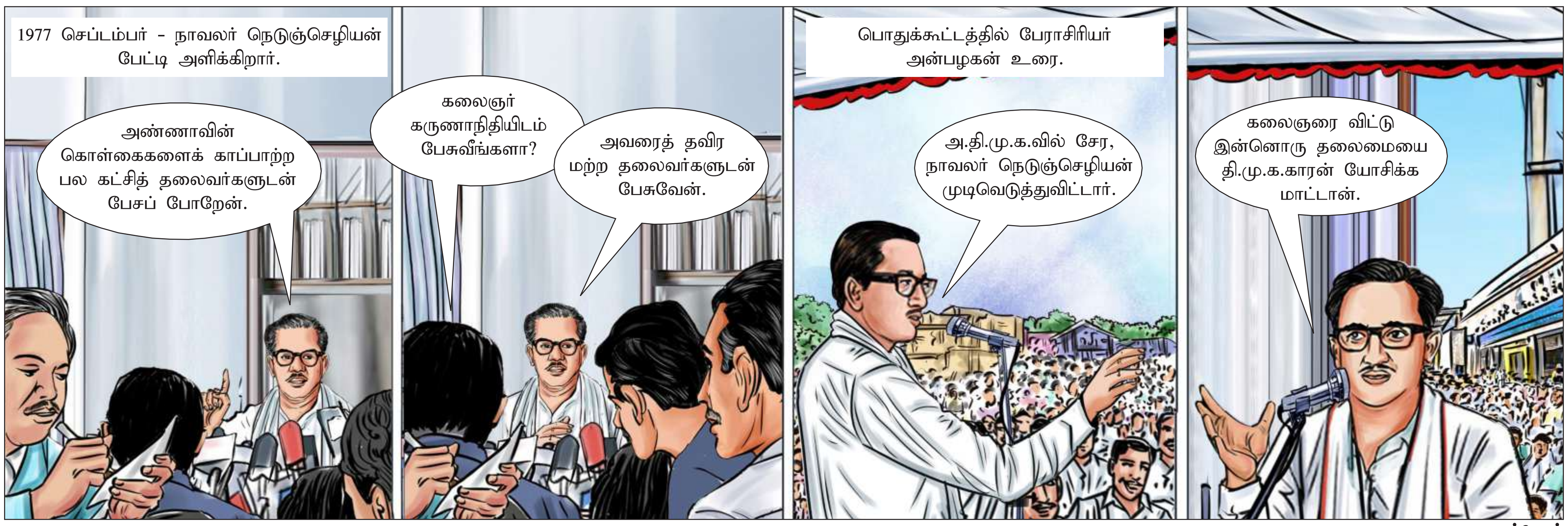
திராவிடத்தால் வாழ்கிறோம்

900

எழுத்து:
கோவி.லெனின்
ஓவியம்:
கி.சொக்கலிங்கம்



-வாழ்வோம்

கழகம் கண்ட சட்டப் போராட்டங்கள்

தமிழ்.கா.அமுதரசன்

13

கழகம் நடத்திய உயிர்ப்புமிக்க சட்டப் போராட்டங்களை உணர்வுப் பூர்வமாக விவரிக்கும் தொடர்!

அதே காலகட்டத்தில் கலைஞர் மேற்கொண்ட மற்றொரு முயற்சி போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உருவாக்கம். 1971-ஆம் ஆண்டுவரை அரசுப் போக்குவரத்துச் செயல்பாடுகள் அரசின் கட்டுப்பாட்டில்தான் இருந்தன. அதற்குப் பின்னர், 1956-ஆம் ஆண்டு நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ், பதிவுபெற்ற பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டன. குறிப்பாக அரசுப் பேருந்து போக்குவரத்துச் செயல்பாடுகளை முறைப்படுத்துவதற்காக, 1972- ஆம் ஆண்டில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உருவாக்கப்பட்டன.

ஓவியம் : ரவி பேலட்

தகர்க்க முடியாத கட்டமைப்பு!

காங்கிரஸ் ஆட்சிக்காலத்தில் கொண்டு வரப்பட்ட நிலச் சீர்திருத்தம், தேசியமயக் கொள்கைகள் எல்லாம் முழுவீச்சில் அவற்றின் நோக்கத்துடன் ஈடேறவில்லை. தமிழ்நாட்டில் மட்டுமல்ல, இந்திய அளவிலும் பேருந்துகள் நாட்டுடைமை என்கிற பெயரில் 100 கிலோமீட்டருக்கு மேல் செல்லும் எக்ஸ்பிரஸ் பேருந்துகள் மட்டுமே அரசுடைமை ஆக்கப்பட்டிருந்தன. தமிழ்நாட்டில் டி.வி.எஸ், ஏ.பி.டி., ராமன் அண்ட் ராமன், எஸ்.ஆர்.வி.எஸ் போன்ற முரட்டு தனியார் பேருந்து நிறுவனங்கள் மூட்டை மூட்டையாக லாபத்தைக் குவித்துக் கொண்டிருந்தன.

1971-ஆம் ஆண்டு வரை பேருந்து வழித் தடங்களுக்கான உரிமம் வழங்கப்படுவதிலும் முதலாளிகளின் நலனுக்கே முக்கியத்துவம் தரப்பட்டது. கலைஞர் முதலமைச்சராகப் பதவியேற்ற பின்னர், 1971-ஆம் ஆண்டு ஜூன் 18-ஆம் தேதி 'பேருந்துகள் உச்ச வரம்புச் சட்டம்' கொண்டுவந்த பின்னர்தான் இந்த நிலைமை மாற்றம் கண்டது. அதைத்தான் 'தேன்கூட்டைக் கலைப்பதுபோல இருந்தது' என 'நெஞ்சுக்கு நீதி'யில் குறிப்பிட்டிருப்பார் கலைஞர்.

5 ஆண்டு இலக்கு

பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்குவது குறித்து ஆராய 1971-இல் சோமசுந்தரம் குழுவை அமைத்தார் கலைஞர். அந்தக் குழுவின் அறிக்கையை அடுத்து, தமிழ்நாட்டின் பயணிகள் பேருந்துகள் அனைத்தையும் 5 ஆண்டு காலத்துக்குள் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்று முடிவுசெய்து படிப்படியாகப் பணிகளைத் தொடங்கினார்.

1972-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் மாதம், 'தமிழ்நாடு பயணிகள் பேருந்து-ஒப்பந்தப் பேருந்து கையகப்படுத்தல் அவசரச் சட்டம்' கொண்டு வரப்பட்டது. அந்த அவசரச் சட்டத்தின்படி, ஐம்பதுக்கும் அதிகமான பேருந்துகளை வைத்திருக்கும் தனியார் முதலாளிகளிடமிருந்து பேருந்துகளையும் அவை தொடர்பான சொத்துகளையும் கையகப்படுத்த வழிவகை செய்யப்பட்டது. அதன்பின்னர் ஒரு உரிமையாளர் 15 பேருந்துகளுக்கு மேல் வைத்துக்கொள்ள முடியாது என்ற நிலை உருவானது. அதன்பின்னர், அதுவே சட்டமாக்கப்பட்டது.

முதற்கட்டமாக அந்த ஆண்டில், அரசு கையகப்படுத்திய 3 ஆயிரம் பேருந்துகளுடன் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் தொடங்கப்பட்டது. சென்னையில் பல்லவன், மதுரையில் பாண்டியன், பொள்ளாச்சியில் சேரன், கும்பகோணத்தில் சோழன், சேலத்தில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடங்கப்பட்டு செயல்படத் தொடங்கின. ஒவ்வொரு மாவட்டங்களையும் இணைக்கும் வகையில், போக்குவரத்துக் கழகங்களின் எல்லைகள் தீர்மானிக்கப்பட்டன.

பேருந்துகள் கையகப்படுத்தல் அவசர சட்டத்துக்குப் பிறகு நீலகிரி மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த 19 தனியார் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் 121 பேருந்துகள் கையகப்படுத்தப்பட்டு, 1973-ஆம் ஆண்டு, ஜனவரி முதல் அவை அரசுப் பேருந்துகளாக இயக்கப்பட்டன. அந்த பேருந்துகள் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இணைக்கப்பட்டன.

346 பேருந்துகளை வைத்திருந்த மதுரை ரோட்வேஸ் நிறுவனம், மதுரையில் தொடங்கப்பட்ட பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்துடன் இணைக்கப்பட்டது. சேலம், தர்மபுரி மாவட்டங்களில் கூட்டுறவு மோட்டார் சர்வீஸ் சங்கங்களால் நடத்தப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இருந்த 46 பேருந்துகளைக் கொண்டு சேலத்தில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் உருவாக்கப்பட்டது.

போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

பேருந்துகள் இணைப்பு நடைபெற்ற அதேவேளையில், அப்போதிருந்த திட்டக் குழு தமிழ்நாடு முழுவதும் பயண வழித்தடங்களை ஆய்வு செய்தும், மக்கள் பயணிக்கும் கணக்குகளை எடுத்தும் தொலைநோக்குப் பார்வையுடன் தனது பரிந்துரைகளை அரசுக்கு அளித்தது. ஆண்டுதோறும் மக்கள்தொகை அதிகரிக்கும் என்பதால், ஒவ்வொரு ஆண்டும் பேருந்துகளை அதிகரிக்க வேண்டுமென இந்தக் குழு பரிந்துரைத்தது.

அதற்குள் பேருந்து முதலாளிகள் இந்த சட்டங்களை எதிர்த்து, நீதிமன்றங்களில் பல்வேறு வழக்குகளைத் தொடர்ந்தனர். ஏராளமான மேல்முறையீட்டு மனுக்கள் தாக்கல் செய்யப்பட்டன.' வாடகை ஒப்பந்தத்தின் கீழ் உண்மையான உரிமையாளர் புறக்கணிக்கப்படுகின்றனர்' என்றும், அவசரச் சட்டத்தின் விதிகள் பாரபட்சமாக உள்ளன என்றும் நீதிமன்றங்களில் வாதிட்டனர். குறிப்பாக, மோட்டார் வாகனங்களைக் கட்டாயமாக கையகப்படுத்துவதை நியாயப்படுத்தும் எந்த நோக்கமும் இல்லை' என பல்வேறு பேருந்து உரிமையாளர்கள் வழக்கு தாக்கல் செய்தனர்.

அவற்றை விசாரணைக்கு எடுத்துக்கொண்ட சென்னை உயர் நீதிமன்றம், பேருந்துப் போக்குவரத்தை அரசுடைமையாக்கும் தமிழ்நாடு அரசின் சட்டத்தைச் செல்லாது என அறிவித்தது. ஆனாலும், உயர்நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பை எதிர்த்து, உச்ச நீதிமன்றத்தில் மேல்முறையீடு செய்தது தமிழ்நாடு அரசு. ஏறக்குறைய பத்தாண்டுகள் அந்த வழக்கு நடைபெற்றது. வழக்கு நடந்துகொண்டிருந்த காலத்தில் பேருந்துப் போக்குவரத்தை அரசுடைமையாக்கும் பணிகள் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தன. இந்த சட்டங்களுக்கு பத்தாண்டு காலம் இடைக்கால தடை விதித்திருந்தது நீதிமன்றம். அந்த பத்தாண்டு காலத்தில் ஆட்சிமாற்றம் கண்டு, எம்.ஜி.ஆர். ஆட்சி அமைந்தது. அரசு தரப்பில், வழக்கில் போதிய முனைப்பு காட்டவில்லை என்றாலும், கலைஞர் கொண்டுவந்த அந்த வழக்கைத் தீர விசாரித்த பின்னர், கழக அரசின் கொள்கை முடிவினைப் பாராட்டியதுடன், அந்தச் சட்டம் செல்லும் என தீர்ப்பளித்தது உச்சநீதிமன்றம்.

ஆனால், எம்.ஜி.ஆர். ஆட்சிக்காலத்தில் அந்தத் தீர்ப்பைச் செயல்படுத்தாமல் முடக்கிப் போட்டதுடன், பேருந்து முதலாளிகளுக்குச் சாதகமாகவும் செயல்பட்டார் என 'நெஞ்சுக்கு நீதி'யில் தனது வருத்தத்தைப் பதிவு செய்துள்ளார் கலைஞர். ஆனால், அவர் அமைத்த அடித்தளத்தைப் பேருந்து முதலாளிகளால் தகர்க்க முடியவில்லை. இன்று தினசரி பயன்பாட்டில் 1.68 கோடி பயணங்கள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்றன. 10 ஆயிரத்துக்கும் மேற்பட்ட வழித்தடங்களுடன், சுமார் 32 ஆயிரம் பேருந்துகளுக்கு மேல் இயங்கி வருகின்றன. சுமார் 1.30 லட்சம் பணியாளர்கள் கொண்ட வலுவான கட்டமைப்பைக் கொண்டுள்ளது. இந்த சேவைகள் பல புரட்சியை உருவாக்கி இருப்பதை அறிவோம். அதற்குப் பின்னால் கலைஞர் என்ற மாமனிதர் இருக்கிறார்.

> “இந்த சேவைகள் பல புரட்சியை உருவாக்கி இருப்பதை அறிவோம். அதற்குப் பின்னால் கலைஞர் என்ற மாமனிதர் இருக்கிறார்.”

...தொடரும்

கல்வியைப் பறிக்கும் அடாவடி அரசு!

உத்தரப் பிரதேச அரசு, குறைந்த மாணவர் எண்ணிக்கை கொண்ட அரசுப் பள்ளிகளை மூட உத்தரவு பிறப்பித்துள்ளது. குறிப்பாக, 8-ஆம் வகுப்பு வரையிலான பள்ளிகளில் மாணவர் எண்ணிக்கை 50க்கும் குறைவாக இருந்தால், அவற்றை மூட உள்ளது. பள்ளிக்குச் செல்லும் வழியில் ஆறுகள், நெடுஞ்சாலைகள், ரயில் பாதைகள் குறுக்கிட்டால், அந்தப் பள்ளிகளையும் மூட உத்தரவிட்டுள்ளது. இதையடுத்து ஆயிரக்கணக்கான மாணவர்களின் எதிர்காலம் கேள்விக்குறியாகியுள்ளது.

மாநிலத்தின் கல்விக் கட்டமைப்பையே மாற்றும் இந்த உத்தரவுக்கு எதிராக போராட்டங்கள் வலுப்பெற்றுள்ள நிலையில், இது தொடர்பான வழக்கை உச்சநீதிமன்றம் அவசர வழக்காக விசாரிக்க உள்ளது. இந்த உத்தரவின் மூலம், 3 லட்சம் குழந்தைகள் வேறுபள்ளிகளுக்கு மாற்றும் நிலை ஏற்பட்டுள்ளதாக மனுவில் கூறப்பட்டுள்ளது.

சுமார் 5 ஆயிரம் பள்ளிகள் மூடப்பட உள்ளன. இந்த நடவடிக்கை சுமார் 27 ஆயிரம் அரசுப் பள்ளிகளை பாதிக்கும். 35 ஆயிரம் உதவி ஆசிரியர்கள் மற்றும் 27 ஆயிரம் தலைமை ஆசிரியர்களுக்கு பணியிடக் குழப்பங்களை உருவாக்க உள்ளது. இந்த பள்ளிகளின் உதவியாளர்கள் உள்ளிட்டோரும் வேலை இழக்க உள்ளனர்.

அடித்தட்டு மக்களுக்கும், ஒடுக்கப்பட்ட மக்களுக்கும் கல்வி சென்று சேர வேண்டும் என்று குரல்கொடுத்துக் கொண்டிருக்கும் காலத்தில், மாடுகளுக்கு கோசாலை கட்ட கோடிகளைக் கொட்டும் அரசு, கல்விச் சாலைகளை மூட உள்ளது. இந்த மாடலைத்தான் இந்தியா முழுமைக்கும் பா.ஜ.க. கொண்டு வர விரும்புகிறது. ஒடுக்கப்பட்டோர் கரங்களில் இருந்து கல்வியையும், அதிகாரத்தையும் பறிக்கும் இந்தச் செயலை, மக்கள் மன்றம் கண்டிக்கிறது. நீதிமன்றம் நல்ல தீர்ப்பு அளிக்கும் என எதிர்பார்ப்போம்!

ஃப்ளாஷ்பேக்

அறிவாலயம் திறப்பு நாளில் தலைவர் வீட்டில்...

1987-ஆம் ஆண்டு கழகத்தின் தலைமை நிலையம் அண்ணா அறிவாலயம் திறக்கப்பட்டது. அப்போது ஒருங்கிணைந்த மதுரை மாவட்ட இளைஞர் அணி இணை அமைப்பாளர் அண்ணன் ஏ.எம்.ஆறுமுகம் அவர்களுடன் சென்று முத்தமிழறிஞர் கலைஞர் அவர்களை, கோபாலபுரம் இல்லத்தில் சந்தித்து விட்டு, இன்றைய கழகத் தலைவர் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும் சந்தித்து புகைப்படம் எடுத்துக்கொள்ளும் வாய்ப்பு கிடைத்தது. புதிதாக தொடங்கப்பட்டிருந்த இளைஞர் அணியின் செயல்பாடுகள், அமைப்பு வலிமை என்பதை எல்லாம் கேட்டறிந்த தளபதி அவர்கள், சீரிய முறையில் செயல்படுமாறு அறிவுறுத்தினார்.

–'மழைச்சாரல்' கவியரசன், அமைப்பாளர், விவசாய அணி, திண்டுக்கல் மாநகர் மாவட்டம்.

'மழைச்சாரல்' கவியரசன்

இது போன்ற அரிய புகைப்படங்களை சிறுகுறிப்புடன் எங்களுக்கு அனுப்புங்கள். அலைபேசி எண் அவசியம்.
அனுப்ப வேண்டிய முகவரி: அன்பகம், 614, அண்ணா சாலை, தேனாம்பேட்டை, சென்னை - 600 018.
வாட்ஸ்அப் எண் : 90033-24473 மின்னஞ்சல்: youthwing@dmk.in

கருவூலம்

அரசாங்கத்தின் அச்சாணி!

1971-ஆம் ஆண்டு சிகாகோ சென்ற கலைஞர், அங்கு சிகாகோ பல்கலைக்கழகத்தில் உரையாற்றினார். “அரசாங்கத்தின் அச்சாணி சட்டசபையில், நாடாளுமன்றத்தில் இருக்கிறது என்று அடையாளத்திற்காக சொன்னாலும், உண்மையிலேயே மக்கள் மத்தியில்தான் அந்த அச்சாணி இருக்கிறது. அவர்கள்தான் எங்களை தமிழ்நாட்டில் ஆளுங்கட்சியாக மாற்றி இருக்கிறார்கள்” என்ற அவரது உரை, காலம் கடந்தும் உயிரோட்டமாக இருக்கிறது.

RNI 1244/57 - Postal Reg.No.MA/43/2024-2026.Licenced to post under without pre payment of postage vide No.TN/WPP-94/SR/2024-2026 Published by Karthikeyan Shanmugasundaram on behalf of Murasoli Trust from No:180, Kodambakkam High Road, Chennai - 600 034 and Printed by D.Karthikeyan at Dinakaran Press, No.2/2, Melur Main Road, Uthangudi, Madurai - 625 107. Editor: Karthikeyan Shanmugasundaram, Regn.No.7436, Ph:044-2817 9191, 2817 9131 Fax: 2817 9292.