வெளியீடு 19-2-1988

Issued 19-2-1988

2970

529/AC/88

தமிழ்நாடு
சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகள்
செயலக வெளியீடு

TAMIL NADU
LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES
OFFICIAL REPORT

சனிக்கிழமை, ஏப்ரல் 4, 1987-தொகுதி 37-எண். 1

Saturday, the 4th April 1987-Volume 37-No. 1

சட்டமன்றப் பேரவைச் செயலகம், சென்னை-600 009

Legislative Assembly Secretariat Fort St. George, Madras-600 009

விலை ரூ.3.00 காசுகள்]

[Price Rs-3.00 paise

2970

T.N.C.A De[illegible]

Official Report

VOL 37 NO 1

4th April 1987

C

D
V211.31 N87
N87.37.1
136513

Ꮱ

V2". 31 N87

N87, 37.1

136513

சென்னை-600 009

உள்ளடக்கம்

4—4—1987

	பக்கங்கள்
1 வினாக்கள்—விடைகள்—	
(அ) உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்	1—39
(ஆ) உடுக்குறியிடாத வினாக்கள்	40—70
2 தகவல் கோரல்—	
(அ) உறுப்பினர்கள் விடுதியில் குடிநீர் வசதி	71
(ஆ) ஒப்பந்த அடிப்படையில் நியமிக்கப்பட்ட ஆசிரியர்கள் பணி நீக்கம்	71—72
(இ) பத்திரிகையிலே வந்த ஒரு செய்திகுறித்து	72
3 அவையுரிமை மீறல் தீர்மானம்— 'ஆனந்த விகடன்' மீது	73—119
4 கவன ஈர்ப்பு—	
(அ) வடக்குத்திலுள்ள கெங்கப்பா காகித ஆலை மூடப்பட்டுள்ளது குறித்து ..	119—122
(ஆ) திருப்பூர் நகருக்குக் குடிநீர் வழங்கு திட்டங்கள்	122—123
(இ) விளாத்திகுளம் தொகுதியில் சில பகுதிகளில் குடிநீர்த் தட்டுப்பாடு ..	123—124
(ஈ) செங்கற்பட்டு மாவட்டம் கண்டிகை கிராமத்தில் சத்துணவு உண்ட குழந்தைகள் மயக்கம்	124—125
(உ) ஒருங்கிணைந்த ஊட்டச் சத்துத் திட்டம் முடிவுறுதல் குறித்து	125—128
5 அறிக்கைகள் அளித்தல்—	
(அ) பொதுக் கணக்குக் குழு	128
(ஆ) மனுக்கள் குழு ..	129
6 வரவு—செலவுத் திட்டம், 1987—88, வாக்கெடுப்பு—(தொடர்ச்சி)	
கோரிக்கை எண் 3 — மோட்டார் வண்டிகள்—சட்டங்கள் நிர்வாகம். கோரிக்கை எண் 39 — சாலைகளும் பாலங்களும்..	129—130

2970

PERSONNEL OF THE GOVERNMENT OF TAMIL NADU.

GOVERNOR—THIRU SUNDAR LAL KHURANA.

MEMBERS OF THE COUNCIL OF MINISTERS.

1. The Chief Minister	Hon. Dr. M. G. Ramachandran
2. The Minister for Finance ..	Hon. Dr. V. R. Nedunchezhian.
3. The Minister for Food ..	Hon. Thiru S. Ramachandran.
4. The Minister for Industries and Agriculture.	Hon. Thiru K. Rajaram.
5. The Minister for Health ..	Hon. Thiru P. U. Shanmugam.
6. The Minister for Education and Law.	Hon. Thiru C. Ponnaiyan.
7. The Minister for Transport ..	Hon. Thiru S. Muthusamy.
8. The Minister for Housing and Handlooms.	Hon. Thiru S. Thirunavukkarasu.
9. The Minister for Tourism, Prohibition and Electricity.	Hon. Thiru V. V. Swaminathan.
10. The Minister for Noon Meal, Social Welfare and Khadi.	Hon. Thiru R. Soundararajan.
11. The Minister for Commercial Taxes.	Hon. Thiru T. Ramasamy.
12. The Minister for Adi Dravidar Welfare.	Hon. Thiru A. Arunachalam.
13. The Minister for Public Works.	Hon. Thiru K. K. S. S. R. Ramachandran.

		பக்கங்கள்
கோரிக்கை எண் 40 —	சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும்	130—164
கோரிக்கை எண் 54 —	சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்து மூலதனச் செலவு	
கோரிக்கை எண் 55 —	சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு	
மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி	..	128, 129, 130, 131 160—161, 164
திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி	..	132—137
*திரு. ஏ. தங்கராசு	..	137—142
*திரு. ச. குமரகுருபர ராமநாதன்	..	142—148
திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்	..	148—152
திரு. வி. பி. சிந்தன்	..	152—164
7 அறிவிப்பு—		
பேரவை அலுவல்கள்	.. .. ..	165—166
8 பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்—		167—168

தமிழ்நாடு அரசின் ஆளுநரும் அமைச்சரவையும்.

ஆளுநர்—திரு. சுந்தர்லால் குரானா.

அமைச்சரவையின் உறுப்பினர்கள்.

1.	முதலமைச்சர்	மாண்புமிகு டாக்டர் எம். ஜி. இராமச்சந்திரன்.
2.	நிதி அமைச்சர்	மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்.
3.	உணவு அமைச்சர் ..	மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்.
4.	தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்.
5.	மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்.
6.	கல்வி மற்றும் சட்ட அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்.
7.	போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி.
8.	வீட்டுவசதி மற்றும் கைத்தறித் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு.
9.	சுற்றுலா, மதுவிலக்கு மற்றும் மின்துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. வி. வி. சுவாமிநாதன்.
10.	மதிய உணவு, சமூக நலம் மற்றும் கதர்த் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன்.
11.	வணிக வரித் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. த. இராமசாமி.
12.	ஆதி திராவிடர் நலத் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. எ. அருணாசலம்.
13.	பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர்.	மாண்புமிகு திரு. கே.கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

பேரவைத் தலைவர்

மாண்புமிகு திரு பி. எச். பாண்டியன்.

பேரவைத் துணைத் தலைவர்

மாண்புமிகு திரு. வேடசந்தூர் வி.பி. பாலசுப்பிரமணியன்

மாற்றுத் தலைவர்கள் பட்டியல்.

திரு. மா. சின்னராசு.
டாக்டர் கே. சமரசம்.
திரு. கே. குப்புசாமி.
திரு. செ. செம்மலை.
திரு. டி. ஆர். வேங்கடரமணன்.

செயலாளர்.

திரு சி. கு. இராமசாமி.

பேரவையின் முக்கிய அலுவலர்கள்

(அகர வரிசைப்படி)

பள்ளிகொண்ட பெருமாள், திரு. பெ. பி.ஏ., பி.எல்.	கூடுதல் செயலாளர்.
பத்மநாப நம்பியார், திரு. பி.எம். பி.ஏ., பி.ஜி.எல்.	இணைச் செயலாளர்.
சீனிவாசன், திரு சா. பி. எஸ்ஸி. ..	முதுநிலை குழு அலுவலர்
சீதாராமன், திரு. வெ. பி.காம்., பி.ஜி.எல். ..	துணைச் செயலாளர்.
டில்லிதுரை, திரு. த. ப. பி.எஸ்ஸி., பி.எல். ..	துணைச் செயலாளர்.
ஜானகிராமன், திரு. செ. சு. பி.ஏ., பி.எல். ..	துணைச் செயலாளர்.
சீனிவாசன், திரு. கு.அ. பி.ஏ. ..	குழு அலுவலர்.
இராமச்சந்திரன், திரு. ஆர்.கே. பி.ஏ. ..	சார்புச் செயலாளர்.
கனகசபாபதி, திரு. பெ.ச. பி.ஏ., பி.எல். ..	சார்புச் செயலாளர்.
கேசவராம், திரு. எஸ். பி.ஏ.	சார்புச் செயலாளர்.
சந்திரசேகரன், திரு. ஆர். பி.ஏ. ..	சார்புச் செயலாளர்.
சாலமன் ஜெயபால், திரு. டி. பி.எஸ்ஸி., பி.எல். ..	சார்புச் செயலாளர்.
சுந்தரராஜன், திரு. கா. செ. பி.ஏ., பி.ஜி. எல். ..	சார்புச் செயலாளர்.
தியாகராஜன், திரு. கே. பி.ஏ., பி. எல். ..	சார்புச் செயலாளர்.
பாலகிருஷ்ணன், திரு. பா. பி.காம். ..	சார்புச் செயலாளர்.
ரெஜினால்ட் ஜான், திரு. ஜே. பி.ஏ. ..	சார்புச் செயலாளர்.
ஜான், திரு. வ. சா. பி.ஏ. ..	சார்புச் செயலாளர்.

ஜேக்கப் ஆர்தர், திரு. டி. பி.ஏ., பி.எல்.	..	சார்புச் செயலாளர்.
ஜோசப், திரு. மா. கு. பி.ஏ.	..	சார்புச் செயலாளர்.
வெங்கட்டராமன், திரு. கோ.	..	பேரவைத் தலைவரின் தனிச் செயலாளர்.
சுவாமிநாதன், திரு. ச. எம்.ஏ.	..	தலைமை நிருபர் (குழுக்கள்)
நம்பி ஐயங்கார், திரு. எஸ்.	..	தலைமை நிருபர் (பேரவை)

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை.

உறுப்பினர்களின் பட்டியல் (அகர வரிசைப்படி)

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர் பெயரும். (1)		தொகுதியின் பெயர் (2)
அ		
1 அண்ணாதாசன், திரு. எம்.	..	திருவரம்பூர்.
2 அப்துல் சமத், திரு. ஆ. [illegible]ா. அ.		திருவல்லிக்கேணி.
3 அப்துல் மஜீத், திரு. எச்.	..	வாணியம்பாடி.
4 அரங்கநாயகம், திரு. செ.	..	தொண்டாமுத்தூர்
5 அரிக்குமார், திரு. இரா.	..	பெரணமல்லூர்.
6 அருணாசலம், திரு. இரா.	..	நாமக்கல் (செ. வ.).
7 அருணாசலம், திரு. எ.	..	வரகூர் (செ.வ.).
8 அன்பழகன், திரு. கே.	..	ஓமலூர்.
9 அன்பழகன், திரு. தி.	..	நாட்ராம்பள்ளி.
10 அன்பழகன், திரு. பொ.	..	இளையான்குடி.
ஆ		
11 ஆண்டி அம்பலம், திரு. மெ.	..	நத்தம்.
12 ஆதிமூலம் என்கிற தில்லை காந்தி, திரு.		ஆண்டிமடம்.
13 ஆறுமுகம், திரு. அ. ..	..	வந்தவாசி.
14 ஆறுமுகம், திரு. எச். ஜி.	..	பென்னாகரம்.
15 ஆறுமுகம், திரு. ஆர். எஸ்.	..	ஒட்டபிடாரம் (செ.வ.).
16 ஆறுமுகம், திரு. எ.எஸ்.ஏ.	..	விருதுநகர்.
17 ஆறுமுகம், திரு. மு. ..	..	சேலம்-2.
18 ஆனந்த கிருஷ்ணா, திரு. ஜி.	..	பூந்தமல்லி.
19 ஆனந்தன், திரு. மு. ..	..	உளுந்தூர்பேட்டை.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர் பெயரும் (1)		தொகுதியின் பெயர் (2)
இ		
20 இரகுபதி, திரு. கோ.	..	காட்பாடி.
21 இரத்தினம், திரு. எம்.வி.	..	பொள்ளாச்சி.
22 இரத்தினவேலு, திரு. செ.	..	முசிறி.
23 இராசமாணிக்கம், திரு. ஆர்.		அரூர் (செ.வ.)
24 இராசமாணிக்கம், திரு. எல்ல.		தாம்பரம்.
25 இராசரத்தினம், திரு. எம்.எம்.		கொளச்சல்.
26 இராசரத்தினம், திரு. எம்.	..	விழுப்புரம்.
27 இராமசாமி, திரு. மு.	..	திருவிடைமருதூர்.
28 இராசாம்பாள், திருமதி சா.		தலைவாசல் (செ.வ.).
29 இராசாராமன், திரு. க.	..	பனமரத்துப்பட்டி.
30 இராசாராமன், திரு. எம்.	..	பாபநாசம்.
31 இராசேந்திரன், திரு. எம்.என்.		தூத்துக்குடி.
32 இராமச்சந்திரன், டாக்டர் எம். ஜி.	..	ஆண்டிப்பட்டி.
33 இராமச்சந்திரன், திரு. கே.எஸ்.எம்.	..	போடிநாயக்கனூர்.
34 இராமச்சந்திரன், திரு. கே.கே.எஸ்.எஸ். ஆர்.	..	சாத்தூர்.
35 இராமச்சந்திரன், திரு. ச.	..	பண்ருட்டி.
36 இராமச்சந்திரன், திரு. சோ.மா.		அண்ணாநகர்.
37 இராமச்சந்திரன், திரு. ப. ந.		பட்டுக்கோட்டை.
38 இராமசாமி, திரு. எஸ்.என்.	..	சாத்தான்குளம்.
39 இராமசாமி, திரு. ச.	..	இராமநாதபுரம்.
40 இராமலிங்கம், டாக்டர் கே. பி.		ராசிபுரம்.
41 இளங்கோவன், திரு. ஈ.வெ.கி.ச.		சத்தியமங்கலம்.
ஈ		
42 ஈஸ்வரன், திரு. ஆர்.	..	வாசுதேவநல்லூர் (செ.வ.).
உ		
43 உச்சி, திரு. கே. ..	..	கூடலூர்.
44 உத்திராபதி, திரு. பொ.	..	திருத்துறைப்பூண்டி (செ.வ.).
எ		
45 எத்திராசன், திரு. டி.	..	அச்சரப்பாக்கம் (செ.வ.).

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர் பெயரும். (1)		தொகுதியின் பெயர். (2)
க		
46 கணபதி, திரு. கே. ஆர்	..	சிதம்பரம்.
47 கதிர்வேலு, திரு. மா.	..	ராணிப்பேட்டை.
48 கந்தசாமி, திரு. கா. வே.	..	கிணத்துக்கடவு.
49 கந்தசாமி, திரு. பி. ..	..	பொங்கலூர்.
50 கல்லன், திரு. கே. ..	..	உதகமண்டலம்.
51 கலிதீர்த்தான், திரு. சோ.	..	சங்கராபுரம்.
52 காளிமுத்து, டாக்டர் கா.	..	மதுரை கிழக்கு.
53 கிருஷ்ணசாமி, திரு. கே. ஏ.	..	ஆயிரம் விளக்கு.
54 கிருஷ்ணசாமி, திரு. வி. இரா.		அணைக்கட்டு.
55 கிருஷ்ணமூர்த்தி, திரு. கி.	..	கும்பகோணம்.
56 கிருஷ்ணராஜ், திரு. ஜி.	..	சேலம்-1.
57 குப்புசாமி, திரு. கே. ..	..	ஒட்டன்சத்திரம்.
58 குப்புசாமி, திரு. வே.	..	செய்யாறு.
59 குமரகுருபர ராமநாதன், திரு. ச.		விளாத்திகுளம்.
60 குமரி அனந்தன், திரு.	..	ராதாபுரம்.
61 குமாரதாஸ், டாக்டர் தே.	..	கிள்ளியூர்.
62 கோமதி சீனிவாசன், திருமதி	..	வலங்கைமான் (செ.வ.).
63 கோவிந்தசாமி, திரு. ஆர்.	..	குடியாத்தம்.
64 கோவிந்தசாமி, திரு. ச.	..	எடப்பாடி.
65 கோவேந்தன், திரு. எம். ஆர்...		பேராவூரணி.
ச		
66 சங்கரலிங்கம், திரு. ச.	..	சங்கரநாயனார் கோவில் (செ.வ.).
67 சண்முகம், திரு. இரா.	..	திருத்தணி.
68 சண்முகம், திரு. என்.	..	சோளிங்கர்.
69 சண்முகம், திரு. ப. உ.	..	மேல்மலையனூர்.
70 சண்முகையா பாண்டியன், திரு. எம்.		ஆலங்குளம்.
71 சந்திரசேகரன், திரு. ஆ.	..	சோழவந்தான்.
72 சந்திரசேகர், திரு. மு.	..	முகையூர்.
73 [illegible] ஆலம், திரு. வி. எஸ். டி.		பாளையங்கோட்டை.
74 சமரசம், டாக்டர் கே.	..	காவேரிப்பட்டினம்.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர் பெயரும். (1)	தொகுதியின் பெயர். (2)
	ச—தொடர்ச்சி
75 சரோஜா திருமதி. இரா. ..	உப்பிலியாபுரம் (ஆ.வா.).
76 சாமிக்கண்ணு, திரு. தா. ..	செங்கம் (செ.வ.).
77 சித்தன், திரு. என்.எஸ்.வி. ..	திருமங்கலம்.
78 சிந்தன், திரு. வி.பி.	வில்லிவாக்கம்.
79 சிவக்குமார், திரு. ஆ. ..	சமயநல்லூர் (செ.வ.).
80 சிவக்குமார், திரு. எம். ..	குன்னூர் (செ.வ.).
81 சிவஞானம், திரு. ந.	திருவோணம்.
82 சிவப்பிரகாசம், திரு. சி. ..	சேந்தமங்கலம் (ஆ.வா.).
83 சிவராமன், திரு. எஸ். ..	சின்னசேலம்.
84 சிவராஜ், திரு. சு.	ரிஷிவந்தியம்.
85 சின்னக்குழந்தை, திரு. மு. ..	ஆரணி.
86 சின்னசாமி, திரு. வே. கு. ..	பவானிசாகர்.
87 சின்னராசு, திரு. க. இரா. ..	கிருஷ்ணகிரி.
88 சின்னராசு, திரு. மா. ..	மேட்டுப்பாளையம்.
89 சுந்தரதாஸ், திரு. மா. ..	விளவன்கோடு.
90 சுப்பராயன், திரு. சே. ..	திருப்பூர்.
91 சுப்பிரமணிய ஆதித்தன், திரு. எஸ். ஆர்.	திருச்செந்தூர்.
92 சுப்பிரமணியன், திரு. உ. ..	சிவகங்கை.
93 சுப்பிரமணியன், திரு. வி. ..	கண்டமங்கலம் (செ.வ.).
94 சுப்புராயர், திரு. சி.	கம்பம்.
95 சுவாமிநாதன், திரு. வி. வி. ..	புவனகிரி.
96 செங்காளியப்பன், திரு. ஆர்.	சிங்காநல்லூர்.
97 செங்கோட்டையன், திரு. கு. அ.	கோபிச்செட்டிபாளையம்.
98 செங்கோட்டையன், திரு. பெ.	கபிலர்மலை.
99 செம்மலை, திரு. செ. ..	தாரமங்கலம்.
100 செல்லமுத்து, திரு. எம். ..	திருவாரூர் (செ.வ.).
101 செல்லப்பா, திரு. வி. கோ. ..	கடலூர்.
102 சேகர், திரு. கே. பி. கே. ..	பொன்னேரி (செ.வ.).
103 சொர்ணலிங்கம், திரு. கா. ..	திருவாடானை.
104 சோலைராசு, திரு. க. ..	மருங்காபுரி.
105 சௌந்திரராஜன், திரு. ஆர்...	ஸ்ரீரங்கம்.
106 சௌரிராஜன், டாக்டர் கே.	தியாகராயநகர்.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர் பெயரும். (1)	தொகுதியின் பெயர். (2)
	ஞ
107 ஞானசுந்தரம், திரு. சா. ..	மன்னார்குடி.
	ட
108 டேனியல்ராஜ், திரு. எஸ். ..	ஸ்ரீவைகுண்டம்.
	த
109 தங்கமணி, திரு. மு. ..	மாயூரம்.
110 தங்கமணி, திரு. கே. எம். ..	திண்டிவனம்.
111 தங்கராசு, திரு. ஏ.	குறிஞ்சிப்பாடி.
112 தங்கராசு, திரு. செ. ..	மங்களூர் (செ.வ.).
113 தங்கவேல்ராஜ், திரு. பி.எம்.	கிருஷ்ணராயபுரம் (செ. வ.).
114 தங்கவேலு, திரு. வி. ..	வால்பாறை (செ. வ.).
115 தமிழ்மணி, திரு.	திருப்போரூர் (செ.வ.).
116 தமிழரசன், திரு. கு. ..	பேரணாம்பட்டு (செ.வ.).
117 தனபால், திரு. ப. ..	சங்கரி (செ. வ.).
118 தாமரைக்கனி, திரு. இரா. ..	ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர்.
119 தியாகராசன், திரு. ஆர். ..	விருத்தாசலம்.
120 திருஞானம், திரு. பி. ஆர்.	ஏற்காடு (ஆ.வா.).
121 திருநாவுக்கரசு, திரு. எஸ். ..	அறந்தாங்கி.
122 திருமலைச்சாமிக் கவுண்டர், திரு. சு.	உடுமலைப்பேட்டை.
123 தீர்த்தகிரி கவுண்டர், திரு. டி.	மொரப்பூர்.
124 தீர்த்தராமன், திரு. ப. ..	பாலக்கோடு.
125 துரை அன்பரசன், திரு. ..	நெல்லிக்குப்பம்.
126 துரை கிருஷ்ணமூர்த்தி, திரு.	தஞ்சாவூர்..
127 துரை கோவிந்தராசன், திரு.	திருவையாறு.
128 துரைசாமி, திரு. சைதை சா.	சைதாப்பேட்டை.
129 துரைராசு, திரு. எஸ். பி.	காரைக்குடி.
130 துரை ராமசாமி, திரு. ..	வெள்ளக்கோவில்.
131 தெய்வநாயகம், திரு. எ. ..	மதுரை சென்ட்ரல்.
132 தேவராஜ், திரு. வி. எம். ..	வேலூர்.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர் பெயரும். (1)		தொகுதியின் பெயர். (2)
	ந	
133	நடராசன், திரு. ஆ. ..	பேரூர்.
134	நரசிம்மபல்லவன், திரு. க. ..	உத்திரமேரூர்.
135	நரசிம்மன், திரு. பூ. மு. ..	பள்ளிப்பட்டு.
136	நல்லமுத்து, டாக்டர் க. ..	பெரம்பலூர் (செ.வ.).
137	நல்லுசாமி, திரு. என். ..	திருச்சிராப்பள்ளி-2.
138	நாச்சிமுத்து, திரு. கே. பி. ..	மேட்டூர்.
139	நாராயணன், திரு. பு. கோ. ..	பவானி.
140	நெடுஞ்செழியன், டாக்டர் இரா. ..	ஆத்தூர்.
	ப	
141	பஞ்சவர்ணம், திரு. வி. எஸ்.	அருப்புக்கோட்டை
142	பட்டாபிராமன், திரு. செ. ..	திருவள்ளூர்.
143	பரமசிவம், திரு. பா. ந. ..	பல்லடம்.
144	பழனி, திரு. த.	ஆற்காடு.
145	பழனிச்சாமி, திரு. கா.செ. ..	காங்கேயம்.
146	பழனிமுத்து, திரு. சி. ..	ஆத்தூர்.
147	பாண்டியன், திரு. பி. எச். ..	சேரன்மாதேவி.
148	பாண்டுரங்கன், திரு. மு. ..	கலசப்பாக்கம்.
149	பாப்பா சுப்பிரமணியன், திரு.	குத்தாலம்.
150	பாரதி, திரு. ஜி. கே. ஜெ.	திருவொற்றியூர்.
151	பாரமலை, திரு. க.	மானாமதுரை (செ.வ.).
152	பாலகிருஷ்ணன், திரு. ச. ..	மொடக்குறிச்சி.
153	பாலகிருஷ்ணன், திரு. வி. ..	சிவகாசி.
154	பாலச்சந்திரன், திரு. வை. ..	பத்மநாபபுரம்.
155	பாலசுப்பிரமணியன், திரு. க.	சீர்காழி (செ.வ.).
156	பாலசுப்பிரமணியன், திரு. எஸ்.	அம்பாசமுத்திரம்.
157	பாலசுப்பிரமணியன், திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. ..	வேடசந்தூர்.
158	பாலாஜி, திரு. கே.	காஞ்சீபுரம்.
159	பாலுச்சாமி, திரு. ஏ. ..	பரமக்குடி (செ.வ.).
160	பாலுசாமி, திரு. அ. ..	நிலக்கோட்டை (செ.வ.).

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர் பெயரும். (1)		தொகுதியின் பெயர். (2)
	ப—தொடர்ச்சி.	
161	பிரணவநாதன், திரு. அ. ..	கடலாடி.
162	பிரேம்குமார், திரு. ஆ. ..	திண்டுக்கல்.
163	புருசோத்தமன், திரு. எஸ். ..	அரியலூர்.
164	புஷ்பராசு, திரு. த.	திருமயம்.
165	பெரியசாமி, திரு. அ. ..	தாராபுரம் (செ.வ.).
166	பெரியசாமி, திரு. ரா. ..	தொட்டியம்.
167	பெருமாள், திரு. தெ. ..	கடையநல்லூர்.
168	பெருமாள் பிள்ளை, திரு. கோ.	கன்னியாகுமரி.
169	பொன் முத்துராமலிங்கம், திரு.	மதுரை (மேற்கு).
170	பொன்னம்மாள், திருமதி. ஏ. எஸ்.	பழனி (செ.வ.).
171	பொன்னுசாமி, டாக்டர் அ. ..	பெருந்துறை.
172	பொன்னையன், திரு. சி. ..	திருச்செங்கோடு.
	ம	
173	மணவாளன், திரு. எஸ். பி.	திருப்பத்தூர்.
174	மணிமாறன், திரு. மா. ..	நன்னிலம் (செ.வ.).
175	மலர்மன்னன், திரு. அ. ..	திருச்சிராப்பள்ளி-1.
176	மனோகரன், திரு. கி. ..	புரசைவாக்கம்.
177	மனோகரன், திரு. தி. நா. கோ. அ. ..	திருநாவலூர்.
178	மாசிலாமணி, டாக்டர். ந. ..	ஜெயங்கொண்டான்.
179	மாதவன், திரு. செ. ..	திருப்பத்தூர்.
180	மாதையன், திரு. யு. பி. ..	அந்தியூர் (செ.வ.).
181	மாரிமுத்து, திரு. த. ..	குளத்தூர் செ.வ..)
182	மாரிமுத்து, திரு. மு. ..	திருப்பரங்குன்றம்.
183	மீனாட்சிசுந்தரம், திரு. மா. ..	வேதாரண்யம்.
184	முகம்மது கனி, திரு. ஜே. ..	புதுக்கோட்டை.
185	முகம்மது சலீம், டாக்டர் த.	பெரியகுளம்.
186	முசிறிபுத்தன், திரு. பி. ..	குளித்தலை.
187	முத்துசாமி, திரு. சு. ..	ஈரோடு.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர் பெயரும். (1)		தொகுதியின் பெயர். (2)
	ம—தொடர்ச்சி.	
188 முத்துராமலிங்கம், திரு. பி. கே. எம்.		உசிலம்பட்டி.
189 முத்துவேல், திரு. கே.	..	முதுகுளத்தூர்.
190 முத்தையா, திரு. இரா.	..	சேடப்பட்டி.
191 முருகானந்தம், திரு. டி. என்.		செஞ்சி.
192 முனிரத்தினம், திரு. இரா. சா.		கும்மிடிப்பூண்டி.
	ய	
193 யசோதா, திருமதி டி.	..	ஸ்ரீபெரும்புதூர் (செ.வ.).
	ர	
194 ரகுமான்கான், திரு. அ.	..	சேப்பாக்கம்.
195 ரமணி, திரு. கு.	..	கோயம்புத்தூர் கிழக்கு.
196 ரவீந்திரன், திரு. ஏ. எஸ்.	..	திருவண்ணாமலை.
197 ராமஜெயம், திரு. ம. நா.	..	வானூர் (செ.வ.).
198 ராமன், திரு. கி.	..	ராஜபாளையம் (செ.வ.).
199 ராஜாபாபு, திரு. ஜெ.	..	போளூர்.
200 ரெங்கசாமி, திரு. ஆர்.	..	கோவில்பட்டி.
201 ரெத்தினராஜ், திரு. எஸ்.	..	நாகர்கோவில்.
	ல	
202 லட்சுமி, திருமதி. பி.	..	அவினாசி (செ.வ.).
	வ	
203 வடிவேல், திரு. கு.	..	கரூர்.
204 வளர்மதி, திருமதி. பா.	..	மயிலாப்பூர்.
205 விஜயபாலன், திரு. என்.	..	பூம்புகார்.
206 விஜயலட்சுமி பழனிச்சாமி, திருமதி		வீரபாண்டி.
207 வீரானம்பலம், திரு. க.வெ.	..	மேலூர்.
208 வீரய்யன், திரு. கோ.	..	நாகப்பட்டினம்.
209 வீரப்பன், திரு. ஆர். எம்.	..	திருநெல்வேலி.

தொடர் எண்ணும் உறுப்பினர் பெயரும். (1)		தொகுதியின் பெயர். (2)
	வ—தொடர்ச்சி.	
210 வீராசாமி, திரு. தா.	..	ஒரத்தநாடு.
211 வெங்கடரெட்டி, திரு. டி.	..	ஓசூர்.
212 வெங்கடாசலம், திரு. அ.	..	ஆலங்குடி.
213 வெங்கடாசலம், திரு. கி.	..	லால்குடி.
214 வெங்கடாசலம், திரு. டி. எம்.		பரகூர்.
215 வேங்கடரமணன், திரு. டி. ஆர்.		தென்காசி.
216 வேணுகோபால், திரு. எஸ்.		டாக்டர் ராதாகிருஷ்ண நகர்.
217 வேணுகோபால், திரு. கே. வி.		தல்லி.
218 வேலு, திரு. கூடலூர் இ. வி.		தண்டராம்பட்டு.
	ஜ	
219 ஜகதீசன், திரு. ஆனூர் பு.கோ.		செங்கல்பட்டு.
220 ஜான் வின்சென்ட், திரு. மு.		நாங்குநேரி.
221 ஜெகதீசன், திரு. சு.	..	அரவக்குறிச்சி.
222 ஜெயச்சந்திரன், திரு. சா.	..	காட்டுமன்னார்கோவில் (செ.வ.)
223 ஜெயராமன், திரு. வே. இரா.		தேனி.
	ஹ	
224 ஹேமச்சந்திரன், திரு. ஜே.	..	திருவட்டாறு.
225 பிரான்சிஸ், திரு. ஜி. கே.	..	நியமன உறுப்பினர்.

பேரவை நடவடிக்கைகளில் பங்குகொள்ள உரிமை பெற்றவர்.

திரு. ஆர். கிருஷ்ணமூர்த்தி	..	தலைமை வழக்கறிஞர்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

1987, ஏப்ரல் 4, சனிக்கிழமை

பங்குனி 21, அக்ஷய—திருவள்ளுவர் ஆண்டு-2018.

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டமன்றப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 10-00 மணியளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் **திரு. பி. எச். பாண்டியன் அவர்கள்** தலைமையில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :

“கொக்கொக்க கூம்பும் பருவத்து மற்றதன்
குத்தொக்க சீர்த்த இடத்து”.

பொறுத்திருக்கும் காலத்தில் கொக்கு போல் அமைதியாக இருக்க வேண்டும். காலம் வாய்த்தபோது அதன் குத்துப்போல் தவறாமல் செய்து முடிக்க வேண்டும்.

1. வினாக்கள்-விடைகள்.

(அ) உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

தொழிலாளர்களுக்கு நிர்வாகத்தில் பங்கு அளிக்கும் திட்டம்.

282—(* **வினா எண் 6607) திருமதி பா. வளர்மதி** : மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

தமிழ்நாட்டில் தொழிற்சாலைகளின் நிர்வாகத்தில் தொழிலாளர்களுக்குப் பங்கு அளிக்கும் திட்டம் அமுல்படுத்தப் படுகிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆம்.

திருமதி பா. வளர்மதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எத்தனை பேர்கள் இதனால் பயன்பெறுகிறார்கள்? எந்த அடிப்படையில் எத்தனை சதவீதம் அளிக்கப்படுகிறது என்ற விவரங்களை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, 30—12—1983 ஆம் நாள் அன்று மத்திய அரசால் வெளியிடப் பட்டுள்ள தொழிற்சாலை நிர்வாகத்தில் தொழிலாளர்கள் பங்கு

பெறுவது பற்றிய இத்திட்டம் 5—3—1986 அன்று நடந்த மாநிலத் தொழிலாளர் நல ஆலோசனைக் கூட்டத்தில் பரிசீலிக்கப்பட்டது. 6—8—1986 அன்று திருச்சியில் நடைபெற்ற கூட்டத்தில் மேற்சொன்ன பொருள் குழுவினால் கருத்தில் கொள்ளப்பட்டு, அடுத்த கூட்டத்தில் விரிவாக விவாதிக்க முடிவு செய்யப் பட்டிருக்கிறது. நான் ஆம் என்று கூறியது, ஏற்கனவே Shop Floor Plant Level என்கின்ற வகையில் மத்திய நிறுவனம், மாநில நிறுவனம், தனியார் நிறுவனம், கூட்டுறவு நிறுவனம் ஆகிய 94 நிறுவனங்களில் இது ஏற்கனவே அமுலில் இருந்து வருகிறது என்பதைத்தான்.

திருமதி பா. வளர்மதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எத்தனை தொழிலாளர்கள் பணியாற்றினால் அந்தத் தொழிற்சாலையில் E.S.I. மற்றும் P.F. வசதிகள் செய்யப் படுகின்றன? அப்படி இந்த வசதிகளைச் செய்யாத தொழிற் சாலைகளுடைய உரிமத்தையும் மின்சார வசதியையும் அரசு ரத்து செய்வதற்கு முன்வருமா என நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, இதுகுறித்து தனிக் கேள்வி போட்டால் விவரம் தர இயலும். நிர்வாகத்தில் தொழிலாளர்கள் பங்கு பெறுவது என்பதைப் பொறுத்தவரையில் 500 அல்லது அதற்கு அதிகமான தொழிலா ளர்கள் வேலைக்கு அமர்த்தப்படும் நிறுவனங்களில் இது செயல் படுத்தப்படுகிறது.

திரு. ஆர். செங்காளியப்பன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் தொழிலாளர்கள் பங்கு பெறுவது என்பது அரசாங்கத் துறையிலே இருக்கக்கூடிய நிறுவனத்திற்கு மாத்திரமா அல்லது தனியார் துறையிலே இருக்கக்கூடிய நிறுவனத்திற்கும் அமுல் படுத்தப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, தனியார் நிறுவனங்களுக்கும் உண்டு.

திரு. கு. ரமணி : தலைவர் அவர்களே, பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பிருந்தே மத்திய அரசாங்கம் இந்த மாதிரி தொழிலாளர்கள் மானேஜ்மென்டில் பங்குபெறுவது என்ற திட்டத்தை அமுலாக் குவது என்ற முடிவுக்கு வந்து ரொம்ப மெதுவாக அந்தக் காரியங்கள் நடைபெற்று வருகின்றன. அதற்கு என்ன காரணம்?

உண்மையாகவே, இந்த ஜாயின்ட் மானெஜ்மென்ட் என்கிற மாதிரி, அந்த நிர்வாகத்திலே பங்குபெறும்போது அந்தத் தொழி லாளர்களுக்குத் தொழிற்சாலைகளுடைய நிர்வாகத்திலே, அதனுடைய நிதிநிலைமை போன்ற இப்படிப்பட்ட விஷயங்களில், அவர்கள் கேட்பதற்கோ, தெரிந்துகொள்வதற்கோ, அதைப் பற்றி பரிசீலிப்பதற்கோ இடம் இல்லாத நிலைமை இருந்து வருவதால் தொழிற்சங்கங்களும் தொழிலாளர்களும் இதில் உற்சாகமாக இல்லையென்று சொல்லப்படுவது உண்மையா? அப்படியானால், அப்பொழுது நடந்த விவாதத்தில் ஏதாவது வழி செய்யப்பட்டி ருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு திரு. ரமணி அவர்கள் கூறுகின்ற கருத்து உண்மை. தொழிலாளர்கள் நிர்வாகத்தில் பங்கு பெறும்போது தொழிலைப் பற்றியும், நிர்வாகம் பற்றியும், தொழில் இன்றைய பொருளாதார நிலையில் எவ்வாறு இயங்குகிறது என்பதைப் பற்றியும் தொழிலாளர்கள் தெரிந்துகொள்வார்களானால் தொழில் தகராறு களுக்குக் கூட அதிக இடம் இருக்காது. ஆகவே, எவ்வளவுக்கு எவ்வளவு விரைவாக நாம் இதை அமுல்படுத்துகிறோமோ, அவ்வளவுக்கு அவ்வளவு நல்லது என்பதுதான் அரசினுடைய தெளிவான கொள்கை. மத்திய அரசு 1983 ஆம் ஆண்டு ஒரு திட்டத்தைத் தந்திருக்கிறார்கள். அதுபற்றி நம்முடைய மாநில தொழிலாளர் நல ஆலோசனைக் குழு கூடி, ஏற்கனவே பேசி, அதை அடுத்த கூட்டத்தில் மேலும் விவாதிப்பதற்காக ஒத்திப் போட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அந்தக் கூட்டத்தில் கூடி பேசி என்ன முடிவெடுக்கிறோமோ அந்த முடிவுக்கேற்ப அமுல் படுத்துவோம்.

திரு. கே. சுப்பராயன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தொழிற்சாலைகளிலே நிர்வாகத்தில் பங்குபெறுவது தொழிலாளர் களுடைய உரிமை என்ற அடிப்படையிலே அரசு ஒப்புக்கொண்டி ருப்பது உண்மையிலேயே மகிழ்ச்சிக்குரியதாகும். ஆனால் இந்த நல்ல கொள்கை, நடைமுறையில், நல்லமுறையில் நிறை வேறுவதற்குத் தொழிலாளர்களைப் பிரதிநிதித்துவப்படுத்துகிற தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளையும் அழைத்து, இந்தத் திட்டம்

நடைமுறையில் நிறைவேறாமல் இருக்கிற பாதகங்களை விவாதிப்பதன் மூலம் மேலும் அத்திட்டத்தை நல்லமுறையில் நிறைவேற்றுவதற்குத் தொழிற்சங்கத் தலைவர்களை அழைத்து பேச்சுவார்த்தை நடத்த அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேச்சுவார்த்தைதான் ஏற்கனவே நடைபெற்று மீண்டும் நடைபெறுவதாக உள்ளது. State Labour Advisory Board என்பது அதுதான். எல்லாத் தலைவர்களும் அதிலே இருக்கிறார்கள்.

வேலை இல்லாதவர்களுக்கு தனியார் நிறுவனத்தில் வேலை தருவது.

283—(*வினா எண். 6803) **திரு. இரா. தாமரைக்கனி:** மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வேலை இல்லாதவர்களுக்கு தனியார் நிறுவனங்களில் வேலை வாங்கித் தருவது பற்றி அரசு பரிசீலித்து வருகிறதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதுபற்றிய விவரம் யாது?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

(ஆ) எழ இடமில்லை.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தனியார் நிறுவனங்களில் வேலை பார்ப்பவர்கள் அரசாங்க அலுவலில் இருந்து ரிடையர் ஆனவர்களாக நியமிக்கப்படுகிறார்கள். தனியார் நிறுவனங்களிலே குறிப்பிட்ட வயது வரம்பு வரையில்தான்—எப்படி அரசு வேலையில் குறிப்பிட்ட வயது வரம்பு வரையில் வேலை பார்க்கலாம் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறதோ அதைப்போன்று—வேலை பார்க்கலாம் என்ற அடிப்படையில் அரசு செயல்படுத்துமா? அது மட்டுமல்லாமல் தனியார் நிறுவனங்களில் சில முதலாளிகள் எந்தச் சமுதாயத்தைச் சேர்ந்தவர்களாக இருக்கிறார்களோ அந்தச் சமுதாயத்தைச்

சேர்ந்தவர்களையே வேலைக்கு அமர்த்துகிறார்கள். இதையெல்லாம் நிவர்த்தி செய்வதற்காக எம்ப்ளாய்மெண்ட் எக்சேஞ்ச் மூலமாக, அரசாங்கத்தின் மூலமாக வேலைக்கு ஆள் எடுக்கச் செய்ய வேண்டும். அப்படிச் செய்யாத தனியார் நிறுவனங்கள்மீது தடை விதிக்க அரசு ஆய்வு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசில் பணியாற்றி ஓய்வு பெற்றவர்கள் தனியார் நிறுவனங்களிலே வேலைக்கு அமர்த்தப்படுவது குறித்து தனிக் கேள்வி போட்டு அதற்கென்று இருக்கிற துறையின் மூலம் தான் பதில் பெற முடியும். ஆனால் வேலை வாய்ப்பகங்களின் மூலமாக தனியார் நிறுவனங்கள் ஆட்களை நியமிக்க வேண்டுமென்பதை இன்றுள்ள சட்டத்தின்படி நாம் அமல்படுத்த முடியாது. மத்திய அரசு சட்டத் திருத்தம் கொண்டு வந்தால் ஒருவேளை அதற்கு வாய்ப்பு இருக்கும்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மத்திய அரசு சட்டத் திருத்தத்தைக் கொண்டுவர மாநில சர்க்கார் வற்புறுத்துமா? வெளிமாநிலங்களில் தனியார் நிறுவனங்கள் இருக்கின்றன, வெளி நாடுகளில் தனியார் நிறுவனங்கள் இருக்கின்றன. வெளி நாடுகளில் இருக்கின்ற நிறுவனங்களிலே பெரிய வேலைகளுக்கு அரசாங்கமே ஒரு நிறுவனத்தை வைத்து வேலை வாங்கித் தருகிறார்கள். ஆனால் சிறிய வேலைகளுக்கு அந்த மாதிரி ஏற்பாடு கிடையாது. ஆகவே சிறிய வேலைகளுக்கும் அரசாங்கம் ஒரு நிறுவனத்தை ஏற்பாடு செய்து வெளிநாடுகளில், வெளிமாநிலங்களில் வேலை வாங்கித் தருவதற்கு ஆவன செய்யப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தனியார் துறையிலே இருக்கின்ற நிறுவனங்களும் வேலைவாய்ப்பகங்களின் மூலமாகவே தங்களுக்கு வேண்டியவர்களை நியமிக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை இந்த அரசு மத்திய அரசுக்கு வற்புறுத்தும். அதற்குரிய சட்டத் திருத்தத்தைக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று இந்திய அரசைக் கேட்டுக் கொள்ளும். Over seas Man Power Corporation வெளிநாடுகளிலே எத்தகையவர்கள் தேவைப்படுகிறார்களோ அவர்களைப்

பெற்று அனுப்புகிற வேலையில் இருக்கிறது. அதிலே உயர்ந்த உத்தியோகம், தாழ்ந்த உத்தியோகம் என்று இல்லை. வெளிநாடுகளிலே எத்தகையவர்கள் தேவைப்படுகிறார்களோ அத்தகையவர்களுக்கு வாய்ப்பு கிடைக்கிறது. ஆகவே அந்த வேறுபாடு இல்லை.

திரு. தி. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வெளிநாடுகளில் வேலைவாய்ப்பு ஏற்படுத்தித் தருகின்ற நிறுவனத்தைப்போல் தனியார் நிறுவனங்களிலும் வேலைவாய்ப்பு ஏற்படுத்தித் தருவதற்கு வழிவகை செய்யப்படுமா என்பதை அறிவதோடு வேலைவாய்ப்பகத்தின் மூலமாக ஒரு குறிப்பிட்ட சதவீதத்தை தனியார் நிறுவனங்கள் தேர்வு செய்ய வழிவகை செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதைத்தான் முன்பே குறிப்பிட்டேன். வேலைவாய்ப்பகங்கள் என்று வைத்துக்கொண்டு பட்டியல்களைத் தயாரித்து வைத்துக்கொண்டிருக்கிறபோது, பதிவு செய்து வைத்துக்கொண்டிருக்கிறபோது, முறைப்படி அதைப் பராமரிக்கிறபோது அவர்களிலிருந்துதான் தனியார் நிறுவனங்களும் ஆட்களை அமர்த்தவேண்டுமென்று கட்டாயப்படுத்துவதற்கு இப்போது வழியில்லை. அவர்களிலிருந்து நியமிக்க வேண்டுமென்ற வகையிலே இந்திய அரசு சட்டத் திருத்தம் கொண்டுவருமானால் பெருமளவுக்கு வேலைவாய்ப்பை முறைப்படுத்துவதாக அமையும். ஆகவே தனியார் நிறுவனங்களைக் கட்டுப்படுத்துகிற வகையில் சட்டத் திருத்தம் கொண்டுவர வேண்டுமென்ற அளவுக்கு இந்திய அரசை இந்த அரசு வற்புறுத்தும்.

திரு. செ. செம்மலை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. தனியார் நிறுவனங்களில் குறைந்தபட்சம் 80 சதவீதம் உள்ளூர் மக்களுக்கு வேலைவாய்ப்பு அளிக்கும் வகையில் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று அரசு அந்த நிறுவனங்களைக் கேட்டுக் கொள்வதாகப் பத்திரிகையில் செய்தி படித்ததாக எனக்கு ஞாபகம். அந்த வகையில் அந்த நிறுவனங்களுக்கு அறிவுரை வழங்கி குறைந்தபட்சம் 80 சதவிகிதம் உள்ளூர்க்காரர்களுக்கு ஒதுக்கீட்டைச் செய்வதற்கு அரசாங்கம் அவர்களை வலியுறுத்துமா?

(முற்பகல் 10-10)

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, தனியார் நிறுவனங்களை நாம் கேட்டுக்கொள்ளுகின்ற இடத்திலேதான் இருக்கிறோம். வரிச் சலுகை, நிலம், மின்சாரம், குடிநீர் வசதி இதுபோன்ற எல்லா வசதிகளையும் கொடுத்துவிட்டு, வேலைக்கு ஆள் எடுக்கும்போது அவர்கள் விருப்பப்படி யாரை வேண்டுமானாலும் வைத்துக்கொள்ளலாம், அவர்கள் எந்த முறையையும் கடைப்பிடிக்கத் தேவையில்லை என்ற ஒருதலைப் போக்கு இருக்கிறது. அதை மாற்ற விரும்புகிறேன். கேட்டுக் கேட்டுப் பயனில்லை. மயிலே மயிலே என்றால் இறகு போடாது.

புதுக்கோட்டை, காமராஜபுரம் அனைத்துப் பகுதிகளுக்குச் சாலை, குடிநீர் மற்றும் தெருவிளக்கு வசதிகள்.

284—(*வினா எண். 10378) **திரு. ஜே. முகம்மது கனி:** மாண்புமிகு உணவுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) புதுக்கோட்டை, காமராஜபுரம் அனைத்துப் பகுதிகளுக்கும் சாலை வசதிகள், குடிநீர் வசதி, தெருவிளக்கு வசதிகள் செய்யப்பட்டனவா?

(ஆ) ஆம் எனில், விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) மற்றும் (ஆ): காமராஜபுரத்தில் மொத்தமுள்ள 36 வீதிகளில் நகராட்சி வசம் ஒப்படைக்கப்பட்ட 10 வீதிகளுக்கு மட்டும் சாலை வசதி, குடிநீர் வசதி, தெருவிளக்கு வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. மீதமுள்ள 26 தெருக்கள் நகராட்சி வசம் ஒப்படைக்கப்படவில்லை. எனினும், பொதுமக்கள் நலன் கருதி லாரி மூலம் எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் குடிநீர் விநியோகம் செய்யப்பட்டு வருகிறது. தெருவிளக்கு வசதிகளும் செய்யப்பட்டுள்ளன.

திரு. ஜே. முகம்மது கனி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் பதில் சொல்லும்போது இன்னும் 26 வீதிகள் நகராட்சியிடம் ஒப்படைக்கப்படவில்லை

[1987 ஏப்ரல் 4

என்று சொன்னார்கள். ஏன் ஒப்படைக்கப்படவில்லை? புதுக் கோட்டை நகரத்தில் 10,000-க்கும் மேற்பட்ட மக்கள் அந்தப் பகுதியில் வாழ்கிறார்கள். ஆனால் இன்றையவரையில் அவர் களுக்குப் பட்டா வழங்கப்படவில்லை. அவர்களுக்குப் பட்டா வழங்கப்படுமா? பட்டா வழங்க மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் முன்வருவார்களா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, ஏன் ஒப்படைக்கப்படவில்லை என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. ஆனால் 10 விதிகள் மட்டும்தான் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று தகவல் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மீதி 26 தெருக்களுக்கும் 26 குழாய்க் கிணறுகளும், 176 தெரு விளக்குகளும் அமைத்துள்ள தாக தகவல் கொடுத்திருக்கிறார்கள். வேறு விவரங்கள் வேண்டு மானால் தனிக் கேள்வி போடவும்.

திரு. த. மாரிமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் சொல்லுகின்றபோது லாரி மூலம் தண்ணீர் வழங்குவதாகச் சொன்னார்கள். புதுத்தோப்பு, என்.ஜி.ஓ. காலனி, காமராஜபுரம், நிஜாம் காலனி போன்ற பகுதி களுக்கு லாரி மூலம் தண்ணீர் வழங்குகிறார்கள். ஆனால் அது போதிய அளவுக்கு இல்லை என்பதால் வறட்சி நிவாரணப் பணி களின்கீழ் அங்கே அடிப்பம்பு அமைத்துத் தருவார்களா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு தலைவ ரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களின் யோசனை அரசின் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

சென்னை மாநகராட்சியின் ஆண்டு வருமானம்.

285—(* வினா எண் 13005) திரு. எஸ். வேணுகோபால்: மாண்பு மிகு உணவுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடை யளிப்பாரா—

(அ) சென்னை மாநகராட்சியின் ஆண்டு வருமானம் எவ்வளவு?

(ஆ) அதன் விவரம் என்ன?

1987 ஏப்ரல் 4]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) சென்னை மாநகராட்சியின் 1985-86-ம் ஆண்டிற்குரிய வருமானம் ரூ. 3,920.10 இலட்சங்களாகும்.

(ஆ) அதன் விவரம் கீழ் வருமாறு:

(தொகை இலட்சங்களில்)

வருமான விவரம்.	(தொகை இலட்சங்களில்)
1. அரசால் ஒதுக்கப்பட்டது	1,517.19
2. சொத்து வரி	1,440.18
3. தொழில் வரி முதலான இதர வரிகள்	246.19
4. வணிகம், உரிமம் முதலான கட்டணம்	296.77
5. கல்வி மற்றும் குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுக்கு அரசின் மானியம்.	157.11
6. விற்பனை மற்றும் வாடகை	20.97
7. இதர இனங்கள்	241.69
	3,920.10

குருங்குளத்தில் காகித ஆலை அமைத்தல்.

286—(* வினா எண் 10398) திரு. எஸ். இராசாராமன்: மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) குருங்குளம் அறிஞர் அண்ணா சர்க்கரை ஆலையி லிருந்து கிடைக்கும் கரும்புச் சக்கையைக் கொண்டு அப்பகுதியில் ஓர் காகித ஆலை அமைக்க அரசு முன்வருமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் யாது?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) மற்றும் (ஆ): இல்லை.

திரு. சு. சிவராஜ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, இன்றைக்குத் தமிழகத்திலே புகளூரில் தொடங்கப்பட்டிருக்கும் காகித ஆலை போன்று, குருங்குளம் அறிஞர் அண்ணா சர்க்கரை ஆலையிலிருந்து கிடைக்கும் கரும்புச் சக்கையைக் கொண்டு

காகித ஆலை அமைக்கும் செயற்குறிப்பு இல்லை என்று சொன்னார்கள். வேறு எந்தப பகுதியிலாவது காகித ஆலை அமைக்கும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா என்று அறிய விருப்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, புகளூரில் ஆரம்பித்திருக்கும் ஆலையைப்போல மேலும் ஒரு ஆலை ஆரம்பிக்கும் சாத்தியக்கூறு உள்ளது. அதைப் பற்றி உரிய நடவடிக்கை எடுக்க தமிழ்நாடு தொழில் வளர்ச்சிக் கழகம் கேட்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. துரை கோவிந்தராசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, அண்ணா அவர்கள் பெயராலே தஞ்சை மாவட்டத்திலே இயங்குகிற குருங்குளம் சர்க்கரை ஆலையின் கழிவிலிருந்து ஏதாவது ஒரு தொழிலைத் துவங்க திட்டமில்லை என்று அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். தஞ்சை மாவட்டத்தில் சர்க்கரை ஆலை அமைக்கத்தான் சாத்தியக்கூறு இருக்கிறதென்றும் மேலும் 2, 3 சர்க்கரை ஆலைகள் அமைக்க இருக்கிற காரணத்தால், அந்தச் சர்க்கரை ஆலைகளின் கழிவுச் சக்கைகளைப் பயன்படுத்தி ஒரு காகித ஆலையை தஞ்சை மாவட்டத்திலே தொடங்கிட. ஆலையே இல்லாத தஞ்சை மாவட்டத்திற்கு முன்னுரிமை வழங்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, ஆலை இல்லாத தஞ்சை மாவட்டம் என்பது பழைய வரலாறு. இப்போது நிறைய ஆலைகள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. இப்போது புதிய சர்க்கரை ஆலைகளும் தஞ்சை மாவட்டத்திலே போடுவதாக இருக்கிறோம். ஏற்கெனவே குருங்குளத்தில் உள்ள அண்ணா சர்க்கரை ஆலை சக்கை புகளூர் ஆலைக்கு எடுத்துச் செல்லப்படுகிறது.

திரு. கூடலூர் இ. வி. வேலு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. ஒரு காகித ஆலையை ஒரு குறிப்பிட்ட பகுதியிலே, உருவாக்கவேண்டுமென்றால் குறிப்பாக இரண்டு சர்க்கரை ஆலைகளுக்கு இடையில் 75 கிலோ மீட்டர் தூரம் இருக்க

வேண்டும் என்று அரசு வரையறுத்திருக்கின்றது. ஆனால் கள்ளக்குறிச்சி கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைக்கும், செங்கல்வராயன் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைக்கும் இடையில் 35 கிலோ மீட்டர்தான் இருக்கிறது. எனவே வேலூர் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைக்கும் செங்கல்வராயன் கூட்டுறவு சர்க்கரை ஆலைக்கும் மத்தியிலே பக்கத்திலே வாழைத்துறையிலே அரசாங்கத் துறைக்குட்பட்ட பகுதியில் புதியதாக ஒரு காகித ஆலை தொடங்கும் எண்ணம் உண்டா? இனிமேலாவது அந்த எண்ணம் உருவாக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே சொன்னதுபோல மேலும் ஒரு காகித ஆலையை கரும்புச் சக்கையை வைத்து உருவாக்குவதற்கு அரசினுடைய பரிசீலனையில் இருக்கின்றது. டிட்கோ அதை ஆராய்ந்துகொண்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வேலு அவர்கள் சொன்னதுபோல் சர்க்கரை ஆலைகள் பக்கம் பக்கமாக இருப்பதாலே ஒரு காகித ஆலையை ஆரம்பிக்க வேண்டும் என்ற அவருடைய யோசனை நல்ல யோசனை. அதை ஆலோசனை செய்யலாம்.

திரு. ப. ந. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிஞர் அண்ணா சர்க்கரை ஆலையிலிருந்து கரும்புச் சக்கையைக்கொண்டு காகித ஆலை தஞ்சை மாவட்டத்தில் அமைக்க செயற்குறிப்பு இல்லை என்கின்றார்கள். அரசின் சார்பிலே தஞ்சை மாவட்டத்தில் பட்டுக்கோட்டை அருகிலுள்ள நம்பிவயல் பகுதியில் 200 ஏக்கர் நிலத்தைப் பார்வையிட்டிருக்கின்றார்கள், அங்கு காகித ஆலையை வைப்பதற்காக. இப்போது டிட்கோ மூலம் ஒரு காகித ஆலை அமைக்க செயற்குறிப்பு இருப்பதாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். ஆலைகள் இல்லாத தஞ்சை மாவட்டத்தில், ஒரு காகித ஆலையை உருவாக்க இந்த ஆண்டுத் திட்டத்தில் அரசு பரிசீலிக்குமா? அங்கே வடபாதி மங்கலம் மற்றும் குருங்குளம் ஆலைகளில் கிடைக்கின்ற கரும்புச் சக்கையைப் பயன்படுத்தி அந்த மாவட்டத்திலே ஆலை தொடங்கப்படுமா, அதற்கு அரசு முயற்சிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

[1987 ஏப்ரல் 4

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. உத்திராபதி அவர்கள் அவருடைய ஊருக்குக் கேட்கிறார்கள். இவர்கள் இவருடைய ஊருக்குக் கேட்கிறார்கள். உறுப்பினர் அவர்களே அதே கேள்வியைத்தான் கேட்கின்றார்கள். மொத்தத்திலே ஒரு காகித ஆலை தொடங்குவது என்றால், கரும்புச் சக்கையிலே இருந்து தயாரிக்கவேண்டும் என்றால், குறைந்தது ஐந்து ஆலைகள் சுற்றிலும் இயங்கவேண்டும். அப்படிப்பட்ட நிலைமை வந்த பிறகுதான் மேலும் ஒரு காகித ஆலையை உருவாக்க முடியும். அந்த நிலைமை வந்த பிறகு அதைப்பற்றி அரசு பரிசீலிக்கும்.

பூச்சிக்கொல்லி மருந்துக்கு ஒரே விலை.

287—(* வினா எண் 10500) **திரு. வே. கு. சின்னசாமி:** மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

விவசாயப் பொறியியல் சேவைக் கூட்டுறவு மையங்களிலும் விவசாயக் கிடங்குகளிலும், பூச்சிக்கொல்லி மருந்துகள் ஒரே விலைக்கு கிடைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விவசாயப் பொறியியல் சேவை கூட்டுறவு மையங்களிலும் விவசாயக் கிடங்குகளிலும் ஒரே விலையில் பூச்சிக்கொல்லி மருந்துகள் விற்பனை செய்ய சாத்தியமில்லை.

திரு. மா. சின்னராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சேவைக் கூட்டுறவு மையங்களின் விவசாயக் கிடங்குகளிலே ஆண்டு முழுவதற்கும் தமிழகத்திலே இருக்கின்ற எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் ஒரே மாதிரியான பூச்சிக்கொல்லி மருந்துகளை வாங்கி வைத்து விடுகின்றார்கள். அந்தந்தப் பகுதிகளுக்கு ஏற்றாற் போல், முன்னமேயே தேவைகளை அறிந்து தேவையான மருந்துகளை ஒவ்வொரு மாவட்டத்தினுடைய கிடங்குகளிலே வைப்பதற்கான ஏற்பாடுகளை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் செய்து கொடுப்பார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 4]

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதைப் பரிசீலித்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்கலாம். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னதைப்போல ஒவ்வொரு பகுதிக்கும் ஒவ்வொரு வகையான மருந்து தேவைப்படுகிறது. எந்தெந்தப் பகுதிக்கு எந்தெந்த மருந்து தேவைப்படுகிறதோ அந்தந்த மருந்து அந்தந்தப் பகுதியிலே வைக்க ஏற்பாடு செய்யலாம்.

திரு. ஆர். ஈஸ்வரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பூச்சிக்கொல்லி மருந்து அந்தந்த ஊராட்சி ஒன்றியத்திலேயுள்ள விவசாயக் கிடங்குகளில் கிடைக்கவேண்டும். மனிதருக்கு எப்படி டாக்டர்கள் இன்னின்ன வியாதி என்று பரிசீலனை செய்து சொல்கின்றார்களோ அதுபோல விவசாயத்திற்கும் ஏற்படுகின்ற நோய்களைக் கண்காணிப்பதற்காக அங்கே இருக்கக்கூடிய வேளாண்மைத் துறை அதிகாரிகள் கிராமத்திலுள்ள விவசாயிகளைக் கண்டு இன்னின்ன மருந்து, இன்னின்ன பூச்சிகளைக் கொல்லும், மகசூல் பாதிப்பைத் தடுக்கும் என்று பரிசீலனை செய்து சொல்ல வேண்டும். எனவே அந்தந்த கிராமங்களில் பயிற்சி வழிதொடர்புத் திட்டத்தின் மூலமாக அவர்களுக்கு விளக்கம் அளிப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 10-20)

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே தமிழகத்திலே எந்தெந்தப் பகுதிகளிலே, என்னென்ன வகை பூச்சிகளால் பயிர்கள் பாதிக்கப்படுகின்றன என்று கண்டறிந்து, தினசரி காலை வானொலி மூலம் இன்னின்ன மருந்துகளை இன்னின்ன அளவுகளில் கலந்து தெளித்தால், பூச்சிகள் கொல்லப்படும் என்கிற செய்தியைச் சொல்லிக்கொண்டு வருகிறார்கள். பயிற்சி வழி தொடர்புத் திட்ட அதிகாரியும் மக்களிடத்தில் பிரச்சாரம் செய்து வருகிறார். எங்காவது, ஏதாவது தடை இருந்தால், அதைப்பற்றி தெரியாமல் இருந்தால், விவசாயிகளுடைய எண்ணங்களை இங்கே எடுத்துச் சொன்னால், அறிவித்தால் மக்களுக்கு அதைப்பற்றி போதிக்க அரசால் ஆவன செய்யப்படும்.

[1987 ஏப்ரல் 4

மாண்புமிகு திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் (பேரவைத் துணைத் தலைவர்) : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விவசாயப் பொறியியல் சேவைக் கூட்டுறவு மையங்களிலும், விவசாய டெப்போக்களிலும் விற்கப்படுகின்ற பூச்சிக் கொல்லி மருந்துகளை சில நேரங்களில், சிலர், விவசாயிகளுடைய பெயரைச் சொல்லி வாங்கிக்கொண்டு போய் தனியார் கடைகளில் விற்கிறார்கள். அரசு மருத்துவமனைகளில் வழங்கப்படுகின்ற மருந்துகளில் கூட, 'தமிழக அரசு' என்று போடுகிறார்கள். அதுபோல விவசாயிகளுக்கு வழங்குகின்ற பூச்சிக்கொல்லி மருந்து மூட்டைகளிலும், புட்டிகளிலும் 'தமிழக அரசு' என்று சின்னம் போட்டு, பொது மருத்துவத் துறையிலே செய்வதைப் போல ஏற்பாடு செய்து, தவறு நடைபெறாமல் தடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நல்ல யோசனை, பரிசீலிக்கலாம்.

திரு. ஆர். தியாகராசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பார்க்கலாம் என்று சொன்னார்கள். இதிலே மிக்க கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பார்க்கலாமென்று சொல்லவில்லை, பரிசீலிக்கலாம் என்றுதான் சொன்னேன்.

திரு. ஆர். தியாகராசன் : மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்களே, ஒரு மூட்டை பூச்சிக்கொல்லி மருந்தின் விலை ரூ. 75. சாதாரணமாக சுண்ணாம்புத் தூள்களை எல்லாம் கலந்து பூச்சிக் கொல்லி மருந்தோடு கொடுக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே நெல்லுக்கு அடித்ததைப் பூச்சிகள் சாப்பிட்டு, பூச்சிகளை அந்த மருந்து கொல்லாத அளவுக்குத் தரம் இல்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, பூச்சிகளைக் கொல்லும் அளவுக்குத் தரமான மருந்தை வழங்க, உற்பத்தி செய்ய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உரிய நடவடிக்கை எடுப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சில மருந்துகளால் பூச்சிகள் வளர்கின்றன என்று விவசாயத்தைப் பற்றி அறிந்த மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். எந்த மருந்து என்று குறிப்பிட்டுச் சொன்னால் நான் அந்த மருந்துக் கம்பெனிமீது நடவடிக்கை எடுக்கத் தயாராக இருக்கிறேன். விவசாயத்திற்கு எது எது தேவை என்பதை அதிகாரிகள் பார்த்து, விஞ்ஞானிகள் சொல்கிற கருத்துக்கு ஏற்ப, அவர்கள் கண்டுபிடிப்புகளைப் பயன்படுத்தியதற்குப் பிறகுதான் நாட்டு மக்களுக்கு அதைத் தருகிறார்கள், அதைப்பற்றிச் சொல்கிறார்கள். ஆனாலும் எங்கேயாவது ஏதாவது தவறுகள் சில மருந்துகளால் வந்திருக்கக் கூடும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் மருந்துக் கம்பெனியைப்பற்றி சொல்கிறார்களா? அல்லது தமிழக அரசுத் துறையிலே இருக்கிற விவசாயக் கிடங்குகளிலே அப்படிப்பட்ட தவறு நடைபெறுகிறது என்பதைக் கண்டறிந்து சொன்னால் அதற்குத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. த. பழனி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விவசாய சேவை கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலும், மற்றும் விவசாயிகளுக்கு மருந்துகள் அளிக்கின்ற டெப்போக்களிலும் விற்கின்ற மருந்துகளின் விலை வெளி மார்க்கெட் மருந்துகளின் விலையை விட ஒரு மூட்டைக்கு 15 ரூபாய், 20 ரூபாய் அதிகமாக இருக்கிறது. அப்படியானால் ஒரு டன்னுக்கு 200 ரூபாய், 300 ரூபாய் வரை அதிகமாக வருகிறது. கடன் வாங்கி விவசாயம் செய்கிற விவசாயிகள் கூட இந்த டெப்போக்களில் இருந்து கூடுதல் விலை கொடுத்து மருந்துகளை வாங்குகிற நிலை இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட நிலையைத் தவிர்த்து, ஏற்கெனவே மார்க்கெட்டுகளில் விற்கிற விலையிலேயே விவசாயிகளுக்கு மருந்தைக் கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்லியது போன்ற குற்றச்சாட்டு இதுவரை வரவில்லை. இந்த மருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் லாப நஷ்ட அடிப்படையில் இயங்காமல், மருந்துகளை வாங்கி விவசாயிகளுக்கு விற்கிறோம். அதன்படி பார்த்தால் மார்க்கெட் விலையை விடக் குறைவாகக்

தான் விலை இருக்க வேண்டும். அப்படி இருக்கும்படிதான் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆனாலும் எங்கேயாவது மார்க்கெட் விலையை விட அதிகமாக இருக்கிறது என்றால் அதைத் தவிர்க்க அரசு தக்க ஏற்பாடு செய்யும்.

திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது பூச்சிக் கொல்லி மருந்து உற்பத்தி செய்யப் பட்ட நாளிலிருந்து ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள்ளாக அதைப் பயன்படுத்தினால்தான் பலன் ஏற்படும். உற்பத்தி செய்யப்பட்டு பல நாட்களாகி, காலாவதியாகிவிட்ட பூச்சிக்கொல்லி மருந்து பல விவசாய சேவைக் கூட்டுறவு மையங் களிலும் விவசாயப் பொறியியல் சேவைக் கூட்டுறவு மையங்களி லும் விற்கப்படுவதால், அதை வாங்கிப் பயிர்களுக்குப் பயன் படுத்துகின்றபோது என்ன விளைவு வர வேண்டுமோ அதற்கு மாறாக, எதிர்மாறான விளைவு ஏற்படுவதாகப் புகார் கூட தெரி விக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதன்மீது ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா? இல்லையெனில், இனிமேலாவது அப்படிப்பட்ட தேவை சங்கங்களிலே பணிபுரிபவர்கள்மீது நடவடிக்கை எடுக்க அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: தலைவரவர்களே, அப்படிப் பட்ட புகார்கள் தற்போது என்னிடத்திலே எதுவும் இல்லை. புகார் வந்தால் கவனிக்கலாம்.

குளத்தூர் தொகுதி அண்ணா பண்ணை.

288—(*வினா எண் 10609) **திரு. த. மாரிமுத்து:** மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) குளத்தூர் தொகுதியில் உள்ள அண்ணா பண்ணையில் என்னென்ன ஆராய்ச்சி நடைபெறுகிறது?

(ஆ) இப்பண்ணை இலாபத்தில் இயங்குகிறதா?

(இ) இதனை விரிவாக்கும் திட்டம் ஏதும் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) புதுக்கோட்டை மாவட்டம் குளத்தூர் தொகுதியிலுள்ள அண்ணா பண்ணையில் ஆராய்ச்சி ஏதும் நடைபெறவில்லை.

(ஆ) ஆம். இப்பண்ணை இலாபத்திலே இயங்குகிறது.

(இ) மேற்படி பண்ணையினை விரிவாக்கும் திட்டம் தற் போது ஏதும் இல்லை.

திரு. த. மாரிமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குளத்தூர் தொகுதியிலே உள்ள பேரறிஞர் அண்ணா பெயரிலே அமைந்துள்ள அண்ணா பண்ணை இலாபகரமாக இயங்குகிறது என்று சொன்னார்கள். நம்மையெல்லாம் வளர்த்து ஆளாக்கிய பேரறிஞர் அண்ணா பெயரிலே உள்ள அந்த விவசாயப் பண்ணையில் விவசாயக் கல்லூரி ஒன்றை அமைத்துத் தர அமைச்சரவர்கள் முன்வருவார்களா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தஞ்சை மாவட்டத்திலேயும், வடார்க்காடு மாவட்டத்திலேயும்தான் தற்பொழுது விவசாயக் கல்லூரி அமைப்பதற்கான சாத்தியக்கூறுகளை ஆராய ஒரு குழு நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அண்ணா பண்ணை புதுக்கோட்டை மாவட்டத்திலே இருக்கிறது. அந்தப் பிரச்சினை எதுவும் தற்போது எழவில்லை.

திரு. த. மாரிமுத்து: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே நான் பேசுகின்றபொழுதெல்லாம் புதுக்கோட்டை மாவட்டம் மிகுந்த வறட்சி மிகுந்தது என்று பேசியதை நீங்களெல்லாம் அறிவீர்கள். மேலும் இந்தப் பண்ணை அண்ணா பெயரிலே அமைந்திருக்கிறது. மேலும் அரசு அமைத்துள்ள அந்தப் பண்ணை, அண்ணா பெயரிலே அமைந்துள்ள அந்தப் பண்ணை இலாபகரமாக இயங்குகிறது. மேலும் அங்கே ஆலங்குடி தொகுதியிலே ஒரு பண்ணை, வல்லத்திராகோட்டையிலே ஒரு பழப் பண்ணை போன்ற விவசாயப் பண்ணைகளெல்லாம் இருக்கின்றன. எனவே, இதைக் கருத்திற்கொண்டு நம்முடைய பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களுக்குப் பெருமை சேர்க்கும் வகையிலேயும், நம்முடைய

1987 ஏப்ரல் 4]

மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களை ஆளாக்கியதற்கு நன்றிக் கடனாகவும்—அவர்கள் நினைத்தால் புரட்சித் தலைவர் அவர்களிடத்திலே சொன்னால் மறுக்க மாட்டார்கள்—அருள்கூர்ந்து அவர்கள் சொல்லி அங்கே அண்ணா பண்ணையிலேயே ஒரு விவசாயக் கல்லூரி அமைக்க அமைச்சரவர்கள் முன் வருவார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : தலைவரவர்களே, அதற்கு ஒரேயொரு வழி, அந்தக் கல்லூரி எங்கே ஏற்பட்டாலும் அதற்கு அறிஞர் அண்ணா கல்லூரி என்று பெயர் வைத்துவிடுவதுதான்.

கல்லாற்றிலிருந்து மதுரைக்குக் குடிதண்ணீர்.

289—(* வினா எண் 11577) **மாண்புமிகு திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் (பேரவைத் துணைத் தலைவர்) :** மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கேரளாவின் கல்லாற்றில் இருந்து மதுரைக்குக் குடிதண்ணீர் பெற கேரள அரசை மாநில அரசு கோரியுள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) ஆம்.

(ஆ) இது குறித்து இரு மாநிலங்களின் சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர்கள் பேசி ஒரு உடன்பாட்டிற்கு வரலாம் என கேரள மாநில முதல்வருக்கு நமது முதலமைச்சர் அவர்கள் எழுதியதற்குக் கேரள மாநிலத்தின் முன்னாள் முதல் அமைச்சரிடமிருந்து பதில் வந்துள்ளது. இப்பொருள் அரசின் ஆய்வில் உள்ளது.

மாண்புமிகு திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் (பேரவைத் துணைத் தலைவர்) : மாண்புமிக்க பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரை மாநகரினுடைய குடிதண்ணீர்ப் பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதற்கு இந்தக் கல்லாற்றிலேயிருந்து தண்ணீர் கொண்டு வருவதைத் தவிர, வைகை ஆற்றிலிருந்து நீர் ஆதாரங்களைப் பெறுவதற்கு ஏதாவது திட்டம் இருக்கிறதா உலக வங்கியினுடைய உதவியுடன் அப்படியென்றால் [illegible] திட்டத்தினுடைய மதிப்பீடு எவ்வளவு என்கின்ற [illegible] அறிய விரும்புகிறேன்.

87 ஏப்ரல் 4]

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உலக வங்கி உதவியோடு வைகை நதி நீர் ஆதாரத்தைக் கொண்டு, 32.51 கோடி செலவில் மதுரை நகருக்குக் குடிநீர் வழங்க ஒரு திட்டம் தமிழ்நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரியத்தினால் செயல் படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

மாண்புமிகு திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் (பேரவைத் துணைத் தலைவர்) : மாண்புமிக்க பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தற்போது அந்த நகரிலே ஏற்பட்டிருக்கின்ற குடிதண்ணீர்ப் பிரச்சினையைச் சமாளிப்பதற்காக இரயிலிலே தண்ணீரைக் கொண்டு வந்து அங்கே குடிதண்ணீர் விநியோகிப்பதற்கு அரசு ஏதாவது முயற்சிகளை மேற்கொள்ளுமா என்கின்ற விவரங்களை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம் : தலைவரவர்களே, இரயிலிலே தண்ணீர் கொண்டு வருகின்ற நிலைமை சென்னைக்கு ஒரு கால கட்டத்திலே இருந்தது. மதுரைக்கு அந்தக் காலகட்டம் என்றைக்கும் வரத் தேவையில்லை. ஏனென்றால் வைகை நதியிலே எங்கே கிணறு தோண்டினாலும் தண்ணீர் கிடைக்கும். அதோடு கல்லாற்றிலே இருந்து தண்ணீர் கொண்டு வருவதற்காக கேரள முன்னாள் முதலமைச்சர் திரு. கருணாகரன் அவர்களிடத்தில் நாங்கள் பேசியிருக்கிறோம். பேச்சுவார்த்தை நடந்து கொண்டிருக்கின்றபொழுதே ஆட்சி அங்கே மாறியிருக்கிறது. கேரள முன்னாள் முதலமைச்சர் தருவதற்கு இயலாது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இருந்தாலும் இப்பொழுது வந்திருக்கின்ற புதிய அரசை கல்லாற்றிலிருந்து குடிக்க மட்டும் தண்ணீர் கேட்டு பெறுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய இந்த அரசு தொடர்ச்சியாக முயற்சி செய்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, இரயிலிலே தண்ணீர் வர வேண்டிய தேவை தற்போது எதுவுமில்லை.

திரு. அ. பாலுசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரை நகரத்தில் உலக வங்கியின் மூலமாகக் கடன் பெற்று வைகை நதியின் மூலமாகத் தண்ணீர் கொண்டு வரப் போவதாகக் கூறினார்கள். அந்த வேலை எப்பொழுது ஆரம்பிக்கப்படும் என்பதை அமைச்சரவர்கள் அறிவிக்க முடியுமா?

[1987 ஏப்ரல் 4

(முற்பகல் 10-30)

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: தலைவரவர்களே, உலக வங்கி உதவியுடன் தற்போது அந்த வேலை நடந்து கொண்டிருக்கிறது.

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: தலைவரவர்களே, கேரள அரசோடு பேசி, கல்லாற்றிலிருந்து மதுரைக்குத் தண்ணீர் கொண்டுவர முயற்சி செய்வதாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஏற்கெனவே பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்திருப்பது போல காமராஜர் மாவட்டத்தில் விருதுநகர், சிவகாசி, ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர் போன்ற பகுதிகளுக்கு, கேரளத்திலிருந்து குடிநீர் கொண்டுவர ஏற்பாடு செய்யப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: தலைவரவர்களே, கல்லாற்றிலிருந்து தண்ணீர் கொண்டுவர வேண்டுமென்றால் அந்த ஆறு கேரளத்தில்தான் இருக்கிறது; அதற்குத்தான் முயற்சி எடுக்கிறோம். முயற்சி வெற்றிபெற்றால் மதுரைக்கு நல்ல வாய்ப்பு கிடைக்கும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேரளத்திலிருந்து காமராஜர் மாவட்டத்திற்குத் தண்ணீர் கொண்டுவர முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். முதலிலே மதுரைக்குக் கிடைக்கட்டும்; பின்னால் காமராஜர் மாவட்டத்திற்குப் பார்க்கலாம்.

தமிழ்நாட்டில் கரும்பின் விலை.

290—(*வினா எண் 12609) **திரு. ஆர். தியாகராசன்:** மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

தமிழ்நாட்டில் கரும்பு உற்பத்தி செய்யும் விவசாயிகளுக்கு டன் ஒன்றுக்கு ரூ. 250 அளிக்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கு மைய அரசு 8.5 சதவிகிதம் சர்க்கரை கட்டுமானமுள்ள கரும்புக்கு டன் ஒன்றிற்கு ரூ. 170 என விலை அறிவித்தது. விவசாயிகள் நலனைக் கருதி

1987 ஏப்ரல் 4]

மாநில அரசு 8.5 சதவிகிதம் மற்றும் அதற்குக் கீழும் சர்க்கரை கட்டுமானமுள்ள கரும்புக்கு ரூ. 200 என்று அறிவித்துள்ளது. 8.5 சதம் சர்க்கரை கட்டுமானத்திற்கு மேல கூடுதலாகக் கிடைக்கும் சர்க்கரை கட்டுமானம் ஒவ்வொரு 0.1 சதத்திற்கும் 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கு குவிண்டாலுக்கு 23.0294 பைசா வீதம் பிரிமியமாக வழங்கப்படும். அதன்படி சர்க்கரை சத்து அடிப்படையில் விவசாயிகளுக்கு ரூ. 214 முதல் ரூ. 259 வரை கிடைக்கும்.

திரு. ஆர். தியாகராசன்: தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் நீண்ட அனுபவம் உடையவர்கள். ஆகவே, அவர்களுக்கு எல்லா விவரங்களும் நன்றாகத் தெரியும். போன ஆண்டு கூட இந்த அரசு 8.5 சதவீதம் சர்க்கரைச் சத்துக்கு டன்னுக்கு 30 ரூபாய் அதிகமாகக் கொடுத்தது. 165 ரூபாய் கொடுக்கும்போது 30 ரூபாய் கூடுதலாகக் கொடுத்தார்கள். இப்போது 170 ரூபாய் கொடுக்கிறபோதும் அதே 30 ரூபாய்தான் கொடுத்துவருகிறார்கள். மொத்தத்தில் 259 ரூபாய் வரையில் கிடைக்கும் என்று சொன்னார்கள். 8.5 சதவீத சர்க்கரை சத்துக்கு இந்த விலை கிடைக்காது. அதேநேரத்தில் கரும்புத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கிற கரும்பாலை நிர்வாகத்தினருக்கு நல்ல இலாபம் கிடைக்கிறது. அரசும் தனியாரும் நல்ல ஆதாயம் பெறுகிறார்கள். கிட்டத்தட்ட ஒரு மூட்டை சர்க்கரைக்கு 560 ரூபாய் வருகிறது. டன்னுக்கு ஒரு மூட்டை சர்க்கரை உற்பத்தியாகிறது. ஆகவே, அதில் பாதியாவது கரும்பு பயிர் செய்கிற எங்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடாதா? அதற்கு முயற்சி செய்ய வேண்டும். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் புரட்சித் தலைவர் அவர்களிடம் சொல்லியாவது விவசாயிகள் விஷயத்தில் கருணை காட்டி, வறட்சியாக இருக்கின்ற இந்த நேரத்தில் கரும்புப் பயிர் செய்கின்ற விவசாயிகள் ஓரளவுக்காவது பயன்பெற ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: தலைவரவர்களே, அரசுத் துறையில் 14 சர்க்கரை ஆலைகள் நடைபெறுகின்றன. கரும்பு விவசாயிகளுக்குக் கட்டுமான விலையில்தான் நாங்கள் பணத்தை அளித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதோடு ஆலைப் பணியை விரிவாக்கம் செய்ய வேண்டிய வேலை இருக்கிறது. ஒரு ஆலையை விரிவுபடுத்த வேண்டுமானால் 10 கோடி ரூபாய். 11 கோடி ரூபாய் தேவைப்படுகிறது. அப்படி விரிவாக்கப்படும்போது மேற்கொண்டு

[1987 ஏப்ரல் 4

சுமார் 10,000 ஏக்கர் கரும்பு விவசாயம் செய்ய முடியும். ஆலையை விரிவாக்க ஆலை நிர்வாகம் தேவையான பணத்தைச் செலவிட்டால்தான் மேற்கொண்டு 10,000 ஏக்கர் பயிரிட முடியும். தனியார் கரும்பாலையாக இருந்தாலும் சரி, அரசுத் துறையைச் சேர்ந்த கரும்பாலையாக இருந்தாலும் சரி, எல்லாப் பணத்தையும் கரும்பு விவசாயிகளிடம் கொடுத்துவிட்டால் எப்படி விரிவாக்கம் செய்ய முடியும், எப்படி அதிகப்படியான நிலங்களைக் கரும்பு விவசாயத்திற்குக் கொண்டுவர முடியும் என்று எங்களைக் கேட்கிறார்கள். ஆகவே, தற்போதுள்ள நிலையில் தமிழ்நாடு மற்ற மாநிலங்களைக் காட்டிலும் நல்ல விலை தருகிறது. இது நியாயமான விலை என்பதைப் பணிவோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆர். தியாகராசன்: தலைவரவர்களே, 1983-84 ஆம் ஆண்டுக்கெல்லாம் போக்குவரத்து சார்ஜ் என்று கொடுத்தார்கள். கரும்பாலைக்கு, கரும்பு கொண்டுவருகின்ற விவசாயிகளுக்கு, ஆலையிலிருந்து 10 கிலோமீட்டர் தூரத்தில் இருப்பவர்களுக்கு, டன்னுக்கு 25 ரூபாய் கொடுக்கிறார்கள் என்றால் 45 கிலோமீட்டர் தூரத்தில் இருப்பவர்களுக்கு 65 ரூபாய், 70 ரூபாய் லாரி வாடகை கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. அப்போது டன்னுக்கு 200 ரூபாய் கொடுத்தால்கூட 45 கிலோமீட்டர் தூரத்தில் இருப்பவர்களுக்கு, டன்னுக்கு 130 ரூபாய்தான் கிடைக்கும். ஆகவே அரசும் நிர்வாகமும் சேர்ந்து பேசி, கரும்பு விவசாயிகளுக்குச் சமமாக விலை கிடைக்கின்ற அளவுக்கு ட்ரான்ஸ்போர்ட் சார்ஜ் கொடுக்க வேண்டும்.

பத்து ரூபாய் ஒரு டன்னுக்கு வாடகை என்று சொன்னால் அதனால் ஆலை ஓரமாக இருப்பவர்களாக இருந்தாலும் சரி, அல்லது தூரத்தில் இருப்பவர்களாக இருந்தாலும் சரி பாதிக்கப்படாத வகையில் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். கரும்புக்குக் கிடைக்கின்ற தொகை ஒரேமாதிரியானதாக இருக்கவேண்டும். கிட்ட இருப்பவர்கள் குறைவான வாடகையே கொடுப்பதன் காரணத்தால் அவர்களுக்குப் பயன் ஏற்படுகிற நிலைமையும், தூரத்தில் இருக்கின்றவர்கள் அதிக வாடகை தருவதால் எங்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகின்ற நிலைமையும் இருக்கிறது. இந்த நிலைமையைப் போக்க வேண்டும். . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நேற்றைக்கு முன்தினம்தான் விவசாய மானியமே நிறைவேறி இருக்கிறது.

1987 ஏப்ரல் 4]

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்பதில் இருக்கின்ற நியாயம் எனக்குப் புரிகிறது. நெடுந்தூரம் போகின்றபோது லாரிச் சத்தத்தை ஆலைச் சொந்தக்காரர்கள் தருவதற்குக் கஷ்டப்படுகிறார்கள். வேண்டுமானால் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னதுபோல் ஆலை நிர்வாகிகளிடத்தில் இதைப் பற்றிப் பேசிப் பார்க்கலாம்.

திரு. தி. அன்பழகன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கரும்பின் ரெக்கவரியைப் பொறுத்துத்தான் இந்திய அளவில் விலை நிர்ணயம் செய்யப்படுகிறது. அப்படிப் பார்க்கின்றபோது உத்தரப்பிரதேச மாநிலத்தில் கரும்பின் உற்பத்திச் செலவு குறைவாக இருந்தாலும் ரெக்கவரி அதிகமாக இருக்கிறது. ஆனால் தமிழகத்தினைப் பொறுத்தவரையில் உற்பத்திச் செலவு அதிகமாக இருக்கிறது; ரெக்கவரி குறைவாக இருக்கிறது. ஆகவே விவசாயிகளுக்குக் கொடுக்கின்ற விலை கட்டுப்படியாகவில்லை. ஆகவே மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னதுபோல் ட்ரான்ஸ்போர்ட் செலவை மானியமாக அளிக்க அரசு பரிசீலனை செய்யுமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உத்தரப்பிரதேசத்தில் உற்பத்தி செய்யப்படுகிற கரும்புக்கு ரெக்கவரிச் சத்து அதிகம் இல்லை. மகாராஷ்டிரம் மற்றும் சில மாநிலங்களில்தான் அது அதிகமாக இருக்கிறது. உத்தரப்பிரதேச மாநிலத்தில் ரொம்பக் குறைவுதான். ஆகவே அதோடு தொடர்புபடுத்தினால் நாம் கொடுப்பது ரொம்ப, ரொம்ப அதிகமாகும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

குருவிகுளம் ஒன்றியம் இளையரசனேந்தல் உயர்நிலைப் பள்ளியை உயர்த்துதல்.

291—(*வினா எண். 9014) **திரு. ஆர். ரெங்கசாமி:** மாண்புமிகு கல்வி மற்றும் சட்டத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) குருவிகுளம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தைச் சார்ந்த இளையரசனேந்தல் உயர்நிலைப் பள்ளியை மேல்நிலைப் பள்ளியாக ஆக்கிட உத்தேசம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது செய்யப்படும்?

[1987 ஏப்ரல் 4

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) இல்லை. (ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

நீதிமன்றங்களில் சொத்து ஜாமீனுக்குப் பதில் நபர் ஜாமீன் முறையை அமலாக்குதல்.

292—(*வினா எண். 9118) **திரு. கே. சுப்பராயன்:** மாண்புமிகு கல்வி மற்றும் சட்டத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

நீதிமன்றங்களில் குற்றம் சாட்டப்பட்டவர்களை ஜாமீனில் எடுக்கிறபோது சொத்து ஜாமீன் கோரப்படுவதற்குப் பதிலாக நபர் ஜாமீன் முறையை அமலாக்குகின்ற முறையில் சட்டத் திருத்தம் கொண்டுவர அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இல்லை.

திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மனிதனை நினை என்று கற்றுத் தந்த தந்தை பெரியார் அவர்களின் வழித்தோன்றல் ஆட்சியில் இருக்கிற இந்த நேரத்தில் மனிதர்களை மதிக்காமல் சொத்துக்களை மதிக்கிற நடைமுறையை மாற்றுகிற வகையில், சொத்து ஜாமீன் பெறுவதற்குப் பதிலாக நபர் ஜாமீனே போதும் என்ற நடைமுறையைக் கொண்டு வர அரசு முன்வருமா என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 73-வது திருத்தப்பட்ட குற்றவியல் நடைமுறைச் சட்டத்தினுடைய 436 (1), 437 (1), 440 (1), 441 (1) என்ற பிரிவுகளின்படி சொத்து ஜாமீன் என்பது நீதி பரிபாலனத்தினுடைய நன்மை கருதி இருக்கவேண்டும் என்று முடிவு செய்து அது சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை நீக்குவோமானால் குற்றவியல் நீதிமன்றங்களில் வழக்குகளை விசாரித்துத் தீர்த்து வைப்பதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டு நிலுவைகள் அதிகமாகும் என்ற உயர்நீதிமன்றத்தினுடைய கருத்தை ஒட்டி 1973-ல் இந்த முடிவு எடுக்கப்பட்டது. அது தொடர்ந்து இருந்து வருகிறது.

1987 ஏப்ரல் 4]

திரு. கே. சுப்பராயன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் நூற்றுக்கு எண்பது பேர்களுக்கு ஒரு அடி நிலம்கூட சொத்தாக இல்லாத இந்த நிலையில் ஒரு சாதாரண வழக்கில் யாரையாவது பிடித்துக்கொண்டு சென்றால் அந்த வழக்கு முடிகின்ற வரையில் அவர்கள் சிறைச்சாலையில்தான் அடைக்கப்பட்டு கிடக்கவேண்டுமா, அதைத்தவிர வேறு வழியே இல்லையா? எனவே சொத்தே இல்லாத நிலை நிலவுகிறபோது அசைகிற மனிதனைக் காட்டிலும், அசையாத சொத்துக்கு முக்கியத்துவம் கொடுப்பது முற்றிலும் பொருத்தமற்றது என்பதை அரசு உணர்ந்து இனிமேலாவது இந்த நடைமுறையை மாற்றுவதற்குரிய வகையில் பொருத்தமான முறையை, மனிதாபிமான அடிப்படையிலான முறையைக் கொண்டு வர அரசு முயற்சிக்குமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பிரச்சினை குற்றவாளிகளைப் பொறுத்தது; குற்றத்தின் தன்மையைப் பொறுத்தது. தமிழக அரசு மட்டும் இதில் ஒன்றும் செய்ய முடியாது. அகில இந்திய அளவில் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய ஒன்று இது. இதுகுறித்து அரசு ஆயும்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழக அரசு ஆயுள் தண்டனைக் கைதிகளுக்கு பரோலில் லீவு கொடுக்கின்றபோது எந்தவிதமான ஜாமீனும் இல்லாமல் கொடுத்துக் கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால் இப்போது ஜாமீன் கொடுக்க வேண்டியுள்ளது. அத்துடன் எஸ்கார்ட்களுக்கும் 2,000 ரூபாய் கட்டவேண்டிய சூழ்நிலையும் இருக்கிறது. மற்ற மாநிலங்களில் சுலபமாக ஆயுள் தண்டனைக் கைதிகளுக்கு பரோலில் லீவு கொடுக்கிறார்கள். ஏழை எளிய ஆயுள்தண்டனைக் கைதிகளால் எப்படி இவ்வளவு ரூபாயைக் கட்ட முடியும்? அதை உணர்ந்து அரசு தாராளமாக லீவு கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க முன்வருமா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மிகத் தாராளமாக ஆயுள் கைதிகளுக்கு பரோலில் விடுதலை தரவேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடுதான் கடந்த சில ஆண்டுகளில் அவ்வாறு கொடுக்கப்பட்டது. ஆனால் சாதிருஷ்ட-

வசமாக அப்படி பரோலில் தாராளமாக வெளியே சென்றவர்களால் 165 பேர் தலைமறைவாகிவிட்டார்கள். இதுவரையில் அவர்கள் சிறைச்சாலைக்கு வரவில்லை. மேலும் வெளியே சென்றவர்கள் பல கொலைகளையும் செய்திருக்கிறார்கள். இதன் காரணமாகத் தான் தற்போது நடவடிக்கை சற்று கடுமையாக்கப்பட்டு இருக்கிறது.

(முற்பகல் 10-40)

திருமதி டி. யசோதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குற்றத்தின் அடிப்படையில் அந்த ஜாமீன்களுக்கு சொத்து ஜாமீன் கொடுக்கப்பட வேண்டியிருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். சாதாரண வழக்குகளுக்கு, செக்ஷன் 75 என்று சொல்லக்கூடிய சண்டை கேஸ்களுக்குக்கூட இந்த சொத்து ஜாமீன் கேட்கிறார்கள். இதுபோன்ற சிறு சிறு வழக்குகளுக்கெல்லாம் இந்த சொத்து ஜாமீன் அளிக்கப்படுவது நிவர்த்திக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே நான் சொன்ன பதில்தான். இதுபற்றி அகில இந்திய அளவிலே ஒரு முடிவு எடுத்தாக வேண்டும். மைய அரசு அப்படி ஒரு முடிவு எடுக்குமானால் அனைத்து மாநிலங்களிலும் சரியாக அதை அமல் நடத்த முடியும். அதற்குத்தான் அரசு ஆயும் என்று ஏற்கனவே சொன்னேன்.

கல்லூரிகளில் கம்ப்யூட்டர் பாடம்.

293—(* வினா எண் 9774) **திரு. மு. தங்கமணி:** மாண்புமிகு கல்வி மற்றும் சட்டத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

கல்லூரிகளில் கம்ப்யூட்டர் பற்றிய பாடம் கட்டாயமாக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கல்லூரிகளில் கம்ப்யூட்டர் பற்றிய பாடம் கட்டாயமாக்குதல் குறித்து தற்போது கருத்துரு இல்லை. ஆனால் அதை பள்ளிகளிலும் கல்லூரிகளிலும் எந்த அளவுக்கு நடைமுறைக்குக் கொண்டு வரவேண்டும் என்று ஆய்வதற்கு ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. மு. தங்கமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு சட்ட அமைச்சர் சொல்கிறபோது கட்டாயம் ஆக்கும் கருத்துரு இல்லை என்று சொன்னார்கள். இன்றைக்கு, கல்வித் துறையைப் பொறுத்தவரையில் கணக்குகளைத் துல்லியமாகச் செய்ய இப்படிப்பட்ட கருவிகளால் முடியும் என்ற வகையில் கம்ப்யூட்டர் பற்றி கல்லூரிகளில் பாடமாக்குவதற்கு அரசு பரிசீலனை செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புவதோடு இப்போது கல்லூரிகளிலும் பள்ளிகளிலும் எப்படி கம்ப்யூட்டர் பாடம் நடத்தப்படுகிறது என்பதையும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கம்ப்யூட்டர் எலக்ட்ரானிக் சைன்ஸைப் பொறுத்தவரையில் அதனுடைய இன்றியமையாத தேவையை உணர்ந்து, இன்றைக்கு வேகமாக வளர்ந்து வருகிற அறிவியல் உலகில் அது அவசியம் தேவை என்ற காரணத்தால், அது தீவிரமாகத் தேவை, தொழிற் கல்லூரிகளில் மட்டுமல்ல, கலைக் கல்லூரிகளிலும் கொண்டு வரவேண்டும் என்று அரசு ஒரு முடிவு எடுத்து பல்கலைக் கழகத்திடம் வற்புறுத்தி ஆங்கும் ஏகமனதாக தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கிறது. வரும் ஆண்டுகளிலிருந்து எல்லாப் பள்ளிகளிலும், கல்லூரிகளிலும் கம்ப்யூட்டர் பாடமாகக் கொண்டு வரப்படும். அதை எந்த அளவிற்குக் கொண்டு வரவேண்டும் என்பதற்காக அண்ணா பல்கலைக் கழகத்தினுடைய துணைவேந்தர் டாக்டர் வி. சி. குழந்தைசாமி, சென்னை பல்கலைக் கழகத்தினுடைய துணைவேந்தர் டாக்டர் சுந்தரேசன், பாரதியார் பல்கலைக் கழகத்தினுடைய துணைவேந்தர் டாக்டர் சுப்பையான் ஆகியவர்களைக் கொண்ட ஒரு குழு போடப்பட்டிருக்கிறது. அந்தக் குழுவினுடைய அறிக்கை வந்த பிறகு, பள்ளிகளிலும், கல்லூரிகளிலும் எந்த அளவுக்குச் செய்ய வேண்டும் என்பதை ஆராயவேண்டும் என்று குழுவிற்குப் பணிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த அறிக்கை 3 மாத காலத்தில் வரும். வந்தபிறகு எந்தெந்தப் பாடத் திட்டத்தை எந்த அளவில் கொண்டு வரவேண்டும் என்று அரசு முடிவு செய்யும்.

ஜெயங்கொண்டம் தொகுதி, உடையார்பாளையம் அரசு மேல் நிலைப் பள்ளியில் பெண்களுக்கு ஆசிரியர் பயிற்சிப் பிரிவு துவங்குதல்.

294—(*வினா எண் 11307) **டாக்டர் ந. மாசிலாமணி:** மாண்புமிகு கல்வி மற்றும் சட்டத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

ஜெயங்கொண்டம் தொகுதியில் உள்ள உடையார்பாளையம் அரசு மேல்நிலைப்பள்ளியில் பெண்களுக்கு ஆசிரியர் பயிற்சிப் பிரிவு துவங்கும் திட்டம் அரசிடம் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இப்பள்ளியில் "இடைநிலை ஆசிரியர் பயிற்சி" என்ற தொழிற் பாடத்தை, 1986-87-ல் தொடங்க, அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

டாக்டர் ந. மாசிலாமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆசிரியர் பயிற்சித் தொழில் பாடத்தில் ஆதி திராவிட பழங்குடி மக்களுக்கு மொத்தமாக 250 மார்க்குகள் என்றும், தமிழ், ஆங்கிலம் ஆகியவற்றில் 50 மார்க்குகள் வாங்க வேண்டும் என்றும் இருப்பதிலிருந்து அவர்களுக்குச் சலுகை அளிக்க அரசு முவைருமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: தலைவர் அவர்களே, அதை அரசு பரிசீலிக்கும்.

டாக்டர் ந. மாசிலாமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அரசு உதவி புரியும் தனியார் பள்ளிகளிலும், அரசு உயர்நிலைப் பள்ளிகளிலும் பெற்றோர்-ஆசிரியர் சங்கம் என்ற பெயராலே நன்கொடை வசூலிப்பது அரசுக்குத் தெரியுமா? அதுகுறித்து கோரிக்கை மனு ஏதாவது வந்திருக்கிறதா? வந்திருந்தால் அரசு எடுத்த நடவடிக்கை என்ன? இனிமேல் வந்தால் அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுக்க இருக்கிறது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பெற்றோர்-ஆசிரியர் சங்கத்தின் மூலமாக பள்ளிகளுக்கு வேண்டிய இன்பிராஸ்ட்ரக்ச்சர் என்று சொல்லக் கூடிய அடிப்படை வசதிகளை செய்து கொள்ள நன்கொடை வசூலிப்பது ஒன்றும் குற்றம் இல்லை. உண்மையிலேயே அது உற்சாகப்படுத்தி ஊக்கப்படுத்த வேண்டிய ஒன்று. சீரமைப்பு மாநாடு என்ற அமைப்பின்கீழ் கிட்டத்தட்ட எல்லாப் பள்ளிகளிலும் இப்படி அமைக்கப்பட்டு பெற்றோர்-ஆசிரியர் சங்கத்தைச் சார்ந்தவர்கள் பள்ளிக்கு வேண்டிய அடிப்படை வசதிகளைப் பெறவும், தளவாட சாமான்கள் வாங்கவும் நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறார்கள். அரசு அதற்கு ஊக்கம் அளிக்கிறது. தமிழகத்தில் மட்டுமல்ல, எல்லா மாநிலங்களிலும் கடந்த இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளாக மைய அரசினுடைய மனித வள மேம்பாட்டுத் துறையினுடைய விருப்பத்திற்கு ஏற்ப அது நடைபெற்று வருகிறது.

1985-ல் லாட்டரி மூலம் அரசுக்குக் கிடைத்த வரி.

295—(*வினா எண் 9847) திரு. கே. உச்சி: மாண்புமிகு வணிக வரித் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1985-ம் ஆண்டில் லாட்டரி டிக்கெட் மூலம் அரசுக்குக் கிடைத்த வரித்தொகை எவ்வளவு?

(ஆ) அது எந்த வகையில் செலவிடப்படுகிறது?

மாண்புமிகு திரு. த. இராமசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே. (அ) 1985-ம் ஆண்டில் (ஜனவரி 1985 முதல் டிசம்பர் 1985 வரை) லாட்டரி டிக்கெட் மூலம் அரசுக்குக் கிடைத்த வரித் தொகை 1,40,63,623 ரூபாய் ஆகும்.

(ஆ) அது, அரசின் பொது வருவாய்க் கணக்கில் சேர்க்கப்பட்டு செலவிடப்படுகிறது.

திரு. ஆ. சிவக்குமார்: தலைவர் அவர்களே, இந்த வரியை ஏமாற்றுகிற வகையில் கேரள மாநிலத்தின் எல்லையில் சில நிறுவனங்களை அமைத்துக்கொண்டு லாட்டரி சீட்டு விற்பனை

[1987 ஏப்ரல் 4

நடத்துபவர்கள் மீது அரசு தக்க நடவடிக்கையெடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன். அதோடு மொத்த விற்பனையாளர்கள் சிலர் கள்ளத்தனமாக லாட்டரி சீட்டுகளை அச்சடித்து விற்பனை செய்வது அரசுக்குத் தெரியுமா? அதன்மீது அரசு என்ன நடவடிக்கையெடுத்திருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. த. இராமசாமி: தலைவர் அவர்களே, வெளிமாநில பரிசுச் சீட்டுகளுக்கு நம்மைச் சுற்றியுள்ள மாநிலங்களில் விற்பனை வரி கிடையாது. எனவே நமது மாநிலத்தின் எல்லையை ஒட்டி அவர்கள் கடைகளை அமைத்துக்கொண்டு சீட்டுக்களை விற்கிறோம் என்று ரெக்கார்டு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இருந்தாலும் கூட அதைத் தடுப்பதற்காக இந்தத் துறை மூலமாக தீவிரமாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. அந்த அடிப்படையில் இதுவரையில் 233 இனங்களில் வரி ஏய்ப்பு கண்டு பிடிக்கப்பட்டு இணக்கத் தொகையாக ரூபாய் 5,23,915-ம் தண்டனை தொகையாக ரூ. 5,939-ம் வசூலிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. அ. மலர்மன்னன்: தலைவர் அவர்களே, நமது அமைச்சர் அவர்கள் வெளிமாநிலங்களில் உண்மையாக அச்சடிக்கப்பட்டு இங்கே விற்கப்படுவதற்கு வரி வசூலிக்கப்படுவது பற்றிச் சொன்னார்கள். ஆனால் இன்றையதினம் போலியான பரிசுச் சீட்டுகள் தமிழ்நாட்டில் அச்சடிக்கப்பட்டு விற்கப்படுகின்றன. இப்படிப் போலியாக பரிசுச் சீட்டுகள் அச்சடிக்கப்படுவதால் அவர்களைக் கண்டுபிடிக்க தக்க நடவடிக்கையை இந்த அரசு எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. த. இராமசாமி: தலைவர் அவர்களே, போலியாக சீட்டுகள் அச்சடிக்கப்பட்டு விற்கப்படுவதாக மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறார்கள். அது சம்பந்தமாக அவர்கள் வேண்டிய குறிப்புகளை அரசுக்குத் தருவார்களானால் உரியவகையில் கவனிக்கப்படும். இருந்தாலும் கூட இதுபோன்ற புகார் வரவில்லையென்றாலும், அரசு இதிலே தீவிர கவனம் செலுத்தி வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 4]

திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்: தலைவர் அவர்களே, இங்கே லாட்டரி சீட்டு மூலமாக எவ்வளவு வரி நமது அரசிற்குக் கிடைத்திருக்கிறது என்ற விவரத்தை நமது அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால் பரிசு விழுந்து பெறாத தொகை எவ்வளவு இருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. த. இராமசாமி: தலைவர் அவர்களே, தனிக் கேள்வி போடும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வரி ஏய்ப்பை ஒழிக்கத் திட்டம்.

296—(* வினா எண் 11561) **திரு. செ. செம்மலை:** மாண்புமிகு வணிகவரித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வரி ஏய்ப்பை ஒழிக்க அரசிடம் தனித்திட்டம் ஏதேனும் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் யாது?

மாண்புமிகு திரு. த. இராமசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) ஆம்.

(ஆ) வரி ஏய்ப்பைப்பற்றி வரும் புகார்கள் மீது வணிகவரித் துறையின் செயலாக்கப் பிரிவினரால் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. தேவையான இனங்களில் கடைத்தணிக்கை மற்றும் வீட்டுத்தணிக்கை மேற்கொள்ளப்படுகிறது. திட்டவட்டமாக வரி ஏய்ப்புப்பற்றி புலன் கூறும் தனி நபர்களுக்கும், தனி இனங்களில் ரூ. 25,000 வரிக்குக் குறையாமல் புலனாய்வு செய்து வரி ஏய்ப்பு கண்டுபிடிக்கும் அலுவலர்களுக்கும் வெகுமதி அளிக்கும் திட்டம் நடைமுறையில் உள்ளது.

தணிக்கைச் சாவடிகள், தனிப் பிரிவுகளின் மூலமாகவும் தீவிர கண்காணிப்பு செய்து வரி ஏய்ப்பு தடுப்பு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன. வரி ஏய்ப்பு வாய்ப்பு அதிகமாக உள்ள இனங்களில் தனிக் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வரி ஏய்ப்புக்கு எதிராக நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன.

[1987 ஏப்ரல் 4

திரு. செ. செம்மலை : தலைவா அவர்களே, விதிக்கப்பட்ட வரிகளை ஒழுங்காக வசூலிக்கப்பட்டு விட்டால் புதிய வரிகள் போட வேண்டிய அவசியம் இருக்காது என்பது பொதுவான நியதி. வரி ஏய்ப்பு இருக்கக்கூடாது என்ற அந்த அடிப்படையில் தற்போது கேளிக்கை வரிச் சட்டத்தின்கீழ் சினிமா டிக்கட்டுகள், தினசரி வசூல் பதிவேடுகள் ஆகியவற்றில் வணிக வரி அதிகாரிகளின் முத்திரை பெறப்படுவதைப் போல தமிழ் நாடு பொது விற்பனை வரி விதி 26-ன்கீழ் பேணப்படும் அனைத்துப் பதிவேடுகளிலும் இப்படி வணிகவரி அதிகாரிகளுடைய முத்திரையைப் பெறுவதற்கான சட்டத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்தால் நிறைய வரி ஏய்ப்பு, போலிப் பதிவேடுகள் ஏற்படுவது தடுக்கப்படுமே. இதுபற்றி மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதிகாரிகளோடு கலந்து பேசி இப்படிப்பட்ட சட்டத் திருத்தம் கொண்டு வருவதற்கு முயற்சிகளை மேற்கொள்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 10-50)

மாண்புமிகு திரு. த. இராமசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதுபற்றிய யோசனை தற்போது அரசிடத்திலே இல்லை. இருந்தாலும் மாண்புமிகு உறுப்பினருடைய யோசனை பற்றி ஆய்வு செய்யலாம்.

திரு. செ. செம்மலை : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்கிற போது, இப்படித் தகவல் கொடுப்பவர்களுக்கு வெகுமதி கொடுப்பதாகச் சொன்னார்கள். வெகுமதி கொடுப்பது என்றால், ஒரு குற்றத்தைக் கண்டுபிடித்துக் கொடுப்பவர்களுக்கு இப்படி வெகுமதி வழங்கப்படுவது வழக்கம். எனவே வரி ஏய்ப்பு ஒரு குற்றமாகக் கருதப்படவேண்டும். அப்படித்தான் நாம் கருதிக் கொண்டு இருக்கிறோம். ஆனால் நடைமுறையில் அப்படி வரி ஏய்ப்பு செய்வதை ஒரு குற்றமாகக் கருதுவதில்லை. இன்னும் சொல்லப்போனால், வணிகர்கள் மத்தியிலே, 'இதை நாங்கள் சாமர்த்தியமாக செய்து வரி கட்டுவதிலிருந்து தப்பித்துக் கொள்கிறோம்' என்று நினைக்கிற அளவிற்கு நிலைமைகள் இருக்கின்றனவே தவிர, வரி ஏய்ப்பு என்பது ஒரு குற்றமாக தற்போது கருதப்படுவதில்லை. பொதுவாக வரி ஏய்ப்ப செய்கிறவர்கள் சமுதாயத்திற்கு எதிராக தாங்கள் ஒரு பெரிய

1987 ஏப்ரல் 4]

குற்றத்தைச் செய்கிறோம் என்று அவர்கள் உணர்கிற வகையில், வரி ஏய்ப்பை ஒரு குற்றமாகக் கருதுகிற வகையில் ஒரு சட்ட திருத்தம் செய்வதற்கோ அல்லது ஏதாவது நடவடிக்கைகள் எடுப்பதற்கோ நம்முடைய அரசாங்கம் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. த. இராமசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தற்போது வரி ஏய்ப்பு செய்கின்றபோது அதைக் கண்டுபிடிப்பதற்கான தீவிர நடவடிக்கைகள் அரசிடத்திலே இருந்து கொண்டுதான் இருக்கின்றன. இருந்தாலும் நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொன்ன எந்த யோசனையும் தற்போது அரசிடத்தில் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வரி ஏய்ப்பைத் தடுப்பதற்கு அரசிடம் திட்டம் இருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் கூறிக் கொள்ள விரும்புவது, உற்பத்தியாகிற பொருட்களுக்கு உற்பத்தி செய்கிற இடத்திலேயும், மற்ற இடங்களில் முதல் கொள்முதல் நிலையிலேயும், ஒருமுனை வரியாக இலகுவாக அதை வைத்தால் வரி ஏய்ப்பு இருக்காது. அதேசமயத்தில் வரி வசூலும் அதிகமாகி, வருமானமும் கூட இருக்கும். எனவே இதை அமைச்சர் அவர்கள் அமல்படுத்துவார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. த. இராமசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஒருமுனை வரியாக இருந்தாலும், பலமுனை வரியாக இருந்தாலும் வரி ஏய்ப்பைச் செய்யவேண்டும் என்று நினைக்கிற சிலர் அதை செய்யத்தான் செய்கிறார்கள். அவற்றை எந்தெந்த அளவிலே கண்டுபிடிக்க முடியுமோ—விதிகளுக்கு உட்பட்ட வகையில்—அப்படிக் கண்டுபிடித்து, அதற்கான நடவடிக்கைகளை அரசு எடுத்துக்கொண்டுதான் இருக்கிறது.

[1987 ஏப்ரல் 4

விளாத்திகுளம் தொகுதி அரியநாயகிபுரத்தில் பாசனக் குளம் அமைத்தல்.

297—(* வினா எண் 7856) **திரு. ச. குமாரகுருபர ராமநாதன் :** மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

விளாத்திகுளம் தொகுதியிலுள்ள அரியநாயகிபுரம் கிராமத்தில் பாசனக்குளம் அமைப்பதற்குரிய ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டனவா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, துறையின் ஆய்வில் உள்ளது.

திரு. ச. குமாரகுருபர ராமநாதன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விளாத்திகுளம் தொகுதியில் உள்ள அரியநாயகிபுரம் கிராமத்தில் பாசனக் குளம் அமைப்பதற்கான ஆய்வு வேலைகள் நடைபெறுவதாக அறிகிறேன். எனவே இந்த நிலையில், அரியநாயகிபுரம் கிராமத்தில் பாசனக்குளம் அமைப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முயற்சிப்பார்களா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது துறையினுடைய ஆய்வில் இருந்து கொண்டு இருக்கிறது. மிக வேகமாக எடுத்து, வேலைகள் செய்வதற்கு வேண்டிய முயற்சிகளை இந்த அரசாங்கம் எடுக்கும்.

நன்னிலம் வட்டம், கோட்டூர் கிராமத்தில் புத்தாற்றின் குறுக்கே படுக்கை அணை கட்டுதல்.

298—(* வினா எண் 7989) **திரு. பாப்பா சுப்பிரமணியன் :** மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

நன்னிலம் வட்டம், கோட்டூர் கிராமத்தில், புத்தாற்றின் குறுக்கே படுக்கை அணை (Bed Dam) ஒன்று கட்டும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தற்போது இல்லை.

1987 ஏப்ரல் 4]

திரு. மா. மணிமாறன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்திற்காக (Proposal) ஒன்று உருவாகி, திட்ட மதிப்பீடுகள் தயார் செய்கின்ற நேரத்தில் கீழ்புறத்திலுள்ளவர்கள் அதற்குத் தடை வாங்கிவிட்டார்கள். அதன்காரணமாக செயலாக்க முடியவில்லை. எனவே இதுபோன்ற வழக்குகளில் தனியார்கள் நீதிமன்றம் சென்று, ஸ்டே வாங்கிவிடுகிற காரணத்தால், இதைப் போன்ற வளர்ச்சித் திட்டங்கள், அதாவது அணைக்கட்டு கட்டுவது, மற்றுமுள்ள வேலைகள் எல்லாம் தடை செய்யப் படுகின்றன. எனவே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் எங்கெங்கு அணைகள் கட்டுவதற்கு தடை இருக்கிறதோ, அங்கெல்லாம் ஒரு அவசரச் சட்டம் பிறப்பிக்க, அணைகள் கட்ட, வேலைகள் மும்முரமாக நடைபெற நடவடிக்கை எடுப்பார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் சொன்ன யோசனை நல்ல யோசனை. ஆனால் சட்டத் துறையோடு கலந்து செய்யவேண்டும். முடிந்தவரையில் முயற்சிக்கலாம்.

உசிலம்பட்டி தாலுக்கா, உத்தப்பநாயக்கனூர், மலட்டாறு நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

299—(* வினா எண் 8691) **திரு. பி. கே. எம். முத்துராமலிங்கம் :** மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

உசிலம்பட்டி தாலுக்கா, உத்தப்ப நாயக்கனூர் அருகே ஏற்படுத்தப்பட உள்ள மலட்டாறு நீர்த்தேக்கத் திட்டம் எந்நிலையில் உள்ளது ?

மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, மதுரை மாவட்டம் உசிலம்பட்டி வட்டத்தில் உத்தப்ப நாயக்கனூர் அருகே மலட்டாறு ஓடையின் குறுக்கே ஒரு கண்மாய் அமைக்கும் திட்டத்திற்காக ரூ. 49.23 லட்சத்திற்கு மதிப்பீடு ஒப்பளிக்கப்பட்டு, மார்ச் மாதம் 1986-ல் தலைமைப் பொறியாளர் (சிறுபாசனம்) அவர்களால் செயலாக்கத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு உள்ளது.

[1987 ஏப்ரல் 4

தலைஞாயிறு நல்லாற்று வடிகால் மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

300—(* வினா எண் 9416) திரு. மா. மீனாட்சிசுந்தரம்: மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தலைஞாயிறு நல்லாற்று வடிகாலை மேம்படுத்தும் திட்டம் அரசின் பரிசிலனையில் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, (அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

கோதையாறு மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

301—(* வினா எண் 9833) திரு. எப். எம். இராசரத்தினம்: மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

கோதையாறு மேம்பாட்டுத் திட்டம் என்ன நிலையில் உள்ளது ?

மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோதையாறு மேம்பாட்டிற்கான திருத்திய திட்ட அறிக்கை தலைமைப் பொறியாளர் (ஆய்வு) அவர்களால் தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. எப். எம். இராசரத்தினம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்ட மதிப்பீடு எவ்வளவு? எத்தனை நீரேற்றுத் திட்டங்கள் மற்றும் கால்வாய்கள் பழுது பார்த்தல் போன்ற பணிகள் கோதையாறு மேம்பாட்டுத் திட்டத்தில் எடுத்துக்கொள்ளப்படும்? குமரி மாவட்ட விவசாயிகளின் விழி நீரைத் துடைக்கின்ற வகையில் நடப்பு ஆண்டில் இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்தை அமெரிக்காவின் உதவியோடு செயலாற்றுவதற்கு வேண்டிய முயற்சிகளைச் செய்துகொண்டு இருக்கிறோம். சென்டிரல்

1987 ஏப்ரல் 4]

வாட்டர் போர்டிலிருந்து கொரிஸ் ரெயிஸ் செய்து இருக்கிறார்கள். அதற்கு பதில் கொடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். 42.89 லட்ச ரூபாயில் இந்தத் திட்டம் தயார் ஆகிக்கொண்டு இருக்கிறது. இதில் என்ன என்ன பணிகள் எடுக்கப்படும் என்ற குறிப்புகளைச் சொல்ல வேண்டும் என்று கேட்டு இருக்கிறார்கள். தனியாக வந்தால் நீண்ட பட்டியலைத் தரத் தயாராக இருக்கிறேன்.

திரு. கோ. இரகுபதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் திட்டங்களைத் தீட்டுவது பற்றிச் சொன்னார்கள். இன்றைய நிலைக்கு ஏற்ப சில திட்டங்கள், சிறிய அணைகள், பெரிய அணைகள் கட்டுவதற்கு வன இலாகா மூலமாக அனுமதி பெறவேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. இதற்கு முன்பு நம்முடைய மாநில அரசால் அனுமதிக்கப்பட்டு அந்த அணைகளைக் கட்டுவதற்கு வேண்டிய நிலைமை உருவாக்கி, நிதி ஆதாரத்தைப் பெற்றுக்கொண்டு வந்தது. ஆனால் இப்போது வன இலாகாவினுடைய இடத்தை நாம் ஆக்கிரமிப்பதோ, அனுமதி பெறுவதோ என்றால் மத்திய அரசின் அனுமதியைப் பெற்று அங்கே அணையைக் கட்டுகின்ற நிலைதான் இன்றைய நிலையில் இருக்கிறது. அதைப் போக்குவதற்கு மத்திய அரசிடமிருந்து அதிகாரத்தை மாநில அரசு பெறுவதற்கு உண்டான நிலையில் இந்த அரசு எடுத்த நடவடிக்கை என்ன என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வன இலாகா சம்பந்தப்பட்ட இடங்களை நாம் எடுத்து அங்கே அணை கட்ட வேண்டும் என்று சொன்னால் மத்திய அரசின் ஒப்புதலைப் பெற வேண்டும் என்று சொல்லி, இப்போது மத்திய அரசு அதிலே மிகவும் கடுமையாக இருந்து கொண்டு இருக்கிறது. அவர்கள் பக்கத்தில் கேட்கிறபோது வன இலாகாவுக்குச் சொந்தமான இடங்களை எடுப்பதைத் தவிர்த்து விட்டு அணைகளைக் கட்ட வேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அப்படி அவசியம் என்று கருதினால் அரசாங்கம் பரிந்துரை செய்து அங்க நிலங்களுக்கு மாற்று நிலங்களைக் கொடுத்தால் அதிலே [illegible] கொடுப்பதாக மத்திய அரசு சொல்லியிருக்கிறது.

[1987 ஏப்ரல் 4

திரு. கோ. பெருமாள் பிள்ளை: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எனது தொகுதிக்கு உட்பட்ட தோவாளை சானலிலிருந்து தண்ணீர் திறந்து விட்டாலும் அது கடை வரம்பு நிலங்களுக்கு வந்து எட்டிப் பிடிக்காத அளவுக்கு அங்கே தோவாளை சானல் மிகவும் பழுதடைந்து, பலயிடங்களில் உடைப்பு ஏற்பட்டு அங்குள்ள விவசாயிகள் மிகவும் துன்பத்திற்கு உள்ளாகி இருக்கிறார்கள். ஆகவே அந்தத் தோவாளை சானல் திட்டம் இந்தக் கோதையாறு மேம்பாட்டுத் திட்டத்தோடு இணைக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதற்கான குறிப்புகள் என்னிடத்தில் தற்போது இல்லை. இருந்தாலும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய உணர்வைப் புரிந்து அதைச் சேர்க்க முடியுமா என ஆராய்ந்து பார்க்க முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

திரு. எப். எம். இராசரத்தினம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோதையாறு மேம்பாட்டுத் திட்டத்திற்கு உலக வங்கியின் நிதி உதவி ஏதாவது உண்டா? நம்முடைய தமிழ் நாடு அரசு இதில் எவ்வளவு பணம் செலவழிக்கப் போகிறது என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கோதையாறு நீர் நிர்வாகத் திட்டம் என்ற ஒரு திட்டத்தை உலக வங்கியின் உதவியோடு 11 கோடி ரூபாய் செலவில் செய்வதற்கு வேண்டிய முயற்சிகளை நாம் எடுத்துக் கொண்டு இருக்கிறோம். அதேபோல் முதலில் சொன்னதைப் போல அமெரிக்காவின் உதவியோடு இன்றைக்கு அதையும் ஒரு திட்டமாக எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். அதிலே உலக வங்கி திட்டத்திற்கு ஒரு ரேஷியோ கொடுத்து இருக்கிறார்கள்; அதேபோல் அமெரிக்கா உதவித் திட்டத்திற்கு ஒரு ரேஷியோ கொடுத்து இருக்கிறார்கள். ஆகவே 60 : 40 என்றும் 70 : 30 என்றும் சொல்லி பகுதி வாரியாக பிரிக்கச்

1987 ஏப்ரல் 4]

சொல்லியிருக்கிறார்கள். திட்டம் நிறைவேறிய காலத்தில்தான் எவ்வளவு பணம் செலவு செய்து இருக்கிறோம் என்பதை நாம் குறிப்பாகப் பார்த்துச் சொல்ல முடியும்.

திரு. மா. சுந்தரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த உலக வங்கித் திட்டத்தின்கீழ், மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நேரில் வந்து பார்த்த காப்பிக்காடு லிப்ட் இரிகேஷன் திட்டம் சேர்க்கப்பட்டு இருக்கிறதா? இந்தப் பணம் வந்துவிட்டதா? எப்போது அந்த லிப்ட் இரிகேஷன் திட்டத்தைத் தொடங்க இருக்கிறார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 11-00)

மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் சொல்லிய திட்டத்தைச் சேர்க்கலாம் என்ற உணர்வை அதிகாரிகளிடம் நான் சொல்லியிருக்கிறேன். அவர்கள் அதற்கு வேண்டிய முயற்சிகளைச் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. ஆர். ஈஸ்வரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய வாசுதேவநல்லூர் தொகுதியிலிருந்து மேற்குத் தொடர்ச்சி மலையில் இருக்கின்ற கேரளாவிலே செண்பகவல்லி அணைக்குத் தமிழக அரசு ஒரு திட்டத்தைத் தீட்டியிருக்கிறது. அதை நிறைவேற்றும் பொருட்டு ரூ. 5 இலட்சம் கேரள அரசுக்கு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சரவர்கள் கேரள அரசோடு தொடர்பு கொண்டு அந்த வேலையை இந்த ஆண்டிலாவது செய்வதற்குரிய நடவடிக்கை எடுக்க முன்வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. கே. எஸ். எஸ். ஆர். இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதற்கு நாம் பணம் கட்டியும், அந்த வேலை நடைபெறாமல் இருப்பதை கேரள அரசாங்கத்திற்கு பல தடவைகள் கவனப்படுத்தி நாங்கள் முயற்சி எடுத்து இருக்கிறோம். இந்த ஆண்டில் முடிப்பதற்கான முயற்சிகள் விரைவாக எடுக்கப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

[1987 ஏப்ரல் 4

(ஆ) உடுக்குறியிடாத வினாக்கள்.

தஞ்சை மருத்துவக் கல்லூரிக்கு மேலும் ஒரு மாணவர் பேருந்து வழங்கல்.

1—வினா 711—திரு. எஸ். இராசாராமன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தஞ்சை மருத்துவக் கல்லூரிக்கு மேலும் ஒரு மாணவர் பேருந்து வேண்டி அரசுக்கு கோரிக்கை வந்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் மீது அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கை யாது?

விடை—

(அ) மற்றும் (ஆ) மருத்துவக் கல்வி இயக்குநர் தமிழ்நாட்டிலுள்ள எல்லா அரசினர் மருத்துவக் கல்லூரிகளுக்கும் கூடுதலாக ஒரு பேருந்து வாங்க செயற்குறிப்பு அனுப்பியுள்ளார் (தஞ்சாவூர் மருத்துவக் கல்லூரி உட்பட). அது அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது. அச் செயற்குறிப்பு ஏற்கப்படுமானால், தஞ்சை மருத்துவக் கல்லூரிக்கு மேலும் ஒரு பேருந்து வழங்கப்படும்.

நத்தம் தொகுதி கோட்டைப்பட்டியில் வானொலி கட்டிடம் அமைக்கும் திட்டம்.

2—வினா 1137—திரு. மெ. ஆண்டி அம்பலம்: மாண்புமிகு உணவுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

நத்தம் தொகுதி நத்தம் ஒன்றியம் கோட்டைப்பட்டியில் வானொலி மற்றும் வானொலி கட்டிடம் அமைக்க அரசிடம் திட்டம் உள்ளதா?

விடை—

நத்தம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்த கோட்டைப்பட்டியில் பொதுமக்களால் வானொலி அறைக்கான கட்டிடம் கட்டப்பட்டு, ஊராட்சி மூலம் புதிய வானொலிப் பெட்டி வழங்கப்பட்டு நல்ல முறையில் செயல்படுகிறது.

1987 ஏப்ரல் 4]

குடந்தை சரகத்தில் நடந்த திருட்டுக் குற்றங்களின் எண்ணிக்கை.

3—வினா 1474—திரு. கி. கிருஷ்ணமூர்த்தி: மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1983-84, 1984-85 ஆகிய இரு ஆண்டுகளிலும் குடந்தை சரகத்தில் நடந்த திருட்டுக் குற்றங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை எவ்வளவு? அவற்றில் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட வழக்குகளின் எண்ணிக்கை எவ்வளவு?

(ஆ) களவு போனதாக தாக்கல் செய்யப்பட்ட வழக்குகளில் சம்பந்தப்பட்ட சொத்துக்களின் மொத்த மதிப்பு எவ்வளவு? கண்டுபிடிக்கப்பட்ட சொத்துக்களின் மதிப்பு எவ்வளவு?

விடை—

(அ) 1983-84 ஆம் ஆண்டில் குடந்தை சரகத்தில் நடந்த சொத்துத் திருட்டு வழக்குகள் 271. அவற்றில் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட வழக்குகள் 216. 1984-85 ஆம் ஆண்டில் குடந்தை சரகத்தில் நடந்த சொத்துத் திருட்டு வழக்குகள் 230. அவற்றில் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட வழக்குகள் 205.

(ஆ) 1983-84 ஆம் ஆண்டில் களவுபோன சொத்தின் மதிப்பு ரூபாய் 2,81,461. அவற்றில் மீட்கப்பட்ட சொத்தின் மதிப்பு ரூபாய் 1,89,070. 1984-85 ஆம் ஆண்டில் களவுபோன சொத்தின் மதிப்பு ரூபாய் 2,01,481. மீட்கப்பட்ட சொத்தின் மதிப்பு ரூபாய் 1,57,312.

தஞ்சை மருத்துவக் கல்லூரிக்குப் பேருந்து வழங்கல்.

4—வினா 2425—திரு. எஸ். இராசாராமன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

தஞ்சை மருத்துவக் கல்லூரிக்கு மேலும் ஒரு பேருந்து வழங்க அரசு முன்வருமா?

விடை—

தமிழ்நாட்டிலுள்ள ஒவ்வொரு அரசினர் மருத்துவக் கல்லூரிக்கும் கூடுதலாக ஒரு பேருந்து வாங்க மருத்துவக் கல்லூரி இயக்குநர் செயற்குறிப்பு அனுப்பியுள்ளார். அது அரசின் பரிசீல

னையில் உள்ளது. அச் செயற்குறிப்பு எடுக்கப்படுமானால், தஞ்சை மருத்துவக் கல்லூரிக்கு மேலும் ஒரு பேருந்து வழங்கப் படும்.

இராஜபாளையத்தில் காவலர்களுக்குக் குடியிருப்புகள் கட்டுதல்.

5—வினா 2555—திரு. இரா. தாமரைக்கனி : மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) இராஜபாளையம் காவலர்களுக்குக் குடியிருப்புகள் கட்டும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், எவ்வளவு ரூபாய் மதிப்பீட்டில் எப்பொழுது செயலுக்கு வரும் ?

விடை—

(அ) மற்றும் (ஆ) இராஜபாளையத்தில் காவலர்களுக்குக் குடியிருப்புகள் கட்டும் செயற்குறிப்பு, அம்மாவட்டக் காவல் துறை கண்காணிப்பாளரிடமிருந்து பெறப்பட்டு, காவல் துறை இயக்குநரின் ஆய்வில் உள்ளது. இது குறித்த செயற்குறிப்பு அரசிடம் கிடைக்கப்பெற்றதும், நிதி நிலைமைக்கேற்ப பரிசீலிக்கப்படும்.

ஏலத்தில் விடப்பட்ட காவல்துறையைச் சார்ந்த நாய்கள்.

6—வினா 2631—திரு. இரா. தாமரைக்கனி: மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாட்டில் பல கொலை, கொள்ளை வழக்குகளில் துப்பு துலக்கிய போலீஸ் நாய் "ரீட்டா" 11—3—1985 ஆம் தேதியில் ஏலத்தில் விடப்பட்டதா?

(ஆ) ஆம் எனில், காரணம் யாது?

(இ) 1980 முதல் 1984 வரை எத்தனை போலீஸ் நாய்கள் ஏலத்தில் விடப்பட்டன ?

விடை—

(அ) ஆம்.

(ஆ) சென்னை நகரக் காவல் துப்பறியும் நாய்ப் படையைச் சேர்ந்த "ரீட்டா" என்னும் நாய், காவல்பணிக்கு மருத்துவபூர்வமாக தகுந்ததல்ல என அறியப்பட்டதன் அடிப்படையில் 11—3—1985 அன்று ஏலத்தில் விற்கப்பட்டது.

(இ) 1980 ஆம் ஆண்டில் ஒரு நாயும், 1983 ஆம் ஆண்டில் ஒரு நாயும், 1984 ஆம் ஆண்டில் இரண்டு நாய்களும் மருத்துவரின் அறிவுரைக்கிணங்க ஏலத்தில் விடப்பட்டன.

ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. மற்றும் என்.ஆர்.இ.பி. திட்டப் பணிகளைச் செய்யும் அதிகாரிகள்.

7—வினா 2800—திரு. சீ. சிவப்பிரகாசம்: மாண்புமிகு உள்ளாட்சி மற்றும் தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி., என்.ஆர்.இ.பி. திட்டப் பணிகள் அனைத்திலும் தமிழகத்தில் எந்தெந்த அதிகாரிகள் பணிகளைச் செய்கின்றனர் ?

(ஆ) அவற்றை மாற்றி அமைக்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா ?

(இ) ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் என்.ஆர்.இ.பி. பணிகளை எந்த அதிகாரிகள் செய்கின்றார்கள் ?

விடை—

ஊரக நிலமற்றோர் வேலைவாய்ப்புறுதித் திட்டம்.

(அ) (ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி.) ஊரக நிலமற்றோர் வேலைவாய்ப் புறுதித் திட்டப் பணிகளை தமிழகத்தில் கீழ்க்கண்ட அதிகாரிகள் செய்கின்றனர்:—

1. ஊரக வளர்ச்சி இயக்குநர் தலைமையின் கீழ் பணி புரியும் வட்டார வளர்ச்சி அலுவலர்கள் ;

2. தலைமைப் பொறியாளர் (சிறுபாசனம்) ;

3. தலைமைப் பொறியாளர் நெடுஞ்சாலை மற்றும் கிராமப் பணித்துறை ; மற்றும்

4. தலைமைப் பொறியாளர், வேளாண்மைப் பொறியியல் துறை ஆகிய அதிகாரிகளின்கீழ் உள்ள மாவட்ட அலுவலர்கள்.

தேசிய ஊரக வேலைவாய்ப்புத் திட்டம். (என்.ஆர்.இ.பி.)

தேசிய ஊரக வேலை வாய்ப்புத் திட்டப் (என்.ஆர்.இ.பி.) பணிகளை தமிழகத்தில் கீழ்க்கண்ட அதிகாரிகள் செய்கின்றனர் :

1. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் ;
2. மாவட்ட ஊரக வளர்ச்சி முகமைத் திட்ட அலுவலர்கள்;
3. கோட்ட வளர்ச்சி அலுவலர்கள் ;
4. உதவி கோட்டப் பொறியாளர்கள் ;
5. வட்டார வளர்ச்சி அலுவலர்கள் ;
6. ஒன்றியப் பொறியாளர்கள்; மற்றும்
7. ஒன்றிய மேற்பார்வையாளர்கள்.

(ஆ) அவைகளை மாற்றி அமைக்கும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் தற்போது இல்லை.

(இ) ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் தேசிய ஊரக வேலை வாய்ப்புத் திட்டம் (என்.ஆர்.இ.பி.) பணிகளைக் கீழ்க்கண்ட அதிகாரிகளே செய்கின்றார்கள் :—

1. ஊராட்சி ஒன்றிய ஆணையர் :
2. ஊராட்சி ஒன்றியப் பொறியாளர்; மற்றும்
3. ஊராட்சி ஒன்றிய மேற்பார்வையாளர்.

சென்னை மாநகராட்சி அலுவலகம்.

8—வினா 2907—திருமதி பா. வளர்மதி: மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சென்னை மாநகராட்சிக்குப் போதிய பணியாட்கள் இல்லை என்பதால் அலுவலக வேலைகளில் தாமதம் ஏற்படுகிறது என அரசுக்குப் புகார்கள் வந்துள்ளனவா ?

(ஆ) தென் சென்னை, மத்திய சென்னை, வட சென்னை மூன்றுக்கும் தனித் தனியே (Executive Electrical Engineer) அலுவலர்கள் போடும் திட்டம் அரசுக்கு உள்ளதா ?

விடை—

(அ) இல்லை.

(ஆ) தற்போது தென் சென்னை, மத்திய சென்னை, வட சென்னை ஆகிய மூன்றுக்கும் தனித்தனியே கோட்ட மின் பொறியாளர்கள் தற்காலிகமாக நியமிக்கப்பட்டு உள்ளனர். மூலதனப் பிரிவு வேலைகளுக்காக அமர்த்தப்பட்டுள்ள இவர்கள் பராமரிப்புப் பணிகளைச் செய்து வருகிறார்கள்.

1984-85 ஆம் ஆண்டில் முதியோர், உடல் ஊனமுற்றோர், விதவைகள் ஓய்வூதியம் கோரி பெற்ற விண்ணப்பங்கள்.

9—வினா 2949—திரு. எஸ். இராசாராமன் : மாண்புமிகு சத்துணவு, சமூக நலம் மற்றும் கதர்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1984-85 ஆம் ஆண்டில் மாவட்ட வாரியாக முதியோர் ஓய்வூதியம், உடல் ஊனமுற்றோர் ஓய்வூதியம், விதவைகள் ஓய்வூதியம் கேட்டு வரப்பெற்ற விண்ணப்பங்கள் எவ்வளவு ?

(ஆ) அவைகளில் எத்தனை அனுமதிக்கப்பட்டன ?

விடை—

(அ) மற்றும் (ஆ) மாவட்ட வாரியான விவரங்கள் *விவர அறிக்கையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

வழக்குப் பதிவு செய்யப்பட்ட இளம் குற்றவாளிகளின் எண்ணிக்கை.

10—வினா 2982—திரு. எஸ். இராசாராமன்: மாண்புமிகு சத்துணவு, சமூகநலம் மற்றும் கதர்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1980 முதல் 1984 வரை வழக்குப் பதிவு செய்யப்பட்ட இளம் குற்றவாளிகளின் எண்ணிக்கை வருட வாரியாக எவ்வளவு ?

(ஆ) எங்கெங்கு எத்தனை இளம் குற்றவாளிகள் சீர்திருத்த பள்ளிகளில் உள்ளனர் ?

---

* 169 ஆம் பக்கத்தில் இணைப்பு I ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளது.

[1987 ஏப்ரல் 4

விடை—

(அ) 1980 முதல் 1984 வரை வழக்கு பதிவு செய்யப்பட்ட இளம் குற்றவாளிகளின் வருடவாரியான விபரம் :—

	சிறுவர்.	சிறுமியர்.	மொத்தம்
1980	10,786	407	11,193
1981	10,716	452	11,168
1982	9,454	442	9,896
1983	8,735	452	9,187
1984	6,532	330	6,862

(ஆ) சீர்திருத்தப்பள்ளி மகளிர் ஒழுக்கக் கண்காணிப்புத் துறையின்கீழ் தமிழ்நாட்டில் 9 அரசு சீர்திருத்தப் பள்ளிகளும், 10 தனியார் சீர்திருத்தப் பள்ளிகளும் உள்ளன. அவைகள் அமைந்துள்ள இடங்களும், அவைகளில் உள்ள இளம் குற்றவாளிகளின் எண்ணிக்கையும் பின்வருமாறு:—

அரசு சீர்திருத்தப் பள்ளிகள்	சிறுவர்.	சிறுமியர்.
1 அரசினர் முதுநிலை சீர்திருத்தப் பள்ளி, செங்கல்பட்டு.	316	..
2 அரசினர் முதுநிலை சீர்திருத்தப் பள்ளி, தட்டப்பாறை, திருநெல்வேலி மாவட்டம்.	184	..
3 அரசினர் முதுநிலை மற்றும் இளநிலை சீர்திருத்தப்பள்ளி, பஞ்சப் பள்ளி, தர்மபுரி மாவட்டம்.	190	..
4 அரசினர் இளநிலை சீர்திருத்தப் பள்ளி, தஞ்சாவூர்.	408	..
5 அரசினர் இளநிலை சீர்திருத்தப் பள்ளி, கடலூர்.	109	..
6 அரசினர் இளநிலை சீர்திருத்தப் பள்ளி, மல்லிப்புதூர், காமராஜர் மாவட்டம்.	221	..
7 அரசினர் இளநிலை சீர்திருத்தப் பள்ளி, இராயபுரம், சென்னை-13.	235	..
8 அரசினர் இளநிலை சீர்திருத்தப் பள்ளி, இராணிப்பேட்டை.	245	..
9 அரசினர் பெண்கள் முதுநிலை மற்றும் இளநிலை சீர்திருத்தப் பள்ளி, சென்னை-10.	..	343

1987 ஏப்ரல் 4]

தனியார் சீர்திருத்தப் பள்ளிகள் :	சிறுவர்.	சிறுமியர்
1. குழந்தைகள் பாதுகாப்புச் சங்கத்தின் கீழியங்கும் இளநிலை சீர் திருத்தப்பள்ளி, சென்னை-81.	148	100
2 சேவா சமாஜம் குழந்தைகள் இல்லத்தின் கீழியங்கும் இளநிலை சீர் திருத்தப்பள்ளி, சென்னை-20.	29	3
3 சேவா சமாஜம் பெண்கள் இல்லத்தின் கீழியங்கும் இளநிலை சீர் திருத்தப்பள்ளி, சென்னை-8.	..	42
4 சேவா சமாஜம் ஆண்கள் இல்லத்தின் கீழியங்கும் இளநிலை சீர் திருத்தப்பள்ளி, சாலிகிராமம், சென்னை.	72	..
5 பாலவிஹார் கீழியங்கும் இளநிலை சீர்திருத்தப்பள்ளி, சென்னை-10.	63	43
6 பாலமந்திர் கீழியங்கும் இளநிலை சீர்திருத்தப்பள்ளி, சென்னை-17.	38	57
7 குழந்தைகள் இல்லத்தின் கீழியங்கும் இளநிலை சீர்திருத்தப்பள்ளி, காந்திகிராமம்.	31	77
8 கோயம்புத்தூர் சேவா நிலையத்தின் கீழியங்கும் பெண்கள் இளநிலை சீர்திருத்தப்பள்ளி, கோயம்புத்தூர்.	..	11
9 தயாசதன் குழந்தைகள் சங்கத்தின் கீழியங்கும் இளநிலை சீர் திருத்தப்பள்ளி, நெற்குன்றம், செங்கை மாவட்டம்.	45	..
10 அத்திகலா நிலையத்தின் கீழியங்கும் இளநிலை சீர்திருத்தப்பள்ளி, சிவசைலம், திருநெல்வேலி மாவட்டம்.	5	..

[1987 ஏப்ரல் 4

வாசுதேவநல்லூர் தொகுதியில் காவலர்களுக்குக் குடியிருப்புகள் கட்டும் திட்டம்.

11—வினா 3505—திரு. ஆர். ஈஸ்வரன்: மாண்புமிகு முதலமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

வாசுதேவநல்லூர் தொகுதியிலுள்ள புளியங்குடி, வாசுதேவநல்லூர், சிவகிரி ஆகிய ஊர்களில் உள்ள காவலர்களுக்கு குடியிருப்புகள் கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டம் உள்ளதா?

விடை—

திருநெல்வேலி (மேற்கு) மாவட்டக் காவல் கண்காணிப்பாளரிடமிருந்து புளியங்குடி, சிவகிரி, வாசுதேவநல்லூர் ஆகிய ஊர்களில் உள்ள காவல் துறையினருக்குக் குடியிருப்புகள் கட்டுவதற்கான கருத்துரு காவல் துறை இயக்குநரது அலுவலகத்தில் பெறப்பட்டு, அன்னாரது ஆய்வில் உள்ளது. அரசிற்கு அவை அனுப்பப்பட்டதும் நிதி நிலைமைக்கேற்ப நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும்.

மசினகுடி மற்றும் உலுப்பப்பட்டி கிராமங்களுக்கான குடிநீர்த் திட்டம்.

12—வினா 3591—திரு. கே. உச்சி: மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நீலகிரி மாவட்டம் உதகை வட்டம் மசினகுடி மற்றும் உலுப்பப்பட்டி கிராமங்களுக்கு தண்ணீர்த் தட்டுப்பாட்டை நீக்க ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள புதிய திட்டத்தின் மதிப்பீடு என்ன?

(ஆ) இப்பணி எப்போது முடிவடையும்?

விடை—

(அ) மசினகுடி குடிநீர்த் திட்டத்தின் மதிப்பீடு ரூ. 10.27 இலட்சம். உலுப்பப்பட்டி கிராம குடிநீர்த் திட்டத்தின் மதிப்பீடு ரூ. 55,400 ஆகும்.

(ஆ) மசினகுடி குடிநீர்த் திட்டப் பணிகள் நடப்பு நிதி ஆண்டிற்குள் முடிவடையும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. உலுப்பப்பட்டி கிராமக் குடிநீர்த் திட்டப் பணிகள் நிறைவேற்றப்பட்டு 8 ஆம் தேதி ஆகஸ்ட் மாதம் 1986 அன்று உள்ளாட்சி மன்றத்திடம் பராமரிப்புக்காக ஒப்படைக்கப் பெற்றுவிட்டது.

1987 ஏப்ரல் 4]

கணவன் கொலைபடக் காரணமாகவுள்ள காரிகையர்களின் எண்ணிக்கை.

13—வினா 3728—திரு. மா. மணிமாறன்: மாண்புமிகு முதலமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

1980-84 வரை கணவன் கொலைபடக் காரணமாக இருந்த காரிகையர்களின் எண்ணிக்கை என்ன?

விடை—

1980-84 வரை கணவன் கொலைபடக் காரணமாக இருந்த காரிகையர்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

வருடம்.	கொலை செய்த காரிகையர்களின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)
1980	5
1981	8
1982	11
1983	21
1984	15

பொலிக்கரைக்கு போடப்பட்ட சாலை.

14—வினா 3798—திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு உணவுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

திருநெல்வேலி மாவட்டம், சேரன்மாதேவியில் 6-வது வார்டு பொலிக்கரைக்குப் போடப்பட்டிருந்த ரோடு 24—10—1984-ந் தேதி அன்று அடைக்கப்பட்டிருப்பது பற்றி அரசு எடுத்த நடவடிக்கை என்ன?

விடை—

வினாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள சாலையானது சேரன்மாதேவி பேரூராட்சியின் 6-வது வார்டாக உள்ள பொலிக்கரை கிராமத்திற்கு ஊர்ப் பொது மக்களால், சேரன்மாதேவி—பொலிக்கரை ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலையில் கி.மீ. 1/0-ல் நேரம்படி அமைக்கப்பட்ட புதிய சாலை. இச்சாலை பட்டா நிலங்கள் முறையே நில அளவை எண்கள் 1337-2 ஏ.பி., 1280-7 பி வழியாகச் செல்கிறது. தனியார்ப் பட்டா நிலங்களுக்கு ஈட்டுத் தொகை வழங்காத காரணத்தால் அதன் சொந்தக்காரர் சாலையை

மூடிவிட்டார். தனியார் நிலத்தின் கிரயத்தைப் பொலிக்கரை பொதுமக்கள் கொடுப்பதாக ஒப்புக் கொண்டுள்ளதால் நில ஆர்ஜிதம் செய்ய தக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளுமாறு சேரன்மாதேவி பேரூராட்சி நிர்வாக அலுவலர் அறிவுரைகள் வழங்கப்பட்டுள்ளார்.

புன்னக்காயல் கிராமத்திற்கு குடிநீர்த் திட்டம்.

15—வினா 4147—திரு. எஸ். ஆர். சுப்பிரமணிய ஆதித்தன்: மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருச்செந்தூர் தொகுதியில் உள்ள புன்னக்காயல் கிராமத்திற்குக் குடிநீர்த் திட்டம் அரசின் செயற்குறிப்பில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்பொழுது பணிகள் துவக்கப்படும்?

விடை—

(அ) ஆம்.

(ஆ) திருச்செந்தூர் தொகுதியில் உள்ள புன்னக்காயல் கிராமத்திற்குக் குடிநீர்த் திட்டம் நிறைவேற்ற ரூ. 7.72 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது. திட்டப்பணிகள் விரைவில் தொடங்கப்படும்.

குனியமுத்தூர்-சுண்டைக்காமுத்தூர் பாதையைச் செப்பனிடல்.

16—வினா 4336—திரு. ஆ. நடராசன்: மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) பேரூர் தொகுதி, குனியமுத்தூர்-சுண்டைக்காமுத்தூர் பாதை [illegible] உள்ளதை அரசு அறியுமா?

(ஆ) [illegible] யில், அதைச் செப்பனிட அரசு எடு[illegible] நடவடிக்கை யாது?

விடை—

(அ) ஆம்.

(ஆ) கோயம்புத்தூர் மாவட்டம், பேரூர் ஊராட்சி ஒன்றியத்தைச் சார்ந்த குனியமுத்தூர்-சுண்டைக்காமுத்தூர் பாதையைச் செப்பனிடும் பணியை [illegible] மானியத்தின் [illegible] எடுத்துச் செய்ய திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

தமிழக அரசால் அறிவிக்கப்பட்ட பின்தங்கிய தொழில்துறை தாலுக்காக்கள்.

17—வினா 4757—திரு. ப. ந. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழக அரசு அறிவித்துள்ள பின்தங்கிய தொழில் துறை தாலுக்காக்கள் எவை?

(ஆ) அங்கு அரசு துவங்கி உள்ள தொழிற்சாலைகள் எத்தனை?

(இ) பட்டுக்கோட்டை தாலுக்காவை தொழில் துறையில் பின்தங்கிய பகுதியாக அரசு அறிவிக்குமா?

விடை—

(அ) தொழில் வளர்ச்சியைக் கருத்தில் கொண்டு தமிழக அரசு தமிழ்நாட்டில் 33 வட்டங்களைத் தேர்ந்தெடுத்து அங்கு நிறுவப்படும் தொழில் பிரிவுகளுக்கு அவற்றின் நிலையான சொத்துக்களில் 15 சதவிதம் மானியம் அளித்து வருகிறது. அவை பின்வருமாறு:—

1. போளூர்.
2. செங்கம்.
3. வந்தவாசி.
4. செய்யார்.
5. செஞ்சி.
6. திருக்கோயிலூர்.
7. உளுந்தூர்பேட்டை.
8. கள்ளக்குறிச்சி.
9. திட்டக்குடி.
10. சிதம்பரம்.
11. காட்டுமன்னார்கோயில்.
12. திண்டிவனம்.
13. வானூர்.
14. மூசிறி.
15. அரியலூர்.

[1987 ஏப்ரல் 4

16. ஓரத்தநாடு.
17. பேராவூரணி.
18. அறந்தாங்கி.
19. ஆவுடையார்கோயில்.
20. கந்தர்வகோட்டை.
21. பெரியகுளம்.
22. பழனி.
23. விளாத்திகுளம்.
24. ராதாபுரம்.
25. நாங்குநேரி.
26. மதுராந்தகம்.
27. பொன்னேரி.
28. கும்மிடிப்பூண்டி.
29. குன்னூர்.
30. ராதாபுரம்.
31. தாராபுரம்.
32. அவினாசி மற்றும்
33. கோவானை.

(ஆ) தொழில் துறையின்கீழ் உள்ள அரசு நிறுவனங்களால் தொடங்கப்பட்ட தொழிற்சாலைகளின் எண்ணிக்கை 45.

(இ) பட்டுக்கோட்டை தாலுக்காவை மேற்கூறிய சலுகைகளைப் பெறும் வட்டமாக அளிக்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் இல்லை.

மேலூர் காவல் நிலையத்திற்குத் தனிக் கட்டிடம்.

18—வினா 4991—திரு. க. வெ. வீரானம்பலம்: மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மேலூர் சட்டமன்றத் தொகுதி மேலூர் காவல் நிலையத்திற்குத் தனிக் கட்டிடம் கட்டிக் கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

1987 ஏப்ரல் 4]

விடை—

(அ) மற்றும் (ஆ) மேலூரில் காவல் நிலையம் கட்டுவது பற்றிய செயற்குறிப்பு மதுரை (ஊரகம்) மாவட்டக் காவல் கண்காணிப்பாளரின் பரிசீலனையில் உள்ளது. இதற்காக தாலுகா அலுவலக வளாகத்தில் 20 செண்ட் நிலம் ஒதுக்குமாறு மதுரை மாவட்ட ஆட்சியரிடம் கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டு, அவரது ஆணை எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. நில ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட பின், வரைபடம், திட்ட மதிப்பீடு மற்றும் கருத்துரு மாவட்டக் காவல் கண்காணிப்பாளரிடம் இருந்து காவல் துறை இயக்குநர் மூலமாகப் பெறப்பட்டு நிதி நிலைக்கேற்ப பரிசீலிக்கப்படும்.

சென்னை பெருநகர் குற்றவியல் நீதிமன்றங்களின் கட்டிடங்களைப் பழுதுபார்த்தல்.

19—வினா 5520—திரு. ஆர். ரெங்கசாமி: மாண்புமிகு கல்வி மற்றும் சட்டத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சென்னை பெருநகர் குற்றவியல் கோர்ட்டு கட்டிடங்கள், குறிப்பாக எழும்பூர், சைதாப்பேட்டை, ஜார்ஜ் டவுன் மிகவும் பழுதடைந்த நிலையில் இருப்பதும், நீதிபதிகளின் அறைகளில் போதிய சுகாதார வசதி இல்லாது இருப்பதும் அரசு அறியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அரசு மேற்படி கட்டிடங்களைப் பழுது பார்ப்பதற்கும், சுகாதார வசதி செய்வதற்கும் எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கை என்ன?

விடை—

(அ) ஆம்.

(ஆ) சென்னை பெருநகர் குற்றவியல் கோர்ட்டு கட்டிடங்களைப் பழுது பார்க்கவும், சைதாப்பேட்டையிலுள்ள IX மற்றும் XVIII பெருநகர் குற்றவியல் நீதிபதிகளின் அறைகளுக்கு சுகாதார வசதிகள் செய்யவும் பொதுப்பணித்துறைக்கு ஆணையிடப்பட்டுள்ளது.

[1987 ஏப்ரல் 4

ஒட்டப்பிடாரம் தொகுதி கிராம மக்களுக்கு லாரிகள் மூலம் குடிநீர் வழங்கல்.

20—வினா 5646—திரு. ஆர். எஸ். ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) ஒட்டப்பிடாரம் தொகுதியில் கிராம மக்களுக்கு லாரிகள் மூலமாக குடிநீர் வழங்கப்படுவது உண்மையா ?

(ஆ) ஆம் எனில், எந்தெந்தக் கிராமங்களுக்கு வழங்கப்படுகின்றன ?

விடை—

(அ) மற்றும் (ஆ) திருநெல்வேலி மாவட்டம், ஒட்டப்பிடாரம் ஊராட்சி ஒன்றியத்திற்குட்பட்ட சங்கம்பட்டி, மேலமருதூர், சங்கமாள்புரம், புளிமரத்தரசடி, வள்ளிநாயகிபுரம், முத்துக்குமாரபுரம், ஜம்புலிங்கபுரம் ஆகிய கிராமங்களுக்கு 5-ம் தேதி ஜூன் மாதம் 1985 முதல் 4-ந் தேதி செப்டம்பர் மாதம் 1985 வரை லாரிகள் மூலம் குடிநீர் விநியோகம் செய்யப்பட்டது.

நல்லூர் நகரப் பஞ்சாயத்திற்குட்பட்ட ஊர்களில் குடிதண்ணீர் வசதி ஏற்படுத்தல்.

21—வினா 5845—திரு. கே. சுப்பராயன் : மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருப்பூர் நல்லூர் நகரப் பஞ்சாயத்திற்குட்பட்ட செரங்காடு, சோமனூர் ஆகிய ஊர்களிலுள்ள பொதுமக்கள் குடிதண்ணீரின்றி கடுமையாகப் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது அரசிற்குத் தெரியுமா ?

(ஆ) அதைப் போக்க அரசின் செயற்திட்டம் என்ன ?

விடை—

(அ) மற்றும் (ஆ) ஒரு விவர அறிக்கை* அவை முன் வைக்கப்படுகிறது.

* 171 ஆம் பக்கத்தில் இணைப்பு II ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளது.

1987 ஏப்ரல் 4]

கன்னேரிமந்தனை கிராமத்திற்குக் குடிநீர் வழங்கல்.

22—வினா 5972—திரு. கே. உச்சி : மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நீலகிரி மாவட்டம் ஊட்டி ஒன்றியம் கன்னேரிமந்தனை கிராமத்தில் குழாய்கள் பழுதுபட்டிருப்பதால் அப்பகுதி மக்கள் குடிநீர் இன்றி அவதிப்படுவது அரசுக்குத் தெரியுமா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அது குறித்து அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கை என்ன ?

விடை—

(அ) ஆம்.

(ஆ) நீலகிரி மாவட்டம் உதகமண்டலம் ஒன்றியம் கன்னேரி மந்தனை குடியிருப்புக்கென்று ஒரு குடிநீர்த் திட்டம், ரூபாய் 5.39 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் தயாரிக்கப்பெற்று, வாரியத்தின் பரிசீலனையில் உள்ளது. இத்திட்டம் 1987-ம் ஆண்டு இறுதிக்குள் நிறைவேறும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

அத்திக்கல் கிராமத்திலுள்ள குடிநீர் வழங்கும் குழாய்களைப் பழுது பார்த்தல்.

23—வினா 5973—திரு. கே. உச்சி : மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நீலகிரி மாவட்டம் ஊட்டி ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்த அத்திக்கல் என்ற கிராமத்திற்குக் குடிநீர் வழங்கும் குழாய்கள் நீண்ட நாட்களாக மாற்றப்படாமல் இருப்பது அரசுக்குத் தெரியுமா ?

(ஆ) அதனால் ஏற்படும் குடிநீர்த் தட்டுப்பாட்டை நீக்க அரசு உடனடி நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

விடை—

(அ) ஆம்.

(ஆ) நீலகிரி மாவட்டம் உதகமண்டலம் ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்த அந்திக்கல் குடியிருப்பில் பழுதுபட்டுள்ள குடிநீர்க் குழாய்களை ரூபாய் 3.34 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் மாற்றி அமைக்கும் திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பணி நடப்பு நிதி ஆண்டிற்குள் தொடங்கப்பெற்று, இத்திட்டம் ஆறு மாத காலத்திற்குள் நிறைவேற்றப்பெறும்.

கோவைப் புதூருக்கு வரும் சிறுவாணி குடிநீர்க் குழாய்.

24—வினா 6090—திரு. ஆ. நடராசன்: மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கோவைப்புதூருக்கு வரும் சிறுவாணி குடிநீர்க் குழாய் கடந்த ஒரு வருடத்தில் எவ்வளவு முறை உடைந்தது?

(ஆ) தொடர்ந்து உடைந்து வருவதற்குக் காரணம் என்ன?

விடை—

(அ) கோவைப்புதூருக்கு வரும் [illegible] குடிநீர்க் குழாய் கடந்த வருடத்தில் மூன்று முறை உடைந்துள்ளது.

(ஆ) கோவைப்புதூர் பகுதியை உள்ளடக்கிய குனியமுத்தூர் பேரூராட்சி குடிநீர்த் திட்டம் மார்ச் 1983 முதல் செயல்பட்டு வருகிறது. கோவைப்புதூருக்குக் குடிநீர் கொண்டு செல்ல 150 மி.மீ. விட்டமுள்ள சிமெண்ட் குழாய்கள் பதிக்கப்பட்டுள்ளன. விவசாயப் பகுதிகளில் இப்பிரதானக் குழாய் செல்லுமிடங்கள் சமூக விரோதிகளாலும், ஆடு, மாடு மேய்ப்பவர்களாலும் அடிக்கடி சேதப்படுத்தப்படுகிறது. எனினும், இக்குறைபாடு உடனுக்குடன் நிவர்த்தி செய்யப்பட்டு, தொடர்ந்து கட்டுப்பாடின்றி குடிநீர் விநியோகம் நடைபெறுகிறது.

தலைஞாயிறு ஆரம்ப சுகாதார நிலையத்திலுள்ள மோட்டார் வாகனங்கள்.

25—வினா 6316—திரு. மா. மீனாட்சிசுந்தரம்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தலைஞாயிறு ஆரம்ப சுகாதார நிலையத்தில் தற்போது பயன்படுத்தப்பட்டுவரும் மோட்டார் வாகனங்கள் சரிவர இயங்கவில்லை என்பது அரசுக்குத் தெரியுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதனைச் சீர்படுத்த அரசு என்னென்ன நடவடிக்கைகள் எடுத்துள்ளது?

விடை—

(அ) தலைஞாயிறு ஆரம்ப சுகாதார நிலையத்தில் உள்ள இரு ஊர்திகளும் தற்போது ஓடும் நிலையில் உள்ளன.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திருப்பூர் நொய்யல் வீதியிலுள்ள நகராட்சி துவக்கப் பள்ளி.

26—வினா 6556—திரு. கே. சுப்பராயன்: மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

திருப்பூர் நொய்யல் வீதியிலுள்ள நகராட்சி துவக்கப் பள்ளிக்குள் புதர் மண்டி விஷப்பூச்சிகள் தங்குமிடமாக உள்ள தோடு காம்பவுண்ட் சுவர் வாயில் இடிந்து விழும் நிலையில் உள்ளது அரசிற்குத் தெரியுமா?

விடை—

திருப்பூர் நகராட்சி நொய்யல் வீதி துவக்கப்பள்ளியிலிருந்து முட்செடிகள் வெட்டி அப்புறப்படுத்தப்பட்டு சுத்தம் செய்யப் பட்டுள்ளது. இப்பள்ளி வாயிற்சுவர் பழுது பார்க்கப்படும் வேலை முழுவதும் 31—3—1986 அன்று செய்து முடிக்கப்பட்டுவிட்டது.

[1987 ஏப்ரல் 4

ஆண்டிவாடஞ் செட்டியூருக்குச் செல்லும் சாலையில் பாலங்கள் கட்டுதல்.

27—வினா 6916—திரு. மெ. ஆண்டி அம்பலம் : மாண்புமிகு உணவுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

அண்ணா மாவட்டம், சாணார்பட்டி யூனியன், ராகுலாபுரம் பஞ்சாயத்து, பொம்மையக் கவுண்டன்பட்டியிலிருந்து ஆண்டிவாடஞ்செட்டியூருக்குப் போகும் வழியில் ஒரு ரோடு பாலமும் ஒரு கண்பாலமும் கட்டித்தர அரசு முன்வருமா ?

விடை—

அண்ணா மாவட்டம், சாணார்பட்டி ஊராட்சி ஒன்றியம், ராகுலாபுரம் ஊராட்சி, பொம்மையக் கவுண்டன்பட்டியிலிருந்து ஆண்டிவாடஞ்செட்டியூருக்குப் போகும் வழியில் ரோடு பாலமும் ஒரு கண்பாலமும் கட்டித்தரும் பணியை 1986-87 ஆம் ஆண்டில் தேசீய ஊரக வேலைவாய்ப்புத் திட்டம் அல்லது ஊரக நிலமற்றோர் வேலைவாய்ப்பு உறுதியளிப்புத் திட்டத்தில் எடுத்துச் செய்ய அண்ணா மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்குத் தக்க அறிவுரைகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

பொம்மையக் கவுண்டன்பட்டி—ஆண்டிவாடஞ்செட்டியூருக்கு மெட்டல் ரோடு அமைத்தல்.

28—வினா 6917—திரு. மெ. ஆண்டி அம்பலம் : மாண்புமிகு உணவுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

அண்ணா மாவட்டம், சாணார்பட்டி யூனியன், ராகுலாபுரம் பஞ்சாயத்து, பொம்மையக்கவுண்டன்பட்டியிலிருந்து ஆண்டிவாடஞ்செட்டியூருக்கு மெட்டல் ரோடு போட அரசு முன்வருமா ?

விடை—

அண்ணா மாவட்டம், சாணார்பட்டி ஊராட்சி ஒன்றியம், ராகுலாபுரம் பஞ்சாயத்து, பொம்மையக்கவுண்டன்பட்டியிலிருந்து ஆண்டிவாடஞ் செட்டியூருக்கு மெட்டல் ரோடு போடும் பணியை 1986-87 ஆம் ஆண்டில் தேசீய ஊரக வேலை வாய்ப்புத் திட்டம் அல்லது ஊரக நிலமற்றோர் வேலைவாய்ப்பு உறுதியளிப்புத் திட்டத்தில் எடுத்துச் செய்ய அண்ணா மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கு தக்க அறிவுரைகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

1987 ஏப்ரல் 4]

சென்னை பொது மருத்துவமனை இருதய அறுவை சிகிச்சைப் பகுதியருகில் இடவசதி.

29—வினா 7189—திரு. மா. மணிமாறன் : மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சென்னை பொது மருத்துவமனை இருதயப் பிரிவு, அறுவை சிகிச்சைப் பகுதியின் அருகில் நோயாளியின் பாதுகாவலர்கள் நிற்கவோ, அமரவோ இடம் இல்லை என்பதை அரசு அறியுமா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதுபற்றி எடுத்த நடவடிக்கை யாது ?

விடை—

(அ) இருதய அறுவை சிகிச்சை பெற்ற நோயாளியின் பாதுகாவலராக ஒருவர் மட்டுமே அனுமதிக்கப்படுகிறார். அவருக்கு மருத்துவ மனையின் குடிதண்ணீர், கழிவறை வசதி போன்ற பொது வசதிகளோடு, நோயாளியின் அருகில் அமர்ந்து கவனிக்க ஒரு நாற்காலியும் வழங்கப்படுகிறது.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

குடிநீர் வடிகால் வாரியத்தில் பணிபுரியும் தற்காலிக ஊழியர்கள்.

30—வினா 7529—திரு. கோ. இரகுபதி : மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) குடிநீர் வடிகால் வாரியத்தில் பணிசெய்யும் தற்காலிக ஊழியர்களை நிரந்தரமாக்குவதற்கு தொழிலாளர்களிடமிருந்து அரசுக்குக் கோரிக்கை வந்துள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அது குறித்து எடுக்கப்பட்டுள்ள நடவடிக்கை என்ன ?

விடை—

(அ) மற்றும் (ஆ) 5 ஆண்டு பணிசெய்துள்ள மொத்தம் 2,040 வேலைத் திட்டச் செலவினப் பணியாளர்கள் (Work charged establishment personnel) இதுவரை முறையான பணியில் அமர்த்தப்பட்டுள்ளார்கள். மீதமுள்ளவர்கள் 5 ஆண்டு பணி முடித்த பின் முறையான பணியில் அமர்த்தப்படுவார்கள்.

[1987 ஏப்ரல் 4

தற்காலிக பெயர்ப் பட்டியல் பணியாளர்கள் (Nominal Muster Roll Employees) 10 ஆண்டு பணிமுடித்தபின் முறையான பணியில் அமர்த்தப்பட வேண்டுமென அரசு ஆணை உள்ளது. அதன்படி 10 ஆண்டு பணிக்காலம் முடிந்ததும், அவர்கள் பணியமர்த்தப்படுவார்கள்.

காவல்துறையிலுள்ள துணை காவல் கண்காணிப்பாளர் பதவிகள்.

31—வினா 7595—திரு. க. பாரமலை: மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழகக் காவல் துறையில் துணை போலீஸ் கண்காணிப்பாளர்கள் பதவிகளுக்கு ஆட்கள் நியமனம் செய்வதில் அரசு கையாளும் நடைமுறைகள் என்ன?

(ஆ) தற்சமயம் தமிழகத்திலுள்ள துணை போலீஸ் கண்காணிப்பாளர்கள் எத்தனை பேர்?

(இ) அவர்களில் பதவி உயர்வின்மூலம் நியமனம் பெற்றவர்கள், தேர்வாணைக்குழுத் தேர்வின்மூலம் நியமனம் பெற்றவர்கள் எத்தனை பேர்?

(ஈ) இதில் தாழ்த்தப்பட்ட மற்றும் பழங்குடி இனத்தைச் சார்ந்தவர்கள் எத்தனை பேர்?

விடை—

(அ) தமிழ் நாடு காவல் துறையில் துணை காவல் கண் காணிப்பாளர் பதவிகள் முறையே, முதல் வகைத் துணை கண்காணிப்பாளர், இரண்டாம் வகைத் துணை கண்காணிப்பாளர் மற்றும் உதவித் தளவாய் என் உள்ளன. தமிழ் நாடு காவல் துறையில் முதல் வகைத் துணை காவல் கண்காணிப்பாளர் பதவிகள் நேரடியாக தமிழ் நாடு அரசுப் பணியாளர் தேர்வா ணையம் மூலமாகவும், காவல்துறை ஆய்வாளர்களுக்குப் பதவி உயர்வு அளித்து மாற்றுதல் முறையிலும் (By Transfer) 1:2 என்ற விகிதத்தில் நியமனம் செய்யப்படுகின்றன. இரண்டாம் வகைத் துணைக் கண்காணிப்பாளர் பதவி ரிசர்வ் ஆய்வாளர்களுக்குப் பதவி உயர்வு அளிப்பதன் மூலமும், உதவித் தளவாய்ப் பதவி. தமிழ் நாடு சிறப்புக் காவல் படை ஆய்வாளர்களுக்குப் பதவி உயர்வு அளிப்பதன் மூலமும் நிரப்பப்படுகின்றன

1987 ஏப்ரல் 4]

(ஆ) தற்சமயம் தமிழகத்தில் 237 முதல்வகைத் துணைக் கண்காணிப்பாளர்கள், 36 இரண்டாம் வகைத் துணைக் கண் காணிப்பாளர்கள் மற்றும் 40 உதவித் தளவாய்கள் உள்ளனர்.

(இ) இவர்களில் ஆய்வாளர் பதவியிலிருந்து துணைக் காவல் கண்காணிப்பாளராகப் பதவி உயர்வு பெற்றவர்கள் முறையே 211, 36, 40. பணியாளர் தேர்வாணையம் மூலமாக நியமனம் பெற்ற முதல் வகைத் துணைக் கண்காணிப்பாளர்கள் 26.

(ஈ) நேரடி நியமனம் மூலம் நியமனம் செய்யப்பட்ட தாழ்த் தப்பட்ட மற்றும் பழங்குடி இனத்தைச் சார்ந்த முதல் வகைத் துணைக் கண்காணிப்பாளர்கள் 4 (நான்கு); மாற்றல் மூலம் பதவி உயர்வு பெற்றவர்கள் 15; இரண்டாம் வகையில் எவரும் இல்லை; உதவித் தளவாய்கள் 6.

நீலகிரி மாவட்டத்தில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட தேன்.

32—வினா 7660—திரு. கே. உச்சி: மாண்புமிகு சத்துணவு, சமூக நலம் மற்றும் கதர்த்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக் களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நீலகிரி மாவட்டத்தில் 1984-85 ஆம் ஆண்டில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட தேனின் அளவு என்ன?

(ஆ) அங்கு தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவுச் சங்கம் செயல் பட்டு வருகிறதா?

விடை—

(அ) நீலகிரி மாவட்டத்தில் 1984-85 ஆம் ஆண்டில் 14,200 கிலோ அளவு தேன் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது.

(ஆ) ஆம். இம்மாவட்டத்தில் கக்குச்சி மற்றும் காட்டேரி ஆகிய இரு இடங்களில் தேனீ வளர்ப்போர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன.

விவேகானந்தர் சின்னத்திற்குச் செல்ல புதிய படகுகளை விடல்

33—வினா 7780—திருமதி பா. வளர்மதி: மாண்புமிகு சுற்றுலா, மதுவிலக்கு மற்றும் மின்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

கன்னியாகுமரியில், விவேகானந்தர் நினைவுச் சின்னத் திற்குத் தற்பொழுது செல்லும் மோட்டார் படகுகளை எடுத்து விட்டு புதிய படகுகளை விட வேண்டும் என தமிழக அரசு மைய அரசைக் கோரியுள்ளதா?

[1987 ஏப்ரல் 4

விடை—

தற்பொழுது உபயோகப்படுத்தப்படும் படகுகளில், "தாமிர பரணி" எனும் விசைப் படகிற்கு, ஒரு மாற்றுப் படகு அளிக்கக் கோரி, தமிழ் நாடு சுற்றுலாத் துறை மூலமாக மத்திய சுற்றுலா அமைச்சகத்திடம் கோரப்பட்டுள்ளது.

காமராஜ் மாவட்டத்தில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்காக கட்டப்பட்டுள்ள தொகுப்பு வீடுகள்.

34—வினா 7805—திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு ஆதிதிராவிடர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

காமராஜ் மாவட்டத்தில் எத்தனை இடங்களில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்குத் தொகுப்பு வீடுகள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. தொகுதி வாரியாக?

விடை—

காமராஜர் மாவட்டத்தில் தமிழ் நாடு ஆதி திராவிடர் வீட்டு வசதி மேம்பாட்டுக் கழகம் மூலம் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்குக் கட்டப்பட்ட தொகுப்பு வீடுகளின் எண்ணிக்கை 182 ஆகும் தொகுதி வாரியான விவரம் பின்வருமாறு:—

(1) ஆலமரத்துப்பட்டி, சிவகாசி வட்டாரம்	23
(2) புத்தூர், இராசபாளையம் வட்டாரம்	20
(3) வடக்கு ரெங்கநல்லூர், இராசபாளையம் வட்டாரம்.	50
(4) கோமூர்பட்டி, ஸ்ரீவில்லிப்புத்தூர் நகராட்சி	21
(5) பள்ளையர்நத்தம், ஸ்ரீவில்லிப்புத்தூர்	20
(6) குரூர் சந்தை, அருப்புக்கோட்டை	28
(7) பாலவநத்தம், அருப்புக்கோட்டை	5
(8) பட்டம்புத்தூர், விருதுநகர்	15
மொத்த வீடுகள்	182

1987, ஏப்ரல் 4]

ஜெயங்கொண்டத்திலுள்ள காவல் நிலையத்திற்குப் புதிய கட்டிடம்.

35—வினா 7817—டாக்டர் ந. மாசிலாமணி: மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

ஜெயங்கொண்டம் தொகுதி, ஜெயங்கொண்டம் நகரில் உள்ள காவல் நிலையத்திற்குப் புதிய கட்டிடம் கட்டும் திட்டம் ஏதும் அரசிடம் உள்ளதா?

விடை—

இல்லை, ஜெயங்கொண்டம் தொகுதி, ஜெயங்கொண்டம் நகரில் உள்ள காவல் நிலையம் அரசுக் கட்டிடத்தில் இயங்கி வருகிறது. மேற்கண்ட காவல் நிலையத்தைச் செப்பனிட அரசு நிதி ஒதுக்கீடு செய்து ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

சாத்தான்குளம் பேரூராட்சியில் குடிநீர் வழங்க குழாய் இணைப்பு அமைத்தல்.

36—வினா 8032—திரு. எஸ். என். இராமசாமி: மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சாத்தான்குளம் பேரூராட்சி ஆர்.சி. வடக்குத் தெரு ஹரிஜனப் பகுதி மக்களுக்குக் குடிநீர் வழங்க குழாய் இணைப்பு கொடுக்கப்பட்டுள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அந்தக் குழாய்களில் தண்ணீர் விட நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளதா?

விடை—

(அ) மற்றும் (ஆ) சாத்தான்குளம் பேரூராட்சி ஆர். சி. வடக்குத் தெரு, அரிசனப் பகுதி மக்களுக்கு வழங்கப்பட்டு வந்த குடிநீர் குடிக்கத் தகுதியற்றது எனக் கண்டறியப்பட்டதால் தற்போது லாரிகள் மூலம் குடிதண்ணீர் வழங்கப்பட்டு வருகிறது; ரூ. 78.10 லட்சம் செலவில் ஒரு திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இத்திட்டம் செயல்படும்போது நல்ல குடிநீர் தடையின்றி விநியோகம் செய்யப்படும்.

[1987 ஏப்ரல் 4

மத்தூர் ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் ஆரம்பச் சுகாதார நிலையம் ஆரம்பித்தல்.

37—வினா 8166—திரு. டி. எம். வெங்கடாசலம்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) புதிதாக ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ள மத்தூர் ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் ஆரம்பச் சுகாதார நிலையம் துவக்கும் திட்டம் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், எப்போது துவக்கப்படும்?

விடை—

(அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

தாராசுரம் பேரூராட்சியில் ஆரம்ப சுகாதார நிலையங்கள் ஆரம்பித்தல்.

38—வினா 8290—திரு. இ. கிருஷ்ணமூர்த்தி: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) கும்பகோணம் தாலுக்கா தாராசுரம் பேரூராட்சி, மாடாகுடி, உடையாளூர், கொருக்கை ஆகிய கிராமங்களில் ஆரம்ப சுகாதார நிலையங்கள் ஆரம்பிக்க அரசிடம் ஏதேனும் கருத்துரு உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

விடை—

(அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

கோனுவாம்பள்ளம் ஆரம்ப சுகாதார நிலையம்.

39—வினா 8344—திரு. மு. இராசாங்கம்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

திருப்பனந்தாள் ஒன்றியம், கோனுவாம்பள்ளம் ஆரம்ப சுகாதார நிலையத்தை விரிவுபடுத்தி தேவையான மருந்துகள் வழங்க அரசு முன்வருமா?

1987 ஏப்ரல் 4]

விடை—

கோனுவாம்பள்ளம் ஆரம்ப சுகாதார நிலையத்தை விரிவுபடுத்தும் செயற்குறிப்பு ஏதும் தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

திருலோக்கியில் ஆரம்ப சுகாதார நிலையம் அமைத்தல்.

40—வினா 8347—திரு. மு. இராசாங்கம்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

திருப்பனந்தாள் ஒன்றியம் திருலோக்கியில் ஒரு ஆரம்ப சுகாதார நிலையம் அமைப்பது குறித்து அரசு பரிசீலனை செய்யுமா?

விடை—

திருப்பனந்தாள் ஒன்றியம் திருலோக்கியில் ஒரு ஆரம்ப சுகாதார நிலையம் அமைப்பது குறித்து செயற்குறிப்பு ஏதும் தற்போது அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

கதிராமங்கலம் ஊராட்சியில் ஆரம்ப சுகாதார நிலையம் அமைத்தல்.

41—வினா 8349—திரு. மு. இராசாங்கம்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருப்பனந்தாள் ஒன்றியம், கதிராமங்கலம் ஊராட்சியில் ஆரம்ப சுகாதார நிலையம் அமைக்க அரசு பரிசீலனை செய்யுமா?

(ஆ) ஆம் எனில், அது எப்போது செயலுக்கு வரும்?

விடை—

(அ) திருப்பனந்தாள் ஒன்றியம், கதிராமங்கலம் ஊராட்சியில் ஆரம்ப சுகாதார நிலையம் அமைக்கும் செயற்குறிப்பு ஏதும் அரசின் பரிசீலனையில் இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

[1987 ஏப்ரல் 4

அணைக்கரையில் சித்த மருத்துவமனை நிறுவுதல்.

42—வினா 8350—திரு. மு. இராசாங்கம்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருப்பனந்தாள் ஒன்றியம், அணைக்கரையில் சித்த மருத்துவமனை நிறுவ அரசிடம் செயற்குறிப்பு ஏதேனும் உண்டா?

(ஆ) ஆம் எனில், அது எப்போது செயலுக்கு வரும்?

விடை—

(அ) ஆம்.

(ஆ) தகுதி வாய்ந்த பி-2 பிரிவு பாரம்பரை சித்த மருத்துவர்கள் கிடைக்கப்பெற்றவுடன் இம்மருந்தகம் செயல்படத் தொடங்கும்.

பரங்கிமலை ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் மேலும் இரண்டு சுகாதார நிலையங்கள் துவங்கும் திட்டம்.

43—வினா 8399—திரு. எல்ல. இராசமாணிக்கம்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தாம்பரம் சட்டமன்றத் தொகுதியில் பரங்கிமலை ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் மேலும் இரண்டு ஆரம்ப சுகாதார நிலையம் துவங்கும் திட்டம் அரசுக்கு உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதன் விபரம் என்ன?

விடை—

(அ) இல்லை.

(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை

1987 ஏப்ரல் 4]

1985-86-ல் தேசிய ஊரக வேலைவாய்ப்புத் திட்டத்தின் கீழ் வேலை செய்யாத ஊராட்சி ஒன்றியங்கள்.

44—வினா 8472—திரு. மா. மணிமாறன்: மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

1985-86-ல் தேசிய ஊரக வேலை வாய்ப்புத் திட்டத்தின்கீழ் குடிமராமத்து செய்ய ஒப்புக்கொண்டு வேலை செய்யாத ஊராட்சி ஒன்றியங்கள் எத்தனை?

விடை—

1985-86-ல் தேசிய ஊரக வேலை வாய்ப்புத் திட்டத்தின்கீழ் குடிமராமத்து செய்ய ஒப்புக்கொண்டு, இப்பணியினை நிறைவேற்றாத ஊராட்சி ஒன்றியங்கள் எதுவுமில்லை.

தா. பழூர் ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் ஆதி திராவிடர் குடியிருப்பு வீடுகள் கட்டுதல்.

45—வினா 8818—டாக்டர் ந. மாசிலாமணி: மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

ஜெயங்கொண்டம் தொகுதியில் உள்ள தா. பழூர் ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் 1984-85-ம் நிதியாண்டில் ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. திட்டத்தின் மூலம் ஆதி திராவிடர் குடியிருப்பு வீடுகள் எத்தனை கட்டப்பட்டுள்ளன?

விடை—

ஜெயங்கொண்டம் தொகுதியிலுள்ள தா. பழூர் ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் 1984-85-ம் நிதியாண்டில் ஊரக நிலமற்றோர் வேலை வாய்ப்புறுதித் திட்டத்தின் (ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி.) கீழ் ... கிராமத்திலுள்ள ஆதி திராவிடர்களுக்கு 25 வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

[1987 ஏப்ரல் 4

ஜெயங்கொண்டம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் ஆதி திராவிடர் குடியிருப்பு வீடுகள் கட்டுதல்.

46—வினா 8815—டாக்டர் ந. மாசிலாமணி: மாண்புமிகு உணவுத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

ஜெயங்கொண்டம் தொகுதியில் உள்ள ஜெயங்கொண்டம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் 1984-85-ம் நிதியாண்டில் ஆர்.எல்.இ.ஜி.பி. திட்டத்தின் மூலம் ஆதி திராவிடர் குடியிருப்புகள் எத்தனை கட்டப்பட்டுள்ளன ?

விடை—

ஜெயங்கொண்டம் தொகுதியில் உள்ள ஜெயங்கொண்டம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் 1984-85 ஆம் நிதியாண்டில் ஊரக நிலமற்றோர் வேலை வாய்ப்புறுதித் திட்டத்தின் மூலம் ஆதி திராவிடர்களுக்கு கள்ளத்தூர் கிராமத்தில் 20 வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

கீழடி கிராமத்திலுள்ள பழுதடைந்த மேல்நிலைத் தொட்டியை மாற்றியமைத்தல்.

47—வினா 8922—திரு. க. பாரமலை: மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

மானாமதுரைத் தொகுதி, திருப்புவனம் ஊராட்சி ஒன்றியம், கீழடி கிராமத்தில் பழுதடைந்துள்ள இரும்பாலான மேல் நிலைத் தொட்டியை சிமிண்ட் தொட்டியாக மாற்றி அமைக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

விடை—

மாநிலத்தில் உள்ள பழுதடைந்த இரும்பு மேல்நிலை நீர்த் தேக்கத் தொட்டிகளை மாற்றி சிமெண்ட் தொட்டிகள் அமைக்க ரூ. 5 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களிடம் பழுதடைந்த இரும்பு மேல்நிலை நீர்த் தேக்கத் தொட்டிகள் பற்றிய விவரம் கேட்கப்பட்டுள்ளது. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களின் அறிக்கை கிடைக்கப் பெற்றதும்

1987 ஏப்ரல் 4]

மானாமதுரை தொகுதி, திருப்புவனம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்த கீழடி கிராமத்தில் பழுதடைந்துள்ள இரும்பாலான மேல் நிலைத் தொட்டியை சிமெண்ட் தொட்டியாக மாற்றியமைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

குற்றாலத்திலுள்ள தொழிலாளர் தங்கும் விடுதி அறைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல்.

48—வினா 8949—திரு. டி. ஆர். வேங்கடரமணன் : மாண்புமிகு உணவுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

குற்றாலத்திலுள்ள தொழிலாளர் தங்கும் விடுதியில் உள்ள அறைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உண்டா ?

விடை—

தற்பொழுது குற்றாலத்திலுள்ள தொழிலாளர் தங்கும் விடுதியில் எட்டு அறைகளும் ஏழு துயிலிடங்களும் உள்ளன. இதில் 58 நபர்கள் வரையில் தங்கலாம். இந்தத் தங்கும் விடுதியை விரிவு படுத்துவதற்கான செயற்குறிப்பு தொழிலாளர் நல வாரியத்திடம் உள்ளது.

குமரி மாவட்டத்தில் குளங்கள் தூர் எடுக்கும் திட்டம்.

49—வினா 9055—திரு. மா. சுந்தரதாஸ் : மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) குமரி மாவட்டத்தில் உள்ள, விவசாயத்திற்குப் பயன்படும் குளங்கள் பல ஆண்டுகளாகத் தூர் எடுக்கப்படாதது அரசுக்குத் தெரியுமா ?

(ஆ) ஆம் எனில், குளங்களைத் தூர் எடுக்க அரசிடம் திட்டம் ஏதேனும் உண்டா ?

(இ) அது எப்போது தொடங்க உள்ளது ?

விடை—

(அ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள அநேக குளங்கள் தூர்ந்து போயிருந்தாலும், அவற்றால் பயன்பெறும் ஆயக்கட்டுகள் பாதிக்கப்படவில்லை. ஏனெனில் அவைகளுக்கு அணைகளில் இருந்து வரும் வழங்கு வாய்க்கால்கள் மூலம் தண்ணீர் கிடைக்கின்றது. இக்குளங்கள் தூர் வாரல் மற்றும் நிலமீட்புத் திட்டத்திற்கான வரையரையுடன் பொருந்தாதபடியால் இக்குளங்களில் தூர் வாரல் மேற்கொள்ளப்படவில்லை.

(ஆ) இல்லை.

(இ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

வாடி கிராமத்திற்குச் செல்லும் சாலையிலுள்ள கால்வாய் மீதான பாலத்தைப் புதுப்பித்தல்.

50—வினா 9380—திரு. க. பாரமலை: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) மானாமதுரைத் தொகுதி, திருப்புவனம்-பழையனூர் சாலையிலிருந்து பிரிந்து "வாடி" கிராமத்திற்குச் செல்லும் சாலையில் கால்வாய் மீது ஏற்கனவே கட்டப்பட்டிருந்த பாலம் இடிந்து போய் போக்குவரத்திற்குப் பயன் இல்லாமல் இருப்பது பற்றி அரசுக்குத் தகவல் ஏதும் வந்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அந்தப் பாலத்தைப் புதுப்பித்துக் கொடுக்க அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கை என்ன?

விடை—

(அ) மற்றும் (ஆ) வினாவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பாலமானது 1981-ல் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தில் அடித்துச் செல்லப்பட்டுள்ளது. இந்த இடத்தில் போக்குவரத்து அதிகம் இல்லையெனினும் அருகில் உள்ள கிராமங்களுக்கு இச்சாலை வழியாகச் செல்ல வேண்டியுள்ளதால் பொதுமக்கள் நலன் கருதி இந்த இடத்தில் ஒரு தாம்போகி கட்டலாம். ஆனால் இப்பணிக்கு சுமார் ரூ. 10.00 இலட்சம் தேவைப்படுவதால் போதிய நிதியின்மை காரணமாக இப்பணியை திட்டப் பணியாக எடுத்து செய்ய இயலவில்லை.

[குறிப்பு.—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் (*) உடுக்குறி இடம்பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பெற்றது எனபதைக் குறிக்கும்.]

2. தகவல் கோரல்.

(அ) உறுப்பினர்கள் விடுதியில் குடிநீர் வசதி.

திருமதி டி. யசோதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் தங்கும் விடுதியில் குடிப்பதற்காக வழங்கப்பட்டிருக்கின்ற குடிநீர் மஞ்சள் நிறத்திலே இருக்கின்ற காரணத்தால் அதைச் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் குடிப்பதற்கு அச்சப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதன் காரணமாக அங்கே பாதுகாக்கப்பட்ட குடிநீர் கொடுப்பதற்காக நம்முடைய குடிநீர் வசதி வாரியம் சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சராக இருக்கின்ற மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க முன்வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. இராசாராம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் தற்போது தான் அதை என்னுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். நல்ல குடிநீர் தான் இதுவரை சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டு வருகிறது. (குறுக்கீடுகள்) நீங்கள் எல்லாம் சர்க்கார் மாளிகையில் இருக்கிறீர்கள். ஆனால் நான் வாடகை வீட்டில் தான் இருக்கிறேன். ஆகவே சாதாரணத் தண்ணீர்தான் என் வீட்டிற்கு வருகிறது. நல்ல தண்ணீர் கொடுக்க உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கிறேன்.

(ஆ) ஒப்பந்த அடிப்படையில் நியமிக்கப்பட்ட ஆசிரியர்கள் பணி நீக்கம்.

*திரு. கே. சுப்பராயன்:** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு கல்வியமைச்சர் அவர்களிடமிருந்து நான் ஒரு விளக்கம் பெற விரும்புகிறேன். கடந்த 1 ஆம் தேதியிலிருந்து ஒப்பந்த அடிப்படையில் பணியில் அமர்த்தப்பட்ட கல்லூரி

ஆசிரியர்கள் பணி நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்களே, அவர்களை மீண்டும் பணியில் அமர்த்திக்கொள்ளவேண்டுமென்பதற்காக அவர்கள் தொடர்ந்து வேண்டுகோள் விடுத்து வருகிறார்கள். ஆகவே மனிதாபிமான அடிப்படையிலும், நியாயமான அடிப்படையிலும் பரிசீலித்து, மீண்டும் அவர்களைப் பணியிலமர்த்த நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, முற்றிலும் தற்காலிகமாக, ஓராண்டுக்கு மட்டுமே பணி என்ற முறையிலே சென்ற ஆண்டு அவர்கள் பணியில் அமர்த்தப்பட்டார்கள். அவர்களது கோரிக்கை அரசுக்கு வந்திருக்கிறது. அரசு அதைப் பரிசீலித்து வருகிறது.

(இ) பத்திரிகையிலே வந்த ஒரு செய்தி குறித்து.

திரு. அ. மலர்மன்னன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, *

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இதெல்லாம் தேவையில்லாத விவகாரம். பத்திரிகையிலே வந்ததை வைத்துப் பேச வேண்டாம். அது முறையல்ல. அது அவைக்குறிப்பில் இருக்கத் தேவையில்லை. தமிழ்நாடு தான் நல்ல அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் நடத்துகிறது. இந்தியாவிலேயே தமிழ்நாடு தான் பெஸ்ட் அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் நடத்துகிறது, அசெம்பிளி உட்பட. உலகத்திலேயே மற்ற அசெம்பிளிகளிலே, தமிழ்நாடு அசெம்பிளி தான் சிறந்த அசெம்பிளி. வெளி நாட்டில் எல்லாம் போய்ப் பார்த்துவிட்டுத் தான் சொல்கிறேன். Holland, House of Commons போன்றவைகளைப் பார்த்து விட்டு வந்துதான் சொல்கிறேன். உலகத்திலேயே சிறந்தவர்கள்தான் இங்கேயிருக்கிறார்கள். நல்ல பண்புள்ளவர்கள், அன்புள்ளவர்கள், எதையும் மறக்கக்கூடியவர்கள் தான் இருக்கிறார்கள். வெளிநாட்டு எம்.எல்.ஏ., எம்.பி.-க்களைப் பார்த்தபோது தான் இங்கே இருக்கிறவர்கள் சிறந்த நண்பர்கள் என்று தெரிந்துகொள்ள முடிந்தது. நம் நாட்டைப்போல் சிறந்த நாடு உலகிலேயே கிடையாது. 'We are the best in Character and everything'.

---

* மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க நீக்கப்பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் In response to the ruling given by me in the House about 'Ananda Vikatan' on 28th March 1987, the magazine has failed to comply with the order to publish in the front cover page an apology. Instead, it has published an article sarcastically explaining the reasons to the readers. The Editor has sent a letter enclosing the said article to the Secretary of the Legislative Assembly which has been placed before me by the Secretary.

The Editor in his explanation to the readers has said that the words referred to both the Ministers and the M.L.As. are only political jokes, which I am unable to accept for the following reasons :

The words referred to by the Editor of 'Ananda Vikatan' on the front cover page of its issue dated 29th March 1987 were mischievous and published maliciously and calculated to undermine the prestige and dignity of the House and the reputation of the Ministers and M.L.As.

The explanation has not mitigated the damage caused to the dignity of the House as there was no apology tendered by the Editor but instead has cast additional slur on the dignity of the House and the reputation of the Members.

It is obvious that this journal has continuously for a long time been carrying on this kind of mischievous and scandalous publications against the elected representatives of this House with the deliberate intention to maalign the dignity and reputation of this House and its Members. I have no hesitation to hold that the Editor of 'Ananda Vikatan' has committed *prima facie* breach of privilege and contempt of the House.

I would like to remind the concerned, "A man was walking in Hyde Park, London, waving his walking stick ; it hit the nose of a man coming in the opposite direction and he said it is his freedom to do so. It is absurd ". The freedom of the man waving the walking stick ends where the nose of the peron coming in the opposite direction begins.

I would like to mention at this juncture on behalf of the Members of this House that the recent trend of journalism by some vested interest is to totally mislead the public and more so some press are indulging in blackmailing tactics by resorting to absolute falsehood and total vulgarism. I, on behalf of the Members of this House,

appeal to the public at large not to read and attach credibility to these journals which are selfishly bent upon commercial exploitation of the ignorance of the public for their pecuniary gain.

While we have to appreciate the commendable and constructive contributions being made by some responsible press in public interest, unfortunately some press have opened the floodgates that psychologically encourage cruder feelings, characterlessness, moral depravity and lack of civic responsibility in the minds of our people, particularly the youth of our society. The moral responsibility and duty of the Press as a whole is mainly to educate the people with regard to economic and developmental aspects and moral values. This is the urgent need of our society which is yet to socially and economically develop. The Press has to play a very major role in this direction in our country today. But to our anguish and disappointment a few press have resorted to undesirable and depraved kind of publication.

I quote from an Article written by Mr. Rajeev Dhavan on the law of the Press in India in the Journal of the Indian Law Institute, New Delhi in July—September 1984, page 289—

"India's press has always had a very inchoate conception of its societal function. This is amply shown by the literature on the press. Some early works convey exaggerated notion of the dangers and contributions of the press. Later accounts synthesize information about the press, correlate it to political trends, or consist of research commissioned by the Government.

"Perceptions of the press vary. Some describe the press as routine, dull without accountability or money, ambivalent about the Government and lacking a well founded public or collegiate critique (or) the art of relevant or objective criticism".

"Ultimately, it is the pathology of the operation of the law that determines its social and operational context. On paper, India's press laws look archaic, oppressive and harsh. In fact, the press has been able to make symbolic and other gains by making social and political capital out of the Court cases and public advocacy campaigns. The trial process becomes a vehicle for transforming restraints into possibilities.".

I would like to bring to the notice of the House— that is the hon. Members—that there is a Press Ombudsman in Sweden and as such the House may recommend to the Governments both at the Centre and the State to have such Ombudsman in our State.

With these observations, I hold that the above matter affects the privilege and it is contempt of the House and requires intervention of the House and I place the matter before the House for its decision.

(கூச்சல், குழப்பம்) நான் இதை அவையின் முடிவுக்கு விட்டு இருக்கிறேன். (குறுக்கீடு) பேசட்டும். மாண்புமிகு அவை முன்னவர் அவர்கள்.

(முற்பகல் 11-10)

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

"29—3—1987 ஆம் தேதியிட்ட 'ஆனந்த விகடன்' வார ஏட்டின் முன் அட்டைப் பக்கத்தில் பிரசுரித்து இருந்த கேலிச் சித்திரமும், பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் 28—3—1987 அன்று பேரவையில் அளித்த தீர்ப்பிற்கு மேற்கண்ட பத்திரிகை ஆசிரியரிடமிருந்து வரப்பெற்ற 2—4—1987 ஆம் நாளிட்ட கடிதமும், சட்டமன்றப் பேரவை விதி 225-ன்கீழ் ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப் பெறவேண்டும்".

திருமதி டி. யசோதா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் பத்திரிகைகளிலே சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், சட்டமன்றத்தைப் பற்றியும் இழித்தும், பழித்தும் கேவலப்படுத்துகின்ற முறையிலேயும் மன வருத்தத்தை ஏற்படுத்தக்கூடிய சூழ்நிலையிலேயும் ஜனநாயகத்தின் பெயராலே பல பத்திரிகைகள் செய்திகளைப் பிரசுரிக்கின்றன. அரசியலிலே ஈடுபட்டிருக்கின்ற ஒன்றிரண்டு நபர்கள் ஏதேனும் தவறு செய்திருந்தால், குற்றம் செய்திருந்தால்கூட, தைரியமுள்ள அந்தப் பத்திரிகைகள், இன்னார் என்று குறிப்பிட்டு எழுதுமே யானால், அது சம்பந்தப்பட்டவர்கள் அதன் மீது நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்வதற்குத் தயாராக இருப்பார்கள். இப்படி பொதுப்படையாக. எந்த ஒரு நிலையினையும் எடுக்காமல், தான்தோன்றித்தனமாக தங்களுடைய கருத்துக்களை மற்றவர்களுக்கு சந்தோஷத்தைக் தருவிப்பதற்காக எழுதுவதாகச் சொல்லப்படுவது உண்மையிலேயே வேதனைக்குரியது,

[திருமதி டி. யசோதா] [1987 ஏப்ரல் 4

வருத்தத்திற்குரியது; சினிமாத் துறையிலேயும் இதுபோல்தான். சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைக் கிண்டல் செய்வதும் கேலி செய்வதுமாக இருக்கிறது.

இதேபோல் அரசியலிலே இருக்கின்றவர்களையும் இன்றைக்குப் பத்திரிகைகள் இப்படிக் கேவலப்படுத்தும் நிலை ஒன்றன்பின் ஒன்றாகத் தொடர்ந்து வருகிற இந்தச் சூழ்நிலையில், நிச்சயமாக தாங்கள் ஒரு வார அவகாசம் கொடுத்து—அதற்கு வருத்தம் தெரிவித்தால்கூடப் போதும் என்ற நிலையிலேதான் இந்த மன்றம் அவர்களுக்கு அவகாசம் கொடுத்தது. நேற்றையதினம் அந்தப் பத்திரிகையைச் சேர்ந்த ஒருவர் எங்களை வந்து சந்தித்தபோது இந்தப் பிரச்சினையை இந்த அவையிலே எழுப்பிய எங்களுடைய காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் அவர்களிடத்திலே நான் அறிமுகப்படுத்தினேன். அப்போதுகூட அவர் சொன்னார்: நாங்கள் தமாஷுக்காகத்தான் அந்தக் கார்ட்டூனைப் போட்டோமே தவிர, இதிலே ஒன்றும் யாரையும் புண்படுத்த கின்ற நோக்கம் இல்லை என்று சொன்னார். உடனே இவர் சொன்னார்: 'எங்களை மட்டும் தமாஷாகப் போடுகிறீர்களே, இந்த நாட்டின் நீதிமன்றங்களிலே இருக்கிற நீதிபதிகளைப் பற்றி தமாஷாகப் போடுவதற்கு முன்வருவீர்களா' என்று கேட்டார்.

அதேபோல, போலீஸ் துறையிலே உயர் அதிகாரிகள் இருக்கிறார்களே. அவர்களைப்பற்றிக்கூட நீங்கள் கார்ட்டூனாக தமாஷாகப் போடுவதற்குத் தயாராக இருக்கிறீர்களா என்று சொல்லி, 'ஊருக்கு இளைச்சவன் பிள்ளையார் கோயில் ஆண்டி' என்கின்ற நிலையில் ஜனநாயகத்தின் பெயராலே, மக்கள் பணியாற்றுவதற்காக வந்து இருக்கிற மக்கள் பிரதிநிதிகளை இப்படிக் கேவலப்படுத்துகின்ற முறை சிறந்ததாக இருக்காது என்று சொல்லி, வேதனையோடு சுட்டிக்காட்டினோம்.

இன்றைக்குக்கூட, அவர்களுக்குக் கால அவகாசம் கொடுத்தும் கூட அவர்கள் அதைப் புறக்கணிக்கிற நிலையில் இருக்கிற காரணத்தால், உண்மையிலேயே அவர்களுக்கு நாம் குறைந்த பட்சம் ஏதேனும் தண்டனை வழங்கவேண்டும் என்று இந்த மாமன்றத்தின் மூலமாக உங்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 4]

திரு. கி. மனோகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 'ஆனந்த விகடன்' பத்திரிகை முன்பக்கத்திலே பிரசுரித்திருந்த ஒரு கார்ட்டூனைச் சென்ற முறை நீங்கள் இங்கே எடுத்துக்காட்டி, அது சட்டசபை உறுப்பினர்களையும், அமைச்சர்களையும் கேவலப்படுத்துகின்ற முறையில் வந்திருக்கிறது என்று சொல்லி, சம்பந்தப்பட்டவர்களுக்கு வாய்ப்புத் தராமல் உடனடியாக நீங்கள் இருந்த இடத்திலேயே இருந்துகொண்டு தண்டனை விதித்து இருக்கிறீர்கள். நான் ஒன்றைத் தெளிவுபடுத்த விரும்புகிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: தண்டனை வழங்கவில்லை. நீங்களும் அதைப் படித்துவிட்டு அப்படிச் சொல்ல வேண்டாம். நீங்களும் இங்கே இருந்திருக்கிறீர்கள். தண்டனை வழங்கவில்லை.

திரு. கி. மனோகரன்: தண்டனை வழங்கவில்லை என்று சொல்லியதில் எனக்கு மகிழ்ச்சி. நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புவது, ஜனநாயகத்தை, ஜனநாயகம் என்ற பெரிய மாளிகையை . . . (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பதில் அனுப்பவில்லையென்றால் தண்டனை வழங்கப்படும் என்று சொன்னேன்.

திரு. கி. மனோகரன்: நான் தான் அதை ஒத்துக்கொண்டேனே. (குறுக்கீடு) சுமந்து கொண்டிருக்கின்ற நான்கு தூண்களில், ஒன்று Executive இன்னொன்று Legislature, மற்றொன்று Judiciary நான்காவது Fourth Estate என்று அழைக்கப்படுகின்ற பத்திரிகை. உங்களுக்கு இருக்கின்ற நாவன்மையைவிட, எனக்கு இருக்கின்ற நாவன்மையைவிட, நாவலருக்கு இருக்கின்ற நாவன்மையைவிட, பேனா முனைக்கு வன்மை அதிகம் என்பதும், கூர்மை அதிகம் என்பதும் உங்களுக்குத் தெரியும். இதை நான் சொல்லி உங்களுக்குத் தெரிய வேண்டிய அவசியம் இல்லை. 'ஆனந்த விகடன்' பத்திரிகையில் வந்திருக்கிற செய்தியைப்பற்றி அதனுடைய எடிட்டர் பாலசுப்பிரமணியன் அவர்கள் விடுத்த அறிக்கை ஒன்றை நான் படிக்க நேர்ந்தது. அந்த அறிக்கையில், எந்தவித உள்நோக்கமும் கற்பிக்காமல், எந்தவொரு சட்டப் பேரவையின் பெயரையும் குறிப்பிடாமல், தமாஷுக்காக, நகைச்

[திரு. கி. மனோகரன்] [1987 ஏப்ரல் 4

சுவைக்காகப் போடப்பட்டதை மிக சீரியசாக எடுத்துக்கொண்டு தண்டனை வழங்க முற்படுவது நியாயத்திற்கு அப்பாற்பட்டது என்ற அளவிற்கு தனது கருத்தைத் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள். இந்த நேரத்தில் நான் உங்களது கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன், இங்கே பேசும்போதுகூட நண்பர் திரு. சித்தன் அவர்கள் அதை எடுத்துச் சொன்னார்கள். என்று ஒரு பத்திரிகை ஆங்கிலத்திலே வருகிறது என்பது உங்களுக்குத் தெரியும். I will punch you என்றால் அதற்குரிய பொருள் என்ன என்றும் உங்களுக்குத் தெரியும். ஆனால் அதைப் படிப்பவர்கள், அதைப் படித்துப் பார்த்துவிட்டு, நகைச்சுவையாக எடுத்துக்கொள்வார்களேதவிர, நிச்சயமாக பத்திரிகை ஆசிரியரின் நோக்கத்தைச் சந்தேகிக்க மாட்டார்கள். இரண்டாவது, அதேபோன்று ‘பன்ச்’ என்ற அளவிற்கு தகுதிபெற்ற பத்திரிகை தமிழ்நாட்டில் இருக்கிறது. அந்தப் பத்திரிகைக்கு ‘துக்ளக்’ என்று பெயர். அதன் ஆசிரியர் ‘சோ’. என்னைப்பற்றிக்கூட அவர் எழுதி இருக்கிறார். நான் அதைப் படித்துப் பார்க்கும்போது, முதலிலே சிரித்து விடுவது உண்டு. ஏனென்றால், சிரிப்பதற்காக சில நேரத்தில் சிந்தனையைக் கிளற வைப்பதற்காக, சில நேரத்தில் திசை திருப்புவதற்காக, அவைகள் வரக்கூடும். அந்தக் காரணத்தாலே அந்தப் பத்திரிகைகளை நான் பழித்து விடுவதில்லை. அந்தப் பத்திரிகை ஆசிரியர்களைத் தண்டனைக் கூண்டிலே ஏற்றவேண்டுமென்று வாதாடுவதில்லை. மூன்றாவது, நீங்கள் அறிந்திருப்பீர்கள். டி.வி.-யின் மூலம் பார்த்திருப்பீர்கள் என்று நம்புகிறேன். "Yes, Minister" என்ற சீரியல் தொடர்ந்து வந்து கொண்டே இருந்தது. அதிலே House of Commons-லே இருக்கிற உறுப்பினர்களைப்பற்றி, அமைச்சர் களைப்பற்றி, அமைச்சர்களின் அதிகாரிகளைப்பற்றி, அமைச்சர் களின் இயலாமையைப்பற்றி, தெளிவாகச் சுட்டிக்காட்டி படம் எடுக்கப்பட்டது. இந்தியத் துணைக்கண்டத்தின் அத்தனை டி.வி.-க்களும் அதை ஒளிபரப்பின. இன்னொன்றையும் தெரிவிக் கிறேன். அப்போது அன்னை இந்திராகாந்தி அம்மையார் அவர்கள் உயிரோடு இருந்த நேரம். அந்த அம்மையாரிடம் நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள் சென்று இது நம்மையெல்லாம் கேலிப்படுத்துவதாக இருக்கிறது; அவமரியாதைக்கு உள்ளாக்குவதாக இருக்கிறது. ஆகையினாலே, இந்தப் படம் எந்தக் காரணத்தைக்கொண்டும்

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. கி. மனோகரன்]

டி.வி.-யில் வரக்கூடாது என்று சொன்ன நேரத்தில், அம்மையார் சொன்னார்—நான் மகிழ்ச்சியோடு பார்த்த அந்தப் படத்தை எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் தடை செய்யத் தயாராக இல்லை; அப்படிப்பட்ட படங்கள் வருவதை நான் வரவேற்கிறேன் என்று சொன்னதையும் உங்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவதோடு இன்னொன்றையும் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

மதிப்பிற்குரிய இங்கிலாந்து நாட்டு பிரதம அமைச்சர் மார்க்ரெட் தாட்சர் அவர்களைப்பற்றி B.B.C. இப்படிப்பட்ட ஒரு படம் எடுத்து, மார்க்ரெட் தாட்சர் அவர்களைப் போன்ற உருவத்தை அதிலே வைத்து, பிரைம் மினிஸ்டர் என்றும் சொல்லி, அந்த அம்மையாரைக் கேலியும் கிண்டலும் செய்ததைப் பார்த்துவிட்டு மகிழ்ச்சியுடன் அந்த அம்மையார் இருந்தார்கள் என்றும், அதுபற்றி அவர் கவலைப்படவில்லை என்றும், பத்திரிகையிலே வந்த செய்தியையும் நீங்கள் மறந்து இருக்க மாட்டீர்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

(முற்பகல் 11-20)

ஒழுங்காக, இந்துப் பத்திரிகையை தினம் தினம் படிக்கிற திறமைபெற்ற நீங்கள் அதிலே வருகிற—தொடர்ச்சியாக அல்லது வாரத்திற்கு ஒருமுறை அல்லது 2, 3 நாட்களுக்கு ஒருமுறை வருகிற Write-up-ஐ, ஆர்ட் புச்வால்டு எழுதுகிற பகுதியை நீங்கள் படித்திருப்பீர்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். அமெரிக்க அதிபர் ரீகனிலிருந்து மற்ற அத்தனை பேர்களைப் பற்றியும் அத்தனை பிரச்சினைகளைப் பற்றியும் கேலியும் கிண்டலும் செய்து அதிலே தொடர்ந்து எழுதிக் கொண்டே இருக்கிறார். அவை அனைத்தும் இன்றைக்கு இலக்கியங்களாகப் பரிணமித்துக் கொண்டிருக்கின்றனவே தவிர, அந்தக் காரணத்திற்காக ஆர்ட் புச்வால்டு தண்டனைக்கு ஆளாக்கப்பட்டார் என்ற செய்தியை நாம் பார்க்கவில்லை. ஆகையால் நான் உங்களுக்குத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்—நீங்கள் சில மேற்கோள்களைக்கூட இங்கே எடுத்துக் காட்டினீர்கள். மேற்கோள்களைக் காட்டியது வரை சரி. ஆனால் உள்நோக்கம் அவர்களுக்கு இல்லை என்று தெளிவாக அவர்களே சொல்லிய பிறகு—இன்னமும் தெளிவாகச்

[திரு. கி. மனோகரன்] [1987 ஏப்ரல் 4

சொல்லுகிறேன் திரு. எஸ். எஸ். வாசன் காலத்திலே ஆரம்பிக்கப்பட்ட அந்த ஆனந்தவிகடன் பத்திரிகை தனது காலத்திலிருந்து இதுவரை துளிகூட இறங்கவில்லை என்பதை நான் இந்த அவைக்குப் பணிவன்போடு தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நமக்குச் சில உணர்வுகள் இருக்கக் கூடும். (குறுக்கீடு)—தயவு செய்து என் பேச்சைக் கேளுங்கள்—நமக்குச் சில உணர்வுகள் இருக்கக் கூடும். பார்த்தவுடன் சில பதைபதைப்புகள் ஏற்படக் கூடும். பார்த்தவுடன் சில பகை உணர்ச்சிகளை அவைகள் உருவாக்குகின்றனவோ என்ற சந்தேகம்கூட ஏற்படக்கூடும். அவைகளுக்கெல்லாம்—அந்தச் சந்தேகத்திற்கு எல்லாம் நீங்கள் இடம் அளிக்காதீர்கள். நீங்களேகூட அவர்களுக்குத் தாராளமாகச் சொல்லலாம். அவர்களை அழைத்தே சொல்லலாம். அதற்கு உங்களுக்கு அதிகாரம் இருக்கிறது. இப்படி நீங்கள் போடுகிற கார்ட்டூன் அல்லது முகப்புச் சித்திரங்கள் அல்லது நீங்கள் எழுதுகிற தலையங்கங்கள் எங்களைப் பாதிப்பதாக, இருப்பதாகக் கருதுகிறேன். கொஞ்சம் அவைகளை மாற்றிக் கொள்வது நல்லது. ஜோக் என்கிற பெயரால் உள்ளம் உடைகிற அளவுக்கு, களங்கத்தை உருவாக்கிவிடுகிற அளவுக்கு நிலைமை வரக்கூடாது என்று நீங்களே அவர்களுக்கு யோசனை கூற வேண்டுமே தவிர எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும், ஆனந்தவிகடன் மேல் கொண்டு வந்திருக்கிற இந்தத் தீர்மானத்தை—கண்டிக்க வேண்டும் என்று கருதுகிற இந்தத் தீர்மானத்தை—நமது எதிர்க் கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்களேகூட ஏதாவது ஒரு தண்டனை அளிக்க வேண்டும் என்று சொன்னதை ஏற்கக் கூடாது—அப்படிப் பேசுவதால் நாளைக்கு பத்திரிகை உலகத்தில் ஒரு பெரிய ஆபத்தே ஏற்படக்கூடும் என்ற உணர்வையும் உங்களுக்குத் தந்து —இன்னும் சொல்லுகிறேன்—எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் நமது அரசு—அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு, முதல்வர்—முதல்வர் என்று சொல்லுகிறபோது எனக்கும் முதல்வர்—உங்களையும் சேர்த்தே சொல்லுகிறேன்—பத்திரிகை உலகத்தை நோக்கிப் படை எடுக்க வேண்டாம். அதன் சுதந்திரத்தைப் பாதுகாப்போம். அவர்களும் முறையோடு நடந்து

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. கி. மனோகரன்]

கொள்ளட்டும் என்ற ஆலோசனையோடு இந்தப் பிரச்சினைக்கு முற்றுப்புள்ளி வைக்கவேண்டும் என்று மெத்தப் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொண்டு அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நாஞ்சில் மனோகரன் அவர்கள் பேசும்போது நான் குறுக்கிட வேண்டாம் என்று இருந்தேன். நான் அவர்களிடத்தில் சில தகவல்களைத் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த அவையினுடைய நன்மையைக் கருதி. அவர்கள் பேசும்போது சொன்னார்கள்—இரண்டு கருத்துக்களை மட்டும் கேட்க விரும்புகிறேன். பேனாவுக்கு இருக்கிற வலிமையைச் சொன்னார்கள்—நாக்கைவிட பேனாவுக்கு வலிமை அதிகம் என்று சொன்னார்கள். அதை ஒத்துக் கொள்கிறேன். பேனா கூர்மையானதுதான். ஆனால் அதற்காகக் குழந்தையை வெட்டுவதைப் பார்த்துக் கொண்டிருக்க வேண்டுமா? எனக்குப் புரியவில்லை. ஜனநாயகம் என்கிற குழந்தையைக் கொலை செய்கிறார்கள். மற்றொன்றையும் தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன். அந்தக் கார்ட்டூனில் போடப்பட்டிருப்பது (குறுக்கீடு) பேனாவா கத்தியா என்று கேட்கிறார்கள். கத்தியைவிட ஈட்டியைவிடக் கூர்மையானது பேனா என்று சொன்னதால்தான் நான் கேட்கிறேன். கத்தியால்கூட கொலை செய்ய முடியும் என்பது நமக்குத் தெரியும். நான் தெரிந்து கொள்ள விரும்புவது—எம்.எல்.ஏ.க்கள் ஜேப்படிக்காரர்களைப் போல் என்றும், மந்திரிகள் எல்லாம் முகமூடிக் கொள்ளைக்காரர்களைப் போல் என்றும் போட்டிருக்கிறார்கள். அவரும் முன்னாள் அமைச்சராக இருந்தவர்தான். ஒருவேளை இந்நாள் அமைச்சர்களைத்தான் போட்டிருக்கிறார்களோ என்று எண்ணி, அவர் பொறுத்துக் கொண்டிருக்கலாம் . . .

திரு. கி. மனோகரன் : தலைவர் அவர்களே, திரு. ப. உ. சண்முகம் அவர்களும் முன்னாள் அமைச்சராக இருந்தவர் என்பதை நினைவூட்டுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, அந்த நினைவு எனக்கு இருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நாஞ்சிலார் அவர்களுக்கு இருக்க வேண்டும்

என்பதற்காகத்தான் நான் நினைவுபடுத்தினேன். அமைச்சர்கள் எல்லாம் முகமூடிக் கொள்ளைக்காரர்கள் என்று போட்டிருப்பதைக்கூட கேலிச் சித்திரம்தான் என்று எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமா? அந்த அளவுக்குக் கேலிச் சித்திரத்தைப் போட்டு, தாக்கி எழுதி, தனது தரத்தைக் குறைத்துக் கொண்ட ஒரு பத்திரிகையைத் தாங்கிப் பேச வேண்டிய அவசியம் என்ன வந்தது என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. ஆகவே "சட்டமன்ற உறுப்பினர் ஜேப்படிக்காரன்", "அமைச்சர்கள் முகமூடி கொள்ளைக்காரர்கள்" என்று போடுவதை அவர் ஏற்றுக்கொள்கிறாரா என்று மட்டும் நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இதிலே என்ன விவாதம்? இதற்கு மேலே விவாதம் வேண்டாம். நமக்குள்ளே இது வேண்டாம். நம்முடைய விவாதமே வேறுவிதமாக இருக்கிறது. வேண்டாம். இது தேவையில்லை.

திரு. கி. மனோகரன்: விவாதத்திற்கு வரவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நமக்கு யார் பரிந்து பேசுகிறார்கள்? பத்திரிகையில் எழுதுகிறவர்கள் நம்மைப் பற்றி எழுதுகிறார்கள். (குறுக்கீடு) அதுவல்ல A man's reputation is a man's property. A man has freedom to have his reputation safe-guarded. Press-க்கு மட்டும் ஃபிரீடம் இருக்கிறது என்றால் எங்களுக்கு ஃபிரீடம் இல்லையா? அதற்கு என்ன வழி? பேனா கூர்மை என்றால், எங்களுக்கு என்ன வழி? (குறுக்கீடு) No, don't talk about yellow journals. If they are attacking M.L.As. and Ministers. I declare, that they are yellow journals. They have no character, they have no morality. (Interruption) Healthy man will give a healthy teaching. Filthy man will give filthy teaching. These are all filthy teachings. Don't hold a brief for a yellow journal. I am here to protect everybody.

தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு இங்கே உள்ள 224 சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், இப்போது ஓய்வூதியம் வாங்கக் கூடிய சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், முன்னாள் அமைச்சர்களையும் பாதுகாக்கக் கூடிய பொறுப்பு இந்த அவைக்கு இருக்கிறது. இதைப்பற்றி மேலும் பேச வேண்டாம். ஒரு வரி 'அப்பாலஜி' போடுவதால் தாம் குறைந்துவிடும், பிரஸ்டீஜ் குறைந்துவிடும் என்று கருது-

கிறார்கள். (குறுக்கீடு) அது தேவையில்லை. உங்களை மட்டும் எழுதட்டும், எங்களை விட்டுவிட்டு உங்களைப்பற்றிச் சொல்லட்டும். நீங்கள் அதை ஒத்துக்கொள்ளுங்கள். அது முறையல்ல. (குறுக்கீடு) நீங்கள் சொன்னதைக் கேட்டேன். பிரஸ் நினைத்தால், பேனா கூர்மை என்றால் நீங்கள் பயப்படலாம், நாங்கள் ஏன் பயப்பட வேண்டும். We are not living in England. We are not Englihmen. We are Indians. We are not wearing suit. Thatcher case is different from our case. தாட்சர் வேறு, நாம் வேறு, Englishmen வேறு. இங்கிலீஷில் ஜோக் அடிப்பது என்பது வேறு. நமக்கு ஜோக் இல்லை. ரோடில் போகிறவர்களிடம் ஜோக் அடித்துப் பாருங்கள். பஸ் பேசஞ்சரிடம் ஜோக் அடித்துப் பாருங்கள், விடுவானா? பிரஸ் பற்றி நாம் ஜோக் அடிக்கலாமா? அவர்கள் என்ன ஜோக் அடிப்பது? Please see the conduct of the press.

திரு. கி. மனோகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீங்கள் குறிப்பிடும்போது ஒன்றைச் சொன்னீர்கள். தெருவிலே போகிறவர்களிடம் ஜோக் அடித்தால் கேட்பார்களா, ஏற்றுக்கொள்வார்களா என்று கேட்டீர்கள். விவரம் தெரியாத பாமரத்தனம் உள்ளவர்களிடம் ஜோக் அடித்தால் அவர்கள் ஆத்திரப்படக்கூடும். உங்களிடம் நான் ஜோக் அடிக்கும்போது நீங்கள் ஆத்திரப்பட மாட்டீர்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உங்களுக்கு என்னைத் தெரியும், எனக்கு உங்களைத் தெரியும். நீங்கள் பேசினால் அது வேறு. 'ஆனந்த விகடனை' எனக்குத் தெரியாது. அந்த ஆசிரியரை எனக்குத் தெரியாது. He cannot crack a joke on me. He has no right. What right he has got? ஆகவே அவை முன்னவர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வேன்—ஒரு மாத Sales collection-ஐ fine ஆக impose பண்ண வேண்டும். (குறுக்கீடு) One month sales collection should be imposed as a fine. (குறுக்கீடு) வியாபாரத்திற்காக அல்ல. (குறுக்கீடு) பத்திரிகைக்குக் கிடைத்துள்ள சுதந்திரத்தைப் பறிக்க வேண்டும் என்பது நம்முடைய நோக்கம் அல்ல.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : Point of order.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : There is no point of order. உங்களுக்கும் சேர்த்துதான் எழுதியிருக்கிறார்கள்.

Please do not hold brief for filthy journals. 224 எம்.எல்.ஏ.-க்களையும் அவர்களைத் தேர்ந்தெடுத்த மக்களையும் அவமானப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். (குறுக்கீடு) I cannot leave them. You may be ready to lose your reputation. I cannot lose my reputation. I am a sensitive fellow. You can afford to lose.

(முற்பகல் 11-30)

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : பேரவைத் தலைவரவர்களே, பத்திரிகைகளுக்கு இருக்கின்ற சுதந்திரத்தைப் பறிக்க வேண்டுமென்பது தங்களுடைய நோக்கமல்ல. இந்த அவையில் இருக்கின்ற யாருடைய நோக்கமும் அப்படி இருக்க முடியாது. பத்திரிகைகளுக்கு இருக்கும் சுதந்திரத்தில் யாரும் குறுக்கிடவில்லை. ஆனால் பத்திரிகைகளுக்கு இருக்கும் சுதந்திரத்தின் பெயரால் நமக்கு இருக்கும் சுதந்திரத்தைக் கெடுத்துவிடக் கூடாது. அழித்துவிடக் கூடாது. அதை நினைவில் வைத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்றுதான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். அவர்களுக்கு ஒன்றை ஞாபகப்படுத்துவேன். பத்திரிகையின் பெயரை வெளியே சொல்ல விரும்பவில்லை. அன்றாடம் தங்களைக் கார்ட்டூனாகப் போட்டு, கேவலமாகக் கேலிச் சித்திரம் வெளியிட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள் . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அந்தக் குடும்பம் உருப்படாது. அவ்வளவுதான்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : துர்வாச முனிவர் போல சாபம் கொடுப்பதைவிட . . . தாங்கள் பொறுமையோடு இருக்கிறீர்கள் . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அமைச்சர்கள் மாலையிலே மேடை போட்டுப் பேசலாம். என்னால் முடியவில்லை. ஆகவே ஆண்டவனை நோக்கி வேண்டுகிறேன். அந்தக் குடும்பம் உருப்படாது என்று சபிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : அதற்காகத் தாங்கள் எந்தவித நடவடிக்கையும் இந்த அவையிலே கொண்டு வந்து . . . (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பார்ப்போம், பார்ப்போம், பார்ப்போம். நான் தவறு செய்திருந்தால் உருப்படமாட்டேன். தவறு யார் செய்திருந்தாலும், பொது வாழ்வில் இருக்கிறவர்கள் பற்றி அப்படிச் சொன்னால் குடும்பம் நிச்சயம் உருப்படாது. (குறுக்கீடு) அதை நீங்கள் எப்படி defend பண்ணுகிறீர்கள்? என்னால் defend பண்ண முடியவில்லை.

திரு. கு. ரமணி : நீங்கள் அங்கேயிருந்து தீர்ப்பு அளிக்கும் போது, நாங்கள் என்ன பேசுவது?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : ஒரு suggestion நான் சபைக்குத் தெரிவித்து விடுகிறேன். (குறுக்கீடு) திரு. ரமணி, இருங்கள். சட்டத்தில் இருப்பதைச் சொல்கிறேன். "Indian Penal Code sections 500, 501, 502".

Indian Penal Code : Section 500 :

"Whoever defames another shall be punished with simple imprisonment for a term which may extend to two years, or with fine, or with both.".

This is for the consideration of the House.

(குறுக்கீடு) திரு. ரகுமான்கான்.

don't interrupt the proceedings. I am on my legs. (குறுக்கீடு) ஏன் பேச முடியாது? இங்கேதான் அமெண்ட்மெண்ட் பாஸ் செய்கிறோம். State has got a right to pass amendments. "I. P. C. Section 501 : "*Printing or engraving matter known to be defamatory :* Whoever prints or engraves any matter, knowing or அவர்கள் தவறு செய்திருந்தால் அவர்கள் உருப்படமாட்டார்கள். having good reason to believe that such matter is defamatory of any person, shall be punished with simple imprisonment for a term which may extend to two years, or with fine, or with both".

"Section 502 : *Sale of printed or engraved substance containing defamatory matter :* Whoever sells or offers for sale any printed or engraved substance containing defamatory matter, knowing that it contains such matter, shall be punished with simple imprisonment for a term which may extend to two years, or with fine, or with both".

"Section 292(A): Printing etc., of grossly indecent or scurrilous matter or matter intended for blackmail :—Whoever—

(f) offers or attempts to do any act which is an offence under this Section, shall be punished on first conviction with imprisonment of either description for a term which may extend to two years or with fine or with both, and in the event of a second or subsequent conviction with imprisonment of either description for a term which may extend to five years and also with fine.".
உங்களுக்குத் தெரியவேண்டும்

என்பதற்காகத்தான் சொல்கிறேன். This is for information. (குறுக்கீடு) அவைக்கு இதைப்பற்றித் தெரியப்படுத்த விரும்புகிறேன். புத்தகத்திலே இருப்பதைக்கூட படிக்கக்கூடாது என்று சொன்னால் எப்படி? It is up to you to take it or not. It is in the Statute book.

திரு. கு. ரமணி: On a point of order.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கொஞ்சம் பேசாமல் இருங்கள். இந்தப் புத்தகத்தை கான்ஸ்டேபிளும் அமல்படுத்தலாம். நாமும் அமல்படுத்தலாம். கோர்ட்டுக்குப் போய்தான் அமல் படுத்த வேண்டும் என்று எந்தச் சட்டத்திலேயும் இல்லை. இதிலே இருக்கின்றதைத்தான் எடுத்துச் சொல்கிறேன்.

The House has passed an amendment. We have a right to pass an amendment to I.P.C. So the House has got the power to execute it.

திரு. அ. ரகுமான்கான்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஐ.பி.சி.-யில் கோர்ட்டுதான் . . . (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நாஞ்சிலார் அவர்கள் பேசியது போதும். திரும்பத் திரும்ப அதையேதான் சொல்லவேண்டும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரமணி அவர்கள் பேசலாம். (குறுக்கீடு) நீங்கள் எல்லாம் யாருக்காக இவ்வளவு பேசுகிறீர்கள்? எதற்காக பதட்டப்படுகிறீர்கள்? நான் இந்தப் புத்தகத்திலே இருப்பதைத்தான் சொல்கிறேன்.

திரு. இ. மனோகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஒரே ஒரு வார்த்தை பேச விரும்புகிறேன். நீங்கள் சட்டப் புத்தகங்களைப் பற்றி, அதிலே இருக்கின்ற சரத்துக்

களைப்பற்றி, புதிதாகத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்ததைப்பற்றி யெல்லாம் சொன்னீர்கள். சம்பந்தப்பட்ட பத்திரிகை ஆசிரியர் அவர்கள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்ற காரணத்தினாலே அவர்களும் நீதிமன்றத்திற்குச் செல்லக்கூடும். நீதிமன்றத்திலே அவர்கள் முடிவு எடுக்கட்டும். நான் வேறு எதற்காகவும் சொல்லவில்லை. நான் இன்றும் சொல்கிறேன். ஆனந்த விகடன் பத்திரிகை திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைப் பற்றியும் கேவலமாக எழுதிற்று. அதைப் பற்றி நான் கவலைப்படவில்லை. (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உறுப்பினர்களை அமைதியாக இருக்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் (பேரவைத் துணைத் தலைவர்): மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, On a point of clarification. (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் இவ்வளவு Thick skinned ஆக இருப்பீர்கள் என்று எனக்குத் தெரியாது. Thick skinned ஆக இருக்கிறீர்களே, என்னாலே அப்படி இருக்கமுடியாது.

திரு. கு. ரமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எப்படி இதைப்பற்றியெல்லாம் நீங்களே முடிவு செய்ய முடியும்? எப்படி இந்த முடிவிற்கு வருகிறீர்கள்?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நம்மிடம் அவர்கள் கிராஸ் பண்ணுகிறார்களே என்பதால்தான் சொல்கிறேன்.

திரு. கு. ரமணி: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நீங்கள் என்ன நினைத்துக் கொண்டிருக்கிறீர்கள்?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: எல்லாவற்றிலும் நீங்கள் என்ன நினைத்துக் கொண்டிருக்கிறீர்களோ அதைத்தான் நினைக்கிறேன். ஆனந்தவிகடன் பத்திரிகையிலே எங்களைப் பற்றிக்கூட எழுதியிருக்கிறார்கள் என்று நாஞ்சிலார் அவர்கள் சொன்னார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன் (பேரவைத் துணைத் தலைவர்): மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாஞ்சிலார் அவர்கள் ஒரு கருத்தைத் தெரிவித்தார்கள்.

[திரு. வேடசந்தூர் வி. பி. பாலசுப்பிரமணியன்] [1987 ஏப்ரல் 4

அதிலே ஒரு Point of Clarification கேட்க விரும்புகிறேன். அன்றைக்கு கருணாநிதி அவர்கள் பற்றி ஆனந்தவிகடன் பத்திரிகையிலே எழுதியதாகச் சொன்னார்கள். ஆசிரியர் திரு. பாலசுப்பிரமணியன் அவர்கள் வருத்தம் தெரிவித்து எழுதியிருக்கின்றார்கள். அந்த விவரம் அவருக்குத் தெரியுமா என்று கேட்க விரும்புகிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : இப்படி நீங்கள் ஒருவருக்கொருவர் கேள்வி கேட்டுக்கொண்டிருக்கின்றீர்கள். இந்த மாதிரி பிரஸ்-லே கேள்வி கேட்டால் அந்த எழுத்தே வராது.

திரு. கு. ரமணி : மாண்புமிகு சபாநாயகர் அவர்கள் இதை எப்படிச் செய்யமுடியும்? மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்கு இந்த அவைமுன் வந்திருக்கும்படியான இந்தப் பிரச்சினை, ஏற்கெனவே இங்கே வந்து, இதைப்பற்றி இந்த அவையிலே இருக்கின்ற எங்களுக்கெல்லாம் நீங்கள், ஆனந்த விகடன் பத்திரிகை போட்டிருந்த கார்ட்டூன், கேலிச்சித்திரம் எவ்வளவு மோசமானது என்று அன்றைக்கு எடுத்துக் காட்டினீர்கள். அதற்கு அவர்கள் 'தான் செய்தது தவறு' என்று பகிரங்கமாக மன்னிப்புக் கேட்டு, அதை அவர்கள் பிரசுரிக்க வேண்டுமென்று இந்த அவையின் சார்பில் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு, அதனுடைய பதில் வந்த பிறகு இந்த விஷயத்தை நாம் பேசவேண்டும் என்று அன்றைக்குக் குறிப்பிட்டீர்கள். அதன்படி இந்த விஷயம் இன்றைக்கு இங்கே வந்திருக்கிறது. இந்த விஷயத்தைப்பற்றிப் பேசும்போது நாம் அத்தனை பேரும் சுதந்திரத்தைப் பற்றி, விமரிசன சுதந்திரத்தைப் பற்றி, ஒருவருக்கொருவர் இருக்கும்படியான பிரச்சினையைப் பற்றி காழ்ப்புணர்ச்சிக்கு ஆளாகாமல் விஷயத்தை ஆழமாகப் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். பொறுப்புணர்வோடு பேச வேண்டும். அப்படித்தான் இங்கே பேச வேண்டியதாக இருக்கிறது. இது உலகத்தில் நடக்கக்கூடிய ஒரு கடுமையான விமர்சன கார்ட்டூன் முறைதான். இது சாதாரணமானதல்ல. இதற்கு ஆதாரமாக பல பத்திரிகைகளை எடுத்துச் சொல்ல முடியும். தயவுசெய்து எதிர்வரிசையிலிருந்து Sarcastic remarks..... (குறுக்கீடு)

1987 ஏப்ரல் 4]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ரமணி என்னைப் பார்த்துப் பேசுங்கள். (குறுக்கீடு) ஒன்று சொல்கிறேன். ஒவ்வொருவருடைய mental make up is different. உலகம் பூராவும் கார்ட்டூன் போடுகிறார்கள். நீங்கள் அவற்றை எல்லாம் ஏற்றுக்கொள்ள முடியும். உங்களுக்கெல்லாம் அது பழக்கம் (குறுக்கீடு).

(முற்பகல் 11-40)

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவரிடத்திலிருந்து நான் ஒன்றைத் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். உலகத்திலே கேலிச் சித்திரம் போடுவது எல்லா நாடுகளிலும் இருக்கிறது என்பதை ஒத்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் எந்த நாட்டுத் தலைவனையாவது கொள்ளைக்காரனாகவும், முகமூடி திருடனாகவும், ஜேப்படிக்காரனாகவும் போட்டிருப்பதாக ஆதாரம் காட்டினால் பொறுத்துக்கொள்ளலாம், மன்னித்துக் கொள்ளலாம். அவர்கள் காட்டட்டும். (குறுக்கீடு) (திரு. ரகுமான்கான் எழுந்தார்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : உறுப்பினர் திரு ரகுமான்கான், இது முறையல்ல. நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டி வரும். (குறுக்கீடு) இது முறையல்ல. ஏன் விடவில்லை? நான் பேசியதற்குப் பிறகு நீங்கள் பேசினீர்களே! இப்போது கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் தலைவர் பேசுகிறார். உங்களை அனுமதிக்க முடியாது.

திரு. கு. ரமணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் கேள்வி கேட்டிருக்கிறார். எங்காவது உலகத்திலே கொள்ளைக்காரர்களாக அமைச்சர்களைப் பற்றி, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைப் பற்றி கேலிச் சித்திரம் போட்டிருக்கிறார்களா என்று கேட்டார்கள். அதை விட மோசமாக எழுதியிருக்கிறார்கள். 1941-லே. உலக யுத்த காலத்திலே. மிஸ்டர் வின்ஸ்டன் சர்ச்சிலைப் பற்றி போட்டிருந்த கேலிச் சித்திரத்தை பரிசீலிக்கலாம். இதைவிட கேவலமாக கேலிச் சித்திரம் போட்டார்கள். இன்னும் சொல்லப்போனால் Shankar's Weekly-யில் போடப்பட்டுள்ள பல கேலிச் சித்திரங்களை எடுத்துப் பாருங்கள்.

[1987 ஏப்ரல் 4

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, Shankar's Weekly பற்றிய முழு வால்யூம் என்னிடத்தில் இருக்கிறது. அவர் பார்க்கட்டும். எந்த ஒரு இடத்திலும் . . . (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ரமணி, இதிலே விவாதம் தேவையில்லை, இது விவாதமா? ஒவ்வொருவருடைய Mind-ஐப் பொறுத்தது இது. ஒருவர் உங்களை ஏசினால் நீங்கள் சும்மா போவீர்கள். நீங்கள் ரொம்பப் பெரிய மனிதர். எல்லோரும் அப்படி Tolerate பண்ண முடியாது. வின்ஸ்டன் சர்ச்சில் காலத்தில் நாம் இல்லை. We are not English men. இப்போது நாம் வேட்டி கட்டியிருக்கிறோம். தமிழ்நாடு பூராவும் சூட், கோட் போட்ட பிறகு பார்க்கலாம்.

திரு. கு. ரமணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, எங்களைத் தயவுசெய்து இந்த நேரத்திலே இந்த அளவுக்கு intcrfere பண்ண வேண்டாம். எங்கள் மீது ஏதாவது குறை இருந்தால் சொல்லுங்கள். இன்றைக்கு கார்ட்டூன் சித்திரத்தைக் கடுமையாகப் போட்டு பிரசுரித்திருக்கிறார்கள் என்று சொல்லுகிறீர்கள். கடந்த 60, 70 வருடங்களாக போடப்பட்டுள்ள கார்ட்டூன்கள் அடங்கிய புத்தகங்கள் என்னிடத்தில் இருக்கின்றன. அதுபோல தமிழ்நாட்டிலும், கேரளாவிலும் இன்றைக்கும் பல பத்திரிகைகள் கார்ட்டூன்கள் போடுகின்றன. இங்கேயிருக்கிற சில பத்திரிகைகளில் தமிழக அமைச்சர்களைப் பற்றியும், மத்திய அமைச்சர்களைப் பற்றியும் பல கேலிச் சித்திரங்கள் வருகின்றன. கேலிச் சித்திரங்களைப் பற்றியதல்ல இப்போதைய பிரச்சினை. ஆனால் அந்த கேலிச் சித்திரங்களுக்கு அருகில் சில வார்த்தைகளை எழுதியிருக்கிறார்கள். உண்மையிலேயே அப்படிப்பட்ட வார்த்தைகள் மனதுக்கு வேதனை அளிக்கக்கூடிய வார்த்தைகள். இந்த மாதிரி பார்த்தால் இப்படி இல்லையா? இந்த எம்.எல்.ஏ.-யைப் பார்த்தால் இப்படி இருக்கிறார் அல்லவா? இவரை இப்படிப் பார்த்தால் எப்படி இருக்கிறார் என்று கேள்வி கேட்பது மாதிரி இருக்கிறது. மேலும் அவர்களை இப்படிப் பார்த்தால் எப்படி இருக்கும் என்பது மாதிரி குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். நான் கேட்கிறேன், இந்த மொட்டைத் தலைக்கும் முழங்காலுக்கும் முடிச்சுப் போடுகிற வேலைக்கு என்ன அவசியம் வந்துவிட்டது?

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. கு. ரமணி]

நீங்கள் சட்டத்தைப் பூராவும் எடுத்துக் காட்டினீர்கள். அதனால்தான் நான் பேச வேண்டியிருக்கிறது. நாம் நிறைவேற்றுகின்ற சட்டம் முழுவதையும் அமல் ஆக்குகின்ற உரிமைகளை நீங்கள் எங்களுக்குத் தரத் தயாரா என்று நான் கேட்கிறேன். நீங்கள் தந்தாலும் கான்ஸ்டிட்யூஷன் அனுமதிக்காது. சிறைச்சாலையிலே, கிடைக்கின்ற நேரங்களிலே, நாங்களும் சட்டப் புத்தகங்களைப் படித்திருக்கிறோம். ஆனந்தவிகடன் பத்திரிகையிலே மனதிற்கு வேதனை அளிக்கக்கூடிய வார்த்தைகளைப் பயன்படுத்தி அவர்கள் கார்ட்டூன் வரைகின்ற பொழுது, அதைப்பற்றிப் பலவிதமான சங்கதிகளும் பேச்சுகளும் வருகின்றன. ஆனால் அவர்கள் மனதிற்குள்ளே என்னென்ன வைத்திருக்கிறார்கள் என்பது நமக்குத் தெரியாது. யாரை எழுதியிருக்கிறார்கள் என்பதும் நமக்குத் தெரியாது. இதை வைத்துக் கொண்டு அந்தப் பத்திரிகைக்குத் தண்டனை கொடுக்க வேண்டுமென்று நீங்கள் உங்கள் கருத்தைச் சொன்னீர்கள். உங்கள் கருத்தை நீங்கள் சொல்லுங்கள், நாங்கள் எல்லோரும் எங்கள் கருத்தைச் சொல்கிறோம். கிரிமினல் சட்டத்தைப் படித்துக்காட்டி ஒரு Guidelines மாதிரி, என்னென்ன தண்டனையை விதிக்கலாம் என்று சொன்னால் அதை அப்படியே நாங்கள் எடுத்துக்கொள்ள முடியாது. ஆகவே, இவ்வளவு தண்டனை கொடுக்கலாம் என்று சொன்னால், இலட்சோப இலட்சம் மக்கள் படிக்கின்ற பத்திரிகை, அப்படிப்பட்ட பத்திரிகை மீது நாம் நடவடிக்கை எடுக்கும்பொழுது ஜனங்களுக்கு மத்தியில். . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அந்த இலட்சோப லட்சம் மக்களிடையே நம்முடைய மானம் போய் விடக் கூடாது என்பதற்காகத்தான் நான் சொன்னேன்.

திரு. கு. ரமணி : அது வேறு விஷயம். மாண்புமிகு தலைவர்களே, நம்முடைய மானத்தையும், மரியாதையையும், அந்தஸ்தையும் குறைத்துக் காட்டக்கூடிய நடவடிக்கைகள் ஜனங்கள் மத்தியிலே போவது சரி அல்ல. நாம் தப்பு செய்தாலும் கூட நம்மை விமர்சிக்க வேண்டிய பொறுப்பு எந்தத் தன்மையிலே இருக்க வேண்டுமோ அந்தத் தன்மையை நாம் காப்பாற்ற வேண்டும். அதற்காக ஆனந்த விகடன் பத்திரிகை ஒரு மஞ்சள் பத்திரிகை என்று நாங்கள் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. ஆனால், மஞ்சள் பத்திரிகைகள் இருக்கின்றன. மனிதனுடைய கெட்ட

[திரு. கு. ரமணி] [1987 ஏப்ரல் 4

குணங்களை வளர்த்து வருவது, பிறகு, வியாபார நோக்கத்தோடு, எந்த நியதியும் இல்லாமல ஒரு கீழ் மட்டத்திற்குப் போய் காசு சம்பாதிப்பதற்கான ஏற்பாடு. அதைச் செய்யக்கூடிய பத்திரிகை இருக்கிறதே அதுதான் மஞ்சள் பத்திரிகை. இன்றைக்கு சுரண்டப் பட்டு, கஷ்டப்பட்டு, பட்டினிக்கு ஆளாகி திண்டாடக்கூடிய இந்த நாட்டில், 70 சதவீதம் மக்கள் எழுதப்படிக்கத் தெரியாத இந்த நாட்டில், கல்வி அறிவே இல்லாமல், பள்ளத்தில் வீழ்ந்து கிடக்கும் விழிப்பற்ற மக்களை மேலே கொண்டு வருவதற்கு வழி இருக்க வேண்டும். அதைப்பற்றி நாம் யோசிக்க வேண்டும். இந்த நடவடிக்கையை செய்ய வேண்டும். அதற்குப் பதில் அதை மஞ்சள் பத்திரிகை என்று நீங்களே சொன்னால் நாங்கள் என்ன செய்வது? அது சரிஅல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மஞ்சள் செய்தியை வெளியிட்ட காரணத்தால்தான் சொன்னேன். தனியாக எனக்கும் அவர்களுக்கும் என்ன வியாபாரத் தகராறா? மஞ்சள் செய்தியை வெளியிட்டதால் மஞ்சள் பத்திரிகை.

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தலைவரவர்களே, அவர் களுக்கு ஆதரவாகத்தான் பேசுகிறேன். மஞ்சள் பத்திரிகை அல்ல என்றால் நல்ல சிகப்புப் பத்திரிகையாக வைத்துக்கொண்டு பேசுங்கள்.

திரு. கு. ரமணி : இது கிண்டல்தான்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அரசியல்வாதிகளினுடைய எண்ணம் புரிகிறது. விளம்பரம் வேண்டும். ஆனால் என்னைப் பொறுத்தவரையில் எந்தப் பத்திரிகையையும் நம்பி நான் வாழவில்லை. நான் எதிர்பார்க்கவும் இல்லை. பத்திரிகையிலே விளம்பரப்படுத்தித்தான் நான் வர வேண்டுமென்ற அவசியமும் இல்லை. முயன்றால் வந்து விடுவேன்.

திரு. கு. ரமணி : தலைவரவர்களே, நாங்கள் விளம்பரத்திற் காகச் சொல்லவில்லை. (குறுக்கீடு) தொடர்ந்து பேசிக்கொண்டே இருந்தால் நான் எப்படிப் பேச முடியும்? பேசியதற்குப் பதில். அதற்கு உடனே பதில் என்றால் [illegible] நான் எந்தப்

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. கு. ரமணி]

பத்திரிகைக்கும் ஆதரவாக வரவில்லை. சிகப்பும், மஞ்சள் பத்திரிகையும . . . I challenge you. Can you prove that the blood is not red நான் சொல்லத் தயார். இந்த சிகப்பு நிறம் உங்களுடைய உடம்பிலே இருக்கின்ற இரத்தம். மஞ்சள் நிறமாக இருந்தால் மஞ்சள் காமாலை . . .

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : தலைவரவர்களே, மஞ்சள் நிறமாக இருந்தால் மஞ்சள் காமாலை என்று சொன்னார்கள். அதனால்தான் மஞ்சளை வெறுக்கிறோம் என்பது அல்ல. மஞ்சளை முகத்திற்குப் பூசிக் கொள்கின்ற தாய்மார்கள் தமிழகத்திலே உண்டு. அது வேறு விவகாரம். மஞ்சள் பத்திரிகை என்று சொன்னதற்காக வருத்தப்பட்டார்கள் என்பதற்காகத் தான் சிகப்புப் பத்திரிகை என்று சொன்னேனே தவிர வேறு காரணம் அல்ல.

திரு. கு. ரமணி : தலைவரவர்களே . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : நீங்கள் பேசி முடித்து விடுவது நல்லது. பேசி முடித்து விடுங்கள். (குறுக்கீடு) மிஸ்டர் ரமணி, நீங்கள் பெரிய வியாக்கியானம் ஒன்றும் கொடுக்க வேண்டாம். பேசியது போதும், முடித்துவிடுங்கள்; மேலும் வியாக்கியானம் தேவையில்லை; சொன்னது போதும்.

(முற்பகல் 11-50)

திரு. கு. ரமணி : தலைவரவர்களே, என்னைப் பேச விடுங்கள். என்னுடைய கருத்தைச் சொல்லி முடித்துவிடுகிறேன். இந்தியா பூராவும் எடுத்துக்கொண்டால் நம்முடைய முன்னாலே நிற்கக் கூடிய, எல்லோராலும் ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய கார்ட்டூனிஸ்ட் மிஸ்டர் இலட்சுமணன். அவருடைய கார்ட்டூன் பலவற்றை எடுத்துப் பாருங்கள். எவ்வளவு பியர்ஸிங்காக இருக்கிறது என்பது தெரியும். இப்படி பல்வேறு கார்ட்டூனிஸ்ட்ஸ் இருக்கிறார்கள். இதை எல்லாம் எதற்குச் சொல்கிறேன் என்றால் ஆனந்தவிகடன் பத்திரிகையில் வெளியிட்டிருக்கக்கூடிய கார்ட்டூனுக்குக் கீழே அவர்கள் எழுதியிருக்கக்கூடிய வார்த்தைகள் ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடியவையாக இருக்கின்றன. (குறுக்கீடுகள்) அதை நான் உங்களுக்காகச் சொல்லவில்லை.

[1987 ஏப்ரல் 4

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. ரமணி ஏற்றுக் கொண்டால் நாங்கள் எல்லாம் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமா? நீங்கள் ஏற்றுக்கொள்வதும், ஏற்றுக்கொள்ளாததும் உங்களுடைய மனத்தைப் பொறுத்தது. அது உங்களுக்கு இருக்கிற தனிப்பட்ட பெருமை.

திரு. கு. ரமணி : அவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் சொல்வது, அந்த வார்த்தை மனதில் வேதனை உண்டாக்கக்கூடியது என்ற அந்த எண்ணத்தோடு நாங்கள் எழுதவில்லை என்று அந்தப் பத்திரிகை ஆசிரியரே சொல்லியிருக்கிறார். எந்த நோக்கத்தில் கார்ட்டூன் போட்டார்கள் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அப்படி இருக்கும்போது அந்தப் பத்திரிகை ஆசிரியரை என்ன செய்வது? மனதுக்கு வேதனையை உண்டாக்கும் அந்தத் தன்மையில் நாங்கள் கார்ட்டூன் போடவில்லை, எழுதவில்லை என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் நான் தலைவர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்வது, Absolute apology போட வேண்டுமென்று சொன்னதுதான் வித்தியாசமாக இருக்கிறது. ஆகவே, பல்வேறு சூழ்நிலைகளையும் எண்ணிப்பார்த்து, அந்தப் பத்திரிகை ஆசிரியருக்கு ஒரு கடுமையான தண்டனை கொடுப்பது என்பது சரியல்ல என்பது எங்களுடைய கருத்து. மேலும் நான் தெரிவிக்க விரும்புவது, இப்படிப்பட்ட வார்த்தைகள் பத்திரிகையில் வந்து கார்ட்டூனாகப் போட்டு, அதற்கு எதிர் விமர்சனம் வரும்போது அதைப் பார்க்கிற நாட்டுமக்களுக்கு ஒரு தவறான கருத்தை உருவாக்கும். இது ரொம்ப வருத்தமான விஷயம். நாம் இந்த சபையில் பேசுவதும், இந்த விஷயம் வெளிவருவதும் அவர்களுக்கு ஒரு படிப்பினையாகும். இதையும் மீறி அவர்கள் போவதாக இருந்தால் அப்போது கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கலாம் என்ற கருத்தைச் சொல்லி முடிக்கிறேன்.

* திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, ஆனந்த விகடன் புத்தகத்தின் அட்டைப் படத்தில் அமைச்சர்களைப் பற்றியும் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைப் பற்றியும் வெளிவந்துள்ள கார்ட்டூன் பற்றி அவை முன்னவர் அவர்கள் முன்மொழிந்த தீர்மானம் விவாதத்திற்கு வந்திருக்கிறது. நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புவது, பத்திரிகை சுதந்திரம் இந்த நாட்டிலே இருக்க வேண்டும். 1975-லே மத்திய அரசு பத்திரிகை

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்]

சுதந்திரத்தைப் பறித்ததால் ஏற்பட்ட விளைவுகள் எல்லாம் உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். 1977-ல் மத்தியில் ஆட்சிக்கு வந்த அந்த நேரத்தில் இரண்டாவது சுதந்திரத்தை ஜனதா கட்சி பெற்றுத் தந்ததை பத்திரிகைகள் எல்லாம் . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : உங்களுடைய ஜனதா கட்சி ஒன்றும் சுதந்திரத்தைப் பெற்றுத் தரவில்லை. நாமாக எடுத்துக் கொண்டோம். சுதந்திரம் 1947-ல், ஜனதா கட்சி வந்தது 1977-ல். சுதந்திரத்தை எங்கள் தாத்தா வாங்கிக் கொடுத்துவிட்டார். (குறுக்கீடு) 1947-லேயே ஜனதா கட்சி வந்து சுதந்திரம் வாங்கிக் கொடுத்ததா? (குறுக்கீடு) நான் சொல்கிறேன். நீங்களும் வாங்கிக் கொடுக்கவில்லை; அவர்களும் வாங்கிக் கொடுக்கவில்லை. 1947-லேயே நம்முடைய முன்னோர்கள் சுதந்திரத்தை வாங்கிக் கொடுத்துவிட்டார்கள்.

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம் : தலைவரவர்களே, நான் சொல்ல வந்தது, பத்திரிகை சுதந்திரம் நாட்டிலே இருக்க வேண்டும். இந்தப் பத்திரிகை ஆசிரியர் இது ஒரு அரசியல் ஜோக்; யாருடைய மனதையும் புண்படுத்த நான் விரும்பவில்லை என்று சொல்லியிருக்கிறார். அரசியல் ஜோக்குகளாக நான் சொல்ல வேண்டுமென்றால், இந்த நாட்டை 17 ஆண்டுகளாக ஆண்டுவந்த ஆசிய ஜோதி நேருஜியைப்பற்றி பெண்ணாகப் படம் போட்டிருக்கிறார்கள். அதைப்போல பல மாநிலங்களில் ஆண் முதலமைச்சர்களைப் பெண்ணாகவும், பல பெண் முதலமைச்சர்களை ஆணாகவும் போட்டு, இப்படி எல்லாம் படம் போடுகிறார்கள். இவை எல்லாம் வெறும் கார்ட்டூன் ஜோக்குகள். இவற்றைப் பெரிதாக எடுத்துக்கொள்ளக்கூடாது என்பது என்னுடைய கருத்து. அதே நோக்கில் சட்டமன்ற உறுப்பினரைப் பற்றி படம் போட்டிருப்பதை மொத்தமாக நாம் எல்லாம் விவாதிக்கிறோம் . . .

திருமதி எ. எஸ். பொன்னம்மாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆனந்தவிகடன் பத்திரிகை நாமெல்லோரும் விரும்பிப் படிக்கக்கூடிய பத்திரிகைதான், தரமான பத்திரிகைதான். என்றாலும் கூட எம்.எல்.ஏ.க்கள் எல்லாம் அதாவது சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லாம் ஜேப்படித் திருடர்கள் என்ற வகையில் சித்திரிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். நான் ஒரு ஜேப்படித் திருடி, இவர்கள் ஒரு ஜேப்படித் திருடி என்று போட்டிருக்கிறார்கள்.

பெண்கள் எப்படி ஜேப்படித் திருட்டு பண்ண முடியும்? இது எவ்வளவு அசிங்கமானதாகவும், கேவலமானதாகவும் இருக்கிறது? எனவே இனிமேலாவது இவ்வளவு தரக் குறைவான விஷயங்கள் வரக்கூடாது என்பதற்காக ஏதாவது ஒரு சிறிய தண்டனை கொடுத்தால்தான் சரியாக இருக்கும். ஆண்கள் வேண்டுமானால் . . . (சிரிப்பு) ஆண்கள் வேண்டுமானால் ஜேபபடி பண்ணலாம். (சிரிப்பு) நாங்கள் பெண்கள். நாங்கள் எப்படி ஜேப்படித் திருட்டு பண்ண முடியும்? (சிரிப்பு) (குறுக்கீடுகள்).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவர்கள் ஜோக்காகத்தான் சொல்கிறார்கள். ஆகவே ஜோக்காக எடுத்துக்கொள்ளுங்கள். ஏற்கெனவே சொன்னதைத்தான் சொல்கிறார்கள். புதிதாகச் சொல்லவில்லை. (குறுக்கீடுகள்).

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: இந்தச் சபையிலே ஆண்கள் மட்டும் இல்லை. பெண்களும் இருக்கிறார்கள். 7 பேர்கள் இருக்கிறோம். நான்தான் பெரிய மனுஷி. சின்ன வயது பிள்ளைகள் எல்லாம் இருக்கிறார்கள். ஆகவே எங்களையும் சேர்த்து ஜேப்படித் திருடர்கள் என்று சொன்னால் நான் அதை ஏற்றுக் கொள்ள முடியாது. எனவே தயவுசெய்து ஏதாவது ஒரு சிறிய தண்டனை கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருமதி பொன்னம்மாள் அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது என்று சொல்கிறார்கள். அது அவர்களுடைய கருத்து. நாங்கள் சொல்வது . . . (குறுக்கீடுகள்) ஆனந்த விகடன் பத்திரிகை இந்த மாதிரி ஒரு செய்தியை வெளியிட்டுத்தான் அவர்கள் பத்திரிகையை விற்பனை செய்யவேண்டுமென்ற சூழ்நிலையில் இல்லை. அந்த நிலையில் உள்ள பத்திரிகை அல்ல அது. இலட்சக்கணக்கான பிரதிகள் விற்கக்கூடிய பத்திரிகைதான். 50 ஆண்டுக்கால சரித்திரம் அதற்கு உண்டு. திரு. எஸ். எஸ். வாசன் போன்றவர்கள் சுதந்திரப் போராட்டக் காலத்திலே அதற்கு ஆதரவாக இருந்தவர்கள். அவர்கள் நாட்டு விடுதலைக்காகப் பாடுபட்டவர்கள். ஆனால் நாட்டுக்கு விடுதலையே வேண்டாம் என்று சொன்னவர்கள் எல்லாம் இன்றைக்கு . . .

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நாட்டுக்கு விடுதலை வேண்டாமென்று சொன்னதாகச் சொல்கிறார்கள். அப்படிச் சொன்னவர்கள் திராவிட இயக்கத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் அல்ல என்பதை நினைவில் வைத்துக் கொண்டு பேச வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, . . . (குறுக்கீடு) இப்படி சத்தம் போட்டால் நான் எப்படிப் பேச முடியும்?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நீங்கள் கொஞ்சம் சீரியஸாகப் பேச வேண்டும்.

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, **

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேசுவதில் தரம் இருக்க வேண்டும். இப்போது பேசுவதில் கொஞ்சம் தரம் இல்லை. இப்போது நான் * என்று சொல்கிறேன். இப்போது முன்னால் இருக்கின்ற பிரச்சினையைப் பற்றி மட்டும் பேசுங்கள். உங்களுடைய பேச்சிலே தரம் இல்லை. அமருங்கள். No, No. I am not allowing you * யாரைப்பற்றி பேசுகிறீர்கள்? ஆனந்தவிகடன் பற்றிப் பேச வேண்டுமென்றால் மற்றவர்களைப் பற்றியெல்லாம் பேசிக்கொண்டிருக்கிறீர்கள். இது சரியா? எனவே தரத்தோடு பேச வேண்டும். எனவே திரு. ஆறுமுகம் அவர்கள் பேசியது அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்கப்படுகிறது. (குறுக்கீடு) தரம் இல்லாது பேசியதை நான் நீக்குகிறேன்.

திரு. வி. பி. சிந்தன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஒன்றைக் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். (கூச்சல், குழப்பம்) தரம் இல்லை என்று சொல்வது என்ன நியாயம்?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அறிவுக்கு ஏறுவதைப் பொறுத்தவரையில்தான் தரம் உள்ள பத்திரிகை எது என்று கண்டுபிடிக்க முடியும். உங்களுடைய தரத்தைப் பொறுத்துத்தான் நீங்கள் படிக்கக்கூடிய பத்திரிகையும் அமையும். (குறுக்கீடுகள்)

---

* மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

[பேரவைத் தலைவர்] [1987 ஏப்ரல் 4

நீங்கள் பேசுங்கள். இங்கே இருக்கின்ற பிரச்சினையைப் பற்றி மட்டும்தான் பேச முடியும். இதற்கு மேல் பேசுவது என்பது முறை அல்ல; அழகல்ல; நியாயமல்ல. உட்காருங்கள். இப்படி திடீரென்று ஒன்றை எடுத்துப் பேசுகிறீர்கள். (குறுக்கீடு) அவர் பேசிய வார்த்தையை நீங்கள் கேட்கவில்லை. அந்த வார்த்தையை திரு. வி. பி. சிந்தன் அவர்கள் கேட்டிருந்தால் அது குறித்து கேட்டிருக்க மாட்டீர்கள். வேறு எந்தப் பத்திரிகையையோ இதிலே இணைத்துப் பேசுகிறார். (குறுக்கீடு) நீங்கள் கேட்க வேண்டியதில்லை. எனக்குத் தெரியும். தரத்தோடு பேசவேண்டுமென்றுதான் நான் சொன்னேன். (குறுக்கீடுகள்) அவர் பேசியதை நீங்கள் கேட்கவில்லை, கேட்டிருந்தால் சொல்லியிருக்க மாட்டீர்கள். (கூச்சல், குழப்பம்). இது முறையா? இப்படி எல்லோரும் எழுந்து நின்று பேசிக் கொண்டிருந்தால் எப்படி? (குறுக்கீடு) ரகுமான்கான், கொண்டு வாருங்கள் அந்தப் பத்திரிகையையும். அதற்கும் சேர்த்து ரூலிங் கொடுத்து விடுகிறேன். முரசொலி பத்திரிகையில்கூட இன்றைக்கு வந்திருக்கிறது. கொண்டு வாருங்கள் அதையும் (கூச்சல், குழப்பம்) ஆண்டவன்தான் காக்க வேண்டும். அதற்காகத்தான் எந்தப் பத்திரிகை எப்படி என்று தரம் பிரித்து பார்க்க வேண்டும் என்று சொன்னேன். (கூச்சல், குழப்பம்) திடீர் திடீர் என்று இப்படி ரகுமான்கான் பேசுவது சரியல்ல . . .

(நண்பகல் 12-00)

திரு. அ. ரகுமான்கான்: இப்போது கடைசியில் போட்டிருக்கிறீர்கள். பிறகு வெளியே தூக்கிப் போட்டு விடுவீர்கள். நான் கவலைப்படவில்லை . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: தவறு செய்தால் வெளியே தான் தூக்கிப் போடுவேன்.

திரு. கி. மனோகரன்: தலைவர் அவர்களே, நீங்கள் என்னைப் பார்க்க வேண்டும். உங்களைப் பார்த்துத்தான் பேசிக் கொண்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் உங்களை மட்டும் அல்ல. எழுந்து நிற்கும் எல்லோரையும் பார்க்க வேண்டியிருக்கிறது. பார்த்துவிட்டேன், பேசுங்கள்.

1987 ஏப்ரல் 4]

திரு. கி. மனோகரன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு ஜனதா கட்சி உறுப்பினர் ஆறுமுகம் பேசும்போது அவர்கள் பேசியதை வேண்டுமானால் தரம் இல்லை என்று நீங்கள் சொல்லலாம். அந்த உரிமையைப் பெற்றிருக்கிறீர்கள். * என்று சொல்வது சரியா?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவர் சொன்ன வார்த்தையை நீங்கள் கேட்கவில்லை. அதையெல்லாம் நீக்கியாகி விட்டது.

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, *

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இது தேவைதானா, தரம் தானா? நாம் இப்போது ஒரு பத்திரிகையைப்பற்றி பேசிக்கொண்டிருக்கிறோம். வேறு ஒரு பத்திரிகையில் வந்ததை எதற்காகச் சொல்ல வேண்டும்? இது முறையா . . . (கூச்சல் குழப்பம்) (குறுக்கீடுகள்) திரு. சுப்பராயன் பேசுவது அவைக் குறிப்பிலேயே ஏறாது. * அமைச்சர்கள்தான் நாட்டுக்கு நன்மையைச் செய்கிறார்கள். அவர்கள் எவ்வளவு கஷ்டப்படுகிறார்கள்? என் அறைக்கு வாருங்கள், சொல்கிறேன். (குழப்பம், குறுக்கீடுகள்) நான் எல்லோருடைய கணக்கையும் சொல்கிறேன், வாருங்கள்.

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: என்ன கணக்கை என்னைப்பற்றி சொல்லப் போகிறீர்கள்? இது முறையா . . . (கூச்சல் குழப்பம்).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் உங்களைச் சொல்லவில்லை. பொதுவாகச் சொன்னேன். எல்லோரைப் பற்றியும் தெரியும் என்பதற்காகச் சொன்னேன். இன்று பொது வாழ்வில் ஈடுபட்டிருப்பவர்களைப் பற்றித்தான் இப்படிப் பேசுகிறார்கள், எழுதுகிறார்கள்; மற்றவர்களைப் பற்றி எழுதுவதில்லை. வருமான வரி அதிகாரிகள் எல்லாம் எப்படி இருக்கிறார்கள்? பிளாக் மார்க்கெட்காரர்கள் எல்லாம் எப்படி இருக்கிறார்கள்?

---

* மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

(கூச்சல், குழப்பம்). அவர்கள் எல்லாம் எப்படி இருக்கிறார்கள்? ஒவ்வொருவரும் 50 பங்களாக்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். அவர்களைப் பற்றியெல்லாம் பேச்சே கிடையாது. (குறுக்கீடுகள்).

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம்: தலைவர் அவர்களே, தாங்கள் சொல்லும்போது * என்று சொல்லிவிட்டதைப்போல காதில் விழுந்தது. அது சரியாக இருக்காது. அனைத்துப் பத்திரிகைக்காரர்களையும் சேர்த்துச் சொல்லியிருக்க மாட்டீர்கள் என்றே நம்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அந்த தொனியில் சொல்லவில்லை. இங்கே சொல்லும்போது சொன்னேன், எல்லோரும் மனிதர்கள்தான், உங்களுக்கு என்ன ஆசையோ அதேதான் அவர்களுக்கு, அந்த முதலாளிகளுக்கும் உண்டு. (குறுக்கீடுகள்) பத்திரிகைகள் எங்கேயிருந்து வருகின்றன? ரோட்டிலே அச்சடித்தா வருகின்றன? நான் எல்லோரையும் சொல்லவில்லை. (குறுக்கீடுகள்) வேண்டுமானால் பத்திரிகைக்காரர்கள் பற்றி சொல்லியதை எடுத்துவிடலாம். உங்களுடைய வேண்டுகோளையும் ஏற்று எடுத்துவிடுகிறேன்.

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: தலைவர் அவர்கள் 50 பங்களாக்கள் வைத்திருப்பவர்களைப்பற்றியெல்லாம் சொன்னார்கள். நாங்கள் அதுபற்றியெல்லாம் கவலைப்படவில்லை. அதைப் பற்றி பேசுவோம். நாங்கள் எதற்கும் தயாராக இருக்கிறோம். ஆனந்தவிகடன் பத்திரிகையைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களை நமது முன்னவர் அவர்கள் அழைத்து வந்து, இதுபோன்று இனிமேல் வெளியிட வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்ளலாம் என்று சொல்லி, வாய்ப்பிற்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன்.

திருமதி டி. யசோதா: தலைவர் அவர்களே, தாங்கள் பேசுகிறபோது ஜனதா கட்சிக்காரர்கள் சுதந்திரம் வாங்கிக் கொடுக்கவில்லையென்று சொல்லிவிட்டு இந்தப் பக்கத்தில் இருக்கிற எங்கள் பக்கமும் கையைக் காட்டினீர்கள். (கூச்சல், குழப்பம்).

---

* மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

136513

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உங்களைச் சொல்லவில்லை. இங்கேயுள்ள என் நண்பர்களைப் பார்த்துத்தான் சொன்னேன், சுதந்திரம் வாங்கிக் கொடுத்தவர்கள் ஒரு கட்சிக்கு மட்டும் சொந்தமானவர்கள் அல்ல. (குறுக்கீடுகள்) எந்தக் கட்சியிலும் சேராதவர்கள் சுதந்திரம் வாங்கிக் கொடுக்கவில்லையா? அந்த அர்த்தத்தில்தான் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். யாரையும் புண்படுத்துவதற்காக இல்லை. (கூச்சல், குழப்பம்) வேண்டுமானால் உங்களுக்குப் புண்பட்டால் எடுத்துவிடுகிறேன்.

திருமதி டி. யசோதா: உங்கள் தாத்தா கூட போராட்டத்தில் ஈடுபட்டிருக்கலாம், சுதந்திரம் வாங்கியிருக்கலாம். அவர்களும் அன்றையதினம் காங்கிரசில் இருந்துதான் அந்தப் போராட்டத்தில் ஈடுபட்டிருப்பார்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் கேட்கிறேன், காங்கிரசில் இல்லாதவர்கள் போராட்டத்தில் ஈடுபட்டிருக்க முடியாதா? அவர்கள் சுதந்திரப் போராட்டத்தில் ஈடுபட்டிருக்க மாட்டார்களா? அந்தக் கட்சியில் சேர்ந்து விட்டால் சுதந்திரம் வாங்கிக் கொடுத்தவர்கள் ஆகிவிடுவார்களா? உங்களுடைய வாதத்தை ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. (குறுக்கீடுகள்) அது முறையல்ல. எல்லோருமா கட்சியில் சேர்கிறார்கள்? எல்லோருமா தி.மு.க. காரர்கள், அ.தி.மு.க.காரர்கள், காங்கிரஸ்காரர்கள்? இவற்றில் இல்லாதவர்களே இல்லையா? (கூச்சல், குழப்பம்) அது சரியல்ல. நான் என்னுடைய நண்பர்களைச் சொன்னேன். எல்லோரும் என்னுடைய வயதுக்காரர்கள். (குறுக்கீடுகள்) சுதந்திரம் பெறுகிறபோது எனக்கு இரண்டு வயது. உட்காருங்கள். அடுத்து மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. உத்திராபதி பேசுங்கள்.

திரு. பொ. உத்திராபதி: தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் ஆனந்தவிகடன் பத்திரிகையில் வந்த கேலிச்சித்திரம் அமைச்சர்களைப் பற்றியும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைப் பற்றியும் கீழ்த்தரமாக வந்து மக்கள் படிக்கக்கூடிய அளவிற்கு சித்தரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனந்தவிகடன் பத்திரிகை என்பது தமிழகத்தில் மட்டுமல்ல, இந்தியா முழுவதிலும், தமிழர்கள் எங்கெங்கு வாழ்கிறார்களோ அங்கெல்லாம், குறிப்பாகச் சொல்லவேண்டுமென்றால் வெளிநாடுகளுக்குக் கூட அந்தப் பத்திரிகை பேசப்படுகின்ற

[திரு. பொ. உத்திராபதி] [1987 ஏப்ரல் 4

கிறது நான் பேரவைத் தலைவர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம் இன்றைக்கு ஆனந்த விகடன் இப்படிப்பட்ட வாசகங்களையும், கேலிச் சித்திரத்தையும் போட்டிருப்பது குறிப்பாக பொது வாழ்க்கையில் ஈடுபட்டிருக்கிற நம்மால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது.

(பிற்பகல் 12-10)

அதே நேரத்தில் இன்னொன்றை சிந்திக்க வேண்டிய கட்டத்தில் நாம் இருக்கிறோம். இன்றைக்குத் தமிழகத்தில் அவரவர்களுக்கு வேண்டியவர்கள், வேண்டாதவர்கள், வேண்டிய பத்திரிகைகள், வேண்டாத பத்திரிகைகள் என்று இப்படி பல்வேறுவிதமாக நடைமுறைகள் வளர்ந்து கொண்டிருக்கின்றன. அப்படி உச்சக் கட்டத்தை அடைகிறபோது இன்றைக்கு பொதுவாகவே எதை வேண்டுமானாலும் எழுதலாம், எதை வேண்டுமானாலும் பேசலாம் என்ற நிலைமை தமிழகத்தில் வளர்ந்துகொண்டு வருகிறது. இன்றைக்கு சபாநாயகர் அவர்கள் 'நான் விளம்பரத்தைத் தேடுபவன் அல்ல' என்று சொன்னார்கள். சபாநாயகரைப் பொறுத்தவரைக்கும், அவர் விளம்பரத்தை வேண்டாம் என்று நினைத்துக்கொண்டு இருக்கலாம். ஆனால் நாம் பொதுவாகப் பார்த்தால், இன்றைக்கு விளம்பரத்தை, பத்திரிகைகளின் மூலமாக தேடக்கூடியவர்கள்தான் அதிகமாக தமிழ்நாட்டில் இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். ஆகவே பொதுவாக அச்சுக்கலையில், மக்களுடைய மனதைப் புண்படுத்தக்கூடிய வகையில்—சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், அமைச்சர்கள் மட்டுமல்ல—குறிப்பாக அவற்றைப் படிக்கிற பெண்கள், தங்கள் மனது நொந்து, வேறுவகையில் சிந்திக்கக்கூடிய அளவிற்கு இன்றைக்கு எழுத்துக்கள் போய்க் கொண்டிருக்கின்றன. எனவே இந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்க்கவேண்டுமானால்—ஒரு குறிப்பிட்ட பிரச்சினைக்காக ஆனந்த விகடனில் வெளிவந்த அந்த கேலிச்சித்திரம் இன்றைக்கு எந்தப் பத்திரிகையிலே வந்தாலும் பொதுவாக நாம் பேசுவது, இது 'ஜோக்' என்றுதான் சொல்கிறோமே தவிர, இதை ஒரு தவறு என்று கண்டிக்கக்கூடிய அளவிற்கு நாம் இல்லை.

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. பொ. உத்திராபதி]

இன்றைக்கு இந்தப் பிரச்சினை பற்றி இங்கே நாம் பேசுகிறபோது, கொஞ்சம் வேகமாகவும், கோபமாகவும், அல்லது வேறுபட்டு பேசக்கூடிய அளவிற்கு நாம் இருந்துகொண்டு இருக்கிறோம். ஆகவே நான் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், இன்றைக்கு ஆனநதவிகடனில் வந்திருக்கக்கூடிய அந்த கேலிச் சித்திரத்தை நாம் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாதிருந்தாலும் கூட, இதுவரையில் பத்திரிகைகளில் வந்த கேலிச் சித்திரங்களை எல்லாம் எப்படி நாம் ஜோக் என்று நினைத்துக்கொண்டு, மறைவாகப் போய்க்கொண்டிருந்தோமோ அதைப்போல இதையும் நினைத்துக்கொண்டு, எதிர்காலத்தில் இப்படி நடக்காமல் இருக்க நாம் நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும். ஆகவே நான் சபாநாயகர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம் இதுவே கடைசியும் முதலுமாக இருக்கட்டும்.

நமது அவை முன்னவர் அவர்களும், பேரவைத் தலைவர் அவர்களும் எல்லா பத்திரிகை ஆசிரியர்களையும் அழைத்து, பத்திரிகை தர்மத்தின் அடிப்படையில் அல்லது மக்களுக்குக் கருத்துக்களைச் சொல்லக்கூடிய அளவிற்கு, சட்டமன்றத்திலே பேசினாலும் சரி அல்லது அமைச்சர்கள் தனிப்பட்ட முறையில் கருத்துக்களை வெளியிட்டாலும் சரி, எதிர்க்கட்சித் தலைவர்கள் கருத்துக்களை வெளியிட்டாலும் சரி, மக்களுக்கு நல்ல கருத்துக்களை கொடுக்கக்கூடிய அளவிற்கு, தரத்தை உயர்த்தக்கூடிய அளவிற்கு, பத்திரிகைகளை நடைமுறையில் கொண்டுவருவதற்கு இதை ஒரு முன்னுதாரணமாக எடுத்துக்கொண்டு, அவர்களிடம் பேசவேண்டும். தாங்கள் அளிக்கக்கூடிய தீர்ப்பு, தீர்ப்பாக இல்லாமல் ஒரு அறிவுரை என்று வழங்கக்கூடிய அளவிற்கு உள்ளதாக அதை மாற்றி, ஒரு குறிப்பிட்ட தேதியில் நமது தமிழகத்தில் இருக்கக் கூடிய—அது எந்தப் பத்திரிகையாக இருந்தாலும் சரி—எல்லா பத்திரிகை ஆசிரியர்களையும் அழைத்து பொதுவாக தரத்தை உயர்த்தக்கூடிய அளவிற்கு நீங்கள் நடவடிக்கை எடுப்பதுதான் தமிழகத்திற்கும், இந்தச் சட்டமன்றத்திற்கும் நல்லதாக அமையும் என்று பேரவைத் தலைவர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய கருத்துக்களை முடிக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் அவையின் முடிவிற்குத்தான் விட்டிருக்கிறேன். என்னைக் கேட்க வேண்டாம்.

[1987 ஏப்ரல் 4

திரு. ஆ. கா. அ. அப்துல் சமத்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பல்லாயிரக்கணக்கான வாசகர்கள் வாரந்தோறும் படித்து, ரசித்து, நகைச்சுவையை அனுபவிக்கச் செய்து கொண்டிருக்கிற ஒரு பிரபல பத்திரிகை ஆனந்த விகடன், இன்று நம்முடைய தமிழக சட்டமன்றத்தில் இவ்வளவு சர்ச்சைக்குரியதாக ஆனது மெத்த வருந்தத்தக்க ஒரு மாற்றமாகும். நகைச்சுவையை யாருமே ரசிக்கலாம்; அனுபவிக்கலாம். அதிலும் ஒரு தனிப்பட்ட நபரைப் பற்றிச் சொல்லக்கூடிய ஒரு நகைச்சுவையைக்கூட ரசிக்கலாம். அப்படித்தான் ரசித்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். ஆனால் நகைச்சுவை என்பது நையாண்டி என்று மாறும்போதுதான் அது பலருடைய மனதைக் குத்திக் கிளறுகிறது. Humour என்பது வேறு, satire என்பது வேறு. இதிலே ஒரு நோக்கம் கற்பித்து, நையாண்டி செய்வதால், நையாண்டி செய்யப்பட்டவர்கள் மட்டும் புண்படுவது அல்லாமல், அதைப் பார்க்கக்கூடியவர்களும், அவர்களைப் பார்த்து நையாண்டி செய்யக்கூடிய அளவிற்கு அதைத் தூண்டக்கூடிய முறையிலே எழுத்தோ, பேச்சோ அல்லது கேலிச் சித்திரமோ இருப்பது மிகவும் வேதனை தரக்கூடியதாகும்.

குறிப்பாக சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைப் பற்றி, அமைச்சர்களைப்பற்றி, ஆனந்த விகடனில் தொடர்ந்து கேலிச் சித்திரங்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றை எல்லாம் வாரந்தோறும் நான் ரசித்துக்கொண்டு இருக்கிறேன். ஆனால் சென்ற முறை அட்டைப் படத்திலே வந்தது, அவர்கள் இதுவரையில் போட்டுக்கொண்டு வந்த நகைச்சுவையிலிருந்து கொஞ்சம் மாறுபட்டு, நையாண்டி என்ற நிலைக்கு வேறுபட்டு சென்றுவிட்டது என்பதைக் காணும்போது எங்களைப் போன்றவர்களுக்கு வேதனைதான் ஏற்படுகிறது. இதைப்பற்றி சென்ற சட்டமன்றக் கூட்டத்திலே நீங்களாகவே உணர்ச்சிவசப்பட்டு, ஆனால் வரம்பை மீறிவிடாமல், ஆசிரியருக்கு ஒரு வாய்தவணை தந்து, அவர்கள் வருத்தம் தெரிவித்தால், இதை விட்டு விடலாம் என்ற எண்ணத்தையும் வெளியிட்டு கடிதம் எழுதியிருக்கிறீர்கள். அந்தக் கடிதத்தைப் பெற்றுக்கொண்ட ஆசிரியர் அவர்கள் யாரையும் புண்படுத்தக்கூடிய, தனிப்பட்ட முறையில் புண்படுத்தக்கூடிய நோக்கம் இல்லை, அப்படி யாருடைய மனதாவது புண்பட்டிருந்தால், அதற்காக வருந்துகிறேன் என்று இரண்டு வரி எழுதியிருந்தால், ஆசிரியருடைய

பெருந்தன்மையை அவர் இழக்க முடியாது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). இன்னும் அவருடைய பெருந்தன்மை மேம்பட்டதாகத்தான் ஆகியிருக்கும். ஆனால் என்ன காரணமோ எப்போதும் ஒரு பக்கமே தலையங்கம் எழுதக்கூடிய ஆனந்த விகடன், ஆத்திர விகடனாக மாறி 3 பக்கங்களுக்குத் தலையங்கத்தை எழுதியிருக்கிறது. அந்தத் தலையங்கத்தில்கூட ஒரு கருத்தை அவர்கள் தெளிவாகச் சொல்ல வருவதற்குப் பதிலாக இன்னும் பல கருத்துக்களைக் குழப்பி இருக்கிறார்கள். இது குறிப்பாக தமிழில் சொல்லப்பட்ட ஜோக்காக இருந்தாலும் இது உலகம் எல்லாம் இருக்கக்கூடிய சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், அமைச்சர்கள் குறித்து போடக்கூடிய பொதுவான டாக்டர் ஜோக் போல, வக்கீல் ஜோக் போல என்று குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். தமிழ்நாட்டு சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைக் குறிப்பிடுவது பற்றி இவ்வளவு பிரச்சினை வருகிறது என்றால் உலகத்தில் இருக்கக்கூடிய சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு எல்லாம் இது தெரிந்தால் என்ன ஆகும் என்று நான் வருத்தப்படுகிறேன். ஆனால் ஒன்றை அவர்கள் சொல்கிறார்கள், மற்றொரு கோணத்தில் பார்த்தால் இந்த ஜோக்கில் தவறு எதுவும் இல்லை.

பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பு ஆனந்த விகடனில் வெளிவந்த ஜோக் ஒன்றில் போலீஸ்காரர் ஒருவர் தன் குழந்தையை செல்லமாக 'கேடிப் பயலே, திருட்டுப் பயலே' என்று கொஞ்சுவார். அதற்காக குழந்தை திருட்டுப் பயல் என்று அர்த்தமா, அவர் கொஞ்சுகிற பாணி அப்படி, அவருடைய பாஷை அப்படி, அதில் தான் ஜோக்கே இருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டு இருக்கிறது. எனக்கு நினைவு சரியாக இருக்குமானால் இந்த ஜோக் கூட ஆனந்த விகடன் தலையங்கத்தில் குறிப்பிடுவதுபோல் அல்ல. ஒரு போலீஸ்காரர் தன்னுடைய குழந்தையைத் தூக்கி வைத்துக் கொண்டு, 'அட கேடிப் பய மகனே, அட ரவுடிப் பய மகனே' என்று சொன்னபோது, மனைவி பக்கத்தில் இருந்து 'என்ன பேசுகிறீர்கள்' என்று அவரை இடித்து உரைத்தார் என்றுதான் ஜோக் எனக்கு நினைவு. அந்தக் குழந்தை கோபப்படவில்லை. ஏன் என்றால் அது குழந்தை. ஆனந்த விகடன் படிப்பது இல்லை. (சிரிப்பு) அவர்களே சொல்கிறார்கள் எத்தனையோ செய்தித்தாள்கள், பத்திரிகைகள் எம்.எல்.ஏ-க்களைப் பற்றியும், மந்திரிகளைப் பற்றியும் அவர்கள் பெயரைக் குறிப்பிட்டு தரக்குறைவாக

[திரு. ஆ. கா. அ. அப்துல் சமத்] [1987 ஏப்ரல் 4

மனம் புண்படும்படியான செய்திகளையும், கேலிச் சித்திரங்களையும் வெளியிட்டு இருக்கின்றன. இவற்றை எல்லாம் விட்டு விட்டு ஆனந்த விகடனில் வெளிவந்த ஒரு சாதாரண ஜோக்குக்கு சபாநாயகர் இப்படி ஒரு கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க என்ன காரணம் என்று கேட்கிறார். ஆக என் மீது மட்டும் ஏன் நடவடிக்கை எடுக்கிறீர்கள், இன்னும் பல பத்திரிகைகள் இருக்கின்றன என்று அவரே ஒத்துக்கொண்டு சொல்வதுபோல் இருக்கிறது. ஆனால் இருக்கக்கூடிய வருத்தம் எல்லாம் தனியாக என் மீது எடுக்காதீர்கள், இப்படி எழுதக்கூடிய எல்லோர் மீதும் எடுங்கள் என்றுதான் தலையங்கம் கேட்கிறது. ஆனால் அது சரியானது என்று நான் ஒத்துக்கொள்ளத் தயாராக இல்லை.

என்னுடைய இனிய நண்பர், நான் என்றும் மதிக்கக்கூடிய திரு. நாஞ்சில் மனோகரன் அவர்கள் எஸ். எஸ். வாசன் அவர்கள் ஆரம்பித்த அந்த ஆனந்த விகடன் துளிகூட தன்னுடைய தரத்தில் இருந்து மாறியது இல்லை என்று சொன்னார்கள். நான் அந்தக் கருத்தில் மாறுபடுகிறேன். பல சந்தர்ப்பங்களில் ஆனந்த விகடன் தன்னுடைய தரத்தில் மாறுபட்டது. 1967-ல் தமிழகத்திலே அறிஞர் பெருந்தகை அண்ணா அவர்களுடைய தலைமையில் ஒரு கூட்டணி அமைத்து தேர்தலில் நின்றபோது ஒரு கழுதை மேலே மூதறிஞர் ராஜாஜி அவர்கள், பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள், கண்ணியத்திற்குரிய காயிதே மில்லத் அவர்கள், பெருந்தலைவர் நம்முடைய ராமமூர்த்தி அவர்கள், மரியாதைக்குரிய கல்யாணசுந்தரம் அவர்கள், ம.பொ.சி. அவர்கள் இப்படி இத்தனை பேர்களையும் கழுதையில் ஏற்றி வைத்து அவர்கள் சட்டமன்றத்திற்குப் போகப் போகிறார்கள் என்று மிக தரம் கெட்ட ஒரு விமர்சனத்தை, கேலிச் சித்திரத்தை ஆனந்த விகடன் வெளியிட்டது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) எல்லாவற்றுக்கும் பொருத்தமாக மூதறிஞர் ராஜாஜி அவர்கள் அழகாகச் சொன்னார், இந்த சட்டமன்றத்திற்குப் போக குதிரை தேவையில்லை, அந்தக் கழுதையே போதும் என்று. அந்தக் கழுதையில் ஆனந்த விகடனால் ஏற்றப்பட்டவர்கள் இந்தச் சட்டமன்றத்தில் வந்து அமைச்சர்களாக—பேரறிஞர் அண்ணா, மற்றவர்கள் எல்லாம்—அமர்ந்தனர் அதை இந்த நாடு கண்டது. ஆகவே தரம் கெட்ட முறையில் எத்தனையோ முறை கேலிச் சித்திரம் வரைந்து இருக்கிறது.

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. ஆ. கா. அ. அப்துல் சமத்]

எனக்கு நன்கு நினைவு இருக்கிறது, ஒரு கால கட்டம்வரையில் முஸ்லீம்களைக் குறிப்பிடுவது என்றால் தலையிலே ஒரு துருக்கி தொப்பியை போட்டு ஒரு தையற்காரனாகத்தான் சித்தரித்து கேலிச் சித்திரங்களை வரைந்து வந்த காலம். அந்தச் சமுதாயம் புண்பட்டு, புண்பட்டு அதை எழுதி கேட்டுக்கொண்டு இன்று காலம் மாறி இருக்கிறது.

(பிற்பகல் 12-20)

இன்னொன்று முஸ்லீம்கள் வாசகங்களைப் பேசுவது என்றால் ‘நம்மல்கி, நிம்மல்கி’ என்று பேசுகிறார்கள் என்பதாகத் தொடர்ந்து சில பத்திரிகைகளிலே கேலிச் சித்திரம் போட்ட காலம் அது. ஆனால் இன்றைக்கு அந்தக் காலம் மாறி இருக்கிறது. ஆனால் இன்றைக்கு ஆனந்த விகடன் தன்னுடைய நகைச்சுவை என்ற போக்கிலே நையாண்டி என்ற கட்டத்தைத் தாண்டி வந்திருக்கின்றபோது, அதைச் சுட்டிக் காட்டி அந்த அவலச்சுவையை தடுத்து நிறுத்துவது நம்முடைய கடமை என்று நான் உணர்கிறேன். அதே இதழிலே கூட எழுதும்போது ஜோக் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். நகைச்சுவை என்று கூட குறிப்பிடவில்லை. ஜோக் என்றால் என்ன அர்த்தம் என்று ஆங்கில அகராதியைப் பார்க்கும்போது, ஒரு விஷயத்தை நகைச்சுவையோடு சொல்வது என்றுதான் போட்டிருக்கிறார்கள். அதே பத்திரிகையிலேகூட இரண்டு நகைச்சுவை துணுக்குகள் வந்திருக்கின்றன. அதிலே ஒன்றை நான் ரசிக்க விரும்புகிறேன். எல்லோரும் கூட ரசிக்க முடியும். ஏனென்றால் இன்றைய கால கட்டத்தில் சில நிகழ்ச்சிகள்—அது யாரையும் புண்படுத்துவதாகக் கூட எடுத்துக்கொள்ள முடியாது. “ஹல்லோ, பிரிண்டிங் பிரஸ்ஸா? ஆமாம். அமைச்சரே வருக! வருக! என போஸ்ட்டர் அச்சடிக்கச் சொல்லி காலையிலே மேட்டர் கொடுத்து விட்டு வந்தேன். அதையே முன்னாள் அமைச்சரே வருக என்று மாற்றி விடுங்கள்” என்று ஒருவர் சொல்கிறார். அதைக் கூட நகைச்சுவை என்று எடுத்துக்கொள்ள முடியும். ஆனால் இன்னொரு நகைச்சுவை என்று அவர்கள் அதே இதழிலே போட்டு இருக்கிறார்கள். ‘தென் தொகுதியில் இரண்டு கிராமங்களில் மட்டும் ஆழ் கிணறுகள் வெட்ட எம்.எல்.ஏ. தீவிரமாக முயற்சி செய்கிறாராமே, இதிலிருந்து என்ன தெரிகிறது’ என்று

கேள்வி. அதற்குப் பதில்: 'அந்த இரண்டு கிராமங்களில் மட்டும் அவன் அவருக்கு நிலம் இருக்கிறது என்று தெரிகிறது'. முதலிலே இது நகைச்சுவையாக, நையாண்டியாக மாத்திரமல்ல. அப்படியானால் எந்த ஒரு எம்.எல்.ஏ.-யும் கூட எந்தக் கிராமத்திற்காவது ஒரு நன்மை செய்ய முற்பட்டால் அதற்கு ஒரு காரணம் கற்பிக்கக் கூடிய ஒரு நிலை வருமோ என்பதற்காகத்தான் நான் வருத்தப்படுகிறேன். இவ்வளவு தரம் கெட்ட நிலையிலே யார் எழுதினாலும் அதனைத் தடுத்து நிறுத்த வேண்டும்.

தமிழகத்தினுடைய பத்திரிகை மரபு கெட்டுவிடக் கூடாது என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். அவை முன்னவர் அவர்கள் இந்த அவைக்கே இந்தக் கருத்தை வெளியிட்டிருக்கிறார்கள். நான் உங்களைப் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்னொரு வார கால அவகாசத்தை ஆனந்த விகடன் ஆசிரியருக்குக் கொடுத்து, இந்தச் சபையினுடைய உணர்வை அவர்கள் புரிந்து கொள்ளக்கூடிய அளவிற்கு—அவர்களுக்கு இந்த நிகழ்ச்சிகளைப் பற்றியெல்லாம் தெரியும் என்று நான் நினைக்கிறேன்—எந்தக் கண்ணியக் குறைவும் ஏற்படாத வகையில் அவர்கள் அதற்கு வருத்தம் தெரிவித்தார்களேயானால், அது மற்றவர்களுக்கும் ஒரு எச்சரிக்கை உணர்த்தலாக இருக்குமென்ற நிலைக்கு, அப்படி ஒரு தீர்மானத்தை இந்த அவை செய்வது பொருத்தமாக இருக்குமென்று கூறி, அமைகிறேன்.

திரு. கே. முத்துவேல்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அவை முன்னவர் அவர்களால் ஆனந்த விகடன் பத்திரிகை மீது கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்ற தீர்மானத்தின் மீது நான் சார்ந்திருக்கின்ற அகில இந்திய பார்வர்டு பிளாக் கட்சியின் சார்பில் ஒரு சில கருத்துக்களை முன் வைக்க விரும்புகிறேன். பொது வாழ்வில் ஈடுபட்டிருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், அமைச்சர் பெருமக்களையும் பற்றி நம்முடைய தமிழ் நாட்டில் இருக்கின்ற, ஏன் உலகத்திலே இருக்கின்ற தமிழர்கள் எல்லாம் மிகவும் கேலியாகவும் கிண்டலாகவும் நினைக்கின்ற அளவிற்கு சென்ற வாரம் ஆனந்த விகடனில் ஒரு கார்ட்டூன் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. ஆனால் அந்தப் பத்திரிகை மிகவும் தரம் வாய்ந்த நல்ல பத்திரிகையாகத்தான் இருந்து வந்தது என்பதில் ஆரம்பத்தில் எனக்கு அசைக்க முடியாத நம்பிக்கை இருந்தாலும்,

பொது வாழ்வில் ஈடுபட்டிருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை ஜேப்படித் திருடர்கள் என்றும், அமைச்சர்களை முகமூடிக் கொள்ளைக்காரர்கள் என்றும் கார்ட்டூன் வெளியிட்டிருப்பது மிகவும் கண்டிக்கக்கூடிய விஷயமான ஒன்றுதான். ஆகவே எனக்கு முன்னால் பேசிய பெரியவர் ஐயா, திரு. அப்துல் சமத் அவர்கள் சொன்னதுபோல, இன்னும் ஒரு வார கால அவகாசம் அந்தப் பத்திரிகைக்குக் கொடுத்து, அதற்குள் அவர்கள் வருத்தம் தெரிவிப்பார்களேயானால், இந்தப் பிரச்சினையை இத்தோடு விட்டுவிடலாம். அதற்குள் அவர்கள் வருத்தம் தெரிவிக்கவில்லையென்றால், நாவலர் அவர்களும், இங்கேயிருக்கின்ற அனைத்துச் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் கூடி, அவர்களுக்கு ஒரு தண்டனையை வழங்க வேண்டுமாய்ப் பணிவோடு கேட்டு, விடைபெறுகிறேன்.

திரு. கு. தமிழரசன்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ஆனந்த விகடன் அமைச்சர் பெருமக்களையும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும் இழிவுபடுத்துகின்ற வகையிலே கார்ட்டூன் வெளியிட்டமைக்காகக் கண்டித்து மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களும், மாண்புமிகு அவை முன்னவர் அவர்களும் எதிர்க்கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்களும் கூறிய கருத்துக்களோடு இந்தியக் குடியரசுக் கட்சி சார்பிலே அதை வலியுறுத்தி சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைப் பற்றியும், அரசியல்வாதிகளைப் பற்றியும், அமைச்சர்களைப் பற்றியும் ஜனநாயகம் என்ற பெயரால் என்ன வேண்டுமானாலும் இழிவுபடுத்தி எழுதலாம் என்று இன்றைக்கு ஒருசில பத்திரிகைகளில் வாடிக்கையாக இருந்து வந்துகொண்டிருக்கிறது. சுதந்திரம் என்பதைப்பற்றிச் சொல்ல வந்த ஒரு அறிஞர், எல்லோருக்கும் சுதந்திரம் இருக்கிறது; ஆனால் ஒருவருடைய சுதந்திரம் அடுத்தவருடைய சுதந்திரத்தைப் பாதிக்காதவரை சுதந்திரம் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். ஆக சுதந்திரம் என்ற பெயராலே, நம்மையெல்லாம் இழிவுபடுத்துகின்ற அளவுக்கு, நம்முடைய சுதந்திரத்தையெல்லாம் கேவலப்படுத்துகின்ற அளவுக்கு என்ன வேண்டுமானாலும் எழுதலாம் என்பதைத் தாங்கிக்கொள்ள முடியாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கேலிச் சித்திரங்கள் வரைவது, கேலிச் சித்திரங்கள் எழுதுவது என்பது உலகம் முழுவதும் இருந்துகொண்டிருக்கிறது. சர்ச்சிலிலிருந்து மிகப் பெரிய தலைவர்களைப்பற்றியெல்லாம் கேலிச் சித்திரம் எழுதியிருக்கிறார்கள் என்று பேசினார்கள். பத்திரிகைகள் தனி மனிதர்களைப்பற்றி எழுதுவது என்பது வேறு விஷயம். இங்கே திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினரையோ அல்லது ஆளும் கட்சி உறுப்பினரையோ அல்லது அமைச்சரைப்பற்றியோ கேலிச் சித்திரம் வரையப்பட்டால், அவர்கள் வேண்டுமானால் மான நஷ்டஈடு வழக்குப் போட்டுக்கொள்ளலாம். ஒட்டுமொத்தமாக இந்த அவையில் இருக்கின்ற எல்லா அமைச்சர்களையும் இழிவுபடுத்துகின்ற வகையிலே, எந்தக் கட்சி என்ற பாரபட்சம் இல்லாமல் எல்லோரையுமே இழிவுபடுத்துகின்ற வகையில், எம்.எல்.ஏ.க்கள் ஜேப்படித் திருடர்கள், அமைச்சர்கள் முகமூடிக் கொள்ளைக்காரர்கள் என்று சொல்லுகின்ற வகையிலே ஒரு கேலிச் சித்திரம் வரைவதை நிச்சயமாகப் பொறுத்துக்கொள்ள முடியாது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஒட்டுமொத்தமாக அவையையே, அனைத்து உறுப்பினர்களையுமே எழுதியது ஆனந்த விகடனாகத்தான் இருக்கும். இது கண்டிக்கத்தக்கது.

இந்தப் பத்திரிகைகள் எல்லாம் ஏதோ மக்களுக்காக, மக்களின் பிரச்சினைகளுக்காக இப்படிப்பட்ட கேலிச் சித்திரங்களை வரைகின்றன என்று சொல்வதை நாம் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. பத்திரிகைகள் எல்லாம் வியாபார நோக்கத்திற்காக, அரசியலைப் பற்றியும், சினிமாவைப் பற்றியும் இன்றைக்கு எழுதிக்கொண்டிருக்கின்றன. சாதாரண மக்களின் பிரச்சினைகள், அடித்தள மக்களின் பிரச்சினைகள், தொழிலாளர்களின் பிரச்சினைகள், இப்படிப்பட்ட பிரச்சினைகளை இந்தப் பத்திரிகைகள் எழுத முன்வருவதில்லை. எல்லா பத்திரிகைகளும், அரசியல், சினிமா, லாட்டரி, ராசி பலன், விளையாட்டு என்று கட்டுரைகளையும், செய்திகளையும் எழுதிக் கொண்டிருக்கின்றனவே தவிர இந்தியாவில் இருக்கின்ற எத்தனையோ ஒதுக்கப்பட்ட, தாழ்த்தப்பட்ட மக்களின், தொழிலாளர்களின் பிரச்சினைகளைப்பற்றி எழுத முன்வருவதில்லை. வியாபாரத்திற்காக இவர்கள், யாரைப் பற்றியும் எது வேண்டுமானாலும் எழுதலாம் என்பதை இந்த அவை ஏற்றுக்கொள்ளக் கூடாது என்பது என்னுடைய கருத்து. மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களும், அவை முன்னவர்

அவர்களும், எதிர்க்கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்களும் கூறியது போல நாம் இதை இப்படியே விட்டுவிடுவோமேயானால், இதை சாதாரணமாக எடுத்துக்கொள்வோமேயானால், இதையே ஒரு அங்கீகாரமாகக் கொண்டு மேலும் தொடர்ந்து இழிவுபடுத்துவதையும் இன்னும் சில பத்திரிகைகள் இப்படிப்பட்ட இழிவுகளைத் தொடர்ந்து எழுதுவதையும் ஒரு வாடிக்கையாக்கிவிடும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்கள் இந்த அவையின் முடிவுக்கு விட்டிருக்கிறார். அவை உரிமைக் குழுவிற்கு இந்தப் பிரச்சினையை அனுப்பி, மீண்டும் ஒரு சந்தர்ப்பத்தை அந்த ஆசிரியருக்கு உருவாக்கித் தந்து, அவரை நேரடியாக அழைத்து, அவர் மன்னிப்பு கோராவிட்டால் தகுந்த நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு இந்த அவை தீர்மானம் போட வேண்டும் என்று என்னுடைய இயக்கத்தின் சார்பில் கூறி, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி அமர்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-30)

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு அவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பேரவையையும், பேரவை உறுப்பினர்களையும் பாதிக்கக்கூடிய அளவுக்கு மிக முக்கியமான ஒரு பிரச்சினையைப் பற்றி கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற தீர்மானத்தின் அடிப்படையில் இங்கே அனைத்துக் கட்சிகளைச் சேர்ந்த தலைவர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களை வழங்கியிருக்கிறார்கள். அது எப்படிப்பட்ட பிரச்சினை என்பதை அன்றே தாங்கள் எடுத்துத் தெரிவித்திருக்கிறீர்கள். ஆக 29—3—1987 ஆம் தேதியிட்ட ஆனந்தவிகடன் ஒரு கேலிச் சித்திரம் வரைந்து இருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்டி, அந்த கேலிச் சித்திரம் மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் பெருமக்களையும், அமைச்சர் பெருமக்களையும் கேலி செய்து, கிண்டல் செய்து, இழிவுபடுத்தி, அவர்களைத் தரக் குறைவாக மதிக்கின்ற அளவுக்கு இருக்கிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்டி, இந்த அவையை அவமதிக்கின்ற அளவுக்கும், உரிமையை மீறுகின்ற அளவுக்கும் அமைந்திருக்கிற காரணத்தினால், ஒரு வார கால அவகாசம் தந்து, அதற்குள்ளாக அந்த ஆனந்த விகடன் ஏட்டின் ஆசிரியர் அதற்கான விளக்கம் தந்து, அதற்கான வருத்தத்தைத் தெரிவிக்கின்ற அளவுக்கும், மன்னிப்பு கோருகின்ற அளவுக்கும் ஒரு வார காலத்தில் எழுத்

வேண்டும். அப்படி எழுதாவிட்டால், அதற்குரிய தண்டனையை இந்த அவை வழங்க வேண்டி வரும் என்ற கருத்தைத் தாங்களும் அன்று தெரிவித்தீர்கள்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பல பேர்களும் எடுத்துத் தெரிவித்ததற்கிணங்க, நம்முடைய நாடு ஜனநாயக நாடு என்பதை அனைவரும் நன்கு உணர்வோம். மக்கள் தலைமை கொண்டு ஆளுகின்ற அத்தகைய ஆட்சி ஜனநாயக ஆட்சி என்பதையும் நாம் நன்றாக உணர்வோம். ஆகவே, ஜனநாயக ஆட்சியின் அடிப்படையிலே மக்கள் ஆட்சியை உருவாக்குகிறபோதே, பேச்சுரிமை, எழுத்துரிமை, எடுத்துக் கூறுகின்ற உரிமை, வழிபடுகின்ற உரிமை, எண்ணத்தைக் கொள்கின்ற உரிமை ஆகிய அத்தனை உரிமைகளும் அரசியல் அமைப்புச் சட்டத்தினுடைய முன்னுரையாக வழங்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் நாம் நன்றாக அறிவோம். "Liberty of thought, expression, belief, faith and worship" என்று அதில் தெளிவுபட எடுத்துச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது என்றாலும் கூட, அதற்குப் பின்னால் வருகிற அரசியல் அமைப்புச் சட்டத்தினுடைய பல்வேறு பிரிவுகளில் அப்படிப்பட்ட உரிமைகள் வழங்கப்பட்டாலும்கூட, அதற்கு சில பல கட்டுப்பாடுகளும், வேறு பல முறைகளும், நெறிமுறைகளும், ஆங்காங்கு வகுக்கப்பட்டு, அந்த நெறிமுறைகளின் அடிப்படையில் சட்ட திட்டங்களும் வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே, அந்த வகைகளிலே பத்திரிகை சுதந்திரம் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை யாரும் மறுக்கவும் இல்லை.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலரும் எடுத்துத் தெரிவித்ததற்கிணங்க, கேலிச் சித்திரம் வரைவது என்பதும் உலகெங்கும் இருந்து வருகிற ஒரு முறைதான்; நீண்ட பெருங்காலமாக இருந்து வருகின்ற ஒரு முறைதான். அதுவே மேலை நாடுகளில் கையாளப்பட்டு வருகின்ற ஒரு முறை. அந்த முறையைக் கருத்து விளக்கத்திற்குப் பயன்படுத்துவார்கள்; பொருள்களைத் தெளிவுபடுத்துவதற்குப் பயன்படுத்துவார்கள். விளங்காத கருத்தை மக்களுக்கு எளிதாக விளங்க வைப்பதற்கு, கேலிச் சித்திரங்கள் மூலமாக விளங்க வைக்கவும் பயன்படுத்துவார்கள். ஆகவே, குறைகளைச் சுட்டிக் காட்டவும், கேலிச் சித்திரத்தைப் பயன்படுத்துவார்கள். குற்றங்களைச் சுட்டிக்காட்டவும் கேலிச் சித்திரத்தைப் பயன்படுத்து

வார்கள். அந்த வகையிலே தொடர்பு இல்லாமல் பொழுது போக்கிற்காகவும் நகைச்சுவையாக கேலிச் சித்திரத்தைப் பயன் படுத்துவார்கள். ஆனால் 'உள்ளுவது எல்லாம் உயர்வுள்ளல்' என்பது வள்ளுவருடைய வாக்கு. 'உவமை தானே உயர்ந்ததன் மேற்றே' என்பது தொல்காப்பியரின் வாக்கு.

உவமை சொல்வதாக இருந்தாலும், இலக்கணம் சொல்வதாக இருந்தாலும், உயர்ந்ததை வைத்துத்தான் எடுத்துச் சொல்ல வேண்டுமே தவிர, இழிவான தன்மையின் அடிப்படையில் அந்த உவமையும், அந்த உருவகமும் இருக்கக்கூடாது; இது இலக்கண மரபுக்கும், மனிதப் பண்பிற்கும், தன்மைக்கும் ஏற்றதல்ல என்பது நல்ல பத்திரிகையாசிரியர்களும், மற்றவர்களும் உணர்ந்த ஒன்று என்பதை இந்த அவையும் நன்கு உணரும். 'ஆனந்த விகடனைப்' பற்றி பலரும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். நீண்ட காலமாக நடந்துவருகிற பத்திரிகைதான். அதிலே மறுப்பு இல்லை. எல்லா மக்களும் விரும்பிப் படிக்கின்ற பத்திரிகைதான், அதிலேயும் மறுப்பு இல்லை. நீண்ட பெருங்காலமாக மக்கள் விரும்பிப் படிக்கின்ற ஒரு பத்திரிகையாக இருந்து வருகிறது, அதிலேயும் மறுப்பு இல்லை. அது துவளாமல், நெளியாமல், வளையாமல் இருந்து வருகின்ற ஒரு பத்திரிகைதான். அதிலேயும் மறுப்பு இல்லை. ஆனால், இடையிடையே தரக் குறைவான சில பல கார்ட்டூன்கள், மற்றவைகள் வந்து இருக்கின்றன என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. அப்துல் சமத் அவர்கள் எடுத்துத் தெரிவித்ததற்கிணங்க இருந்தாலும், பெரும்பாலான அளவுக்கு வந்திருக்கிறது என்பதிலும் மறுப்பு இல்லை.

ஆனால், இவ்வளவு காலம் இருந்த ஆன்ந்த விகடனை, இந்த அவை இன்றுதான் கவனிக்கிறதே தவிர, இதுவரையில் ஆனந்த விகடன் மீது ஒரு காழ்ப்புணர்ச்சியிலோ அல்லது மாச்சரிய உணர்ச்சியின் அடிப்படையிலோ இப்படி ஒரு தீர்மானத்தைக் கொண்டு வரவேண்டிய ஒரு துர்ப்பாக்கியமான சூழ்நிலைக்கு இந்த அவை ஆளாக்கப்படவில்லை. ஆனந்தவிகடன் மீது ஒரு காழ்ப்புணர்ச்சியும் நமக்கு இல்லை. இன்றைக்கு ஏன் இந்த நிலை வந்தது என்றால், ஆனந்தவிகடன், தனிப்பட்டவர்களைத் தாக்குகிறபோது, தனிப்பட்ட கட்சியைத் தாக்குகிறபோது, தனிப்பட்ட அமைப்பையோ, தனிப்பட்ட முறைகளையோ தாக்குகிற போது—மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் துணைத் தலைவர்

அம்மையார் எடுத்துத் தெரிவித்ததற்கிணங்க—அது அவர்கள் பாடு, சட்டப்படி நடவடிக்கை எடுக்க; நீதிமன்றத்திலே அவர்கள் குறைகளை எடுத்துச் சொல்ல; அதற்குத் தீர்ப்பு வழங்க, வாங்கிக்கொள்ள, தண்டனை வாங்கித் தர; அப்படிப்பட்ட முயற்சிகளிலே ஈடுபட அவர்களுக்கு எல்லாம் உரிமை உண்டு.

இந்தக் கார்ட்டூனைப் பற்றி ஏன் இந்த அவை கவலைப்படுகிறது என்றால், இந்தக் கார்ட்டூன் மூலம் இந்த அவையின் உரிமை பாதிக்கப்படுகிறது. இதற்கு முன்னால் எவ்வளவோ கேலிக் கார்ட்டூன்கள் வந்திருக்கின்றன என்று சொன்னால், பொதுப்படையாக வந்திருக்கலாம்; டாக்டர்களைப் பொறுத்தும் வந்திருக்கலாம்; மற்றைய தொழில்களைப் பற்றி, அதில் இருக்கிறவர்களைப் பற்றி வந்திருக்கலாம்; தனிப்பட்டவர்கள் பற்றி வந்திருக்கலாம்; அரசியல் தலைவர்கள் பற்றி தனிப்பட்ட முறையிலே வந்து இருக்கலாம்; கட்சிகளைப் பற்றியெல்லாம் வந்திருக்கலாம். அது அவரவர்கள் பாடு; அதை அலட்சியமாக விடுவதும் அவரவர்கள் பாடு; நடவடிக்கைகள் எடுப்பதும் அவரவர்கள் பாடு; வழக்கு மன்றத்திற்குச் செல்வதும், வழக்கிலே வெற்றி பெறுவதும், வழக்கிலே தீர்ப்பு வாங்கித் தருவதும் அவரவர்கள் பாடு. ஆனால் 29—3—1987 ஆம் தேதியிட்ட ஆனந்த விகடனுடைய அட்டையிலே போட்டு இருக்கிற கார்ட்டூனைப் பற்றி, ஆனந்த விகடன்மீது நாம் முதன் முதலாக இந்த அவையில் ஒரு உரிமைப் பிரச்சினையைக் கிளப்ப வேண்டிய அவசியத்திற்கு ஆளானதற்குக் காரணமே, மேடையில் இருக்கிற இரண்டு பேரிலே யார் எம்.எல்.ஏ.; யார் மந்திரி என்று ஒருவர் கேள்வி கேட்கிறாராம்; மற்றொருவர் அதற்கு, ஜேப்படித் திருடன் மாதிரி இருக்கிறவர் எம்.எல்.ஏ.; முகமூடிக் கொள்ளைக்காரன் மாதிரி இருக்கிறவர் மந்திரி என்று சொல்லுகிறபோது, எம்.எல்.ஏ.-வுக்கு இலக்கணம் வகுக்கிறார், மந்திரிக்கு இலக்கணம் வகுக்கிறார் என்பதால்தான்.

கரடி எப்படி இருக்கும் என்று கேட்டால், கரடிக்கு என்று ஒரு இலக்கணம் சொல்லி, இப்படி இருக்கும் கரடி; நரி என்று சொன்னால், நரிக்கும் ஒரு இலக்கணம் சொல்லி இப்படி இருக்கும் நரி என்கிறோம். அந்தக் குழந்தைகளுக்குச் சொல்லிக் கொடுக்கும்போது. சிங்கம் என்றால் இப்படி இருக்கும்: பூனை, அது புலி மாதிரி இருக்கும் என்கிறோம். புலி எப்படி இருக்கும் என்றால்,

பூனை மாதிரி கொஞ்சம் பெரிதாக இருக்கும் என்று சொல்லுகிறோம். ஆக, மாதிரி என்று சொல்லுகிறபோது, அதற்கு ஒரு இலக்கணம் வகுக்கிறோம். இங்கே எடுத்துச் சொல்லியிருப்பது, நகைச்சுவை என்றோ அல்லது பொழுதுபோக்குக்காக என்றோ அல்லது கருத்து விளக்கத்துகென்றோ அல்லது நாட்டு மக்களைத் தெளிவுபடுத்த வைக்க என்றோ இல்லாமல், இழிவுபடுத்த—எம்.எல்.ஏ.-க்களை, அமைச்சர் பெருமக்களை இழிவுபடுத்த—வேண்டுமென்ற நோக்கத்தினுடைய அடிப்படையிலே ஜேப்படித் திருடன் மாதிரி இருக்கிறவர் எம்.எல்.ஏ.; எம்.எல்.ஏ.-வுக்கு அது ஒரு இலக்கணம்; முகமூடிக் கொள்ளைக்காரன் மாதிரி இருக்கிறவர்தான் மந்திரி என்று சொல்லுவது, மந்திரிக்கு இலக்கணம்.

நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்; இதை ஒப்புக்கொள்ளவில்லை; நான் ஏற்றுக்கொள்ளவும் இல்லை. நான் கேட்க வருவதையும் ஒப்புக் கொள்ளவில்லை; ஏற்றுக்கொள்ளவும் இல்லை, ஒரு மேடையிலே ஒரு வழக்கறிஞரும், ஒரு நீதிபதியும் இருக்கிறார்கள். இதிலே யார் நீதிபதி? யார் வழக்கறிஞர் என்று ஒருவர் கேட்கிறார்; அதற்கு, அங்கே திருடன் மாதிரி இருக்கிறவர் வழக்கறிஞர்; ஜேப்படிக்காரர் மாதிரி இருக்கிறவர் நீதிபதி என்றால் நாடு ஏற்றுக்கொள்ளுமா? நீதிபதிகள் ஒப்புக் கொள்வார்களா? இதை ஆனந்த விகடன் போட்டு நாடே ஒப்புக்கொள்ளத் தயாரா?

இப்போது சொல்லப் போவதை நான் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை; நான் ஒப்புக்கொள்ளவில்லை; கடுமையாகக் கண்டிக்கிறேன். மடாதிபதி ஒருவரும் சங்கராச்சாரியாரும் ஒரு கூட்டத்திலே கலந்து கொள்கிறார்கள்; அங்கு கேட்கிறார்கள், யார் சங்கராச்சாரியார், யார் மடாதிபதி என்று. அதற்கு ஒருவன் திருடன் மாதிரி இருக்கிறவர் மடாதிபதி; ஜேப்படிக் கொள்ளைக்காரன் மாதிரி இருப்பவர் சங்கராச்சாரியார் என்றால் பத்திரிகை ஆசிரியர்கள் ஏற்றுக்கொள்வார்களா?

ஒரு கூட்டம் நடைபெறுகிறது. அதிலே ஆசிரியரும், நிருபரும் கலந்து கொள்கிறார்கள். இதிலே யார் ஆசிரியர், யார் நிருபர் என்று கேட்கிறார். திருடன் மாதிரி இருக்கிறவன் நிருபர்; கொள்ளையடிக்கிறவன் மாதிரி இருப்பவன்தான் ஆசிரியர் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்று சொன்னால் ஏற்றுக்கொள்வீர்களா? எதற்குச் சொல்ல வருகிறேன் என்று கேட்டால் யார் குற்றவாளிகளோ அவர்களுக்குத்தான் குறுகுறுப்பென்று இருக்குமே தவிர குற்றவாளிகள் அல்லாதவர்கள் ஏன் கவலைப்பட வேண்டும்

[டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்] [1987 ஏப்ரல் 4

என்கிறார். 6, 7 சங்கராச்சாரியார்கள் இருக்கிறார்கள். ஏன்
சங்கராச்சாரியார் கோபப்பட வேண்டும்? 49 மடாதிபதிகள் இருக்
கிறார்கள்; அதிலே பார்த்தவுடனே கொள்ளையடிக்கிறவன் மாதிரி
இருப்பவன்தான் மடாதிபதி என்றால், மற்ற மடாதிபதிகள்
கவலைப்பட வேண்டியதில்லை. 19, 20 ஜட்ஜுகளில், கொள்ளை
யடிக்கிறவன் மாதிரி இருக்கிறவன்தான் ஜட்ஜ் என்றால் மற்ற
ஜட்ஜுகள் கவலைப்பட வேண்டியதில்லை என்றால் இது எப்படிப்
பொருந்தும்? நான் எதற்குச் சொல்ல வருகிறேன் என்று கேட்
டால், கேலிச் சித்திரங்கள் எவ்வளவோ வருகின்றன.

(பிற்பகல் 12-40)

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நாஞ்சில் மனோகரன் அவர்கள்
சொல்லியது மாதிரி, தனிப்பட்ட முறையில் எவ்வளவோ கேலிச்
சித்திரங்கள் வருகின்றன. அரசியல் தலைவர்களைப்பற்றி,
பெருந்தலைவர் காமராஜரைப்பற்றி, பேரறிஞர் அண்ணாவைப்
பற்றி, அரசியல் கட்சித் தலைவர்களைப்பற்றியெல்லாம் கேலிச்
சித்திரங்கள் எவ்வளவோ வருகின்றன. அதற்கு வேடிக்கையாகப்
பதில் சொல்லிவிட்டுப் போய் விடுகிறோம். அது வேறு. ஒரு
நாட்டிலே இருக்கிற மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட எம்.எல்.ஏ.
வைப் பழித்து, இழித்துப் பேசியதற்குப் பிறகு யாரை மதிக்க;
மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட அமைச்சர்களை இழித்துப்
பழித்துச் சொல்லியதற்குப் பிறகு யாரை இந்த நாடு
மதிக்க; அப்படிப்பட்ட ஒரு சூழ்நிலையை ஏற்படுத்தியதற்குப்
பிறகு எங்கே போய் நிற்க; ஆக, இதற்கான ஒரு துணிச்சல்
மற்றவர்களுக்கும் வந்தால்? சாதாரணமாக, மாண்புமிகு உறுப்
பினர் திரு. அப்துல் சமத் அவர்கள் தெளிவாக எடுத்துச் சொன்
னார்கள். இரண்டே வரியில் சொல்லிவிட்டுப் போகலாம்;
"நாங்கள் யாரையும் குறிப்பிட்டுச் சொல்லவில்லை. ஒரு
ஜோக் என்ற வகையில்தான் எடுத்துச் சொன்னோம்—இதற்
காக வருந்துகிறோம். அது யாருடைய மனதையாவது புண்
படுத்தியிருந்தால், அதற்காக மன்னிப்புக் கேட்டுக்கொள்கிறோம்"
என்று சொல்லியிருக்கலாமே? எத்தனையோ பெரிய பெரிய
தலைவர்கள் எல்லாம் மன்னிப்புக் கேட்கவில்லையா? அண்ணல்
காந்தியடிகள் அவர்களே I have committed a Himalayan blunder
நான் இமயமலை அளவுக்குப் பெரிய குற்றத்தைச் செய்து
விட்டேன் என்று சொல்லவில்லையா? எத்தனையோ முறை
அவர்கள் மன்னிப்புக் கேட்கவில்லையா? விம்பில் நிற்கிற

1987 ஏப்ரல் 4] [டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்]

அளவுக்கு "நான் மன்னிப்புக் கேட்க மாட்டேன்" என்று சொன்னால் எங்கே போய் முடியும்? ஆகவேதான் இப்படிப்பட்ட நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய அவசியமே ஏற்பட்டது—இந்த நிலைமை வந்தது.

ஆனந்த விகடன் பெரிய பத்திரிகைதான், நான் மறுக்கவில்லை. சிறப்பான பத்திரிகைதான். அதற்காகத்தான் உரிமை வழங்கப் பட்டிருக்கிறது. எவ்வளவோ பத்திரிகையாளர்கள் இருக்கிறார்கள்—நூற்றுக்கணக்கான பத்திரிகைகள் இருக்கின்றன—நூற்றுக் கணக்கான செய்தித்தாள்கள் இருக்கின்றன—நூற்றுக்கணக்கான வார இதழ்கள் இருக்கின்றன—ஆயிரக்கணக்கான திங்கள் இதழ்கள் இருக்கின்றன. எல்லாவற்றைப் பற்றியுமா நாம் குறை சொல்லுகிறோம்? எல்லாவற்றிலும் கேலிச் சித்திரங்கள் வருகின்றன. அவைபற்றியெல்லாமா எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம்? இந்த அவையைப் பொறுத்து வந்ததன் காரணமாகத்தான் இந்த நிலைமை. மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னபடி, 'இன்ன எம்.எல்.ஏ., திருடன், இன்ன அமைச்சர் கொள்ளைக்காரன்' என்று பெயரைப் போட்டுவிட்டால், பிறகு அவர்கள் பாடு, இவர்கள் பாடு. வழக்கு மன்றத்திலே சந்தித்துக்கொண்டு விடுவார்கள். ஆனால் பொதுப் படையாகச் சொல்லுகிறபோது அத்தனை பேரையும் சொல்லுகிற மாதிரி இருக்கிற காரணத்தினால்தான் இதில் நாம் அதிக அக்கறை செலுத்த வேண்டியிருக்கிறது.

தண்டனை என்று கொடுப்பதற்குக் காரணமே அவர்கள் திருந்த வேண்டும் என்பதற்காக மட்டுமல்ல. மற்றவர்களும் அதை ஒரு எடுத்துக்காட்டாகக் கொள்ள வேண்டும், அதன் மூலம் திருந்த வேண்டும் என்பதுதானே? வழக்கு மன்றங்களிலும் சரி, இந்தியன் பீனல் கோடு மற்றும் கிரிமினல் புரொசீஜர் கோடு இவற்றின் அடிப்படையில் தண்டனை கொடுப்பதற்குக் காரணமே மற்றவர்கள் அந்தக் குற்றத்தைத் திரும்பச் செய்யக் கூடாது என்பதற்காகத்தான். அதைச் செய்தவர்கள் மீண்டும் குற்றம் இழைக்கக்கூடாது என்பதற்காகத்தான் தண்டனை வழங்கப்படுகிறதே தவிர வேறு காரணம் அல்ல. எனவே கருணை காட்ட வேண்டிய தன்மையே இல்லை இதிலே.

ஆனந்த விகடன் பத்திரிகை பல சமயங்களில் நன்றாக நடந்த பத்திரிகை என்பதை நான் மறுக்கவில்லை.

"குன்றின் அனையாரும் குன்றுவர், குன்றுவ
குன்றி அனைய செயின்"

மலையளவுக்கு உயர்ந்த மிகப் பெரியவர்கூட குன்றிப் போய் விடுவர், ஒரு குண்டுமணி அளவுக்குக்கூட சிறிய தவறு செய்தால்—குன்றுவ, குன்றி அனைய செயின்—அதாவது குண்டுமணி அளவுக்குச் சிறிய தவறு செய்தால்கூட. இதுநாள் வரை நன்றாக நடந்த ஆனந்த விகடன் ஒரு குண்டுமணி அளவுக்குச் செய்த தவறு இது என்று வேண்டுமானால் வைத்துக் கொள்ளுங்கள்—அப்படிச் செய்தால்கூட, குன்றம் அளவுக்கு உயர்ந்திருக்கிற ஆனந்த விகடன் கூட குன்றிப் போய்விட்டது. இதைக் கேலி பண்ணுவதில் என்ன நன்மை? குறிப்பிட்டுச் சொல்லட்டுமே? இன்ன அமைச்சர், இன்ன எம்.எல்.ஏ. என்று சொன்னால் அவர் பாடு, அவர்கள் பாடு, பதில் சொல்லுவார்கள் அல்லது வழக்கு மன்றம் செல்லுவார்கள். அல்லது சமாளிக்கிறார்கள், எப்படி வேண்டுமானாலும் செய்யலாம். "நான் யாரையும் குறிப்பிட வில்லை. பொதுவாக உலகம் முழுவதையும் சொன்னேன். குற்ற முள்ள நெஞ்சுதான் குறுகுறுக்கும். மற்றவர்கள் கவலைப்பட அவசியமில்லை" என்றால் பொதுமக்கள் கண்ணிலே எப்படிப் போய் படும்? ஆகவேதான் இதற்கு ஒரு முடிவு கட்ட வேண்டு மென்ற முனைப்போடு இருக்கிறோமே தவிர, இதில் என்ன எங்களுக்கு மகிழ்ச்சியா?

நாட்டு மக்களிடத்தில் கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லுகிற அளவுக்கு மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நாஞ்சில் மனோகரன் அவர்கள் கூட மிகத் தெளிவுபட எடுத்துச் சொன்னார்கள். மனோகரன் அவர்கள்கூட மிகத் தெளிவுபட எடுத்துச் சொன்னார். பேனா வலிமை மிக்கதுதான். நானும் பேனாவை ஏந்தியவன் தான். அவரும் பேனாவை ஏந்தியவர்தான். பல பேரும் ஏந்தி யவர்கள்தான். பேனாவின் வலிமை எல்லோருக்கும் தெரியும். பேனாவின் வலிமை நின்று பலன் தருகிற ஒன்றுதான். பல பேரறி ஞர்கள்—சாக்ரடீஸ் காலத்திலிருந்து இப்போது வரை பேனா வலி யுள்ளதாகத்தான் இருந்திருக்கிறது. ஆனால் அது தரம் தாழ்ந்து விடக்கூடாது. கீழ்நிலைக்குப் போய்விடக் கூடாது. மேலே உயர்ந்த நிலைக்குக் கொண்டு போக வேண்டும். இப்போது அப்படி இல்லாத காரணத்தால்தான் நாம் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய அவசியம் வருகிறது. ஆகவேதான் கடுமையான நட வடிக்கை எடுத்தாலொழிய எதிர்காலத்தில் நல்லதொரு நிலை

ஏற்படாது என்கிற காரணத்தால்தான் அதற்கு ஒரு முடிவு கட்ட வேண்டியவர்களாக இருக்கிற காரணத்தால்தான் இங்கே ஒரு தீர்மானத்தைக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். அந்தத் தீர்மானத்தை அவை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"அட்டைக்குப் பின், ஆனந்த விகடன் பத்திரிகை, கேலிச் சித்திரம் வெளியிட்டதன் மூலம் இப்பேரவையின் உரிமையை மீறி யுள்ளதாக இப்பேரவை தீர்மானித்து, அந்த ஏட்டின் ஆசிரியர் திரு. பாலசுப்பிரமணியம் அவர்களைக் கைது செய்து, சென்னை மத்திய சிறையில் மூன்று மாத காலம் கடுங்காவல் தண்டனை விதிக்கப்பட வேண்டும் என்று இப்பேரவை தீர்மானிக்கிறது".

தீர்மானம், பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்ற பெற்றது (ஆரவாரம்)

[திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர்கள், இந்திய கம்யூனிஸ்ட் (மார்க்சிஸ்ட்) கட்சி உறுப்பினர்கள், இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி உறுப்பினர்கள், இந்திய யூனியன் முஸ்லீம் லீக் உறுப்பினர்கள் மற்றும் ஜனதா கட்சி உறுப்பினர்கள் பேரவையி லிருந்து வெளியேறினர்].

4. கவன ஈர்ப்பு.

(அ) வடக்குத்திலுள்ள கெங்கப்பா காகித ஆலை மூடப்பட்டுள்ளது குறித்து.

திரு. ஏ. தங்கராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "வடக்குத்திலுள்ள கெங்கப்பா காகித மில் மூடிக் கிடப்பதால் பல தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது குறித்த" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு உணவு அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவைமுன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்:

அறிக்கை.

கெங்கப்பா பேப்பர் மில்ஸ் லிமிடெட், வடக்குத்து என்னும் நிறுவனம் 18—6—1986 முதல் கதவடைப்பில் இருந்து வருகிறது. இந் நிறுவனத்தில் சுமார் 400 தொழிலாளர்கள் வேலை செய்து வந்தனர்.

2. தொழிற்சாலை இயங்குவதற்குப் போதுமான மின் விநியோகம் இல்லாததால் 6—1—1986 முதல் உற்பத்தி ஏதுமில்லை. இருப்பினும், தொழிலாளர்கள் எந்த வேலையும் செய்யாமலேயே அவர்களுக்கு 1986 பிப்ரவரி, மார்ச் மற்றும் ஏப்ரல் ஆகிய 3 மாதங்களுக்குச் சம்பளம் வழங்கப்பட்டது. தொழிலாளர்களுக்கு வேலையில்லாமல் ஊதியம் வழங்கிய போதிலும் தொழிலாளர்கள் நிறுவன நிர்வாக இயக்குநர், தொழிற்சாலையைப் பார்வையிட்டு, தொழிலாளர்களின் குறைகளைப் போக்கவும், அவர்களது இன்னல்களை நீக்கி, ஒரு சுமுகமான உடன்பாடு ஏற்பட முயலு கையில் அவரையும், நிறுவன மேல்நிலை அதிகாரிகளையும் 7—6—1986 அன்று கேரோ செய்தனர். தொழிலாளர்கள் தொழிற்சாலையினுள் சமையல் வேலை செய்தனர். இது தவறான செயலாகும். தொழிலாளர்கள் தொழிற்சாலை விதிகள் மற்றும் ஒழுங்கு முறைகள் ஆகியவற்றை அவமதிக்கும் வகையில் நடந்து கொண்டதால், ஆலையைத் திறந்து வைப்பது உசிதமல்ல எனக் கருதி, மறு உத்திரவு வரும்வரை 18—6—1986 முதல் கதவடைப்பு செய்யப்பட்டது என நிர்வாகத்தின் சாரப்பில் கூறப்பட்டது. தொழிற்சாலையை நடத்த போதுமான நிதி உதவி மற்றும் போது மான மின் விநியோகம் இல்லாமையும் கதவடைப்புக்கான முக்கிய காரணங்கள் ஆகும். இந்நிறுவனத்தில் தொடர்ச்சியாக இழப்பு ஏற்பட்டமையால் டிட்கோ நிறுவனம் இந்த நிறுவனத்தில் உள்ள தனது பங்குத் தொகையை விற்றுவிட ஏற்பாடுகள் செய்து வருகிறது.

3. மேற்கண்ட பிரச்சினை குறித்து கடலூர், தொழிலாளர் அலுவலர் மற்றும் தென்னாற்காடு மாவட்ட ஆட்சியர் ஆகியோர் முன்னிலையில் இரு தரப்பினரிடையே பேச்சு வார்த்தைகள் மேற் கொள்ளப்பட்டன. மாவட்டாட்சியர் முன்னிலையில் நடை பெற்ற பேச்சு வார்த்தைகளின்போது, மின் தட்டுப்பாடு மற்றும் நிதி பற்றாக்குறை ஆகியன குறித்து நிர்வாகம் தெரிவித்தது. இதனையடுத்து, சென்னை, 2 ஆம் வட்டத் தொழிலாளர் துறை துணை ஆணையர் இருதரப்பினரிடையே மேற்கொண்டு பேச்சு வார்த்தைகள் நடத்த அழைப்பு விடுத்திருந்தும், இரு சாராரும் பேச்சு வார்த்தைகளில் கலந்து கொள்ளவில்லை. 11—11—1986 அன்று போடப்பட்டிருந்த பேச்சுவார்த்தையில் நிறுவனப் பணி மேலாளர் மட்டும் ஆஜராகி தொழிற்சாலைக்கு தடங்கல் இன்றி மின் விநியோகம் அளிப்பது உறுதி செய்யப்பட்டாலொழிய

தொழிற்சாலையை மீண்டும் ஆரம்பிக்க இயலாது என தெரிவித்தார். நிலைமையில் எந்தவித மாற்றமும் இல்லை. மேற்படி தேதியில் நடந்த பேச்சு வார்த்தையில் தொழிற்சங்கத் தரப்பில் ஒருவரும் கலந்து கொள்ளவில்லை.

4. எனவே மேற்படி நிறுவனத்தை திரும்ப இயக்க சம்பந்தப் பட்ட அனைவரும் கூடிப் பேசித்தான் இப் பிரச்சினைக்கு ஒரு முடிவு எடுக்க வேண்டும். இது குறித்து அரசு நடவடிக்கை தொடர உள்ளது.

திரு. ஏ. தங்கராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அறிக்கையில் இந்தத் தொழிற்சாலையை நடத்துகிற வர்களுக்கு போதுமான நிதி வசதியும், போதுமான மின்சார வசதியும் இல்லாமல் இருப்பதாகவும், இதனால் அந்த மில்லில் காகித இழப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் சொல்லியிருக் கிறார்கள். ஆகவே அந்த நிறுவனம் தன்னுடைய பங்குத் தொகைகளை விற்கப் போவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே அதை ஒரு புதிய மில்லாகத் திறந்து, புதிதாக ஏற்படுத்து கிற அந்த மில்லிற்கு தாராளமாக மின் வெட்டு இல்லாமல் வழங்க வும், அதற்குப் போதுமான நிதியுதவி வழங்கவும் மீண்டும் பரி சீலனை செய்து மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்பாடுகளைச் செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, தொழிலாளர் நலத் துறை இது சம்பந்தமாக முயற்சிகளை மேற் கொண்டு வருகிறது. அந்த நிர்வாகத்தினர் எழுப்புகின்ற வேண்டுகோளை அரசு பரிசீலித்து ஏற்கின்ற நிலைமை ஏற்படு மானால் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்ன கருத்து பரி சீலிக்கப்படும்.

திரு. ஏ. தங்கராசு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர் களே, அந்தத் தொழிற்சாலையில் சுமார் 400 தொழிலாளர்கள் வேலை செய்து கொண்டிருந்தார்கள். கடந்த ஓராண்டு காலமாக அவர்கள் வேலையில்லாமல் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். நிர்வாகத் தரப்பினரும், தொழிலாளர் தரப்பினரும் பேசி முடிவு எடுப்பதாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இந்த அறிக்கை யிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்த பாதிக்கப்பட்ட தொழி லாளர்களுக்கு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து

[திரு. ஏ. தங்கராசு] [1987 ஏப்ரல் 4

இடைக்கால ஊதியமாக ஏதாவது ஒரு சம்பளம் வழஙக மாண்பு மிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்பாடு செய்வார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, அரசு பரிசீலிக்கும்.

(ஆ) திருப்பூர் நகருக்குக் குடிநீர் வழங்கு திட்டங்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருவாளர்கள் கே. சுப்ப ராயன், பொ. உத்திராபதி ஆகியோர் ஒரே பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களில் ஒருவர் மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத் துறை அமைச்ச ரின் கவனத்திற்கு அதைக் கொண்டு வருவார். உறுப்பினர்கள் இருக்கையில் இல்லை. ஆகவே அறிக்கை அவையின் முன் வைக்கப்படுகிறது.

"திருப்பூர் நகருக்கு குடிநீர் வழங்க கடந்த 13—12—1983 ஆம் தேதி மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களால் அடிக்கல் நாட் டப்பட்ட இரண்டாவது குடிநீர்த் திட்டப் பணிகள் இன்னும் தொடங்கப்படாமல் காலதாமதம் ஆவது குறித்து".

அறிக்கை.

திருப்பூர் நகருக்குப் பவானி ஆற்றில் மேட்டுப்பாளையத்தை தலைமையிடமாகக் கொண்டு தினசரி 75 இலட்சம் லிட்டர் தண்ணீர் இறைக்கப்பட்டு வருகிறது. இதில் வழியோர கிராமங் களுக்கு 9 லட்சம் லிட்டர் தண்ணீர் விநியோகம் செய்யப்பட்டு வருகிறது. திருப்பூர் நகரின் குடிநீர்த் தேவையை அபிவிருத்தி செய்யும் பொருட்டு, ஒரு கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம் பவானி ஆற்றைத் தலைமையிடமாகக் கொண்டு ரூ. 1,056.00 இலட்சம் செல வில் நிறுவ அரசு ஆணை (நிலை) எண் 1746, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித்துறை, நாள் 25—11—1983-ல் தற்காலிக நிர் வாக ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. திருப்பூர் நகராட்சி கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தில், ஆனூர், அவிநாசி, 15. வேலாண்டிபாளையம், திருமுருகன்பூண்டி ஆகிய நான்கு பேரூராட்சிகளும், 44 கிராம குடியிருப்புகளும் பயன்பெறும். திருப்பூர் நகரின் திட்ட மதிப் பீடு ரூ. 704.44 இலட்சம். அரசு ஆணை (நிலை) எண் 1763, ஊரக வளர்ச்சி மற்றும் உள்ளாட்சித்துறை, நாள் 28—11—1983-ல்

1987 ஏப்ரல் 4]

திருப்பூர் கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டத்தை உடனடியாக செயல்படுத்த ஆணை வெளியிடப்பட்டுள்ளது. தலைமைப் பணியிடம் மற்றும் அலுவலர் குடியிருப்பு கட்ட 2.95 ஏக்கர் நிலம் தேக்கம்பட்டி கிராமத்தில் கையகப்படுத்தும் கருத்துருவிற்கு எதிராக நிலச் சொந்தக்காரர் சென்னை உயர்நீதி மன்றத்தில் வழக்கு தொடர்ந் துள்ளார். எஞ்சியுள்ள களப்பணிகளை செயலாக்க தமிழ்நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரிய மேற்கு மண்டல தலைமைப் பொறியாளர் நடவடிக்கை எடுத்து வருவதாக மேலாண்மை இயக்குநர், தமிழ் நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரியம் தெரிவித்துள்ளார். மேலும் தமிழ் நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரிய குடிநீர்த் திட்டங்களுக்குள் மிகவும் முக்கியம் வாய்ந்தவை எனக் கருதப்படும் திருப்பூர், ஈரோடு, கோடைக்கானல், உதகமண்டலம் குடிநீர்த் திட்டங்களை விரைவு படுத்த வேண்டி, அரசு ஆணை (நிலை) எண் 1551, பொது துறை, நாள் 12—8—1986-ல் ஒரு உயர் அதிகாரியினால் கண்காணிக்கப் பட்டு வருவதற்கான ஆணைகள் வெளியிடப்பட்டுள்ளன. உயர் நீதி மன்றத்தில் வழக்கு முடிந்தவுடன் தலைமை நீர்ப்பிடிக்கும் இடம் கட்டப்பட்டு இத்திட்டம் விரைவில் செயல்படுத்தப்படும்.

(இ) விளாத்திகுளம் தொகுதியில் சில பகுதிகளில் குடிநீர் தட்டுப்பாடு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ச. குமரகுருபர ராம நாதன் மாண்புமிகு தொழில் மற்றும் வேளாண்மைத் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவார். அவர் இருக்கை யில் இல்லை. ஆகவே அறிக்கை அவையின் முன் வைக்கப்படு கிறது.

"விளாத்திகுளம் தொகுதியைச் சார்ந்த ஒட்டப்பிடாரம் ஒன்றியத்திலுள்ள தருவைக்குளம், பட்டினமருதூர், பனையூர், பலாப்பட்டி, மேல்மருதூர், குமாரபுரம், தலவாய்புரம், வடக்கு கல்மேடு, தெற்கு கல்மேடு, வேப்பலோடை, வல்லிநாயகிபுரம், சண்முகபுரம், வேடநத்தம், வெங்கடாசலபுரம், புளியமரத்து அரசடி, மேலஅரசடி ஆகிய கிராமங்களிலும் விளாத்திகுளம் ஒன்றியத்தைச் சேர்ந்த குளத்தூர், பனையூர், கல்லூரணி, அகமதுபுரம், குண்டப்பெருமாள்புரம், கே. துரைசாமிபுரம், படர்ந்தபளி, நெடுங்குளம், கன்னிமார்கூட்டம், பல்லாகுளம், பெரியசாமிபுரம். ஆகிய கிராமங்களிலும் பாதுகாக்கப்பட்ட குடிநீர் இல்லாமையும் நிலத்தடி நீர் உப்பு நீராக உள்ளதாகவும்,

[1987 ஏப்ரல் 4

மழையின்றி ஊரணிகள் வறண்டுவிட்டதாலும் கிராமமக்கள் வேறு இடங்களுக்கு குடியேறுவதைத் தடுக்க உடனடியாக நடவடிக்கை எடுப்பது குறித்து"

அறிக்கை.

பொதுவாக இங்கு சொல்லப்பட்டுள்ள கிராமங்களில் திறந்த கிணற்றிலிருந்து கிடைக்கும் நீர் சுமாராக குடிக்கும்படியாக உள்ளது. ஆனால் அந்தத் திறந்த கிணறுகள் கோடையில் வற்றி விடுகின்றன. வறட்சி நிலையைச் சமாளிப்பதற்கு ஆழ்குழாய்க் கிணறுகளை நிறுவினால் பெரும்பாலும் உப்புநீர்தான் கிடைக்கிறது. ஆகையால் தற்போதைய வறட்சி நிலைமையைச் சமாளிக்க வண்டியிலோ அல்லது லாரியிலோ மேற்படி கிராமங்களுக்குக் குடிநீர் வழங்க சிதம்பரனார் மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுத்துள்ளார்கள். கிராமங்களில் நிரந்தர குடிநீர் பிரச்சினையை தாமிரபரணி ஆற்றிலிருந்து நீர் கொண்டு வருவதற்காக ஒரு கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம் உருவாக்குவதன் மூலமே தீர்க்க முடியும். அதற்கான விரிவான ஆய்வுகள் செய்வதற்காக தற்பொழுது ஒரு தனி உபகோட்டம் 5—2—1981 லிருந்து செயல்பட்டு வருகிறது. ஆய்வு வேலைகளை முடிக்க துரித நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இக்கூட்டுக் குடிநீர்த் திட்டம் அமைத்து முடிந்ததும் மேற்படி கிராமங்கள் அனைத்திற்கும் நிரந்தர குடிநீர் கிடைக்க வழியுள்ளது.

(ஈ) செங்கற்பட்டு மாவட்டம் கண்டிகை கிராமத்தில் சத்துணவு உண்ட குழந்தைகள் மயக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருவாளர்கள் வி.பி. சிந்தன், ஜே. ஹேமச்சந்திரன் ஆகியோர் ஒரே பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் கொடுத்துள்ளனர். அவர்கள் இருக்கையில் இல்லை. ஆகவே அறிக்கை அவையின் முன் வைக்கப்படுகிறது.

"4—3—1987 ஆம் தேதி பிற்பகலில் தாம்பரத்திற்கு அருகே உள்ள நல்லம்பாக்கம் கண்டிகை என்ற கிராமத்தில் உள்ள சத்துணவுக் கூடத்தில் சத்துணவு சாப்பிட்ட குழந்தைகள் 162 பேர் வாந்தி மயக்கம் ஏற்பட்டு மருத்துவமனையில் சேர்க்கப்

பட்டிருப்பதால் அப்பகுதி பொதுமக்கள் மத்தியில் ஏற்பட்டிருக்கும் நிலை குறித்து."

அறிக்கை.

செங்கல்பட்டு மாவட்டம், நல்லம்பாக்கம் கண்டிகை கிராமத்தில் செயல்படும் ஊராட்சி ஒன்றியப் பள்ளி சத்துணவு மையத்தில் 4—3—1987 அன்று 175 குழந்தைகளுக்கு பகல் சுமார் ஒரு மணி அளவில் சத்துணவு வழங்கப்பட்டது. முதலில் உணவை உட்கொண்ட 10 குழந்தைகள் தங்களுக்கு மயக்கம் வருவதாக கூறினார்கள். அதனால் அந்த 10 குழந்தைகளையும் மேற்படி பள்ளியின் தலைமை ஆசிரியர் உடனடியாக பஸ் மூலம் அருகில் உள்ள குரோம்பேட்டை அரசு மருத்துவமனைக்கு அழைத்துச் செல்ல ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு அவரும் சென்றார். பின்னர் மீதம் உள்ள மாணவர்களில் சிலரும் தங்களுக்கு ஏதோ கோளாறு இருப்பதாக தெரிவித்ததின் பேரில் ஆசிரியர்களும், பெற்றோர் களும், 149 குழந்தைகளை ஒரு லாரியிலும், மற்ற வாகனங் களிலும் அழைத்துச் சென்று முதலில் கூடுவாஞ்சேரி அரசு மருத்துவ மனையில் சேர்த்தனர். அங்கு முதல் உதவி சிகிச்சை அளிக்கப்பட்டு பின்னர் அவர்கள் யாவரும் செங்கல்பட்டு மருத்துவ கல்லூரி மருத்துவமனையில் சேர்க்கப்பட்டனர்.

குரோம்பேட்டையில் சேர்க்கப்பட்ட 10 மாணவர்களுக்கும், செங்கல்பட்டு மருத்துவமனையில் சேர்க்கப்பட்ட 149 மாணவர் களுக்கும் மருத்துவ அதிகாரிகள் தகுந்த சிகிச்சை அளித்தனர். இவர்களுக்கு மாவட்ட அதிகாரிகள் தகுந்த ஒத்துழைப்பு நல்கினர். தற்போது குரோம்பேட்டையில் அனுமதிக்கப்பட்ட 10 மாணவர்களும், செங்கல்பட்டு மருத்துவமனையில் அனுமதிக் கப்பட்ட 149 மாணவர்களும் பூரண குணமடைந்ததால் மருத்துவ மனையிலிருந்து தங்கள், தங்கள் இல்லங்களுக்கு 5—3—1987 மற்றும் 6—3—1987-ம் தேதிகளில் அனுப்பி வைக்கப்பட்டனர்.

இது பற்றி திருப்போரூர் காவல் நிலையத்தில் குற்ற எண் 75/87-ல் வழக்கு பதிவு செய்யப்பட்டு விசாரணை நடைபெற்று வருகிறது.

மேற்படி மையத்தில், இச்சம்பவம் நடைபெற்ற போது பொறுப்பில் இருந்த அமைப்பாளர், சமையலர் மற்றும் உதவி யாளர் ஆகியோர்கள் தற்காலிக பணிநீக்கம் செய்யப்பட்டனர். மேற்படி பள்ளியில் தொடர்ந்து சத்துணவு வழங்க மாற்று ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டு தற்போது எப்போதும் போல் சத்துணவு வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

[1987 ஏப்ரல் 4

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

(உ) ஒருங்கிணைந்த ஊட்டச்சத்துத் திட்டம் முடிவுறுதல் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திருவாளர்கள் டி. ஆர். வேங்கடரமணன், ஜே. முகம்மது கனி ஆகியோர் ஒரே பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களில் ஒருவர் மாண்புமிகு சத்துணவு, சமூகநலன் மற்றும் கதர்த் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்கு அதைக் கொண்டு வருவார்.

திரு. ஜே. முகம்மது கனி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, "சிறப்புடன் நடைபெறும் மக்களுக்கு நலம் பயக்கும் திட்டமான ஒருங்கிணைந்த ஊட்டச் சத்து திட்டம் 1987-ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 31-ஆம் தேதியுடன் முடிவடையும் என அறிவிக்கப்பட்டு உள்ளதால், அத்திட்டத்தால் பயன்பெறும் லட்சக்கணக்கான கிராமப்புற மக்களிடமும், அத்திட்டத்தில் பணியாற்றும் சுமார் 10,000 பணியாளர்களிடமும் தோன்றியுள்ள அச்ச உணர்வு குறித்த" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு சத்துணவு, சமூகநலன் மற்றும் கதர்த்துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவைமுன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன் :

அறிக்கை.

1980-ம் ஆண்டு பிப்ரவரி-மார்ச் திங்களில் உலக வங்கியின் உதவியோடு தமிழ்நாடு ஒருங்கிணைந்த ஊட்டச்சத்து திட்டம் ஒப்பந்தம் செய்யப்பட்டு, 12—5—1980-ம் நாளன்று, அமெரிக்க டாலர் 32 மில்லியனுக்கு ஓர் உடன்படிக்கை வகை செய்யப் பட்டது. மொத்த மதிப்பீட்டில் 50 விழுக்காடான ரூ. 27 கோடியை உலக வங்கி அளித்தது.

(2) ஊட்டச்சத்து மற்றும் சுகாதாரப் பணி திட்டங்களை திறமையாகவும், பரவலாகவும் மற்றும் பயனுள்ளதாகவும் செய்வதே இக்கிட்டத்தின் குறிக்கோளாகும். இது, ஊட்டச் சத்து குறைந்த மிகவும் நலிந்த பிரிவினரான 6 மாதம் முதல் 36 மாதங்கள் வரையிலான குழந்தைகளுக்கு முறையாகவும்

மற்றும் தீவிரமாகவும் செயல்படுத்துவதின் மூலம் நிறைவேற்றப்
படும் பிற வயதினரான கருவுற்ற தாய்மார்கள், மற்றும் பள்ளிக்
குச் செல்லும் வயதொத்த சிறுவர்களுக்கு அளிக்கும் உயர்ந்த
அளவு சத்துணவு பணியினால் இத்திட்டத்தின் சிறப்பையும்,
தரத்தையும் உயர்ந்த சத்துணவு சம்பந்தப்பட்ட பல்வேறு பணி
களும் இத்திட்டத்தின் மூலம் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

(3) இத்திட்டம் ஒன்றிய அடிப்படையில் 5 வருடத்தில்
மதுரை, அண்ணா, இராமநாதபுரம், காமராஜர், பசும்பொன்
முத்துராமலிங்கம், புதுக்கோட்டை, திருநெல்வேலி, வடாற்காடு
மற்றும் செங்கல்பட்டு ஆகிய 9 மாவட்டங்களில் செயல்படுத்தப்
பட்டு வருகிறது. ஒப்பந்தப்படி இத்திட்டம் 1980-ம் ஆண்டு
அக்டோபர் மாதத்தில் தொடங்கப்பட்டு 30—6—1986 அன்று
முடிவடைவதாக இருந்தது.

(4) ஐ.டி.ஏ. கடன் உதவி அளித்து உதவித்தொகையில்
30—6—1986 முடிய சுமார் 8 கோடி ரூபாய் மீதப்படும் என்று
எதிர்பார்க்கப்பட்டது. அவ்வாறு மீதமுள்ள 6 கோடி ரூபாயை,
முடிவுறாமல் இருக்கும் திட்டப் பணிகளுக்கும் மேலும் சில புதிய
பணிகளுக்கும் பயன்படுத்தலாம் என்று 13—9—1985-ல் புது
டில்லியில் நடந்த கூட்டத்தில் தீர்மானிக்கப்பட்டது. அதன்படி
திட்டங்களின் சில பகுதிகளை முடிக்க மேலும் அதிகமான காலம்
தேவைப்படுவதால் மாநில அரசு திட்டக்காலத்தை நீட்டிக்க
வேண்டும் என்று கோரி உலக வங்கிக்கு மத்திய அரசு மூலம்
தெரிவிக்கப்பட்டது. உலக வங்கியின் ஒப்புதலை எதிர்நோக்கி
இத்திட்டத்தையும் அதில் பணியாற்றும் அனைத்து பணியாளர்
களையும் 31—3—1987 வரை நீட்டித்து அரசு ஆணை
பிறப்பித்தது.

(5) உலக வங்கி அண்மையில் அனுப்பியுள்ள செய்தியில்
31—3—1987-ல் முடிய இருந்த இத்திட்டத்தின் காலத்தை
31—3—1988 வரை நீட்டிக்க இசைவு தெரிவித்துள்ளது. இது
குறித்த ஆணை விரைவில் வெளியிடப்பட உள்ளது. ஆணை
வெளியிடப்படும்போது இத்திட்டத்தில் பணியாற்றும் அனைத்து
பணியாளர்களையும் 31—3—1988 வரை நீட்டித்து ஆணை வெளி
யிடப்படும்.

(6) மேலும், இத்திட்டம் 31—3—1988-ல் முடிவடையும்
தருவாயில், ஒருங்கிணைந்த ஊட்டச்சத்து திட்டத்தையும்,
முதலமைச்சர் குழந்தைகள் சத்துணவு திட்டத்தையும்
இணைத்து, இம்மாநிலத்தில் "ஒருங்கிணைந்த குழந்தைகள்

நலம் மற்றும் சத்துணவு திட்டம்" என்ற பெயரில், தமிழ்நாடு ஒருங்கிணைந்த ஊட்டச்சத்து திட்டத்தின் இரண்டாவது பகுதி யாக செயல்படுத்துவதற்கு உலக வங்கியிடம் இருந்து உதவி பெறுவது சம்பந்தமான கருத்துரு ஒன்று தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது. மேற்படி கருத்துரு தயாரிக்கப்பட்டபின், அக்கருத்துரு உலக வங்கிக்கு அனுப்புவதற்காக மத்திய அரசுக்கு அனுப்பி வைக்கப்படும்.

திரு. ஜே. முகம்மது கனி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த அறிக்கையிலே உலக வங்கி 27 கோடி ரூபாய் தந்துள்ளதாகவும் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. மீதத் தொகை எந்த வகையிலே தரப்பட்டிருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவிக்க வேண்டும் என்றும், ஏனைய மாவட்டங்களுக்கு இந்த திட்டம் எப்போது மேற் கொள்ளப்படும் என்பதையும் தெரிவிக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-50)

மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, தற்போது இந்தத் திட்டம் 31—3—1988 வரை நீட்டிக்க இசைவு தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. இது குறித்து ஆணை விரைவில் வெளியிட உள்ளது. அதற்குப் பிறகு ஒருங்கிணைந்த குழந்தைகள் நலம் மற்றும் சத்துணவுத் திட்டம் என்ற பெயரில் செயல்படும்.

திரு. ஜே. முகம்மது கனி: பேரவைத் துணைத் தலைவரவர் களே, 31—3—1988-க்குப் பின்னாலே அந்தத் திட்டம் அதே பணியாளர்களை வைத்து செயற்படுத்த அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. ஆர். சௌந்திரராஜன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, அதே பணியாளர்களைக் கொண்டுதான் அந்தப் பணி செயலாற்றப்படும்.

5. அறிக்கைகள் அளித்தல்.

(அ) பொதுக் கணக்குக் குழு.

THIRU T. VENKATA REDDI: Mr. Deputy Speaker, Sir, on behalf of the Chairman of the Committee on Public Accounts, I present the following Reports of the Committee:

(1) Fifty-sixth Report of the Committee on Public Accounts on the paragraphs pertaining to Commercial Taxes and Religious Endowments Department in the Report of the Comptroller and Auditor-General of India for the year 1982-83 (Revenue Receipts);

(2) Fifty-seventh Report of the Committee on Public Accounts on paragraph 3.1 pertaining to Public (Chief Minister's Nutritious Meals Programme) Department in the Report of the Comptroller and Auditor-General of India for the year 1983-84 (Civil).

(ஆ) மனுக்கள் குழு.

திரு. தி. அன்பழகன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, சென்னை நகரிலுள்ள குடிசை மாற்று வாரிய குடியிருப்புகள், குடிசைப்பகுதிகள், நடைபாதையில் அமைந் திருக்கும் குடிசைகளிலுள்ள மக்களுக்காக அடிப்படை தேவை களை பெருக்கக் கோரி பெண்ணுரிமை இயக்கத்தினரிடமிருந்து பெறப்பட்ட மனுக்கள் மீதான—குழுவின் இரண்டாம் அறிக் கையை அவைக்கு அளிக்கிறேன்.

6. வரவு செலவுத் திட்டம், 1987-88, வாக்கெடுப்பு—(தொடர்ச்சி)

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

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

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 3,79,06,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"

திரு. சா. ஜெயச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, தென் ஆற்காடு மாவட்டம் காட்டுமன்னார் கோயில் பகுதிகளில் உள்ள கஞ்சங் கொல்லை கொண்டாயிருப்பு போன்ற பல கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி இல்லாமல் மக்கள் அவதிப்படுவதை நிவர்த்தி செய்ய நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறு கின்ற ரூ. 3,79,06,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

[1987 ஏப்ரல் 4

(ஆ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும்.

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

"மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 91,50,95,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்"

திரு. கி. வெங்கடாசலம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, திருச்சி-சிதம்பரம் சாலையில் பிரியும் கல்லக்குடி—மால்வாய்—குளத்தூர்—அரியலூர் சாலையை மேம்பாடு செய்வதுடன், கல்லக்குடியில் இருந்து குளத்தூர் இடையில் குறுக்கிடும் ஓடைகளில் பாலங்கள் அமைப்பது குறித்தும் விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"மானியக் கோரிக்கை எண் 39—சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 91,50,95,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

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

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

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 5,63,91,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்"

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலை போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 5,63,91,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

1987 ஏப்ரல் 4]

திருமதி தா. இராசாம்பாள்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, தலைவாசல் ஊராட்சி எல்லையில் நகரப் பேருந்து வசதி மையம் தொடங்க தலைவாசலை டவுன் ஷிப்பாக அறிவிப்பதன் அவசியம் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க் கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 5,63,91,000 இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

(ஈ) கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

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

"மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்-பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 34,01,23,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்."

திரு. கே. எம். தங்கமணி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, விழுப்புரம் (நெடுஞ்சாலை) கோட்டத்தில் செட்டணை சாலையில் கி.மீ. 3/6-ல் குறுக்கிடும் தொண்டி யாற்றில் மழைக் காலங்களில் நீர்ப் பெருக்கெடுப்பதாலும், 1985 பெருமழையில் இக்குறுக்கிட்டில் புதைக்கப்பட்டிருந்த குழாய் கள் முற்றிலும் பாதிக்கப்பட்டுள்ளதாலும் பணித்தொகுப்பு பட்டியலில் விழுப்புரம் கோட்டத்தில் வரிசை எண் 1-ல் இடம் பெற்றுள்ள மிக அத்தியாவசியமான இத்திட்டத்தை 1987-88-ம் நிதியாண்டில் எடுத்துச் செய்வது குறித்து விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

"மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறு கின்ற ரூ. 34,01,23,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்".

[1987 ஏப்ரல் 4

(உ) கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

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

"மானியக் கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 70,96,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்."

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

"மானியக் கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.70,96,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்."

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

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அவையின் முன் வைக்கப்பெற்றுள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை ** நான் படித்ததாகக் குறிப் பேட்டில் ஏற்றிக்கொள்ளவேண்டும்.

திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி: மாண்புமிகு பேரவையினுடைய துணைத் தலைவர் அவர்களே இங்கே நமது மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், அடுத்தாற்போல் சாலைப் போக்குவரத்தும், கப்பல் போக்குவரத்தும், சாலைகள்-பாலங்கள் குறித்த மானிய கோரிக்கைகளை இங்கே சபையின் முன்னால் சமர்ப்பித்து இருக் கிறார்கள். நான் மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டம் என்ற அடிப் படையிலே இங்கே புதிதாக ஓடக்கூடிய நகர பஸ்களுக்கும், நகர

** 172 முதல் 276 வரையுள்ள பக்கங்களில் இணைப்புகள் III, IV V ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி]

பேருந்துகளுக்கும் விரைவு வண்டிகளுக்கும் இங்கே டாக்ஸ்-லே ஒரு பைசாவாக ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு கூட்டியிருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு சாதாரணமாக ஓடுகின்ற பஸ்களுக்கும் டாக்ஸ்-ஐ உயர்த்தியிருக்கின்றார்கள். என்னுடைய கருத் தெல்லாம் நம்முடைய தமிழகத்திலே பல மாநிலங்களுடைய பஸ்கள் பெர்மிட் என்ற பெயராலே, ஆம்னி பஸ்-ஆக கிட்டத்தட்ட 400 விரைவு பேருந்துகளாக ஓடுகின்றன. ஆனால் இன்றைக்கு கர்நாடக மாநிலத்திலே விதித்திருக்கின்றது போல ஒரு சீட்டுக்கு 500 ரூபாய் தொகை அளவில் ஒரு பைசா நஷ்ட ஈட்டை சரிகட்ட முடியும் என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து. அது மட்டுமல்ல, இன்றைக்கு இரவிலே செல்லக்கூடிய திருவள்ளுவர் பஸ் போன்றவைகளுக்கு, விரைவு வண்டிகளுக்கு எல்லாம் இங்கே ஓடக்கூடிய டவுன் பஸ்ஸுக்கு ஒரு பைசா கூட்டி ஏழைமக்கள் அவதிக்குள்ளாகின்ற நிலையை விட அந்த விரைவு வண்டிகளுக்கு கூடுதலாக 3 பைசாவாக அதையே உயர்த்தினால் அந்த பணத்தை சரி கட்டமுடியும் என்பது என்னுடைய கருத்து. அதைப் போன்றும் கர்நாடக மாநிலத்திலே லக்சுவரி பஸ்களுக்கு ஆயிரம் ரூபாய் என்று விதித்திருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு நம் மாநிலத் திலே பல பகுதிகளிலே செல்லக்கூடிய பினாமி பர்மிட் வைத்துக் கொண்டும், பினாமி பஸ் பெர்மிட் வைத்துக்கொண்டும் நடத்து பவர்களுக்கு அவைகளை விதித்தால் இன்றைக்கு இந்த நஷ்டத்தை சரிகட்டமுடியும் என்ற நல்ல நோக்கத்துடன்தான் இதை உங்கள் முன்னால் வைக்கிறேன்.

நம்முடைய தமிழ்நாட்டிலே, இந்திய துணைக் கண்டத்திலே பார்க்கின்ற போது, நாம் இன்றைக்கு தமிழகத்திலே ஒரு தலை சிறந்த, வீர நடை போடக்கூடிய அளவுக்கு போக்கு வரத்து அமைந்திருக்கிறது என்று சொன்னால் அது மிகை யாகாது. காரணம் இன்றைக்கு வட மாநிலத்தினைப் பார்க்கும் போதும், பக்கத்து மாநிலங்களைப் பார்க்கின்றபோதும், நம்முடைய தமிழகத்திலே இன்றைக்கு முன்னால் இருந்த ஆட்சியிலே 4 ஆயிரம் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. இன்றைக்கு மதிப்பிற்குரிய அமைச்சர் அவர்கள், பொன்மனச் செம்மல் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியிலே 11 ஆயிரம் பஸ்கள் இன்றைக்கு நல்ல முறையில் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்று சொல்லும்போது அதை நான் பாராட்டத்தான் வேண்டும்.

[திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி] [1987 ஏப்ரல் 4

(பிற்பகல் 1-00)

மக்களுடைய நலனுக்காக, தமிழகத்திலே எங்கே நினைத் தாலும், அங்கே மக்கள் பஸ்களை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை மனதிலே கொண்டு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் நன்றி சொல்ல கடமைப்பட்டிருக் கிறேன். அதுமட்டுமல்ல, ஒரு காலத்திலே, தமிழகத்திலுள்ள பல பகுதிகளிலே, குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியிலே பஸ் வசதியே இல்லை. பஸ் இல்லாத எங்கள் பகுதிக்கு பெண் கொடுக்க மாட்டோம் என்று சொன்ன காலம் உண்டு. இப்படி பெண் கொடுத்து, பெண் எடுக்க மாட்டோம் என்று பஸ் இல்லாத ஒரே காரணத்திற்காக சம்பவங்கள் தமிழ்நாட்டிலே பல பகுதி களிலே நடைபெற்றிருக்கின்றன. இந்த இக்கட்டான சூழ் நிலையை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தவிர்த்து ஒரு மாத காலத்திற்குள் எங்கள் பகுதியிலே 13 பஸ் தடங்களை ஏற்படுத்தி, பஸ்களை விட்டதற்காக மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எங்களுக்கு இருந்த குறைகளை எல்லாம் அவர்கள் நீக்கிவிட்டார்கள்.

அடுத்து, இன்றைக்கு பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டு மென்ற கொள்கை வலுவடைந்து வருவதை நாம் பார்க்கிறோம். அதிலே நாம் இக்கட்டான சூழ்நிலையில் இருக்கிறோம். காரணம் ஆந்திராவில் பஸ்களை தேசியமயமாக்க முயன்றபோது என்ன நடந்தது என்பதை சற்று எண்ணிப்பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இங்கே 11 ஆயிரம் பஸ்களை நாம் விட்டிருக்கிறோம். கிட்டத்தட்ட 4 ஆயிரம் தனியார் பஸ்கள் இருக்கின்றன. ஒரு காலத்திலே ஒரு பிரச்சினை ஏற்பட்ட போது, தொழிலாளர்கள் பிரச்சினை ஏற்பட்டபோது, இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு ஸ்ட்ரைக் நடந்த போது, தனியார் பஸ்களை ஓட்டி நிலைமையை சரிக்கட்டியுள்ளார்கள் என்பதை யும் இங்கே மறந்துவிடுவதற்கில்லை. இன்றைக்கு ஆந்திராவிலே அத்தனை பஸ்களையும் தேசியமயமாக்குவோம் என்று அங்கே யுள்ள முதலமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். அதற் கேற்ப படிப்படியாக ஜில்லா வாரியாக பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். ஆனாலும் அங்கேயுள்ள உண்மையான நிலைமை என்னவென்றால், அங்கேயுள்ள மக்களுக்கு சரியான போக்குவரத்து வசதி இல்லை. சரியாக பஸ்களை விடவும் இல்லை. அதற்குப் பதிலாக தனியாரிடத்திலே ஒரு நாளைக்கு இவ்வளவு என்று சொல்லி பஸ்களை காண்டிராக்ட்

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி]

விட்டிருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலைமை இங்கே வராத நிலையில் தனியார் பஸ்கள் அவற்றிற்கேற்ற முறையிலும் அதே நேரத்தில் அரசு பஸ்கள் அவற்றிற்கேற்ற முறையிலும் நல்ல முறையில் இயங்குவதற்கு அரசு உறுதுணையாக இருக்க வேண்டு மென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக் கிறேன்.

அடுத்து, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களிடம் மிக்க பணிவன்போடு ஒன்றைக் கேட்டுக்கொள் கிறேன். இன்றைக்கு நம்முடைய சாலைகளைப் பார்க்கின்ற போது, 15 ஆண்டுகளாக அவைகள் சரிவர பராமரிக்கப்படாமல் மோசமாக இருக்கின்றன. ஒரு பஸ்ஸை எடுத்துக்கொண்டால் அதன் விலை $4\frac{1}{2}$ லட்சம் ரூபாய் ஆகிறது. ஒவ்வொரு பஸ்ஸுக்கும் $4\frac{1}{2}$ லட்சம் ரூபாய் செலவிட்டு இன்றைக்கு அரசின் சார்பாக 11 ஆயிரம் பஸ்களை விட்டிருக்கிறோம். இவற்றை எல்லாம் பேணிக் காக்க, ஏற்படுகின்ற செலவினங்களைப் பார்க்கும்போது, சேஸிஸ் என்கிற வகையில் ஒவ்வொரு பஸ் ஸுக்கும் 2 லட்சத்து 35 ஆயிரம் ரூபாய் ஆகிறது. மற்றும் பாடி கட்டுவது உட்பட ஒரு பஸ்ஸுக்கு $4\frac{1}{2}$ லட்சம் ரூபாய் ஆகிறது. இவற்றை எல்லாம் கணக்கிட்டுப் பார்க்கும்போது ஒரு நாளைக்கு ஒரு கிலோ மீட்டர் ஓடுவதற்கு $3\frac{1}{2}$ ரூபாய் செலவாகிறது. மேலும் இன்றைக்கு உதிரி பாகங்களின் விலையைப் பார்க்கின்றபோது மிக்க மன வருத்தத்துடன் ஒன்றை சொல்கிறேன். உதிரி பாகங் களான மெயின் பிளேட், சைட் பிளேட்ஸ், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், பேரிங்க்ஸ் போன்ற எல்லாவற்றின் விலையும் அளவு கடந்து உயர்ந்துள்ளது. டீசல் விலை வேறு இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பே உயர்ந்துள்ளது. இப்படிப்பட்ட நிலையில் வண்டிகளை அவசியம் நல்லமுறையில் பராமரித்தாக வேண்டும். அதற்கு சரியான சாலை வசதிகள் இருக்க வேண்டும். ஆகவே, இருக் கின்ற சாலைகளை எல்லாம் நல்ல சாலைகளாக, போக்கு வரத்துக்கு உகந்த நல்ல சாலைகளாக, அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். 15 ஆண்டுகளாக நல்லமுறையில் சாலைகள் பராமரிக்கப்படவில்லை. இன்றைக்கு பெரிய பெரிய பஸ்கள், 58, 68 நபர் கெப்பாசிட்டியுடன் பயணிகளை ஏற்றிக் கொண்டு செல்லும்போது சாலைகள் குழியும் பள்ளமுமாக இல் லாமல் நல்ல முறையில் இருக்க வேண்டியது மிகவும் அவசியம். அப்படி இல்லையென்றால், மெயின் ஸ்பிரிங் பிளேட் உடைந்து

[திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி] [1987 ஏப்ரல் 4

விடும். பஸ்கள் எல்லாம் நல்ல பாதையில் செல்லும் வகையில் சாலைகளை எல்லாம் நல்ல முறையில் அமைத்தாலே, கண்காணித் தாலே, பல நிலைமைகளை சரிக்கட்டலாம் என்பது என்னுடைய கருத்து. ஆகவே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஹைவேஸ் சாலைகளையும், மத்திய அரசின் கட்டுப் பாட்டுக்குள் இருக்கின்ற நெடுஞ்சாலைகளையும் கண்காணித்து, பராமரிக்க உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். முன்பெல்லாம் ஆந்திராவில் தான் சாலை கள் சரியில்லை என்கிற எண்ணம் இருந்து வந்தது. அதற்கு மாறாக, தமிழகத்திலே தரங்கெட்ட சாலைகளாக மாறிவிட் டிருப்பதை மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைப் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்லாமல், சாலைகளைப் பொறுத்தவரையிலே இன்னொன்று பெரிய தொற்று வியாதியாக இருக்கிறது. அதாவது, ரோட்டைப் போட்டுவிட்டு பஞ்சாயத்துக்கள் ஹைவே ஸிடம் ஒப்படைத்து விடுகின்றன. அந்தச் சாலைகள், 15 ஆண்டு களுக்கு முன்னால் ஹைவேசிடம் ஒப்படைக்கப்பட்ட சாலைகள், கேட்பாரின்றி, நாதியற்று முழும் முழுமாகப் பள்ளங்களாக இருக் கின்றன. அந்தச் சாலைகளிலே நம்முடைய பேருந்துகள் செல்லு கின்றபொழுது அன்றாட நிகழ்ச்சிகளாக சாமான்கள் உடை கின்றன. சம்பாதனையைவிட செலவே அதிகமாகிறது. ஆகவே, தயவுகூர்ந்து அந்தத் தாய் தகப்பனில்லாத சாலைகள் இருக்கின் றனவே—பஞ்சாயத்துக்களுக்கும் அரசுக்கும் சம்பந்தப்பட்ட சாலைகள்—அப்படிப்பட்ட சாலைகளை, ஹைவேஸிடம் ஒப்ப டைக்கப்பட்ட சாலைகளைப் பராமரிக்க வேண்டும் என்று பணி வோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல; என்னுடைய பகுதியிலே, மதிப்பிற்குரிய அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள், அங்கே பாலாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டித் தருவதாக. அதை இந்த ஆண்டு பட்ஜெட்டில் தயவு செய்து சேர்த்துக் கொள்ளுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பட்டது) கொடுப்பதே பெரிய காரியம். கொடுத் தால் உட்கார வைத்து விடுகிறீர்கள். நான் பேச வேண்டா மென்று சொல்லியிருந்தால்கூடப் பரவாயில்லை. ஐந்து நிமிடங் களில் முடித்துவிடுகிறேன். மதிப்பிற்கும் மரியாதைக்கும் உரிய அவையினுடைய துணைத் தலைவரவர்களே, என்னுடைய பேச்சை சீக்கிரமாகவே முடித்துக்கொள்கிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. ஆர். கோவிந்தசாமி]

இப்பொழுது 11,000 பஸ்களை விட்டு விட்டார்கள், மதிப்பிற் குரிய அமைச்சரவர்கள். ஆனால் வழியிலே பார்க்கின்ற பொழுது ஐம்பது மைல்களுக்கோ அல்லது எழுபது கிலோ மீட்டர் களுக்குள்ளோ ஒரு கழிப்பிடம் வேண்டாமா? அங்கே பெண்கள் ஒதுங்குவதற்கு ஒரு இடம் வேண்டாமா? அதைச் செய்து தர வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ்ஸிலே செல்லக் கூடியவர்கள் 15 மணி நேரம் செல்கிறார் கள். அவர்கள் கழிப்பிடத்திற்கு எங்கே செல்வார்கள் என்று எண்ணிப் பார்க்க வேண்டாமா? அதை அரசு செய்து தர வேண்டாமா? அரசினுடைய கடமை அல்லவா அது என்று கேட்டு, ஆண்கள் எங்கே சென்றாலும், பெண்களுக்கு—15 மணி நேரம் செல்லக் கூடியவர்களுக்கு—75 கிலோமீட்டர் தூரத்திற்கு ஒரு ஸ்டாப்பிங் கொடுத்து அந்த இடத்திலே கழிப்பிடங்களை, சிறுநீர் கழிப்பிடங்களையும், ஹோட்டல்களையும் அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, இன்றைக்கு பஸ் ஸ்டாண்டுகள் இருக் கின்றன. நகரசபைகளிலே 100-க்கு 99 நகரசபைகளிலே பொருளாதாரம் கிடையாது. சென்னையிலே எடுத்துக் கொண்டாலும்கூட பிராட்வே பஸ் ஸ்டாண்ட், வால்டாக்ஸ் ரோடு பஸ் ஸ்டாண்ட் போன்ற இப்படிப்பட்ட பஸ் ஸ்டாண்டுகளைப் பார்க்கின்றபொழுது கேலிக்கூத்தாக இருக்கின்றது. இவ்வளவு பஸ்களையும் வைக்கக்கூடியவர்கள், பல கோடிக்கணக்கான ரூபாய் முதலீட்டிலே பஸ்களை இயக்கக்கூடியவர்கள் எப்படிச் செய்து தர வேண்டும் என்பதைப்பற்றிச் சிந்திக்க வேண்டும். முன்னால் டி.வி.எஸ். போன்றவர்கள், தனிப்பட்டவர்கள் தனித்தனி பஸ் ஸ்டாண்டுகளை அமைத்தார்கள் என்று சரித்திரச் சான்றுகள் கூறுகின்றன. ஆனால் இன்றைக்கு நமது மதிப்பிற் குரிய அமைச்சரவர்கள் இந்த நகரசபைகள்தான் பஸ் ஸ்டாண்டு களைக் கட்ட வேண்டும் என்பதை விட்டுவிட்டு, நாம்தான் இனி மேல் எடுத்துக் கட்ட வேண்டும். அரசுதான் இந்த பஸ் நிலையங்களை அமைக்க வேண்டும். எல்லா ஊர்களிலும் சரி, அது பேரூர் பஞ்சாயத்தானாலும் சரி அல்லது நகரசபையா னாலும் சரி, இதை அரசு ஏற்றுக் கொண்டு. எல்லா நகரசபை களிலும் பணம் கிடையாது; அதிலேயும் குறிப்பாக குடியாத்தம் நகரசபையிலே பார்க்கின்றபொழுது, அங்கே கட்டித் தர வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தமிழகத்திலே உள்ள அத்தனை பஸ் ஸ்டாண்டுகளையும், நகர பஸ் ஸ்டாண்டுகளையும், அரசு எடுத்து அரசினுடைய சார்பிலே அந்த பஸ் ஸ்டாண்டுகளை விரிவு படுத்தி, இவ்வளவு பஸ்களும் தங்குவதற்கு வசதி வாய்ப்புகளைச் செய்து தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, எனக்குச் சந்தர்ப்பம் அளித்த மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களுக்கு நன்றியைக் கூறி, விடை பெறுகிறேன், ஜெய் ஹிந்த், வணக்கம்.

* **திரு. ஏ. தங்கராசு:** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களால் கொண்டு வரப்பட்ட கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம், கோரிக்கை எண். 39, கோரிக்கை எண். 40, கோரிக்கை எண் 54, கோரிக்கை எண் 55 ஆகிய மானியங்களின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்தமைக்கு நன்றி கூறி, என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைச் சொல்வதற்கு நான் விழைகிறேன்.

(பிற்பகல் 1-10)

மாண்புமிகு தமிழகத்தினுடைய முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவரவர்கள் இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற பிறகு மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களும், இந்தத் துறையில் நேரடி பார்வை ஏற்பட்டதற்குப் பிறகு என்ன முன்னேற்றம் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். 1973-ஆம் ஆண்டு பஸ்களைத் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்று கொள்கை முடிவை எடுத்தார்கள். மாண்புமிகு நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிற்பாடு 1983 ஆம் ஆண்டுதான் அதற்கு முழுமையாக செயல் வடிவம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் பெருமையோடு சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1975-76 ஆம் ஆண்டில் இருந்த பஸ்கள் 1,78,539 தான். இந்த அரசு வந்த பிறகு அந்த எண்ணிக்கையை கொஞ்சம், கொஞ்சமாக படிப்படியாக உயர்த்தி 8,02,710 என்ற அளவுக்கு உயர்த்தியிருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கும்போது என்னைப் போன்றவர்கள் பெருமைப்படுகிறோம்; பூரிப்படைகிறோம். மேலும், தமிழக முதல்வர் டாக்டர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பிறகு ஆரம்பத்தில் ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களாக இருந்ததை படிப்படியாக உயர்த்தி 15 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக உயர்த்தியிருப்பதைப் பார்க்கிறோம். அதன் காரணமாக சுமார் 41,000 தொழிலாளர்கள் பயன்பெற்றிருக்கிறார்கள் என்று பார்க்கும் போது பட்டி தொட்டிகளில் இருக்கிற ஏழை எளிய மக்கள்

எல்லாம் இன்றைக்கு இந்த அரசைப் பாராட்டுகிறார்கள்; போற்றுகிறார்கள். புண்ணியவான் அரசு வாழ்க என்றும், மகான் அரசு வாழ்க என்றும், இந்த அரசு நீடித்து நிலைத்து வாழ வேண்டும் என்றும் பட்டி தொட்டிகளில் இருக்கிற மக்கள் எல்லாம் வாழ்த்துகிறார்கள், போற்றுகிறார்கள். அந்த அளவுக்கு இன்றைக்கு இருக்கிற போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாகச் செயல்படுகிறது, நல்லமுறையில் செயல்படுகிறது என்பதை நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதற்குப் பின்னாலே நம்முடைய முதலமைச்சர் நிவாரண நிதி என்றும், பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு உடனடியாக நிதி வழங்குவது என்றும் இருக்கின்ற வாய்ப்பினை தொழிலாளர்கள் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்பதை இங்கே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதற்குப் பின்னாலே இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுடைய குடும்பங்கள் சிறந்து விளங்கவேண்டும் என்றும் அவர்களுடைய வாழ்க்கைத்தரம் உயரவேண்டும் என்றும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறையை ஏற்றதற்குப் பிற்பாடு பல்வேறு கட்டங்களில் தொழிலாளர்களை அழைத்துப் பேசியிருக்கிறார்கள். அதன் விளைவாக 1977 ஆம் ஆண்டு ஒரு தொழிலாளரின் சராசரி வருமானம் 453 ரூபாயாக இருந்தது நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் டாக்டர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பிறகு, தற்போது இருக்கிற போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறைக்குப் பொறுப்பேற்ற பிறகு, 1977 ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு ஒரு தொழிலாளர் வாங்கக்கூடிய சலுகைகள், படிகள், பஞ்சப்படி, வீட்டுவசதிப்படி, நகர ஈட்டுறுதிப்படி, பணிப்படி, சலவைப்படி, சீருடைப்படி, ஊக்க போனஸ் இப்படி எதுவாக இருந்தாலும் எல்லாவற்றையும் சேர்த்துப் பார்க்கின்றபோது இன்றைக்கு அந்தத் தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே மனநிறைவு ஏற்பட்டு, மன நிம்மதியோடு அவர்கள் வாழ்க்கை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் பார்க்கின்றபோது மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன்; போற்றுகிறேன்.

அதற்குப் பிற்பாடு பார்த்தால், ஒரு தொழிலாளி தன்னுடைய பணிக்காலம் முடிவதற்கு முன்னாலே இறந்துவிட்டால் அவருடைய குடும்பத்திற்கு நஷ்ட ஈடாக வழங்கப்பட்டு வந்த

10,000 ரூபாயை 20,000 ரூபாயாக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். மேலும் வன்முறைச் சம்பவங்களினால் ஒரு தொழிலாளி உயிரிழக்க நேரிட்டால் அவருடைய குடும்பத்திற்கு உடனடியாக 5,000 ரூபாய் வழங்கப்படுகிறது. அதோடு தொழிலாளர் ஈட்டுறுதிக் கழகம் அவர்கள் வீடு கட்டிக்கொள்ள வாய்ப்பையும் ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை எல்லாம் எண்ணிப் பார்க்கும்போது நான் பெருமைப்படுகிறேன்; பூரிப்படைகிறேன்; பாராட்டுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டில் உள்ள 'வேன்'களுக்கு எல்லாம் ஒரு குவார்ட்டருக்கு 150 ரூபாய் விதம் வரி இருந்ததை இன்றைக்கு 250 ரூபாயாக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். 3 மாதங்களுக்கு இப்படி 250 ரூபாய் என்று உயர்த்தியிருந்தாலும், நம்முடைய மாநிலத்திலிருந்து அண்டை மாநிலங்களுக்குச் செல்லும்போது, அங்கே போகிறபோது, 15 டிக்கட்ஸ், 20 டிக்கட்ஸ் அதிகமாக ஏற்றிச் செல்கிறார்கள். நாம் அனுமதித்திருப்பது 6 பிளஸ் 1 தான். அதைவிட கூடுதலாக ஏற்றிச் செல்வதால் வெளிமாநிலங்களுக்குப் போகும்போது ஃபைன் கட்டவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. அதை மனதில் வைத்து, 3 மாதத்திற்கு ஒருமுறை போடுகிற வரியை 1500 ரூபாயாக வைத்துக்கொள்ளலாம். 1500 ரூபாய் என்று போட்டால் அண்டை மாநிலத்திற்குப் போகிற பணம் நம்முடைய மாநிலத்திற்கே கிடைக்கும்; அதேமாதிரி சீட்டையும் 15 என்று அனுமதித்தால் நமக்கு நல்ல வருமானம் வர வாய்ப்பு இருக்கும். அண்டை மாநிலத்திற்குச் செல்கிற வருமானம் நமக்குக் கிடைக்கின்ற வகையில் இதைச் செய்ய வேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, டிரைவர் லைசன்ஸ் வழங்குகிறபோது அந்த டிரைவருடைய புகைப்படத்தை ஒட்டுகிறோம். அவ்வாறு டிரைவருடைய படத்தை ஒட்டுவது போல் தமிழ்நாட்டில் இருக்கின்ற வண்டிகளுடைய முதலாளிகளின் புகைப்படத்தையும் ஒட்ட வேண்டும் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதற்குப் பிற்பாடு, தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் விழுப்புரத்தில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது. அதிலே இருக்கின்ற நிர்வாகிகளும், இயக்குநர்களும், தொழிலாளர்களும் மிகத் திறமையாகவும், நாணயமாகவும், நம்பிக்கையோடும் இன்றையதினம் கிராமப்புறங்களில் பேருந்து வசதிகளை ஏற்படுத்தி நடத்தி வருகிறார்கள். அதிலே ஈடுபட்டிருக்கின்ற அத்தனை பேரையும், அமைச்சரவர்களையும் சேர்த்து நான் பாராட்டி மகிழ்ச்சி அடைகிறேன்.

அடுத்து, தென்னாற்காடு மாவட்டத்தை இரண்டாகப் பிரிக்க வேண்டுமென்று ஒரு ஜி.ஓ. போட்டிருக்கிறார்கள். மாவட்டத்திற்கு ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் என்று துவங்குவதைப் போல—அதாவது கடலூரைத் தலைநகரமாகக் கொண்ட ஒரு மாவட்டமும், விழுப்புரத்தைத் தலைநகரமாகக் கொண்ட ஒரு மாவட்டமும் வர இருக்கிறது. அப்படி வருகிறபோது தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து கடலூரைத் தலைநகராகக் கொண்ட மாவட்டத்தில் வடலூரில் வள்ளலார் போக்குவரத்துக் கழகம் என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்படுத்தித்தர வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதற்குப் பின்னால், பாலங்கள், சாலைகள் என்ற அடிப்படையில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அதிகக் கவனம் செலுத்தவேண்டும். போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அவர்கள் அதிகக் கவனம் செலுத்துவதைப்போல நெடுஞ்சாலைத் துறையிலும் கொஞ்சம் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்பதை என்னுடைய ஆலோசனையாக நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். 1978-ஆம் ஆண்டு அரசு பல்வேறு சாலைகளை மானியத் திட்டத்தின் கீழ் அனுமதித்தது. அதாவது 13 பாலங்கள் கட்டுவதற்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டது. அனுமதி அளிக்கப்பட்ட தொகை 64.32 இலட்சம் ரூபாய். ஆனால் செலவு செய்தது எவ்வளவு தெரியுமா? ரூ. 42.52 இலட்சம். அதன்பின்னர் மாவட்ட நெடுஞ்சாலைத் திட்டத்தின்கீழ் 1986-87ல் அனுமதித்த தொகை ரூ. 145 இலட்சம். செலவு செய்தது எவ்வளவு என்றால், ரூ. 132 இலட்சம். எடுத்துக்கொண்ட வேலையைப் பொறுத்தவரையில் பாலங்கள் 6 சாலைகள் 5. ஆனால் நடைபெறுகிற வேலைகள் மிக, மிகக் குறைவு.

மாவட்ட சாலைத் திட்டங்களைப் பொறுத்தவரையில் 1986-87-ஆம் ஆண்டு அனுமதிக்கப்பட்ட தொகை ரூ. 254.49 இலட்சம். செலவழிக்கப்பட்ட தொகை ரூ. 183.3 இலட்சம். ஆகவே நான் ஒன்றைக் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். எப்படி போக்குவரத்துத்

[திரு. ஏ. தங்கராசு] [1987 ஏப்ரல் 4

துறையில் தனிக்கவனம் செலுத்தப்படுகிறதோ, அதேமாதிரி நெடுஞ்சாலைத்துறையிலும் கவனம் செலுத்தி இன்னும் சிறப்பாக பணியாற்ற வேண்டுமென்று நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஆகவே அதிகாரிகள் செயல்படவில்லை என்று நான் குற்றம் சாட்டவில்லை. ஆனால் இன்னும் கொஞ்சம் அதிகமாகக் கவனம் செலுத்திச செயல்பட்டால் அனுமதிக்கப்பட்ட தொகையைச் செலவு செய்ய முடியும் என்பதை நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன். ஒரு தொகையை, அதாவது ஒரு மதிப்பீட்டை, அனுமதிக்கிறபோது அதே வேலைக்கு அடுத்த ஆண்டு ஒதுக்க வேண்டிய தொகை பன்மடங்காகப் பெருகுகிறது. எனவே இன்னும் கொஞ்சம் அதிகாரிகள் கவனத்தோடு செயல்பட்டால் இந்தத் தொகை மீறாது என்பதை நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதற்குப் பின்னால், என்னுடைய தொகுதியில் மூண்டிய மல்லூருக்கும் கொத்தவாச்சேரிக்கும் இடையில் ஒரு பாலம் கட்ட வேண்டுமென்று தமிழக முதல்வர் அவர்களிடம் நான் ஒரு மனு தந்தேன். அவர்கள் அதனை போக்குவரத்துத் துறைக்கு அனுப்பிவிட்டு எனக்கு ஒரு காப்பி அனுப்பினார்கள். அதற்குப் பிறகு அந்தத் துறையிலிருந்து 18—11—1983 அன்று "அடுத்த ஆண்டு எடுத்துக்கொள்ளப்படும்" என்று வந்தது. அதற்குப் பின்னால் 'அதற்கடுத்த ஆண்டு எடுத்துக்கொள்ளப்படும்' என்று வந்தது. அதற்குப் பின்னால் இந்த வேலைக்கு 40 இலட்சம் ரூபாய் செலவாகும் என்று சொல்கிறார்கள். அது சர்ப்ளஸ் ஆக போகக்கூடிய இடம். அந்த இடத்தில் பாலம் கட்ட வேண்டும் என்றால், சுமார் 10 இலட்சம் ரூபாய் இருந்தால் போதும். ஒரே வருஷத்தில் அந்த 10 இலட்சம் ரூபாயையும் செலவழிக்கப் போவதில்லை. ஆகவே அதை கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நீங்கள் முடித்திருக்க வேண்டும். எப்படியும், மாண்புமிகு அமைச்சரை நான் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், வருகிற ஆண்டிலாவது அந்தப் பாலத்தைக் கட்டித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 1-20)

அதற்குப் பின்னால் என்னுடைய தொகுதியில் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக விருத்தாசலத்திலிருந்து வடலூருக்கு நெய்வேலி, மேட்டுக்...

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. ஏ. தங்கராசு]

கொளக்குடி, கருங்குழி வழியாக, அதற்குப் பின்னால், சிதம்பரத்திலிருந்து கல்குணத்துக்கும் குறிஞ்சிப்பாடி வழியாக, அதற்குப் பின்னால் சிதம்பரத்திலிருந்து வடலூருக்கு, குறிஞ்சிப்பாடி வழியாக, அதற்குப் பின்னால் கடலூரிலிருந்து குறிஞ்சிப்பாடிக்கு, தம்பிபேட்டை, கண்ணாடி, விருப்பாச்சி வழியாக, அதற்குப் பின்னால் கடலூரிலிருந்து குறிஞ்சிப்பாடிக்கு, சுப்பிரமணியபுரம், கோதண்டராமபுரம், புள்ளி ஓடை, ராமநாதன் குப்பம், குள்ளஞ்சாவடி வழியாக பஸ்களை விட வேண்டும் என்றும், அதேபோல திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக நெய்வேலியில் இருந்து திருப்பதிக்கு திருக்கோவிலூர், திருவண்ணாமலை, வேலூர் வழியாக, அதற்குப் பின்னால் நெய்வேலியிலிருந்து குருவாயூருக்கு கோயம்புத்தூர், பாலக்காடு, திருச்சூர் வழியாக, அதற்குப் பின்னால் நெய்வேலியிலிருந்து கீழக்கரை, தூத்துக்குடி, திருச்செந்தூர் வழியாக, குறிஞ்சிப்பாடியிலிருந்து சென்னைக்கு வடலூர், மந்தாரகுப்பம், பண்ருட்டி, விக்கிரவாண்டி வழியாக துரித பஸ் விடவேண்டும் என்று போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொண்டு, வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

*திரு. ச. குமரகுருபர ராமநாதன்: மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, புதிய சிதம்பரனார் மாவட்டத்தில் விளாத்திக்குளம் தொகுதி மிகவும் பிற்பட்ட பகுதியாக சாலைப் பராமரிப்பைப் பொறுத்தவரையில் இருந்து வருகிறது. சாலை வசதிகளே சரிவர கிடையாது. சாலை வசதிகள் இல்லாததால் போக்குவரத்து வசதியும் இல்லை. அதனால் பல கிராமங்களில் உள்ள ஏழைக் குழந்தைகள் கிராமத்தை விட்டு வெளியே போய் படிக்க முடிவதில்லை. இப்படி பல்வேறு வசதிகள் இல்லாத காரணத்தால் மிகவும் பின் தங்கிய நிலையில் விவசாயத்தைத் தவிர வேறு எந்தத் தொழிலும் இல்லாத நிலையில் இருக்கிறார்கள். அதுவும் கடுமையான வறட்சியாக இந்த ஆண்டு நிலவிக் கொண்டிருக்கிறது.

சாலை இல்லாத ஊர்களுக்கு சாலை அமைக்கவும், கிராமப்புற மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கவும் கூடிய திட்டத்திற்கு அதிக நிதி ஒதுக்கீடு செய்து, அதில் சிதம்பரனார் மாவட்டத்தில் என்னுடைய தொகுதியான விளாத்திக்குளம் தொகுதியை முதன்மையாக எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்

[திரு. ச. குமரகுருபர ராமநாதன்] [1987 ஏப்ரல் 4

கிறேன். பேருந்து செல்லும் வழித் தடங்களில் மேம்பாடு செய்
வதற்கான நிதி ஒதுக்கீடு, 3 வருடத்திற்கு தொடர்ந்து பேருந்து
செல்லுகின்ற சாலைகளுக்கு மட்டுமே செலவழிக்கப்பட்டு
வருகிறது. அவற்றில் திட்டப் பணிகள் முடிந்த பிறகும், அரசு
சாலைகளாக எடுத்து பராமரிக்க அரசு ஆணை பிறப்பிக்க
வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மூல வேலைகளை
அசாதாரணமான சந்தர்ப்பங்களில் எடுத்துச் செய்வதற்கு கண்
காணிப்புப் பொறியாளர்களுக்கு 50 ஆயிரம் ரூபாய் வரையில்
தான் பவர் இருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படி
இருப்பதனால் குறைந்தபட்சத் தேவையைக் கூட பூர்த்தி செய்ய
முடிவதில்லை. அதனால் குறைந்தபட்சம் ரூ. 2 லட்சம் வரையில்
மூல வேலைகளை எடுத்துச் செய்வதற்கு கண்காணிப்புப் பொறி
யாளர்களுக்கு அனுமதி கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்
கொள்கிறேன். உடனடியாக செய்து முடிக்க வேண்டிய வேலை
களுக்குரிய நிதி ஒதுக்கீட்டை உடனடியாகச் செய்வதில்லை.
அதனால் சாலைகள் பராமரிப்பு வேலையும் சரிவர நடப்ப
தில்லை. அதனால் கிராமச்சாலைகள் திட்டத்தில் ரோடுகள்
எல்லாம் கெட்டுப் போய் பேருந்துகள் செல்ல முடியாத நிலையில்,
மக்கள் மத்தியில் கெட்ட பெயர் வரக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டு
விடுகிறது. ஆகவே இதுபோன்ற நிலைமைகளில் அதிகமாக நிதி
ஒதுக்கீடு செய்து, அனைத்து சாலைகளுக்கும் பகிர்ந்து
அளிக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாநில
சாலைகளை அகலப்படுத்தும் பணிகளில், குறிப்பாக மதுரை—
தூத்துக்குடி போன்ற சாலைகளை அகலப்படுத்துவதற்கு நிதி
நிலைமை சரியாக இல்லாமல், ரூ. 50,000 வரையில் ஒதுக்கி
கொஞ்சம் கொஞ்சமாக செய்து வருகிறார்கள். தனியாக ஒதுக்
கீடு கொடுத்து மிகவும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பெரிய மாநில
சாலைகளை அகலப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்
கிறேன்.

பாளையங்கோட்டை—அருப்புக்கோட்டை—எட்டையபுரம்—
விளாத்திகுளம் ஆகிய மாவட்ட சாலைகளை இரு வழித் தடங்
களாக மாற்ற வேண்டும். 3¾ மீட்டர் அகலமுள்ள தார்சாலை
களை 7 மீட்டர் அகலமாக மாற்ற வேண்டும். அவற்றை இரு
வழிச்சாலைகளாகவும் மாற்ற வேண்டும். ஐந்தாண்டுகளுக்கு
ஒருமுறைதான் தார் செய்ய வேண்டுமென்று அரசின்
கொள்கை இருக்கிறது. ஆனால் நிதிப் பற்றாக்குறை காரணமாக

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. ச. குமரகுருபர ராமநாதன்]

15 ஆண்டுகள் ஆகியும் அவற்றை எடுத்துச்செய்வதற்கு நிதி
ஒதுக்கப்படுவதில்லை. அதனால் ரோடுகள் சீர்கெட்டுப் போய்
பாழடைந்த சாலைகள் அதிகமாக இருக்கின்றன. இதனால் சரி.
செய்யப்பட்ட சாலைகளின் எண்ணிக்கை குறைந்து விடுகிறது.
இதனால் ரோடு பராமரிப்பு வேலைகளைச் செய்வதுபோல தெரிவ
தில்லை. ரோடு போடுவதற்குள்ள மதிப்பீடுகளில் ரோடு பரா
மரிப்பு செய்பவர்களுக்கும், சாலை ஆய்வாளர்களுக்கும்
செலவினங்கள் சரிக்கட்டப்படுவதால் மதிப்பீடு குறைந்து போய்
சாலைகள் புதுப்பிக்கும் எண்ணிக்கை குறைந்து விடுகிறது.
அரசு ஊழியர்களைப் போல அவர்களுக்கும் சம்பளம் ஒழுங்கு
படுத்திக் கொடுத்தால் சாலைகள் புதுப்பிக்கும் வேலைகளுக்கு
அதிகமாக செலவு செய்யலாம், வேலையிலும் முன்னேற்றம்
காணலாம்.

பார்ட்-2 ஸ்கீமில் பிரேரேபணைகள் செய்யப்படுவதில்
ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலிருந்தும் அத்தியாவசியமான வேலைகள்
அனுப்பப்படுகின்றன. ஆனால் 10 அல்லது 15 ஆண்டு
களாக பிரேரேபணைகள் அனுப்பியும் வேலைகள் நடை
பெறுவதில்லை. இது அரசியல் செல்வாக்குள்ள பகுதிகளுக்கு
தொடர்ந்து சென்று விடுகிறது. குறைந்தபட்சம் ஒரு
ஒன்றியத்திற்கு ஒரு வேலையாவது கொடுத்தால், அத்தியாவசிய
வேலைகளுக்கு நிதி ஒதுக்கீடு செய்து வேலைகளைச் செய்வதற்கு
உதவியாக இருக்கும்.

விளாத்திகுளம் ஒன்றியத்தில் கோட்டூர்-குறுக்குச்சாலை
என்று ஒரு சாலை உள்ளது. இது டிஸ்ட்ரிக்ட் போர்டு காலத்
திற்கு முன்னால் ஆரம்பிக்கப்பட்ட சாலை. இன்றுவரையில்
முழுமையாக அது போடப்படவில்லை. அங்கே கிட்டத்தட்ட
26-க்கு மேற்பட்ட கிராமங்கள் இருக்கின்றன. அடுத்தடுத்து
கிராமங்கள் பல உள்ளன. இதிலே பிள்ளையார்நத்தத்திலிருந்து
டி. சுப்பையாபுரம் வரையில் நெடுஞ்சாலைத் துறையில் ஊரக
வேலை வாய்ப்புத் திட்டத்தின் கீழ் நல்லமுறையில் 13 கி.மீ.
செய்யப்பட்டும், இதுவரையில் தார் செய்யப்படாமலும், போக்கு
வரத்து இல்லாமலும் இருக்கிறது. என்ன காரணமென்று தெரிய
வில்லை. இதிலே கி.மீ. 16/2, 18/8, 19/10, 20/2, 22/8, 23/2, 23/8,
24/4 மற்றும் 26/2ல் உள்ள பகுதிகளில் பள்ளங்களாக உள்ளன.
அதிலே இரண்டு பெரிய பாலங்களும், எட்டு சிறு பாலங்களும்
கட்ட வேண்டும். அந்தச் சாலையை கிராமச் சாலைகள்

திட்டத்தில் எடுத்து தார் சாலையாக மேம்பாடு செய்து, தூத்துக்குடி—மதுரை தடத்தில் குறிப்பிட்ட நேரத்தில், கிலோ மீட்டர் குறைந்த அளவில் போக்குவரத்து செல்ல வசதிகள் செய்து கொடுத்தால் வாய்ப்பாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அருப்புக்கோட்டை—பாளையங்கோட்டை சாலையிலிருந்து மார்த்தாண்டம்பட்டி செல்லும் சாலை மாவட்ட போர்டு காலத்தில் ஆரம்பிக்கப்பட்ட சாலை. இதிலே ஒரு முன் னேற்றமும் இல்லாமல் இருக்கிறது. இதையும் கிராமச் சாலை கள் திட்டத்தில் சேர்த்து விரைவில் பணிகளைச் செய்ய வேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பாளையங்கோட்டை—அருப்புக்கோட்டை சாலையிலிருந்து பிரிகிற கே. குமாரபுரம் சாலை மிகவும் மோசமாக இருக்கிறது. அதையும் கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தில் சேர்த்து, நீண்ட நாட்களாக நிறைவேற்றப்படாத அந்தப் பணியை நிறைவேற்றி வைக்கவேண்டும். குளத்தூர்-வைப்பார் சாலையிலிருந்து பிரியும் கே. சுப்பிரமணியபுரம், ஸ்ரீராமபுரம் வைப்பாறு சாலையை கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தில் சேர்த்து வேலை செய்ய வேண்டும். அங்கேயிருந்து செல்கிற மிக மோசமாகவுள்ள கீழவைப்பார், சிப்பிக்குளம் சாலையையும் இந்தத் திட்டத்தில் சேர்த்து செய்ய வேண்டும்.

பிள்ளையார்நத்தத்திலிருந்து எப்போதும்வென்றான் செல்லும் சாலையில் பிரியும் ஏ. சுப்பிரமணியபுரம், கே. குமரெட்டையா புரம் வழியாக ஈரால் செல்லும் சாலையையும், அருங்குளம் செல்லும் சாலையையும், பிள்ளையார்நத்தம்—எப்போதும் வென்றான் சாலையிலிருந்து எஸ். குமார கிரி செல்லும் சாலையை யும் நகரப் பேருந்துகள் செல்லும் சாலைத் திட்டத்தில் எடுத்து மேம்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

விளாத்திகுளம்-வேம்பார் சாலையிலிருந்து பிரியும் வீரகாஞ்சி புரம், தத்தநேரி, நெடுங்குளம் வழியாக இ. வேலாயுதபுரம் செல் லும் சாலையை பேருந்துகள் சாலைத் திட்டத்தின் கீழ் எடுத்து செய்ய வேண்டும். ஆற்றங் கரையிலிருந்து அச்சங்குளம் செல் லும் சாலையை கிராமச் சாலைகள் திட்டத்தில் சேர்த்து, இடை யில் இருக்கும் குறுக்கீடுகளில் பாலங்கள் கட்டி அந்தப் பகுதியில் சாலை வசதியை மேம்பாடு செய்ய வேண்டும்.

அதைப் போல விளாத்திகுளம் தொகுதி புதூர் ஒன்றியத்தில் இருக்கிற முத்துசாமிபுரம்—தவசிலிங்கபுரம், சிவலார்பட்டி, கம்பத்துப்பட்டி, புதூர்—காடல்குடி, சின்னூர்—ந. ஜெகவீரபுரம் ஆகிய பிற்பட்ட பகுதிகளில் சாலை வசதி செய்யப்படாமல் நீண்ட காலமாக அந்தப் பகுதிகளில் போக்குவரத்து வசதி சரி யில்லாத சூழ்நிலையில் இருக்கிறது. எனவே அந்தச் சாலையை மேம்பாடு செய்ய உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

(பிற்பகல் 1-30)

அதேபோன்று மிக மிக பிற்பட்ட பகுதியாக உள்ள தோல் மாலைப்பட்டியிலே இருந்து இனாம் அருணாசலபுரம் செல்லும் சாலைக்கு மிகவும் முக்கியத்துவம் கொடுத்து, பகுதி—2 திட்டத் திலேயாவது சேர்த்து செப்பனிடப்பட வேண்டும். நீண்ட கால மாக இது செப்பனிடப்படாமல் இருக்கிறது. இங்குள்ள சாலை களில் எல்லாம் சுதந்திரம் அடைந்ததிலிருந்து வேலைகள் நடை பெறாமல் இருக்கின்றன. இதுவரையில் சீர்படுத்தப்படாத சாலை களில் இதுவும் ஒன்று என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மழைக் காலத்தில் போக்குவரத்து துண்டிக்கப்படுவதால், போக்குவரத்து இன்றி அந்தப் பகுதி மக்கள் கிராமத்தை விட்டு வெளியேற முடியாத நிலையில் இருக்கிறார்கள். அதேபோன்று புதூர் ஒன்றியத்தில் கரிசல் குளம்-இடைச்சிபூரணி, வாதலக்கரை, துரைசாமிபுரம் செல்லும் சாலைகளையும், கிராமச் சாலைத் திட்டத்திலேயோ, அல்லது பார்ட்-2 ஸ்கீமிலோ அல்லது வேறு திட்டத்திலேயோ எடுத்து, சீர்படுத்த வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நீண்டகாலமாக அந்தப் பகுதியிலே சாலை வசதிகள் இல்லாத நிலைமையில் போக்குவரத்து வசதி இல்லாமல் அந்தப் பகுதியில் வாழ்கின்ற 4 ஆயிரத்திற்கும் மேற் பட்ட மக்கள் எல்லாத் துறைகளிலும் மிகவும் பின்தங்கிய ஒரு நிலையில் இருக்கிறார்கள். எனவே அந்தப் பகுதிகளுக்கு சாலை வசதிகளை உடனடியாகச் செய்து தரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து நாகலாபுரம், காடல்குடி சாலையில் பேருந்து செல்லும் சாலையில் ஒரு பாலம் அமைத்துக் கட்டப்பட வேண்டும். துரை சாமிபுரம். பூதலப்புரம் செல்லும் சாலையில் ஆறுக்கு மேற்பட்ட சிறு பாலங்கள் அமைத்துத் தரவேண்டும். அடுத்து மாதலப்ப புரம், கந்தசாமிபுரம் சாலைகளில் 2 பாலங்கள் கட்டப்பட வேண்டும். அழகாபுரம், மற்றும் அயன்கரிசல்குளம் சாலையில் ஒரு பாலம் கட்டப்பட வேண்டும்.

[திரு. ச. குமரகுருபர ராமநாதன்] [1987 ஏப்ரல் 4

அடுத்து அரியநாயகிபுரம், மூத்தையாபுரம் சாலைகளில், நெடுஞ்சாலைத் துறையினரால், ஊரக நிலமற்றோர் வேலை வாய்ப்பு உறுதித் திட்டத்திலே வேலை நடைபெற்று வருகிறது. அதில் 1/8 — 3/0 கி.மீ. வரை தொடர்ச்சியாக வேலைத் திட்டத் திலே சேர்த்து, அந்தப் பணியை முடித்துத் தரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

விளாத்திகுளம் ஒன்றியம், எம். குமாரரெட்டையபுரம், ஸ்ரீரங்க புரம், அகிலாண்டபுரம், அருங்குளம் ஆகிய கிராமச் சாலைகளை இணைக்கின்ற வேலைகளைச செய்வதற்கு நெடுஞ் சாலைத் துறை மூலமாக பிரேரேபணைகள் அனுப்பப்பட்டு உள்ளன. அந்த கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றி, பிற்படுத்தப்பட்ட பகுதிகளிலே சாலை வசதிகளை மேம்பாடு செய்யவும், முத்துசாமிபுரம்— மெட்டல்பட்டி சாலை, காடல்குடி—ராமச்சந்திராபுரம் ஆகிய பகுதிகளில் உள்ள சாலைகளை உடனடியாக அமைக்கவும் நட வடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து கன்னியாகுமரியிலிருந்து மண்டபம் வரையுள்ள கிழக்கு கடற்கரைச் சாலையை தேசிய நெடுஞ்சாலையிலே சேர்க்க வேண்டும் என்று நான் அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்தச் சாலைகளில் கன்னியாகுமரியும், ராமேஸ்வரமும் சுற்றுலாத் தலங்களாக இருக்கின்றன. அதேபோல் ராமநாத புரம், மற்றும் தூத்துக்குடி ஆகியவைகள் வியாபார மண்டலங் களாக இருக்கின்றன. மேலும் அதன் கீழ்ப் பகுதி இந்தியாவினுடைய பாதுகாப்புக்கு மிகவும் அத்தியாவசியமான சாலையாக இருக்கிறது. எனவே அந்தச் சாலைகளினுடைய நலன் கருதி, அந்தப் பகுதியை உடனடியாக சீர்படுத்த வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். எனவே இந்தச் சாலை களை தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் சேர்த்து, மேம்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் மிக மிக முக்கியமான பாலங்களில் ஒன்றான விளாத்திகுளம் அருகே அமைந்திருக்கிற வைப்பார் நதியிலே ஒரு மேம்பாலம் அமைக்க வேண்டும். விளாத்திகுளம், தாலுக்காவி னுடைய தலைநகராக இருக்கிறது. அரசினர் மருத்துவமனை, அரசினர் மேல்நிலைப் பள்ளி, நடுநிலைப் பள்ளிகள், அங்காடிகள் மற்றும் பல்வேறு வசதிகளைப் பெற்ற ஒரு நகரமாக அது இருக் கிறது. அனைத்து கிராமப்புற மக்களும் வருகிற ஒரு பகுதியாக வும் இருக்கிறது. மேலும் அது ஒரு பேரூராட்சியாகும். மழைக் காலத்தில் ஆற்றில் வெள்ளம் வரும்போது முழுவதுமாக துண்டிக் கப்பட்டு விடுகிறது. இது சம்பந்தமாக மேம்பாலம் கட்ட

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. ச. குமரகுருபர ராமநாதன்]

வேண்டும் என்று முன்னரே பிரேரேபணைகள் அனுப்பப்பட்டு உள்ளன. அப்படி அனுப்பப்பட்ட பிரேரேபணைகள் மீது அரசு விரைந்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று அன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோல் எங்கள் பகுதியிலே பல் வேறு இடங்களில் நகரப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கும் மாண்பு மிகு அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டு, வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன்.

திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச் சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள மானியக் கோரிக்கைகள் 3, 40, மற்றும் 51 ஆகிய கோரிக்கைகளின் மீது இங்கே பேசுவதற்கு வாய்ப்பு அளித்த மாண்புமிகு அரசுக் கொறடா அவர்களுக்கு நான் முதலில் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர், புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிக்கு வந் வதற்கு முன்னால், 1977-க்கு முன்னால் 7 போக்குவரத்துக் கழகங் கள்தான் இருந்தன.

இன்றைக்கு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிக்கு வந்ததற் குப் பின்னால், இந்த 9 ஆண்டுக் காலத்திலே மேலும் 7 போக்கு வரத்துக் கழகங்களை அதிகப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். 1977-ல் 3,000 பஸ்கள் தான் ஓடிக்கொண்டு இருந்தன. ஆனால் சுமார் இந்த ஒன்பது ஆண்டுக் காலத்தில் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியிலே 7 ஆயிரம் பஸ்களை விட்டு இருக் கிறோம். ஏழை எளிய மக்கள், விவசாய மக்கள் பயன்பெறுகிற அளவுக்கு இன்றைக்கு தமிழ்நாட்டில் சுமார் 7 ஆயிரம் பஸ்களை விட்டு இருக்கிறார்கள் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் அரசில் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1977-ல் நடத்துநர் ஒருவர் அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியில் சேர்ந்தால், அவருடைய சம்பளம் முதலாவதாக 1977-ல் 175 ரூபாயாக இருந்தது. அது 1980-ல் 338 ரூபாயாக ஏறியது. இந்த அரசு வந்ததற்குப் பின்னால் 1983-ல் 438 ரூபாயாக அதை உயர்த்திக் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். 1986-ல் 575 ரூபாயாக ஓட்டுநர்களுக்கு உயர்த்திக் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அதேபோல் நடத்துநர்களுக்கும் 120 ரூபாய், பிறகு 420 ரூபாய், பிறகு 540 ரூபாய் என்று உயர்த்திக் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு எந்தப் போராட்டமும்

[திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்] [1987 ஏப்ரல் 4

இல்லாமல் போக்குவரத்துக் கழகங்களை செம்மையாக நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள், புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய அறிவுரையின் பேரில் நல்ல முறையில் நடத்தி வருகிறார்கள். அதேநேரத்தில் 1977-ல் ஒரு ஓட்டுநருக்கும், நடத்துநருக்கும் 443 ரூபாய் மாதம் சராசரியாக வருமானம் இருந்தது. ஆனால் 1986-ல் ஒரு ஓட்டுநருக்கும், நடத்துநருக்கும் சுமார் 1,350 ரூபாய்க்கு மேல் அவர்களுடைய வருமானத்தை பெருக்கிக் கொடுத்து அந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையில் செயல்பட வேண்டும், அந்த ஓட்டுநர்களும், நடத்துநர்களும் நல்ல முறையில் நடக்க வேண்டும் என்ற காரணத்தை மனதில் கொண்டு, இன்றைக்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் அறிவுரையின் பேரில் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் எந்தவிதமான ஒரு போராட்டமும் இல்லாமல், எந்தவிதமான ஒரு தீமையும் இல்லாமல் நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சியில் இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களை நல்ல முறையில் நடத்திக்கொண்டு வருகின்றார்.

அதே நேரத்தில், 1977-ல் நடத்துநருக்கும், ஓட்டுநருக்கும் உடைகள், காலணிகள் கொடுக்கப்படாமல் இருந்தன. அதற்குப் பிறகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சி வந்ததற்குப் பின்னால் இன்றைக்கு 3 வருடத்திற்கு 2 செட் டெரி காட்டன் உடைகளும், வருடத்திற்கு ஒரு ஜோடி காலணியும் நடத்துநருக்கும், ஓட்டுநருக்கும் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியில்தான் இப்படி நல்ல திட்டங்கள் எல்லாம் நடைபெற்று வருகின்றன.

14 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு தமிழகத்தில் இருக்கின்றன. 14-வது போக்குவரத்துக் கழகம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களைப் பெற்று எடுத்த தாயார் அன்னை சத்தியாவினுடைய பெயரை—எந்த மாவட்டத்திற்கும் கிடைக்காத அந்த ஒரு பாக்கியம் எங்கள் தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கு கிடைத்து, அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகம் என்று—துவக்கி இன்றைக்கு 351 பஸ்களை நமது மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கடந்த 31—3—1987 ஆம் தேதியில் தர்மபுரியிலே துவக்கி வைத்து அது 1—4—1987-லிருந்து அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பெயரில் நடைபெற்று

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்]

வருகிறது. அந்த அன்னை சத்தியா போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்தை இன்றைக்கு தமிழகம் முழுவதும் தர்மபுரியிலிருந்து விடவேண்டும். அதேபோல் எல்லா மாநிலங்களுக்கும் செல்லுகின்ற வகையில் இந்த சத்தியா போக்குவரத்துக் கழக பஸ்களை விடவேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் நான் பணிவன்வோடு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்களையும், நமது மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களையும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல், இன்றைக்கு போக்குவரத்துத் துறையிலே ஒரு புரட்சியை செய்தது நம்முடைய தமிழகம்தான். இன்றைக்கு இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில் போக்குவரத்துக் கழகம் எப்படி இவ்வளவு செம்மையாக நடைபெறுகிறது என்பதையெல்லாம் வெளிமாநிலங்களில் இருந்து வந்து, போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகள் கலந்து பேசி அறிந்து செல்கின்ற அளவுக்கு நம்முடைய தமிழகத்தினுடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உயர்ந்து இருக்கின்றன, சிறந்த முறையில் நடைபெறுகின்றன. அதே நேரத்தில் டெல்லியில் அகில இந்திய ரீதியில் இன்றைக்கு நம்முடைய தமிழ்நாட்டில் உள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு பரிசு எல்லாம் கிடைத்து இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் பெருமையோடு சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1977-க்கு பிறகு இன்றைக்கு 9 ஆண்டு காலத்திலே பட்டி தொட்டிகளுக்கு எல்லாம், கிராமங்களுக்கு எல்லாம் நகர பேருந்துகளை நாம் விட்டுக்கொண்டு இருக்கிறோம். எந்த கிராமத்திற்கும் பாதை இல்லாமல் இல்லை என்ற அளவுக்கு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியில் பாதைகள் போடப்பட்டு இருக்கின்றன. என்னுடைய தொகுதியில் தாசம்பட்டி என்ற கிராமத்திற்கு ஒரு டவுன் பஸ் இயங்கி வருகிறது. ஆனால் தாசம்பட்டிக்குப் போகாமல் ஓடூர் வரைக்கும் அந்த பஸ் போகிறது. மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியில்தான். இன்றைக்கு பின்தங்கிய தர்மபுரி மாவட்டத்தில் 4 பணிமனைகளை துவக்கி வைத்து இருக்கிறார்கள். அதாவது ஊத்தங்கரை, பாலக்கோடு, பென்னாகரம், தெங்கனிகோட்டை ஆகிய இடங்களில் 4 பணிமனைகளை ஏற்படுத்தி, அதே நகரத்தில் இருந்து அந்த தாலுக்காவின் மையத்தில் இருந்து நகர பேருந்து விடவேண்டும் என்று நமது புரட்சித் தலைவர் அவர்களிடம்

[திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்] [1987 ஏப்ரல் 4

எடுத்துக் கூறி இன்றைக்கு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் மாண்புமிகு டாக்டர் முதல்வர் அவர்கள் தர்மபுரி மாவட்டத்திற்கு வருகை தந்த நேரத்தில் அந்த 4 போக்குவரத்துக் கழக பணிமனைகளை துவக்கி வைத்தார்கள்.

(பிற்பகல் 1-40)

அந்தப் போக்குவரத்து பணிமனையை துவக்குகின்ற நேரத்திலே என்னுடைய தொகுதியிலேயும் ஒரு பணிமனையை துவக்கி வைத்தார்கள். அங்கே அந்தப் பணிமனையை துவக்கி வைத்த நேரத்திலே ஒரேயொரு நகரப் பேருந்தை மட்டும் விட்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் பல நகரப் பேருந்துகளை என்னுடைய தொகுதியிலே விடவேண்டும். பென்னாகரம் மிகவும் பின்தங்கிய தாலுக்காவாக இருக்கிறது. புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு 1978-லேதான் அது தாலுக்காவாக பிரிக்கப்பட்டது. இன்றைக்கு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சியில்தான் கடந்த ஒரு மாதத்திற்கு முன்னாலே அங்கே நகரப் பேருந்து விடுவதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நகரப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் இன்றைக்கு ஒரேயொரு நகரப் பேருந்தை விட்டிருக்கின்ற காரணத்தினால், பென்னாகரத்திலிருந்து செல்லமுடிக்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து தாசம் பட்டிக்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து சுற்றுலாத் தலமான ஒகேனேக்கல்லிற்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து ஊத்தமலைக்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து மேற்கே தொப்பையாற்றிற்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து பெருந்துரைக்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து தர்மபுரிக்கும், பென்னாகரத்திலிருந்து பாப்பாரப் பட்டிக்கும், பல நகரப் பேருந்துகளை விட்டு, அங்கே வாழ்கின்ற மக்கள், பென்னாகரம் தொகுதியிலே வாழ்கின்ற மக்கள், மிகவும் பின்தங்கிய மக்கள். வானத்தை நம்பிக் கொண்டிருக்கின்ற மக்கள். அந்த விவசாயப் பெருங்குடி மக்களுக்கெல்லாம் இன்றைக்கு அந்த நகரப் பேருந்துகளை விடுகின்ற நிலைமைகளை உருவாக்கினால், அங்கே விளைகின்ற பொருட்களை நகரங்களுக்குக் கொண்டு வந்து விற்பதற்கு வசதியாக இருக்குமென்று சொல்லி, தொகுதியைப்பற்றி ஒன்றை மட்டும் எடுத்துச் சொல்லி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்]

என்னுடைய தொகுதியில் நாகமலை, கஞ்சல் நத்தம், அஜ்ஜன அள்ளி, ராமகொண்ட அள்ளி, தொன்ன குட்ட அள்ளி, மஞ்சார அள்ளி, பத்ர அள்ளி, கெண்டயனள்ளி, பழையூர் போன்று சுமார் 20-க்கும் மேற்பட்ட கிராமங்களில் 15,000-க்கும் மேலே வாழ்கின்ற மக்கள் மேச்சேரிக்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால், பென்னாகரத்திற்கு வந்துதான் செல்ல வேண்டும். பென்னாகரத்திற்கு வருகின்ற அந்த வீண் செலவை குறைக்கும்பொருட்டு அந்த 15,000 விவசாயப் பெருங்குடி மக்களும் மேச்சேரி செல்ல, தொப்பையாறு வழியாக ஒரு பாதையை அமைத்து, அந்தப் பஞ்சாயத்து யூனியனுடைய பாதையை, கிராம நெடுஞ்சாலைத் துறை மூலமாக எடுத்து, அகலப்படுத்தி அந்தப் பாதையிலே நகரப் பேருந்தை விடும்படி இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(மணியடிக்கப்பெற்று, அடுத்த உறுப்பினர் அழைக்கப்பட்டார்.)

திரு. வி. பி. சிந்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த முக்கியமான ஒரு இலாக்காவைப் பற்றி பேசும்போது இதிலே ஏற்பட்டிருக்கின்ற முன்னேற்றத்தை நான் ஒவ்வொன்றாகக் குறிப்பிட்டுச் சொல்லாவிட்டாலும் நேரத்தைக் கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு, அந்த விளக்கத்திற்குள்ளே போகாவிட்டாலும், ஏற்பட்டிருக்கின்ற சில குறைகளை, உடனடியாக கவனிக்க வேண்டிய சில பிரச்சினைகள் என்ற முறையில் தான் என்னுடைய சில கருத்துக்களை இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

மேலும் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தியது என்பது எந்த விதத்திலும் நியாயப்படுத்தத் தக்கதல்ல என்ற கருத்தை வலியுறுத்திக் கூற விரும்புகிறேன். நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் நமக்குக் கொடுத்திருக்கக்கூடிய தஸ்தாவேஜில்,

"During the year 1986-87, most of the Transport Corporations have incurred loss due to increase in prices. This has necessitated a small increase in bus fare from the 18th March 1987.".

என்று குறிப்பிட்டுள்ளார்கள்.

எனக்குத் தெரிந்த அளவிற்கு அமைச்சரவர்கள் இந்த மன்றத்திலே கொடுத்த அறிக்கைகளை எடுத்துப் பார்க்கும்போது 1978-79-க்குப் பிறகு, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் நஷ்டமே ஏற்படவில்லை. ஏதோ ஒரு கழகத்திலே வேண்டுமென்றால் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கலாம். ஆனால் ஒட்டுமொத்தமாக எடுத்துப் பார்த்தால், 1978-79-க்குப் பிறகு மொத்தத்திலே லாபம்

ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே அதிகப்படியான கழகங்களில் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கின்ற காரணத்தினால் இந்த பஸ் கட்டண உயர்வு வேண்டுமென்று அவசியப்பட்டது என்று கூறுவது அவ்வளவு சரியல்ல. இந்த நேரத்திலும் அதைப் பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்று நான் அரசைப் பணிவோடு வேண்டுகிறேன்.

இரண்டாவதாக ஒரு கருத்தை நான் இங்கே வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏறத்தாழ ஆயிரம் கிராமங்களுக்கு இன்னும் பஸ் வசதிகள் செய்யப்பட வேண்டி இருக்கின்றன. இன்றைய நிதி நிலைமையைப் பார்த்தால் அதை விரைவிலே செய்ய முடியும் என்ற நம்பிக்கையுடன்தான் நான் பேசுகின்றேன். ஆனால் உலக வங்கியிடமிருந்தும், ஐ.எம்.எப்.இடமிருந்தும் நாம ஏராளமாக கடன் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறோம், மத்திய அரசினுடைய உதவியோடு. இந்தக் கொள்கை நாளாவட்டத்தில் தமிழகத்தினுடைய பொருளாதாரத்தையும், நாட்டினுடைய அரசியல உரிமையையும் பெரும் அளவிற்கு பாதிக்கும் என்பதை வலியுறுத்தி கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். காரணம் I.M.F.-ம் World Bank-ம் கொடுக்கக்கூடிய கடனுக்கு கண்டிஷனாலிட்டிஸ் என்று என்னென்ன நிபந்தனைகளுக்கு உள்ளிட்டு அது வழங்கப்படுகிறது என்பதைப் பார்த்தால் அவர்களுடைய நிபந்தனையை நாம் ஏற்றுக்கொண்டால்—ஒருவேளை நான் மிகைப்படுத்திச் சொல்வதாக நீங்கள் கருத வேண்டாம்—நம்முடைய அரசுரிமைக்கும், நாம் பெற்றெடுத்த சுதந்திரத்திற்கும் ஆபத்து ஏற்படுத்துகின்ற நிலைமையை நம்முடைய நாடு அடையும் என்பதில் எனக்கு சந்தேகம் இல்லை. அவர்கள் கொடுக்கக்கூடிய எல்லா நிபந்தனைகளையும் நான் இங்கே விளக்கிக் கூறாவிட்டாலும் ஒரு பஸ்ஸுக்கு 15 ஊழியர்கள் இருந்த ஒரு காலம் உண்டு. ஆனால் I.M.F.-ம் World Bank-ம் நமக்குப் பணம் கொடுக்கும்போது போடக்கூடிய நிபந்தனை இந்த எண்ணிக்கையைக் குறைக்க வேண்டும் என்பது. இன்றைய தினம் தமிழகத்திலே ஒரு பஸ்ஸுக்கு 7½ நபர்கள். அப்படியென்றால் 2 பஸ்களுக்கு 15 நபர்கள் என்ற அளவிற்கு வந்திருக்கிறது. மற்ற எந்த மாநிலத்திலும் இந்த அளவிற்குக் குறைபாடு இல்லை. அதனால் ஏற்படக்கூடிய சிக்கல்களை நான் இங்கே நீண்ட நேரம் விளக்கிப் பேசத் தேவையில்லை.

அமைச்சர் அவர்களுக்கு எங்களுடைய கருத்து நன்கு தெரியும் என்று நினைக்கிறேன். பல கழகங்களில் டபுள் டியூட்டி—ஓட்டுவதற்கு—செய்வதற்கு தொழிலாளர்கள் நிர்பந்திக்கப்படுகிறார்கள். 8 மணி நேரம் என்பது 16 மணி நேரம் வேலை செய்யக் கூடிய நிர்பந்தம். இதனால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. போதுமான அளவிற்கு தொழிலாளர்களை மேலும் வேலைக்கு வைத்துக் கொள்ளக்கூடிய வாய்ப்பையும் நாம் இழந்து கொண்டிருக்கிறோம். தமிழகத்திலே ஆண்டுதோறும் வளர்ந்து வரக் கூடிய வேலையில்லா திண்டாட்டத்தைப் போக்குவதற்கு இந்த World Bank, I.M.F. நிபந்தனையை நாம் ஏற்றுக் கொள்வது எந்தவிதத்திலும் நமக்கு உதவி அளிக்காது என்பதை இங்கே நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அதே மாதிரி பயணிகளுக்கு வழங்கப்பட்ட வசதிகளும் போதாது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் ஒத்துக்கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இந்த சென்னை நகரத்தில் பிராட்வேயில் உள்ளது ஒரு பஸ் ஸ்டாண்ட். உங்களில் பலர் இதைப் பார்த்திருப்பீர்கள் என்று நினைக்கிறேன். அதைப் பார்த்தாலே பஸ் ஸ்டாண்டினுடைய நிலைமை என்ன என்று தெரியும்.

அதைப் போல, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கழிப்பறைகள்—மற்ற இருக்கின்ற இடங்களை நான் மறுப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் நினைக்கக்கூடாது—இல்லாத இடங்களில் அதிகமாக அதற்கான வசதிகளை செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று இங்கே நான் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். சில நல்ல காரியங்களைச் செய்ததை, என்ஜினியரிங் கல்லூரியும், மருத்துவக் கல்லூரியும் அமைத்ததை நான் கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன்—செம்மலை அவர்கள் சிரித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்—நன்றி. ஆனால் 70,000 தொழிலாளிகள் அதற்காகக் கொடுத்த நன்கொடை அறிக்கையிலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காக நன்றி சொல்வதற்கு இந்த அமைச்சர் அவர்கள் தயங்க மாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். தொழிலாளர்களுடைய மகத்தான ஒத்துழைப்பும், தொழிற்சங்கங்கள் அந்தத் துறையிலே அரசுக்கும் நிர்வாகத்திற்கும் கொடுத்த ஒத்துழைப்பும்தான் அந்தத் திட்டங்கள் வெற்றி அடைவதற்கு மிகப்பெரிய காரணமாக அமைந்திருக்கின்றன.

இன்னும் ஒரு பிரச்சினை நான் இங்கே வலியுறுத்திச் சொல்வது சாலைகளிலே ஏற்படுகின்ற விபத்துக்கள் பற்றி. விபத்துக்கள் இந்த ஆண்டு குறைந்திருக்கின்றன. அதற்காக பல நடவடிக்கை

[திரு. வி. பி. சிந்தன்] [1987 ஏப்ரல் 4

களை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது இந்த நிர்வாகம் என்பது எனக்குத் தெரியும். அந்த நடவடிக்கைகளிலே, விவாதங்களிலே ஈடுபட்டவன் நான் என்ற முறையிலே அந்த விளக்கத்திற்குள் நான் போகாவிட்டாலும், சில நிபந்தனைகளை சாலைகளிலே கொண்டுவருவதற்கு அரசு முன்வரவேண்டும் என்பது என்னுடைய வலியுறுத்தல். லாரிகள் குறிப்பிட்ட சில நேரங்களில் பெரிய நகரங்களில் ஓடக்கூடாது என்ற ஒரு நிபந்தனையைப் போடவேண்டும். நிச்சயமாக லாரி அதிபர்களிடமிருந்து பல நிர்ப்பந்தங்கள் ஏற்படும் என்பது எனக்குத் தெரியும். பம்பாய் நகரத்திலே காலை நேரங்களிலும், மாலை நேரங்களிலும், மதியம் உட்பட பகல் நேரத்திலேயும் இந்த லாரிகளை நீங்கள் ரோட்டிலே பார்க்க முடியாது. லாரிகளிலே பொருள்களை ஏற்றிச் செல்வது இரவு நேரத்தில் மட்டும்தான்.

(பிற்பகல் 1-50)

அப்படி உள்ள சில நிபந்தனைகளை இங்கே கொண்டு வருவோமேயானால், விபத்துக்களை இன்னும் குறைப்பதற்குள்ள முயற்சிகளை நம்மால் வெற்றிகரமாகச் செய்யமுடியும் என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். தொழிலாளிகளுடைய ஊதியத்தைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். நல்ல ஒரு ஒப்பந்தம் செய்ததற்காக எங்கள் தரப்பிலே நாங்கள் பாராட்டைத் தெரியப்படுத்தியது உண்டு. அனைத்துச் சங்கங்களும் சேர்ந்து முதன்முறையாகப் போட்ட ஒப்பந்தம். ஆனால் அந்த ஒப்பந்தத்தைக் குறிப்பிட்டும், அந்த சம்பளத்தைக் குறிப்பிட்டும் இப்போது எனக்கு முன்னால் பேசிய உறுப்பினர்கூட இங்கே குறிப்பிட்டார்.

420 ரூபாய் மாதச் சம்பளம் உள்ள, அடிப்படைச் சம்பளம் பெறுகிற ஒரு ஓட்டுநர் 540 ரூபாய் இன்றையதினம் பெறுகிறார் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அப்படியானால், அதைப் படிக்கும்போது, அந்த அறிக்கையைப் படிக்கும்போது, பேச்சைக் கேட்கும்போது, பத்திரிகையிலே செய்தி படிக்கும்போது ஓட்டுநர்களுடைய அடிப்படைச் சம்பளம் 120 ரூபாய் அதிகப்படுத்தியதாக ஒரு நிலைமை ஏற்படும். நான் அந்த விளக்கத்திற்குள் போகவில்லை. பஞ்சப்படி பெறக்கூடிய தொகையிலிருந்து ஒரு தொகையை அடிப்படைச் சம்பளத்தோடு சேர்த்ததால்தான் அந்த உயர்வு ஏற்படுகிறது. ஒட்டுமொத்தமாக, ஒரு

1987 ஏப்ரல் 4] [திரு. வி. பி. சிந்தன்]

தொழிலாளிக்கு அந்த ஒப்பந்தத்திலே கிடைப்பது 99 ரூபாய் 99 ரூபாய் மட்டும்தான்—அரசும் ஒத்துக்கொள்ளும் என்று நினைக்கிறேன். குறைந்தபட்சம் 99 ரூபாய்தான்—சம்பள உயர்வு கிடைத்தது.

மற்ற பல மாநிலங்களிலே, இதே நிலையிலுள்ள துறைகளில் இதை விட அதிகச் சம்பளம் பெறுவது அமைச்சருக்கும் தெரியும் என்று நினைக்கிறேன். நம்முடைய தமிழகத்திலே நெய்வேலி போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கு, ஓட்டுநர்களுக்கு, நடத்துநர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சம்பளத்தையும்—அடிப்படைச் சம்பளம்—நாம் கொடுப்பதையும், ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் 175 ரூபாய் வித்தியாசம் இருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

ஆனால் இந்த ஒப்பந்தத்திலே என்னைப் போன்றவர்களுக்கு மிகப் பெரிய மகிழ்ச்சி ஏற்பட்டது. 240 நாட்கள் வேலை செய்த ஒரு டெம்பரவரி தொழிலாளி, ஒரு இடைக்கால, தற்காலிகத் தொழிலாளி நிரந்தரமாக்கப்படுவார் என்ற ஒரு ஷரத்தை, அனைத்து தொழிற்சங்கங்களுடைய வேண்டுகோளுக்கிணங்க நிர்வாகம் ஏற்றுக்கொண்டது. ஆனால், என்னுடைய கேள்வி எல்லாம், 11 ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட வண்டிகளை நாம் ஓட்டுகிறோம். 80,000-க்கும் மேற்பட்ட தொழிலாளிகள் அந்த இலாகாவிலே பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு மட்டும்தான் இந்தச் சலுகை கிடைக்கவேண்டுமா?

P.W.D. -யிலே, மின்சார இலாகாவிலே, இன்னும் அரசு நடத்துகிற மற்ற பல்வேறு துறைகளிலே அந்த 240 நாட்கள் வேலை செய்தவர்களுக்கும் வேலை நிரந்தரம் செய்யப்பட வேண்டும் என்ற ஒரு வசதி வழங்கப்படுமேயானால், அந்தத் தொழிலாளிகளும் மகிழ்ச்சியுடையவர்களாக இருப்பார்கள் என்பதை இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். 240 நாட்கள் தான் என் சம்பந்தமான ஒப்பந்தம், இவையெல்லாம் இன்னும் நிறைவேற்றப்பட வேண்டியிருக்கிறது. பல இடங்களில், பல துறைகளில் முறையாக நிறைவேற்றப்படவில்லை.

அது மட்டும் அல்ல, தொழிலாளிகள் வேலை முடிந்ததற்குப் பிறகு—உங்களுக்குத் தெரியும் என்று நினைக்கிறேன். பல பேருந்துகளைப் பயன்படுத்தி பயணம் செய்யக் கூடிய உறுப்பினர்களுக்குத் தெரியும்—குறிப்பிட்ட இடத்திலே முறைவரும் வண்டிக்குப் பிறகு பேருந்து ஓடுவதற்குப் பிறகு அடுத்த நாள்

மீண்டும் வண்டி ஓட்டவேண்டும். அவர்கள் தங்குவதற்கு வசதிகள் சில இடங்களில் இருக்கிறது. (குறுக்கீடு) பல இடங்களில் ரெஸ்ட் அவுஸ் இல்லை. அதை உடனடியாக நிறைவேற்றுவதற்கான திட்டங்கள் வேண்டும். நான் அந்த நிறுவனத்தினுடைய நிதி அமைப்புகளையும், நிதி ஆதாரங்களையும் ஆழமாகப் பரிசீலனை செய்த ஒருவன் என்ற முறையில் இங்கே குறிப்பிட விரும்புவது எல்லாம், இன்னும் அதிகப்படியான தொழிலாளிகளுக்கான வசதிகளைச் செய்யக்கூடிய திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்குரிய வலு, அந்த நிறுவனத்திற்கு உண்டு.

உதாரணமாக, வீடு கட்டும் திட்டம். இதைவிட கம்மியான வருமானம் கிடைக்கக்கூடிய தனியார் துறை மற்றும் பல பொதுத் துறைகளில் எல்லாம் தொழிலாளிகளுக்கு வீடு கட்டுகிற திட்டங்கள் எப்படி அமல் நடத்தப்படுகின்றன என்று பார்த்தால் இந்தத் துறையில் இன்னும் பெருமளவிற்கு நாம் முன்னேற வேண்டியிருக்கிறது என்பது தெரியும். அதை விமர்சனம் என்ற முறையில் சொல்லும்போது, பல்வேறு துறைகளிலுள்ள நிர்வாக அமைப்புக்களில் நான் அதைக் குறிப்பிடும்போது சபாநாயகர் அவர்கள் 'பொதுவாகச் சொல்லாதீர்கள்' என்று அடிக்கடி சொல்வது எனக்குத் தெரியும். நீங்கள் அதைச் சொல்வீர்கள் என்று தெரிந்து கொண்டே நான் சொல்கிறேன் . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நான் மட்டும் சொல்லவில்லை. இந்தியாவில் இருக்கிற சட்டமன்றங்களிலே தலைமை தாங்குகிற எல்லோரும், பாராளுமன்ற சபாநாயகர் உட்பட சொல்வார்கள். பாராளுமன்ற மரபு அது.

திரு. வி. பி. சிந்தன் : இருந்தாலும் அந்தக் கஷ்டங்களையும், அந்தச் செய்திகளையும் அன்றாடம் தெரிந்துகொள்ளக்கூடிய ஒருவன் என்ற முறையிலே அந்தத் துறையிலே லஞ்சத்தையும், ஊழலையும் போக்குவதற்கான நடவடிக்கை பெருமளவுக்கு எடுக்கவேண்டும் என்பதை வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

உதாரணமாக. 15 தினங்களுக்கு முன்னால் எனக்கு ஒரு டிரைவர் தேவைப்பட்டது. லைசென்சுடன் ஒரு பையன் வந்தான். வண்டி ஓட்டுகிறேன் என்று சொன்னான். என்னுடைய அலுவலகத்திலிருந்து அந்த வண்டியை பின்னால் எடுக்கச் சொன்னால்—நான் மிகைப்படுத்திச் சொல்லவில்லை. ஒரு கெஜம்

பின்னாலே அந்த வண்டியை எடுப்பதற்கு, என்னுடைய வண்டி நல்ல கண்டிஷனிலே உள்ள வண்டி—அதை எடுக்க முடியவில்லை. அவன் லைசென்சு பெற்றது எப்படி என்று கேட்கிறேன். நான் உங்களுக்கு கதை சொல்ல விரும்பவில்லை. ஆகவே கீழ் மட்டங்களிலே இப்படி பல்வேறு தொந்தரவுகள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்னொரு பிரச்சினையாக நான் இங்கே வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புவது, ஆம்னி பஸ்களுடைய பிரச்சினை. இவர்களுக்கு லைசென்ஸ் வழங்குகிறவர்கள் யார்? இவர்களுக்கு லைசென்ஸ் உண்டா என்று சோதனை செய்கிறவர்கள் யார்? எனக்குத் தெரிந்த கணக்கு, அமைச்சர் அவர்கள் தவறு என்று சொன்னால், திருத்தட்டும். 65 ஆம்னி பஸ்களுக்கும், இண்டர்-ஸ்டேட் பஸ்கள் 15 அல்லது 20-க்கும் தான் லைசென்ஸ் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றது. ஆனால் அதைவிட அதிகமாக 200-க்கும் மேற்பட்ட பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக் கின்றன. இதை, நம்முடைய பொதுத்துறைக்குப் போட்டியாக வருகிறது என்ற ஒரு காரணத்திற்காக மட்டும் நான் சொல்ல வில்லை. இந்த லைசென்ஸ்களை வழங்குவது யார்? தடுப்பதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்படவிருக்கிறது லைசென்ஸ் இல்லாமல் ஓடக்கூடிய இப்படிப்பட்ட பஸ்களை என்பதை நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

நேரம் அதிகமாக இல்லாத காரணத்தினாலே, இன்னொரு விஷயத்தை மட்டும் கூறிக்கொள்கிறேன். துறைமுகங்களுக்காகப் போடப்பட்ட திட்டங்களிலே 3 கோடி ரூபாய் நீங்கள் போட்டிருக் கிறீர்கள். இந்த 3 கோடியை வைத்து குளச்சலில் அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமானால், இராமேஸ்வரத்திலே அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமானால், அல்லது நாகப்பட்டினத்திலே நாம் விரும்பக்கூடிய அளவுக்கு ஒன்றை ஏற்படுத்தவேண்டுமானால் இந்த மூன்று கோடியில் என்ன முடியும் என்பதை நான் உங்களைக் கேட்க விரும்புகிறேன். துறைமுகங்களின் அபிவிருத்திக்காக, ஆக்கப்பூர்வமான எந்த ஆலோசனையும் இதில் இல்லை என்பது என்னுடைய விமர்சனம். உடனடியாக செய்யவேண்டிய வேலைகளுக்கு 1 லட்சம், 5 லட்சம், 10 லட்சம் என்று ஒதுக்கப்பட்டதே தவிர அந்த துறைமுகங்களை விரிவுபடுத்தி அங்கே உள்ள வேலையில்லாதவர் களுக்கு வேலைவாய்ப்புகளை அதிகப்படுத்துவதற்கு,

அபிவிருத்திப்படுத்துவதற்கான வழிவகைகள் அதில் இல்லை. இன்னும் ஒரு விஷயத்தை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இந்தியாவினுடைய பெருமைக்குரிய ஒரு தொழில் நிறுவனமான விசாகப்பட்டினம் ஷிப் பில்டிங் யார்டை கணக்கில் எடுக்கிறேன். நமக்குத் தேவையான கப்பல்களை கட்டுவதற்குரிய ஆற்றல் மிகுந்த பணியாளர்கள், பொறியியல் ஆட்கள், என்ஜினியர்ஸ் அங்கே இருக்கிறார்கள். திறமையான தொழிலாளிகளும் இருக்கிறார்கள். நாம் அந்நிய நாடுகளுக்குச் சென்று, ஜப்பானுக்குச் சென்று, மற்ற நாடுகளுக்குச் சென்று கப்பல் வாங்கவேண்டிய அவசியம் என்ன? விலை குறைவா என்கிற விஷயத்திற்கே நான் போகவில்லை. அத்தகைய கப்பல்களை இங்கே வாங்க முடியாதா? அத்தகைய கப்பல்களை இங்கே வாங்கிக்கொண்டு நம்முடைய வேலைகளைப் பூர்த்தி செய்யக் கூடாதா? நான் பூம்புகார் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷனைப் பற்றித் தான் குறிப்பிடுகிறேன். மூன்று கப்பல்களை நாம் வெளி நாட்டிலிருந்து வாங்கி இருக்கிறோமே . . . (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கடைசியாக பதில் சொல்லவேண்டியிருந்தாலும்கூட நாளைக்கு செய்தி பத்திரிகையிலே வரும் என்ற காரணத்தால், இதற்குப் பொருத்தமான பதிலைச் சொல்வது கடமை என்று கருதுகிறேன். மத்திய அரசாங்கம் சொல்லிய முறைப்படியும் மற்றும் இங்கே இருக்கின்ற பல்வேறு அரசியல் கட்சிகளின் விமர்சனப்படியும், உலகத்திலே இருக்கின்ற அத்தனை ஷிப்பிங் யார்டிலே இருந்தும் என்னென்ன விலைக்குக் கொடுக்கிறார்கள் என்ற ஒப்பந்தத்தை—குளோபல் டெண்டர் ஒன்றைக்—கேட்டு அதிலேதான் முடிவு எடுக்கப்பட்டது. அப்படி முடிவெடுக்கப்படுகிறபோது, எந்த நாடு என்று நம்மால் பார்க்க முடியவில்லை. அதை ஒப்பிடுகிறபோது நம்முடைய நாட்டிலே தயாரிக்கப்படுகின்ற கப்பல்களின் விலை பல மடங்கு அதிகமாக இருந்த காரணத்தால் இப்படிப்பட்ட கப்பலை வாங்கவேண்டிய நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

திரு. வி. பி. சிந்தன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சற்று விலை அதிகமாக இருந்தாலும், நம்முடைய கப்பலையே வாங்கவேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்துகிறேன். அது இந்த

நாட்டின் பொருளாதாரத்தினுடைய முன்னேற்றத்திற்கு அவசியம். [illegible] அந்த விவாதத்துக்கே போகவில்லை. (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நானும் அப்படிப்பட்ட விவாதத்தை இப்போது மனதிலே வைத்துக் கொள்ளவில்லை. நாடு பூராவும் இதை ஒரு கொள்கை முடிவாக, இந்தியத் துணைக் கண்டம் முழுவதும் இப்படி ஒரு கொள்கை முடிவாக எடுத்து விட்டால் இந்தப் பிரச்சினை இருக்காது. நாம் தனியாக ஒரு மாநிலத்திலே இருந்து கொண்டு, ஒரு தனியான கொள்கை முடிவு எடுப்பது என்பது கடினமான காரியம்.

திரு. வி. பி. சிந்தன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இது தேசிய வளர்ச்சியினுடைய பிரச்சினை, நாட்டினுடைய தொழில் முன்னேற்றத்தினுடைய பிரச்சினை என்ற கொள்கை அடிப்படையிலே நின்றுதான் பேசுகிறேன். இன்றையதினம் நம்முடைய நாட்டிலே உபயோகப்படுத்தக்கூடிய பல பொருள்கள் இதைவிட மலிவான விலைக்கு வெளி நாடுகளிலே வாங்க முடியும். அதை நாம் ஊக்குவிக்கிறோமா? ஊக்குவிக்கக்கூடாது என்ற கருத்தை மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் நான் வலியுறுத்துகிறேன்.

இன்னும் நான் சொல்லவேண்டியது, இரண்டு மூன்று பிரச்சினைகள் இருக்கின்றன. ஆட்டோ, டாக்சி, ஆட்டோரிக்ஷா வழங்கும்போது, கூட்டுறவு அமைப்புகளின் மூலமாக—சில அமைப்புகள் உண்டு. எனக்குத் தெரியும்—அந்த ஆட்டோ ரிக்ஷா ஓட்டுகின்றவர்கள் பேரில் அது வாங்கப்படும். இந்த சென்னை மாநகரத்தில் பலர், சில அரசியல் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள், சில தலைவர்கள் 20, 30 ஆட்டோரிக்ஷாக்களை சொந்தமாக வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு அது எப்படிக் கிடைக்கது? ஆட்டோரிக்ஷாக்களுக்கு லைசென்ஸ் [illegible] அதிகாரி மாநில அரசிடம்தான் இருக்கிறது. ஆனால் அவர்களுக்கு மட்டும் எப்படி இவ்வளவு லைசென்ஸ்கள் கிடைக்கின்றன? [illegible] டாக்சி [illegible] [illegible] அவர்கள். சர்வீஸ் [illegible]

கண்டிஷன்களையும் நாம் முறைப்படுத்த வேண்டும். After all You are a welfare state மக்களுடைய நலன்களைப் பாதுகாக்கிற அரசு அல்லவா இது? அவர்களுடைய ஊதியத்தை, அவர்களுடைய சர்வீஸ் கண்டிஷன்களைப் பாதுகாக்கும் சட்டங்களைக் கொண்டு வர அரசு முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அவையின் முன் அனுமதியுடன் அவையின் அலுவல் நேரம் சிறிது நீட்டிக்கப் படுகிறது.

(பிற்பகல் 2-00)

திரு. வி. பி. சிந்தன் : அடுத்து நான் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புவது பாலங்கள் மற்றும் ரோடுகள் பற்றியதாகும். சில பாலங்களையும் ரோடுகளையும் நான் பட்டியல் போட்டுக் காட்ட முடியும். ஆனால் நேரமில்லை. தமிழகத்தில் பல நல்ல ரோடுகள் உண்டு. அதை நான் மறந்து பேசுவதாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நினைக்க வேண்டாம். ஆனால் பல ரோடுகளில் பஸ் ஓட்ட முடியாத நிலை இருக்கின்றது. சைக்கிளில் செல்வதற்கும், நடந்து செல்வதற்கும்கூட முடியாத நிலையில் இருக்கின்றன. அதிகப்படியான மோட்டார் டேக்ஸ் போடுகிறீர்கள். அதைப் போலவே சீட்டுக்கும் அதிகமாக வரி வசூலிக்கிறீர்கள். இப்படி அதிகமாகக் கட்டணத்தை வசூலிக்கும்போது என்னுடைய கேள்வியெல்லாம் இந்தியாவில் வேறு எங்கேயும் இல்லாத அளவுக்கு 50 சதவிகிதம் சர்சார்ஜ் ஆன் மோட்டார் டேக்ஸ், மத்திய அரசுக்குப் போகக் கூடாது என்ற நோக்கத்தின் அடிப்படையில் 50 சதவிகிதம் சர்சார்ஜ் போட்டிருக்கலாம். அது வேறு விவகாரம். இதற்கு மேலே, உலக வங்கியிலிருந்து கிடைக்கிற பணத்தை நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு 12 அல்லது 14 சதவிகிதம் வட்டிக்குக் கொடுத்து அதிலும் நிறைய பணம் கிடைக்கிறது. பல பைனான்ஸ் கார்ப்பரேஷன்களில் இருந்தும் பெறுகிறீர்கள். இதில் ஒரு 25 சதவிகிதமாவது—30 சதவிகிதம் வந்தினால் எனக்கு இன்னும் மகிழ்ச்சி—இந்தப் பாலங்களுக்கும் ரோடுகளுக்கும் என்று ஆண்டுதோறும் ஒதுக்கக் கூடாதா? அத்தகைய ஒரு நிலையை தமிழக அரசு கடைப்பிடிக்க வேண்டும் என்பதைத்தான் நான் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன் சென்னையில் என்னுடைய தொகுதியைப் பற்றிப்

பேசினால் பல மணி நேரம் பேச முடியும்—என்னுடைய தொகுதியிலும், சென்னையிலும்—தமிழகத்து தலைநகரில்—கிராமங்களிலும் மற்ற இடங்களிலும் பல ரோடுகள் நடந்துகூட செல்ல முடியாத நிலைமையில் இருக்கின்றன.

அடுத்து இந்தப் பிரச்சினையோடு சம்பந்தமில்லை என்றாலும் கூட இன்னொரு கருத்தையும் இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். அரசு காண்ட்ராக்ட் முறையில் செய்யும் நடைமுறையைக் கைவிட வேண்டும். இதை ஒரு அரசியல் கட்சியைச் சார்ந்தவன்—அதாவது மூன்று மாநிலங்களில் ஆட்சி நடத்தும் பொறுப்பேற்றிருக்கிற கட்சி—என்ற முறையில் இங்கே நான் பணிவன்போடு வேண்டிக் கொள்கிறேன். காண்ட்ராக்ட் முறையைத் தவிர்க்க வேண்டும். பஞ்சாயத்து அல்லது நகராட்சி அல்லது மாநகராட்சி எஞ்சினியர்களை வைத்து ரோடு சம்பந்தமான ஸ்கீம் போட்ட பிறகு அதற்குத் தேவையான கல், மற்ற பொருள்களை எல்லாம் விலை கொடுத்து வாங்கி, இந்த எஞ்சினீயர்களின் பொறுப்பிலேயே அன்றாடம் வேலை செய்யக் கூடிய தொழிலாளர்களை ஏராளமாக ஏற்றிக் கொண்டு வந்து, இவ்வளவு சம்பளத்திற்கு இவ்வளவு வேலை என்று அறிவிப்பு கொடுத்து வேலை வாங்க வேண்டும். ஏராளமாக வந்து இப்படி வேலை செய்யத் தயாராக இருக்கிறார்கள். இன்றையதினம் காண்ட்ராக்டர்கள் நாம் போடுகிற திட்டத்தில் ஒரு பெரும் பகுதியைக் கொள்ளை அடிக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக தமிழகத்தின் அரசியலையே ஆட்டி வைக்கும் பலம் வாய்ந்தவர்களாக அந்தக் காண்ட்ராக்டர்கள் மாறிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பலரை இங்கே குறிப்பிடாவிட்டாலும்கூட கடந்த 10, 15 ஆண்டுகளில் இது பெருமளவுக்கு வளர்ந்திருக்கிறது என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அந்த காண்ட்ராக்ட் முறையை ஒழித்து நேரடியாக இந்த வேலைகளைச் செய்வதற்குரிய முறையில் ஊக்குவிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (மணி அடிக்கப்பெற்றது)

ஒரு சில பிரச்சினைகளோடு முடித்துக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டுதல்கள் உண்டு. இருந்தாலும் ஒரு விஷயத்தில் நான் வலிமையான கண்டனத்தைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒவ்வொரு

பணிமனையிலும் 30, 40, 50 பேர்வரை ஓட்டுநர்கள்; நடத்துநர்கள் டெக்னிகல் தொழிலாளர்கள்—கண்டிப்பாக 50-க்கு மேல் உண்டு, நான் அமைச்சர் அவர்களுக்குப் பட்டியலே போட்டுக் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறேன்—வேலை செய்யாமல் சம்பளம் வாங்கும் நிலை இருக்கிறது. ஏன் அவர்களுக்கு அந்த உரிமையைக் கொடுக்கிறார்கள்? கடந்த 20 வருடங்களாக தமிழகத்தில் ஒரு சாபக்கேடு என்று சொல்லுகிற முறையில் இது அமைந்திருக்கிறது ரகசிய வாக்கெடுப்பு மூலம் சங்கங்களுக்கு அங்கீகாரம் கொடுங்கள். நான் தயார். ஆனால் அந்தச் சங்கங்களுடைய செயலாளருக்கு அல்லது ஒரு குறிப்பிட்ட நபருக்கு மட்டும் "நீ வேலை செய்ய வேண்டாம்; சங்க வேலை செய்" என்று அனுமதிக்கலாம். கே. கே நகரில் உள்ள டெப்போவில் 75 பேர் ஓ.டி. என்று போடுகிறார்கள். ஓ.டி. என்றால் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும். இந்த நிலையைப் போக்க வேண்டுமென்று கேட்டு அமைகிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி: மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சிந்தன் அவர்களுடைய பல கருத்துக்களில் எனக்கு உடன்பாடு உண்டு. இதிலே உடன்பாடு சுத்தமாக இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அவர் சொல்கிறபடி எல்லா பணிமனைகளிலும் அரசாங்கத்தின் அனுமதியோடு அல்லது போக்குவரத்துக் கழகத்தின் அனுமதியோடு இப்படி நடக்கிறது என்று என்னாலே ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. குறிப்பாக எங்கேயாவது தவறுகள் இருக்குமானால் அதுபற்றி நிச்சயமாக நடவடிக்கை எடுக்கலாம். சில நேரங்களில் தொழிலாளர்கள் மத்தியில் கடுமையான பிரச்சினைகள் எழும்போது தொழிலாளர்களுக்கு உண்மையான நிலைமைகளை எடுத்துச் சொல்ல, தொழிலாளர்களுக்கு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் என்னென்ன செய்திருக்கின்றன, உண்மையான நிலை என்ன என்பதைத் தெரிவிக்க வேண்டும், அவர்கள் உள்ளத்திலே உள்ள கொந்தளிப்பை அடக்க வேண்டும் என்பதற்காக, நிலைமைகளை விளக்கிச் சொல்ல சில நேரங்களில் சில தலைவர்களுக்கு அனுமதி கொடுக்கப்படுகிறது. நாற்பது பேர், ஐம்பது பேர் என்று சொல்லுவது ஏற்றுக்கொள்ள முடியாத ஒன்று. அதைப் பற்றி விவரம் தந்தால் நிச்சயமாக நாம் நடவடிக்கை எடுக்கலாம்.

7. அறிவிப்பு.

பேரவை அலுவல்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. இன்று (4—4—1987) கூடிய அலுவல் ஆய்வுக் குழுவில் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகளுக்கிணங்க பேரவையின் அலுவல்கள் கீழ்க் கண்டவாறு நடைபெறும்:

6—4—1987 (திங்கட்கிழமை) ... மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் சம்பந்தப்பட்ட மானியக் கோரிக்கை எண்கள் 3, 39, 40, 54 மற்றும் 55 மீதான விவாதம் தொடரும்.

7—4—1987 (செவ்வாய்க்கிழமை) ... மானியக் கோரிக்கை எண் 31—பழங்குடியினர் ஆதி திராவிடர் முதலியோர் நலன்.

8—4—1987 (புதன்கிழமை) ... மானியக் கோரிக்கை எண் 17—கல்வி (காலையிலும் மாலையிலும் நடைபெறும்).

9—4—1987 (வியாழக்கிழமை) ... மானியக் கோரிக்கை எண் 35—நுகர் பொருள் வழங்கல்.

10—4—1987 (வெள்ளிக்கிழமை) ... மானியக் கோரிக்கை எண் 21—மீனளம். மானியக் கோரிக்கை எண் 32—பின் தங்கிய வகுப்பினர் முதலியோர் நலன்.

11—4—1987 (சனிக்கிழமை) ... மானியக் கோரிக்கை எண் 23—கூட்டுறவு.

12—4—1987 முதல் 19—4—1987 வரை ... பேரவைக் கூட்டம் இல்லை.

20—4—1987 (திங்கட்கிழமை) ... மானியக் கோரிக்கை எண் 29—தொழிலாளர் நலனும், தொழிற்சாலைகளும்.

மானியக் கோரிக்கை எண் 44—எழுதுபொருள் அச்சுத்துறை.

[பேரவைத் துணைத் தலைவர்]

21—4—1987 (செவ்வாய்க்கிழமை)	...	மானியக் கோரிக்கை எண் 30—சமூக நலன்.
		மானியக் கோரிக்கை எண் 27—கதர்த் துறை.
22—4—1987 (புதன்கிழமை)	...	மானியக் கோரிக்கை எண் 1—நிலவரித் துறை.
		மானியக் கோரிக்கை எண் 11—மாவட்ட நிர்வாகம்.
		மானியக் கோரிக்கை எண் 41—இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு.
		மானியக் கோரிக்கை எண் 46—இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும்.
		மானியக் கோரிக்கை எண் 9—மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள்.
23—4—1987 (வியாழக்கிழமை)	...	மானியக் கோரிக்கை எண் 18—மருத்துவம்.
		மானியக் கோரிக்கை எண் 19—பொதுச் சுகாதாரம்.
24—4—1987 (வெள்ளிக்கிழமை)	...	மானியக் கோரிக்கை எண் 24—தொழில்கள்.
		மானியக் கோரிக்கை எண் 51—தொழில் வளர்ச்சி குறித்த மூலதனச் செலவு.
25—4—1987 (சனிக்கிழமை)	...	மானியக் கோரிக்கை எண் 13—நீதி நிர்வாகம்.
		மானியக் கோரிக்கை எண் 14—சிறைச்சாலைகள்.

மற்ற மானியக் கோரிக்கைகள் பற்றி பின்னர் அறிவிக்கப்படும்.

1987 ஏப்ரல் 4] [பேரவைத் துணைத் தலைவர்]

பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, 6—4—1987 திங்கட்கிழமை காலை 10-00 மணிக்கு பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 2.08 மணிக்கு ஒத்தி வைக்கப் பெற்றது.

8. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

(அ) சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்—எதுவுமில்லை.

(ஆ) அறிக்கைகள், அறிவிக்கைகள் ஏனைய தாள்கள்.

121. கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1987-88 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

122. கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி, கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் கோரிக்கை எண். 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1987-88 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

123. கோரிக்கை எண். 39—சாலைகளும் பாலங்களும் மற்றும் கோரிக்கை எண். 54—சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகியவற்றின் மீதான தமிழ்நாட்டின் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் பற்றிய 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆய்வும், 1987-88 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டங்களும் (தமிழ், ஆங்கிலம்).

124. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுரை, 1987-88 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

125. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை பற்றிய சாதனை விளக்க அறிக்கை, 1987-88 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

[பேரவைத் துணைத் தலைவர்]

126. 1986 ஆம் ஆண்டிற் தமிழ்நாடு பால் உற்பத்தியாளர்கள் [illegible] (தமிழ் ஆங்கிலம்).

127. 1986 ஆம் ஆண்டிற் தமிழ்நாடு பால் உற்பத்தியாளர்கள் கூட்டுறவு இணையத்தின் சிறப்புக் கூறுகள் பற்றிய குறிப்பு (தமிழ்).

128. இந்தியத் தணிக்கைத் துறைத் தலைவரின் 1982-83 ஆம் ஆண்டிற்கான வருவாய் வரவினங்கள் தொடர்பான அறிக்கையில் வணிக வரிகள்—அறநிலையத் துறை குறித்த பத்திகள் மீதான பொதுக் கணக்குக் குழுவின் ஐம்பத்தாறாவது அறிக்கை.

129. இந்தியத் தணிக்கைத் துறைத் தலைவரின் 1983-84 ஆம் ஆண்டிற்கான (சிவில்) அறிக்கையில் பொது (முதலமைச்சரின் சத்துணவுத் திட்டம்) துறை தொடர்பான பத்தி 3.1 மீது பொதுக் கணக்குக் குழுவின் ஐம்பத்தேழாவது அறிக்கை.

130. மனுக்கள் குழுவின் இரண்டாவது அறிக்கை.

131. உடுக்குறியிடப் பெறாத வினாக்களும், விடைகளும், (எண்கள் 1 முதல் 50 வரை).

இணைப்பு I

(45ஆம் பக்கத்திலுள்ள உடுக்குறியிடாத வினா எண். 2949-க்கான விடையைக் காண்க.)

1984–85 ஆம் ஆண்டில் முதியோர் உதவித் தொகை கேட்டு வரப்பெற்ற விண்ணப்பங்கள் மற்றும் ஒப்பளிக்கப்பட்ட விண்ணப்பங்களின் மாவட்டவாரியான விவரங்கள் :—

வரிசை எண்ணும் மாவட்டமும்.		1984–85 ஆம் ஆண்டில் வரப் பெற்ற மனுக்களின் எண்ணிக்கை		
		முதியோர் ஓய்வூதியம் சாதாரணம்.	உடல் ஊனமுற்றோர்.	விதவைகள்.
(1)		(2)	(3)	(4)
1. சென்னை ..	..	4,465	390	5,027
2. செங்கற்பட்டு	..	5,419	2,564	5,119
3. வடாற்காடு	..	6.160	1,188	4,399
4. தென்னாற்காடு	..	11,587	2,246	8,239
5. தஞ்சாவூர்	..	10,050	911	7,591
6. திருச்சி ..	..	4,670	1,402	4,817
7. புதுக்கோட்டை	..	1,260	169	1,451
8. மதுரை ..	..	11,347	1,246	9,308
9. இராமநாதபுரம்	..	983	156	646
10. காமராசர்	..	1,848	249	1,171
11. பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம்.		1,079	295	914
12. திருநெல்வேலி	..	4,642	713	1,796
13. சேலம் ..	..	6,301	927	3,841
14. பெரியார் ..	..	1,793	512	956
15. கோயம்புத்தூர்	..	2,190	288	1,38
16. தருமபுரி ..	..	1,425	252	58.
17. நீலகிரி ..	..	637	103	437
18. கன்னியாகுமரி	..	1,612	393	630
மொத்தம்	..	77,468	14,004	58,309

[1987 ஏப்ரல் 4

வரிசை எண்ணும் மாவட்டங்களும்.	ஒப்பளிக்கப்பட்ட மனுக்களின் எண்ணிக்கை.		
	முதியோர் ஓய்வூதியம் சாதாரணம்.	உடல் ஊனமுற்றோர்.	விதவைகள்.
(1)	(5)	(6)	(7)
1. சென்னை	1,492	95	1,705
2. செங்கற்பட்டு ..	3,973	693	2,746
3. வடாற்காடு ..	2,398	364	1,921
4. தென்னாற்காடு ..	4,846	791	4,007
5. தஞ்சாவூர் ..	3,642	221	2,913
6. திருச்சி	685	185	1,107
7. புதுக்கோட்டை ..	477	33	618
8. மதுரை	5,051	311	4,396
9. இராமநாதபுரம் ..	289	31	190
10. காமராசர் ..	431	25	190
11. பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம்.	516	83	338
12. திருநெல்வேலி ..	665	96	223
13. சேலம்	2,306	277	1,232
14. பெரியார்	799	148	440
15. கோயம்புத்தூர் ..	1,066	86	802
16. தருமபுரி	370	22	78
17. நீலகிரி	91	10	44
18. கன்னியாகுமரி ..	202	85	97
மொத்தம் ..	29,299	3,556	23,047

1987 ஏப்ரல் 4]

இணைப்பு II

(54ஆம் பக்கத்திலுள்ள உடுக்குறியிடாத வினா எண். 5845-க்கான விடையைக் காண்க.)

(அ) திருப்பூர் நல்லூர் நகரப் பஞ்சாயத்திற்குட்பட்ட சேரங்காடு, சோமனூர் ஆகிய ஊர்களிலுள்ள பொது மக்கள் குடி தண்ணீரின்றி கடுமையாகப் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது அரசிற்குத் தெரியுமா ?

சேரன்கோடு குடியிருப்பு முத்தையநல்லூர் ஊராட்சியைச் சேர்ந்தது. வகை 3-ன் கீழ் அமைந்துள்ளது. இக்குடியிருப்பு தன்னிறைவுத் திட்ட மூன்றாம் கட்டத்தின் கீழ் குடிநீர் வசதி பெறத் தேர்வு செய்யப்பட்டு ரூ. 58,000 மதிப்பீட்டில் கையிறைப்பான்கள் பொருத்தப்பட்ட இரண்டு ஆழ்குழாய்க் கிணறுகள் அமைக்கப்பட்டு குடிநீர் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. தற்பொழுது வழங்கப்பட்டு வரும் குடிநீர் அவ்வூருக்குப் போதுமானதாகும்.

நல்லூர் பேரூராட்சியில் சோனூர்புதூர் என்னும் குடியிருப்பு வகை 6-ன் கீழ் அமைந்துள்ளது. தற்போது, இங்குள்ள திறந்த வெளிக் கிணற்றிலிருந்தும் அருகிலுள்ள விவசாயக் கிணறுகளிலிருந்தும் மக்கள் குடிநீர் எடுத்துக் கொள்கின்றனர்.

(ஆ) அதைப் போக்க அரசின் செயற் திட்டம் என்ன ?

நல்லூர் ஊராட்சி தற்போது பேரூராட்சியாக மாற்றப்பட்டுள்ளது. எனவே மேற்படி குடியிருப்புகளுக்குக் கிராமக் குடிநீர் திட்டத்தின் கீழ் குடிநீர் வழங்க இயலாது. இப்பேரூராட்சியின் குடிநீர்த் திட்டத்திற்கான நிறுவனச் செலவு மற்றும் வருடாந்திர பராமரிப்புச் செலவு ஆகியவற்றைப் பேரூராட்சியே ஏற்றுக் கொள்ளும் வகையில் முன் மொழிவுகள் பெறப்பட்டால் அதனைத் தமிழ்நாடு குடிநீர் வடிகால் வாரியம் பரிசீலித்து தக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும்.

[1987 ஏப்ரல்

இணைப்பு III

(13ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க).

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்— நிருவாகம் 1987-88 ஆம் ஆண்டுக்குரிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு :

1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974ஆம்
ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்,
இச்சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை
நிருவகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும்.
மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் போக்குவரத்தை ஒழுங்கு
படுத்துவதோடு, மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல்,
போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது பொறுப்பு வகித்து ஓட்டுநர்
களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்
தல், பிறருக்கு நேரும் இடர்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி
விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் முதலியவைகளுக்கு வகை செய்
கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான
வசதிகளைச் செய்து அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்
பிற்கு உறுதி செய்வது இதன் குறிக்கோளாகும்.

2. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிருவாகப் பொறுப்
பின் கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயற்படுகிறது. இதன்
ஆணையாளர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியும் ஆவார்.
மாநில அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவர்
(தற்சமயம் போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் ஒருவர்
வகிக்கிறார்), போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் பொறுப்பு
உதவிச் செயலாளர்கள் மூவர், துறை பிரதிநிதி ஒருவர், தலைமை
கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்
டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியியல்
துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் ஆகியோர் போக்குவரத்து
ஆணையாளருக்கு உதவி புரிகின்றனர். மாவட்ட நீதிபதி
தரத்தில் உள்ள மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு
நடுவர் ஒருவர், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரி அவரது செய
லாளர்கள், கூடுதல் செயலாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகள்
மற்றும் மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அவரது செய
லாளர்கள் ஆகியோரது ஆணைகளின் மீதான மேல் முறையீடு
களையும் மறு விசாரணை மனுக்களையும் விசாரிக்கிறார்.
மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச்
செயலர் என்ற பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டார போக்கு
வரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர்
மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு
உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

1987 ஏப்ரல் 4]

3. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 25 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட பிரிவு அலுவலகங்கள் 55 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. சென்ற ஆண்டில் தர்மபுரி மாவட்டத்தில் உள்ள ஓசூரிலும், சேலம் மாவட்டத்தில் உள்ள ஆத்தூரிலும், இரு புதிய பகுதி அலுவலகங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. மேலும் திருநெல்வேலி மாவட்டம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டதால் தென் காசியில் இயங்கிவரும் பகுதி அலுவலகம் திருநெல்வேலி கட்டபொம்மன் மாவட்டத்திற்கும் கோவில் பட்டியில் இயங்கி வரும் பகுதி அலுவலகம் வ.உ. சிதம்பரனார் மாவட்டத்திற்கும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன. தூத்துக்குடியில் இயங்கி வந்த பகுதி அலுவலகம், வட்டாரத்தின் தலைமை அலுவலகமாக மாற்றப்பட்டது. இவர் சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் 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. தமிழ் நாட்டில், புழல், கந்தையக் கவுண்டன்சாவடி, ஓசூர், புளியறை, கூடலூர், களியக்காவிளை, பூவிருந்தவல்லி, காட்பாடி, அம்பராம்பாளையம் மற்றும் பன்னாரி ஆகிய இடங்களில், இடத்திற்கு ஒன்றாக மொத்தம் பத்து பல நோக்குத் தணிக்கைச் சாவடிகள் இயங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு தணிக்கைச் சாவடியிலும் நான்கு தொழில் 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 போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாராகச் செயல்படுகிறார். சென்னைப் பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத்

தொடர்பான பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரில் நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உள்ளனர். மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்களின் தொழில் நுட்பத்தினை மறு ஆய்வு செய்வதற்காக இரண்டு உதவிப் பொறியாளர்கள் (மோட்டார் வண்டிகள்) சேலம் மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களைத் தலைமையகமாகக் கொண்டு செயற்படுவதற்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் வசதிகளும்.

5. 1975-76-ல் இருந்த 1,78,539 இயக்கு ஊர்திகள் (போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்தல்லாத) 1985-86-ல் 8,02,710 ஆக உயர்ந்து இப்பத்தாண்டுகளில் சீரான வளர்ச்சியை எட்டியுள்ளது.

கடந்த இரண்டாண்டுகளில் போக்குவரத்து ஊர்திகளின் விவரங்கள் கீழ்க்கண்டவாறு ஒப்பிடப்படுகிறது:—

குறித்த நாள்	பயணிப் பேருந்துகள். தனியார் துறை.	பயணிப் பேருந்துகள். அரசுத் துறை.	சரக்கு ஊர்திகள். பொதுச் சரக்கு.	சரக்கு ஊர்திகள். தனிச் சரக்கு.	ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	பிற போக்கு வரத்து ஊர்திகள்.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
31—12—1985	5,240	9,510	51,042	3,956	32,492	26,219	1,28,459
31—12—1986	5,415	10,233	59,834	4,034	34,637	29,284	1,43,437

6. பயணிப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சீராகப் பெருகி வருகிறது. 1986 ஆம் ஆண்டு சரக்கு ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை 8,792 ஆக அதிகரித்துள்ளது.

7. பொது மக்களின் நலனைக் கருத்திற்கொண்டு, எந்தெந்த வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்குவது அவசியம் என்று கருதப்படுகிறதோ அந்தந்த வழித்தடங்களுக்குரிய அனுமதிகளைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் வழங்குகின்றனர். இம்மாநிலம் முழுவதிலும் இயக்குவதற்காக, சரக்கு ஊர்திகள், வாடகைக் கார்கள், சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ஆகியவற்றிற்கும் சென்னை மாநகர் நீங்கலாக ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கும் நிபந்தனை ஏதுமின்றி அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்து ஊர்திகளைக் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொருமுறை ஆய்வு செய்தல், அந்தந்த ஊர்திகளில் ஏற்றிச் செல்வதற்குரிய பயணிகளின் எண்ணிக்கையை வரையறுத்தல், வசதியான இருக்கைகளை வைத்தல், பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தமட்டில், இருக்கை வரிசைகளின் இடையே காணப்படும் இடைவெளி சரக்கு ஊர்திகளைப் பொறுத்தமட்டில் சரக்கு ஏற்றிய பிறகு அவ்வூர்திகளின் எடை எவ்வளவாக இருக்க வேண்டும் என்பது, வேகக் கட்டுப்பாடு, ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல் ஆகியவற்றின் வாயிலாகப் பொது மக்களின் பாதுகாப்புக்கும், வசதிக்கும் உறுதி செய்யப்பட்டுள்ளது.

8. சுற்றுலாவை வளர்க்க நாடு முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க 393 அனைத்திந்திய சுற்றுலா மோட்டார் கார்கள், 51 அனைத்திந்திய சுற்றுலாப் பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றிற்கு தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. 1—7—1984 முதல் சுற்றுலா வாடகைக் கார்களுக்கு உரிமம் வழங்கும் அதிகாரம் மண்டலங்களின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு அளிக்கப்பட்டது. இதற்கு முன்பு இவ்வதிகாரம் தமிழ்நாடு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் இருந்து வந்தது. கார்களுக்கும் வேன்களுக்கும் 1—1—1986 முதல் 31—12—86 வரை வழங்கப்பட்ட சுற்றுலாச் சீருந்து அனுமதிகளின் எண்ணிக்கை 1,919.

மாநிலங்களுச்கிடையே போக்குவரத்து.

9. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரிமாற்ற உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்களுக்கிடையே வழித்தடங்களில் செல்லும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அனுமதிகள் வழங்குகிறது. தமிழ்நாட்டிற்கும், அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்பட்டன. தமிழ்நாட்டிற்கும், அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம், மற்றும் யூனியன் பிரதேசமான புதுச்சேரி ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அந்தந்த

மாநிலங்களில் பயணிப் பேருந்துகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர்
சம தொலைவு அடிப்படையில் அந்த ஒப்பந்தங்கள் செய்து
கொள்ளப்படுகின்றன. ஒப்பந்த முறைப்படி மாநிலங்களுக்
கிடையே வழித்தட நீளம், ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை, தடங்
களின் அளவு ஆகியவையும் பாண்டிச்சேரியைப் பொறுத்தமட்
டில் 4-க்கு 1 என்ற விகிதத்திலும் பங்கீடுகள் நடத்தப்படு
கின்றன.

10. சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்
றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை
மாநிலங்களுடன் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஏற்பாடு
கள் கீழே குறிப்பிட்டுள்ளவாறு தொடர்ந்து செயற்படுத்தப்
பட்டு வருகின்றது.

எந்தெந்த மாநிலங்களுக்கு இடையே.	சரக்கு ஊர்திகள்.		ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	
	பொது	தனியார்	சுற்றுலாச் சீருந்து	சாதாரணச் சீருந்து
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரா	4,500	100	50	100
தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்	3,000	150	100	200
தமிழ்நாடு—கேரளம்	2,000	200	350	500
தமிழ்நாடு—பாண்டிச்சேரி.	3,000	வரம்பில்லை.	வரம்பில்லை.	வரம்பில்லை

1939-ஆம் ஆண்டு இயக்கு ஊர்திகள் சட்டத்தின் 63-3
(பி) பிரிவின் கீழ் பாண்டிச்சேரிக்கும் தமிழ்நாட்டிற்கும் இடையே
யான போக்குவரத்து பரிமாற்ற உடன்பாடு ஏப்ரல் 1985-ல்இறுதி
யாக்கப்பட்டு 19—4—1985-லிருந்து அமுலுக்கு வந்தது. கூடுதல்
பயணிப் போக்குவரத்து ஊர்திகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிப்
பது மட்டுமின்றி, தமிழ்நாட்டிலிருந்து மேலும், 3,000 பொதுச்
சரக்கு ஊர்திகள், பாண்டிச்சேரிக்குச் சென்று வர அனுமதி வழங்
கவும், பாண்டிச்சேரியில் இருந்து 300 பொதுச் சரக்கு ஊர்திகள்
தமிழ்நாட்டிற்கு வந்து செல்ல அனுமதி வழங்கவும் மேற்படி
ஒப்பந்தம் வகை செய்கின்றது.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ், தமிழ்நாடு, கர்நாடகம்,
கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், குஜராத், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய
மாநிலங்கள், யூனியன் பிரதேசங்களான புதுச்சேரி, கோவா,

டாமன், டையூ, தாத்ரா மற்றும் நகர் ஹவேலி ஆகியவை அடங்
கிய தென் மண்டலத்தில் 900 சரக்கு வண்டிகளை இயக்குவதற்கு
தனி உடன்பாடு செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 900 அனுமதிகள்
ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் 54 அனுமதிகள் ஆதி
திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. இந்தியா
முழுவதிலும் அல்லது ஐந்து மாநிலங்களுக்குக் குறையாத அண்டை
மாநிலங்களிலும் சரக்குப் போக்குவரத்தினைத் தடையின்றி அனு
மதிக்கும் நோக்கோடு சரக்கு ஊர்திகளுக்குத் தேசிய அனுமதி
வழங்கும் திட்டம் ஒன்றை இந்திய அரசு வகுத்துள்ளது. இத்
திட்டத்தின் கீழ், 1975-76-ல் தமிழ்நாட்டிற்கு 250 மற்றும் 150
ஆக இரு கட்டங்களில் மொத்தம் 400 அனுமதிகள் வழங்கப்
பட்டன. 1980-ல் இந்த அனுமதியின் எண்ணிக்கை மேலும் 400
ஆக உயர்த்தப்பட்டது. அதே நேரத்தில், 1978-ஆம் ஆண்டு
47 ஆம் சட்டம் அமுலுக்கு வந்தது. இச்சட்டத்தின்படி 18
விழுக்காடு ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு ஒதுக்கப்பட
வேண்டும். அதன்படி 1980-ல் உயர்த்திக் கொடுக்கப்பட்ட 400
அனுமதிகளில் 72 அனுமதிகள் ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடி
யினருக்கு வழங்கப்பட்டன. 1982-ம் ஆண்டு கூடுதலாக 400 அனு
மதிகள் தமிழ்நாட்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டன. இதிலும் 72 அனுமதி
கள் ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்
டன. 1984-ஆம் ஆண்டு மேலும் கூடுதலாக 300 அனுமதிகள்
வழங்கப்பட்டன. இதில் 42 அனுமதிகள் ஆதிதிராவிடர் மற்றும்
பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்ட
மேற்கூறிய அனுமதிகள் தவிர 1985-86-ஆம் ஆண்டில்
(31—12—1985 வரை) புதிய ஒதுக்கீடு ஏதும் வழங்கப்பட
வில்லை. 1986 ஆம் ஆண்டில் தேசிய அனுமதிகளின் ஒதுக்கீட்டு
முறை நீக்கப்பட்டுவிட்டது. புதிய விதிமுறைகளின்படி, பொது
வாக தாம் குடியிருக்கும் மாநிலத்தில் அனுமதிச் சீட்டு வேண்டும்
நபர் அனுமதி கோரி விண்ணப்பம் அனுப்பலாம். அவரின் விண்
ணப்பம் இயக்கு ஊர்திகளின் சட்டம் 1939-ன் பிரிவு 63(12)-ல்
கண்டுள்ள விதிமுறைகளுக்கொப்ப பரிசீலிக்கப்பட்டு அவருக்குரிய
அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்பட்டுவிடும். மீன் எடுத்துச் செல்லும்
வண்டிகள் உட்பட 25 சரக்கு வண்டிகளுக்காகக் கேரளம், தமிழ்
நாடு, ஆந்திரப் பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையே தனி
முக்கூட்டு உடன்பாடு ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது. தென்
மண்டலத் திட்டத்தின் கீழ் 100 சுற்றுலா வாடகை மோட்டார்
வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. மைய அரசு
1984-ஆம் ஆண்டு ஜூலை திங்களில் கூடுதலாக 200 அனைத்திந்
திய சுற்றுலா வாடகை வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்க இசைந்
துள்ளது.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்குதல்.

11. பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்
கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகையில் தனியார் பேருந்து உரிமை
யாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயற்திறன்

[1987 ஏப்ரல் 4

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 இருந்தபோதிலும் சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது சென்னை மாநகரில் முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

(iii) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அம்மாவட்டத்தில் முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட அம்மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

12. இக்கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றதால், மேற்சொன்ன எல்லா வகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967-ல் வகுத்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்றும் இயங்கி வருகின்றன. நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு 50 பேருந்துகளுக்குமேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின்கீழ் அரசு கையகப்படுத்தியது. ஐந்தாண்டு காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை அரசு 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் அறிவித்தது. எனினும், இக்கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் செயல்திறனற்றதென சென்னை உயர்நீதி மன்றம் தள்ளுபடி செய்தது. பயணிப் பேருந்துகளையும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளையும் கையகப்படுத்துவதற்குத் தமிழ்நாடு 1973ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் (சட்ட எண். 12/73) வகை செய்கிறது. நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பயணிப் பேருந்துகள் இச்சட்டத்தின் கீழ் கையகப்படுத்தப்பட்டன. எனினும், இந்திய உச்சநீதி மன்றத்தின் ஆணையால், இச்சட்டம், மாநிலத்தின் மற்றப் பகுதிகளில் செயற்படுத்தப்படுவது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தது. 1983 அக்டோபர் 31ஆம் நாளில் இச்சட்டம் செல்லுபடியாகுமென்று உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. அவ்வாறு தீர்ப்பளிக்கும் போது, உச்ச நீதிமன்றம் காலங்கடந்து விட்ட நிலையில் இச்சட்டத்தின் சில பிரிவுகளைத் திருத்துவது தவிர்க்க முடியாதது என்று

1987 ஏப்ரல் 4]

கருத்துத் தெரிவித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் இக்கருத்தைச் செயற்படுத்தும் பொருட்டும் மாநில அரசின் திட்டங்களில் முதன்மையாக எதனைச் செயலாக்க வேண்டும் என்பதைக் கருத்திற் கொண்டும், ஏற்கெனவே அரசு அறிவித்துள்ளபடி படிப்படியாக நாட்டுடைமையாக்கும்கொள்கையை செயற்படுத்தும்வகையிலும், பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் சட்டத்திற்கு எங்கெங்கு திருத்தங்கள் தேவைப்படுகின்றனவோ, அவற்றிற்கு தமிழ்நாடு திருத்தச் சட்டம் 17/1984-ஐ வெளியிட்டதன் மூலம் தேவையான மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. நீலகிரி மாவட்டத்தில் இயங்கிக்கொண்டிருக்கும் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை இத்திருத்தச் சட்டம் 1973ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் 14ஆம் நாளிலிருந்து அமுலுக்கு வந்ததாகக் கருதப்படும். நீலகிரி மாவட்டத்தைத் தவிர்த்து ஏனைய பகுதிகளில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் மாநிலத்தின் அனைத்துப் பகுதிகளிலும் (நீலகிரி மாவட்டம் உட்பட) இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பொறுத்தமட்டில், எந்தத் தேதியிலிருந்து இச்சட்டம் அமுலுக்கு வந்ததாக அரசு அறிவிக்கையின் மூலம் அறிவிக்கிறதோ அந்தத் தேதியிலிருந்து அமுலுக்கு வந்ததாகக் கருதப்படும்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்.

13. பல்வேறு போக்குவரத்து முறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு ஏற்படுத்துவதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சராவார். இம்மன்றத்தின் கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு :—

நிலைக் குழுக்கள். (1)	அமைப்பாளர். (2)
1. சாலை, இரயில், விமானம் உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்து, கரையோர கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்தலும், பேணுதலும்.	போக்குவரத்துத் துறைச் செயலர்.
2. போக்குவரத்துப் பொறியியல் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும்படி பொதுமக்களிடம் உரிய நெறிமுறைகளைப் பரப்புதல்.	உள்துறைச் செயலர்.
3. போக்குவரத்து வண்டிகள், துணைக் கருவிகள், எரி பொருட்கள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்.	தொழில்துறைச் செயலர்.

[1987 ஏப்ரல் 4

14. போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்தப் போக்குவரத்து துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று உள்ளது. இக்குழு 26 ஏப்ரல் 1984 அன்று சென்னையில் கூடி விவாதித்தது.

15. காவல் துறை ஆணையரைத் தலைவராகவும், காவல் துறை துணை ஆணையரைச் (போக்குவரத்துப் பிரிவு) செயலாளராகவும் அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண்ட மாநகர் சாலை மேம்பாடுப் போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு ஒன்று உள்ளது.

16. மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சியர் தலைவராகவும், காவல் துறை கண்காணிப்பாளரை செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்ட சாலை மேம்பாடுப் போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

17. பம்பாயில் 7–2–1986 அன்று தீங்கு விளைவிக்கக் கூடிய பொருட்களைச் சாலை வழியே கொண்டு செல்லுதல் பற்றிய கருத்தரங்கம் நடைபெற்றது. இந்திய வேதிப்பொருட்கள் உற்பத்தியாளர் சங்கமும் இழப்புத் தடுப்புச் சங்கமும் ஏற்பாடு செய்த இக்கருத்தரங்குகளில் போக்குவரத்து ஆணையர் கலந்து கொண்டார்.

18. பல் அச்சுக்கள் ஊர்திகளையும்—டிரக் டிரெயிலர் ஊர்திகள் ஆகியவற்றை பரப்பும் வகையில் 28–2–1986-ல் புது டெல்லியில் நடைபெற்றக் கூட்டத்தில் போக்குவரத்து ஆணையர் கலந்து கொண்டார்.

19. கேரளம் மற்றும் தமிழ்நாடு மாநிலங்களுக்கிடையேயான போக்குவரத்து பற்றிய இரு மாநில ஆணையர்களின் கூட்டம் 18–12–1986-ல் சென்னையில் நடைபெற்றது.

20. ஆந்திரம், மற்றும் தமிழ்நாடு மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து உடன்பாடு பற்றி இரு மாநில ஆணையர்களின் கூட்டம் 11–7–1986 அன்று நடைபெற்று, இதற்கான இறுதி உடன்பாடு 22–12–1986-ல் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

21. மாநகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்டத்தை செயல்படுத்துவதற்காகப் போக்குவரத்துத் துறை 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.

1987 ஏப்ரல் 4]

போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு.

22. இம் மாநிலத்தில் போக்குவரத்து விபத்துக்கள் அதிகரிப்பது குறித்து விவாதிக்கவும் அத்தகைய விபத்துக்கள் ஏற்படாமல் தடுப்பதற்கு எடுக்க வேண்டிய நடவடிக்கைகள் குறித்து விவாதிக்கவும், மாண்புமிகு முதலமைச்சரை தலைவராகக் கொண்டு 21–4–1986 அன்று கூட்டம் ஒன்று நடைபெற்றது. போக்குவரத்து விபத்துக்கள் ஏற்படுவது குறித்து குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒரு முறை ஆய்வு செய்யவும், தக்க நடவடிக்கை எடுக்க அரசுக்குப் பரிந்துரைக்கவும் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு ஒன்றை அமைக்கலாம் என பரிந்துரைக்கப்பட்டது. 1986, ஜூன் திங்களில் போக்குவரத்து அமைச்சரைத் தலைவராகவும், 10 பேரை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு அமைக்கப்பட்டது. இக்குழு 2–12–1986 அன்று கூடி போக்குவரத்து விபத்துக்கள் குறித்து ஆய்வு செய்து இத்தகைய போக்குவரத்து விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கு ஏற்ற நடவடிக்கையை தெரிவித்தது.

23. 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.

24. சென்னைப் பெருநகர் பேருந்துக் கட்டண வீதம், மற்ற நகர் மற்றும் சிறுநகர் பேருந்துகளின் கட்டண வீதம் மற்றும் விரைவுப் பேருந்துகள் மற்றும் சாதாரணப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் கட்டண வீதங்கள் 18–3–1987 முதல் மாற்றப்பட்டுள்ளன. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் கட்டண வீதங்கள் 27–3–1984 முதல் மாற்றப்பட்டன. ஏனைய ஒப்பந்த ஊர்திகளின் கட்டண வீதத்தில் மாற்றம் ஏதும் இல்லை.

பயணிப் பேருர்துகள் (18—3—1987 முதல்).

விவரங்கள் (1)	பயணக் கட்டண வீதம் (2)
1. விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 9½ காசுகள், மலைச் சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு 11½ காசுகள், உயர்வகை வசதிக்காக கி.மீ. 1-க்கு கட்டணம் 11½ காசுகள், சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்ட வண்டிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 16½ காசுகள் மேற்கூறிய வசதிகளுடன் படுக்கை வசதிகள் பொருத்தப்பட்ட வண்டிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 24 காசுகள்.

2.	சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு $9\frac{1}{2}$ காசுகள். மலைச் சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு $11\frac{1}{2}$ காசுகள்.

3. மாநகர, நகரப் பயணிப் பேருந்துகள் :—

(i) சமவெளிகளில்	..	முதல் பயண நிலைக்கு குறைந்த அளவு 50 காசுகள். 18 கி.மீ. வரை அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகளும், 18கி.மீ.-க்கு மேற்பட்ட ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 5 காசுகளும் (ஒரு பயண நிலை என்பது சுமார் 2 கி.மீ. ஆகும்).
(ii) மலைச் சாலைகளில்.		குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 60 காசுகள், அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகள்.

4.	சென்னைப் பெருநகர் பயணிப் பேருந்துகள்.	முதல் பயண நிலைக்கு குறைந்த அளவு 50 காசுகள். 18 கிலோ மீட்டர் வரை அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகள். 18 கி.மீ.-க்கு மேற்பட்ட அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 5 காசுகளும் (ஒரு பயண நிலை என்பது சுமார் 2 கி.மீ. ஆகும்).

ஒப்பந்த ஊர்திகள் 27 3 1984 முதல்.

I. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்.

(1)		சமவெளியில். (2)	மலைச் சாலையில். (3)
		ரூ.	ரூ.
1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும்	..	1.20	1.60
2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	..	2.00	2.70
3. காத்திருப்புக் கட்டணம்	..	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

II. பாதல் சிறுவாடகைக் கார்கள் (Badal Baby Taxis) (சமவெளிகளில் மட்டும்).

(1)			(2)
		ரூ.	
1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும்	..	1.00	..
2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	..	1.80	..
3. காத்திருப்புக் கட்டணம்	..	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

III. வாடகைக் கார்கள் :

சாதாரணம். (1)		சமவெளியில். (2)	மலைச் சாலையில். (3)
		ரூ.	ரூ.
1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும்	..	1.70	2.30
2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	..	3.00	4.00
3. காத்திருப்புக் கட்டணம்	..	ஒவ்வொரு ஐந்து நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

இரவுப் பணிகள்.

இரவு பத்து மணியிலிருந்து காலை 5 மணி வரையில் ஆட்டோக்களும் வாடகைக் கார்களும் ஓட்டுவதற்காக, மேற்குறித்த கட்டணங்களில் ஆட்டோக்களுக்கு 25 சதவீதத் தொகையும், வாடகைக் கார்களுக்கு 20 சதவீதத் தொகையும் (அடுத்த 5 காசுகளுக்கு முழுமையாக்கப்பட்டு) கூடுதலாக வசூலிக்கப்படும்.

IV. சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் :

(A) இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள் :—

	சமவெளியில்.	மலைச் சாலையில்.
(1)	(2)	(3)
	ரூ.	ரூ.
	(கி.மீ. 1-க்கு)	
(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் :		
(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

சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளில் சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்சொன்ன கட்டண வீதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

(B) இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள் :—

(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் :—

(1)	(2)
	ரூ.
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில். ..	90
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்	45

(b) 22 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.

25. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதையொட்டி, தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்குகளுக்கு வரிவிதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு அவற்றுக்குப் பதிலாக 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் அன்றிலிருந்து 1974 ஆம் ஆண்டு தொகுப்பு வரி விதிப்புச் சட்டம் (சட்ட எண். 13/1974) என்னும் புதியதொரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் 1974 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்கள் 1 ஆம் நாள் அன்றிலிருந்து செயலுக்கு வந்த தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) சட்டத்தினால் திருத்தப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மேல் வரி விதிப்பிற்காக தமிழ்நாடு 1976 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்த) சட்டத்தின் மூலம் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் எண். 3/1976) இது மேலும் திருத்தப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் 1976 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. தமிழ்நாடு 1983 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (திருத்த) சட்டத்தின் (சட்ட எண். 27/83) மூலம் இது மேலும் திருத்தப்பட்டது. இத்திருத்தச் சட்டத்தின் மூலம் சில வண்டிகளுக்கு வரி உயர்வும் வரி பாக்கியைத் தள்ளுபடி செய்வதற்கும் வகை செய்யப்பட்டது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (6) பிரிவின் கீழ் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட வண்டிகளுக்கு மோட்டார்

வண்டிகள் வரி விதிப்பதினின்றும் விலக்கு அளித்து அரசு அறிவிக்கை ஒன்றை வெளியிட்டுள்ளது. இந்தப் புதிய வரி விதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் வருமாறு :—

(i) தமிழ்நாட்டில் பயன்படுத்தப்பட்டுவரும் அல்லது பயன்படுத்துவதற்காக வைத்து வரப்படும் மோட்டார் வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் வரி செலுத்த வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) பயன்படுத்தப்படாமல் இருந்து வந்த வண்டிகளுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளை நிறைவு செய்வதன்பேரில் வரித் தொகையைத் திரும்பப் பெற உரிமை உண்டு.

(iii) வண்டிகள் ஓடவில்லை என்பதை நிரூபிப்பது உரிமையாளரின் பொறுப்பாகும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகள், சரக்கு வண்டிகள் மீது பயணிகளுக்கும் சரக்குகளுக்கும் தனி வரி விதிப்பு இருக்காது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் பேருந்து நாள் தோறும் ஓடுகின்ற தொலைவைக் கருத்திற்கொள்ளாது ஏற்றிச் செல்லத்தக்க பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் வரையறுத்த விதத்தில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. பயணிகள் தங்கள் இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்தாலும் நின்று பயணம் செய்தாலும் ஒரே சீராகவே வரி விதிக்கப்படுகிறது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளுக்குச் சுமையுடன் கூடிய அவற்றின் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்புக்கு படி நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

(vii) கார் மற்றும் பொதுச் சேவைக்கல்லாத தனியார் போக்குவரத்து ஊர்திகள்மீது அவற்றின் எடை அடிப்படையிலும் மோட்டார் சைக்கிள்களுக்குப் பரித்திறன் அடிப்படையிலுமாக வரி விதிக்கப்படுகிறது.

பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும் கீழ்க்கண்டவாறு வரி வீதங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன :—

காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு.

(1)	ரூ. (2)
பயணிப் பேருந்துகள்—சாதாரணப் பேருந்துகள்	225
பயணிப் பேருந்துகள்—விரைவுப் பேருந்துகள்	200

காலாண்டிற்கு பயணி ஒருவருக்கு

(1)	ரூ. (2)
சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்	50
மதுரை மாநகரிலும் ஏனைய நகரங்களிலும் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள் ..	180
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (தனிப் பேருந்துகள்)	320
சுற்றுலாப் பேருந்துகள்	140

பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் விரைவுப்
பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரியுடன்
காலாண்டிற்குப் பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 40 மேல் வரியும்,
பெருநகர், நகரப் பகுதிப் போக்குவரத்துக்களைத் தவிர
ஏனைய சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்குக் காலாண்டிற்
குப் பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 35 மேல் வரியும் விதிக்கப்படுகிறது.

26. கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின்படி, ஆந்திரப் பிர
தேசம், கேரளம், மராட்டியம், கர்நாடகம், குஜராத், தமிழ்நாடு
ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தமட்டில் ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்
கும் பேருந்துக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000-மும் (சொந்த
மாநிலம் நீங்கலாக) புதுச்சேரி, கோவா, டாமன், டையு,
தாத்ரா மற்றும் நகர்-ஹவேலி ஆகியவற்றைப் பொறுத்த
மட்டில் ஆண்டொன்றுக்கு பேருந்து ஒன்றுக்கு ரூ. 150-ம்
கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். வரித்தொகையைச் செலுத்து
வதில் கால தாமதம் ஏற்படுவதைப் பொறுத்தமட்டில் வரை
யறுக்கப்பட்ட காலத்திற்குள் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர்
கூட்டு வரிப் பாக்கியைச் செலுத்தத் தவறினால், ஒப்பந்தத்தின்
கீழ் வருகின்ற ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் திங்களொன்றுக்கு
அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 100 கூடுதலாக வரி விதிக்கப்
படும்.

27. மத்திய அரசு வகுத்துள்ள தேசிய அனுமதித் திட்டத்தின்
கீழ் சரக்குப் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் சொந்த மாநிலத்
திற்குச் செலுத்தும் வரியுடன், வண்டி செல்ல அனுமதிக்கப்
பட்டுள்ள ஏனைய மாநிலம் ஒவ்வொன்றிற்கும் ஆண்டொன்
றுக்கு ரூ. 1,500 கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். மத்திய
அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியைப் பொறுத்தவரையில் (புது
டெல்லியைத் தவிர) ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 750 வரி செலுத்த
வேண்டும்.

28. போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியைப் போக்குவரத்துத் துறையே நேரடியாக வசூல் செய்கிறது. போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் 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.

29. பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non-Transport Vehicles) காலாண்டு வரி செலுத்தும் முறை 1983 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாளிலிருந்து எடுக்கப்பட்டுவிட்டது. அவ்வண்டிகளுக்கு 1983 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாளிலிருந்து அரையாண்டு அல்லது முழு ஆண்டு வரியாகத்தான் கட்ட அனுமதிக்கப்படுகிறது.

30. பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non-Transport Vehicles) முழு ஆண்டுக்கான வரியை ஒரே தடவையில் செலுத்தினால், வரியில் 8 சதவிகிதம் கழிவு செய்து கட்ட அனுமதிக்கப்படுகிறது. தமிழ்நாட்டில் பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் அல்லது பயன்படுத்துவதற்காக வைத்து வரப்படும் வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், அரையாண்டிற்கோ அல்லது முழு ஆண்டிற்கோ மொத்தமாக வரி செலுத்துவோருக்கு வரியில் முறையே 4 சதவிகிதம் மற்றும் 6 சதவிகிதம் கழிவு செய்து வரி செலுத்த அனுமதிக்கப்படுகிறது. இச்சலுகைகள் 1983 ஆம் ஆண்டு ஜூலைத் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதற்கொண்டு அமுலுக்கு வந்தன.

31. மைய அரசிற்குச் சொந்தமான அனைத்து வண்டிகளுக்கும் 1984 ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் மோட்டார் வாகன வரி விதிக்கப்பட்டுள்ளது.

எங்கெங்கு பகுதி அலுவலகங்களும் பாரத ஸ்டேட் வங்கியின் கிளைகளும் ஒருங்கே அமையப் பெற்றுள்ளனவோ, அங்கெல்லாம் போக்குவரத்து ஊர்திகளுக்கான வரியினை முதனிலை இயக்கு ஊர்தி ஆய்வாளரின் பெயரில் கோடிட்ட வங்கிக் காசோலையாகச் செலுத்தலாம். அக்காசோலையினை இயக்கு ஊர்தி ஆய்வாளர் மறுநாளே அரசுக் கணக்கில் செலுத்திட வேண்டும். பாரத ஸ்டேட் வங்கியின் கிளையும் பகுதி அலுவலகமும் ஒன்றாக இல்லாத இடங்களில் பழைய முறையிலேயே வரி கட்டப்பட வேண்டும்.

32. 1—4—1986 முதல் துவங்கிய ஆண்டிற்கான போக்குவரத்தல்லா இயக்கு ஊர்திகளுக்கான வரி வசூல் சென்னையில் உள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் 1986 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் விடுமுறை நாட்கள் உள்ளிட்டு மார்ச் மாதத்தின் அனைத்து நாட்களிலும் பெறத்தக்க ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டன. வரித் தொகையினைப் பெறும் வங்கிகள் வரித் தொகைக்குமேல் ரூ. 1 (ரூபாய் ஒன்றினை) கூடுதலாக பணிக் கட்டணம் என்ற வகையில் ஊர்தி உரிமையாளர்களிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளவும் அனுமதிக்கப்பட்டன.

33. 1986 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் துவங்கிய இரண்டாம் அரையாண்டிற்கான போக்குவரத்தல்லா இயக்கு ஊர்திகளுக்கான வரித்தொகையைப் பெறுவதற்கு 1986 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள் 16 ஆம் நாள் முதல் 1986 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் திங்கள் 10 ஆம் நாள் வரை சென்னை நகரத்தில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் மற்றும் கீழ்க்கண்ட இடங்களிலும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது.

(1) சமூகப் பணி மையம் (கில்டு ஆப் சர்வீஸ்), எழும்பூர், சென்னை-8.

(2) அவ்வை இல்லம், நடுநிலைப் பள்ளி, அடையாறு, சென்னை-20.

(3) ஸ்ரீ சேவா மந்திர், அசோக் நகர், சென்னை-83.

(4) சென்னைக் கிறிஸ்துவ சமூக சேவைக் கவுன்சில், சென்னை-3.

மேற்கண்ட சமூக நல நிறுவனங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்ட வரி வசூலிக்கும் பணி உடல் ஊனமுற்ற மகளிரால் கவனிக்கப்பட்டது. வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் உள்ள பணியாளர்கள் இப்பணிகளை மேற்பார்வை செய்யுமாறு பணிக்கப்பட்டனர். இம்மையங்களிலும் பணிக் கட்டணமாக ரூ. 1 (ரூபாய் ஒன்று மட்டும்) கூடுதலாக வசூலிக்கப்படவும் அனுமதி வழங்கப்பட்டது. இம்முறை இந்தியன் வங்கி கிளைகள் வரி வசூல் பணிகளை கவனிக்க அனுமதிக்கப்படவில்லை. ஆயினும் இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கிக் கிளைகள் இப்பணியினைத் தொடர்ந்து மேற்கொள்ள அனுமதிக்கப்பட்டன. இவ்வங்கிக் கிளைகளும் ஒரு ரூபாய் பணிக் கட்டணத்தைக் கூடுதலாக வசூலிக்க அனுமதிக்கப்பட்டன.

34. வரி செலுத்துபவர்களின் வசதி கருதி அவர்களின் பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் தற்பொழுது பின்பற்றப்பட்டு வரும் அரையாண்டு, ஆண்டுக்கு ஒருமுறை வரி செலுத்தும் முறையை மாற்றியமைப்பது குறித்து அரசு பரிசீலித்து வருகிறது.

[1987 ஏப்ரல் 4

35. 1985 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரி (திருத்த) சட்டத்தின்படி (சட்டம் 45/85) சில வகையான இயக்கு (போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்தல்லா) ஊர்திகளுக்கு கூடுதல் வரி வீதம் 1—4—1985 முதல் நடைமுறைப்படுத்தியுள்ளது.

வருவாய்.

36. மோட்டார் வண்டி வரிகள் கட்டணங்கள் வாயிலாகப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிட்டுகிறது. பெரும்பகுதி வருவாய், மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரியிலிருந்தே கிட்டுகிறது.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் கிடைக்கும் வருவாய் பற்றிய விவரம் வருமாறு :—

வரிசை எண்ணும், தலைப்பு விவரமும்.	1985–86-ன் கணக்கு.	1986–87-ன் திருத்த மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)	
1. 1939 ஆம் ஆண்டு இயக்கு ஊர்திச் சட்டத்தின் கீழ் வசூலிக்கப்படும் கட்டணம்.	76,792	85,244
2. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு இயக்கூர்திகள் வரிச் சட்டத்தின் கீழ் வரவுகள்.	10,27,910	11,73,798
3. ஏனைய வரவுகள்	724	605
மொத்தம் ..	11,05,426	12,59,647

வரிசை எண்ணும், தலைப்பு விவரமும்.	1986–87-ன் கணக்கு. (நவம்பர் 1986 வரை)	1987-88-ன் மதிப்பீடு.
(1)	(4)	(5)
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)	
1. 1939 ஆம் ஆண்டு இயக்கு ஊர்திச் சட்டத்தின் கீழ் வசூலிக்கப்படும் கட்டணம்.	60,766	89,501
2. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு இயக்கூர்திகள் வரிச் சட்டத்தின் கீழ் வரவுகள்.	11,14,252	11,88,117
3. ஏனைய வரவுகள்	2,528	477
மொத்தம் ..	11,77,546	12,78,095

1987 ஏப்ரல் 4]

37. 1985–86 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துத் துறையின் நிருவாகச் செலவு ரூ. 228.60 இலட்சம். 1986–87 ஆம் ஆண்டில் 31—10—1986 வரையிலான நிருவாகச் செலவு ரூபாய் 1,56.21 இலட்சம் ஆகும்.

முதலமைச்சர் விபத்து துயர் தணிப்பு நிதி.

38. இம்மாநிலத்தில் ஓடுகின்ற போக்குவரத்து வண்டிகள், போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகள் மூலம் ஏற்படும் விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ரொக்க உதவித் தொகை வழங்குவதற்காக 1978–79 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. இத் திட்டத்தை 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)
	(ரூபாய்)	
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 அவருக்கு.

(1)	(2)	(3)
	ரூபாய்	
2. நிலையான ஏலாமை அல்லது இரண்டு கண்களையும் இழத்தல் அல்லது இரு உறுப்புகளை 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.

39. மோட்டார் வண்டிகள் வரி வாயிலாகக் கிடைக்கும் மொத்த ஆண்டு வருவாயில் ஒரு சதவீதத் தொகையை முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதிக்கு மாற்ற வேண்டுமென உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. 1986–87 ஆம் ஆண்டுக்கு அரசு ரூபாய் 50,00,000 ஒதுக்கியுள்ளது. 1986–87 ஆம் ஆண்டில் 31–12–1986 வரை மாவட்ட ஆட்சியாளர்களால் வழங்கப்பட்ட தொகை ரூபாய் 23.17 இலட்சங்களாகும்.

விபத்துக்குள்ளாக்கிவிட்டு ஓடிவிடும் நேர்வுகளில் விபத்துக்குள்ளாக்கப் பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குதல்.

40. விபத்துக்குள்ளாக்கிவிட்டு ஓடிவிடும் நேர்வுகளில் விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குவதற்காக இந்திய அரசு ஆறுதல் நிதி ஒன்றை ஏற்படுத்தியுள்ளது. விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்கள் இறந்துவிட்டால் அவர்களின் நேர்வில் ரூ. 5,000-ம் படு காயமடைந்தவர்களுக்கு ரூ. 1,000-ம் மேற்சொன்ன நிதியிலிருந்து தொகை வழங்கப்படுகிறது.

ஆறுதல் (Solatium) நிதிக்காக, இம்மாநில அரசு, வருடந்தோறும் ரூ. 70,000 நிதியளிக்கிறது. இந்திய அரசு, வண்டிகளினால் மோதப்பட்டு இறப்பவர்களுக்கு நிதி உதவி அளிக்கும் வகையில் ரூ. 2 இலட்சம் அனுமதியளித்துள்ளது.

பேருந்து வசதிகள்.

41. போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை கவனம் செலுத்தி வருகிறது. 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 தேவை குறித்து, அதிக அளவுக்கு நேரடியாகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அதிகாரங்களை அந்தந்த வட்டாரத்தின் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்களுக்கு அரசு மாற்றிக் கொடுத்துள்ளது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்குவது சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்து வந்தது. 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டதால் புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது.

42. புதிய வழித் தடங்களின் எண்ணிக்கை. பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கை குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :—

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	ஆண்டு	
	1985	1986
(1)	(2)	(3)
1. பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	14,750*	15,648*
2. வழித்தடப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	13,345*	13,969*
3. உற்றுழிப் பேருந்துகள் (Spare Buses)	1,405*	1,679*
4. வழித்தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	8,900	9,058
5. புதிய வழித்தடங்கள்	162	158
6. பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை.	333	321
7. பயனடைந்த மக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்)	4.27	4.13

* (தனியார் துறை மற்றும் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகளும் அடங்கும்.)

43. இம்மாநிலத்தில் முறையாக பேருந்து வசதி அளிக்க
இயலாத மூலை முடுக்குகளில் ஒதுக்குப்புறமாக உள்ள கிராமப்
பகுதிகளுக்குப் பயன்படும் வகையில் சிறிய பேருந்துகளை விடும்
திட்டம் தொடங்கப்பட்டது. 15 இருக்கைகளுக்கு அதற்குக்
கீழும் வரி வீதம் முக்கால் பங்கும் கொண்ட ஈப்புப் பேருந்து
களும் மேற்படி பகுதிகளில் இயக்கப்படுகின்றன. 1986 ஆம்
ஆண்டு டிசம்பர்த் திங்கள் 31 ஆம் நாளன்று தமிழ்நாட்டில்
21 ஈப்புப் பேருந்துகளும், 75 சிறு பேருந்துகளும் இயக்கப்
பட்டு வருகின்றன.

44. புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குதல், ஏற்கெனவே
உள்ள வழித்தடங்களில் மாற்றங்களைச் செய்தல், அவற்றை
விரிவாக்குதல் ஆகியவை தொடர்பா , போக்குவரத்து ஆய்வின்
மூலம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவற்றைச் செயற்படுத்துவதில் முன்
னுரிமை தருமாறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள்
கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டனர். பேருந்துகள் செல்லாத ஊர்
களுக்கும் பேருந்து வசதிகள் கிடைக்கப் பெறாத மக்களுக்கும்,
அதிக அளவில் போக்குவரத்து வசதிகளை வரும் ஆண்டில்
செய்துகொடுக்க அரசு தீவிர கவனம் செலுத்தும். சிறிய
பேருந்துகளுக்கு ஒரு காலாண்டிற்கு ஒரு இருக்கைக்கு ரூ. 50
வீதம் வரிச் சலுகைகள் அளிப்பதற்காக அரசு தற்போது
வழிமுறைகளை வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட
நிபந்தனைகளின்படி வரிச்சலுகைபெற சிறிய பேருந்துகள்,
தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசு நெடுஞ்சாலைகள்,
மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள், ஏனைய மாவட்ட சாலைகள்,
பேருந்து வசதி உள்ள பகுதிகள் ஆகியவற்றில் 25 கிலோ
மீட்டர் அல்லது வழித்தட நீளத்தில் 50 சதவீதம் இவற்றில்
எது குறைவோ அத்தொலைவிற்கு மேல் விடப்படக்கூடாது.
மேற்சொன்ன வழிமுறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய
பேருந்துகள் மட்டுமே மேற்சொன்ன சலுகை வரி வீதத்தைப்
பெறத்தகுதியுடையவையாகும். மேற் சொன்ன வழிமுறை
களை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகளோடு, ஆய்வின்
போது தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் ஓடும் சிறிய
பேருந்துகளும், இருக்கை ஒன்றிற்குக் காலாண்டிற்கு ரூ. 50
என்ற சலுகை வரியைத் தற்சமயம் பெறத் தகுதி பெறு
கின்றன.

45. மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துக்களைக் குறைக்கும்
பொருட்டு கனரக போக்குவரத்து வண்டிகள் அனைத்திலும்
மின் அணுவேக கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் ஒன்றைக் கட்டாய
மாகப் பொருத்த வகை செய்யும் ஒரு நிபந்தனையை, உரிமம்
வழங்குவதற்கான நிபந்தனைகளில் தமிழ்நாடு 1940 ஆம்
ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளில் 160–W என்ற
புதிய விதியையும், 381-ஏ விதியையும் சேர்த்துள்ளது. மாநில

மத்திய அரசுகள்/மாநிலம், மத்திய அரசின் கட்டுப்பாட்டி
லுள்ள பொதுத்துறை நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றின் வண்டி
களைப் பொறுத்தமட்டில் மேற்சொன்ன விதி 1983 ஆம்
ஆண்டு பிப்ரவரித் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் செயற்படுத்தப்
பட்டுள்ளது. 1983 ஆம் ஆண்டு நெய்வேலி நிலக்கரி கார்ப்ப
ரேஷன் உள்ளிட்ட சில தனியார் வாகன உரிமையாளர்கள்
இதை எதிர்த்து தங்களது வண்டிகளில் மின் அணுவேகக்
கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் பொருத்தாதிருக்க சென்னை உயர்
நீதி மன்றத்தில் தடை உத்தரவு பெற்றுள்ளனர்.

பயணிகள்—சரக்கு வண்டிகள்.

46. சந்தைகள் கிராம மக்களின் வாழ்க்கையில் முக்கிய பங்கு
பெறுகின்றன. இங்குதான் கிராம மக்கள் அனைவரும் ஒன்று
கூடி தங்களுக்குத் தேவையான பொருட்களை வாங்குகின்றனர்.
வெளியூர் பேருந்துகளும், நகரப் பேருந்துகளும், இச்சந்தைகள்
கூடும் வழித்தடங்களில் சென்றாலும், கிராம மக்கள் தங்கள்
சுமைகளுடன் இப்பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய இயலாமல்
துன்புறுகின்றனர். கிராம மக்கள் தங்களுக்குத் தேவைப்படும்
பொருட்களை வாங்க உதவும் பொருட்டும், தங்கள் பொருட்
களை விற்பனை செய்ய இயலும் வகையிலும், பெரிய கோணி
மூட்டைகள், கூடைகள் போன்ற சுமைகளை ஏற்றிவருவதற்கு
வசதியாக சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் விடுவது அவசியமாகத்
தேவைப்படுகிறது. இம்மாநிலத்தில் அத்தகைய 13 பயணி
கள்—சரக்கு வண்டிகள் செயற்படுகின்றன. இவ்வூர்தி
கள் யாவும் சந்தை தினங்களில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்
களால் இயக்கப்படுகின்றன.

47. சோதனை அடிப்படை முறையில் " பட் பட் " என்னும்
மூன்று சக்கர வண்டிகளை டிராக்டரால் இழுத்துச் செல்லப்படும்
டிரைலர்களுக்குப் பதிலாக தமிழகத்தில் நடைமுறைக்குக்
கொண்டுவர டெல்லி போக்குவரத்து இயக்குநரை கலந்தாலோ
சித்தபொழுது, டெல்லி யூனியன் பிரதேசத்தில் இத்திட்டத்தைச்
செயல்படுத்தத் தக்க சாத்தியக் கூறு இல்லை என்று டெல்லி
போக்குவரத்து இயக்குநரகம் கூறியுள்ளது. எனவே, ஏற்கனவே
தேர்வு செய்யப்பட்ட 12 வழித் தடங்களில் டிராக்டரால்
இழுத்துச் செல்லப்படும் டிரைலர்களை நடைமுறைப்படுத்தி
கண்டிப்புடனும், வெற்றிகரமாகவும், இலாபகரமாகவும் இத்
திட்டத்தை செயல்படுத்த சில நிபந்தனைகளைத் தளர்த்த
அரசு பரிசீலித்து வருகிறது.

செயற்படுத்துதல்

48. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச்செல்ல
உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில் முறை ஓட்டு
நர்களும், போக்குவரத்து வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச்

[1987 ஏப்ரல் 4

சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். உரிமம் வழங்குவதற்கும்
ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குபடுத்தவும் விதிகள்
இயற்றப்பட்டன.

49. ஓட்டுநர்களின் தரத்தை உயர்த்தும் பொருட்டு, தொழில்
நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள், இந்திய சாலைப் போக்குவரத்துச்
சங்கங்கள், ஏனைய தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள் ஆகிய
வற்றில் பெறும் சரக்குப் பேருந்துகளை ஓட்டுதல், ஓட்டுதல்
தொடர்பான எந்திரவியல், ஏனைய துணைத் தொழில்களில்
பயிற்சி பெற்றவர்களுக்கு ஊக்கமும் அளிக்கப்படுகிறது.

50. ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் இனங்களில்
வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்தந்த மாவட்டங்
களில் உன்னிப்பாகக் கவனிக்க இயலும் பொருட்டு ஒவ்வொரு
அலுவலகத்திலும் ‘‘ செயற்படுத்தும் பிரிவு ’’ எனப்படும் பிரிவு
ஒன்றை அமைக்குமாறு கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.
இதனால் விதிகளைத் திறம்படச் செயற்படுத்த இயலும்,

51. மண்டல அலுவலகங்களுடன் இணைக்கப்பட்ட பறக்கும்
படைகளும், செயற்படுத்தும் பணிக்காக துறையில் நியமிக்கப்
பட்ட ஏனைய பணியாளர்களும், வரி ஏய்ப்பையும், அனுமதிச்
சீட்டு, தகுதிச் சான்றிதற் ஆகியவை இல்லாமல் ஓடும் மோட்டார்
வண்டிகளையும், மிகைச் சுமை ஏற்றிச் செல்லுதல், மிகை வேகம்,
ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகத் தவறான
முறையில் பயன்படுத்துதல், கள்ளத்தனமாக வாடகை வண்டி
களை ஓட்டுதல் போன்ற குற்றங்களையும் கண்டுபிடிக்கின்ற
னர்.

மோட்டார் வண்டிகளில் வழங்கப்படும் அனுமதிச் சீட்டு
களில் ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினருக்காக 18 சதவீதம்
ஒதுக்கி வைக்கப்படுகிறது.

அரசுத் துறைகளுக்கான ஊர்திகள் வழங்கல்.

52. காவல் துறை, வனத்துறை, வருவாய் நிருவாகத் துறை‘
பொதுப்பணித்துறை தவிர்த்த பிற அரசு துறைகளுக்குத் தேவை
யான இயக்கு ஊர்திகளை விலைவீத ஒப்பந்த அடிப்படையில்
வாங்கி வழங்கும் முகவராக போக்குவரத்து ஆணையர் உள்ளார்.
1–1–1986 முதல் 31–12–1986 வரை மேலே கூறப்பட்டுள்ள
இதர அரசுத் துறைகளுக்கு 533 ஊர்திகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

அரசுத் துறைகளுக்கு கனரக மோட்டார் வண்டிகள் வாங்குதல்

53. போக்குவரத்து அமைச்சர் 25–6–1985 அன்று
அனைத்து மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிர்வாக
இயக்குநர் அனைவருடனும் நடத்திய கூட்டத்தில் கனரக

1987 ஏப்ரல் 4]

மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த மாநிலக்குழு ஒன்று
18–12–1986 அன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இக்குழுவில்
உள்துறை சிறப்பு ஆணையர் மற்றும் செயலாளர் தலைவராக
வும் மற்றும் ஐந்து உறுப்பினர்களும் உள்ளனர். துறையின்
தேவைகளையும், உதிரிப் பாகங்கள் கிடைப்பதையும் கருத்தில்
கொண்டு துறைகள் கனரக மோட்டார் வண்டிகளை வாங்கு
வதற்கு ஏற்ற தயாரிப்புகளை இக்குழு பரிந்துரைக்கும் செயற்
குறிப்புகள் குறித்து குழுவின் முடிவினை தலைமைச் செயலகத்
தின் சம்பந்தப்பட்ட துறைகளுக்கு உறுப்பினர் செயலர்
(போக்குவரத்து ஆணையாளர்) தெரிவிப்பார்.

கட்டுப்பாட்டு ஆணைகள்.

54. 1981-ல் அமலாக்கப்பட்ட வணிக ஊர்திகள் (கட்டுப்
பாடும் மறு விற்பனையும்) சட்டம் மைய அரசால் 9–12–1982
முதல் ஏற்கெனவே நீக்கப்பட்டது. ஈருருளிகள் (கட்டுப்பாடு
மறு விற்பனை) கட்டுப்பாட்டு ஆணை (1980) இவ்வரசால்
29–5–1986 முதல் செயலிழக்கம் செய்யப்பட்டது.

மண்ணெண்ணெய் நீங்கலாகப் பெட்ரோலியப் பொருட்களைப் பங்கீடு செய்தல்.

55. டீசல் எண்ணெயின் விலையை நிலைப்படுத்தவும்
இருப்பினைப் பங்கீட்டுக் கட்டுப்பாடு முறையிலன்றி எண்
ணெயை உரிய அளவில் பங்கீடு செய்யவும் தமிழ்நாடு
1980 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் எண்ணெய், உயர்வேக டீசல்
எண்ணெய் (பராமரிப்பு வழங்கலை முறைப்படுத்தல்) ஆணை
எனப்படும் கட்டுப்பாட்டு ஆணையை, அரசு 1980 மார்ச்சில்
பிறப்பித்தது ; அவ்வாணை 15–6–1983 முதற்கொண்டு
நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

காவல் துறையின் பங்கு.

56. போக்குவரத்துத் துறையுடன் காவல் துறையும்
மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளைச்
செயற்படுத்துவதற்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. உரிமம்
வழங்கும் பணியைப் போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள்
கவனிக்கையில், சாலை விதிகளைச் செயற்படுத்தும் பொறுப்பு
காவல் துறையினரைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்கு
வரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை
வண்டிகள் சட்டம், ஆகியவற்றைச் செயற்படுத்துவதையும்
காவல் துறை கவனிக்கிறது.

[1987 ஏப்ரல் 4

57. தமிழ்நாட்டில் 1986-ல் 25,847 மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. ஆனால் 1985-ல் 24,530 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. இவற்றுள் 4,955 பேர் இறந்தனர். 20,185 பேருக்குக் காயம் ஏற்பட்டது. ஆனால் 1985-ல் விபத்துக்களால் 5,080 பேர் இறந்தனர். 20,768 பேருக்குக் காயம் ஏற்பட்டது. தமிழ்நாடு காவல் துறையினர் இப்பிரச்சினை எவ்வளவு பெரியது என்பதை உணர்ந்து இத்தகைய விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக, போக்குவரத்து விதிகள், விதிமுறைகள் பலவற்றையும், தீவிரமாகச் செயற்படுத்தத் தயங்கவில்லை. ஸ்கூட்டர் மற்றும் மோட்டார் சைக்கிள்களை ஓட்டுபவர்களும், பின் அமர்ந்து செல்பவர்களும் விபத்துக்களினால் மரணமடைவதைத் தவிர்ப்பதற்காக கட்டாயமாகத் தலைக்கவசம் அணிந்து செல்ல வேண்டும் என்றும், இதனை 1985 ஆம் ஆண்டு ஜூலைத் திங்கள் முதல் நடைமுறைப்படுத்த அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இவ்வகையில், போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்துதல், போக்குவரத்துக் கல்வி என்னும் மூன்று பெரும் பகுதிகளாகக் கொண்டு பல்வேறு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1974 ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத் தகவல் துறை ஒன்று சென்னை மாநகரில் செயற்பட்டு வருகிறது. இது இரவு பகல் எந்நேரமும் செயற்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் அதிகாரிகளுடன் இதன்மூலம் தொடர்பு கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. மோட்டார் ஓட்டிகள் அதிவேகமாக மோட்டார் ஓட்டிச் செல்வதைக் கட்டுப்படுத்தச் சாலைகளில் வேகக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிகள் தவறாது வைத்து வரப்படுகின்றன.

58. சென்னை மாநகரில் சாலை விபத்துக்களைக் குறைக்க மேற்கொண்ட பிற நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

(i) வண்டிகள் போக்குவரத்தையும் பாதசாரிகள் நடமாட்டத்தையும் முறைப்படுத்த, சாலை சந்திப்புகளிலும் பாதசாரிகள் சாலையைக் கடந்து செல்லுமிடங்களிலும் போக்குவரத்துக் காவலர்கள் நிறுத்தப்படுகின்றனர். அத்துடன் போக்குவரத்து நெரிசலைச் சமாளிக்க மேம்பாலங்கள், சுரங்கப் பாதைகள் முதலியவை கட்டப்படுகின்றன.

(ii) சாலை நடுவிலும், சாலை ஓரத்திலும் போக்குவரத்துக்கு வண்டிகள் இடையூறாக இருக்கும்பொழுது போக்குவரத்தை ஒழுங்குப்படுத்தவும், விதிகளை மீறுபவர்கள்மீது சென்னை மாநகர் காவல்துறை சட்டத்தின் கீழும், தமிழ்நாடு போக்குவரத்து விதிகளின் கீழும் வழக்குகள் பதிவு செய்யவும், போக்குவரத்துக் காவல் துறையினர் ரோந்துப் பணியில் ஈடுபடுத்தப்படுகின்றனர்.

1987 ஏப்ரல் 4]

(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 எடுத்துக் கூற 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 ஆகியோருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு மேற்படி பணியில் அமர்த்திக் கொள்ளப்படுகின்றனர்.

(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 செயற்பிரிவுப் பணியாளர்களுக்கு, பம்பாயிலுள்ள போக்குவரத்துப் பயிற்சி நிறுவனம் போன்ற பயிற்சி நிறுவனத்தில் தனிப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

[1987 ஏப்ரல் 4

(xii) மிகு சுமை ஏற்றுதல், மிகு விரைவாக ஓட்டுதல், ஓட்டுநர் உரிமம் இல்லாது வண்டிகளை ஓட்டுதல் போன்ற வற்றிற்கு எதிராக கடுமையாக நடவடிக்கைகளை காவலர் எடுத்து வருகின்றனர். கவனமின்றி ஓட்டுதலைத் தடுப்பதற்கு தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்/மாநில நெடுஞ்சாலைகளில் நெடுஞ் சாலை காவலர் ரோந்துப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(xiii) தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் அமைக்கப்பட்டுள்ள போக்குவரத்து உதவி காவலர்கள் சாலை விபத்துக்களினால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு உடனடி உதவி அளிக்கின்றனர். தேவையான சட்ட நடவடிக்கை எடுப்பதற்காக அருகிலுள்ள காவல் நிலையத்திற்கு விபத்து குறித்து தெரிவிக்கின்றனர்.

(xiv) மாநகரில் மது அருந்தி வண்டிகளை ஓட்டுபவர் களை கண்டு பிடிப்பதற்காக சாதனம் (Breath analyser) விரைவில் கொண்டுவரப்பட இருக்கிறது.

(xv) போக்குவரத்து குற்றவாளிகளை கண்டுபிடித்து வழக்குகளை முடிவு செய்தலில் உள்ள காலதாமதத்தைக் கருதி, போக்குவரத்துக் குற்றங்களை இணக்கம் செய்வதற்கு காவல் துறை அதிகாரிகளுக்கும் போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரி களுக்கும் அரசு அதிகாரம் அளித்துள்ளது.

(xvi) முக்கிய இடங்களில் போக்குவரத்தை முறைப் படுத்த போக்குவரத்து சைகை விளக்குகளை ஒரே சமயத்தில் இயங்கச் செய்யவும், சாலையின் மையப் பகுதியில் தடையரண் கள் அமைக்கவும், இடைக்கோடுகள் போடவும் நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டம் ஆற்றி வரும் பணிகள்.

59. தமிழ்நாட்டிலுள்ள நகரங்களில் ஆண்டுதோறும் மக்கட் தொகையும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கையும் பெருகிவருகிறது. இதனால் ஏற்படும் விளைவுகளைச் சமாளிக்க அவசரமாக முற்படவேண்டிய அரசுப் பணியாளர்களில் போக்குவரத்துப் பொறியியல் பொறியாளர்கள் முக்கியமான இடம் பெறு கின்றார்கள். போக்குவரத்து நெரிசல், போக்குவரத்துத் தேக்கம், கார்களை நிறுத்தும் ஒதுக்கிடம், விபத்துக்கள், பயண நேரத்தில் தாமதம். சூழ்நிலையில் இயல்பான நிலைக்குப் பாதிப்பு ஆகிய பல்வேறு சிக்கல்களையும் அவர்கள் சமாளித்து, போக்குவரத்துத் தடையின்றியும், தொடர்ந்து சிக்கலின்றி செல்லவும், பாதுகாப்புடன் அமையவும் வழி வகுக்கிறார் கள். பேருந்து, கார், போன்ற வாகனங்களில் செல்லுவோர் அன்றி நடைபாதையிலும், சைக்கிள் பாட்டையிலும் செல்லு வோருக்கும் எளிய முறையில் வடிவமைப்புத் திட்டங்களைத் தயாரித்து அளிக்கிறார்கள்.

1987 ஏப்ரல் 4]

இந்தப் போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டம், சென்னை யில் ஒன்றும், திருச்சியில் ஒன்றுமாக, இரண்டு கோட்டங் களுடன் செயல்படுகின்றது. நகரங்களில் உள்ள போக்கு வரத்துச் சீரமைப்பின் பொறுப்பை ஏற்றுள்ள காவல்துறை அதிகாரிகளுக்கு எளிமையாகவும், சிக்கலின்றியும், பாதுகாப்பு டன் போக்குவரத்தைச் சமாளிப்பதற்குத், திட்டங்கள் அளித்து உதவுகிறது. கீழ்க்காணும் பிரிவுகளில் குறிப்பாகத் திட்டங்கள் வகுக்கப்படுகின்றன :—

(1) சாலைகள்-சாலை வளைவுகளை ஒழுங்கமைத்தல் ;

(2) விபத்து தொடர்ந்து நேரும் இடங்களைக் கண் டறிந்து சீர்படுத்துதல் ;

(3) வாகனங்களுக்கும், நடைபாதை உபயோகிப்போருக் கும் "சிக்னல்" விளக்குகளை அமைத்து உதவுதல் ;

(4) சாலை-ரயில் கடவுகளில் மேம்பாலம்/தரை கீழ்ச் சாலை அமைக்கத் திட்டமிடுதல் ;

(5) சாலையில் பாதசாரிகள் கடக்கும் இடங்களில் சுரங்கப் பாதை அல்லது மேம்பாலம் அமைத்தல் ;

(6) சாலைகளை அகலப்படுத்துதல் ;

(7) சாலைகளில் போதுமான அளவு விளக்கு வெளிச் சம் 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;

[1987 ஏப்ரல் 4

(14) பாதசாரிகளுக்காக நடைபாதையை அமைத்தலும், விரிவாக்குதலும் ;

(15) சாலையில் வரும் வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்க ஒதுக்கிடம் அமைத்தல் ;

(16) சாலைகளுக்கு அடையாளக் கோடுகளைக் குறித் திடுதல் ;

(17) போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பை, தேசிய நெடுஞ் சாலைகளில் ஒவ்வொரு ஆண்டும், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் அல் லாத சாலைகளில் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறையும் மிகவும் அதிகமான போக்குவரத்து நெரிசல் நிறைந்த காலங்களிலும் சாதாரண காலங்களிலும் எடுத்து வருகிறது. அங்ஙனம் எடுக்கப்படும் கணக்கெடுப்பு போக்குவரத்து வாகனங்களின் உருப்படிகள் பயணியர்-கார் அலகுகள் என்கிற விகிதத்தில் திரட்டப்படுகிறது. மேலும், சென்னை மாநகரில் உள்ள மூன்று மிகப் பிரதான சாலைகளின் எல்லா சந்திப்புகளிலும் போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பு ஆய்வுகளை நடத்தியும் போக்கு வரத்து எண்ணிக்கையையும் போக்குவரத்து மாதிரிகளையும் கணித்தும் வருகிறது. இந்த புள்ளி விவரங்கள் ''விவரக் குறிப்பு களின் தொகுப்புகள்'' என்று அழைக்கப்படுகிறது. இவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு மைய மற்றும் மாநில அரசுகள் நெடுஞ்சாலைத் துறையின் அனைத்து மேம்பாட்டுப் பணி களுக்கும் நிதி ஒதுக்கீடுகள் செய்து வருகின்றன. இப்படிப்பட்ட விவரக் குறிப்புகள் மாநிலத்தில் உள்ள சாலைகளில் கவனத்தை ஈர்க்கும்படி மிக அதிகமான அளவில் போக்குவரத்து நடை பெறும் பகுதிகளை அறிந்து கொள்ள உதவுகிறது.

வாடகை வண்டி.

60. ரிக்ஷா ஓட்டுநர்களின் சரீர உபாதையைக் களையும் வகையில் மனிதாபிமான அடிப்படையில் மோட்டார் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு அதிக எண்ணிக்கை யில் உரிமங்கள் வழங்குவதென்பது அரசின் கொள்கையாகும். தமிழக அரசின் கூட்டுறவுத் துறையிலிருந்து சொந்தக்காரர்களே ஓட்டுகின்ற சைக்கிள் ரிக்ஷாவுக்கு மோட்டார் என்ஜின் பொருத்துவதற்கு நபர் ஒருவருக்கு ரூ. 1,125 மானியம் வழங்க ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

தற்பொழுது 120 சி.சி. செயல் திறன் வரை உள்ள மோட் டார் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் 1911 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட அனுமதிக்கப்படுகின்றன. மோட்டார் வாகன சட்டத்தைத் திருத்தி 120 சி.சி. செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு

1987 ஏப்ரல் 4]

மோட்டார் வாகனச் சட்டத்திலிருந்து விதிவிலக்களிக்க மாநில அரசு மத்திய அரசினைக் கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. சென்னை நகரில் மட்டும் தற்பொழுது (1-3-1987 வரை) 361 மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் ஓடுகின்றன.

61. 1986-87-ல் அனுமதிக்கப்பட்ட கூடுதல் பதவிகள்

வரிசை எண்ணும் பதவியின் பெயரும்.	எண்ணிக்கை.	எந்த அலுவலகத்தில் ஏற்படுத்தப்பட்டது என்பது பற்றிய விவரம்.
(1)	(2)	(3)
இயக்கு ஊர்திகள் ஆய்வாளர் (தொழில் நுட்பமற்ற).	4	பெரியார் மாவட்டம் ஈரோடு வட்டாரத்தில் உள்ள பன்னாரியில் அமைந்துள்ள புதிய சோதனைச் சாவடி.
இளநிலை உதவியாளர்.	1	
அலுவலக உதவியாளர்.	4	
இயக்கு ஊர்திகள் ஆய்வாளர் முதனிலை.	1	சேலம் வட்டாரத்தில் உள்ள ஆத்தூரில் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள பகுதி அலுவலகம்.
உதவியாளர் ..	1	
இளநிலை உதவியாளர்.	1	
பதிவுரு எழுத்தர்	1	
அலுவலக உதவியாளர்.	1	
இரவுக் காவலர்.	1	
இயக்கு ஊர்திகள் ஆய்வாலர் முதனிலை.	1	தர்மபுரி வட்டாரத்தில் உள்ள ஓசூரில் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ள பகுதி அலுவலகம்.
இயக்கு ஊர்திகள், ஆயவாளர் இரண்டாம் நிலை.	1	
உதவியாளர்.	2	
இளநிலை உதவியாளர்.	2	
பதிவுரு எழுத்தர்	1	
அலுவலக உதவியாளர்.	1	
இரவுக் காவலர்	1	

[1987 ஏப்ரல் 4

(1)	(2)	(3)
4 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலரின் நேர்முக உதவியாளர்.	1	திருநெல்வேலி மாவட்டம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு தூத்துக்குடியில் வ. உ. சிதம்பரனார் வட்டாரம் ஏற்படுத்தப்பட்டதினால்.
இயக்கு ஊர்திகள் ஆய்வாளர் முதனிலை.	1	
இயக்கு ஊர்திகள் ஆய்வாளர் இரண்டாம் நிலை.	2	
கணக்கர்.	1	
உதவியாளர்.	5	
தட்டச்சர்.	1	
அலுவலக உதவியாளர்.	4	
ஓட்டுநர்.	1	
5 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் (பறக்கும் படை).	2	திருநெல்வேலியிலும் சேலத்திலும் பறக்கும் படை.
இயக்கு ஊர்திகள் ஆய்வாளர் முதனிலை (பறக்கும் படை)	2	

புதிய செயற்குறிப்புகள்:

62. தற்பொழுதுள்ள 400 அகில இந்தியச் சுற்றுலாச் சிருந்துகளின் அனுமதிகளுக்கு மேல் சுற்றுலாவைப் பெருக்க கூடுதலாக 200 அகில இந்திய சுற்றுலாச் சிருந்துகளின் அனுமதிகளை வழங்க மைய அரசிற்கு கருத்துரு அனுப்பப்பட்டுள்ளது.

63. மதுரை மாவட்டத்தில் கீழ் அணைக்கட்டு (Lowe Camp) என்ற இடத்தில் ஒரு தணிக்கைச் சாவடி ஒன்றை நிறுவ அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

64. வேலூரிலுள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து திருவண்ணாமலையில் ஒரு புதிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்தை அமைக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

1987 ஏப்ரல் 4]

65. பல்வேறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் மற்றும் பிரிவு அலுவலகங்களில் அதிகரித்துள்ள வேலைப்பளுவை முன்னிட்டு தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள் மற்றும் அமைச்சுப் பணியாளர்களை கூடுதலாக நியமிக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

66. சேலம் மற்றும் திருநெல்வேலியில் உள்ள பறக்கும் படைகளுக்கு தலா இரண்டு மோட்டார் சைக்கிள்கள் வாங்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது.

இணைப்பு IV.

(131ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

தமிழ்நாட்டில் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் பற்றிய 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆய்வும் 1987—88 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டங்களும்.

முன்னுரை :

1. ஒரு நாட்டின் சமூக மற்றும் பொருளாதார வளர்ச்சியினை உயர்த்த தேவையான வழி முறைகளுள் சிறப்பான வகையில் சாலைகளை அமைப்பதும், அவற்றை மேம்பாடு செய்வதும் ஒன்றாக அமைகிறது. அப்படிப்பட்ட வளர்ச்சியில் சாலைகளும் சாலைப் போக்குவரத்தும் அடிப்படை அமைப்பினை உருவாக்குகின்றன. ஒரு நாட்டிலுள்ள சாலை அமைப்பின் நிலையும் அந்நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சியும் ஒன்றுக்கொன்று நெருக்கமான தொடர்பு கொண்டுள்ளன.

நமது மக்கட் தொகையில் சுமார் 80 விழுக்காட்டினர் கிராமங்களில் வாழ்கின்றனர். அங்கெல்லாம் சாலைகள் மட்டுமே போக்குவரத்துக்கு பிரதானமாக உள்ளன. இந்நிலை பிற்படுத்தப்பட்ட மற்றும் பழங்குடியினர் வாழும் பகுதிகளில் முக்கியத் தேவையாக உள்ளது.

இம்மாநிலத்தில் உள்ள பெரும் பாலங்கள் மற்றும் சாலைப் பணிகள் அரசால் கீழ்க்கண்ட பல்வேறு திட்டங்களின்கீழ் அங்கீகரிக்கப்பட்டு நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித் துறையால் எடுத்துச் செய்யப்பட்டு வருகின்றன :—

(அ) மாநில சாலைகள் திட்டம் :

1. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்.
2. மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள்.
3. இதர மாவட்ட சாலைகள்.

[1987 ஏப்ரல் 4

(ஆ) இதர சாலைகள் திட்டம்.

(இ) மேல்/கீழ் பாலங்கள் கட்டுதல்.

(ஈ) ஊரகச் சாலைகள் திட்டம்.

(உ) பேருந்து வழித்தட ஏற்புத் திட்டம்.

(ஊ) ஊரக நிலமற்றோர் வேலைவாய்ப்பு உறுதியளிப்புத் திட்டம்.

(எ) மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

(ஏ) மேற்கு மலைத் தொடர் மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

(ஐ) பழங்குடியினர் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

(ஒ) ஒருங்கிணைந்த நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்.

(ஓ) உலக வங்கி திட்டத்தின்கீழ் சென்னை நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்.

மாநில சாலைகள் திட்டம் :

2. அதிகரித்துவரும் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவு செய்வதற்காக கீழே குறிப்பிட்டுள்ள மூலப்பணிகள் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன :—

1. தற்போதுள்ள உறுதியற்ற கட்டுமானங்களை உறுதிப் படுத்தல்.

2. பாலம் கட்டப்படாத ஆறு/ஓடை போன்ற நீர் குறுக்கீடுகளில் சிறு பாலங்கள்/பாலங்கள் கட்டுதல்.

3. சாலை/தளங்களை அகலப்படுத்துதல்/வலுப்படுத்துதல்.

4. சாலைகளின் வடிவமைப்பு போன்ற சீரமைப்புப் பணிகள்.

மாநில நெடுஞ்சாலைகள் :

2.1. இத் திட்டத்தின் கீழ் மாநில நெடுஞ்சாலைப் பணிகள் முதல் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பணிகளாக எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன. 1–4–1986-ன் நிலவரத்தின்படி மாநில நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 1,864 கி.மீ. ஆகும். 1986–87 ஆம் ஆண்டில் மாநில நெடுஞ்சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் ரூ. 21.50 இலட்சம் செலவிலான இரண்டு பாலப் பணிகளுக்கும், ரூபாய் 70.00 இலட்சம் செலவிலான இரண்டு சாலைப்பணிகள் திருநெல்வேலி மற்றும் சேலம்

1957 ஏப்ரல் 4]

மாவட்டங்களில் எடுத்துச் செய்வதற்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்
பட்டுள்ளது. ஒரு பாலப்பணியும் இரண்டு சாலைப் பணி
களும் நடைபெற்று வருகின்றன. ஒரு பாலப்பணிக்கான மதிப்
பீடு தயாரிக்கப்பட்டு வருகிறது. இப் பணிகளின் விவரங்
களும் தற்போதைய நிலைமையும் இணைப்பு ஒன்றில்
கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. ஒதுக்கப்பட்ட ரூ. 64.92 இலட்சத்
தில் நிதியாண்டு 1986—87-ல் (1987 பிப்ரவரி வரை)
ரூ. 42.51 இலட்சம் இத்திட்டத்தின்கீழ் செலவிடப்பட்டுள்ளது.
1987—88 ஆம் ஆண்டிற்காக, ரூ. 104.50 இலட்சம் மதிப்
பிலான 13 பாலப் பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட உள்
ளது. இப்பணிகளின் விவரம் இணைப்பு 2-அ மற்றும் 2-ஆ—
வில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. 1987—88 ஆம் ஆண்டு வரவு-
செலவுத் திட்டத்தில் ரூ. 617.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்
யப்பட்டுள்ளது.

மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள் :

2.2. 1—4—1986-ன் நிலவரத்தின்படி மாவட்ட பெருஞ்
சாலைகளின் மொத்த நீளம் 14,004 கி.மீ. ஆகும். 1986—87
ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்தின்கீழ் ரூ. 145.00 இலட்சம்
செலவிலான 14 பாலப் பணிகளுக்கும் ரூ. 132.00 இலட்சம்
செலவிலான 5 சாலைப் பணிகளுக்கும் ஒப்புதல் அளிக்கப்
பட்டுள்ளது. இவற்றுள், 6 பாலப் பணிகளும் 5 சாலைப்
பணிகளும் நடந்தேறி வருகின்றன. எஞ்சியுள்ள 8 பாலப்
பணிகளுக்கு மதிப்பீடுகள் தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இப்
பணிகளின் விவரம் மற்றும் அவற்றின் தற்போதைய நிலை
இணைப்பு 3-அ, ஆ, மற்றும் இ-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.
ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட ரூ. 416.36 இலட்சத்தில் 1986—87-ல்
(1987 பிப்ரவரி வரை) ரூ. 279.28 இலட்சம் செலவிடப்
பட்டுள்ளது. 1987—88 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ. 315.00 இலட்சம்
செலவிலான 31 பாலப் பணிகளுக்கும் ரூ. 3.00 இலட்சம்
செலவிலான ஒரு சாலைப் பணிக்கும் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட
வுள்ளது. இவற்றின் விவரங்கள் இணைப்பு 4-அ மற்றும்
ஆ-வில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. 1987—88 ஆம் ஆண்டிற்கான
வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் ரூ. 909.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு
செய்யப்பட்டுள்ளது.

இதர மாவட்டச் சாலைகள் :

2.3. 1—4—1986-ன் நிலவரப்படி இதர மாவட்டச் சாலை
களின் மொத்த நீளம் 21,927 கி.மீ. ஆகும். 1986—87 ஆம்
ஆண்டில் இத் திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 123.00 இலட்சம் செலவி
லான 7 பாலப் பணிகளுக்கும் ரூ. 92.00 இலட்சம் செலவிலான
10 சாலைப் பணிகளுக்கும் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இவற்
றுள் 5 சாலைப் பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன. 5 சாலைப்

[1987 ஏப்ரல் 4

பணிகளுக்கும் 7 பாலப் பணிகளுக்கும் மதிப்பீடுகள் தயாரிக்
கப்பட்டு வருகின்றன. இப்பணிகளின்
தற்போதைய நிலையும் இணைப்பு 5-ல் விவரங்களும்
பட்டுள்ளன. ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட ரூ. 254.49 இலட்சத் கொடுக்கப்
தில், 1986—87-ல் (1987 பிப்ரவரி வரை) ரூ. 181.33 இலட்சம்
இத் திட்டத்தின் கீழ் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1987—88-ல்
ரூ. 88.50 இலட்சம் செலவிலான 13 பாலப் பணிகளுக்கும்
ரூ. 12.00 இலட்சம் செலவிலான 2 சாலைப் பணிகளுக்கும்
ஒப்புதல் அளிக்கப்பட உள்ளது. இவைகளின் விவரம் இணைப்பு
6-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. 1987—88 வரவு-செலவுத் திட்
டத்தில் ரூ. 301.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

இதர சாலைகள் திட்டம் :

2.4. ஊராட்சிகளிலும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களிலும் ரூ.
50,000-க்கு மேல் மதிப்பிடப்பட்ட பெரிய-சிறிய பாலங்கள்,
தாம்போகிகள் மதகு பாலங்கள் கட்டுதல் மற்றும் சாலை
மேம்பாட்டுப் பணிகள் போன்ற மூலப் பணிகள் இத்திட்டத்
தின் கீழ் நிறைவேற்ற எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றன. சாலை
களையும் பாலங்களையும் பராமரிப்பதில் ஊராட்சிகளுக்கு
ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கும் நிவாரணம் அளிக்கும் பொருட்டு,
ஊராட்சி மன்றங்களின்பால் நல்லெண்ணம் காட்டும் வகையில்
ரூ. 50,000-மும் அதற்கு மேலும் செலவாகக்கூடிய சாலை,
பாலம் அமைக்கும் பணிகள் நிறைவேற்றி மேம்படுத்தப்பட்ட
பிறகு நெடுஞ்சாலை ஊரகப் பணித் துறையால் அரசின் நிதி
கொண்டு பராமரிக்கப்பட வேண்டும் என்று அரசு ஆணை
யிட்டுள்ளது.

2.4.1. 1986—87 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்தின் கீழ்
ரூ. 47.50 இலட்சம் செலவிலான ஐந்து பாலப் பணிகளுக்கும்
ரூ. 35.00 இலட்சம் செலவிலான 3 சாலைப் பணிகளுக்கும் ஒப்பு
தல் அளிக்கப்பட்டுள்ளன. (விவரம் இணைப்பு 7-ல்). இவற்
றுள், ஒரு பாலப் பணியும், 3 சாலைப் பணிகளும் நடந்தேறி
வருகின்றன. 4 பாலப் பணிகளுக்கு மதிப்பீடு தயாரிக்கப்
பட்டு வருகிறது. ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ள ரூ. 428.80
இலட்சத்தில் 1986—87-ல் (1987 பிப்ரவரி வரை) ரூ. 324.70
இலட்சம் இத் திட்டத்தின் கீழ் செலவிடப்பட்டுள்ளது.
1987—88 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ. 50.00 இலட்சம் செலவிலான
இரண்டு பாலப் பணிகளும் மற்றும் ரூ. 25.00 இலட்சம் செல
விலான நான்கு சாலைப் பணிகளும் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட
வுள்ளது. (விவரம் இணைப்பு 8-ல்). 1987—88 வரவு-செலவுத்
திட்டத்தில் ரூ. 378.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்
டுள்ளது.

1987 ஏப்ரல் 4]

தற்போதுள்ள இருப்புப்பாதை கடவுகளுக்குப் பதிலாக மேல்—கீழ் பாலங்கள் கட்டுதல்.

2.4.2. அணுகு சாலைகள் உட்பட ரயில்வே மேல்-கீழ் பாலங்கள் கட்டுவதற்காகும் செலவை மாநில அரசும் ரயில்வே துறையும் சரிசம அடிப்படையில் (50 : 50) ஏற்கின்றன. ஏற்கனவே அமைக்கப்பட்டிருக்கும் இருப்புப்பாதை கடவு களுக்குப் பதிலாக மேல்-கீழ் பாலங்கள் கட்டுதல் தற்போதுள்ள இருப்புப் பாதை கடவுகளின் தரத்தை உயர்த்துதல், ஆளில் லாத இருப்புப் பாதை கடவுகளில் ஆட்களை நியமித்தல், போன்றவற்றிற்காக மாநில அரசு முன்னதாகவே செய்த செலவுத் தொகையைத் திருப்பிக் கொடுக்க, மத்திய அரசு ரயில்வே அமைச்சகம் ''ரயில்வே பாதுகாப்புப் பணி நிதி'' எனப்படும் ஒரு நிதியை ஏற்படுத்தியுள்ளது. தற்போதுள்ள இருப்புப் பாதை கடவுகளுக்குப் பதிலாக மேல்-கீழ் பாலங்கள் கட்டி மாற்றம் செய்வதற்காக மேற்படி நிதியில் 80 விழுக்காடு தொகையை மாநில அரசுக்கு கொடுப்பதற்கு வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும் தற்போதைய இருப்புப் பாதை கடவுகளுக்காக ரயில்வே பாதுகாப்புப் பணி நிதியிலிருந்து இம்மாநிலத்திற்குக் கிடைக்கும் தொகை ஆண்டு ஒன்றிற்கு சுமார் ரூ. 15.00 இலட்சம் முதல் ரூ. 20.00 இலட்சம் வரை கிடைக்கின்றது. சாலை மேம்பாலங்கள் நகராட்சிகளின் எல்லைக்குள் வருமாயின், செலவுத் தொகையில் மாநிலத்தின் பங்கு (மொத்த செலவில் 50 விழுக்காடு) மாநில அரசு, நகராட்சிகளுக்கு இடையே சமமாக பகிர்ந்து கொள்ளப்படுகிறது.

2.4.3. 1985—86 ஆம் ஆண்டில் பழவந்தாங்கல் ரயில் நிலையத்திற்கு அருகில் நங்கநல்லூர் சாலை கி.மீ. 0/6-ல் ஏற்கனவே உள்ள இருப்புப் பாதை கடவுக்குப் பதிலாக ரூ. 115.00 இலட்சம் செலவில் ரயில்வே சுரங்கப் பாதை ஒன்று அமைக்க ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

2.4.4. 1986—87 ஆம் ஆண்டில் பின்வரும் மூன்று பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது :—

1. மணலி எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலை சாலை (மாவட்ட பெருஞ்சாலை) கி.மீ. 0/10-ல் (ரயில்வே கி.மீ. 10/15—11/1) விம்கோ நகருக்கும் எண்ணூர் ரயில் நிலையத்திற்குமிடையே ஒரு மேம்பாலம் கட்டுதல்—ரூ. 150.00 இலட்சம்.

2. பரங்கிமலை ரயில் நிலையத்திற்கருகில் ரயில்வே கி.மீ. 16/20-21-ல் தற்போதுள்ள இருப்புப் பாதை கடவுக்குப் பதிலாக ஓர் சுரங்கப் பாதை கட்டுதல்,—ரூ. 135.00 இலட்சம்.

3. வடக்குக் கடற்கரைச் சாலையில் ஒரு மேம்பாலம் கட்டுதல்—ரூ. 500.00 இலட்சம்.

2.4.5. ஒதுக்கிடு செய்யப்பட்ட ரூ. 58.08 இலட்சத் தில் 1986–87 ஆம் ஆண்டில் (1987 பிப்ரவரி வரை) ரூ. 32.25 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1987–88 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்டத்தில் ரூ. 140.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

2.4.6. கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ள இரண்டு புதிய பணிகள் 1986–87 ஆம் ஆண்டில் எடுத்துச் செய்ய திட்டமிடப்பட்டது :—

1. சேலம்-ஓமலூர் சாலை கி.மீ. 0/8-ல் சேலம் நகரில் ஒரு மேம்பாலம் கட்டுதல்—ரூ. 130 இலட்சம் (நிர்வாக ஒப்புதல் அளிக்கப்பட உள்ளது).

2. வடக்கு கோயம்புத்தூரில் குறுக்கு வெட்டு சாலை கி.மீ. 0/2-ல் ஒரு மேம்பாலம் கட்டுதல்—ரூ. 215.00 இலட்சம் (கள விவரங்கள் சேகரிக்கப்பட்டு மதிப்பீடுகள் தயாரிக்கப் பட்டு வருகின்றன).

ஊரகச் சாலைகள் திட்டம் :

3. இத்திட்டத்தின் கீழ் 1971 ஆம் ஆண்டு கணக் கெடுப்பின்படி 1,500-ம் அதற்கு மேற்பட்ட மக்கள் தொகை யும், 1,000-லிருந்து 1,500 வரையில் மக்கள் தொகையினைக் கொண்ட கிராமங்களை அவற்றிற்கு வெகு அருகாமையில் இருக்கும் வாகன போக்குவரத்து சாலைகளுடன் இணைக்கும் வகையில் எல்லா பருவ காலங்களுக்கும் ஏற்ற சாலைகள் அமைக்கப்படுகின்றன. இத்திட்டத்தின்கீழ் ஊராட்சி சாலை களும் ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகளும் மேம்படுத்துவதற்காக எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு அப்பணிகள் முடிவடைந்ததும் எதிர்கால பராமரிப்பிற்காக அரசால் அவை எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன. இவ்வகையில் உள்ளாட்சி மன்றங் களுக்கு ஏற்படும் நிதிச்சுமை குறைகின்றது. இத் திட்டத்தின் கீழ் புதியச் சாலைகள் அமைப்புப் பணி களும் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. இதுவரை, முதல் 6 கட்டங்களில் 6,363 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகட்கு முதலீடாக ரூ. 7,567.00 இலட்சத்திற்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. 1985 நவம்பரில் 7-வது கட்டத்தின் பகுதியாக மேம்பாடு செய்வதற்கு அரசு ரூ. 1,000.00 இலட்சம் வரையிலும் வேலை களுக்கு அனுமதி அளித்துள்ளது.

3.1. 31–3–1986 வரை (1 முதல் 6 கட்டங்களில்) 2,748 முதன்மை கிராமங்களும், 9,887 இடைப்பட்ட கிரா மங்களும் பயன்பெறும் வகையில் ரூ. 6,513.00 இலட்சம் செலவில் 6,266 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைப் பணிகள் முடிக்கப் பட்டுள்ளன. முதல் 6 கட்டப் பணிகள் பெருமபாலும் முடிக் கப்பட்டுவிட்டன.

3.2. 1986–87 ஆம் ஆண்டில் 440 கிராமங்கள் (20 முதன்மை கிராமங்களும் 240 இடைப்பட்ட கிராமங்களும் பயன்பெறும் வகையில் 250 கி.மீ. நீளமுள்ள ஊரகச் சாலை கள் மேம்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளன.

3.3. ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட ரூ. 691.00 இலட்சத்தில் 1986–87-ல் (1987 பிப்ரவரி வரை) ரூ. 608.50 இலட்சம் செலவு செய்யப்பட்டுள்ளது. 1987–88 ஆம் ஆண்டு ரூ. 702.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட உள்ளது.

பேருந்து வழித்தட ஏற்புத் திட்டம்.

4. இச் சிறப்புத் திட்டம் 1960–61 ஆம் ஆண்டில் தொடங் கப்பட்டது. 1960–61 ஆம் ஆண்டு முதல் 1973–74 ஆம் ஆண்டு வரை சுமார் 12,500 கி.மீ. வரை நீளத்திற்கு ஊராட்சி களையும் ஊராட்சி ஒன்றியங்களையும் சேர்ந்த பேருந்து வழித்தடச் சாலைகள் மேம்படுத்தப்பட்டு எதிர்கால பரா மரிப்பிற்காக அவை அரசால் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டன. இத்திட்டம் 19 4 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1979 ஆம் ஆண்டு வரை நிறுத்தி வைக்கப்பட்டது. 1979–80 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டம் மீண்டும் மேற்கொள்ளப்பட்டது. இதுவரை 12,331 கி.மீ. நீளமுள்ள பேருந்து வழித் தடச் சாலைகள் மேம்பாடு செய்வதற்காக எடுத்துச் கொள்ளப்பட்டன. இத னால் உள்ளாட்சி மன்றங்களின் நிதிச் சுமை வெகுவாக குறைந்துள்ளது. இவற்றுள் 8,357 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகள் 1985–86 ஆம் ஆண்டு இறுதிவரை மேம்பாடு செய்யப்பட்டன.

4.1. 1986–87 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவு திட்டத்தில் 500 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகளை மேம்பாடு செய்வதற்காக இத் திட்டத்தின்கீழ் ரூ. 100.00 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய் யப்பட்டது. இவற்றில் 436 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகள் இதுவரை மேம்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளன. 1987 பிப்ரவரி முடிய ரூ. 888.00 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1987-88-ம் ஆண்டிற்கு இத் திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 1,000.00 இலட்சம் வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீட்டில் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

ஊரக நிலமற்றோர் வேலை வாய்ப்பு உறுதி அளிப்புத் திட்டம்.

5. இத்திட்டமானது 100 விழுக்காடு மைய அரசின் நிதி உதவியுடன் 1984-ம் ஆண்டு பிப்ரவரி மாதம் முதல் தமிழ் நாட்டில் செயற்படுத்தப்படுகிறது. இத்திட்டத்தின் முக்கிய நோக்கம் ஊரகப் பகுதிகளிலுள்ள ஒவ்வொரு நிலமற்றோர் குடும்பத்தில் குறைந்த அளவு ஒருவருக்காவது ஒரு ஆண்டில் 100 நாட்கள் வரை வேலை வாய்ப்பிற்கு உறுதி அளிப்பதாகும்.

[1987 ஏப்ரல் 4

இத் திட்டத்தில் '20 அம்சம்' மற்றும் 'அடிப்படைத் தேவைகள்' திட்டங்களின் கீழ் உள்ள பணிகளை உள்ளடக்கியதுடன், ஊரக இணைப்புச் சாலைகள் அமைத்தலும் சேர்ந்ததாகும். இத் திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக் கொள்ளப்படும் அனைத்து சாலைப் பணிகளும் நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித் துறையின் மூலம் செயற்படுத்தப்படுகின்றன. 1986–87-ம் ஆண்டில் இரண்டு கட்டங்களில் (கட்டம் 1 மற்றும் கட்டம் 2) மொத்த நீளம் சுமார் 975·65 கி.மீ. சாலைப் பணிகளை எடுத்துச் செய்வதற்காக மத்திய அரசு மொத்தம் ரூ. 2,224.73 இலட்சம் பெறுமான வேலைகளுக்கு அனுமதி அளித்துள்ளது. இதனால் 1936–87-ம் ஆண்டில் மொத்தம் 130.61 இலட்சம் மனிதத் திறன் நாட்களை உருவாக்கியது. 167 ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் 761.87 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைகளை ரூ. 1,536.74 இலட்சம் மதிப்பிலான பணித்தொகுப்பு பட்டியல் தயாரிக்கப்பட்டு மத்திய அரசின் ஒப்புதலுக்காக 1987-88-ம் ஆண்டில் அனுப்பப்பட உள்ளது. இதன் மூலம் 76.89 இலட்சம் மனிதத் திறன் நாட்கள் உருவாகும்.

5.1. தொழிலாளர்களுக்கு கூலி ஒரு பகுதி பணமாகவும் எஞ்சிய பகுதி உணவு தானியமாகவும் (ஒரு கிலோ அரிசி மற்றும் 2 கிலோ கோதுமையும் குறைவுபடாமல் 1–12–1985 முதல்) ஒரு மனிதத் திறன் நாளுக்கு வழங்கப்படுகிறது. பணியின் மதிப்பில் 50 விழுக்காடு அல்லது அதற்கு மேலும் உழைப்புக் கூறு இருக்கும் வகையில் இத்திட்டம் செயற்படுத்தப்படுகின்றது.

5.2. 1987 பிப்ரவரி வரை இவ்வகையில் உணவு தானியங்களுக்கான மதிப்பு உட்பட ரூ. 520.00 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

மலைப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

6. மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம் நீலகிரி மாவட்டத்திற்கு மட்டுமே உரியது.

6.1. இத்திட்டத்தின் குறிக்கோள்கள்:—

1. மலைப்பகுதியிலுள்ள கிராமங்களின் சமூக பொருளாதார நிலையினை மேம்பாடு செய்தல்.

2. வேளாண்மை, கால்நடை, பால்வளம், மீன்வளம், வனம், தொழில், சுற்றுலா, தாவரவியல் போன்ற பல்வேறு துறைகளின் வளர்ச்சி திட்டங்கள் நடைபெறும் அனைத்து இடங்களையும் இணைக்கும் வகையில் மேம்பாடு செய்தல்.

3. பழங்குடியினர் மற்றும் ஆதி திராவிடர் வாழும் கிராமங்களை சமூக பொருளாதார மேம்பாட்டு மையங்களுடன் இணைத்தல்.

1987 ஏப்ரல் 4]

6.2. இத் திட்டம் 1975–ம் ஆண்டு தொடங்கப்பட்டு தற்போது நடைமுறையில் உள்ளது. 1986–ம் ஆண்டு மார்ச் 31-ம் தேதி முடிய ரூ. 1,468.00 இலட்சம் செலவில் சுமார் 552 கி.மீ. நீளமுள்ள 88 பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டது. இவைகளில் 1986–87-ம் ஆண்டில் முடிக்கப்பட்ட 10 பணிகள் உட்பட, ரூ. 467.00 இலட்சம் செலவில் 213 கி.மீ. நீளமுள்ள 54 சாலைப் பணிகள் இதுவரை முடிக்கப்பட்டுள்ளன. ரூ. 500.00 இலட்சம் செலவில் 165 கி.மீ. நீளமுள்ள 16 பணிகள் தற்போது நடந்தேறி வருகிறது. ரூ. 204.00 இலட்சம் செலவில் 75 கி.மீ. நீளமுள்ள 13 பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட உள்ளன. ரூ. 297.00 இலட்சம் செலவில் எஞ்சிய 5 பணிகள் மத்திய அரசின் ஒப்புதலை எதிர்நோக்கியுள்ளது.

6.3. 1986–87-ம் ஆண்டில் ரூபாய் 125.67 இலட்சம் மதிப்புடைய 10 பணிகள் முடிவுற்றன.

6.4. ரூ. 181.00 இலட்சம் ஒதுக்கீட்டில் 1987 பிப்ரவரி வரை ரூ. 130.09 இலட்சம் செலவு செய்யப்பட்டுள்ளது. 1987–88-ம் ஆண்டு வரவு—செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 134.14 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

மேற்கு மலைத் தொடர் மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

7. தமிழ்நாட்டில் மேற்கு மலைத் தொடர் பகுதியில் உள்ள மலைவாழ் மக்களின் மேம்பாட்டிற்காகவும் மேலும் மின்சாரம், வேளாண்மை, கால்நடை, கல்வி, பால்வளம், சிறு தொழில்கள், குடிசைத் தொழில் போன்ற துறைகளின் நடவடிக்கைகளுக்காக வாய்ப்பு அளிக்கக் கூடிய வகையில் சாலை வசதிகள் மேம்பாடு செய்வது இத்திட்டத்தின் குறிக்கோளாகும். மலைப் பகுதிகளில் விளையும் பொருட்களை சமவெளிகளில் உள்ள பொது சந்தைகளுக்கு எடுத்து வருவதற்கான போக்குவரத்து வசதி இதில் அடங்கும். இத் திட்டம் 1975–76 ஆம் ஆண்டில் மதுரை மாவட்டத்தில் துவக்கப்பட்டது. அண்ணா மாவட்டத்தில் சிறுமலை மலைப்பாதை (8 கி.மீ. நீளம்) எனப்படும் பணி ரூ. 15.00 இலட்சம் செலவில் எடுத்து முடிக்கப்பட்டது. அதன் பிறகு, 1981–86-ஆம் ஆண்டுகளில் ரூ. 337.00 இலட்சம் செலவில் 136 கி.மீ. நீளமுள்ள 8 பணிகளுக்கு ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டது.

7.1. 1986–87 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 60.00 இலட்சம் செலவில் 21 கி.மீ. நீளமுள்ள தருமத்துப்பட்டி — அடலூர் சாலை அமைக்கும் பணி ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு முடிக்கப்பட்டது. மற்றும் பெரியகுளம்—அடுக்கம் சாலை மேம்பாட்டுப் பணி வனப் பகுதியுள் நுழைவதற்கு வனத்துறையின் அனுமதி கிடைக்காமையால் வனமற்ற பகுதி வரை முடிக்கப்பட்டது.

எஞ்சிய 6 பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன. ரூ. 60.00 இலட்சம் ஒதுக்கீட்டில் 1986–87 ஆம் ஆண்டில் (1987 பிப்ரவரி வரை) ரூ. 15.57 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1987–88 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு செலவுத் திட்ட ஒதுக்கீடு ரூ. 45.00 இலட்சம் ஆகும்.

வனத்துறை நிதியிலிருந்து மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள பெருஞ்சாலைப் பணிகள் :

7.2. மதுரை மாவட்டம் ஆண்டிப்பட்டி பகுதியில் ரூ. 260.00 இலட்சம் செலவிலான 41 கி.மீ. நீளமுள்ள கடமலைக் குண்டு முதல் வள்ளி மலை வரையிலான சாலை அமைப்புப் பணி 1983–84 ஆம் ஆண்டில் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டது. இப்பணி வனத்துறை நிதியிலிருந்து நெடுஞ்சாலை ஊரகப்பணித் துறையால் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. 24 கி.மீ. நீளத்திற்கு உண்டான சாலைப் பணி முடிவுற்று எஞ்சிய நீளத்திற்கு பணி நடந்தேறி வருகிறது. 1987 பிப்ரவரி வரை ரூ. 141.54 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

பழங்குடியினர் மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

8. பிரதமரின் 20 அம்சத் திட்டத்தில் பின் தங்கிய மக்களின் குறிப்பாக மலைவாழ் மக்களின் மேம்பாட்டிற்கு தனிக் கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டியதன் அவசியம் வலியுறுத்தப்பட்டுள்ளது.

8.1. பல பழங்குடியினர் குடும்பங்கள் வறுமைக் கோட்டினை கடக்கும் வகையில், முற்றிலும் அணுக முடியாத இடத்தில் உள்ள இப்பழங்குடியினர் வாழும் பகுதிகளுக்கு கீழ்க்கண்ட ஒன்பது தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பழங்குடியினர் பகுதிகளில் போக்குவரத்து வசதிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன:—

மாவட்டத்தின் பெயர்	பழங்குடியினர் பகுதிகள்.
சேலம்	1. கொல்லிமலை 2. ஏற்காடு மலை 3. கல்ராயன்மலை 4. அறுநூத்துமலை 5. பச்சைமலை
வட ஆற்காடு	6. சவ்வாது மலை.
தென் ஆற்காடு	7. கல்ராயன்மலை
தருமபுரி	8. சித்தேரி மலை.
திருச்சிராப்பள்ளி	9. பச்சைமலை.

8.2. இப் பழங்குடியினர் பகுதிக்கான பணிகளின் பெரும் பட்டியல் தயாரிக்கப்பட்டு இத் திட்டத்தின் கீழ் அனுமதி அளிக்கப்பட்டு, 1976–77 முதல் அவை நடந்தேறி வருகிறது. 1985–86 முடிய ரூ. 1,498.00 இலட்சம் மதிப்பில் 380 கி.மீ. நீளத்திற்கு சாலை அமைக்க 26 பணிகள் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டன. அவற்றுள் ரூ. 533.00 இலட்சம் மதிப்பிலான 184 கி.மீ. நீளமுள்ள 14 பணிகள் 1987 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி வரையில் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. ரூ. 965.00 இலட்சம் மதிப்பிலான 196 கி.மீ. நீளமுள்ள எஞ்சிய 12 பணிகள் பல்வேறு நிலைகளில் நடைபெற்று வருகின்றன.

8.3. பழங்குடியினர் துணைத் திட்டத்தின் கீழ் 1987–88 ஆம் ஆண்டிற்காக ரூ. 157.14 இலட்சம் தொகை போக்குவரத்துப் பிரிவிற்காக கீழே குறிப்பிட்டுள்ளபடி உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

	(ரூபாய் இலட்சத்தில்)
1. எஞ்சிய பணிகள்	90.14
2. ஐந்து புதிய பணிகள்	67.00
மொத்தம்	157.14

ஒருங்கிணைந்த நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்.

9. இத் திட்டம் சென்னை பெருநகர் பகுதிக்குள் நெடுஞ்சாலைத் துறை, சென்னை மாநகராட்சி ஆகியவற்றின் பொறுப்பில் உள்ள தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட சாலைகளை மேம்படுத்துவதற்கு வகை செய்கிறது.

9.1. இத் திட்டத்தின் கீழ் மேற் கொள்ளப்பட்ட பணிகளின் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது:—

(அ) வேளச்சேரி புறவழிச்சாலை மற்றும் தரமணி இணைப்புச்சாலை (நடந்தேறி வருகிறது).

(ஆ) திருவொற்றியூர்—பொன்னேரி—பஞ்சட்டி சாலை கி.மீ. 5/2—7/4 மற்றும் 8/4 ஆகிய இடங்களில் பாலங்கள் கட்டுதல் (கி.மீ. 7/4, 8/4 ஆகிய இடங்களில் பாலங்கள் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. கி.மீ. 5/2ல் நடந்தேறி வருகிறது.)

(இ) கோட்டூர்புரம் அருகே அடையாற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல் (நடந்தேறி வருகிறது).

(ஈ) தற்போதுள்ள பாலங்களை திரும்பக் கட்டுதல்:—

(1) மத்திய ரயில் நிலையம் அருகில்.

(2) அடையாறில் உள்ள புற்று நோய் மருத்துவமனைக்கு அருகில்.

(3) வடக்குப் பெருவழிச் சாலை கி.மீ. 7/6ல் (மத்திய இரயில் நிலையம் மற்றும் புற்று நோய் மருத்துவமனை அருகில் வேலைகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. வடக்குப் பெரு வழிச்சாலையில் பாலம் கட்டுவதற்கு மாற்று இடம் முடிவு செய்யப்பட வேண்டும்.)

உலக வங்கித் திட்டத்தின் கீழ் சென்னை நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்.

10. உலக வங்கியின் நிதி உதவியுடன் சென்னை பெருநகர்ப் பகுதியில் நகர மேம்பாட்டுப் பணிகள் 1977–78-ல் துவக்கப்பட்டன. இப் பணிகள் இரு கட்டங்களில் மேற் கொள்ளப்பட்டன. முதல் கட்ட முதலீடு ரூ. 7.18 கோடியாகும். (பெருவழிச் சாலைகளுக்கான ரூ. 4.00 கோடியும், நகராட்சி பகுதிகளில் உள்ள இதர சாலைகளுக்கான ரூபாய் 3.18 கோடியும் அடங்கும்) முதல் கட்டப் பணிகளின் கீழ் பின்வரும் பணிகள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு அவை தற்போது நடந்தேறி வருகின்றன:—

(1) கூவம் ஆற்றின் குறுக்கே கோயம்பேட்டிற்கு அருகில் ஒரு பாலம் கட்டுவது உட்பட கி.மீ. 0/0—11/7 வரையிலான நீளத்திற்கு உள் வட்டச் சாலை அமைத்தல். (முடிவுறுந் தருவாயில் உள்ளது.)

(2) தண்டையார்பேட்டை இரயில் நிலையத்திற்கு அருகில் வைத்தியநாத முதலித் தெருவில் இரயில்வே மேம்பாலம் கட்டுதல் (இப் பாலத்திற்கு அணுகு சாலை அமைக்கும பணி நடந்தேறி வருகிறது.)

10.1. இரண்டாம் கட்டப் பணிகளுள் கீழ்க்காணும் பணிகள் எடுத்து செய்யப்பட இருக்கின்றன:

(1) ரூ. 381.00 இலட்சம் மதிப்பில் கி.மீ. 11/7 முதல் 17/5 வரை உள் வட்டச் சாலை அமைத்தல். (இப் பணி பல்வேறு முன்னேற்ற நிலைகளில் உள்ளது.)

(2) சென்னை—திருவள்ளூர் சாலையில் கி.மீ. 10/4 முதல் 25/0 வரை ரூ. 151.00 இலட்சம் செலவில் மேம்பாடு செய்தல் (இப்பணி முழுவதுமாக முடிக்கப்பட்டது).

சாலையின் இருமருங்கிலும் நிழல் தரும் மரங்கள் வளர்த்தல் :

11. இயற்கையோடு இணைந்த சூழ்நிலையைக் காக்கவும், சாலைப் பயணிகள் தங்கி இளைப்பாறவும் சாலை ஓரங்களில் நிழல் தரும் மரங்கள் பரந்த அளவில் வளர்க்கப்படுகின்றன. இம் மரங்களிலிருந்து கிடைக்கக்கூடிய பொருள்களினால் அரசுக்கு வருமானம் கிடைக்கிறது. இத் திட்டம் கிராமப் பகுதிகளில் வேலை வாய்ப்பும், கிராமத் தொழில் வளர்ச்சியும் ஏற்பட வழி வகுக்கிறது. தற்சமயம் இலட்சக்கணக்கான பனை மரங்கள், கட்டிடங்களுக்குத் தேவையான மரங்கள், எரி பொருள், எண்ணெய், கனிகள் போன்ற பல்வகை பயன் தரும் மரங்களை நடுவதற்கு நடவடிக்கை மேற் கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றது. மரங்களின் நீடித்த வாழ்நாள் வீதத்தை உறுதிப்படுத்த ஒழுங்கான, மேற்பார்வையிட தோட்டத் தொழில் நுணுக்கம் கடைபிடிக்கப் பட்டு வருகிறது.

11.1. 1986–87 ஆம் ஆண்டில் 35.28 இலட்சம் பனை மரங்களும் 14,218 இதர மரங்களும் நடப்பட்டுள்ளன. 1986–87 ஆம் ஆண்டில் (பிப்ரவரி 1987 வரை) ரூ. 11.86 இலட்சம் இதற்கென செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1987–88 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 15.00 இலட்சம் செலவில் புதிய மரங்கள் நடுவதற்கு உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. 1987–88 வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் பனை மரங்களும் மற்றும் இதர நிழல் தரும் மரங்களும் நடுவதற்கென ரூ. 20.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

தளவாடங்களும் கருவிகளும் :

12. ஒவ்வொரு ஆண்டும் அரசின் பராமரிப்பிற்கு மேற் கொள்ளப்படும் சாலைகளின் நீளம் அதிகரிப்பதாலும், சாலைகளில் பெருகிவரும் அதிவேகமுள்ள வாகனங்களினாலும், அவற்றின் தேவைக் கேற்ப சாலைத் தளத்தை தரம் உயர்த்தி அதிக அளவில் மேம்பாடு செய்து பராமரிக்கப்பட வேண்டியுள்ளது. பல்வேறு திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்படுவதால், நெடுஞ்சாலைத் துறையின் சாலைப் பணித் திட்டங்கள் கணிசமான அளவிற்கு அதிகரித்துள்ளன. இதன் காரணமாக நெடுஞ்சாலைத் துறையில் உள்ள கருவிகள் மற்றும் தளவாடங்களின் எண்ணிக்கையை உயர்த்த வேண்டியதும், அவற்றை நவீனப்படுத்த வேண்டியதும் அவசியமாகி விட்டது. காலத்தின் போக்கால் தேய்ந்து விட்ட தளவாடங்களையும் கருவிகளையும் புதியனவற்றைக் கொண்டு படிப்படியாக மாற்றம் செய்ய வேண்டியுள்ளது.

12.1. 1986–87 ஆம் ஆண்டில் தளவாடங்கள் மற்றும் கருவிகள் வாங்குவதற்கென ரூ. 18.00 இலட்சம் அனுமதியளிக்கப் பட்டுள்ளது. 1987–88 ஆம் ஆண்டில் புதிய கருவிகளும் தளவாடங்களும் வாங்குவதற்கென ரூ. 50.00 இலட்சம் செலவிட

உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. 1987—88 வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் இதற்கென ரூ. 33.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப் பட்டுள்ளது.

அரசு சாலைகளைப் பராமரித்தல் :

13. சாலைகளைப் பராமரிக்கும் செலவு கீழ்க்கண்ட காரணங் களினால் தொடர்ந்து அதிகரித்து வருகிறது :—

(அ) பொருட்களின் அதிக விலை;

(ஆ) தாரின் விலை உயர்வு; மற்றும்

(இ) சாலைப் பராமரிப்புப் பணிகளில் ஈடுபட்டு வரும் சாலைத் தொகுதியாட்களின் கூலி மற்றும் படி உயர்வு ஆகிய வற்றின் அதிகரிப்பு.

13.1. ஒவ்வொரு ஆண்டும் எல்லாப் பருவநிலைகளுக்கும் ஏற்ற வகையில் ''கிராமச் சாலைகள் திட்டம்'', ''நீலகிரி மாவட்டத்தில் மலைப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்'', ''பேருந்து வழித்தட சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்'', ''பழங்குடியினர் துணைத் திட்டம்'', ''மேற்கு மலைத் தொடர் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்'' ஆகிய திட்டங்களின் கீழ் சுமார் 1,000 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்குச் சாலைகள் பெருமளவில் மேம்பாடு செய்யப்பட்டு வருகின்றன. இதன் காரணமாக பராமரிக்கப் பட்டு வரும் சாலைகளின் நீளமும் ஆண்டுக்கு ஆண்டு கூடிக் கொண்டு வருகிறது. இவற்றை நிரந்தர சொத்தாகக் கொள்ள லாம். அவற்றை காலமுறைப்படி புதுப்பித்தும், பராமரித்தும் காப்பது அவசியமாகும். ஒவ்வொரு ஆண்டும் நிதி நிலைக்கேற்ப அரசு பராமரிப்புத் தொகையை ஒதுக்கீடு செய்கிறது.

13.2. 1986—87 ஆம் ஆண்டில் இதற்கென ஒதுக்கீடு செய்யப் பட்ட ரூ. 4,451.00 இலட்சங்களில் பிப்ரவரி 1987 முடிய ரூ. 4,234.00 இலட்சங்கள் செலவிடப்பட்டுள்ளன.

13.3. 1987—88 ஆம் ஆண்டின் வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப் பீட்டில் இதற்கென ரூ. 4,385.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப் பட்டுள்ளது.

ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் :

14. சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் பணிகளுக்காக ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின்கீழ் (1985—1990) ரூ. 130.00 கோடி மூலதனச் செலவாக மத்தியத் திட்டக் குழு அங்கீகரித்துள்ளது. முதலாவது ஆண்டான 1985—86ல், ரூ. 2,002.00 இலட்சம் செல விடப்பட்டுள்ளது. இரண்டாவது ஆண்டான 1986—87-ல், பிப்ரவரி 1987 வரை ரூ. 1,916.00 இலட்சம் செலவிடப்பட் டுள்ளது. 1987—88 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப் பீட்டில், மூலதனச் செலவாக ரூ. 3,520.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

வெள்ளச் சேத சீரமைப்புப் பணிகள் (நவம்பர் 1985):

15. 1985 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்களில் பெய்த பலத்த மழையின் காரணமாக சென்னை மாநகர், செங்கற்பட்டு, தென் னாற்காடு, வடாற்காடு மற்றும் தஞ்சாவூர் ஆகிய மாவட்டங் களில் அரசு மற்றும் ஊராட்சி/ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகள், பாலங்கள் மற்றும் கட்டிடங்களுக்குப் பெரும் சேதம் ஏற்பட்டது. இவைகளின் சீரமைப்புப் பணிகளுக்காக ரூ. 1,298.94 இலட்சம் செலவு செய்ய அனுமதியளிக்கப்பட்டது. இந்த நிதி ஒதுக்கீட் டின் மூலம் 6,314 உடனடி மற்றும் நிரந்தர சீரமைப்புப் பணி கள் மேற்கொள்ளப்பட்டு செப்டம்பர் 1986க்குள் முடிக்கப் பட்டன.

ஆய்வுப் பணிகள்:

16. பாலங்கள், மேம்பாலங்கள். புறவழிச்சாலைகள், புதிய சாலைகள் அமைத்தல் போன்ற பெரும் பணிகளின் மதிப்பீடு களைத் தயாரிப்பதற்காக வேலை செய்யப்படும் இடத்தில் விரி வான ஆய்வும் கீழ்மண் ஆராய்ச்சியும் செய்யப்பட வேண்டி யுள்ளது. இப்படிப்பட்ட கடுமையான பணிகளை திருச்சியைத் தலைமையிடமாகக்கொண்டு மூன்று கோட்டங்களை உள்ளடக்கிய வட்டம் ஒன்றும், மூன்று கோட்டங்களை உள்ளடக்கிய மற் றொரு வட்டம் விழுப்புரத்திலும் செயல்படுத்துகின்றன. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளைத் தவிர, மாநிலத்தில் உள்ள பாலப் பணிகள் முக்கிய சாலைப் பணிகள் அனைத்தும் குறித்து இவ் வட்டங்கள் மதிப்பீடு செய்யும் நிலையிலேயே விரிவாக ஆய்வு செய்து விவரங்களைச் சேகரிக்கின்றன. இவை சரியான முறை யில் திட்டங்களை வடிவமைப்பதற்கும், மதிப்பீடுகளைத் தயா ரிப்பதற்கும் உதவுகின்றன. இத்துடன், அரசின் ஏனைய துறை களான தொழில், வீட்டு வசதி, மீன் வளம், வனத்துறை, வேளாண்மைத் துறை மற்றும் உள்ளாட்சி மன்றங்களின் பணி கள் குறித்து ஆய்வு செய்து திட்டங்களையும் மதிப்பீடுகளையும் தயாரித்தல் ஆகிய பணிகளையும் இவ்வட்டங்கள் மேற்கொள் கின்றன.

வடிவமைப்பு:

17. ஆய்வின் மூலம் புலனாகும் ஆதாரங்களை அடிப்படை யாகக் கொண்டு வடிவமைப்புகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்படுகிறது. இத்துறை மேற்கொள்ளும் முக்கிய பாலப் பணிகளுக்காக வடி வமைப்புகளை தயாரிப்பதற்குத் தனி வட்டம் ஒன்று பொறுப்பு வகிக்கிறது. பெரிய பாலங்கள், மேம்பாலம், சுரங்கப்பாதை, நீண்ட விட்டமுள்ள முன்னரே வலுவேற்றப்பட்ட சிமிட்டி கல் கலவைக் கட்டுமானங்கள் போன்ற சிக்கலான கட்டுமானங்களின் வடிவமைப்புகளைத் தற்போதைய தொழில் நுட்ப உதவியி னுடன் தயாரிக்கும் பணியில் இவ்வட்டம் பெரும்பாலும்

[1987 ஏப்ரல் 4

ஈடுபடுகிறது. இதன்காரணமாக இப்பணியை நிறைவேற்றுவதற்குச்
சிக்கனமான, சிறந்த வடிவமைப்புகள் கிடைக்கின்றன. வலு
வற்ற கட்டுமானங்களைக் கண்டறிந்து ஏற்கெனவே உள்ள கட்டு
மானங்களிலுள்ள குறைகளைப் போக்குவதற்கு அவசியமான
செயற்குறிப்பைத் தயாரிக்கும் பணியையும் இவ்வட்டம் மேற்
கொள்கிறது.

17.1. அதிகப்படியான பணியைக் கவனிக்க வேண்டியிருப்
பதைக் கருத்திற் கொண்டு இந்த வடிவமைப்புப் பணியை கணக்
கீட்டுப் பொறி மூலம் கவனிக்க கருதி; அதன்படி வடிவமைப்புப்
பிரிவிற்காக, கண்க்கீட்டுப் பொறியும், அது தொடர்பான கருவி
களும், மற்ற நவீன சாதனங்களும் வாங்கப்பட உள்ளது.

போக்குவரத்து பொறியியல் நிருவாக வட்டம் :

18. தமிழ்நாட்டில் போக்குவரத்து மிகுவான அளவிற்கு
வளர்ந்துள்ளதால், போக்குவரத்து/போக்குவரத்து பொறியியல்
ஆகிய துறைகள் தனித்தன்மை பெற்று விளங்குவது அவசியமாகி
யுள்ளது. இப்பிரச்சினையின் தன்மையை உலக வங்கியும்
ஆய்ந்தறிந்து போக்குவரத்து பொறியியல் மற்றும் நிருவாகத்
திற்காக தனி வட்டம் ஒன்றை உருவாக்க வேண்டும் என்று
பரிந்துரையும் செய்தது. சென்னையைத் தலைமையிடமாகக்
கொண்டு போக்குவரத்து பொறியியல் நிருவாக வட்டம் ஒன்றை
மாநில அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. இந்த வட்டம் ஒரு கண்
காணிப்புப் பொறியாளரின் தலைமையின் கீழ் செயல்படுகிறது.
இவருக்கு இரு கோட்டப் பொறியாளர்கள் உதவி புரிகின்றனர்.
இக்கோட்டங்களில் ஒன்று சென்னையிலும் மற்றொன்று திருச்சி
ராப்பள்ளியிலும் உள்ளன. தமிழ்நாட்டில் சென்னை மாநகரி
லும் மற்றும் உள்ள முக்கிய நகரங்களிலும் போக்குதவரத்துச்
சைகை விளக்குகளை அமைப்பதிலும், போக்குவரத்துக் கட்டுப்
பாட்டு அமைப்பிற்கு வகை செய்வதிலும், தேவையான இடங்
களில் போக்குவரத்து தீவுகளை ஏற்படுத்துவதிலும் போக்கு
வரத்துப் பாதுகாப்புடனும் முறையாகவும் நடைபெறுவதற்கு
போக்குவரத்து பாதைகளில் அடையாளமிடுவதிலும் நிருவாகப்
பணியாளர்களுக்கு இவ்வட்டம் ஆலோசனை கூறுகின்றது. இம்
மாநிலத்தில் உள்ள சாலைகளின் போக்குவரத்து பளுவைத்
தாங்கக் கூடிய அளவில் அமைய இது உதவுகிறது.

தொழில் நுட்பப் பிரிவு:

19. நெடுஞ்சாலைத் துறை ஒவ்வொரு ஆண்டும் ரூ. 9,000.00
இலட்சம் மதிப்புள்ள பணிகளைச் சாதாரணமாக நிறைவேற்றி
வருகிறது. சிக்கலான, அதிகச் செலவாகும் பணிகளுக்குச் சா
யான தரக்கட்டுப்பாடு தேவைப்படுகிறது. இத்துறையின்
தலைமைப் பொறியாளரின் கீழ் தரக்கட்டுப்பாட்டை கண்
காணிக்க, கண்காணிப்புப் பொறியாளர் பதவியில் தரக்கட்டுப்

1987 ஏப்ரல் 4]

பாட்டு பிரிவு ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. தேர்ந்தெடுக்கப்
கப்பட்ட மதிப்பீடுகளைச் சரிபார்ப்பதும், செய்யப்பட்ட நி
ஒதுக்கீடு போதுமானதா என்பதைத் தொழில் நுட்ப வகைகளில்
கண்டறிந்து தெளிவடைவதும், பெரும் பணிகளை திடீரென்று
ஆய்வு செய்தலும், பணிகளை நிறைவேற்றுவதில் குறிப்பிட்டுள்
ளவை உரியவாறு செயல்படுத்தப்படுகின்றனவா என்பதை உறுதி
செய்வதுமே இப்பிரிவின் பணிகளாகும். பெரும் பணிகளை
வடிவமைத்தல் அவைகளை நிறைவேற்றுதல் மற்றும் கட்டுமானச்
செலவில் சிக்கனம் ஆகியவற்றின் தன்மையினை உயர்த்துவதற்கு
இப்பிரிவு உதவுகிறது.

தமிழ்நாடு ஒருங்கிணைந்த ஊட்டச்சத்துத் திட்டத்தின் கீழ் சுகாதாரத் துணை மையங்கள் கட்டுதல்.

20. தமிழ்நாடு ஒருங்கிணைந்த ஊட்டச்சத்துத் திட்டத்தின் கீழ் ஐந்து கட்டங்களில் மதுரை, அண்ணா, இராமநாதபுரம், பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம், காமராஜர், புதுக்கோட்டை, திருநெல்வேலி, வடாற்காடு மற்றும் செங்கற்பட்டு மாவட்டங்களில் 1,600 சுகாதாரத் துணை மையங்கள் கட்டும் பணிகள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

20.1. 31–12–1986 நாளைய நிலவரப்படி 1,600 துணை சுகாதார மையங்களில் 1,528 மையங்கள் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. மீதமுள்ள 72 மையங்கள் மார்ச் 1987க்குள் கட்டி முடிக்கப்படும். 1980–81 முதல் 1986 டிசம்பர் வரை இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 1,35?307 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. இதில் 1986–87ற்கென செலவிடப்பட்டுள்ள ரூ. 130.00 இலட்சமும் அடங்கும்.

கரும்புச் சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

21. இத்திட்டம் சர்க்கரை துறை இயக்குநரின் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் உள்ளது.

21.1. 1986–87 ஆம் ஆண்டில் மூலப் பணிகளுக்காக ரூ. 150.00 இலட்சமும், பராமரிப்புப் பணிகளுக்காக ரூ. 50.00 இலட்சமும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன. இத்திட்டத்தின்கீழ் 31–3–86 நாளைய நிலவரப்படி 946 கி.மீ. நீளத்திற்குச் சாலை போடப்பட்டு மேம்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. 1987–88 ஆம் ஆண்டில் மூலப்பணிகளுக்காக ரூ. 150.00 இலட்சமும், பராமரிப்புப் பணிகளுக்காக ரூ. 50.00 இலட்சமும் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

[1987 ஏப்ரல் 4

தேசீய நெடுஞ்சாலைத் திட்டங்கள்.

22. தேசீய நெடுஞ்சாலைகள் மத்திய அரசைச் சார்ந்தவை. தேசீய நெடுஞ்சாலைகளின் பராமரிப்பு மற்றும் மேம்பாட்டுப் பணிகள் மத்திய அரசின் நிதியிலிருந்து நிருவகிக்கப்பட்டு வரு கின்றன. நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித்துறையைச் சார்ந்த தேசீய நெடுஞ்சாலைப் பிரிவு, தேசீய நெடுஞ்சாலைப் பணிகளை மத்திய அரசின் சார்பில் செயலாக்கி வருகிறது. இதற்கு மத்திய அரசு, செய்யப்பட்ட வேலைகளின் மதிப்பில் 9 சதவீதத்தை முகவைத் தொகையாக செலுத்தி வருகிறது.

22.1. தமிழ்நாட்டில் உள்ள தேசீய நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 1,883 கிலோ மீட்டர் ஆகும்.

தேசீய நெடுஞ்சாலை மூலப் பணிகள்.

23. நான்காவது திட்டக் காலத் துவக்கத்திலிருந்து ஆறாவது திட்டக் கால முடிவு வரையில் ரூ. 8,223.00 இலட்சம் மதிப்பி லான 721 பணிகளுக்கு ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளது. இவற்றுள் ரூ. 5,024.00 இலட்சம் பெருமானமுள்ள 658 பணிகள் முடிக்கப் பட்டுவிட்டன. மீதமுள்ள பணிகள் பல்வேறு முன்னேற்ற நிலை களில் உள்ளன. ஏழாவது திட்டக் காலத்தில் ரூ. 776.00 இலட் சம் மதிப்பிலான 67 பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

23.1. 1986–87 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாட்டில் உள்ள தேசீய நெடுஞ்சாலைகளை மேம்படுத்த மத்திய அரசு ரூ. 900.00 இலட் சம் ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது. இவற்றுள் பிப்ரவரி 1987 வரை ரூ. 804.00 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1987–88 ஆம் ஆண்டிற்காக ரூ. 2,600.00 இலட்சம் அனுமதி அளிக்குமாறு மத்திய அரசிடம் கேட்கப்பட்டுள்ளது.

23.2. தேசீய நெடுஞ்சாலை எண் 45-ஐ உலக வங்கி உதவி யுடன் கி.மீ. 27/8 முதல் 67/0 வரையிலான தாம்பரத்திற்கும் புக்கத்துறைக்கும் இடைப்பட்ட சாலையினை நான்கு வழித் தடமாக்கவும், கி.மீ. 67/0 முதல் 160/0 வரையிலான புக்கத் துறைக்கும் விழுப்புரத்திற்கும் இடையில் உள்ள இருவழித் தடச் சாலையை வலுப்படுத்தவும், செங்கல்பட்டிற்கு அருகில் கி.மீ. 62/0—63/0-ல் பாலாற்றின் குறுக்கே இரண்டாவது பாலம் ஒன்று கட்டவும் மற்றும் மதுராந்தகம், செங்கல்பட்டு, விக்ர வாண்டி ஆகிய இடங்களில் புறவழிச் சாலைகள் அமைக்கவும் மத்திய அரசு ரூ. 4,560.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்துள்ளது. இத் திட்டம் 12–9–1986 ஆம் நாளன்று மத்திய தரை வழித் துறை அமைச்சர் அவர்களால் துவக்கி வைக்கப்பட்டு தனித் தலைமைப் பொறியாளர் ஒருவரின் கீழ் செயலாக்கத்திற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இதுவரை ரூ. 4,017.00 இலட் சம் மதிப்பிலான 10 பணிகள் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளன.

1987 ஏப்ரல் 4]

தேசிய நெடுஞ்சாலை பராமரிப்பு :

23.3. தேசீய நெடுஞ்சாலை பராமரிப்பிற்கென 1986–87 ஆம் ஆண்டின் கோரிக்கை ரூ 6,98.66 இலட்சம் ஆகும். ஆனால் மத்திய அரசு இதுவரை ரூ. 464.00 இலட்சம் மட்டுமே விடு வித்துள்ளது. இத் தொகையில் பிப்ரவரி 1987 வரை ரூ. 440.04 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1987–88 ஆம் ஆண்டிற்கான கோரிக்கை ரூ. 645.00 இலட்சம் ஆகும்.

மத்திய சாலை நிதித் திட்டம் :

24. இந்நிதி காலக்கெடு முடிவடையாத நிதியாகும். மோட் டார் ஸ்பிரிட் வகையில் விதிக்கப்பட்ட சுங்க ஆயத் தீர்வையி லிருந்து லிட்டர் ஒன்றுக்கு 3.5 காசு வீதம் இந்நிதிக்கு வருவாய் கிடைக்கிறது.

24.1. ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்கு முன்பே ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட 29 பணிகளுள் 26 பணிகள் முடிக்கப்பட்டு விட்டன. மூன்று பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன. ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் ரூ. 153.30 இலட்சம் மதிப் பிலான ஏழு பணிகளை செய்து முடிக்க மத்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இவற்றுள் ரூ. 135.80 இலட்சம் மதிப்பிலான 5 பணிகளுக்கு இம்மாநில அரசு நிருவாக ஒப்புதல் வழங்கியுள்ளது மீதமுள்ள இரு பணிகளை நீக்கி அவற்றிற்கு பதிலாக வேறு இரு புதிய பணிகளை எடுத்துக் கொள்ள மத்திய அரசினை கேட்டுள்ளது.

24.2. ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் ரூ. 723.00 இலட்சங்கள் மதிப்பிலான பணிகளை மேற்கொள்ள மத்திய அர சிற்கு கருத்துரு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. 1986–87 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 7.71 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு பிப்ரவரி 1987 வரை ரூபாய் 1.35 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1987–88 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு மதிப்பீடு ரூ. 43.04 இலட்சம் ஆகும்.

தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப் பகுதி :

25. 20,000 அதற்கு மேலும் மக்கட் தொகை கொண்ட நகராட்சி எல்லைக்களுக்குள் அமைந்துள்ள தேசீய நெடுஞ்சாலை கள், தேசீய நெடுஞ்சாலைகள் நகர்ப் பகுதி என வகைப்படுத்தப் பட்டுள்ளன. 1-4-1986 ஆம் நாளைய நிலவர்ப்படி தேசீய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதி சாலைகளின் மொத்த நீளம் 139 கி.மீ. ஆகும்.

[1987 ஏப்ரல் 4

25.1. இத்தேசீய நெடுஞ்சாலை நகர்ப் பகுதி பராமரிப்பிற்கு ஒரு கி.மீ.க்கு ரூ. 8,000 வீதமோ அல்லது செலவிடப்பட்ட தொகையோ அவற்றுள் எது குறைவோ, அத்தொகை மட்டுமே மத்திய அரசின் உதவியாகக் கிடைக்கிறது. பராமரிப்புச் செலவு ஈட்டுந் தொகையாக ரூ. 11.14 இலட்சம் 1986–87 ஆம் ஆண்டிற் [illegible] மத்திய அரசால் விடுவிக்கப்பட்டுள்ளது. இத் தேசீயநெடுஞ் சாலை நகர்ப் பகுதிகள் மாநில அரசால் மேம்பாடு செய்யப்பட்டு பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இப்பகுதிகளை தேசீய நெடுஞ் சாலை தரத்திற்கு பராமரிப்பதற்கான மேம்பாட்டுப் பணிகள் மாநில திட்டத்தின் கீழ் படிப்படியாக மேற் கொள்ளப்படுகின் றன.

25.2. 1987–88 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 36.35 இலட்சம் மதிப் பிலான 3 பணிகளுக்கு அனுமதி அளிக்கப்படவுள்ளது.

25.3. 1986–87 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 24.16 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதில், பிப்ரவரி 1987 வரை ரூ. 14.34 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1987–88 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு மதிப்பீடு ரூ. 46.46 இலட்சம் ஆகும்.

பாம்பன் பாலத் திட்டம் :

26. பாம்பன் பாலத் திட்டத்தில் கடலின் குறுக்கே இயற்கை யின் சீற்றங்களை எதிர்த்தும், உவர்மண் அதிகமாகப் படிந்து அரிப்பேற்படுத்தும் நிலையை எதிர்த்தும் பாலம் கட்டப்படு வதால் இந்தியாவில் இவ்வகைப் பாலம் அமைப்பது இதுவே முதலாவதாகும். இப்பால வேலை மத்திய அரசால் தேசீய நெடுஞ்சாலைத் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்பளிப்பு அளிக்கப்பட்டு இதற்கான மதிப்பீடு ரூ. 5.33 கோடி என நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இப்பணி மாநில அரசால் நிறைவேற்றப்பட்டாலும், இதற்காகும் மொத்தச் செலவினை மத்திய அரசே ஏற்கின்றது. டிசம்பர் திங்கள் 1983 ஆம் ஆண்டில் இப்பால வேலையின் மதிப்பீடு ரூ. 16.65 கோடி என திருத்தப்பட்டது.

முக்கிய கூறுகள் :

26.1. 2,345 மீட்டர் நீளமுள்ள இப்பாலம் 79 கண்களைக் கொண்டதாகும். கப்பல்கள் எப்போதும் கடக்க இயலும் வகை யில் 115.21 மீட்டர் அகலமும், கடல் மட்டத்திலிருந்து 17.68 மீட்டர் உயரத்திற்கு இடைவெளியும் கொண்ட ஒரு கப்பல் போக்குவரத்து கண்ணுடன் இப்பாலம் அமையும்.

26.2. இதுகாறும், 28–2–1987 ஆம் நாள் வரை 69.7 விழுக் காடு அளவிற்கு பணிகள் முடிவடைந்துள்ளன.

1987 ஏப்ரல் 4]

அணுகு சாலைகள் :

26.3. பாலத்தின் இருபுறமும் உள்ள அணுகு சாலைகளில் மொத்த நீளமான 8.27 கி.மீ.-ல் இதுவரை 7.67 கி.மீ. நீளத் திற்கு வேலைகள் முடிவடைந்துள்ளன. மீதமுள்ள வேலைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

செலவு விவரங்கள் :

26.4. 1986 மார்ச் திங்கள் 31 ஆம் நாள் வரை செலவிடப் பட்ட தொகை ரூ. 9.54 கோடியாகும். 1986–87-ல் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட ரூ. 500.00 இலட்சத்தில், 1987 பிப்ரவரி வரை ரூ. 464.56 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

1987–88 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டம் :

26.5. இப்பணியினை அக்டோபர் திங்கள் 1987-க்குள் முடிக் கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1987–88 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 400.00 இலட்சமாகும்.

பொருளாதார மற்றும் பன் மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டம் :

27. பொருளாதார பன் மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் அமைப்பதற்கு இத்திட்டம் வழி வகுக்கிறது. இது மத்திய அரசு பொறுப்பேற்கும் ஒரு கடனுதவி திட்டமாகும். பன் மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பணிகளுக்கு 100 விழுக்காடு அளவிற்கு கடனுதவியும் பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பணிகளுக்கு 50 விழுக்காடு அளவிற்கு கடனுதவியும் மத்திய அரசு வழங்குகிறது. மத்திய அரசால் ஏற்பளிக்கப்பட்ட செலவுத் தொகைக்கு மேல் ஆகும் கூடுதல் செலவினங்களை மாநில அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும்.

ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டப் பணிகள் :

27.1 கிழக்குக் கடற்கரை சாலை நேர்ப்பாட்டில், நாகப் பட்டினத்திலிருந்து கன்னியாகுமரி வரை சில பகுதிகளில் ரூ. 300.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் 17 பாலங்கள் கட்டவும், 68.4 கி.மீ. நீளத்திற்கு சாலை மேம்பாட்டு பணிக்கும் மத்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இதற்கு மத்திய அரசு 50 விழுக்காடு தொகையான ரூ. 150.00 இலட்சத்தை கடனுதவியாக வழங்கும். மீதமுள்ள ரூ. 150.00 இலட்சமும், இதர கூடுதல் செலவினம் ஏதும் இருப்பின் அவற்றினையும் மாநில அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும். இப் பணிகளுக்கான நிர்வாக

[1987 ஏப்ரல் 4

ஒப்புதல் மாநில அரசால் ரூ. 300.82 இலட்சத்திற்கு பிப்ரவரி 1983-ல் வழங்கப்பட்டது. இப்பணிகள் தற்போது வெவ்வேறு முன்னேற்ற நிலையில் உள்ளன.

27.2. இதுவரை 8 பாலப் பணிகளும், மற்றும் 65.40 கி.மீ. மொத்த நீளத்திற்கு சாலைப் பகுதி மேம்பாட்டுப் பணிகளும் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. 1987 பிப்ரவரி வரை 4 பாலப் பணிகளும், 4 தாம்போகிகள் சேர்ந்த 12.3 கி.மீ. நீளத்திற்கு சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகளும் முடிக்கப்பட்டுள்ளன.

செலவின விவரங்கள்.

	(ரூபாய் இலட்சத்தில்)
31–3–1986 வரை ஆன மொத்த செலவு ..	196.77
1986–87-ல் பிப்ரவரி 1987 வரை ஆன மொத்த செலவு.	58.55

1987-88 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டம் :

27.3. 1987–88ஆம் ஆண்டில், மீதமுள்ள எல்லாச் சாலைப் பணிகளையும் மற்றும் ஏழு பாலப் பணிகளையும் முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. 1987–88 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 74.38 இலட்சமாகும்.

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் :

28. தமிழ்நாடு அரசு, நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித் துறையின் ஒரு பிரிவாக நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தை 1957ஆம் ஆண்டில் துவக்கியது. இந்த நிலையத்தின் நோக்கம் இம்மாநிலத்தின் சாலைகள், பாலங்களை அமைத்தல் மற்றும் பராமரிப்பு செலவினைச் சிக்கனப்படுத்தலாகும். நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தின் செயல் திட்டங்களை நான்கு பெரும் பிரிவுகளாக வகைப்படுத்தலாம்—

(அ) மண் மற்றும் அடித்தளப் பொறியியல்.

(ஆ) கற்கலவை மற்றும் கட்டுமானம்.

(இ) நிலக்கீல் மற்றும் சாலைக் கற்கள்.

(ஈ) போக்குவரவு மற்றும் போக்குவரத்து.

1987 ஏப்ரல் 4]

28.1. தற்போது தஞ்சாவூரிலும், மதுரையிலும், இயங்கி வரும் இரு மண்டல ஆய்வகங்கள், அப்பகுதியில் உள்ள கள பணி அலுவலர்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதன் பொருட்டு சாலை கட்டுமானப் பொருட்களை பரிசோதனை செய்து வருகின்றன. இவ்வாண்டில், மற்றுமொரு ஆய்வகம் திருநெல்வேலியில் நிறுவப்பட்டு உள்ளது.

28.2. இவ்வாராய்ச்சி நிலையம் இத்துறையின் அலுவலர்களுக்கு தரக்கட்டுப்பாட்டிலும், புதிய தொழில் நுட்ப முன்னேற்றங்கள் பற்றியும் பயிற்சி அளித்து வருகின்றது.

28.3. 1986–87ஆம் ஆண்டில் ரூ. 9.00 இலட்சம் மதிப்பிற்கு அறிவியல் கருவிகள் வாங்கப்பட்டன.

1987–88 ஆம் ஆண்டுக்கான திட்டங்கள்.

28.4. 1987–88 ஆம் ஆண்டில் 11 ஆராய்ச்சித் திட்டங்கள் எடுத்துக் கொள்ளப்பட உள்ளன. அதன் விவரங்கள் இணைப்பு 9-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

28.5. சோதனைச் சாலைத் தளம் ரூ. 22.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் முடிக்கப்பட்டுள்ளது. இச்சோதனைச் சாலை களத்தில் ஏற்படும் பல்வேறு மாறுபாடுகளையும் சிக்கல்களையும் செயல்முறை கண்ணோட்டத்தில் கண்டு உள்ளூர் நிலைமைகளுக்கேற்ப சிக்கனமாக சாலை அமைப்பது குறித்து ஆராயப்படும்.

28.6. ஏற்கனவே திட்டமிட்டுள்ளபடி, சேலத்தில் மண்டல ஆய்வகம் ஒன்றினை இந்நிலையம் நிறுவ இருக்கிறது. மேலும் கடலூர் மற்றும் கோயம்புத்தூரில் இரு மண்டல ஆய்வகங்களை நிறுவ திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

28.7. 1987–88 ஆம் ஆண்டில் ஆராய்ச்சி மேம்பாட்டுத் திட்டங்களுக்காக ரூ. 15.00 இலட்சம் மதிப்பில் நவீன அறிவியல் கருவிகளை வாங்குவதற்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது.

[1987 ஏப்ரல் 4

தமிழ்நாடு மாநில கட்டுமானக் கழகம், மதுரை.

29. தமிழ்நாடு மாநில கட்டுமானக் கழகம் 1956-ம் ஆண்டு கம்பெனிகளின் சட்டத்தின்படி பிப்ரவரி 1980ல் அமைக்கப்பட்டது கட்டுமானக் கழகத்தின் குறிக்கோள்கள் வருமாறு :

1. ரூ. 5.00 இலட்சமும் அதற்கு மேற்பட்டதுமான மதிப்புள்ள கட்டுமானப் பணிகளை திட்டமிடுவது, நிர்வகிப்பது மற்றும் செயற்படுத்துவது.

2. ஒப்பந்தக்காரர்களால் கைவிடப்பட்ட பணிகளை மேற்கொள்வது மற்றும் ஒப்பந்தம் பெறப்படாத பணிகளை குறைந்த மதிப்புடையவையாக இருந்தாலும் மேற்கொள்வது.

29.1. ஆரம்ப நிலையில் கட்டுமானக் கழகம் ஒப்பந்தப்புள்ளிகளில் பங்கேற்று பணிகளை மேற்கொண்டது. அநேகமாக மிகுந்த போட்டிகளுக்கிடையேதான் பணிகளைப் பெற முடிந்தது. இருப்பினும் பல்லாண்டுகளுக்கு முன் திட்டமிடப்பட்ட சில பணிகளை உயர்ந்த தொழில் நுட்பத் திறன் தேவை என்பதாலும் மற்றும் எளிதில் அணுக இயலாத இடத்தில் பணிகள் அமைந்து இருந்ததாலும், பிற ஒப்பந்தக்காரர்கள் எடுத்துச் செய்ய முன் வராததால் கட்டுமானக் கழகத்திடம் அவற்றை நிறைவேற்றிட அரசு ஒப்படைத்தது. இவ்வாறாக 1981–82 முதல் கடினமான தன்மையுடைய பணிகளையும் ஒதுக்குப்புறங்களில் அமைந்த பணிகளையும் செயல்படுத்திய திறமையின் அடிப்படையில் அரசுத் துறையினரும் அரசு சார்ந்த நிறுவனங்களும் கட்டுமானக் கழகத்திடம் நேரடியாகவே பணிகளை ஒப்படைக்க முன்வந்தன.

29.2. இதுவரை, ரூ. 3,206.00 இலட்சம் மதிப்புள்ள 238 ஒப்பந்தப் பணிகளில் ரூ. 1,713.00 இலட்சம் மதிப்புள்ள 193 ஒப்பந்தப் பணிகளை 1987 ஜனவரி வரை கட்டுமானக் கழகம் நிறைவேற்றியுள்ளது. 1986–87-ம் ஆண்டிற்கு முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ள பணிகளின் மதிப்பு ரூ. 675.00 இலட்சம் ஆகும்.

29.2.1. தஞ்சாவூரில் ஒரு மண்டல அலுவலகத்தினை கட்டுமானக் கழகம் துவக்கியுள்ளது.

29.3. ரூ. 50.00 இலட்சமும் அதற்கு மேலும் மதிப்புள்ள பணிகளை கட்டுமானக் கழகம் மேற்கொள்வதற்கு அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. மற்றும் அதற்குக் குறைவாக மதிப்புள்ள பணிகளை மேற்கொள்ள அரசின் அங்கீகாரம் பெறப்படல் வேண்டும்.

1987 ஏப்ரல் 4]

29.4. ஆரம்ப காலத்திலிருந்து கட்டுமானக் கழகம் நிறைவேற்றிய பணிகளின் மதிப்பு பின் வருமாறு :—

(ரூபாய் இலட்சத்தில்)

ஆண்டு.	முடிக்கப் பட்ட வேலைகளின் மொத்த மதிப்பு.	முந்தைய ஆண்டை விட முன்னேற்ற விழுக்காடு. (சதவீதம்).	வேலைகளின் நிகர மதிப்பு (வாடிக்கையாளர் கொடுத்த கட்டுமான பொருள்களின் மதிப்பு நீங்கலாக).	முந்தைய ஆண்டை விட முன்னேற்ற விழுக்காடு (சதவீதம்).
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1980–81 ..	81	..	62	..
1981–82 ..	175	118	123	98
1982–83 ..	248	42	194	58
1983–84 ..	298	20	222	14
1984–85 ..	491	65	391	76
1985–86 ..	672	38	607	55
1986–87 ..	675	—	600	..

29.5. இக்கழகம் 1987–88 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 1,050.00 இலட்சம் மதிப்புள்ள பணிகளை மேற்கொள்ள திட்டமிட்டுள்ளது.

நிதி நிலைமை :

29.6. கழகத்தின் அனுமதிக்கப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 1 கோடி மற்றும் செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 46.40 இலட்சம். பங்கு மூலதனங்கள் அனைத்தும் அரசாலும் அரசின் நியமனம் பெற்றவர்களாலும் வைத்துக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இவை தவிர 1981–82 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 45 இலட்சம் கடன் தொகையை 18 சதவிகிதம் வட்டியின் பேரில் கட்டுமானக் கழகத்திற்கு நிரந்தரமாக அளித்துள்ளது.

[1987 ஏப்ரல் 4

29.7. பெரிய பணிகளையும் பலதரப்பட்ட பாலங்கள் மற்றும்
கட்டிடப் பணிகளை நிறைவேற்றுமுகத்தான் இக்கழகம் ரூ. 1.38
இலட்சம் மதிப்புள்ள இயந்திர தளவாடங்களையும் சென்ட்ரிங்
பொருள்களையும் வாங்கியுள்ளது.

செயல்பாட்டு பல்ன்கள் :

29.8. ரூ. 17.82 இலட்சம் அளவிற்கு சென்ட்ரிங் பொருட்கள்
மற்றும் உறுதி பொருட்களுக்கான தேய்மானம் மற்றும் ரூ. 11.74
இலட்சம் வட்டித் தொகைக்கான ஒதுக்கீடு சேர்த்து 1984–85-ம்
ஆண்டு ரூ. 3.80 இலட்சம் இலாபமும், 1985–86 ஆம் ஆண்டில்
ரூ. 34.29 இலட்சமும் இலாபமாகக் கட்டுமானக் கழகம் ஈட்டி
யுள்ளது. இன்றைய தேதி வரை சேர்ந்துள்ள ரூ. 60.48 இலட்ச
நிகர இழப்பின்ன் இக்கழகம் 1989–90 ஆம் ஆண்டில் ஈடுகட்டிவிட
முடியும் என்று எதிர்பார்க்கிறது.

முழுப் பொறுப்பில் ஏற்று செய்யும் பணிகள்.

29.9. தன் முழு பொறுப்பில் பணிகளை ஏற்று செய்வதன்
மூலமே கட்டுமானக் கழகம் இலாபம் ஈட்டியுள்ளது. கழகம்
பல்வேறு வேலைகளை செயல்படுத்தும்போது ஏற்படும் இடை
யூறுகள் இம்முறையில் நீக்கப்பட்டுள்ளன. இம்முறையானது
கழகத்தின் வசமுள்ள அனைத்து வசதிகளையும் சீராக உபயோ
கிப்பதற்கும் வழி வகுக்கிறது. பல்லாண்டுகளாக உருவாக்கப்பட்ட
இவ்வசதிகள் பின்வரும் ஆண்டுகளில் சீராக உபயோகிக்க ஏது
வாக உள்ளது. முழுப் பொறுப்பில் பணிகள் மேற்கொள்ளப்
படுவதால் உடனுக்குடன் முடிவுகள் எடுக்கவும், மாறுதல்கள்
மற்றும் திருத்தங்கள் போன்றவைகளை அவ்வப்போது முடிவு
செய்யவும் இயலுகிறது. மேலும் இம்முறையின் மூலம்,
வாடிக்கையாளர்களின் தரப்பிலிருந்து பணிகளை தனியாக
மேற்பார்வை செய்ய நியமனம் செய்யும் செலவும் குறைகிறது.

ஆலோசனை வழங்குதல்.

29.10. தன் பொறுப்பில் மேற் கொள்ளும் பணிகளுக்கு,
ஆலோசனைகள் கூறும் பணிகளையும் இக்கழகம் ஏற்றுள்ளது.
இதனால் திட்ட செலவினை பெருமளவு குறைக்க வகை செய்
யப்பட்டுள்ளது.

29.11. சென்னை ஏற்றுமதி வளர்ச்சி கழகத்தில் கட்டுமான
பணிகளின் செயல்பாட்டைக் கண்டு தமிழ்நாடு சிறு தொழில்
வளர்ச்சி நிறுவனம், கும்மிடிப்பூண்டியில் பணிகளை ஒப்படைத்
துள்ளது. அண்மையில் தூத்துக்குடி பகுதியிலும் பணிகள்
ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளன. தமிழ்நாடு நுகர் பொருள்
வாணிபக் கழகம் போரூரில் பணி ஒன்றினை கட்டுமானக்
கழகத்திடம் ஒப்படைத்துள்ளது.

1987 ஏப்ரல் 4]

29.11.1. மதுரையில் ஏழுகடல் மற்றும் பெருமாள் தெப்பக் குளத்தில் தொடர் அங்காடி கட்டும் பணிகளையும், திருத்தணியில் கல்யாண மண்டபம் அங்காடிகள் முதலியன கட்டும் பணிகளையும் இந்து சமய அறநிலைய (ஆட்சித்) துறை கட்டுமானக் கழகத்திடம் ஒப்படைத்துள்ளது.

திட்டங்களுக்கான நிதியை தானே ஏற்பாடு செய்தல் :

29.12. கட்டுமானக் கழகம் இதுகாறும் வாடிக்கையாளரிடமிருந்து பெறப்படும் தொகையைக் கொண்டு பணிகளை நிறைவேற்றி வந்துள்ளது. அண்மையில் அரசு வெளியிட்ட ஆணைக்கிணங்க, கட்டுமானக் கழகம் தானாகவே பணிக்குத் தேவையான நிதியை ஏற்பாடு செய்து, நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கான அலுவலக கட்டிடம் சென்னை நகரத்தில் கட்டவும், அந்த நிதியை துறையிடமிருந்து வசூலிக்கப்படவுள்ள வாடகைத் தொகையிலிருந்து திருப்பிக் கட்டவும் அதிகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. அதைப் போலவே சேத்தியாதோப்பில் வெள்ளாற்றின் குறுக்கே, ரூ. 220.00 இலட்சம் செலவிலான ஒரு பாலத்தைக் கட்டவும், கீரைப்பாளையம் ஒன்றிய ஆணையாளர் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்திடமிருந்து கட்டுமான கழகத்திற்குத் தேவையான நிதியைப் பெற்று வழங்கவும் ஆணையிடப்பட்டுள்ளது. இத் தொகையை சுங்கம் வசூலிப்பதன் மூலம் கட்டுமானக் கழகம் திருப்பிச் செலுத்தும்.

29.12.1. அரசு நிதி அல்லாமல் பிற நிதி நிறுவனங்களிடமிருந்து நிதிகளை திரட்டுவதால், கூடுதலான திட்டப் பணிகளை நிறைவேற்ற இயலும். மற்றும் மக்களுக்கும் மேலும் பயன்பெற வாய்ப்புள்ளது.

நலத் திட்டம்.

29.13. கட்டுமானக் கழகம் தன்னுடைய பணியாளர்களுக்காக மருத்துவச் சலுகை, பணியாளர் வைப்பு நிதி மற்றும் குடும்ப நல நிதித்திட்டங்களை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது.

மனித சக்தி.

29.14. கழகத்தின் தற்போதைய பணியாளர்களின் எண்ணிக்கை 216. இது தவிர 37 பணியாளர்களுக்கு கழகம் பயிற்சி அளித்து வருகிறது.

இணைப்பு 1.

1986–87 ஆம் ஆண்டில் மாநில பெருஞ் சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ள பணிகளின் பட்டியல்.

தொடர் கோட்டத்தின் பெயரும்.	பணியின் பெயர்.	உத்தேச மதிப்பீடு.	தற்போதைய நிலை.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1. திருநெல்வேலி ..	பொட்டல்புதூர் சாலையையும் தென்காசி சாலையையும் இணைத்து திருநெல்வேலி-பாளையங்கோட்டை நகரங்களுக்கு ஒரு வெளி வட்டச் சாலை அமைத்தல் (நிலம் கையகப்படுத்துதல் மட்டும்).	20.00	நடைபெற்று வருகிறது.
2. ஷை ..	தென்காசி-மதுரை சாலையில் கி.மீ. 9/8-ல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	16.00	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.
3. ஷை ..	தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் 7-ல் கி.மீ. 204/2-ல் உள்ள சிறு பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல் (பனகுடி நகர எல்லைக்குள் கி.மீ. 203/4—206/0).	5.50	நடைபெற்று வருகிறது.
4. சேலம்	தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் 7-ல் கி.மீ. 207/6-ல் பிரிந்து சேலம் உளுந்தூர்ப் பேட்டை சாலை கி.மீ. 5/6 ஐ இணைக்கும் சேலம் இரும்புக்கனி புறவழிச் சாலையை மேம்படுத்துதல் (கி.மீ. 0/0—8/2).	50.00	நடைபெற்று வருகிறது.
	மொத்தம் ..	91.50	

இணைப்பு 2 அ.

1987-88 ஆம் ஆண்டில் மாநில நெடுஞ்சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ். ஒப்புதல் அளிக்கப்படவுள்ள புதிய பணிகளின் பட்டியல்

வரிசை எண்ணும், கோட்டத்தின் பெயரும்.	பணியின் பெயர்.	உத்தேச மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1. தூத்துக்குடி	தென்காசி—மதுரை சாலையில் கி.மீ. 47/4-ல் சிவகிரி அருகில் உள்ள சிறுபாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	2.00
2. டிை ..	தென்காசி—மதுரை சாலையில் கி.மீ. 47/6-ல் சிவகிரி அருகில் உள்ள சிறு மேம்பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	15.00
3. டிை ..	தென்காசி—மதுரை சாலையில் கி.மீ. 53/4-ல் சிவகிரி அருகில் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	16.00
4. திருநெல்வேலி	தென்காசி—மதுரை சாலையில் கி.மீ. 16/8-ல் கிருஷ்ணாபுரம் அருகில் உள்ள சிறு பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	8.50
5. மதுரை	தென்காசி—மதுரை சாலையில் கி.மீ. 120/2-ல் புதுப்பட்டி அருகில் ஒரு சிறு மேம்பாலம் கட்டுதல்.	7.00

6 வேலூர்	கடலூர்—சித்தூர் சாலையில் கி.மீ. 186/8-இல் தொரப்பாடி அருகில் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	4.50
7 டிை ..	கடலூர்—சித்தூர் சாலையில் கி.மீ. 187/10-ல் தொரப்பாடி அருகில் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	5.50
8 சிவகெங்கை	பெரம்பலூர்—மானாமதுரை சாலையில் கி.மீ. 181/6-ல் தானிப்பட்டி அருகில் உள்ள குறுகிய மற்றும் வலுவற்ற பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	2.00
9 உதகமண்டலம் ..	நாகப்பட்டினம்—கூடலூர்—மைசூர் சாலையில் கி.மீ. 419/6-ல் அரவங்காடு அருகில் உள்ள சிறுபாலத்தை அகலப்படுத்துதல்.	4.00
10 புதுக்கோட்டை ..	பெரம்பலூர்—மானாமதுரை சாலையில் கி.மீ. 133/6—8-ல் புதுக்கோட்டை அருகிலுள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	30.00
11 திருநெல்வேலி ..	தூத்துக்குடி—திருநெல்வேலி—செங்கோட்டை—கொல்லம் சாலையில் கி.மீ. 111/2-ல் கோட்டக்குளம் அருகில் உள்ள சிறு பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல் மற்றும் அணுகுசாலைகளை மேம்பாடு செய்தல்.	3.00
	மொத்தம் ..	97.50

இணைப்பு 2—ஆ.

1987–88 ஆம் ஆண்டில் மாநில நெடுஞ்சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்படவுள்ள வலுவற்ற பாலப் பணிகளின் பட்டியல்.

வரிசை எண்ணும், கோட்டத்தின் பெயரும்.	பணியின் பெயர்.	உத்தேச மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்)
1 நாமக்கல் ..	திருச்சி—நாமக்கல் சாலையில் கி.மீ. 68/6-ல் ஜங்கலாப்புரம் அருகில் உள்ள பழைய பாலத்தைக் திரும்பக் கட்டுதல்.	3.00
2 உதகமண்டலம் ..	நாகப்பட்டினம்—கூடலூர்—மைசூர் சாலையில் கி.மீ. 417/4-ல் குன்னூர் அருகில் உள்ள வளைவுப்பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	4.00
	மொத்தம் ..	7.00

இணைப்பு 3-அ.

1986-87 ஆம் ஆண்டில் மாவட்டப் பெருஞ் நெடுஞ்சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ள பணிகளின் பட்டியல்.

தொடர் எண்ணும், கோட்டத்தின் பெயரும்.	பணியின் பெயர்.	உத்தேச மதிப்பீடு.	தற்போதைய நிலைமை.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்)	
1 விழுப்புரம் ..	கடலூர்-திருக்கோவிலூர்-அணைக் கட்டுச்சாலையில் கி.மீ. 41/4-ல் மூழ்கு பாலம் கட்டுதல்.	10.00	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.
2 தஞ்சாவூர் ..	சென்னை-கும்பகோணம் - தஞ்சாவூர் சாலையின் புறவழிச் சாலையில் திருமலைராசன் ஆற்றின் குறுக்கே பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	20.00	ஷ்ஷி
3 தஞ்சாவூர் ..	சென்னை-கும்பகோணம் - தஞ்சாவூர் சாலையின் புறவழிச் சாலையில் குடமுருட்டி ஆற்றின் குறுக்கே பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	22.00	ஷ்ஷி
4 தஞ்சாவூர் ..	சென்னை-கும்பகோணம் - தஞ்சாவூர் சாலையில் கி.மீ. 282/10 மற்றும் 285/6-ல் சுந்தர பெருமாள் கோவில் அருகே உள்ள இரண்டு இருப்புப் பாதைக் கடவுகளைத் தவிர்க்க புறவழிச்சாலை ஒன்று அமைத்தல்.	40.00	நடைபெற்று வருகிறது.
5 நாகப்பட்டினம்	மீனமநல்லூர்-செங்காந்தி சாலையில் கி.மீ. 10/4-ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	13.00	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.

(1)		(2)	(3)	(4)
6 நாமக்கல்	..	இராசிபுரம்-ஆத்தூர் சாலையில் கி.மீ. 17/6-ல் சிறு பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	4.00	நடைபெற்று வருகிறது
7 மதுரை	..	மங்கல்ரேவு-ஏழுமலை சாலை கி.மீ. 0/0-5/0 மேம்படுத்துதல்.	7.50	ஷை
8 மதுரை	..	மங்கல்ரேவு-ஏழுமலை சாலை கி.மீ. 5/0-9/0 மேம்படுத்துதல்.	6.00	ஷை
9 மதுரை	..	மங்கல்ரேவு-ஏழுமலை சாலை கி.மீ. 9/0-13/0 மேம்படுத்துதல்.	6.50	ஷை
10 கோயம்புத்தூர்		பொள்ளாச்சி-மீனக்கரை சாலையில் கி.மீ. 13/8-ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	8.00	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.
11 சிவகங்கை	..	மதுரை — தேவகோட்டை சாலையில் கி.மீ. 58 4-ல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	7.00	நடைபெற்று வருகிறது.
12 பரமக்குடி	..	பரமக்குடி-முதுகுளத்தூர் சாலையில் கி.மீ. 4/8-ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	6.00	ஷை
13 கிருஷ்ணகிரி	..	ஒசூர் நகரில் உள்வட்டச்சாலை ஒன்று அமைத்தல்.	72.00	ஷை
		மொத்தம் ..	222.00	

இணைப்பு 3 ஆ.

1986-87 ஆம் ஆண்டில் மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ள வலுவிழந்த பாலங்களின் பட்டியல்.

தொடர் எண்ணும், கோட்டத்தின் பெயரும். (1)		பணியின் பெயர். (2)	உத்தேச மதிப்பீடு. (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	தற்போதைய நிலை. (4)
1 திருச்சி	..	திருச்சி-சிதம்பரம் சாலை கி.மீ. 25/10-ல் பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	6.00	நடைபெற்று வருகிறது.
2 திருச்சி	..	திருச்சி-சிதம்பரம் சாலை கி.மீ. 26/6-ல் பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	6.00	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.
3 ஈரோடு	..	பவானி-செல்லம்பாளையம் சாலை கி.மீ. 2/2-ல் வலுவிழந்த சிறு பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	2.50	நடைபெற்று வருகிறது.
4 ஈரோடு	..	தொப்பூர்-மேட்டூர்-பவானி சாலை கி.மீ. 74/6-ல் சிறுபாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	2.50	ஷை
5 சேலம்	..	தொப்பூர்-மேட்டூர்-பவானி சாலை கி.மீ. 27/4-ல் பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	7.00	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.
		மொத்தம் ..	24.00	

இணைப்பு 3 இ.

1986-87 ஆம் ஆண்டில் '' புதிய வேலைகள் '' (நியூ சர்வீஸ்)' திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ள பால வேலை.

தொடர் எண்ணும், கோட்டத்தின் பெயரும்.	பணியின் பெயர்.	உத்தேச மதிப்பீடு.	தற்போதைய நிலை.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1 பரமக்குடி ..	பார்த்திபனூர்-அபிராமம்-கமுதி சாலை கி. மீ. 19/10-ல் வலுவிழந்த பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	31.00	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.
	மொத்தம் ..	31.00	

இணைப்பு 4-அ.

1987-88 ஆம் ஆண்டில் மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்படவுள்ள புதிய பணிகளின் பட்டியல்.

வரிசை எண்ணும், கோட்டத்தின் பெயரும்.	பணியின் பெயர்.	உத்தேச மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1 செங்கல்பட்டு	காஞ்சிபுரம்-வந்தவாசி சாலையில் கி.மீ. 0/4-ல் காஞ்சிபுரம் நகராட்சி எல்லைக்குள் உள்ள சிறு மேம்பாலத்தை அகலப்படுத்துதல்.	2.00
2 விழுப்புரம்	செஞ்சி-சேத்துப்பட்டு சாலையில் கி.மீ. 48/6-ல் கண்ணாலம் கிராமத்தின் அருகில் கண்ணாலம் ஓடையின் குறுக்கே உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	11.00
3 விழுப்புரம்	பாண்டி-கிருஷ்ணகிரி சாலையில் கி.மீ. 107/4-ல் ஆலம்பூண்டி கிராமத்தின் அருகில் உள்ள வலுவற்ற பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	8.00
4 நாகப்பட்டினம்	கும்பகோணம்-சீர்காழி சாலையில் கி.மீ. 62/8-ல் எருக்கூர் அருகில் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	7.00

(1)	(2)	(3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
5 நாகப்பட்டினம்	தஞ்சாவூர்-மன்னார்குடி சாலை (வழி) வடலூர் கி.மீ. 23/10-ல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	8.00
6 கிருஷ்ணகிரி	ஒசூர்-அதமன்கோட்டை சாலையில் கி.மீ. 46/2-ல் ஜக்காசமுத்திரம் அருகில் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	8.00
7 நாமக்கல்	திருச்செங்கோடு-நாமக்கல் சாலையில் கி.மீ. 8/6-ல் இராயர்பாளையம் அருகில் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	8.00
8 நாமக்கல்	நாமக்கல்-துறையூர் சாலையில் கி.மீ. 13/8–10-ல் சாலையின் வடிவியலை மேம்பாடு செய்தல்.	3.00
9 சாத்தூர்	சிவகாசி-விருதுநகர் சாலையில் கி.மீ. 7/4-ல் மதிசேனை அருகில் அர்ஜுனா நதியின் குறுக்கே உள்ள உயர் மட்டப் பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	50.00
10 திருவண்ணாமலை	ஆரணி—சேத்துப்பட்டு சாலையில் கி.மீ. 9/8-ல் விண்ணமங்கலம் அருகில் செய்யாற்றின் குறுக்கே ஒரு உயர்மட்ட பாலம் கட்டுதல்	40.00
11 மதுரை	—	—
	மதுரை—தேனி சாலையில் கி.மீ. 61/8-ல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	10.00
12 திண்டுக்கல்	திண்டுக்கல்-வட்டானம் சாலையில் கி.மீ. 18/10-ல் சானார்பட்டி அருகில் உப்பாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	30.00

(1)	(2)	(3)
13 ஈரோடு	காங்கேயம்-கொடுமுடி சாலையில் கி. மீ. 36/2-ல் கணபதிபாளையம் அருகில் உள்ள குறுகிய மற்றும் வலுவற்ற பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	3.00
14 ஈரோடு	தொப்பூர்-மேட்டூர்-பவானி சாலையில் கி. மீ. 57/2-ல் ஆரியகவுண்டனூர் அருகில் உள்ள வலுவற்ற பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	4.00
15 ஈரோடு	தொப்பூர்-மேட்டூர்-பவானி சாலையில் கி. மீ. 51/8-ல் சென்னப்பள்ளம் அருகில் உள்ள வலுவற்ற பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	3.00
16 ஈரோடு	தொப்பூர்-மேட்டூர்-பவானி சாலையில் கி. மீ. 50/0-ல் சென்னப்பள்ளம் அருகில் உள்ள வலுவற்ற பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	4.00
17 திருநெல்வேலி	பாளையங்கோட்டை - அம்பாசமுத்திரம் சாலையில் கி. மீ. 9/8-10-ல் தருவை அருகில் பச்சையாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	15.00
18 சிவகங்கை	பேலூர்-பூவந்தி-திருபுவனம் சாலையில் கி. மீ. 23/2-ல் பூவந்தி அருகில் ஒரு உயர் மட்ட பாலம் கட்டுதல்.	16.00
19 பரமக்குடி	பேரையூர்-கமுதி சாலையில் கி. மீ. 11/4-ல் பேரையூர் அருகில் ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	22.00
20 நாகர்கோவில்	மார்த்தாண்டம்-பணச்சமூடு சாலையில் கி. மீ. 8/6-ல் இடைக்கோடு அருகில் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	10.00
	மொத்தம் ..	262.00

இணைப்பு 4 (ஆ).

1987-88 ஆம் ஆண்டில் மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்படவுள்ள வலுவற்ற பாலப் பணிகளின் பட்டியல்.

வரிசை எண்ணும் கோட்டத்தின் பெயரும். (1)	பணியின் பெயர். (2)	உத்தேச மதிப்பீடு. (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
1 கடலூர்	திருக்கோவிலூர்-சங்கராபுரம் சாலையில் கி. மீ. 17/2, 17/8, 18/4, 18/8, 20/2, 20/6, 21/4, 22/6, 26/2, மற்றும் 29/6-ல் (பத்து பணிகள்) குறுகிய மற்றும் வலுவற்ற சிறு பாலங்களை திரும்பக் கட்டுதல்.	5.00
2 ஷை	சென்னை-கும்பகோணம்-தஞ்சாவூர் சாலையில் கி. மீ. 223/8-ல் சோலத்திரம் கிராமத்தின் அருகில் உள்ள வலுவற்ற பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	6.00
3 ஷை	சென்னை - கும்பகோணம் - தஞ்சாவூர் சாலையில் கி. மீ. 217/6-ல் குமரக்குடி அருகில் உள்ள வலுவற்ற பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	5.00
4 கிருட்டிணகிரி	ஓசூர் - அதமன்கோட்டை சாலையில் கி. மீ. 41/6-ல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	3.00
5 நாமக்கல்..	காக்கப்பாளையம் - சின்னப்பம்பட்டி சாலையில் கி. மீ. 8/8-ல் பாப்பம்பட்டி அருகில் உள்ள வலுவற்ற பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	5.00
6 நாமக்கல்	காக்கப்பாளையம் - சின்னப்பம்பட்டி சாலையில் கி. மீ. 10/8-ல் சின்னப்பம்பட்டி அருகில் உள்ள வலுவற்ற பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	5.00
7 ஷை	திருச்செங்கோடு - நாமக்கல் சாலையில் கி. மீ. 29/2-ல் எர்ணாபுரம் அருகில் உள்ள வலுவற்ற பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	6.00
8 விழுப்புரம்	கடலூர் - திருக்கோவிலூர் - அணைக்கட்டு சாலையில் கி. மீ. 49/6, 57/10. 58/2 மற்றும் 58/8-ல் உள்ள (4 பணிகள்) பழுதுபட்ட மற்றும் வலுவற்ற சிறு பாலங்களை திரும்பக் கட்டுதல்.	10.00
9 ஈரோடு	கோபி - சவந்தப்பூர் சாலையில் கி. மீ. 3/2 மற்றும் 3/4-ல் உள்ள வலுவற்ற சிறு பாலங்களை திரும்பக் கட்டுதல்.	3.00
10 விழுப்புரம்	மொரத்தாண்டி - திண்டிவனம் சாலையில் கி. மீ. 17/4ல் உள்ள சிறு பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	2.00
11 ஷை	மொரத்தாண்டி - திண்டிவனம் சாலையில் கி. மீ. 18/2-ல் உள்ள சிறு பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	3.00
12 ஷை	மொரத்தாண்டி - திண்டிவனம் சாலையில் கி. மீ. 32/2-ல் உள்ள சிறு பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	3.00
	மொத்தம் ..	56.00

இணைப்பு 5.

1986-87 ஆம் ஆண்டில் இதர மாவட்டச் சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ள பணிகளின் பட்டியல்.

தொடர் எண்ணும் கோட்டத்தின் பெயரும்.	பணியின் பெயர்.	உத்தேச மதிப்பீடு.	தற்போதைய நிலை.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் லட்சத்தில்)	
1 திருச்சிராப்பள்ளி ..	நெய்க்குளம் பெருவளப்பூர் சாலையில் (வழி) நம்பக்குறிச்சி கி. மீ. 5/0—12/8 பகுதியினை மேம்படுத்துதல்.	18.50	நடைபெற்று வருகிறது.
2 புதுக்கோட்டை ..	ஆவுடையார் கோவில்-கோட்டப் பட்டினம் சாலையில் கி. மீ. 14/10-ல் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	15.50	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.
3 மதுரை	கோத்தப்பட்டி சாலையில் கி. மீ. 6/8-ல் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	7.00	ஷை
4 திண்டுக்கல் ..	செந்துறை பிள்ளையார் நத்தம் சாலை கி. மி. 0/0-5/0 மேம்படுத்துதல், குறுக்கு வடிகால் வேலைகள் நீங்கலாக.	10.00	ஷை
ஷை	செந்துறை பிள்ளையார் நத்தம் சாலை கி. மீ. 5/0-11/6 மேம்படுத்துதல், குறுக்கு வடிகால் வேலைகள் நீங்கலாக.	12.00	ஷை

6 திண்டுக்கல்	நத்தம் செந்துறை சாலை கி.மி. 8/2, 9/0-11/0 மேம்படுத்துதல். குறுக்கு வடிகால் வேலைகள் நீங்கலாக.	4.00	நடைபெற்று வருகிறது.
7 ஷை	நத்தம் செந்துரை சாலை கி.மி. 15/0-21/4 மேம்படுத்துதல். குறுக்கு வடிகால் வேலைகள் நீங்கலாக.	12.00	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.
8 தூத்துக்குடி ..	திருநெல்வேலி தூத்துக்குடி சாலை (தே. நெ. 7-ஏ) கி.மீ. 43/6-ல் பிரிந்து கோரப் பள்ளம் காலாங்கரை அத்திமரப்பட்டி வழியாக தூத்துக்குடி திருச்செந்தூர் சாலை கி.மீ. 8/2-ல் சேரும் சாலையில் கி.மீ. 5-4-ல் தாம்போகி ஒன்று கட்டுதல்.	20.00	ஷை
9 திருநெல்வேலி ..	திருநெல்வேலி பொட்டல்புதூர் சாலை கி.மீ. 6/2 லிருந்து நரசிங்கநல்லூர் வழியாக கோபாலசமுத்திரம் அணுகுசாலை சங்கிலி 1,260 மீ. வரையிலான சாலையை அமைத்து மேம்பாடு செய்தல் கி.மீ. 0/0-2/5.	24.00	நடைபெற்று வருகிறது.
10 திருநெல்வேலி ..	விக்கிரமசிங்கபுரம் மில் சாலையில் கி.மீ. 1/0-ல் தாம்பிரபரணி ஆற்றின் குறுக்கேயுள்ள இரும்புப் பாலத்தை திரும்பக்கட்டுதல். (மதுரை கோட்ஸ் ஆலை லிமிடெட் 50 சதவீதமும் அரசு 50 சதவீதமும் செலவினை ஏற்றுக் கொள்ளுதல்).	40.00	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.
11 சிவகங்கை	திருக்கோஷ்டியூரிலிருந்து - மதுரை - தேவக்கோட்டை சாலையை சந்திக்கும் சாலையை தரம்உயர்த்தி மேம்படுத்துதல் கி.மீ. 0/0-8/2.	18,00	நடைபெற்று வருகிறது.

தொடர் எண்ணும், கோட்டத்தின் பெயரும். (1)		பணியின் பெயர். (2)	உத்தேச மதிப்பீடு. (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்).	தற்போதைய நிலை. (4)
12	செங்கல்பட்டு ..	மங்களம் - பட்டிககாடு - கடம்பாடி சாலைக்குக் கல் பரத்தி தார் போடுதல் கி.மீ. 5/0-10/0.	8.00	நடைபெற்று வருகிறது.
13	சேலம் ..	தலைவாசல்- வீரகனூர் சாலையில் கி.மீ. 9/8-ல் குழாய் பதித்த தாம்போகி ஒன்று கட்டுதல்.	5.00	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.
14	டிட்டோ ..	தலைவாசல்-வீரகனூர் சாலையில் கி.மீ. 7/8-ல் கண்கள் கொண்ட தாம்போகி ஒன்று கட்டுதல்.	11.00	டிட்டோ
15	நாமக்கல் ..	ராசிபுரம்-நாமகிரிப்பேட்டை சாலை (வழி) பட்டிணம் புதுப்பட்டி கி.மீ. 10/2-ல்உள்ள மடுவை மேம்படுத்துதல்.	3.00	டிட்டோ
16	நாமக்கல் ..	ராசிபுரம்-நாமகிரிப்பேட்டை சாலை (வழி) பட்டணம் புதுப்பட்டி கி.மீ. 13/8-ல் உள்ள மடுவை மேம்படுத்துதல்.	7.00	டிட்டோ
17	திண்டுக்கல் ..	தாமரைக்குளம் சாலையில் கி.மீ. 2/6-ல் பொருந்தலாற்றின் குறுக்கே பாலம் ஒன்று கட்டுதல் (ஒரு வழிப்பாதை அகலம் கொண்ட பாலம்).	25.00	டிட்டோ
		மொத்தம் ..	235.00	

இணைப்பு 6.

1987-88 ஆம் ஆண்டில் இதர மாவட்டச் சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்படவுள்ள பணிகளின் பட்டியல்.

வரிசை எண்ணும், கோட்டத்தின் பெயரும். (1)		பணியின் பெயர். (2)	உத்தேச மதிப்பீடு. (3) (ரூபாய் இலட்டத்தில்).
1	திருநெல்வேலி ..	பாளையங்கோட்டை-அம்பாசமுத்திரம் சாலை கி.மீ. 15/0 லிருந்து கோபாலசமுத்திரம் ஆற்றுச் சாலை வரை மேம்பாடு செய்தல்.	7.00
2	சாத்தூர் ..	அருப்புக்கோட்டை-சாயல்குடி சாலையிலிருந்து வடக்கு நத்தம் வரையிலான சாலையில் கி.மீ. 5/6-8-ல் உப்போடையின் குறுக்கே கண்கள் கொண்ட தாம் போகி கட்டுதல்.	5.00
3	திருச்சிராப்பள்ளி ..	கீழ்கல்கண்டார் கோட்டை சாலையில் கி.மீ. 3/8-ல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	12.00
4	சேலம் ..	சேலம் புதிய புறவழி சாலையில் கி.மீ 2/0-ல் திருமணி முத்தாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	10.00
5	சைதாப்பேட்டை	தண்டலம்-சத்தியவேடு சாலையில் கி.மீ. 0-0 முதல் 3/4 வரை மேம்பாடு செய்தல்.	5.00

இணைப்பு 6—தொடர்ச்சி.

வரிசை எண்ணும், கோட்டத்தின் பெயரும். (1)	பணியின் பெயர். (2)	உத்தேச மதிப்பீடு. (3) (ரூபாய் இலட்சத்தில்).
6 கடலூர் ..	விருத்தாசலம்-இராஜேந்திரப்பட்டிணம் சாலையில் கி.மீ. 1/8-10-ல் இராஜேந்திரப் பட்டிணம் அருகே ஏற்கெனவே அமைந்துள்ள தாம்போகிக்கு கூடுதலாக ஒரு கண் அமைத்தல்.	15.00
7 ஈரோடு ..	கவுண்டப்பாடி - பெருந்தலையூர் சாலையில் கி.மீ. 4/2-ல் பெருந்தலையூர் அருகில் உள்ள வலுவற்ற சிறுபாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	5.00
8 சேலம் ..	பனைமரத்துப்பட்டி - கம்மாளப்பட்டி சாலையில் கி.மீ. 15/2 மற்றும் 15/4-ல் கம்மாளப்பட்டி அருகே வலுவேற்றப்பட்ட சிமெண்ட் கான்கிரீட் பலகை தளம் கொண்ட சிறு பாலங்கள் கட்டுதல்.	5.00
9 சேலம் ..	பனைமரத்துப்பட்டி - கம்மாளப்பட்டி சாலையில் கி.மீ. 7/10, 10/6, 11/6, 13/4 மற்றும் 14/8-ல் வலுவேற்றப்பட்ட சிமெண்ட் கான்கிரீட் பலகை தளம் கொண்ட சிறு பாலங்கள் கட்டுதல்.	7.00
10 திருநெல்வேலி	வீரவநல்லூர் - கிரியம்மாள்புரம் சாலையில் கி.மீ. 1/6-ல் வீரவநல்லூர் அருகே உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	7.50
11 மதுரை ..	தனிச்சியம்-அலங்காநல்லூர் சாலையில் கி.மீ. 5/8-ல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	8.00
12 நாமக்கல் ..	நெடுங்குளம் கிராமச் சாலையில் கி.மீ. 7/6-ல் உள்ள பாலத்தை தரம் உயர்த்தி அகலப்படுத்தல்.	3.00
13 நாமக்கல் ..	சங்கரி-இடப்பாடி சாலையில் கி.மீ. 11/2-ல் ஒரு உயர் மட்ட பாலம் கட்டுதல்.	3.00
14 நாமக்கல் ..	சங்கரி-இடப்பாடி சாலையில் கி.மீ. 9/2-ல் ஒரு உயர் மட்ட பாலம் கட்டுதல்.	3.00
15 கோயம்புத்தூர் ..	மாதம்பட்டி சாலையில் கி.மீ. 4/8 மற்றும் 6/2-ல் உள்ள சிறு மேம்பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	5.00
	மொத்தம் ..	100.50

இணைப்பு 7.

1986—87 ஆம் ஆண்டில் இதர சாலைகள் திட்டத்தின்கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ள பணிகளின் பட்டியல்.

தொடர் எண்ணும் கோட்டத்தின் பெயரும்.	பணியின் பெயர்.	உத்தேச மதிப்பீடு.	தற்போதைய நிலை.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்).	
1 சிவகங்கை ..	ஏரியூர் இ. வலையப்பட்டி சாலையில் கி.மீ. 2/2-ல் சிறுபாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	3.50	நடைபெற்று வருகிறது.
2 கடலூர் ..	காட்டுமயிலூர்-கொங்கரபாளையம் சாலை கி.மீ. 0/0-5/2 மாளிகைமேடு வரையிலான சாலையை மேம்படுத்துதல்.	27.00	ஷை
3 திருவண்ணாமலை	திருவத்திபுரம்-ஆரணி சாலை கி.மீ. 20/4-லிருந்து பிரிந்து பண்டியூர் வழியாக வடக்கு மேடு செல்லும் சாலையில் கி.மீ. 1/4-ல் குழாய் பதித்த தாம்போகி ஒன்று கட்டுதல்.	7.00	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.
4 ஷை	தரணிப்பாடி-டி. வேலூர் சாலையில் கி.மீ. 1/2-ல் பாம்பாற்றின் குறுக்கே பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	17.00	ஷை
5 வேலூர் ..	ஒடுகத்தூர்-மேலரசம்பட்டு சாலையில் கி.மீ. 7/4-ல் மூழ்கு பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	15.00	ஷை
6 நாமக்கல் ..	எல்லனூரிலிருந்து கருங்கனூர் வரையிலான சாலையினை மேம்படுத்துதல் கி.மீ. 0/0-3/2.	5.00	நடைபெற்று வருகிறது.
7 மதுரை ..	வருஷநாடு-தும்மக்குண்டு சாலையில் கி.மீ. 4/4-ல் உள்ள பழுதுபட்ட சிறு பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	5.00	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.
8 நாமக்கல் ..	கோனேரிப்பட்டி அருகில் காவேரி ஆற்றின் குறுக்கேயுள்ள மூன்றாவது அணைக்கட்டு மற்றும் சாலைப் பாலத்திற்கு அணுகு சாலை அமைத்தல்.	3.00	நடைபெற்று வருகிறது.
	மொத்தம் ..	82.50	

இணைப்பு 8.

1987-88 ஆம் ஆண்டில் இதர சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்படவுள்ள பணிகளின் பட்டியல்.

வரிசை எண்ணும் கோட்டத்தின் பெயரும்.	பணியின் பெயர்.	உத்தேச மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்).
1 கடலூர்	திட்டக்குடி சாலையிலிருந்து (பேரூராட்சி சாலை) விருத்தாசலம் - தொழுதூர் சாலை கி.மீ. 31/4ஐ இணைக்கும் சாலையில் கி.மீ. 1/2-ல் திட்டக்குடி அருகே வெள்ளாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல்.	45.00
2 செங்கல்பட்டு ..	குன்றத்தூர் சாலையிலிருந்து திருநீர்மலை-திருமுடிவாக்கம் சாலையில் இணையும் சாலையில் கி.மீ. 0/0 முதல் 4-2 வரை கல்பரத்தி தார் சாலை வரை மேம்பாடு செய்தல்.	8.00
3 தூத்துக்குடி ..	(அ) தூத்துக்குடி-தருவைக்குளம் சாலையில் கி.மீ. 2/6ல் பிரிந்து செல்லும் மாப்பிள்ளையூரணி-தேவிஷ்புரம் சாலையில் கி.மீ. 0/0 முதல் 8/0 வரை மேம்பாடு செய்தல்.	

௸ ..	(ஆ) மதுரை- தூத்துக்குடி சாலையில் கி.மீ. 129/6விருந்து சங்கரபேரிக்கு பிரியும் சாலை கி.மீ. 0/0 முதல் 1/8 மற்றும் சங்கரபேரியிலிருந்து இராமநாதபுரம் செல்லும் சாலை கி.மீ. 0/0 முதல் 1/0 வரை மேம்பாடு செய்தல்.	7.00
4 சாத்தூர்	ரெட்டியார்பட்டி மரவர் பெருங்குடி சாலையில் கி.மீ. 3/8-10-ல் உப்போடையின் குறுக்கே கண்கள் கொண்ட தாம்போகி கட்டுதல்.	5.00
5 நாமக்கல்	சிறுவம்பாளையம் சாலையிலிருந்து தும்பகவுண்டனூர் சாலை கி.மீ. 0/0 முதல் 1/4 வரை மேம்பாடு செய்தல்.	3.00
6 நாமக்கல்	கோனேரிப்பட்டி-பூலாம்பட்டி சாலை (வழி) தும்பகவுண்டனூர் மற்றும் கரட்டுப்புதூர் சாலை கி.மீ. 0/0 முதல் 4/6 வரை மேம்பாடு செய்தல்.	7.00
	மொத்தம் ..	75.00

இணைப்பு 9 (அ).

மாநிலத் திட்டங்கள்.

1. நகர்ப்புற, ஊரகப் பகுதிகளில் வேகம் பற்றிய ஆய்வு.

2. தமிழ்நாட்டில் டிரக்குப் போக்குவரத்து பற்றிய ஆய்வு.

3. நகர்ப்புறங்களில் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டின் திறன் பற்றிய ஆய்வு.

4. சாலைச் சந்திப்பில் போக்குவரத்து மேம்பாடுகள்.

5. சாலைகளின் அடித்தளப் பொருளான குறைவான சிமெண்ட் (Lean Cement Concrete) கற் கலவை, சுண்ணாம்பு போசலோனா கற் கலவையின் சேர்மானத்தின் திறன் பற்றிய ஆய்வு.

6. மணல், கப்பிக் கலவை, மணல்-களிமண் கலவையின் ஒட்டு மொத்தக் குழைவு வரம்புக் குறியீட்டு எண்ணின் முக்கியத்துவம் பற்றிய ஆய்வு.

7. அழுத்தமானியைப் பயன்படுத்தி மண்ணின் பாதுகாப்பான தாங்கும் திறனைக் கண்டறிதல்.

8. நிலக்கீல் கலவை தயாரிப்பு மற்றும் சாலை போடுவதில் தரக்கட்டுப்பாடு.

9. நிலக்கீல் கற்கலவை கலவைகளில் ஏற்பு அடிப்படைகளை உருவாக்குதல்.

10. கடல்நீரில் கற்கலவையின் விளைவுகள்.

11. முன்பே முறுக்கேற்றப்பட்ட கற்கலவை உத்தரங்கள் களத்திலேயே தயாரித்த சிமெண்ட் கற்கலவை தகடுகளுடன் பல்வேறு வகைப்பட்ட நறுக்கு விசை இணைப்புகளுடன் பயன் படுத்துவதன் மூலம் அவற்றின் கூட்டுச் செயல்முறையைக் காணுதல்.

இணைப்பு 9 (ஆ).

இந்திய அரசுத் திட்டங்கள்.

1. ஆர். 6 பெங்கிள்மேன் பீம் திரும்பு முறை போன்ற முறைகளை உருவாக்கி தற்போதுள்ள நெகிழ்வு தளங்களின் கட்டுமான மதிப்பீடு செய்தல்.

2. ஆர். 8 நெகிழ்வு தளங்களுக்கு நிலக்கீல் மேற்பரப்பு வகைகளைத் தேர்வு செய்யும் நெறிமுறைகள்.

3. ஆர். 9 உப்புத் தன்மையுள்ள களிமண் பகுதிகளில் சாலைகள் அமைப்பதற்கான கோட்பாடுகள் வகுத்தல்.

4. ஆர். 13 சாலைக் கூட்டுச் சந்திப்புகளில் கலப்புப் போக்குவரவு நிலைகள் பற்றி ஆராய்தல்.

5. ஆர். 15 முதன்மைப் பெரு வழிகளின் (Trunk Routes) இரு மருங்கிலும் ஏற்படும் அபிவிருத்தி (Ribbon Development) பற்றிய தேர்வு ஆய்வுகள்.

6. ஆர். 16 சாலைகள் பராமரிப்பதற்கான குறிப்பிட்ட தளங்களை பல்வேறு சூழ்நிலைகளின் கீழ் நிர்ணயிப்பதற்காக அவைகளின் பராமரிப்பு செலவினங்களைப் பற்றிய ஆய்வு.

7. ஆர். 27 மாறுபட்ட நிலைகளின் பலவிதமான சாலை அடுக்குகளில் அமையப்பெறும் பல்வேறு சாலை மேற்பரப்புகளின் தன்மைகளின் விவரங்களைத் தொகுத்தல்.

இணைப்பு V.

(131 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க).

மானியக் கோரிக்கை எண் 40, 55.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

1987-88.

1. நாட்டுடைமையாக்குதல் :

1.1. தமிழ் நாட்டில் 1948 ஆம் ஆண்டு சென்னை நகர வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் அரசு மேற்கொண்டதன் மூலம் பேருந்துப் பணிகளை நாட்டுடைமையாக்கும் முறை கொண்டு வரப்பட்டது. 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்தும் அரசால் இயக்கப்பட வேண்டும் என்கிற அப்போதைய கொள்கைப்படி, முன்னாள் தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை 1959 ஆம் ஆண்டு முதல் தொலைதூரப் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க ஆரம்பித்தது.

1.2. அடுத்தபடியாக 1967 ஆம் ஆண்டில் அரசு கீழ்க்கண்ட வகைத் தடங்களை நாட்டுடமையாக்க முடிவு செய்தது :—

(அ) 75 மைலுக்கும் (120 கிலோ மீட்டர்) அதற்கும் மேற்பட்ட வழித்தடங்கள், சாதாரண, விரைவு பேருந்து போக்குவரத்து ;

(ஆ) சென்னை மாநகரில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் 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 நாட்டுடமையாக்கப் பட்டன. இச்சட்டத்தின் கீழ் சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், மதுரை, ஆனைமலை பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி, ராமன் அண்ட் ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம், ஸ்ரீ ராமவிலாஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் மற்றும் சத்திவிலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையார் முதலிய தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து கையகப்படுத்தப் பட்ட பேருந்துகளும், வழித்தடங்களும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன.

1.4. 1973 ஆம் ஆண்டில் பயணிப் பேரு , ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் நிறைவேற்றப் பட்டது. இச்சட்டம் பயணிப் பேருந்துகளை 5 ஆண்டுகளுக்குள் மாவட்ட வாரியாக நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின் கீழ் நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. ஆனால் பின்னர் சென்னை உயர்நீதி மன்றம் இச்சட்டத்தை செயல் திறனற்றது என்று தீர்ப்பளித்தது. இத்தீர்ப்பை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் அரசு மேல்முறையீடு செய்தது. இவ்வழக்கு, உச்ச நீதிமன்றத்தில் பத்து ஆண்டுகள் முடிவு பெறாமல் இருந்தது.

1.5. இதன் மத்தியில் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைக் தீவிரமாகச் செயல்படுத்தும் நோக்கத்துடன் அரசு போக்கு வரத்து நிறுவனங்களுக்கு வழித்தடங்களுக்கான உரிமத்தைப் பெறும் வகையில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் மனு செய்து கொள்ளுமாறும், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பகுதி

IV, IV—எ-யின் கீழ் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைத் தொடர்ந்து செயல்படுத்த வேண்டும் எனவும், அரசு கட்டளை வழங்கியுள்ளது. சிறந்த பொருளாதார கோட்பாடுகளுக்கு இணங்கவும், ஒருங்கிணைந்ததாகவும், திறம்படவும், ஆதாயம் அளிக்கும் வகையிலும் போக்குவரத்து முறையை அளிக்கவே மேற்கண்ட நடவடிக்கை தேவைப்பட்டது.

1.6. கடைசியாக 1983 ஆம் ஆண்டில் பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் கையகப்படுத்துதல் சட்டம் செயல் திறனுடையதாகும் என்று உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பை மனதிற் கொண்டும் அரசின் முன்னுரிமைப் பணிகளை கருத்திற் கொண்டும், பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை படிப்படியாக செயல் படுத்தலாம் என்ற அடிப்படையில் 1984 ஆம் ஆண்டு ஒரு சட்டம் மூலமாக பிரதான சட்டத்தில் திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டது. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் 1977-ல் 51 சதவீதமாக இருந்தது. தற்பொழுது 66.2 சதவீதமாக உயர்ந்திருக்கிறது.

2. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்.

2.1. தமிழ் நாட்டில் தற்பொழுது நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட பதினான்கு 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—1987 அன்று உள்ளவாறு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)	(4)
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1—1—1972	சென்னைப் பெருநகர் பகுதி.	2,115
2. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், வேலூர்.	1—12—1982	வட ஆர்க்காடு மாவட்டம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் வடக்குப் பகுதி.	782

(1)	(2)	(3)	(4)
3. பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை.	17–1–1972	மதுரை, காமராசர் மாவட்டங்கள்.	725
4. மருது பாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம், காரைக் குடி.	1–4–1983	புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம், பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம் மாவட்டங்கள்.	548
5. இராணி மங்கம் மாள் போக்கு வரத்துக் கழகம், திண்டுக்கல்.	1–4–1986	அண்ணா மாவட்டம்.	494
6. சேரன் போக்கு வரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.	1–3–1972	கோயம்புத்தூர், நீலகிரி மாவட்டங்கள்.	1,171
7. ஜீவா போக்கு வரத்துக் கழகம், ஈரோடு.	1–4–1983	பெரியார் மாவட்டம்.	588
8. சோழன் சாலைப் போக்குவரத்து கழகம், கும்ப கோணம்.	1–3–1972	தஞ்சாவூர் மாவட்டம்.	650
9. தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சி ராப்பள்ளி.	1–4–1985	திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம்.	511
10. அண்ணா போக்கு வரத்துக் கழகம், சேலம்.	15–2–1973	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள்.	962
11. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி.	1–1–1974	திருநெல்வேலி மாவட்டம்.	649
12. நேசமணி போக்கு வரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.	1–4–1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்.	489

(1)	(2)	(3)	(4)
13. தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.	16–1–1975	தென்னார்க்காடு மாவட்டம், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தின் தெற்குப் பகுதி.	743
14. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.	1–4–1980	தமிழகம் முழு வதும் விரைவுப் பேருந்துகள்.	740
		மொத்தம்	11,167

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் "அன்னை சத்யா போக்குவரத்துக் கழகம்" என்ற பெயருடன் தர்மபுரியை தலைமையகமாகக் கொண்டு, தர்மபுரி மாவட்டத்தில் 1–4–1987 முதல் தனியாக இயங்க ஏற்பாடாகியுள்ளது.

3. அரசு போக்கு வரத்துக் கழகங்களின் செயல்முறை:

3.1. திட்டச் சாதனை—

3.1.1. மத்திய திட்டக் கமிஷன் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்தியாவிலுள்ள சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒன்றாகும் என அறிவித்திருக்கிறது. எரிபொருள் மிச்சப் படுத்துவதில் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும், டயர் உபயோகிப்பதிலும், பேருந்து உபயோகிப்பதிலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் அகில இந்திய ரீதியில் பரிசுகள் கிடைத்திருக்கின்றன. கடந்த 1986 ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 31 ஆம் நாளன்றுள்ளவாறு நமது 14 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 11,167 பேருந்துகளை இயக்கின. அவை நாள்தோறும் சுமார் 36 இலட்சம் கிலோ மீட்டரில் சுமார் 104 இலட்சம் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்றன. இந்த நிதியாண்டில் (1986–87) 1987 சனவரி இறுதி வரை, மொத்தம் சுமார் 66 கோடி ரூபாய் செலவில் 2,191 புதிய பேருந்துகளை வழித்தடங்களில் விட்டுள்ளன. இவற்றில் 1,394 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டுள்ளன. ஏற்கனவே உள்ள வழித்தடப் பேருந்துகளுடன், கூடுதலாக 797 பேருந்துகள் புதிய வழித் தடங்களில் விடப்பட்டுள்ளன. சுமார் 13 இலட்சம் மக்கள் வாழும் 1,054 கிராமங்களில் இதுவரை பேருந்து வசதி இல்லாமலிருந்தது. இப்பேருந்துகள் புதியதாக மேற்படி கிராமங்களுக்கு விடப்பட்டன. கிராமப் பகுதிகளில் தொலை தூர இடங்களுக்கு 360 சிறிய பேருந்துகளையும் குறுஞ்சக்கர அடிப் பகுதி கொண்ட பேருந்துகளையும் (Short wheel base buses) இக்கழகங்கள் இயக்குகின்றன. இப்புதிய வழித்தடங்களில்

[1987 ஏப்ரல் 4

பேருந்துகள் விடுவதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு விரயம் ஏற்பட்ட போதிலும் கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள மக்களுக்கு சேவை செய்ய வேண்டும் என்ற பொது நோக்கத்துடன் அவை இவற்றை நடத்தி வருகின்றன. சுமார் 1,500 மக்களுக்கு மேல் வசிக்கும் 957 கிராமங்களுக்கு இன்னும் பேருந்துகள் விடப்படவில்லை. அவற்றை இணைக்கும் சாலைகளைச் சீர்படுத்தி வரும் இரண்டு ஆண்டுகளில் அக்கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி செய்துதர திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது.

3.2. நிதி நிலை:

3.2.1. 1986–87 ஆம் ஆண்டில், சில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நீங்கலாக அனைத்து கழகங்களும் இழப்புக்குள்ளாகி இருக்கின்றன. இதன் காரணமாக பேருந்துக் கட்டணத்தை சிறிதளவு 18–3–1987 முதல் உயர்த்த வேண்டியதாயிற்று.

போக்குவரத்தின் இனத்திற்கு கடனுதவி :

3.2.2. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அவைகளுக்குத் தேவையான நிதியில் ஒரு பகுதியை பேருந்துகளை திறம்பட இயக்கியும், சிக்கனத்தைக் கடைப்பிடித்தும் ஈடுகட்டுகின்றன. தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் கீழ் போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந் நிறுவனம் பொது மக்களிடமிருந்து வைப்பு நிதியாகப் பெற்று அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குத் தேவையான நிதியை அளித்து வருகிறது. இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில் மட்டும்தான் இது போன்ற நிறுவனம் போக்குவரத்து பொதுத் துறையில் இயங்கி வருகிறது.

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, 1983–84-ல் ரூபாய் 2.40 கோடியும், 1984–85-ல் ரூபாய் 2.64 கோடியும், 1985–86-ல் ரூபாய் 2.90 கோடியும் கடனாக வழங்கியுள்ளது. இவ்வாண்டிலும் (1986–87) ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து ரூபாய் 2.50 கோடி கடன் வாங்க ஏற்பாடாகியிருக்கிறது.

1987 ஏப்ரல் 4]

4. பயணிகளுக்கு வசதிகள் :

4.1. பயணிகளின் வசதிக்காக போதிய பேருந்து நிழற்குடைகள் கட்டப்பட்டு உள்ளன. சேலம், கொடைக்கானல், விழுப்புரம் முதலிய இடங்களில் போக்குவரத்துக் கழகங்களால் நவீன பேருந்து நிலையம் கட்ட ஏற்பாடாகி வருகிறது. திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் சென்னை பேருந்து நிலையத்தை நவீனமாக்கி வருகிறது. கழகங்கள் நடத்தும் பேருந்து நிலையங்களில் அன்றாடம் அலுவலகம் செல்லும் பயணிகளுக்கு வசதியாக மிதிவண்டி நிலையங்களும் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

4.2. சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கு இரு சீர்வளிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. இவை தவிர, திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகம் 86 சொகுசுப் பேருந்துகளை (சீர்வளி வசதி அமைக்கப்படாதவை) விட்டுள்ளது. சென்னைக்கும் ஈரோடுக்கும் நடுவே தூங்கும் வசதி கொண்ட இரு சீர்வளிப் பேருந்துகளை ஓடவிட்டுள்ளது.

5. சமூக நல ஏற்பாடுகள் :

5.1. அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகளில், புற்று நோயாளிகள் சிகிச்சை பெறுவதற்காகச் செல்கையில், அவர்கள் சலுகைக் கட்டணத்தில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பார்வை இழந்தோர் சென்னைப் பெருநகர் பகுதியில் கட்டணமில்லாமல் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பிற இடங்களில் அவர்கள் மருத்துவமனை பணிக்களரி, பள்ளிகள் ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். சென்னை மாநகரில், உடல் ஊனமுற்ற குழந்தைகள் தங்களது இருப்பிடத்திலிருந்து பள்ளி, மருத்துவமனை ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகச் சென்று திரும்ப பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுக்கள் அளிக்கப்படுகின்றன. பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்கள் கழகப் பேருந்துகளில் சலுகைக் கட்டண வீதங்களில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். நெரிசல் நேரங்களில் பள்ளி செல்லும் குழந்தைகள், பணிக்குச் செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் நோக்கத்துடன் மாநகரங்களில் ''மகளிர், குழந்தைகள் மட்டும்'' என்ற வகைப் பேருந்துகள் கணிசமான அளவிற்கு விடப்பட்டுள்ளன. கழகப் பேருந்துகளில் பத்திரிகை நிருபர்கள் சில நிபந்தனைகளின் பேரில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். தற்போது அவர்களது கணவர்/மனைவிக்கும் இச் சலுகை (அவர்களிருவரும் சேர்ந்து பயணம் செய்யும்போது) நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது.

6. ஆற்றிய சிறப்புப் பொதுச் சேவைகள் :

6.1. தமிழ்நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு திருவிழாக்கள் பண்டிகைகள் ஆகியவற்றிற்கு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பு ஏற்பாடுகளைச் செய்கின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலை சுமூக நிலைக்குக் 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 செய்யும்போது மக்களின் வசதிக்காக பத்து நாட்களுக்கு முன்னதாகவே தங்களது இருக்கைகளுக்கு ஒதுக்கீடு செய்துகொள்ளும் வசதி உள்ளது. இத்தகைய வசதிகள் பெரிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும், பயண இறுதி முனைகளிலும் திருவள்ளுவர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர, முக்கியமான இடைப் பயண நிலைகளிலும் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன. ஒதுக்கீடு செய்யும் முறை விரைவில் கம்ப்யூட்டர் மூலம் செய்து தரப்படும்.

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, தஞ்சாவூர், ஆகிய இடங்களில் ஓய்வறைகளும், பயணப் பொருள் பாதுகாப்பு அறை வசதிகளும் உள்ளன. தொகுதி தொகுதியாக வரும் பயணிகளுக்காகச் சென்னையில் துயிலிட வசதியுடன் கூடிய இட வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

6.4. சுற்றுலாவை மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன் மாவட்டங்கள் அனைத்திலுமுள்ள மாவட்ட சுற்றுலா நிலையங்களில் வண்டி நிறுத்துவதற்கான வசதிகள், குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகளுடன் ஓய்வறைகள் ஆகியவற்றுடன் மேம்பாடு செய்யும்படி மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இவ்வசதிகள் அனைத்தையும் அக் கழகங்கள் தங்களது வாலாயமான தேவைகளை நிறைவு செய்த பின்னர் உபரி நிதியைக் கொண்டு படிப்படியாக நிறைவேற்றும் படி கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டு உள்ளன. நடப்பு ஆண்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நெடுஞ்சாலை ஓரத்தில் தகுந்த இடங்களில் சாலையோர விடுதிகள் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடாகி வருகின்றது. இச் சாலையோர விடுதிகளில் நெடுஞ் சாலையில் பயணம் செய்யும் அனைவருக்கும் அவர்களது வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்கவும், சிறிது இளைப்பாறவும்

வசதிகள் செய்து தரப்படும். தற்பொழுது இம்மாதிரி விடுதிகள் கயத்தார், திருமயம், வல்லம், பூண்டி, அணைக்கரை, மூவரை வென்றான், ஒட்டன் சத்திரம், மண்மங்கலம், கொட்டாம் பட்டி, ஹாஸனூர், எட்டயாபுரம், பர்லியார் ஆகிய இடங் களில் இயங்கி வருகின்றன. மாமண்டூர், பழனி, தொழுதூர் ஒவரி முதலிய இடங்களில் விடுதிகள் முடியும் தருவாயிலிருக் கின்றன.

6.5. நாட்டிற்குத் தேவையான போக்குவரத்துப் பொறி இயல் துறையில் தேர்ச்சி பெற்றவர்கள் கிடைக்குமாறு செய் வதற்கு அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒன்று சேர்ந்து 'சாலை மற்றும் போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிறுவனம், தமிழ் நாடு' என்ற ஒரு அமைப்பை ஈரோட்டில் அமைத்திருக்கின்றன. இந்தியாவிலேயே முதன் முதலாகத் துவக்கப்பட்ட இத்தனித் தன்மை வாய்ந்த கல்லூரி சாலைப் போக்குவரத்து சார்ந்த பொறியியல் துறைகளில் பட்டம் வாங்குவதற்கு கல்வி புகட்டும். இதற்காக ஆகும் மொத்த மூலதனச் செலவை கழகங்கள் தங்களின் உபரி நிதியிலிருந்தே ஈடுகட்டும். சுமார் 70,000-க்கும் மேற்பட்ட போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் தாங்களாகவே முன்வந்து நிறுவிய திருப்பியளிக்கக்கூடிய வைப்பு நிதியிலிருந்து கிடைக்கப் பெறும் வட்டியின் மூலம் இந்நிறுவனத்தை இயக்கு வதற்காக ஆகும் அன்றாடச் செலவில் ஒரு பகுதியை ஈடுகட்ட ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதன் காரணமாக இக் கல்லூரி யில் உள்ள இருக்கைகளில் ஒரு குறிப்பிட்ட சதவீதம் போக்கு வரத்துத் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக் கின்றன.

6.6. போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் தொழில் நிமித்த மாக காயமுறும்போதும், அவர்களுக்கு தீவிர சிகிச்சை அளிப் பதற்கும் உடல் நலம் குன்றிய தொழிலாளர்கள் நீண்ட நாள் தொடர் மருத்துவம் பெறுவதற்காகவும் ஒரு மருத்துவமனை அமைக்க அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் சேர்ந்து, சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் மூலமாக பெருந்துறை காசநோய் மருத்துவமனையைச் சார்ந்த நிலங்களையும், கட்டிடங்களையும் கையகப்படுத்தி, அதில் ஒரு மருத்துவமனை யும், ஒரு மருத்துவக் கல்லூரியும் அமைக்க முயற்சிகள் எடுக்கப் பட்டிருக்கின்றன. பொறியியல் கல்லூரி எந்த விதிமுறைகளின்படி துவங்கப்பட்டு இயங்கி வருகிறதோ, அதே அடிப்படையில் இந்த மருத்துவக் கல்லூரியும் செயல்படும்.

6.7. அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும், தங்கள் தலைமையகங்களில் தொழிற்பயிற்சி கேந்திரங்களையும், ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளிகளையும் துவக்கியிருக்கின்றன. நாட்டிற்கு நல்ல தேர்ச்சி பெற்ற மெக்கானிக்குகளையும், சிறந்த கனரக வண்டி ஓட்டுநர்களையும் உருவாக்குவதே இவர்களின் நோக்க மாகும்.

[1987 ஏப்ரல் 4

7. சாலை விபத்துக்களைத் தடுத்தல் :

7.1. விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும், பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாகவும், கவனமாகவும் இயக்குவதற்கும் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளன. கடந்த ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட விபத்துக்களுடன் ஒப்பிடுகையில் இந்த ஆண்டு விபத்துக்கள் கணிசமான அளவிற்குக் குறைந்துள்ளன.

7.2. பேருந்து ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை மிக விரைந்து ஓட்டுவதைக் கண்காணிக்கவும், கட்டுப்படுத்தவும் நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் டெகோ கிராப் என்ற சாதனங்களையும், மின்னணுவியல் வேகத் தடைக் கருவிகளையும் தொடர்ந்து உபயோகித்து வருகின்றனர். மிகத் திறமையான மின்னணுவியல் வேகத் தடைக் கருவியை நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களால் ஒட்டு மொத்தமாகத் தயாரித்து உபயோகித்து வருகிறது.

7.3. ஓட்டுநர்கள் கவனமாகவும், எச்சரிக்கையுடனும் பேருந்துகளை இயக்குவதற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பாதுகாப்புப் பரிசுத் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகிறது.

7.4. வாகனங்களை ஓட்டுகையில் தவறான வழக்கங்களை ஓட்டுநர்கள் கடைபிடிப்பதால் பல விபத்துக்கள் நிகழ்கின்றன. பேருந்து ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சியளிப்பதற்கென்று முறையான பள்ளி ஏதும் இல்லாததால், லாரிகள் ஓட்டப் பழகியோர் தின்மை வாய்ந்த (கனரக) வண்டி ஓட்டும் அனுபவத்தின் அடிப்படையில் பேருந்துகளை ஓட்டவும் நியமிக்கப்படுகின்றனர். அந்த லாரி ஓட்டுநர்கள், கரடுமுரடான பாதையில் பெரிய லாரிகளை ஓட்டுகையில் ஏற்பட்ட பழக்க வழக்கம் பேருந்துகளை அவர்கள் ஓட்டும் 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 தின்மையற்ற வண்டிகளையும், தின்மை வாய்ந்த வண்டிகளையும் ஓட்டுவதிலும், மோட்டார் எந்திரவியல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி முதலியவற்றிலும் 26 வாரங்களுக்குத் தீவிர பயிற்சி அளிக்கப்படுவர். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும், மற்றவர்களுக்கும் நன்கு பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களை உருவாக்கித் தரும் பொருட்டு, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒவ்வொன்றும் ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளிகள் அமைத்துள்ளன. விபத்துக்கள் நிகழாமல் தடுப்பது பற்றியும், ஓட்டுநர்களுக்குக்

1987 ஏப்ரல் 4]

கல்வியூட்டுவதற்கும், பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், போக்குவரத்து தொடர்பான வகுப்புகள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

7.5. சாலை விபத்துக்களில் விபத்துக்குள்ளானவர்களை முதலுதவி அளித்து, உடனடியாக அருகாமையில் உள்ள மருத்துவ மனையில் சேர்ப்பதற்கு வசதியாக. குறிப்பிட்ட 50 டெங்களில் அந்தந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களே ஆம்புலன்ஸ் வண்டிகளைத் தயார் செய்து வைக்கும்படி உத்தரவிடப்பட்டிருக்கிறது.

7.6. இரவில் நெடுஞ்சாலைகளில் மாட்டு வண்டிகளால், அடிக்கடி சாலை விபத்துக்கள் ஏற்படுவதைத்தவிர்க்கும் பொருட்டு எல்லா மாட்டு வண்டிகளிலும் முன்னும் பின்னும் திரும்பப் பளிச்சிடுகிற பெயின்டை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இனாமாக அடித்து வருகிறார்கள்.

8. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்.

8.1. தங்கள் பணியாளர்களின் நலத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து நாட்டம் செலுத்தி வருகின்றன.

8.2. நீண்டகால தொடர் ஊதியத் திட்டம் தொடர்ந்து எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் செயல்பட்டு வருகிறது.

8.3. அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள அனைத்துப் பிரிவு பணியாளர்களையும் உள்ளிட்ட செயலூக்கத் திட்டங்கள் தொடர்ந்து நடைமுறையில் உள்ளன. இத் திட்டங்களினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கூடுதல் உற்பத்தித் திறனால் வருவாய் அதிகரிக்கும்பொழுது அதில் பணியாளர்களும் பங்கு பெற்று வருகின்றனர்.

8.4. ஊதியம் குறித்து புதிய ஒப்பந்தம் ஒன்று தொழிலாளர்களுடன் 25–9–1986 அன்று செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இது 1986 செப்டம்பர் முதல் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்துள்ளது. இது மூன்றாண்டு காலம் அமுலில் இருக்கும். இவ்வொப்பந்தத்தில் அனைத்து தொழிற் சங்கங்களும் ஒப்புக் கொண்டு கையொப்பமிட்டது குறிப்பிடத்தக்கது. முந்தைய

[1987 ஏப்ரல் 4

சம்பள விகிதங்கள், இந்த புதிய ஒப்பந்தத்திற்குப் பின்னர் உள்ள தற்போதைய சம்பள விகிதங்கள் ஆகியவற்றில் சில கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன;—

பதவித் தரம்.	1—9—1986-க்கு முன்னர் இருந்த சம்பள விகிதம்.	1—9—1986-க்குப் பின்னர் உள்ள சம்பள விகிதம்.
(1)	(2)	(3)
அலுவலகப் பணியாளர். (Office Assistant).	400—7½—505	540—10—680
நடத்துனர்	420—7½—480—10—540	560—10—640—15—730
ஓட்டுநர்	430—7½—490—10—550	575—10—655—15—745
இளநிலை உதவியாளர்.	480—10—650	620—15—875
பட்டறை மேற்பார்வையாளர்	840—30—990—40—1,430.	1,130—50—1,380—60—2,100.

ஊதியத்தில் குறைந்த அளவு உயர்வு ரூ. 95-ம் அதிக அளவு உயர்வு ரூ. 290-ம் ஆகும். எல்லா போக்கு வரத்துக் கழகங்களுக்கும் ஆகும் மொத்தச் செலவு ஆண்டொன்றிற்கு ரூ. 15 கோடியாகும்.

8.5. படிகள்.

8.5.1. காலாண்டிற்கு நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டெண் வீதத்தில் 530 புள்ளிகளுக்கு மேல் உயரும் புள்ளி ஒன்றுக்கு 1.65 ரூபாய் வீதம் தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கு அகில இந்திய நுகர்வோர் விலைவாசிக் குறியீட்டெண் அடிப்படையில் அகவிலைப்படி வழங்கப்படுகிறது.

8.5.2. 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.

1987 ஏப்ரல் 4]

8.5.3. சென்னை நகரத்தில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி 8 சதவீதம் என்று முறைப்படுத்தப்படுகிறது. மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் ஆகிய நகர்களில் வசிக்கும் பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் 5 சதவீதம் என்றும் ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பிற பணியாளர்களுக்கு இதே 5 சதவீதம் என்றும் முறைப்படுத்தப்பட்டு கிராம படியாக அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.4. அடிப்படைச் சம்பளம் அகவிலைப்படியில் 4 சதவீதம் என்ற வீதத்தில் மருத்துவப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.5. சலவைப்படி, திங்கள் ஒன்றுக்கு 15 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.5.6. மலைவாழ்விடப்படி, திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பணியாளர் ஒருவருடைய அடிப்படைச் சம்பளத்தில் 5 சதவீதம் என்ற வீதத்தில், குறைந்த அளவு 25 ரூபாய், உயரளவு 50 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டுத் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளது.

8.6. விடுப்புப் பயன்கள்:

8.6.1. எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் 1980-ம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து சம்பளத்துடன் கூடிய தற்செயல் விடுப்பு, ஆண்டொன்றுக்கு 10 நாட்கள் அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

8.6.2. மகளிருக்கு பணிக்காலத்தில் மூன்று முறை அளிக்கப்படும் மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.6.3. ஆண்டொன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு 9 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.6.4. குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தில் அறுவை சிகிச்சை செய்துகொள்வதற்கு ஊழியருக்குத் தனித் தற்செயல் விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஊழியரின் மனைவியோ கணவரோ சிகிச்சை பெற்றாலும் இவ்விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஊக்கத் தொகையும் ரூ. 200-லிருந்து ரூ. 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

8.7. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 25-க்கு அதிகமாகப் பேருந்துகளுடைய பணிமனைகளில் சிற்றுண்டிச் சாலைகளையும், வானொலி, தொலைக் காட்சிப் பெட்டி போன்ற பொழுதுபோக்கு வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வறைகளையும் அமைத்துள்ளது. சிற்றுண்டிச் சாலைகளில் தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த விலையில் உணவு வழங்கப்படுகிறது. இரவு நேரத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டியும்

[1987 ஏப்ரல் 4

தேநீரும் இலவசமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு கழக
மும், விடுப்பு காலங்களிலும் விடுமுறை நாட்களிலும் தொழி
லாளர்கள் தங்குவதற்காக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில்
விடுமுறைக் கால ஓய்வு இல்லங்கள் கட்டக் கருதியுள்ளன.
அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் சேர்ந்த
பணியாளர், தமது குடும்பத்தைச் சேர்ந்த ஐவருக்கு மேற்
படாதவர்களுடன் (மொத்த 6 நபர்) ஆண்டிற்குகொரு முறை
அரசு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் மாநிலம் முழு
வதிலும் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம். இதற்கு
மாற்றுத் திட்டமாக அவர்கள் குடும்பத்துடன் ஆண்டொன்
றிற்கு மொத்தம் 3,000 பயண கிலோமீட்டரோ அல்லது
12 பயணமோ (Single Trips) தங்களுடைய போக்கு
வரத்துக்காகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யலாம். அகில
இந்திய ரீதியில் நடத்தப்படும் விளையாட்டுப் போட்டிகளில்
முதலாவதாக வரும் ஊழியருக்கும் முதுநிலைப் பட்டம் பெறு
பவர்களுக்கும் வருடாந்திரச் சம்பள உயர்வு அளிக்கப்படு
கிறது.

8.8. பணியிலிருக்கும் தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்துவிட்டால்
அவருடைய ஈமக் கடன்களுக்காக ரூ. 200 உடனடியாக
மானியம் அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. அவருடைய குடும்பத்
திற்கு இடருதவி அளிக்கும் பொருட்டு இறந்தவருடைய ஆத
ரவில் இருக்கும் ஒருவருக்கு, வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்
தைக் கேட்காமலேயே போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அவரது
தகுதியைப் பொறுத்து வேலை வாய்ப்பு அளிக்க வகை செய்யப்
பட்டுள்ளது. ஊழியர் பணி செய்து கொண்டிருக்கும்பொழுது
பிறரின் வன்முறைச் செயலால் இறந்து விட்டால், அவரது
வாரிசுக்கு ரூ. 5,000 உதவித் தொகை அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.
பணிக் காலத்தில் ஏலாமையுற்ற பணியாளர்கள் பொருத்தமான
தொரு பணியில், புதிதாக நியமனம் செய்யப்படுவது போலவே
தொடர்ந்து பணிபுரிய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். அதற்குப்
பதில் அவர் மருத்துவ ரீதியாக பணிக்கு தகுதியற்றவர் என்று
நிர்ணயிக்கப்பட்டால், அவருடைய ஒரு குழந்தைக்கு தகுதிக்
கேற்ப வேலை கொடுக்கப்படும். முச்சக்கர வண்டி வாங்கு
வதற்காக, 50 சதவீதம் உதவித் தொகையும், 50 சதவீதம்
குறைந்த வட்டிக்கு நீண்ட காலத் தவணையில் கடனும் உடல்
ஊனமுற்ற பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது. பணி
யாளர்களது ஊனமுற்ற குழந்தைகளுக்கும் மூன்று சக்கர
வண்டிகள் அளிக்க ஏற்பாடாகியிருக்கிறது.

8.9. அரசு மருத்துவ மனைகளில் அரசுப் பணியாளர்
களுக்கு அளிக்கப்படுவது போன்ற இலவச அக நோயாளி
மருத்துவ வசதி, போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும்
கிடைக்க அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இத் திட்டம் 1978
ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் நடைமுறைக்கு
வந்தது.

1987 ஏப்ரல் 4]

8.10. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்திலும் குடும்ப நல
நிதித் திட்டம் அல்லது கூட்டுக் காப்பீட்டுத் திட்டம் செயலுக்கு
கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இதனால் வாரிசுகளுக்கு அளிக்கப்
படும் தொகை 10,500 ரூபாயிலிருந்து 20,000 ரூபாயாக அதி
கரிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

8.11. அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்த
தொழிலாளர்களின் 2 பிள்ளைகளுக்கு பள்ளி அல்லது
கல்லூரிக்குச் சென்றுவர இலவச பயண அனுமதிச் சீட்டுகளை
வழங்கி வருகின்றன. தொழிலாளர்களின் குழந்தைகள் வெளி
யூரில், கல்லூரியிலோ, பாலிடெக்னிக்கிலோ படித்தால் அவர்கள்
விடுமுறைக்கு பெற்றோர் இருக்குமிடம் வந்துபோக ஆண்
டொன்றிற்கு இருமுறை இலவசப் பயணச்சீட்டு அளிக்கப்படு
கிறது. கழகங்கள் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்குத்
தேவையான புத்தகங்கள், குறிப்பேடுகள், எழுத பலகைகள்
முதலியன வாங்க நிதியுதவி அளித்து வருகின்றன. தொழி
லாளரின் பிள்ளைகள் பள்ளி இறுதித் தேர்வில் மாவட்டத்தில்
முதலாவதாகத் தேறியிருப்பார்களாயின் அவர்களுடைய உயர்
கல்விக்காகும் செலவில் ஒரு பகுதியை அனைத்துக் கழகங்களும்
ஏற்று வருகின்றன. பத்து, பன்னிரண்டாவது வகுப்பு இறுதித்
தேர்வில் ஒவ்வொரு கழகத்திலுள்ள ஊழியர் குழந்தைகளில்
முதல் மூவருக்கு ரூ. 500 முதல் ரூ. 1,500 வரை ரொக்கப்
பரிசு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. எழுபது சதவீத மதிப்பெண்
களுக்கு மேல் வாங்கிய குழந்தைகளுக்கு ஆறுதல் பரிசுகளும்
அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன. தொழில் கல்லூரிகளில் சேர
நுழைவுத் தேர்வு எழுத ஊழியர்களின் குழந்தைகளுக்கு தனிப்
பயிற்சி இலவசமாக அளிக்கப்படுகிறது.

முன் பணங்கள்.

8.12. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் தங்கள் பணி
யாளர்களுக்கு 6 சதவீத வட்டி வீதத்தில் திருமண முன்பணம்
அளிக்கின்றன. இந்த முன்பணம் எளிய தவணைகளில் வசூலிக்
கப்படத்தக்கதாகும். பெண் தொழிலாளியின் திருமணத்திற்கு
அல்லது தொழிலாளரின் மகள் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும்
முன் பணம் ரூ. 3,000 ஆகவும் தொழிலாளரின் திருமணத்திற்கு
அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும்
முன்பணம் ரூ. 2,000 ஆகவும் உயர்த்தபட்டு உள்ளது.
பண்டிகை முன்பணம் ரூ. 500 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.
கைத்தறி முன் பணத்தை வசூலிப்பதற்கான தவணைகளின்
எண்ணிக்கை 6-லிருந்து 8 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.13. சில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்கள் பணியாளர்
களுக்கு இன்றியமையாப் பண்டங்கள் வழங்குவதற்காக
பணியாளர் கூட்டுறவுப் பண்டகசாலைகளுக்கு குறைந்த வட்டி

[1987 ஏப்ரல் 4

வீதத்தில் நிதி உதவி அளித்துள்ளன. நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஊழியர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்தைத் தொடங்கியிருக்கின்றன. ஹட்கோ நிறுவனத்திடமிருந்தோ அல்லது தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகத்திடமிருந்தோ அவர்கள் கடன் வாங்குவதற்கு உதவி செய்து, வீடுகளையும் அவர்கள் சார்பில் கட்டி முடிப்பதற்கு கழகங்கள் உதவி செய்கின்றன. நில அபிவிருத்திக்கான செலவிலும் மற்ற பொதுவான வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கான செலவிலும் ஒரு பங்கை கழகங்கள் ஏற்றுக் கொள்கின்றன. இதுவரை சுமார் 2,000 வீடுகளுக்கு மேல் கட்டி முடிக்கப் பட்டுள்ளன. இத்திட்டம் வரும் ஆண்டில் இன்னும் தீவிரமாகச் செயல்படுத்தப்படும்.

8.14. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தொழிலாளர்களுக்குக் காலணிகளையும் ஓட்டுநருக்குக் குளுமைக் கண்ணாடியையும் வழங்கி வருகின்றன. தைத்த சீருடைகள் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்குவதற்குப் பதிலாக, அவர்களே கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க தொழிலாளி ஒருவருக்கு ரூ. 135 என்ற வீதத்தில் தையற்கூலியுடன் துணிகளை இக்கழகங்கள் வழங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு ஆண்டும் 3 பருத்தி சீருடைகளுக்குப் பதிலாக, இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மூன்று டெரிக்காட்டன் சீருடைகள் அளிக்க உத்தர விடப்பட்டுள்ளது. ஐந்து ஆண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்களுக்கு மூக்குக் கண்ணாடி தேவைப்படின், அவற்றை இலவசமாக பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. பத்தாண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்கள் பணியைப் பாராட்டும் வகையில் இக்கழகம் அவர்களுக்குக் கைக் கடிகாரங்களைப் பரிசளிக்கிறது. நீலகிரி மலைப் பகுதிகளில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு கம்பளிக் குட்டையும் (Mufflers) கம்பளிச் சட்டையும் ஆண்டுதோறும் வழங்கப் பட்டு வருகிறது.

ஊதியக் கொடை.

8.15. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் பொறியியற் கழகம் நீங்கலாக மற்ற அனைத்து போக்குவரத்து கழகங்களைச் சார்ந்த அனைத்துப் பணியாளர்களுக்கும் சென்ற 1985–86 ஆம் ஆண்டிற்கான ஊதியக் கொடை 8.33 சதவீதமும் கருணைப் படியாக தலா ரூ. 500-ம் அளிக்கப்பட்டது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் பொறியியற் கழகம் ஆகியவற்றின் பணியாளர்களுக்கு 8.33 சதவீதம் ஊதியக்கொடையோடு தலா ரூ. 475-ம் அளிக்கப்பட்டது. அத்துடன் 1986 ஆம் ஆண்டிற்காக அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொறியியல் கழகங்களைச் சேர்ந்த பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் ரூ. 375 "சாதனை ஊக்கத் தொகையாக" வழங்கப்பட்டது.

1987 ஏப்ரல் 4]

9. பொது.

9.1. புதிய நல்ல ஆதாயம் தரக்கூடிய பேருந்து வழித் தடங்களை உருவாக்குவதற்காக, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும்—

(1) மாவட்ட ஆட்சியர் (தலைவர்).

(2) வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி.

(3) போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிர்வாக இயக்குநர்.

(4) கோட்டப் பொறியாளர் (நெடுஞ்சாலை கிராமப்புறப் பணிகள்).

(5) மாவட்ட ஆட்சியரின் நேர்முக உதவியாளர் (ஊரக வளர்ச்சி).

(6) தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஆகியவர்களைக் கொண்ட குழு அமைக்கப் பட்டுள்ளது.

10. பல்லவன் போக்குவரத்து பரிந்துரைப் பணிக்குழு.

10.1. சாலைப் போக்குவரத்து துறையிலும், கணக்கீட்டுப் பொறி துறையிலும் பல்லவன் போக்குவரத்துப் பரிந்துரைப் பணிக் குழு பரிந்துரைகள் அளித்து வருகிறது. அந்தந்த துறையில் வல்லுநர்கள் இதில் பணி புரிகிறார்கள். இவர்கள் தமிழக போக்குவரத்துக் கழகங்களிலிருந்து தவிர அந்தந்த பணிக்கேற்றவாறு வல்லுநர்கள் கூட்டு சேர்த்துக் கொள்ளப் படுகிறார்கள்.

10.2. கடும் போட்டியிலும் இந்நிறுவனம் தொடர்ந்து பரிந்துரைப் பணிகளை பெற்று வருகிறது. குறிப்பாக கணக்கீட்டுப் பொறித்துறையில் வெளியில் நல்ல ஆர்வம் இருப்பதால் ஒரு பெரிய நவீன கணக்கீட்டுப் பொறி அமைத்து அதற்கேற்ப அலுவலர் எண்ணிக்கையையும் கூட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

10.3. கடந்த 1984–85 ஆம் ஆண்டில் சுமார் ரூ. 6 இலட்சத்திற்கு பணிகள் செய்த இந்நிறுவனம் 1985–86-ல் ரூ. 11 இலட்சத்திற்குச் செய்ததுடன், 1986–87 - ல் ரூ. 15 இலட்சத்தை எட்டிப் பிடிக்கலாமென எதிர்பார்க்கப் படுகிறது. இந்நாட்டிலும் வெளி நாடுகளிலும் பணிகள் பெறுவதற்கு முயற்சிகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

[1987 ஏப்ரல் 4

10.4. இந்நிறுவனத்தை ''மார்க்கெட் அபிவிருத்தி நிதியின்'' கீழ் வியாபாரம் பெருக்கும் முறைகளை கண்டுபிடிப்பதற்காக மத்திய அரசு வர்த்தகத் துறை நியமித்திருக்கிறது. போக்குவரத்துத் துறையிலும், கணக்கீட்டுப் பொறியியல் துறையிலும் பரிந்துரைகள் அளிப்பதற்காக தேர்ந்தெடுத்திருக்கிறது. எச். எம். டி. நிறுவனத்தாருடன் கூட்டு சேர்ந்து வெளி நாடுகளில் பணிகள் பெறுவதற்கு நல்ல வாய்ப்பிருக்கிறது.

11. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

11.1. தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு நிலக்கரி கொண்டு செல்ல வசதியாக மூன்று நவீன சரக்குக் கப்பல்களை வாங்கி முதல் கட்டத் திட்டத்தை இந்நிறுவனம் நிறைவேற்றியுள்ளது. இந்தியாவிலேயே கரையோரமாக நிலக்கரி கொண்டு செல்வதில் இந்நிறுவனம் பெரும் சாதனை புரிந்துள்ளது. 1985—86 ஆம் ஆண்டில் 24.5 இலட்சம் டன் ஏற்றிச் சென்ற இந்நிறுவனம் 1986—87 சனவரிக்குள் 26.5 லட்சம் டன்னை சுமந்து சென்றிருக்கிறது. தூத்துக்குடி துறைமுக நிலக்கரி தளத்தில் கப்பலிலிருந்து விரைவாக நிலக்கரியை இறக்குவதிலும் ஒரு தனித் திறமை அடைந்திருக்கிறது.

11.2. இந்நிறுவனம் ஜப்பானிலுள்ள கீர்த்தி வாய்ந்த கப்பல் கட்டும் தளத்திலிருந்து 39,990 டன் எடை தூக்கக்கூடிய மூன்று நவீன சுமைக் கப்பல்களை பெரும் பளு தூக்கிகளுடன் வாங்கி இருக்கிறது. நம் தேசத் தலைவர்களான தமிழ் அண்ணா, தமிழ் பெரியார், தமிழ் காமராசர் ஆகியோரின் பெயர்கள். இக்கப்பல்களுக்கு பொருத்தமாக சூட்டப்பட்டிருக்கிறது. தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு கூடுதலான நிலக்கரி கொண்டு செல்ல, மேலும் இம்மாதிரி இரண்டு கப்பல்கள் வாங்குவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

11,3. இந்நிறுவனத்தின் கீழ் இயங்கும் ஒடப் போக்குவரத்துப் பிரிவு 1986 ஆம் ஆண்டில் குமரி முனையிலிருந்து விவேகானந்தர் பாறை நினைவுச் சின்னத்திற்கு 12 இலட்சம் உல்லாசப் பயணிகளை ஏற்றிச் சென்றிருக்கிறது. இது சென்ற ஆண்டைவிட 1 இலட்சம் அதிகம். பயணிகள் வசதிக்காக 'Q' வரிசைக் கூடம், குடிதண்ணீர் குழாய், கழிப்பறைகளும், மேலும் சிப்பந்திகளுக்கு ஓய்வறைகளும் அமைக்கத் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது.

11.4. நாகப்பட்டினம், கடலூர் போன்ற சிறு துறைமுக வாயில்களை ஆழப்படுத்த ரூ. 60 இலட்சம் செலவில் தூர்வாரிக் கப்பல் வாங்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இக்கப்பல் உபயோகத்திற்கு வந்த பிறகு இச்சிறு துறைமுகங்களில் மிகுந்த முன்னேற்றம் காணலாம்.

1987 ஏப்ரல் 4]

11.5. தூத்துக்குடியில் நிலக்கரி இறக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு குடியிருப்பு வசதியும், கப்பல்களை பழுது பார்த்துப் பராமரிக்க ஒரு பட்டறையும் அமைப்பதற்கு திட்டம் தீட்டப்பட்டிருக்கிறது.

12. மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை

12.1. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை ஒரு பணித் துறையாகும். தமிழ்நாடு அரசுத்துறை ஊர்திகளை பராமரித்தல் மற்றும் பழுது பார்த்தல் ஆகியவைகளை இத்துறை கவனித்து வருகின்றது. இம்மாநிலத்தில் உள்ள பல்வேறு அரசுத் துறைகளில் மொத்தமாக 7,500 ஊர்திகள் உள்ளன. அவைகளுக்கென 11 அரசு தானியங்கிப் பணிமனைகளும் 1 சுத்திகரிப்பு நிலையமும் உள்ளன. இத்துறையின் கீழ் உள்ள பல்வேறு பணிமனையில் நடைபெறும் பணிகளை திறம்பட மேற்பார்வையிடுவதற்கென திருச்சி மற்றும் சேலம் ஆகிய இரண்டு மாவட்டங்களிலும் மண்டல துணை இயக்ககங்கள் உள்ளன.

12.2. அனைத்து அரசு ஊர்திகளுக்கும் எரிபொருள் வழங்குவதற்கென இத்துறை சென்னையில் இரண்டு எரிபொருள் கிடங்குகளும், மற்றும் தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோவை, திருச்சி, தர்மபுரி, கடலூர் மற்றும் நாகர்கோவில் ஆகிய பணிமனைகளில் ஒவ்வொரு எரிபொருள் கிடங்கு வீதமும் வைத்து செயல்படுத்திக் கொண்டு வருகிறது.

12.3. திட்டப் பணிகளின் கீழ், வட ஆற்காடு மற்றும் காமராசர் மாவட்டங்களில் அரசுப் பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், மற்றும் பெரியார், நீலகிரி, புதுக்கோட்டை, பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம், மற்றும் இராமநாதபுரம் ஆகிய மாவட்டங்களில் சிறு பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும் அரசினால் ஒப்பளிப்பு பெறப்பட்டு உள்ளது.

12.4. பெருவாரியான ஊர்திகளுக்கு (ஜீப்பு, ஸ்டாண்டர்டு 20 அம்பாசிடர்) முழு உறுப்புகள் மாற்றம் (Unit Replacement) செய்யும் முறை புகுத்தப்பட்டு, சி.பி.எம். (C. P. M.) முறையின் மூலம் ஊர்திகளுக்கு பழுதுகள் பராமரித்தல் போன்ற பணிகளில் முன்னேற்றம் காணப்பட்டு, அதன் மூலம் கீழ்க்காணும் முன்னேற்றம் பெறப்பட்டுள்ளன—

(அ) ஊர்திகள் முழுமையாக பழுதுபார்க்கப்பட்டு விடுவிக்கப்படுகின்றன. (முன்னர் குறிப்பிட்ட பழுதுகளே பார்க்கப்பட்ட முறைக்கு மாறாக).

(ஆ) ஊர்திகள் அடிக்கடி பழுதடைதல் தவிர்க்கப்பட்டுள்ளது.

[1987 ஏப்ரல் 4

(இ) பெரிதும் உகந்த செலவில் ஊர்திகள் பழுதுபார்க்கப்பட்டு பராமரிக்கப்பட்டு வரப்படுகிறது.

(ஈ) ஊர்திகள் சாலையில் ஓடும் நாட்கள் அதிகரிக்கப்பட்டு உள்ளன. (ஊர்திகள் ஓடா நாட்கள் குறைக்கப்பட்டதன் மூலம்).

12.5. ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு அரசு தானியங்கிப் பணிமனை நிறுவப்பட வேண்டும் என்ற அரசு கொள்கையின்படி புதிதாக உருவாக்கப்பட்ட மாவட்டங்களில் பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், சென்னை மற்றும் சுற்றுப்புற பகுதிகளில் ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்கப்பட்டுள்ளதால் ஏற்பட்டுள்ள கூடுதல் பணிகளை கவனிக்க சென்னையில் ஒரு கூடுதல் பணிமனையும் நிறுவுவதற்காக தக்க திட்டங்கள் ஏழாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன.

12.6. வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் வேலூரில் கட்டப்பட்டு வரும் பணிமனை முடிவடையும் தருவாயில் உள்ளது. அப்பணிமனை 1987-88 ஆம் வருடத்தில் செயல்பட துவங்கும் நிலையில் உள்ளது.

ஆவணக்காப்பக
135513
சென்னை-600 008

LIST OF AGENTS FOR THE SALE OF TAMIL NADU GOVERNMENT PUBLICATIONS.

IN MADRAS CITY.

1 Account Test Institute, Egmore, Madras-8.
2 The City Book Company, Madras-4.
3 Higginbothams (Private) Limited, Madras-2.
4 P. Varadachary and Company, Madras-1.
5 C. Subbiah Chetty and Company, Madras-5.
6 The Universal Book House, Moore Market, Madras-3.
7 C. Sitharaman and Company, Madras-14.
8 Mohan Pathippagam and Book Depot, Madras-5.
9 C. Venkatesan Chetty and Company, No. 8-C, Pycrofts Road, Madras-5.
10 The South India Saiva Siddhanta Works Publishing Society (Tirunelveli) Limited, Madras-1.
11 The Sangam Publishers, No. 11, Sunkurama Chetty Street, Madras-1.
12 New Century Book House (Private) Limited, Madras-2.
13 Kalaivani Book Centre, No. 1, Ponniamman Koil Street, Egmore, Madras-8.

IN MOFFASIL OF TAMIL NADU.

1 A. Venkatasubban & Company, Vellore (North Arcot) District.
2 Bharathamatha Book Depot, Thanjavur (Tanjore District).
3 P. V. Nathan & Company, Kumbakonam (Tanjore District).
4 Appar Book Stall, Thanjavur.
5 P. N. Swaminathan and Company, Bazaar Street, Pudukkottai.
6 Palaniappa Brothers, Tiruchirappalli-2.
7 S. R. Subramania Pillai, Tirunelveli Junction.
8 B. Aruldoss, Villupuram (South Arcot District).
9 Vasantham Stores, Booksellers, 9/31, Cross Cut Road, Coimbatore-12.
10 Mercury Book Company, 20, Karuppa Gounder Street, Coimbatore-1.
11 S. M. Jegannatham Book House, 35, Nandhi Koil Street, Tiruchirappalli-1.
12 Ganesh Stores, South Car Street, Sivakasi.
13 Mary Martin, Booksellers, Kotagiri (The Nilgiris).
14 A. K. Chandriah Chettiar & Sons, Salem-1
15 Parameswari Book Shop, No. 461, Old Market Street, Salem.
16 Meenakshi Pathipagam, Pudukkottai.
17 K. V. Narayana Iyer & Sons, Dindigul, Madurai District.
18 Jayakumari Stores, Nagercoil (Kanyakumari District).
19 Baby Stores, Booksellers, Villupuram (South Arcot District).
20 Dinamani Stores, No. 3/1, Old Post Office Road, Coimbatore-14.
21 Kumaran Book Depot, Booksellers, Erode-1
22 Vela Book Company, No. A, Annaji Rao Street, Erode-1.
23 Radhamani Stores, 6-A, Raja Street, Coimbatore-1.
24 Ajantha Book Centre, Salem-1.
25 Sri Vidya, 63, Tennure High Road, Tiruchirappalli-2.
26 Sri Ramavilas Book Shop, 90, Amman Sannathi, Madurai-1.

IN OTHER STATES.

1 Jain Book Agency, New Delhi.
2 International Book House, Trivandrum.
3 The Book Syndicate, Hyderabad-1.
4 Labour Law Publications, Hyderabad.
5 Puthagbalevam, Pondicherry.
6 Prabu Book Service, Gurgaon, Haryana.
7 K. P. Bachi & Company, 286, B.B. Gandhi Street, Calcutta-17.

© Published under Rules 280 and 283 of the Tamil Nadu Legislative Assembly Rules and printed by the Director of Stationery and Printing-Madras.