயணம் செய்தாலும் ஒரே சீராகவே வரி விதிக்கப்படுகிறது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளுக்கு சுமையுடன் கூடிய அவற்றின் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகின்றது. வரி விதிப்புக்கு படி நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும் கீழ்க்கண்டவாறு வரி வீதங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன :—

	காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு ரூபாய்.
(1)	(2)
பயணிப் பேருந்துகள்—சாதாரணப் பேருந்துகள்	195
பயணிப் பேருந்துகள்—விரைவுப் பேருந்துகள் ..	200
சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	50
மதுரை மாநகரிலும் ஏனைய நகரங்களிலும் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள் ..	150
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (தனிப் பேருந்துகள்) ..	280
சுற்றுலாப் பேருந்துகள் ..	140

பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் விரைவுப் பயணப் பேருந்துகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரியுடன் காலாண்டிற்குப் பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 40 மேல் வரியும், பெருநகர், நகரப் பகுதிப் போக்குவரத்துக்களைத் தவிர ஏனைய சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்குக் காலாண்டிற்குப் பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 35 மேல் வரியும் விதிக்கப்படுகிறது.

21. கூட்டு அனுமதி திட்டத்தின்படி, ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், மராட்டியம், கர்நாடகம், குஜராத், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தமட்டில் ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் பேருந்துக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000மும் (சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக) புதுச்சேரி, கோவா, டாமன், டையு, தாத்ரா மற்றும் நகர் உறவேலி ஆகியவற்றைப் பொறுத்தமட்டில் ஆண்டொன்றுக்குப் பேருந்து ஒன்றுக்கு ரூ. 150-ம் கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். வரித் தொகையைச் செலுத்துவதில் காலதாமதம் ஏற்படுவதைப் பொறுத்தமட்டில் வரையறுக்கப்பட்ட காலத்திற்குள் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் கூட்டு வரிப் பாக்கியைச் செலுத்தத் தவறினால், ஒப்பந்தத்தின்கீழ் வருகின்ற ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் திங்களொன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 100 கூடுதலாக வரி விதிக்கப்படும்.

22. மத்திய அரசு வகுத்துள்ள தேசிய அனுமதித் திட்டத்தின்கீழ் சரக்குப் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் சொந்த மாநிலத்திற்குச் செலுத்தும் வரியுடன் வண்டி, செல்ல அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள ஏனைய மாநிலம் ஒவ்வொன்றிற்கும் ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000 கூட்டு வரி செலுத்தவேண்டும். மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியைப் பொறுத்தவரையில் (புதுடில்லியைத் தவிர) ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 150 வரி செலுத்த வேண்டும்.

23. 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 மாவட்டத் தலைமையிடங்களுக்கும் ஏனைய முக்கிய நகரங்களுக்கும் இவ்வரி வசூலிக்கும் முறை விரிவுபடுத்தப்பட்டது. தற்போது இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி, இந்தியன் வங்கி ஆகியவற்றின் சில கிளைகள் போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியை வசூலிக்கின்றன.

வருவாய்

24. மோட்டார் வண்டி வரிகள் கட்டணங்கள் வாயிலாகப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிட்டுகிறது. பெரும்பகுதி வருவாய் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரியிலிருந்தே கிட்டுகிறது.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின்கீழ் கிடைக்கும் வருவாய் பற்றிய விவரம் வருமாறு :

இனம்.	1982-83 ஆம் ஆண்டு கணக்குகள்.	1983-84 ஆம் ஆண்டு. திருத்த மதிப்பீடு.	1983-84 ஆம் ஆண்டு கணக்குகள் (9 மாதங்கள்)
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்)		
1. 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்கீழ் வசூலிக்கப்படும் கட்டணங்கள்.	5,14,38	5,46,59	2,97,12
2. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் வரவுகள்.	72,74,09	87,02,03	43,20,19
3. ஏனைய வரவுகள் ..	486	433	197
மொத்தம்	77,93,33	92,52,95	46,19,28

1982-83 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகத்திற்காக மொத்தம் செலவிடப்பட்ட தொகை ரூ. 1·80 கோடி. இது மொத்த வருவாயில் 2.3 விழுக்காடாகும்.

முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதி.

25. இம்மாநிலத்தில் ஒடுகின்ற போக்குவரத்து வண்டிகள், போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகள் மூலம் ஏற்படும் விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ரொக்க உதவித் தொகை வழங்குவதற்காக 1978-79 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. இத்திட்டத்தை மாவட்ட ஆட்சியர்கள் செயற்படுத்துகிறார்கள்.

பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு அல்லது அவர் தம் 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 மகன்களுடன் அல்லது மகள்களுடன் அவர் தங்கியிருந்தால் அவர்களில் மூத்தவர், (4) தாய், (5) தந்தை, (6) சகோதரி, (7) மரணமடைந்தவர் ஆடவர் எவருடன் தங்கியிருந்தாரோ அவர்.
2. நிலையான ஏலாமை அல்லது இரண்டு கண்களையும் இழத்தல் அல்லது இரு உறுப்புக்களை இழத்தல் அல்லது ஒரு கண்ணையும் ஒரு உறுப்பையும் இழத்தல்.	800	காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.
3. ஒரு கண் அல்லது ஒரு உறுப்பை இழத்தல்.	400	காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.
4. பிற காயங்கள்,	50	காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்,

[1984 மார்ச் 20

26. மோட்டார் வண்டிகள் வரி வாயிலாகக் கிடைக்கும் மொத்த ஆண்டு வருவாயில் ஒரு சதவீதத் தொகையை முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதிக்கு மாற்ற வேண்டுமென உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. 1983 ஆம் ஆண்டு மாவட்ட அதிகாரிகளிடம் விபத்து துயர் தணிப்புக்காக ரூ. 21,70,000 வழங்கப்பட்டுள்ளது.

விபத்துக்குள்ளாகிவிட்டு ஓடிவிடும் நேர்வுகளில் விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குதல்.

27. விபத்துக்குள்ளாக்கிவிட்டு ஓடிவிடும், நேர்வுகளில் விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குவதற்காக இந்திய அரசு ஆறுதல் நிதி ஒன்றை ஏற்படுத்தியுள்ளது. விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்கள் இறந்துவிட்டால் அவர்கள் நேர்வில் ரூ. 5,000-ம், படுகாயமடைந்தவர்களுக்கு ரூ. 1000 மேற்சொன்ன நிதியிலிருந்து தொகை வழங்கப்படுகிறது.

ஆறுதல் ((Solatium) நிதிக்காக இம்மாநில அரசு, வருடந்தோறும் ரூ. 70,000 நிதியளிக்கிறது. இந்திய அரசு, வண்டிகளினால் மோதப்பட்டு இறப்பவர்களுக்கு நிதி உதவியளிக்கும் வகையில் ரூ. 2 இலட்சம் அனுமதியளித்துள்ளது.

பேருந்து வசதிகள்.

28. போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்குவது சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்துவந்தது. 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டதால் புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. இச்சட்டத்தின்படி புதிய வழித் தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவது என்பது நிர்வாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்து அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

29. சென்னை மாவட்டத்தைத் தவிர ஏனைய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் தங்களது மாவட்ட நிர்வாகத்தின் பல்வேறு பணிகளைக் கவனிப்பதோடு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தில் ஓரளவு , நீதித் தன்மை 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

1984 மார்ச் 20]

தேவை குறித்து, அதிக அளவுக்கு நேரடியாகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அதிகாரங்களை அந்தந்த வட்டாரத்தின் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்களுக்கு அரசு மாற்றிக் கொடுத்துள்ளது.

30. புதிய வழித் தடங்களின் எண்ணிக்கை, பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கை குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :

	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	ஆண்டு.	
		1982.	1983.
	(1)	(2)	(3)
1	பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை	13,179*	13,559*
2	வழித்தடப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	12,074*	12,468*
3	உற்றுழிப் பேருந்துகள் (Spare Buses)	1,105*	1,091*
4	வழித் தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	7,922	7,940
5	புதிய வழித் தடங்கள்	229	164
6	பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை	251	314
7	பயனடைந்த மக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்) ..	4.10	2.77

31. இம் மாநிலத்தில் முறையாகப் பேருந்து வசதி அளிக்க இயலாத மூலை முடுக்குகளில் ஒதுக்குப்புறமாக உள்ள கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பயன்படும் வகையில் சிறிய பேருந்துகளை விடும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டது. தமிழ்நாட்டில் தற்போது 98 சிறிய பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. இதில் 79 பேருந்துகள் பொதுத் துறையாலும் 19 பேருந்துகள் தனியார் துறையாலும் விடப்படுகின்றன.

32. புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குதல், ஏற்கனவே உள்ள வழித் தடங்களில் மாற்றங்களைச் செய்தல், அவற்றை விரிவாக்குதல் ஆகியவை தொடர்பாக, போக்குவரத்து ஆய்வின் மூலம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவற்றைச் செயற்படுத்துவதில் முன்

*தனியார் துறை மற்றும் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகளும் அடங்கும்.

[1984 மார்ச் 20

னுரிமை தருமாறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டனர். பேருந்துகள் செல்லாத ஊர் களுக்கும் பேருந்து வசதிகள் கிடைக்கப்பெறாத மக்களுக்கும், அதிக அளவில் போக்குவரத்து வசதிகளை வரும் ஆண்டில் செய்து கொடுக்க அரசு தீவிர கவனம் செலுத்தும். சிறிய பேருந்துகளுக்கு ஒரு காலாண்டிற்கு ஒரு இருக்கைக்கு ரூ. 50 வீதம் வரிச் சலுகைகள் அளிப்பதற்காக அரசு தற்போது வழி முறைகளை வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனை களின்படி, வரிச் சலுகை பெற சிறிய பேருந்துகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசு நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள், ஏனைய மாவட்ட சாலைகள், பேருந்து வசதி உள்ள பகுதிகள் ஆகியவற்றில் 25 கிலோ மீட்டர் அல்லது வழித் தட நீளத்தில் 50 சதவீதம் இவற்றில் எது குறைவோ அத் தொலைவிற்கு மேல் விடப்படக் கூடாது. மேற்சொன்ன வழி முறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகள் மட்டுமே மேற்சொன்ன சலுகை வரிவீதத்தைப் பெறத் தகுதியுடையவை யாகும். மேற்சொன்ன வழிமுறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகளோடு ஆய்வின் போது தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வழித் தடங்களில் ஓடும் சிறிய பேருந்துகளும், இருக்கை ஒன்றிற்குக் காலாண்டிற்கு ரூ. 50 என்ற சலுகை வரியைத் தற்சமயம் பெறத் தகுதி பெறுகின்றன.

33. மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு கனரகப் போக்குவரத்து வண்டிகள் அனைத்திலும் மின் அணுவேகக் கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் ஒன்றைக் கட்டாயமாகப் பொருத்த வகை செய்யும் ஒரு நிபந்தனையை, உரிமம வழங்குவதற்கான நிபந்தனைகளில் தமிழ்நாடு 1940 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளில் 160-W என்ற புதிய விதியையும் 381-A விதியையும் சேர்த்துள்ளது. மாநில, மத்திய அரசுகள் மாநிலம், மத்திய அரசின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள பொதுத் துறை நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றின் வண்டிகளைப் பொறுத்த மட்டில் மேற்சொன்ன விதி 1–2–1983 முதல் செயற் படுத்தப்பட்டுள்ளது.

1984 மார்ச் 20]

பயணிகள்-சரக்கு வண்டிகள்.

34. சந்தைகள் கிராம மக்களின் வாழ்க்கையில் முக்கிய பங்கு பெறுகின்றன. இங்குதான் கிராம மக்கள் அனைவரும் ஒன்று கூடித் தங்களுக்குத் தேவையான பொருட்களை வாங்கு கின்றனர். வெளியூர்ப் பேருந்துகளும, நகரப் பேருந்துகளும், இச்சந்தைகள் கூடும வழித் தடங்களில் சென்றாலும் கிராம மக்கள் தங்கள் சுமைகளுடன் இப்பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய இயலாமல் துன்புறுகின்றனர். கிராம மக்கள் தங்களுக்குத் தேவைப்படும் பொருட்களை வாங்க உதவும் பொருட்டும், தங்கள் பொருட்களை விற்பனை செய்ய இயலும் வகையிலும, பெரிய கோணி மூட்டைகள், கூடைகள் போன்ற சுமைகளை ஏற்றி வருவதற்கு வசதியான சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் விடுவது அவசியமாகத் தேவைப்படுகிறது. இம்மாநிலத்தில் அத்தகைய 12 பயணிகள்-சரக்கு வண்டிகள் செயற்படுகின்றன.

35. மூலை முடுக்குகளிலும, ஒதுக்குப் புறமாகவும் அமைந்துள்ள கிராம மக்களை ஏற்றிச் செல்லும் பொருட்டு, சிறிய பேருந்துகள் கூட இயக்கப்படாமலுள்ள பகுதிகளில் டிராக்டரால் இழுத்துச் செல்லப்படும் (trailors) டிரைலர்களைப் பயன்படுத்துவதற்காகத் தற்காலிக உரிமம வழங்கக் கருதப் பட்டுள்ளது. இத்தகைய உரிமங்கள் சுயவேலை வாய்ப்புக் கழகத்தினருக்கு அளிக்கவும் கருதப்பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன வண்டிகளுக்கு ஒவ்வொரு காலாண்டிற்கும் ரூ. 30 வீதம் மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிக்கப்படுகிறது. 5 மாவட்டங்களில் 12 வழித் தடங்களில் சோதனை முறையில் மேற்சொன்ன டிரைலர்களை இயக்க ஒப்புதலளிக்கப்ப்ட்டுள்ளது. ஆனால் சுயவேலை வாய்ப்புக் கழகத்தினரிடமிருந்தோ மற்றவர்களிட மிருந்தோ மேற்கூறிய வண்டிகளை ஓட்டுவதற்கு விண்ணப்பங்கள் எதுவும கிடைக்கப் பெறவில்லை.

செயற்படுத்துதல்.

36. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச் செல்ல உரிமை ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில் முறை ஓட்டுநர்களும, போக்குவரத்து வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச் சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை உரிமம வழங்குவதற்கும் விதிகள் இயற்றப்பட்டன. ஓட்டுநர்களை ஒழுங்குபடுத்தவும் நன்கு கண்காணிப்பதற்குரிய சிறந்த நடவடிக்கையாக 1979 ஆம் ஆண்டில் ஓட்டுநர் ஒருவர், விதிகளை மீறும ஒவ்வொரு நேர்வுக்கும், இத்தனை புள்ளி எனக் குறிப்பிட்டு அவர்களைத்

தண்டிக்கும் ஓர் ஏற்பாட்டை அரசு அங்கீகரித்துள்ளது. அந்த முறையின் கீழ், தேர்ந்தெடுத்த போக்குவரத்துக் குற்றங்களுக்கு மதிப்பெண்கள் கொடுக்கப்படும். ஓராண்டில் எக்காலத்திலேனும பல முறை விதிகளை மீறியிருந்தால், அவரது உரிமம் உரிமம் வழங்கும அதிகாரம் மன்றத்தால் ஆறு திங்களுக்கு மேற்படாத கால அளவுக்குத் தற்காலிகமாக நிறுத்தி வைக்கப்படும்.

37. 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.

38. ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் இனங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்தந்த மாவட்டங்களில் உன்னிப்பாகக் கவனிக்க இயலும் பொருட்டு ஒவ்வொரு அலுவலகத்திலும் ''செயற்படுத்தும் பிரிவு'' எனப்படும பிரிவு ஒன்றை அமைக்குமாறு கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் விதிகளைத் திறம்படச் செயற்படுத்த இயலும.

39. மண்டல அலுவலகங்களுடன் இணைக்கப்பட்ட பறக்கும் படைகளும செயற்படுத்தும் பணிக்காக துறையில் நியமிக்கப்பட்ட ஏனைய பணியாளர்களும், வரி ஏய்ப்பையும், அனுமதிச் சீட்டு, தகுதிச் சான்றிதழ் ஆகியவை இல்லாமல் ஓடும் மோட்டார் வண்டிகளையும், மிகைச் சுமை ஏற்றிச் செல்லுதல், மிகை வேகம், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைப் பயணிப்பேருந்துகளாகத் தவறான முறையில் பயன்படுத்துதல், கள்ளத்தனமாக வாடகை வண்டிகளை ஓட்டுதல் போன்ற குற்றங்களையும் கண்டுபிடிக்கின்றனர்.

40. மோட்டார் வண்டிகளில் வழங்கப்படும் அனுமதிச் சீட்டுகளில் ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினருக்காக 18 சதவீதம் ஒதுக்கி வைக்கப்படுகிறது.

மண்ணெண்ணெய் நீங்கலாப் பெட்ரோலியப் பொருட்களைப் பங்கீடு செய்தல்.

41. டீசல் எண்ணெயின் விலையை நிலைப்படுத்தவும், இருப்பினைப் பங்கீட்டுக் கட்டுப்பாடு முறையிலின்றி எண்ணெயை உரிய அளவில் பங்கீடு செய்யவும் தமிழ்நாடு 1980 ஆம ஆண்டு மோட்டார் எண்ணெய், உயர் வேக டீசல் எண்ணெய் (பராமரிப்பு வழங்கலை முறைப்படுத்தல்) ஆணை எனப்படும். கட்டுப்பாட்டு ஆணையை, அரசு 1980 மார்ச்சில் பிறப்பித்தது; அவ்வாணை 15–6–1983 முதற்கொண்டு நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

காவல் துறையின் பங்கு.

42. போக்குவரத்துத் துறையுடன் காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளைச் செயற் படுத்துவதற்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. உரிமம் வழங்கும பணியைப் போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள் கவனிக்கையில், சாலை விதிகளைச் செயற்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையினரைச் சார்ந்ததாகும. தமிழ்நாடு போக்கு வரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம், ஆகியவற்றைச் செயற்படுத்துவதையும் காவல் துறை கவனிக்கிறது.

43. தமிழ்நாட்டில் 1983-ல் 18,243 மோட்டார் வண்டி. விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. ஆனால், 1982-ல் 20,580 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. இவற்றுள் 3879 பேர் இறந்தனர். 16,152 பேருக்குக் காயம் ஏற்பட்டது. ஆனால் 1982-ல் இவ்விபத்துக் களால் 3,738 பேர் இறந்தனர். 16,842 பேருக்குக் காயம் ஏற்பட்டது. தமிழ்நாடு காவல் துறையினர் இப்பிரச்சினை எவ்வளவு பெரியது என்பதை உணர்ந்து இத்தகைய விபத்துக் களைக் குறைப்பதற்காக, போக்குவரத்து விதிகள், விதிமுறைகள் பலவற்றையும், தீவிரமாகச் செயற்படுத்தத் தயங்கவில்லை. இவ்வகையில், போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்துதல், போக்குவரத்துக் கல்வி என்னும் மூன்று பெரும் பகுதிகளாகக் கொண்டு பல்வேறு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1974 ஆம ஆண்டு முதற் கொண்டு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத் தகவல் துறை ஒன்று சென்னை மாநகரில் செயற்பட்டு வருகிறது. இது இரவு பகல் எந்நேரமும் செயற்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற் படுத்தும் அதிகாரிகளுடன் இதன்மூலம தொடர்பு கொள்ளப் பட்டு வருகிறது. மோட்டார் ஓட்டிகள் அதி வேகமாக மோட்டார் ஓட்டிச் செல்வதைக் கட்டுப்படுத்தச் சாலைகளில் வேகக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிகள் தவறாது வைத்து வரப் படுகின்றன.

44. சென்னை மாநகரில் சாலை விபத்துக்களைக் குறைக்க மேற்கொண்ட பிற நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன —

(i) வண்டிகள் போக்குவரத்தையும் பாதசாரிகள் நடமாட்டத்தையும முறைப்படுத்த, சாலை சந்திப்புகளிலும் பாதசாரிகள் சாலையைக் கடந்து செல்லுமிடங்களிலும போக்குவரத்துக் காவலர்கள் நிறுத்தப்படுகின்றனர். அத்துடன் போக்குவரத்து நெரிசலைச் சமாளிக்க மேமபாலங்கள், சுரங்கப் பாதைகள் முதலியவை கட்டப்படுகின்றன.

(ii) சாலைநடுவிலும் சாலை ஓரத்திலும் போக்குவரத்துக்கு வண்டிகள் இடையூறாக இருக்கும் பொழுது போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தவும், விதிகளை மீறுபவர்கள் மீது சென்னை மாநகர் காவல் துறை சட்டத்தின் கீழும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து விதிகளின் கீழும் வழக்கு பதிவு செய்யவும் போக்குவரத்துக்கு 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 வழக்கு தொடரப்படுகிறது.

(iv) போக்குவரத்து நெரிசல் உள்ள சமயங்களில் பாதசாரிகள் சாலையைக் கடக்கும் இடங்களில் போக்குவரத்தைக் காவலர்கள் முறைப்படுத்துகின்றனர்.

(v) போக்குவரத்து விதிகள் பற்றி மக்களுக்கு எடுத்துக்கூற பிரச்சார மோட்டார் வேன்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(vi) போக்குவரத்துச் சைகைகள், சாலையைப் பயன்படுத்துவது முதலியவை குறித்து, சிறுவர் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்காவில் பள்ளி மாணவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. சாலைப் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஊர்க்காவல் படையினர், கல்லூரி மாணவத் தொண்டர்கள் ஆகியோருக்கும பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு மேற்படி பணியில் அமர்த்திக் கொள்ளப் பயன் படுகின்றனர்.

(vii) அவசியமான இயன்ற இடங்களிலெல்லாம் பொறியியல் முறையைப் பின்பற்றி போக்குவரத்து சீரமைக்கப்படுகிறது.

(viii) மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்களும் கனரக வண்டிகளும் செல்லக் கூடாதென தடை குறிப்பிட்ட கால இடைவெளிகளில் விதிக்கப்படுகின்றது. முக்கியமான சாலைகளில் அவசியமான இடங்களிலெல்லாம், கோடிட்டுப் பிரிக்கும் முறை செயலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது.

(ix) நடைபாதைகளில் நெரிசல் நீக்கப்படுகிறது. பராரியாய்த் திரியும் கால்நடைகள் வளைத்துப் பிடிக்கப்படுகின்றன.

(x) சாலைகளில் பாதசாரிகள் கடக்கும் பாதைகள் எவை, பேருந்து நிற்குமிடங்கள் எவை என்றெல்லாம் காவல் துறையினர் அடையாளமிடுகின்றனர்.

(xi) சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்து கருத்தரங்குகள் நடத்தப்படுகின்றன. காவல் துறையைச் சேர்ந்த போக்குவரத்து விதிகள் செயற் பிரிவு பணியாளர்களுக்கு, பம்பாயிலுள்ள போக்குவரத்து பயிற்சி நிறுவனம் போன்ற பயிற்சி நிறுவனத்தில் தனிப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டம் ஆற்றி வரும் பணிகள்.

45. தமிழ்நாட்டிலுள்ள நகரங்களில் ஆண்டுதோறும் மக்கட் தொகையும், வாகனங்களின் எண்ணிக்கையும் பெருகி வருகிறது. இதனால் ஏற்படும் விளைவுகளைச் சமாளிக்க அவசரமாக முற்பட வேண்டிய அரசுப் பணியாளர்களில் போக்குவரத்துப் பொறியியல் பொறியாளர்கள் முக்கியமான இடம் பெறுகிறார்கள். போக்குவரத்து நெரிசல், போக்குவரத்து தேக்கம் கார்களை நிறுத்தும் ஒதுக்கிடம் விபத்துக்கள், பயண நேரத்தில் தாமதம சூழ்நிலையில் இயல்பான நிலைக்குப் பாதிப்பு ஆகிய பல்வேறு சிக்கல்களையும் அவர்கள் சமாளித்து, போக்குவரத்துத் தடையின்றியும், தொடர்ந்து சிக்கலின்றிச் செல்லவும், பாதுகாப்புடன் அமையவும் வழிவகுக்கிறார்கள். பேருந்து, கார் போன்ற வாகனங்களில் செல்லுவோர் அன்றி நடைபாதையிலும் சைக்கிள் பாட்டையிலும், செல்லுவோருக்கும் எளிய முறையில் வடிவமைப்புத் திட்டங்களைத் தயாரித்து அளிக்கிறார்கள்.

இந்தப் போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டம், சென்னையில் ஒன்றும் திருச்சியில் ஒன்றுமாக, இரண்டு கோட்டங்களுடன் செயற்படுகிறது. நகரங்களில் உள்ள போக்குவரத்துச் சீரமைப்பின் பொறுப்பை ஏற்றுள்ள காவல்துறை அதிகாரிகளுக்கு, எளிமையாகவும் சிக்கலின்றியும், பாதுகாப்புடன் போக்குவரத்தை சமாளிப்பதற்கு, திட்டங்கள் அளித்து உதவுகிறது. கீழ்க்காணும் பிரிவுகளில் குறிப்பாகத் திட்டங்கள் வகுக்கப்படுகின்றன :—

1. சாலைகள்-சாலை வளைவுகளை ஒழுங்கமைத்தல்;

2. விபத்து தொடர்ந்து நேரும் இடங்களைக். கண்காணித்து சீர்ப்படுத்துதல்.

3. வாகனங்களுக்கும நடைபாதை உபயோகிப்போருக்கும் 'சிக்னல்' விளக்குகளை அமைத்து உதவுதல்;

4. சாலை-ரயில் கடவுகளில் மேம்பாலம், தரை கீழ்ச்சாலை அமைக்கத் திட்டமிடுதல்;

5. சாலையில் பாதசாரிகள் கடக்கும் இடங்களில் சுரங்கப் பாதை அல்லது மேம்பாலம் அமைத்தல்;

6. சாலைகளை அகலப்படுத்துதல்;

7. சாலைகளில் போதுமான அளவு விளக்கு வெளிச்சம் அமைக்கத் திட்டம்

8. ஒரு வழிப்பாதைகளைத் திட்டமிடுதல்;

9. பொது உபயோகக் கட்டிடங்களில் தேவையான அளவு கார் நிறுத்தும் ஒதுக்கிடங்களைத் திட்டமிட்டுக் கொடுத்தல்;

10. சாலைகள் சந்திப்புகளில் சிலைகள், வளைவுகள், நினைவுத் தூண்கள் ஆகியவற்றை அமைக்கும் யோசனைகளை ஆராய்ந்து அனுமதியைப் பரிந்துரைத்தல்;

11 திட்டங்களுக்கு முன்னும் பின்னும் உள்ள போக்கு வரத்து நிலையை ஆராய்ந்தறிதல்;

12. சைக்கிளில் செல்லுவோருக்குத் தனிப்பாட்டை அமைத்தல்;

13. சாலை ஓரம் பேருந்து வண்டிகளுக்கு ஒதுக்கிடம் வகுத்தல்;

14. பாதசாரிகளுக்கான நடைப்பாதையை அமைத்தலும், விரிவாக்குதலும் ;

15. சாலையில் வரும் வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்க ஒதுக்கிடம் அமைத்தல்;

16. சாலைகளுக்கு அடையாளக் கோடுகளைக் குறித்திடுதல்;

17. (அ) சென்னை நகரின் முக்கிய சாலைகளான அண்ணா சாலை, பெரியார் சாலை, நெல்லூர் சாலை ஆகிய மூன்று சாலைகளுக்கும் ஆண்டுக்கு இருமுறை போக்குவரத்துக் கணக்கெடுப்பு நடத்துதல் ;

(ஆ) தமிழ்நாட்டில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் (உச்ச அளவு சராசரி அளவு) போக்குவரத்தை ஒவ்வொரு ஆண்டும் கணக்கெடுப்பு நடத்தி அறிதல்;

(இ) தேசீய நெடுஞ்சாலை அல்லாத சாலைகளில் இவ்வாறே மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை கணக்கெடுப்பு நடத்துதல்;

(ஈ) தேசீய நெடுஞ்சாலையில் ஓர் ஆண்டுக்கு ஒருமுறை, நாள் முழுவதும தொடர்ந்து கணக்கெடுப்பு நடத்துதல்.

வாடகை வண்டி.

46. ரிக்ஷா ஓட்டுநர்களின் சரீர உபாதையைக் களையும் வகையில் மனிதாபிமான அடிப்படையில் மோட்டார் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு அதிக எண்ணிக்கையில் உரிமங்கள் வழங்குவதென்பது அரசின் கொள்கையாகும். தமிழக அரசின் கூட்டுறவுத் துறையிலிருந்து சொந்தக்காரர்களே ஓட்டுகின்ற சைக்கிள் ரிக்ஷாவுக்கு மோட்டார் என்ஜின் பொருத்துவதற்கு நபர் ஒருவருக்கு ரூ. 1,250 மானியம் வழங்க ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. 1983 – 84 ஆம் ஆண்டில் சென்னை நகரில் மட்டும் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாவாக மாற்ற ரூ. 1 லட்சம் மானியமாக வழங்க அரசு (கூட்டுறவுத்துறை) அங்கீகாரம் வழங்கியுள்ளது. மேற்படி மானியத்தொகை சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓட்டுநர்கள் கூட்டுறவு சங்கங்கள் மூலமாகப் பட்டுவாடா செய்யப்படுகின்றது. இத்திட்டத்தை காஞ்சிபுரம் மற்றும் திண்டுக்கல் நகரங்களில் 1984–85 ஆம் ஆண்டில் விரிவுபடுத்த செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

தற்போது 50 CC செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் 1911 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட அனுமதிக்கப்படுகின்றன. தமிழக அரசு 120 செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை 1911 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யலாம் என உத்திரவு பிறப்பித்துள்ளது. மோட்டார் வாகன சட்டத்தைத் திருத்தி 120CC செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு மோட்டார் வாகன சட்டத்திலிருந்து விதிவிலக்களிக்க மாநில அரசு மத்திய அரசினைக் கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. சென்னை நகரில் மட்டும் தற்பொழுது 287 மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் ஓடுகின்றன.

புதிய செயற்குறிப்புகள்.

47. டில்லியில் தற்போது ஓடிக்கொண்டிருக்கும் 'பட்-பட்' (Phat-Phat) என்னும் மூன்று சக்கர வண்டிகளைப்போல், இம் மாநிலத்தின் கிராமப்புறப் பகுதிகளில் மக்கள் போக்குவரத்து வசதிக்குப் பயன்படுத்தலாமா என்னும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

48. இந்திய அரசு வங்கியின் கிளை மற்றும் (Branch of State Bank of India) பகுதி அலுவலகம் (Unit office) ஆகிய இரண்டும் இருக்கக்கூடிய இடங்களில், மோட்டார் வாகன வரியானது மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்களுக்கு (நிலை-1) எடுக்கப்பட்ட காசோலைகளாக இருந்தாலும் பெற்றுக் கொள்ளப்படுகிறது.

49. பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non-Transport Vehicles) முழு ஆண்டுக்கான வரியை ஒரே தடவையில் செலுத்தினால், வரியில் 8% கழிவு செய்து கட்ட அனுமதிக்கப்படுகிறது. தமிழ் நாட்டில் பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் அல்லது பயன்படுத்துவதற்காக வைத்து வரப்படும் வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் அரையாண்டுக்கோ அல்லது முழு ஆண்டிற்கோ மொத்தமாக வரி செலுத்துவோருக்கு வரியில் முறையே 4% மற்றும் 6% கழிவு செய்து வரி செலுத்த அனுமதிக்கப்படுகிறது. இச்சலுகைகள் 1–7–83 முதற்கொண்டு அமுலுக்கு வந்தன.

50. மோட்டார் வாகன வரியை முன் தேதியிட்டோ அல்லது நடப்புத் தேதியிட்டோ தள்ளுபடி செய்வதற்கு அரசிற்கு அதிகாரமளிக்கும் வகையில் சட்டத்தில் தகுந்த திருத்தம் செய்யப் பட்டுள்ளது.

51. மைய அரசிற்குச் சொந்தமான அனைத்து வண்டி களுக்கும் 1—4—84 முதல் மோட்டார் வாகன வரி விதிக்கப் பட்டுளளது.

52. மோட்டார் வாகன வரியிலிருந்து கிடைக்கும் வருவாயை அரசும் உள்ளாட்சி நிறுவனங்களும் சாலைப் பராமரிப்பிற்காகத் தகுந்த முறையில் பகிர்ந்து கொள்வதற்கேற்ற வகையில் சில நெறிமுறைகளை வகுக்கும் பொருட்டு, உள்துறை ஆணையாளர் மற்றும் செயலரைத் தலைவராகக் கொண்ட ஒரு குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. இக்குழு, அரசிற்கு விரைவில் தன் பரிந் துரையைச் சமர்ப்பிக்க உள்ளது.

53. பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non-Transport V h'cles) காலாண்டு வரி செலுத்தும் முறை 1—4—83-லிருந்து எடுக்கப்பட்டுவிட்டது. அவ்வண்டி களுக்கு 1—4—83-லிருந்து அரையாண்டு அல்லது முழு ஆண்டு வரியாகத்தான் கட்ட அனுமதிக்கப்படுகிறது.

இணைப்பு II

(55ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க).

போக்குவரத்துத் துறை

மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 40, 54

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

1984—85.

1. நாட்டுடைமையாக்குதல்

1.1. தமிழ்நாட்டில் 1948-ஆம் ஆண்டு சென்னை நகர வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் அரசு மேற் கொண்டதன் மூலம் பேருந்துப் பணிகளை நாட்டுடைமையாக்கும் முறை கொண்டு வரப்பட்டது. 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்தும் அரசால் இயக்கப்பட வேண்டும் என்கிற அப்போ தையக் கொள்கைப்படி, முன்னாள் தமிழ்நாடு அரசு போக்கு வரத்துத் துறை, 1959 ஆம் ஆண்டு முதல் தொலைதூரப் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க ஆரம்பித்தது.

1.2. அடுத்த படியாக 1967 ஆம் ஆண்டில் அரசு கீழ்கண்ட வகைத் தடங்களை நாட்டுடைமையாக்க முடிவு செய்தது :—

(அ) 75 மைலுக்கும் (120 கி. மீட்டர்) அதற்கும் மேற் பட்ட வழித்தடங்கள் ; சாதாரண, விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்து ;

(ஆ) சென்னை மாநகரில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடை யும் வழித்தடங்கள், அவற்றின் தொலைவு என்னவாயிருப்பினும் அத்தகைய வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் யாவும்.

1.3. அடுத்தபடியாக, 1971 ஆம் ஆண்டு தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்படி 50 உரிமங்களுக்குக் குறையாத தனியார் பேருந்துகள், அவற்றின் தடங்கள், பணிமனைகள், அவற்றில் பணிபுரிந்த பணியாளர்கள் உட்பட யாவும் நாட்டுடைமையாக்கப் பட்டன. இச் சட்டத்தின் கீழ், சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட்

லிமிடெட், மதுரை; ஆனைமலைஸ் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட், பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி, ராமன் அன்ட் ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம்; ஸ்ரீராம விலாஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் மற்றும் சத்திவிலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையார் முதலிய தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து கையகப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளும், வழித்தடங்களும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன.

1.4. 1973ஆம் ஆண்டில் பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் நிறைவேற்றப் பட்டது. இச் சட்டம் பயணிப் பேருந்துகளை 5 ஆண்டுகளுக்குள் மாவட்ட வாரியாக நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச் சட்டத்தின் கீழ் நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. ஆனால் பிற்பாடு சென்னை உயர்நீதி மன்றம் இச்சட்டத்தை செல்திறனற்றது என்று தீர்ப்பளித்தது. இத்தீர்ப்பை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் அரசு மேல் முறையீடு செய்தது. இவ்வழக்கு பத்து ஆண்டுகள் முடிவுறாமல் இருந்தது.

1.5. நீதி மனற வழக்குகளினால் முழு வேகத்துடன் நாட்டுடைமை திட்டம் செயல்படுத்தப்பட முடியாமை வேதனைக்குரியது. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைத் தீவிரமாகச் செயல்படுத்தும் நோக்கத்துடன் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு, வருவாய் தரக்கூடிய வழித்தடங்களுக்கான உரிமத்தைப் பெறும் வகையில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் மனு செய்து கொள்ளுமாறும், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பகுதி iv, iv-A கீழ் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை தொடர்ந்து செயல்படுத்த வேண்டும் எனவும் அரசு கட்டளை வழங்கியுள்ளது. சிறந்த பொருளாதார கோட்பாடுகளுக்கு இணங்கவும், ஒருங்கிணைந்ததாகவும் திறம்படவும் ஆதாயம் அளிக்கும் வகையிலும் போக்குவரத்து முறையை அளிக்கவே மேற்கண்ட நடவடிக்கை தேவைப்பட்டது.

1.6. இப்பொழுது 31–10–1983 அன்று 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் கையகப்படுத்துதல் சட்டம் செல்திறனுடையதாகும் என்று உச்ச நீதி மன்றம் தீர்ப்பளித்துள்ளது. எனினும், காலம் கடந்து விட்ட காரணத்தால் இச்சட்டத்தில் சில திருத்தங்கள் செய்யப்பட வேண்டியுள்ளது என்று உச்ச நீதி மன்றம் தெரிவித்துள்ளது. உச்ச நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பின்படி இச்சட்டத்தில் தேவையான திருத்தங்களைச் செய்ய வேண்டியுள்ளது அவசியமாகிறது. மேலும் அரசின் நிதிவசதியைக் கருத்தில் கொண்டும், முன்னுரிமைப் பணிகளை கருத்திற் கொண்டும் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை செயற்படுத்துவது குறித்து அரசு தீவிரமாக பரிசீலித்தது. படிப்படியாக பேருந்து நாட்டுடமை

திட்டத்தை அமல் படுத்துவதே இவ்வரசு ஒப்புக்கொண்ட கொள்கையாயினும் முன்னுரிமை அளிக்க வேண்டிய பணிகளுக்கு நிதி ஒதுக்கீடு பற்றியும் கருத்திற் கொள்ள வேண்டியுள்ளது. வறுமைக் கோட்டிற்குக் கீழேயுள்ள மக்களின் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துதல், கிராமப்புற மக்களுக்கு குடிநீர் விநியோகம், வறட்சி மற்றும் வெள்ள நிவாரணம், மருத்துவ வசதி, கிராமப்புற மற்றும் நகர்ப்புற இளைஞர்கள் வேலை வாய்ப்பு வசதி அளித்தல் ஆகிய சமுதாய முன்னேற்ற திட்டங்களுக்கு இவ்வரசு தலையான முன்னுரிமை அளித்து செயல்பட வேண்டியுள்ளது. ஆகவே பேருந்து நாட்டுடமை திட்டத்திற்கு திட்டவட்டமான காலக் கெடு எதையும் தற்பொழுது நிர்ணயிக்க இயலாது. ஆனால், அதே சமயம் இத்திட்டத்தை படிப்படியாக செயல்படுத்தலாம் என்ற அடிப்படையில் தான் அவசர சட்டம் மூலமாக, பிரதான சட்டத்தில் திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. அதே சமயம் பேருந்து போக்குவரத்தில் சிறு உரிமையாளர்களின் பணிகளையும் கருத்தில் கொள்ள வேண்டியது அவசியமாகியது. அவர்களும் அநேக தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிப்பதோடல்லாமல், அரசு போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து இயக்கத்தை பாதிக்காதவாறு பொது மக்களின் பயணத் தேவைகளை ஓரளவு பூர்த்தி செய்தும் வருகின்றார்கள் என்று அரசு கருதுகிறது.

2. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள்.

2.1. தமிழ்நாட்டில் தற்பொழுது நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட பன்னிரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கி வருகின்றன.

அவை எந்த நாளில் அமைக்கப்பட்டன. அவை செயல்படும் பகுதிகள் முதலியன பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

தொடர் எண்ணும், கழகத்தின் பெயரும்.	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்.	செயல்படும் முதன்மைப் பகுதி.	31-1-1984 அன்று உள்ளவாறு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)	(4)
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1—1—1972	சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதி.	2,076
2. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், வேலூர்.	1—12—1982	வட ஆர்க்காடு மாவட்டம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் வடக்குப் பகுதி.	565
3. பாண்டியன் சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகம், மதுரை.	17-1-1972	மதுரை மாவட்டம், இராமநாத புரம் மாவட்டத்தின் மேற்குப் பகுதி.	902
4. மருது பாண்டியர் போக்கு வரத்துக் கழகம், காரைக்குடி.	1—4—1983	புதுக்கோட்டை மாவட்டம், இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தின் கிழக்குப் பகுதி.	365
5. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.	1—3—1972	கோயம்புத்தூர் நீலகிரி மாவட்டங்கள்.	851
6. ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.	1—4—1983	பெரியார் மாவட்டம்	333

7. சோழன் சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகம், கும்பக் கோணம்.	1—3—1972	தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்கள்.	813
8. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.	15—2—1973	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள்	645
9. கட்டபொம்மன் போக்கு வரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி.	1—1—1974	திருநெல்வேலி மாவட்டம்.	452
10. நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.	1—4—1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்.	356
11. தந்தை பெரியார் போக்கு வரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.	15—1—1975	தென்னார்க்காடு மாவட்டம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் தெற்குப் பகுதி.	496
12. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1—4—1980	தமிழகம் முழுவதும்.	543
		மொத்தம் ...	8,397

[1984 மார்ச் 20

3. அரசு போக்குவரத்து கழகங்களின் செயல்முறை.

3.1. திட்ட சாதனை :

' 3.1.1. நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகமும், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகமும், அகில இந்திய ரீதியில், உற்பத்தித் திறனுக்காக முதல் இரண்டு இடங்களைப் அடையப் பெற்றிருக்கின்றன. எரிபொருள் மிச்சப்படுத்தியதற்காக இந்திய பெட்ரோலியப் பொருட்கள் மிச்சப்படுத்தும் ஆராய்ச்சி நிறுவனத்திடமிருந்து, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு பரிசைப் பெற்றிருக்கிறது. மத்திய திட்டக் கமிஷனும் தமிழ்நாடு பேரக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்தியாவிலுள்ள சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒன்றாகும் என அறிவித்திருக்கின்றது. கடந்த 1983-ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31-ஆம் நாளன்றுள்ளவாறு நமது பன்னிரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், இம்மாநிலத்தில் மொத்தம் உள்ள 13,559 பேருந்துகளில், 8,442 பேருந்துகளை இயக்கின. பொதுத் துறையில் 62.26 சதவீதம் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டன. அவை நாள் தோறும் சுமார் 24 இலட்சம் கிலோ மீட்டரில் சுமார் 75 இலட்சம் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்றன. இந்த நிதியாண்டில் (1983-84) 1984 சனவரி இறுதி வரை, மொத்தம் சுமார் 24 கோடி ரூபாய் செலவில் 782 புதிய பேருந்துகளை வழித்தடங்களில் விட்டுள்ளன. இவற்றில் 621 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டுள்ளன. ஏற்கெனவே உள்ள வழித்தடப் பேருந்துகளுடன், கூடுதலாக 161 பேருந்துகள் புதிய வழித்தடங்களில் விடப்பட்டுள்ளன. சுமார் 2.6 இலட்சம் மக்கள் வாழும் 306 கிராமங்களில் இதுவரை பேருந்து வசதி இல்லாமலிருந்தது. இப்பேருந்துகள் புதிதாக மேற்படி கிராமங்களுக்கு விடப்பட்டன. கிராமப் பகுதிகளில் தொலைதூர இடங்களுக்கு 300 சிறிய பேருந்துகளையும், குறுஞ்சக்கர அடிப்பகுதி கொண்ட பேருந்துகளையும் (Short Wheel Base Buses) இக்கழகங்கள் இயக்குகின்றன. இப்புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடுவதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு விரயம் ஏற்பட்ட போதிலும் கிராமப்பகுதிகளில் 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 பத்து ' அங்காடிப் பேருந்துகளை ' விட்டுள்ளன.

1984 மார்ச் 20]

3.2. நிதிநிலை.

3.2.1. 1982-1983-ஆம் ஆண்டில் மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தவிர மற்ற யாவும் ஆதாயம் ஈட்டியிருக்கின்றன. ஆனால் இந்நிதியாண்டில் (1983-84). 15—2—1983 அன்று மத்திய அரசு டீசல் விலையைக் கூட்டியதாலும், பணியாளர்களின் ஊதிய உயர்வாலும் சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இழப்பு ஏற்படலாம் என எதிர் பார்க்கப்படுகிறது. இச்சூழ்நிலையில் நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆரோக்கியமான நிதி நிலைமையோடு செயல்படுவதற்கும், பின்தங்கிய கிராமப்புறப் பகுதிகளில் இழப்புண்டாகும் வழித் தடங்களில் கூட பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து இயக்குவதற்கும், பேருந்து கட்டணங்களை உயர்த்தியே தீர வேண்டும் என்ற நிலைக்கு அரசு ஆளாக்கப்பட்டு இருக்கிறது.

சென்னை மாநகர்ப் பணிகளுக்கு உலக வங்கி கடன் உதவி.

3.2.2. சென்னை பெருநகர் பேருந்துப் போக்குவரத்தினை சீரமைப்பதற்கான இரண்டாம் கட்டப் பணிக்கு கடனுதவியாக ரூபாய் 12.6 கோடியை உலக வங்கி வழங்கியுள்ளது. இத்தொகை 555 பேருந்துகள் வாங்குவதற்கும் அனைத்துச் சாதனங்களுடன் கூடிய ஒரு பணிமனையை நிறுவுவதற்கும் ஆகும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் 555 பேருந்துகளையும் கிடைக்கப்பெற்று சென்னை மாநகர் சாலையில் ஓட விட்டிருக்கின்றது.

போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்தின் கடனுதவி.

3.2.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிறுவனம் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு, பேருந்துகள் வாங்குவதற்காக இந்திய ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து 1981-82-ல் ரூபாய் 3.78 கோடியும், 1982-83-ல் ரூபாய் 1.79 கோடியும் கடனாக வாங்கியுள்ளது. இவ்வாண்டிலும், ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகம் ரூபாய் 2.40 கோடி கடனளிக்க முன் வந்துள்ளது.

4. பயணிகளுக்கு வசதிகள்.

4.1. கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் சுமார் 1,500-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்து நிழற்குடைகள் கட்டப்பட்டுள்ளன. சேலத்தில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகமும், நகராட்சியும் சேர்ந்து எல்லா வசதிகளுடன் கூடிய ஒரு நவீன பேருந்து நிலையம் கூடிய விரைவில் கட்டத் துவங்கும். ஈரோட்டில் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு புதிய விரைவுப் பேருந்து நிலையம் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடாகியிருக்கின்றது.

4.2. சென்னையிலிருந்து திருவனந்தபுரம், பெங்களூர், கன்னியாகுமரி ஆகிய இடங்களுக்கு சீர்வளிப் பேருந்துகள் 8 விடப்படுகின்றன. அப்பேருந்துகளில் தொலைக்காட்சி பெட்டிகளும் (Close circuit T.V., வீடியோ கேசட் படங்களும் வைக்கப்பட்டுள்ளன. இவை தவிர, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் 140 சொகுசு பேருந்துகளை (சீர்வளி வசதி அமைக்கப்படாதவை) விட்டுள்ளது. சென்னைக்கும் ஈரோட்டுக்கும் நடுவே தூங்கும் வசதி கொண்ட இரு சீர்வளி பேருந்துகளை ஓடவிட்டுள்ளது.

5. சமூக நல ஏற்பாடுகள்.

5.1. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகளில், புற்று நோயாளிகள் சிகிச்சை பெறுவதற்காகச் செல்கையில், அவர்கள் சலுகைக் கட்டணத்தில் 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 அளிக்கப்படுகின்றன. பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்கள் கழகப் பேருந்துகளில் சலுகைக் கட்டண வீதங்களில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். 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 அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மாண்புமிகு சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். தற்போது அவர்களது கணவர் மனைவிக்கும் இச்சலுகை (அவர்களிருவரும் சேர்ந்து பயணம் செய்யும்

போது) நீடிக்கப்பட்டுள்ளது. அவர்கள் இம்மாநிலத்திற்குள்ளேயும் மாநிலத்திற்கு வெளியேயும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் செயல்படும் தூங்கும் வசதி கொண்ட சீர்வளிப் பேருந்துகள் தவிர எந்தக் கழகப் பேருந்திலும் எங்கு வேண்டுமானாலும் எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் பயணம் செய்யலாம். இதற்கான தொகையில் ஒரு பங்கை திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு அரசு மானியமாக ஆண்டுதோறும் அளித்து வருகின்றது.

6. ஆற்றிய சிறப்புப் பொதுச் சேவைகள்.

6.1. தமிழ்நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு திருவிழாக்கள், பண்டிகைகள் ஆகியவற்றிற்கு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பு ஏற்பாடுகளைச் செய்கின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலை சுமுக நிலைமைக்கு கொண்டுவர, போதுமான எண்ணிக்கையில் தனிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக, தேவையான இடங்களில் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகள் ஆகியவை செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன.

6.2. பயணம் செய்யும் பொது மக்களின் வசதிக்காக பத்து நாட்களுக்கு முன்னதாகவே தங்களது இருக்கைகளுக்கு ஒதுக்கீடு செய்து கொள்ளும் வசதி உள்ளது. இத்தகைய வசதிகள், பெரிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் பயண இறுதி முனைகளிலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர, முக்கியமான இடைப்பயண நிலைகளிலும் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன. இரயில்வேக்களில் உள்ளதைப்போல, பயண இருக்கை ஒதுக்கீட்டிற்கான படிவங்களைப் பூர்த்தி செய்து பெற்றுக்கொண்டு பயண இருக்கைகள் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன.

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, கோயம்புத்தூர், சேலம், திண்டிவனம், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, ஆகிய இடங்களில் சிற்றுண்டிச் சாலைகளும் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், கோயம்புத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர், சென்னை ஆகிய இடங்களில் ஓய்வறைகளும் பயண பொருள் பாதுகாப்பு அறை வசதிகளும் உள்ளன. தொகுதி தொகுதியாக வரும் பயணிகளுக்காக சென்னையில் துயிலிட வசதியுடன் கூடிய இட வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டு உள்ளன.

[1984 மார்ச் 20

6.4. சுற்றுலாவை மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன், மாவட்டங்கள் அனைத்திலுமுள்ள மாவட்ட சுற்றுலா நிலையங்களில் வண்டி நிறுத்துவதற்காக வசதிகள், குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகளுடன் ஓய்வறைகள் ஆகியவற்றுடன் மேம்பாடு செய்யும்படி மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இவ்வசதிகள் அனைத்தையும் அக் கழகங்கள் தங்களது வாலாயமான தேவைகளை நிறைவு செய்த பின்னர், உபரி நிதி ஏதுமிருப்பின் அவற்றைக் கொண்டு படிப்படியாக நிறைவேற்றும்படி கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

6.5. விபத்துக்கள், பேருந்துகள் பழுதடைதல் ஆகிய சமயங்களில் பயன்படுத்திக் கொள்ள இயலும்வகையில், விரைவுப் பேருந்துகளில் கம்பியில்லா தந்தி ஏற்பாடுகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. சென்னை மாநகரைப் போலவே மதுரை மாநகரிலும் பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழக வண்டிகளில் இத்தகைய செய்தி போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

6.6 அந்தமான் தீவுகளில் பேருந்துப் போக்குவரத்து மேம்பாட்டிற்கான ஆலோசனைப் பணிகளை நல்குவதற்கான பொறுப்பினை (மத்திய அரசு), சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் ஒப்படைத்துள்ளது. அந்தமான், நிக்கோபார் மத்திய நிர்வாகம், பேருந்துக் கூண்டுகள் கட்டுதல், அந்தமானில் பேருந்து நிலைய வசதிகளை ஏற்படுத்துதல், தங்களது அதிகாரிகளுக்கு பயிற்சி அளித்தல் ஆகிய பொறுப்புக்களை இக்கழகத்திற்குக் கொடுத்துள்ளது. நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கட்டப்படும் பேருந்துக் கூண்டுகள் மிகவும் நேர்த்தியாக இருப்பதால் டெல்லி, ஆந்திரம், கர்நாடகம், கேரளம் முதலிய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிகுதியான அளவு பேருந்து கூண்டுகளைக் கட்ட நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களை அணுகியிருக்கின்றன.

7. சாலை விபத்துக்களைத் தடுத்தல்.

7.1. விபத்துக்களை தவிர்ப்பதற்கும் பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாகவும் கவனமாகவும் இயக்குவதற்கும் மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளன. கடந்த ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட விபத்துக்களுடன் ஒப்பிடுகையில் இந்த ஆண்டு விபத்துக்கள கணிசமான அளவிற்குக் குறைந்துள்ளன. இலட்சம் கிலோ மீட்டருக்கு விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை கடந்த ஆண்டுகளில் 1.10 ஆக இருந்தது இந்த ஆண்டில் 0.96 ஆகக் குறைந்துள்ளது.

1984 மார்ச் 20]

7.2. பேருந்து ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை மிக விரைந்து ஓட்டுவதை கண்காணிக்கவும், கட்டுப்படுத்தவும் நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் டெகோகிராப் என்ற சாதனங்களையும் மின்னணுவியல் வேகத் தடை கருவிகளையும் தொடர்ந்து உபயோகித்து வருகின்றனர். அவைகளை விட திறமையான மின்னணுவியல் வேகத் தடைக் கருவியை நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒன்று சொந்தமாகத் தயாரித்து உபயோகித்து வருகிறது.

7.3. ஓட்டுநர்கள் கவனமாகவும் எச்சரிக்கையுடனும் பேருந்துகளை இயக்குவதற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பாதுகாப்பு பரிசுத் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகிறது.

7.4. 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, கரடு முரடானப் பாதையில் பெரிய லாரிகளை ஓட்டுகையில் ஏற்பட்ட பழக்க வழக்கம் பேருந்துகளை அவர்கள் ஓட்டு முறையிலும் கடைபிடிக்கப்படுகிறது. வண்டி ஓட்டுகையில் பழக்கங்கள் ஏதுமின்றி, முறைப்படி ஓட்டுநர்கள் பலரை உருவாக்க ''சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்'' தலைமையின்கீழ் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டமொன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின்படி, தேவையான உடற்கட்டுடைய, எஸ். எஸ். எல். சி., கல்வித் தகுதி பெற்று வண்டி ஓட்டத் தெரியாத இளைஞர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு, திண்மை அற்ற வண்டிகளையும், திண்மைவாய்ந்த வண்டிகளையும் ஓட்டுவதிலும், மோட்டார் எந்திரவியல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி முதலியவற்றிலும் 26 வாரங்களுக்குத் தீவிர பயிற்சி அளிக்கப்படுவர். அப்பயிற்சிக்குப் பின்னர் அவர்கள் மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நேரடியாக நியமிக்கப்படுவதற்குக் கருதிப் பார்க்கப்படுவர். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் நனகு பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களை உருவாக்கித் தரும் பொருட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் ஒத்துழைப்போடு போக்குவரத்து நிறுவனம், மாநிலத்திலுள்ள மாவட்டங்கள் எல்லாவற்றிலும் பயிற்சி நிலையங்கள் தொடங்க ஏற்பாடாகியிருக்கிறது. விபத்துக்கள் நிகழாமல் தடுப்பது பற்றியும் ஓட்டுநர்களுக்குக் கல்வியூட்டுவதற்கும், பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் போக்குவரத்து தொடர்பான வகுப்புக்கள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

[1984 மார்ச் 20

7.5. விபத்துக்களில் பலியானோருக்கு உடனடியாக ரொக்க
உதவி அளிக்க, இறந்துவிட்டால், 1,000 ரூபாயும், காயமடைந்
தால் கால நிலைக்கு ஏற்ப ரொக்க உதவி அளிக்கும் திட்டம்
கொண்டு வரப்பட்டது. இத்திட்டத்திற்கு இடருதவி தொடர்
பான முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து, நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது.
மேலும் இத்திட்டம் மாவட்ட ஆட்சியாளர்கள் வாயிலாக
போக்குவரத்து ஆணையரால் நிருவகிக்கப்படுகிறது.

8. டீசல் எண்ணெய் செலவை மிச்சப்படுத்துதல்.

பேருந்து இயக்குனரின் செலவு இனங்களில் மிகப் பெரிய
தனிச் செலவு இனம் டீசல் எண்ணெய் வாங்குவதாகும். நமது
போக்குவரத்து கழகங்கள் ஆண்டொன்றிற்கு சுமார் ரூபாய் 75
கோடி பெறுமான டீசல் எண்ணெயை உபயோகித்து வருகின்றன.
இதில் ஒரு சிறிய அளவு சேமிப்பு கூட மிகவும் உபயோகமாக
இருக்கும். இதனைக் கருத்திற் கொண்டு, நமது போக்குவரத்து
கழகங்கள் டீசல் எண்ணெய் மிச்சப்படுத்தும் திட்டங்களை உரு
வாக்கியிருக்கின்றன. அதில் ஒன்றான டீசல் மிச்சப்படுத்தும்
ஊக்கத் திட்டம் சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் புகுத்தப்
பட்டிருக்கிறது. இத்திட்டத்தில் ஓட்டுநர்களின் ஓட்டும் விதத்தில்
உள்ள முக்கிய பங்கினையும், பேருந்துகள் பராமரிப்பதில் உள்ள
பட்டறை ஊழியர்களின் பங்கினையும் கருத்திற் கொண்டு,
கழகத்திற்கு இத்திட்டத்தினால் மிச்சமாகும் தொகையை அவர்
களோடு பங்கு கொள்ளும்படி அமைக்கப்பட்டுள்ளது. நிதி
யாண்டான 1983-84 மத்தியில் ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களில்
புகுத்தப்பட்ட இந்த ஊக்கத் திட்டத்தினால் டீசல் எண்ணெய்
மிச்சப்படுத்துவதில் முன்னேற்றம் காணப்பட்டுள்ளது. ஏப்ரல்
1983-ல் பேருந்துகள் ஒரு லிட்டர் டீசலுக்கு ஓடிய தூரம் 3.6
கி.மீ. ஆக இருந்தது. சனவரி 1984-ல் 4.2 கி.மீ. ஆக அதிகரித்
துள்ளது. முன்னேற்றம் 16 சதவீதமாகும். ஆகவே, போக்கு
வரத்துக் கழகங்களில் உபயோகிக்கப்படும் டீசல் எண்ணெயின்
அளவும் 16 சதவீதம் குறைய வாய்ப்பிருக்கிறது. ஊக்க போனஸ்
கொடுத்தது போக சுமார் 10 சதவீதம் டீசலுக்குண்டான செல
வில் மிச்சம் ஏற்பட வாய்ப்பிருக்கிறது. அதாவது ஆண்டொன்
றிற்கு சுமார் ரூபாய் 7.5 கோடி மிச்சமாகலாம்.

9. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள் :

9.1. தங்கள் பணியாளர்களின் நலத்தில் போக்குவரத்துக்
கழகங்கள் தொடர்ந்து நாட்டம் செலுத்தி வருகிறது.

9.2. அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், தற்போது
செயலிலுள்ள நீண்டநாள் சம்பளச் சீரமைப்புத் திட்டம்
தொடர்ந்து செயலாக்கப்பட்டு வருகிறது.

1984 மார்ச் 20]

9.3. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள
அனைத்துப் பிரிவு பணியாளர்களையும் உள்ளிட்ட செயலூக்கத்
திட்டங்கள் தொடர்ந்து நடை முறையில் உள்ளன. இத்திட்டங்
களினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கூடுதல் உற்பத்தித் திற
னால் வருவாய் அதிகரிக்கும் பொழுது அதில் பணியாளர்களும்
பங்கு பெற்று வருகின்றனர்.

9.4. ஊதிய ஒப்பந்தம் :

9.4.1. ஊதியம் குறித்து புதிய ஒப்பந்தம் ஒன்று தொழி
லாளர்களுடன் செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இது 1983
செப்டம்பர் முதல் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்துள்ளது. முந்
தைய ஒப்பந்தம் மூன்றாண்டுக் காலம் அமுலில் இருக்கும் காலம்
முடிவாவதற்கு முன்பாகவே புதிய ஊதிய ஒப்பந்தத்திற்கு உடன்
பாடு உண்டானது குறிப்பிடத்தக்கது. முந்தைய சம்பள விகி
தங்கள், இந்த புதிய ஒப்பந்தத்திற்குப் பின்னர் உள்ள தற்
போதைய சம்பள விகிதங்கள் ஆகியவற்றில் சில கீழே கொடுக்கப்
பட்டுள்ளன.

பதவித் தரம்.	1—9—1983-க்கு முன்னர் இருந்த சம்பள விகிதம்.	1—9—1983-க்குப் பின்னர் உள்ள சம்பள விகிதம்.
(1)	(2)	(3)
கடைநிலை ஊழியர்	300—5—375	400—7½—505
நடத்துனர்	320—5—370—10—420	420—7½—480—10—540
ஓட்டுநர்	330—5—380—10—430	430—7½—490—10—550
இளநிலை உதவியாளர்	380—10—530	480—10—650
பட்டறை மேற்பார்வையாளர்	740—30—890—40—1,250	840—30—990—40—1,430

ஊதியத்தில் குறைந்த அளவு உயர்வு ரூ. 75-ம் அதிக அளவு
உயர்வு ரூ. 150-ம் ஆகும். எல்லா போக்குவரத்து கழகங்களுக்
கும் ஆகும் மொத்தச் செலவு ஆண்டொன்றிற்கு ரூ. 10 கோடி
யாகும்.

[1984 மார்ச் 20

9.5. படிகள் :

9.5.1. காலாண்டிற்கு நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டெண் வீதத்தில் 437 புள்ளிகளுக்கு மேல் உயரும் புள்ளி ஒன்றுக்கு 1.30 ரூபாய் வீதம், தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கு அகில இந்திய நுகர்வோர் விலைவாசிக் குறியீட்டெண் அடிப்படையில் அகவிலைப்படி வழங்கப்படுகிறது.

9.5.2. 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.

9.5.3. சென்னை நகரத்தில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி 8 சதவீதம் எனறு 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.

9.5.4. அடிப்படைச் சம்பளம் அகவிலைப்படியில் 4 சதவீதம் என்ற வீதத்தில் உயரளவு மாதம் 40 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டு மருத்துவப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

9.5.5. சலவைப்படி திங்கள் ஒன்றுக்கு 8 ரூபாயிலிருந்து 10 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

9.5.6. மலைவாழ்விடப்படி, திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பணியாளர் ஒருவருடைய அடிப்படைச் சம்பளத்தில் 5 சதவீதம் என்ற வீதத்தில், குறைந்த அளவு 25 ரூபாய், உயரளவு 50 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டுத் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளது.

9.6. விடுப்புப் பயன்கள் :

9.6.1. எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும், 1980-ம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து சம்பளத்துடன் கூடிய தற்செயல் விடுப்பு, ஆண்டொன்றுக்கு 10 நாட்கள் அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

9.6.2. மகளிருக்கு பணிக்காலத்தில் மூன்று முறை அளிக்கப்படும் மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

9.6.3. ஆண்டொன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு 6 நாட்களிலிருந்து 8 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

1984 மார்ச் 20]

9.6.4. குடும்பக்கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தில் அறுவை சிகிச்சை செய்துகொள்வதற்கு ஊழியருக்கு தனித் தற்செயல் விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது ஊழியரின் மனைவியோ, கணவரோ சிகிச்சை பெற்றாலும் இவ்விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

9.7. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 25-க்கு அதிகமாகப் பேருந்து களையுடைய பணிமனைகளில் சிற்றுண்டிச் சாலைகளையும் வானொலி, தொலைக்காட்சிப் பெட்டி போன்ற பொழுது போக்கு வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வறைகளையும் அமைத்துள்ளன. சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் தொழிலாளர்களுக்குச் குறைந்த விலையில் உணவு வழங்கப்படுகிறது. இரவு நேரத்தில் பணி யாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டியும் தேநீரும் இலவச மாக வழங்கப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு கழகமும், விடுப்புக் காலங்களிலும், விடுமுறை நாட்களிலும் தொழிலாளர்கள் தங்குவதற்காக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் விடுமுறைக் கால் ஓய்வு இல்லங்கள் கட்டக் கருதியுள்ளன. அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் சேர்ந்த பணியாளர் தமது குடும்பத்தைச் சேர்ந்த ஐவருக்கு மேற்படாதவர்களுடன் ஆண்டிற்கொரு முறை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து களில் மாநிலம் முழுவதிலும் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம். சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங்களி லுள்ள பணியாளர்கள், ஆண்டொன்றுக்கு மொத்தம் 2,750 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு எத்தனை முறை வேண்டுமானா லும் பயணம் செய்யலாம். அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழ கங்களைச் சார்ந்த தொழிலாளர்களின் 2 பிள்ளைகளுக்கு பள்ளி அல்லது கல்லூரிக்குச் சென்று வர இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்கி வருகின்றன.

9.8. பணியிலிருக்கும் தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்து விட் டால் அவருடைய ஈமக் கடன்களுக்காக ரூ. 150 உடனடி யாக மானியம் அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. அவருடைய குடும் பத்திற்கு இடருதவி அளிக்கும் பொருட்டு இறந்தவருடைய ஆதர வில் இருக்கும் ஒருவருக்கு, வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தைக் கேட்காமலேயே போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அவரது தகுதி யைப் பொறுத்து வேலை வாய்ப்பு அளிக்க வகை செய்யப் பட்டுள்ளது. ஊழியர் பணி செய்து கொண்டிருக்கும்பொழுது பிறரின் வன்முறைச் செயலால் இறந்து விட்டால் அவரது வாரி சுக்கு ரூ. 5,000 உதவித் தொகை அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. பணிக்காலத்தில் ஏலாமையுற்ற பணியாளர்கள் பொறுத்த மான வேறொரு பணியில், புதியதாக நியமனம் செய்யப் படுவது போலவே தொடர்ந்து பணிபுரிய அனுமதிக்கப்படு கிறார்கள். முச்சக்கர வண்டி வாங்குவதற்காக 50 சதவீதம் உதவித் தொகையும், 50 சதவீதம் குறைந்த வட்டிக்கு நீண்ட காலத் தவணையில் கடனும் உடல் ஊனமுற்ற பணியாளர் களுக்கு வழங்கப்படுகிறது.

[1984 மார்ச் 20

9.9 அரசு மருத்துவமனைகளில் அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அளிக் கப்படுவது போன்ற இலவச அக நோயாளி மருத்துவ வசதி, போக்கு வரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் கிடைக்க அரசு ஆணை பிறப் பித்துள்ளது. இத்திட்டம் 1978 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ஆம் நாள் முதல் நடைமுறைக்கு வந்தது.

9.10 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்திலும் குடும்ப நல நிதித் திட்டம், கூட்டு காப்பீட்டுத் திட்டம் செயலுக்குக் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்து ஒரு வாரத்திற்குள் இழப்பீட்டுத் தொகையையும், பணிக்கால பயன்களையும் வழங்கும் படி கழகங்களுக்குக் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டு உள்ளன. இதே போன்று பணியிலிருந்து ஓய்வு பெறுபவருக்கு வருங்கால வைப்பு நிதியில் அவருக்குள்ள தொகை, அவருக்குரிய பணிக்கொடை முதலியவை அவர் ஓய்வு பெற்ற நாளிலேயே வழங்கப்பட வேண்டு மென்று உத்திரவிடப்பட்டுள்ளது.

9.11. கழகங்கள் ''தொழிலாளர் நல அறக் கட்டளைகளை'' ஏற்படுத்தி, தங்களுடைய அதிகப்படியான வருவாயிலிருந்து கணிசமான பகுதியை அதற்கு ஒதுக்குவதற்குக் கழகங்கள் நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன. இந்நிதி, தொழிலாளர்களின் குழந்தை களுக்குத் தேவையான புத்தகங்கள், குறிப்பேடுகள், எழுது பலகைகள் படிப்புதவித் தொகை முதலியன வழங்கப் பயன்படுத்தப் படுகின்றது. தொழிலாளரின் பிள்ளைகள் பள்ளி இறுதித் தேர்வில் மாவட்டத்தின் முதலாவதாகத் தேறியிருப்பார்களாயின் அவர் களுடைய உயர் கல்விக்காகும் செலவில் ஒரு பகுதியை ஏற்க வேண்டு மென்று அனைத்துக் கழகங்களுக்கும் கட்டளை இடப்பட்டிருக்கிறது.

முன்பணங்கள்

9.12. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் தங்கள் பணி யாளர்களுக்கு 6 சதவீத வட்டி வீதத்தில் திருமண முன் பணம் அளிக்கின்றன. இந்த முன் பணம் எளிய தவணைகளில் வசூலிக்கப் படத்தக்கதாகும். பெண் தொழிலாளியின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகள் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 1,000 லிருந்து 1,500 ஆகவும் தொழிலாளரின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 500 லிருந்து ரூ. 1000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டு உள்ளது. பண்டிகை முன்பணம் ரூ. 400-லிருந்து ரூ. 500 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. கைத்தறி முன்பணத்தை வசூலிப்ப தற்கான தவணைகளின் எண்ணிக்கை 6-லிருந்து 8-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

1984 மார்ச் 20]

9.13. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையா பண்டங்கள் வழங்குவதற்காக பணியாளர் கூட்டுறவுப் பண்டக சாலைகளுக்கு குறைந்த வட்டி வீதத்தில் நிதிஉதவி அளித்துள்ளன. தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையாப் பொருட்களை வழங்குவதற்காக கூட்டுறவுச் சங்கங்களை அமைக்கும்படி ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு உத்திரவிடப்பட்டுள்ளது. பல்வேறு கிளைகளில் பணிபுரியும் பணியாளர்களுக்கு உணவு தானியங்கள் மற்றும் இன்றியமையாப் பொருட்களை கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகள் மூலம் வழங்குவதற்காக, சேரன் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயல் ஊர்திகளுக்கு ஏற்பாடு செய்துள்ளன. பணியாளர்கள் நகர்ப்புற வீட்டு வசதி வளர்ச்சிக் கழகத்திடமிருந்து கடனுதவி பெற்று '' சொந்த வீடு கட்டும் '' திட்டத்தின்கீழ் வீடுகளைக் கட்டிக் கொள்வதற்கு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் உதவியுள்ளது. இக்கழகம் தம் பணியாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக வட்டிக்கு உத்தரவாதம் அளித்து அல்லது நிலங்களை மேம்பாடு செய்து கொடுத்து கணிசமான அளவிற்கு நிதியுதவி வழங்கியுள்ளது. ஏனைய கழகங்களும் தங்கள் பணியாளர் களுக்கு வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன.

9.14. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தொழிலாளர்களுக்குக் காலணிகளையும், ஓட்டுநருக்குக் குளு மைக் கண்ணாடியையும் வழங்கி வருகின்றன. தைத்த சீருடை களை தொழிலாளர்களுக்கு வழங்குவதற்குப் பதிலாக, அவர் களே கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க தொழிலாளி ஒருவருக்கு ரூ. 45 என்ற வீதத்தில் தையற் கூலியுடன் துணிகளை இக் கழகங்கள் வழங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு ஆண்டும் 3 பருத்தி சீருடைகளுக்குப் பதிலாக, முதல் வருடம் ஒரு டெரிகாட்டன் சீருடையும் ஒரு பருத்தி சீருடையும், இரண்டாம் ஆண்டு 2 பருத்தி சீருடைகளும் அளிக்க உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. ஐந்து ஆண்டுகள் பணிமுடித்த தொழிலாளர்களுக்கு மூக்குக் கண்ணாடி தேவைப்படின், அவற்றை இலவசமாக பாண்டியன் போக்கு வரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. பத்தாண்டுகள் பணிமுடித்த தொழிலாளர்கள் பணியைப் பாராட்டும் வகையில் இக் கழகம் அவர்களுக்குக் கைக் கடிகாரங்களைப் பரிசளிக்கிறது. நீலகிரி மலைப்பகுதிகளில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு கம்பளிக் குட்டையும் (Muffler) கம்பளிச் சட்டையும் ஆண்டு தோறும் வழங்கக் கருதப்பட்டுள்ளது.

9.15. பணியாளர்களின நலனுக்காக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அவசர மருத்துவ ஊர்திகளை (Ambulance Van) பராமரித்து வருகின்றன.

ஊதியக் கொடை :

9.16. பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம் அவற்றைச் சார்ந்த பொறியியல் கழகங்கள் ஆகியவற்றை சேர்ந்த அனைத்துப்பணியாளர்களுக்கும் சென்ற 1982—83— ஆம் ஆண்டிற்கான ஊதியக்கொடை 8.33 சதவிகிதமும், கருணை படியாக தலா ரூ. 375-ம் அளிக்கப்பட்டது. சோழன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், அவற்றைச் சார்ந்த பொறியியல் கழகங்கள் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றின் பணியாளர்களுக்கு 8.33 சதவிகிதம் ஊதியக் கொடையோடு ரூ. 350-ம் வழங்கப்பட்டன. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பொறியியற் கழகம், திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றின் பணியாளர்களுக்கு 8.33 சதவிகிதம் ஊதியக் கொடையோடு தலா ரூ. 250-ம் அளிக்கப்பட்டது. அத்துடன் 1983-ஆம் ஆண்டிற்கான அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொறியியல் கழகங்களைச் சேர்ந்த பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் ரூ. 300 ''சாதனை ஊக்கத் தொகையாக'' வழங்கப்பட்டது.

10. பொது.

10.1. புதிய, நல்ல ஆதாயம் தரக்கூடிய பேருந்து வழித் தடங்களை உருவாக்குவதற்காக, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் —

1. மாவட்ட ஆட்சியர் (தலைவர்)
2. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி.
3. போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிர்வாக இயக்குனர்.
4. கோட்டப் பொறியாளர் (நெடுஞ்சாலை கிராமப்புறப் பணிகள்.)
5. மாவட்ட ஆட்சியரின் நேர்முக உதவியாளர் (ஊரக வளர்ச்சி).
6. தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஆகியவர்களைக் கொண்ட குழு அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

பல்லவன் போக்குவரத்து பரிந்துரை பணிக்குழு.

10.2 இந்நாள் வரை பல்லவன் போக்குவரத்து பரிந்துரை பணிக் குழு' பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஒரு பிரிவாக ஒரு தனி நிர்வாக இயக்குனரின் கீழ் இயங்கி வந்திருக்கிறது. சென்ற நிதியறிக்கை கூட்டத்தில் அறிவித்தபடி இக்குழுவை ஒரு தனி அரசு நிறுவனமாக அமைக்க உத்திரவிடப்பட்டுள்ளது. இதற்கு அரசு மூலதனம் பங்கு ரூ. 5 இலட்சமாகும். இது தனி நிறுவனமாக பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

11. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

11.1 இக்கழகத்தின் பணிகளை விரிவுபடுத்துவதற்காக, கடல் மற்றும் உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்தை கவனிப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் இக்கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டு வருகிறது. முதற்கட்டமாக இக் கழகம் சிறிய துறைமுகங்களில் தூர்வாரி ஆழப்படுத்தும் வேலையைய துவங்கவிருக்கிறது. இதற்கான கருவிகளை வாங்க ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ரூ. 1 கோடி செலவு செய்ய வழி வகுக்கப் பட்டிருக்கிறது. மேலும் கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்தை மேம்படுத்த விரிவான ஆராய்ச்சிகளையும் இக் கழகம் நடத்தி வருகிறது.

11.2 தூர்வாரி ஆழப்படுத்தும் கலவிகள் வாங்க ரூ. 40 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

11.3. தூத்துக்குடி மின் நிலையத்திற்கு நிலக்கரி கொண்டு செல்வதற்கு ஏற்றவாறு ஜப்பானில் உள்ள கப்பல் கட்டும் தளத்தில் ஒரு தனிச் சிறப்பான வடிவமைக்கப் பெற்ற கப்பல் ஒன்று வாங்குவதற்கு ஏற்பாடாகி இருக்கிறது.

12. மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை.

12.1 1955-ஆம் ஆண்டு வருவாய் வாரியத்தின் ஒரு பிரிவாக செயல்பட ஆரம்பித்த மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை படிப்படியாக பல கட்டங்களைத் தாண்டி 1977-ஆம் ஆண்டிலிருந்து இயக்குனரை தலைமையாகக் கொண்ட தனித் துறையாக செயல்பட்டு வருகின்றது. 1—4-1981-லிருந்து பணித்துறையாக இயங்கி வருகின்றது. சற்றேறக் குறைய 7,000 தமிழ்நாடு அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு ஏற்படும பழுதுப் பணிகளை செப்பனிட்டு பராமரிக்க பத்து அரசு தானியங்கி பணிமனைகளும், ஒரு பணி நிலையமும இத்துறையின்கிழ் செயல்பட்டு வருகின்றது. 1983-ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களிலிருந்து திருநெல்வேலியிலுள்ள பணி நிலையம் தானியங்கி பணிமனையாக மாற்றி அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் அரசு தானியங்கி பணிமனை ஒன்றினை ஏற்படுத்த அரசு அங்கீகாரம் அளித்துள்ளது.

12.2 அரசு வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் விநியோகம் செய்யும் பொருட்டு, சென்னையில் இரண்டும், தஞ்சாவூர், சேலம்; மதுரை, கோயம்பத்தூர் ஆகிய இடங்களில் ஒவ்வொன்றுமாக ஆறு எரி பொருள் நிலையங்கள் உள்ளன. மேலும், கடலூர் திருச்சி, நாகர்கோயில்; தர்மபுரி ஆகிய இடங்களிலுள்ள அரசு தானியங்கி பணி மனைகளில் எரி பொருள் நிலையங்கள் அமைக்க அரசு அங்கீகாரம் அளித்துள்ளது.

12.3. எரிபொருள் பயன்படுத்துவதில் ஏற்படும் முறைகேடுகளை கண்டுபிடிக்கவும் வாகனங்களை சீரிய முறையில் பயன்படுத்துவது, அவற்றினை நிர்வகிக்கும் முறையில் மேம்பாடு காணுதல் ஆகியவற்றினை நோக்கமாகக் கொண்டு, துறை வாகனங்களின் கணக்கு ஏடுகளையும் பதிவேடுகளையும் தணிக்கைக் குழுக்களைக் கொண்டு தணிக்கைச் செய்யும் முறை செயலாக்கப்பட்டு வருகின்றது.

12.4. 1982 ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்ளப்பட்ட 18,000 பழுதுப் பணிகளுக்கு மாறாக 1983 ஆம் ஆண்டில் இத்துறையின் அலகுப் பணிமனைகளால் 22,093 பழுதுப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டது. 1983-ஆம் ஆண்டில் 302 கழிக்கப்பட்ட வாகனங்களை ஏலம் விட்டதன் மூலம் ரூ. 35.17 இலட்சம் கிடைத்துள்ளது.

இணைப்பு—III.

(135-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையில் 12—3—1984 ஆம் நாளன்று இராமநாதபுரம், மதுரை மற்றும் திருநெல்வேலி மாவட்டங்களில் வெள்ளத்தினால் ஏற்பட்ட பாதிப்புக்கள் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு வழங்கிய நிவாரணம் குறித்து மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களால் கொடுக்கப்பட்ட அறிக்கை.

மார்ச் திங்கள் முதல் வாரத்தில் தமிழ்நாட்டில் தென் பகுதிகளில் குறிப்பாக இராமநாதபுரம், மதுரை மற்றும் திருநெல்வேலி மாவட்டங்களில் கடும் மழை பெய்து, அதனால் பல இடங்களில் வெள்ளப் பெருக்கெடுத்து உயிரிழப்பும், மக்களுக்கு பெரும் பாதிப்பும், பயிர்ச் சேதமும் ஏற்பட்டுள்ளது அவையின் உறுப்பினர்கள் அறிந்ததே.

பாதிக்கப்பட்டு அல்லலுறும் மக்களின் துயர் தீர்க்க போர்க்கால அடிப்படையில் இந்த அரசு உடனடியாக நிவாரணப் பணிகளை மேற்கொண்டது.

நிவாரணப் பணிகளை துரிதப்படுத்த நேரிலும், ஹெலிகாப்டர் மூலமும் நான் 8—3—1984 முதல் 10—3—1984 வரை இராமநாதபுரம், மதுரை மற்றும் திருநெல்வேலி மாவட்டங்களில் வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளை பார்வையிட்டேன். என்னுடன் வேளாண்மைத்துறை அமைச்சரும், நீர்ப்பாசனத்துறை அமைச்சரும், தலைமைச் செயலரும் அந்தந்த மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களும், அதிகாரிகளும் வந்திருந்தனர்.

இராமநாதபுரம் மாவட்டம் :

இம்மாவட்டத்தில் மார்ச்சு மாதம் இயல்பாக பெய்ய வேண்டிய மழையின் அளவு 26.1 மில்லி மீட்டர். ஆனால் மார்ச்சு முதல் வாரத்தில் மட்டுமே பெய்த மழை 204.6 மில்லி மீட்டர்.

6—3—1984 அன்று காலை வைகை நீர்த்தேக்கத்தில் மஞ்சளாறு, வராக நதி மூலம் 43,000 கன அடி தண்ணீர் திறந்து விடப்பட்டது. மானாமதுரை, சிவகங்கை மற்றும் பரமக்குடி கண்மாய்கள் முழு அளவை எட்டியிருந்தன. வைகை ஆற்றின் தண்ணீர் வந்து விழும் இராமநாதபுரம் பெரிய கண்மாயில் சுமார் 6 அடி தண்ணீர் இருந்தது. ஆகவே முன் நடவடிக்கையாக சத்திரக்கோட்டை கண்மாயும், இராமநாதபுரம் பெரிய கண்

[1984 மார்ச் 20

மாயும் வைகை நீரை எதிர்பார்த்து திறந்து விடப்பட்டது. தொடர்ந்து பெய்த மழையின் காரணமாக வத்திராயிருப்பு, கூமாபட்டி ஆகிய ஏரிகளில் உடைப்பு ஏற்பட்டு வத்திராயிருப்பு, கூமாபட்டி, காண்சாபுரம் ஆகிய பகுதிகள் இடுப்பளவு தண்ணீரால் சூழப்பட்டன. சாலைகளில் உடைப்பு ஏற்பட்டு போக்குவரத்து பாதிக்கப்பட்டது. விருதுநகர் வட்டத்தில் மங்களபுதுக்குடியில் உள்ள குளம் நிறைந்து உடைந்தது.

இதுவரை கணிக்கப்பட்டுள்ள மதிப்பீட்டின்படி இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் 86 கிராமங்கள் பாதிக்கப்பட்டன. 8,110 குடிசைகள் முழுமையாகவும், 4,322 குடிசைகள் பகுதியாகவும் பாதிக்கப்பட்டன. 41,200 மக்களுக்கு நிவாரண முகாம்களில் தங்கவைத்து உணவு வழங்கப்பட்டது. 23,465 ஏக்கரில் நெற்பயிரும், 1,235 ஏக்கரில் பருத்தியும் 11,709 ஏக்கரில் மிளகாயும், 1,235 ஏக்கரில் கரும்பும், 50 ஏக்கரில் வெற்றிலையும் சேதமடைந்தன. 1,850 ஏக்கர் நிலங்கள் மண்மேடிட்டது. தற்போது தெரியவந்துள்ள தகவல்படி 14 பேர் உயிரிழந்துள்ளனர். பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட நிவாரணங்களான குடிசை மானியம், அரிசி, புடவை மற்றும் வேட்டி முதலியன வழங்கப்பட்டன.

மானாமதுரை வட்டத்தில் ராஜகம்பீரம், டி. வேலன்குளம், இ. பெத்தநேந்தல், மணல்மேடு, பாப்பாக்குடி, கணக்கன்குடி, ஏனாசி, வன்னிக்கோட்டை, தேனி போன்ற பாதிக்கப்பட்ட 29 கிராமங்களையும், திருவில்லிப்புத்தூர் வட்டத்தில் வத்திராயிருப்பு, கூமாப்பட்டி, காண்சாபுரம், நத்தம்பட்டி, மூவரைவென்றான், சுந்தரபாண்டியம், காடனேரி, துலுக்கப்பட்டி, புதுப்பட்டி போன்ற 18 கிராமங்கள் தண்ணீரால் சூழப்பட்டிருந்ததையும் நான் ஹெலிகாப்டர் மூலம் பார்த்தேன். இவர்களுக்கு உணவுப் பொட்டலங்கள் என்னுடன் வந்த மற்றொரு ஹெலிகாப்டர் மூலம் போடப்பட்டன. சாலைகளில் 181 இடங்களில் உடைப்பு ஏற்பட்டது. அதில் 147 இடங்களில் சாலைகள் சரிப்படுத்தப்பட்டு விட்டன. மீதி இடங்களிலும் வேலைகள் மும்முரமாக நடந்து வருகின்றன. நீர்ப்பாசனக் குளங்களில் 111 இடங்களில் உடைப்பு ஏற்பட்டது. அவைகளில் 22 இடங்களில் சரிசெய்யப்பட்டு விட்டன. மீதி இடங்களில் வேலைகள் மும்முரமாக நடந்து வருகின்றன.

1984 மார்ச் 20]

மதுரை மாவட்டம் :

இம்மாவட்டத்தில் மார்ச்சு மாதம் முழுவதும் இயல்பாக பெய்ய வேண்டிய மழையின் அளவு 23.9 மில்லி மீட்டர். ஆனால் மார்ச்சு முதல் வாரத்தில் மட்டுமே 71.4 மில்லி மீட்டர் மழை பெய்தது.

வைகை நீர்த்தேக்கத்தின் உச்ச மட்டம் 71 அடி. அதில் 7—3—1984 அன்று 66 அடி நிரம்பியது.

7—3—1984 இரவு 69,000 கன அடி தண்ணீர் வைகையில் விடப்பட்டது. 8—3—1984 அன்று 14,000 கன அடி அள விற்கு தண்ணீர் விடப்பட்டது.

முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கையாகவும் திடீர் வெள்ளத்தி னால் ஏற்படக்கூடிய சேதங்களைத் தவிர்ப்பதற்காகவும், வைகை ஆற்றின் கரையோரப் பகுதிகளிலிருந்து மக்கள் பாது காப்பான இடங்களுக்கு கொண்டு செல்லப்பட்டனர். அவர் களுக்கு நிவாரண இல்லங்களில் உணவு வழங்கப்பட்டன.

இம்மாவட்டத்தில் 37 கிராமங்கள் பாதிக்கப்பட்டு உள்ளன. 4,132 குடிசைகள் முழுமையாகவும், 360 குடிசைகள் பகுதியாக வும் பாதிக்கப்பட்டன. இதுவரை கிடைத்த தகவல்கள்படி 15 பேர் உயிர் இழந்தனர். 656 கால்நடைகள் உயிரிழந்தன. சுமார் 10,000 ஏக்கர் நெற்பயிர் நிலங்கள் மற்றும் 13,000 ஏக்கர் சோளம், 4,750 ஏக்கர் பருப்பு வகைகள், 9,240 ஏக்கர் பருத்தி, 9,000 ஏக்கர் வெங்காயம், 8,375 ஏக்கர் வேர்க்கடலை பாதிக்கப் பட்டிருக்கிறது.

பெரும்பான்மையாக ஆதிதிராவிடர்கள் குடியிருந்த இராம சந்திரபுரத்தில் 200 குடிசைகளும், ஆத்தங்கரைப்பட்டியில் 100 குடிசைகளும், கோவிந்தநகரில் 100 குடிசைகளும், எம். சுப்லாபுரம் மற்றும் மரிக்குன்று ஆகிய இடங்களில் சில குடிசைகளும், பாதிக் கப்பட்டன. இராமசந்திரப்புரத்தில் இரவில் வைகை வெள்ளம் வந்ததால் வீடுகள் இழந்ததோடு கூட ஆடு மாடுகள் பெரு மளவில் இறந்துள்ளன. இவ்வூர் மக்கள் மேடான இடத்தில் வீடு கட்டிக்கொள்ள இடம் கொடுக்கப்படும்.

பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட குடிசை மானி யம், அரிசி, புடவை மற்றும் வேட்டி முதலியன கொடுக்கப்பட் டன.

[1984 மார்ச் 20

பெரியகுளம் தாலுக்காவில் பாதிக்கப்பட்ட கிராமங்களை ஹெலிகாப்டர் மூலம் பார்த்தேன். ஆண்டிப்பட்டி, கண்ட மானூர், கடமலைக்குண்டு, இராமச்சந்திரபுரம், வர்ஷநாடு, மயிலாடும்பாறை, வால்பாறை, தும்மகுண்டு,, மற்றும் குமணன் தொழு ஆகிய கிராமங்களில் ஏற்பட்ட சேதத்தை நான் காண முடிந்தது. பல்லாயிரக்கணக்கான தென்னைகள் அடித்துச் செல்லப்பட்டதோடு அடி பெயர்ந்து சாய்ந்துவிட்டிருந்தன. வாழை ஆயிரக்கணக்கில் வீழ்ந்து விட்டன. மிகுதியிருந்தவை வெள்ளத்தில் அமிழ்ந்திருந்தன.

வைகைக்கரை ஓரமுள்ள தென்னைகள் பெரும் பாதிப்புக் குள்ளாகியதால் இங்கு தேவையான தென்னங்கன்றுகளை மான்ய விலையில் அரசு கொடுக்கும். வங்கிகள் மூலம் கடன் கொடுக்கவும் ஏற்பாடு செய்யப்படும். இங்கு நிலவரி மற்றும் செஸ் வரி ரத்து செய்யப்படும்.

இம்மாவட்டத்தில் சாலைகளில் 39 இடங்களில் உடைப்பு கள் ஏற்பட்டன. அவைகளில் 37 இடங்களில் சரி செய்யப்பட்டு விட்டன. மீதி இடங்களில் வேலைகள் நடந்து வருகின்றன. மேலும் பாதிக்கப்பட்ட 10 நீர்ப்பாசன கண்மாய்களிலும் 39 வாய்க்கால்களிலும் சீரமைப்புப் பணி துரிதமாக நடந்து வருகிறது.

திருநெல்வேலி மாவட்டம் :

இம்மாவட்டத்தில் மார்ச்சு மாதத்தில் இயல்பாக பெய்ய வேண்டிய மழையின் அளவு 41.3 மில்லி மீட்டர். ஆனால் மார்ச்சு முதல் வாரத்திலேயே 157.9 மில்லி மீட்டர் மழை பெய்தது.

பாபநாசம் நீர்த்தேக்கத்தின் உச்ச மட்டம் 148.00 அடி. அதில் 147.60 அடி அளவு தண்ணீர் நிரம்பியது. மணிமுத்தாறு நீர்த்தேக்கத்தின் உச்ச மட்டம் 118.00 அடி. அதில் 117.6 அடி தண்ணீர் நிரம்பியது. மேற்படி நீர்த்தேக்கங் களிலிருந்து அதிக அளவு தண்ணீர் வெளியேற்றப்பட்டது. இத னால் தாமிரபரணி ஆற்றில் வெள்ளம் கரைபுரண்டு ஓடியது. மேற்படி நீர்த்தேக்கங்களிலிருந்து தாமிர பரணி ஆற்றில் தண்ணீர் திறந்து விடுவதற்கு முன் முன் கூட்டியே மாவட்ட அலுவலர்கள் ஆற்றங்கரையோரத்தில் வசிக்கும் மக்களை எச்சரித்து அவர்களை பாதுகாப்பான இடங் களுக்குச் செல்லுமாறு அறிவுறுத்தினர். மேலும் காவல்துறை அலுவலர்களின் உதவியுடன் அவர்களை பாதுகாப்பான இடங் களுக்கு கொண்டு சென்று உணவு வழங்கப்பட்டது.

1984 மார்ச் 20]

இம்மாவட்டத்தில் 347 கிராமங்கள் பாதிக்கப்பட்டன. 2,067 குடும்பங்களைச் சேர்ந்த பாதிக்கப்பட்ட சுமார் 10,000-க்கு மேற்பட்ட மக்கள் 41 நிவாரண இல்லங்களில் தங்கவைக்கப் பட்டு உணவளிக்கப்பட்டது. 1,390 குடிசைகள் முழுமையாகவும், 4,233 குடிசைகள் பகுதியாகவும் பாதிக்கப்பட்டுள்ளன. நிர்ண யிக்கப்பட்ட குடிசை மானியம், அரிசி, புடவை மற்றும் வேட்டி, முதலியன பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு வழங்கப்பட்டன. இம்மாவட்டத்தில் 17 பேர்கள் உயிரிழந்தனர்.

அறுவடைக்கு தயாராக இருந்த நெற்பயிர் உள்ள 1.53 லட்சம் ஏக்கர் நிலங்கள் பாதிக்கப்பட்டன. 300 ஏக்கரிலுள்ள கொத்தமல்லி பயிர்கள் பாதிக்கப்பட்டன. மேலும் பருத்தி, மிளகாய் ஆகிய பயிர்களுக்கு பாதிப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. 350 ஏக்கரில் விளைந்திருந்த பயிறு வகைகள் மிகவும் கடுமையாக பாதி கப்பட்டுள்ளன. வாழை மரங்கள் மூன்று நாட்கள் தொடர்ந்து தண்ணீரில் இருந்ததால் முழுச் சேதமடைந்தன. ஆத்தூர், பழையகாயல் முக்காணி ஆகிய இடங்களில் முழங்கால் அளவு தண்ணீரில் மூழ்கியிருந்த நெற்கதிர்களை அறுத்து சாலைகளில் அடித்து கொண்டிருக்கும்போது பொன்னிறமாக இருக்க வேண்டிய நெல்மணிகள் கருப்பாக இருந்தன.

நெல்லை மாவட்டத்தில் நெற்பயிருக்கு ஏற்பட்டுள்ள பெரும் பாதிப்பை கருதி, இங்கு கோடைக் கார் நெல்பயிரிட பாபநாசம், மணிமுத்தாறு நீர்த் தேக்கங்களிலிருந்து பாச னத்திற்கு தண்ணீர் கொடுக்கப்படும். நெல்விதையும் மான்ய மாக கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்படும். வெற்றிலைக் கொடி விவசாயிகளுக்கு நட்டத்திற்கேற்ப உதவிகள் வழங்கப்படும்.

தென்காசி, அம்பாசமுத்திரம் மற்றும் ஸ்ரீவைகுண்டம், திருச் செந்தூர் வட்டங்களில் பாதிக்கப்பட்ட கிராமங்களையும் புன் னைக்காயல், கைலாசபுரம், ஆத்தூர் மற்றும் முக்காணி முதலிய கிராமங்களையும் பார்வையிட்டேன்.

புன்னக்காயல் என்னும் ஊர் தாமிரபரணி கடலில் கலக்கும் இடத்தில் உள்ளது. இந்த ஊர் வெள்ளத்தினால் துண்டிக்கப்பட்டு போக்கு வரத்து பாதிக்கப்பட்டுள்ளது. உடனடியாக ஒரு உயர்ந்த பாலம் இவ் ஊருக்கு அமைத்து கொடுக்கப்படும். இதற்கு அனுமதி வழங் கப்படும்.

மாவட்ட ஆட்சியர்களுக்கு நிவாரணப் பணிகளை உடனடி யாகச் செய்ய ஆணைகள் இடப்பட்டன. கருணை மானியங்கள் வழங்க மாவட்ட ஆட்சியருக்கு கூடுதலாக ரூ. 10 இலட்சம் இராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்கும், ரூ. 8 இலட்சம் மதுரை மாவட்டத்திற்கும், ரூ. 5 இலட்சம் திருநெல்வேலி மாவட்டத்திற் கும் வழங்கப்பட்டது.

[1984 மார்ச் 20

உடனடியாக பழுது பார்க்கும் பொருட்டு நீர்ப்பாசனத் துறைக்கு ரூ. 25 இலட்சமும், இராமநாதபுரம், மதுரை, திரு நெல்வேலி மாவட்டங்களில் நெடுஞ்சாலைத்துறைக்கு ரூ. 50 இலட்சமும் அரசு அனுமதித்துள்ளது.

இது காலந்தவறி பெய்துள்ள மழை. மாவட்ட ஆட்சியர் களும் காவல்துறை மற்றும் இதர துறை அலுவலர்களும் மக்களை உரிய காலத்தில் எச்சரித்து, பாதுகாப்பான இடங்களுக்கு அவர் களை அழைத்துச் சென்று, நிவாரணப் பணிகளை உடனடியாக செயல்படத் தொடங்கினார்கள். பாதிக்கப்பட்ட மக்கள் எல்லோருக்கும் உணவு, குடிசை மானியம், வேட்டி, புடவை, அரிசி, மண்ணெண்ணெய் போன்ற அத்தியாவசிய பண்டங்கள் வழங்கப்பட்டன.

மேற்படி மாவட்டங்களில் பாதிக்கப்பட்டுள்ள இடங்களை சிறப்பு ஆணையர் மற்றும் வருவாய் நிர்வாக ஆணையர், தலை மைப் பொறியாளர்கள், நீர்ப்பாசனம் மற்றும் நெடுஞ்சாலைத் துறை பொதுச் சுகாதாரம் மற்றும் தடுப்பு மருந்து இயக்குனர் வேளாண்மைத் துறை இயக்குனர் பார்வையிட்டு நிவாரணப் பணிகளைத் துரிதப்படுத்தினர். பெருமளவில் தொத்து நோய் போன்றவை பரவாமலிருக்க தடுக்கும் வகையில் விரிவான முறையில் தடுப்பு ஊசிகள்போடவும் பொதுச் சுகாதாரத்தைப் பேணவும் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டன.

மதுரை மாநகராட்சி உணவு தயாரிக்கும் மத்திய உணவுக் கூடத்திற்கு சென்று தரமான உணவு தயாரிக்கப்படுகிறதா என்றும் போதுமான அளவு கொடுக்கப்படுகிறதா என்றும் நேரி டையாகப் பார்த்தேன். இராட்சத பாத்திரங்களில் சமையல் செய்து உரிய நேரத்தில் அளித்ததையும் கண்டேன். சில நிவா ரண இல்லங்களுக்குச் சென்று உணவு வழங்குவதில் குறைபாடுகள் உள்ளனவா என்பதை தனித்தனியாக விசாரித்தேன். மக்கள் தங்களுக்கு உரிய நேரத்தில் தரமான உணவு போதுமான அளவில் தரப்பட்டது என்று மன நிறைவுடன் கூறினர்.

இந்த வெள்ளத்தின்போது, வைகை அணைக்கட்டு போன்று இரண்டு அணைகளில் தேக்கிவைக்கக்கூடிய அளவிற்கு வெள்ளம் வந்தது. தேக்கி வைக்க இயலாத காரணத்தினால் இதில் பாதி தண்ணீர் கடலோடு கலந்து வீணானது மட்டுமின்றி பெருஞ் சேதத்தையும் விளைவித்துள்ளது. ஆகவே ஆண்டிப்பட்டியில் வைகை அணைக்கட்டுக்கு மேலாக ஒரு புதிய அணை கட்டி நீரைத் தேக்கலாம்.

1984 மார்ச் 20]

இயற்கை சீற்றத்தை நாம் அறிய முடியாது. எந்த சூழ் நிலையையும் சமாளிக்க மக்களுக்கு உறுதி வேண்டும். கடந்த வெள்ளங்களை வெகு நேர்த்தியாக மக்கள் மிக மன உறுதியாகவும் சமாளித்ததை நான் பாராட்டுகிறேன்.

கடற்படை மற்றும் விமானப்படையினர் ஹெலிகாப்டர்களை உரிய நேரத்தில் அளித்து பாதிக்கப்பட்ட இடங்களை பார்வை யிடவும், உணவு பொட்டலங்கள் வழங்கவும் உதவி செய்ததற்காக அரசு சார்பில் அவர்களுக்கு நனறியையும் பாராட்டையும் தெரி விக்க கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

சாதி மதம் பாராது பொது மக்கள் தந்த ஒத்துழைப்புக் காகவும் உதவியதற்காகவும் அவர்களுக்கும் அரசின் சார்பில் நான் நன்றி கூறிக்கொள்ளுகின்றேன்.

இந்த பெருமழையினாலும், வெள்ளத்தினாலும் ஏற்பட்ட சேதத்தை கணக்கெடுத்து பாதிப்பின் முழு விவரங்களை சேகரித்து மதிப்பீடு செய்ய சிறிது காலமாகும். அவ்வாறு மதிப்பீடு செய்த பின், வேண்டிய நிவாரணம் கோரி மத்திய அரசுக்கு ஒரு விவர அறிக்கை அனுப்பப்படும்.

* * * *

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை விதி 106-ன் கீழ் வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்களால் 6–3–84 மற்றும் 7–3–84 இரண்டு தினங்களில் பெய்த மழையினால் மதுரை மற்றும் இராமநாத புரம் மாவட்டங்களில் ஏற்பட்ட வெள்ளச்சேதம் பற்றி 8-3-84 அன்று அளித்த அறிக்கை.

மதுரை மாவட்டம்

வைகை நீர்த்தேக்கத்தின் கொள்ளளவு 71 அடி. அதில் 7–3–84 அன்று 66 அடி நிரம்பியது.

நேற்று (7–3–84) இரவு 69,000 கியூசெக்ஸ் தண்ணீர் வைகை யில் விடப்பட்டது. இன்று காலை (8–3—84) 14,000 கியூ செக்ஸ் அளவிற்கு விடப்படுகிறது.

திருமங்கலத்தில் 62.22 மில்லி மீட்டர் மழை பெய்துள்ளது.

வெள்ளத்தினால் பாதிக்கப்பட்ட வட்டங்கள் நான்கு. அதாவது பெரியகுளம், நிலக்கோட்டை, மதுரை வடக்கு மற்றும் மதுரை தெற்கு அதிகமாக பாதிக்கப்பட்டது பெரியகுளம் வட்டம்.

[1984 மார்ச் 20

பாதிக்கப்பட்ட கிராமங்களின் எண்ணிக்கை 37. பெரியகுளம் வட்டம் ராயன்கோட்டையில் 40 குடிசைகளும், தர்மராஜபுரத்தில் 15 குடிசைகளும், வருடி நாட்டில் 150 குடிசைகளும் கோட்டளையில் 100 குடிசைகளும், செங்குளத்தில் 15 குடிசைகளும், கடமலைக் குன்றில் 20 குடிசைகளும், ராமச்சந்திரபுரத்தில் 100 குடிசைகளும், அனந்தன்கரைபட்டியில் 18 குடிசைகளும் வெள்ளத்தினால் அடித்துச் செல்லப்பட்டன. இந்தக் கடும் மழையினால் கூறார் (பெரியகுளம்) பகுதி வெகுவாக பாதிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த இடங்களிலிருந்து 1,000 மக்கள் ஆரப்பாடி தேவன்பட்டி முதலிய பாதுகாப்பான இடங்களுக்கு அழைத்துச் செல்லப்பட்டனர்.

பாதிக்கப்பட்ட மக்களின் எண்ணிக்கை 19,254. இவர்களுக்கு பாதுகாப்பு அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

7—3—1984 அன்று 8,000 உணவுப் பொட்டலங்கள் வழங்கப்பட்டன. இன்றும் (8—3—1984) உணவுப் பொட்டலங்கள் வழங்கப்பட இருக்கிறது.

இதுவரை இம்மாவட்டத்தில் ஏற்பட்ட உயிரிழப்பு 11. காணாமல் போனவர்களின் எண்ணிக்கை மூன்று.

தேனி—உசிலம்பட்டி சாலையில் உடைப்பு ஏற்பட்டு, போக்குவரத்து பாதிக்கப்பட்டுள்ளது.

தற்போது வைகையில் தண்ணீர் வடிந்து வருகிறது. அபாயகரமான நிலை இல்லை.

மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரும், வருவாய்த் துறை மற்றும், இதர துறை அதிகாரிகளும் பாதிக்கப்பட்ட இடங்களுக்குச் சென்று நிவாரண வேலைகளை நேரிடையாகப் பார்வையிட்டு ஆவன செய்து வருகிறார்கள்.

இராமநாதபுரம் மாவட்டம் :

6—3—1984 அன்று காலை வைகை நீர்த்தேக்கத்தில் மஞ்சளாறு வராக நதி மூலம் 43,000 கியூசெக்ஸ் தண்ணீர் திறந்துவிடப்பட்டது. வைகைத் தண்ணீர் இல்லாமலேயே மானாமதுரை, சிவகங்கை, பரமக்குடி நீர் நிலையங்கள் முழு அளவை எட்டியிருந்தன. வைகை ஆற்றின் தண்ணீர் வந்து விழும் இராமநாதபுரம் பெரிய குளத்திலும் (Ramnad Big tank) சுமார் 6 அடி தண்ணீர் இருந்தது. ஆகவே முன் நடவடிக்கையாக சத்திரக் கோட்டை கண்மாயும், இராமநாதபுரம் பெரிய குளத்திலுள்ள தண்ணீரையும் வைகை நீரை எதிர்பார்த்து திறந்துவிடப்பட்டன. ஆனால், இராமநாதபுரம் பெரிய குளத்தில் இன்னும் தண்ணீர் வந்து சேரவில்லை. இதற்கு சேதமும் ஏற்படவில்லை. இராமநாதபுரத்திலுள்ள பில்லாவுக்கள் நீர்தேக்கம் அதன் உச்ச நிலையை

1984 மார்ச் 20]

அடைந்து திறந்து விடப்பட்டது. அதனால் வார்டிராப் நக
ராட்சி ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்த கிராமங்கள் இடுப்பளவு தண்ணீ
ரால் சூழப்பட்டது. 35 நீர் நிலையங்களில் உடைப்புகள் ஏற்
பட்டு 15 கிராமங்கள் தண்ணீரால் சூழப்பட்டுள்ளன. விருதுநகர்
வட்டத்தில் மங்கள புதுக்குடியில் உள்ள குளம் உடைந்தது.
தாழ்வான பகுதிகளிலுள்ள மக்கள் பாதுகாப்பான இடங்களுக்குச்
செல்லும்படி எச்சரிக்கைப்படுத்தப்பட்டனர். மாவட்ட
ஆட்சியரும் மற்றுமுள்ள வருவாய்த்துறை அதிகாரிகளும் துயர்
துடைப்புப் பணியில் தீவிரமாக ஈடுபட்டுள்ளார்கள்.

இதுவரை கிடைத்த தகவல்கள்படி 7 பேர் உயிரிழந்தனர். 6 பேர்கள் காணாமல் போய்விட்டனர். சுமார் 10,000–லிருந்து 15, 000 குடிசைகள் வரை பாதிக்கப்பட்டுள்ளன. 7—3—1984 அன்று 11,500 உணவுப் பொட்டலங்கள் வழங்கப்பட்டன. ஸ்ரீ வில்லிபுத்தூரிலிருந்து 2 இந்திய கடற்படை ஹெலிகாப்டர்கள் 20,000 உணவுப் பொட்டலங்களுடன் இன்று (8—3—1984) காலை கிளம்பி பாதிக்கப்பட்ட இடங்களுக்கு உணவுப் பொட்டலங்கள் போட்டு வருகின்றன.

முழுச் சேதங்களின் விவரங்கள் கணக்கிடப்பட்டு வருகிறது. உடனடி நிவாரணங்கள் வழங்கப்பட்டு வருகின்றன. கணக்கிட்டபின், மேலும் தகுந்த நிவாரணங்கள் வழங்க இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

பொதுவாக, எல்லா மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களும், துயர் துடைப்புப் பணியை போர்க்கால அடிப்படையில் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளார்கள்.

ஆவணக்காப்பக
சென்னை-600 008
136236