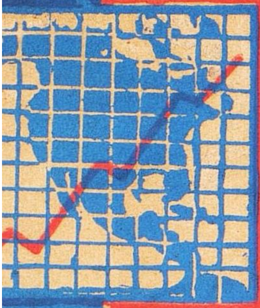
ஹெரால்ட் அண்டர்

ஃபால்க்னர்



அமெரிக்கப் பொருளாதார வரலாறு

மூன்றும் பாகம்

பு. வி. சீனிவாசன்

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம்

தமிழ்நாடு - அரசாங்கம்

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழக வரிசை எண்—117

அமெரிக்கப் பொருளாதார வரலாறு—III

(AMERICAN ECONOMIC HISTORY—III)

ஆசிரியர்

ஹெரால்ட் அண்டர்வுட் ஃபால்க்னர்,

வரலாற்றுத் துறையின் முன்னாள் பேராசிரியர்,
ஸ்மித் கல்லூரி.

தமிழாக்கம்

பு. வி. சீனிவாசன்,

முதல்வர், முத்துரங்கம் அரசினர் கலைக் கல்லூரி,
வேலூர்.

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம்
தமிழ்நாடு - அரசாங்கம்

First Edition—March 1966

B.T.P. No. 117

©Bureau of Tamil Publications

American Economic History—III

HAROLD UNDERWOOD FAULKNER

Translation

P. V. SRINIVASAN

Price Rs. 6-50

American Economic History, Eighth Edition Copyright (C) 1960 by Harold Underwood Faulkner.

This translation of American Economic History, Eighth Edition is published by arrangement with Harper & Brothers Publishers, Incorporated, New York, N.Y.

Printed by
THE UNITED PRINTERS,
MADRAS.

அணிந்துரை

(திரு எம். பக்தவத்ஸலம், தமிழக முதலமைச்சர்)

தமிழைக் கல்லூரிக் கல்வி மொழியாக ஆக்கி ஆறு ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டன. குறிப்பிட்ட சில கல்லூரிகளில் பி.ஏ., வகுப்பு மாணவர்கள் தங்கள் பாடங்கள் அனைத்தையும் தமிழிலேயே கற்று வருகின்றனர். தொடக்கத்தில் இருந்த இடர்ப்பாடுகள் மெல்லமெல்ல மறைந்துவருகின்றன. நாடு முழுதும் பரந்துள்ள மாணவர்களின் ஆர்வம், 'தமிழிலேயே கற்பிப்போம்' என முன்வந்துள்ள கல்வி ஆசிரியர்களின் ஊக்கம், பிற பல துறைகளிலும் தொண்டு செய்வோர் இதற்கெனத் தந்த உழைப்பு, தங்கள் சிறப்புத் துறைகளில் நூல்கள் எழுதித் தர முன்வந்த நூலாசிரியர்கள் தொண்டுணர்ச்சி இவற்றின் காரணமாக இத் திட்டம் நம்மிடையே திருப்திகரமாக நடைபெற்றுவருகிறது.

பல துறைகளில் பணிபுரியும் பேராசிரியர்கள் எத்தனையோ நெருக்கடிகளுக்கிடையே குறுகிய காலத்தில் அரிய முறையில் நூல்கள் எழுதித் தந்துள்ளனர்.

வரலாறு, அரசியல், உளவியல், பொருளாதாரம், புவியியல், வேதியியல், உயிரியல், வானியல், புள்ளியியல், தத்துவம் ஆகிய பல துறைகளில் தனி நூல்கள், மொழிபெயர்ப்பு நூல்கள் என்ற இருவகையிலும் தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம் நூல்களை வெளியிட்டுவருகிறது.

இவற்றுள் ஒன்றான 'அமெரிக்கப் பொருளாதார வரலாறு–III' என்ற இந் நூல் தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகத்தின் 117ஆவது வெளியீடாகும். கல்லூரித் தமிழ்க் குழுவின் சார்பில் வெளியான 35 நூல்களையும் சேர்த்து இதுவரை 152 நூல்கள் வெளிவந்துள்ளன.

கணக்கிலடங்காத் தடைகளை எல்லாம் அகற்றித் தமிழன்னை கல்லூரிக் கலையாசனத்தில் அமர்ந்துள்ளாள். எனவே, இவ் அன்னையை வாழ்த்துவோமாக. உழைப்பின் வாரா உறுதிகள் இல்லை; ஆதலின், உழைத்து வெற்றி காண்போம். தமிழைப் பயிலும் மாணவர்கள் உலக மாணவர்களிடையே சிறந்த இடம் பெறவேண்டும்; அதுவே தமிழன்னையின் குறிக்கோளுமாகும். சென்னைப் பல்கலைக் கழகத்தின் பலவகை உதவிகளுக்கும் ஒத்துழைப்புக்கும் நம் மனம் கலந்த நன்றி உரித்தாகுக.

எம். பக்தவத்ஸலம்

உள்ளுறை

பகுதி 4—தொழிற் புரட்சி—(தொடர்ச்சி)

பக்கம்

26. பொருளாதாரப் பேரரசாட்சி முறை 305

'பழைய பேரரசாட்சி முறை'—புதிய பேரரசாட்சி முறை—அமெரிக்காவும் புதிய பேரரசாட்சி முறையும் — ஸ்பானிய - அமெரிக்கப் போர் — கரிபியன் பகுதியில் அமெரிக்க ஆதிக்கம்—மெக்சிகோ—தூரக் கிழக்கு—முதல் உலகப் போர்வரை அமெரிக்காவின் அயல்நாட்டு முதலீடுகள் — பேரரசாட்சியை நிலை நாட்டும் முறை — பேரரசாட்சி முறையிலிருந்து மீட்சியடைதல்.

27. அமெரிக்காவும் முதல் உலகப் போரும் 337

உலகப் போருக்குமுன் பொருளாதாரக் கொள்கையின் போக்கு - தலையிடாக் கொள்கையின் மறைவு—உற்பத்திச் சாதனங்களைப் பாதுகாத்தல்—வருமானமும் செல்வத்தின் பங்கீடும்—நடுநிலைக்கொள்கைக் காலம்—1914-லிலிருந்து 1921 வரை அமெரிக்காவின் அயல்நாட்டு வர்த்தகம் — போருக்கு வேண்டிய பொருளாதாரப் பண்டங்களைத் திரட்டல்—உணவும் எரிபொருளும்—போர்க்காலத்துப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுகள் — போர்க்காலத்துத் தொழிலாளர்கள்—முதல் உலகப்போருக்கு வேண்டிய நிதி திரட்டல்—முடிவுரை.

பகுதி 5—புதிய சமுதாயம்

28. மாபெரு மாயத்தோற்றம் 377

படை கலைப்பு — 1920-லிருந்து பத்தாண்டுகளில் தொழில் வளர்ச்சி—மீண்டும் தொழில் நிறுவனங்களை ஒன்றுபடுத்துதல்—போருக்குப்பின் ரெயில்வே

கம்பெனிகள் — போக்குவரத்துச் சாதனங்களைப் பெருக்குதல்—விவசாயத்தின் நலிவுறும் நிலைமை—தொழிலாளர்கள் இயக்கம் நலிவுறல்—1920-லிருந்து 1930-க்குள் அயல்நாட்டினர் அமெரிக்காவில் குடி புகுதல்.

29. பொருளாதார வீழ்ச்சி 427

மாறுபாடடையும் சமுதாயம் — பொருளாதாரச் சகடம்—1929-ல் ஏற்பட்ட பொருளாதார வீழ்ச்சிக்கு அடிப்படைக் காரணங்கள் — ஊக வாணிகத்தின் உச்சநிலை — மந்தத்தின் போக்கு — மந்தத்திலிருந்து மீட்சியடைவதற்காகச் செய்த முதல் முயற்சி — மந்தமும் பொருளாதாரக் கோட்பாடுகளும் — அரசியல் விளைவுகள்.

30. நியூ டீல் கொள்கை 455

நியூ டீல் கொள்கையின் ஆரம்பம்—செலாவணியும் கடன் முறையும்—விவசாயத்திற்கு ஒரு புதிய நியூ டீல் திட்டம்—நியூ டீல் கொள்கையும் தொழிலும்—தொழிலுக்கு வேண்டிய சக்தியைக் கட்டுப்பாடு செய்தல்—போக்குவரத்து வசதி—உதவியும் பாதுகாப்பும் — தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தின் புதுத் தோற்றம்—நியூ டீல் கொள்கையின் பொருளாதார உட்கருத்துகள்.

31. உலக நாடுகளின் பொருளாதார உறவு ... 505

அமெரிக்க மூலதனத்தின் ஏற்றுமதி, 1914–1940—போர்க் கடன் பிரச்சினையும் நடுநிலைச் சட்டங்களும் — பன்னாட்டு வர்த்தகப் பிரச்சினை.

32. இரண்டாவது உலகப்போர் 524

போருக்குத் தயார் செய்தல் — போருக்காகச் செய்த உற்பத்தி—பங்கீடும் விலைக் கட்டுப்பாடும்—போர்க்காலத்தில் தொழிலாளர்கள் — விலைகளும் கூலிகளும் — போருக்கு நிதி திரட்டல் — இரண்டு உலகப் போர்கள்.

33. போர்ப் பிற்கால ஆண்டுகள் 551

போர்ப் பிற்கால விளைவுகள்—பொருளாதார அமைப்பை மாற்றியமைத்தலும் கட்டுப்பாடுகளை நீக்குதலும் — பற்றுக்குறையும் பணவீக்கமும் —

போருக்குப்பின் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமை—தொழிலாளி - முதலாளி உறவுச் சட்டம்—தொழிலாளர்கள் சங்கங்களை இணைத்தல் - குடிபுகுதல்—ஐ. நா. சபைமூலம் உலக நாடுகளுடன் ஒத்துழைப்பும் மார்ஷல் திட்டமும்—அயல்நாடுகளுடன் பொருளாதார உறவு—உலகப் போருக்குப் பின் அமெரிக்கப் பொருளாதாரம்—பின்னோக்கிய பார்வை.

கலைச்சொல் அகராதி

ஆங்கிலம்—தமிழ் 585

தமிழ்—ஆங்கிலம் 590

பொருள் குறிப்பு அகராதி 596

அமெரிக்கப் பொருளாதார வரலாறு

(மூன்றும் பாகம்)

மூன்றும் பாகம்

26. பொருளாதாரப் பேரரசாட்சி முறை (Economic Imperialism)

'பழைய பேரரசாட்சி முறை' (Old Imperialism)

ஒரு நாட்டின் செல்வமும் அரசியல் அதிகாரமும் பெருகினால், அந்த நாடு தன் அரசியல், பொருளாதார, கலாசார ஆதிக்கத்தை மற்ற நாடுகளில் நிலைநாட்டுவது இயற்கை. இதையே 'பேரரசாட்சி முறை' என்று அழைப்பார்கள். தற்காலத்தில் இரண்டு முறை பேரரசாட்சி முறை வளர்ந்தது. 15ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் கிழக்குப் பகுதிகளுக்குப் புதிய வர்த்தக வழிகளைக் கண்டுபிடித்தனர். இதைத் தொடர்ந்து 'பழைய பேரரசாட்சி முறை' வளர்ந்தது. ஃபிரான்சும் இங்கிலாந்தும் தொடுத்த இரண்டாவது நூறாண்டுப் போர் 1815-ல் முடிவடைந்தது. அதே ஆண்டில் 'பழைய பேரரசாட்சி முறையும்' முடிவடைந்தது. இதற்குப் பின் அரசியல் ஆதிக்கத்தைப் பெருக்கும் பழக்கம் சற்றுத் தடைப்பட்டது. அரசியல் தலைவர்கள் குடியேற்ற நாடுகளை ஏற்படுத்துவதில் அக்கறை காட்டவில்லை. ஆனால், நாளடைவில் மீண்டும் பலர் இத் துறையில் புதிய ஊக்கம் காட்டினர். டிஸ்ரெலி (Disraeli) காலத்தில் இங்கிலாந்தும், 1870-க்குப் பின் பிரான்சும் இங்கிலாந்தும் புதிய பகுதிகளைத் தம் ஆதிக்கத்தின் கீழ்க் கொண்டுவருவதில் அக்கறை காட்டின.

'பழைய பேரரசாட்சி முறை'யை மெர்கண்டலிசக் கொள்கையைப் பின்பற்றிய காலத்தில் செயற்படுத்தினர். ஐரோப்பியர்கள் புதிய நாடுகளில் குடிபுகுந்து, அந்த இடங்களைத் தம் தாய்நாடுகளைப்போலவே மாற்றவேண்டும் என்று கருதினர். இங்கிலாந்து, ஹாலந்து, ஸ்பெயின்போன்ற சிறிய நாடுகளை ஆங்காங்கே ஏற்படுத்த வேண்டும் என்றும் அவர்கள் விரும்பினர். குடியேற்ற நாடுகளிலிருந்து தாய்நாடு கச்சாப் பொருள்களைப் பெற்றது. அந்த நாடுகளில் தாய்நாடு

தன் உற்பத்திச் சரக்கை விற்பனை செய்தது. ஐரோப்பியர்கள் வட அமெரிக்கா, தென் அமெரிக்கா, ஆஸ்திரேலியா, சைபீரியா முதலிய இடங்களைக் கைப்பற்றினர். அவர்கள் இந்தியா, தென் ஆப்பிரிக்கா, கிழக்கிந்தியத் தீவுகள் முதலிய இடங்களில் வர்த்தகத் துறைமுகங்களை அமைத்தனர்.

தாம் பெற்ற நாடுகளில் ஐரோப்பியர்கள் குடிபுகுந்தனர். இதைப் 'பழைய பேரரசாட்சி முறை' என்றழைத்தால், 1898 வரை அமெரிக்காவும் இதே முறையைப் பின்பற்றியது என்று சொல்லலாம். ஆனால், அண்மைக் காலம்வரை மக்கள் வாழாத அல்லது மக்கட் பெருக்கம் இல்லாத இடங்களை அமெரிக்கர்கள் கைப்பற்றினர். 1800-ல் அமெரிக்கா 892,135 சதுர மைல்கள் கொண்ட பரப்பைத் தன் ஆதிக்கத்தில் வைத்திருந்தது. நாட்டின் மக்கள்தொகைக்குப் பல ஆண்டுகளுக்கு இந்தப் பரப்புப் போதும் என்று பலர் கருதினர். ஆனால், முதன்முதலில் குடிபுகுந்தவர்கள் அளவிலா ஆர்வத்துடன் மூன்றாண்டுகளுக்குப் பின் 885,000 சதுர மைல்கள் உள்ள லூசியானாவை (Louisiana) விலைக்கு வாங்கினர்.

59,600 சதுர மைல் பரப்புள்ள ஃபிளாரிடாவை (Florida) 1819-ல் ஸ்பெயின் நாட்டினரிடமிருந்து அமெரிக்கர் வாங்கினர். 389,000 சதுர மைல் பரப்புள்ள டெக்ஸாஸ் (Texas) பகுதியை 1845-ல் அடைந்தனர். 1845-ல் ஓர் உடன்படிக்கை மூலம் 285,000 சதுர மைல் பரப்புள்ள ஆரகான் (Oregon) பகுதியைப் பெற்றனர். டெக்ஸாஸ் பகுதிக்காக அமெரிக்கா, மெக்ஸிகோவுடன் போர் தொடுத்தது. இதன் விளைவாக அமெரிக்கா 529,000 சதுர மைல் பரப்புள்ள நிலத்தைப் பெற்றது. 1853-ல் 30,000 சதுர மைல் பரப்புள்ள கிளாட்ஸ்டன் பகுதியை அமெரிக்கர்கள் விலைக்கு வாங்கினர். ஃபிளாரிடா, டெக்ஸாஸ், ஆரகான் முதலிய பகுதிகளில் மக்கள் உடனடியாகக் குடியேறினர். ஆனால், பொதுவாக இப்பகுதிகளை உடனடியாகப் பயன்படுத்தும் எண்ணத்துடன் அமெரிக்கா வாங்கவில்லை. 1867-ல் 7,200,000 டாலர்களைக் கொடுத்து அலாஸ்காவை (Alaska) வாங்கினர். ஆனால், இப்பகுதியை உடனடியாக மக்கள் பயன்படுத்தவில்லை. மற்றப் பகுதிகளில் மக்கள் குடியேறினர். வாங்கிய நிலத்தின் மதிப்பைவிட அதற்காகக் கொடுத்த விலைகள் மிகக் குறைவாக இருந்தன. போர்மூலம் சில பகுதிகளை எளிய முறையில் வாங்கினர். சிலர் புதிய பகுதிகளை வாங்குவதை விரும்பவில்லை. புதிய நிலங்களை வாங்குவதை ஆதரித்தவர்களே உள்நாட்டுப் போருக்குமுன் அரசியல் செல்வாக்கைக் கொண்டிருந்தனர்.

இப் பகுதிகளில் இருந்த இந்தியர்கள், அமெரிக்கர்களுடைய ஆக்கிரமிப்பைத் தடைசெய்ய முடியவில்லை. மிகுதியான செல்வத்தையும் அதிகாரத்தையும் கொண்ட அமெரிக்கர்களை இவர்கள் எதிர்க்க முடியவில்லை.

புதிய பேரரசாட்சி முறை (The New Imperialism)

1870-க்குப்பின் புதிய பேரரசாட்சி முறையை ஐரோப்பியர்கள் பின்பற்றினர். இதைத் தொடர்ந்து பல முக்கியமான விளைவுகள் ஏற்பட்டன. புதிய பேரரசாட்சி முறைக்குத் தொழிற் புரட்சியே (Industrial Revolution) ஒரு காரணமாகும். இம் முறை வளர்ச்சியடையப் பல பொருளாதாரக் காரணங்கள் இருந்தன. இயந்திர முன்னேற்றமும் புதிய கண்டுபிடிப்புகளும் உற்பத்திப் பெருக்கத்தை ஏற்படுத்தின. மிகுதியாக உற்பத்திசெய்த பொருள்களை விற்பனைசெய்யப் புதிய மார்க்கெட்டுகளைக் கண்டுபிடிக்கவேண்டிய நிலை இருந்தது. ஆசியாவிலும் ஆப்பிரிக்காவிலும் உள்ள மக்கள் ஐரோப்பியப் பண்டங்களை வாங்குவார்கள் என்று ஐரோப்பியர்கள் எதிர்பார்த்தனர். போக்குவரத்து வசதிகள் முன்னேறின. புதிய மார்க்கெட்டுகளைக் கண்டுபிடிப்பதற்குப் புதிய போக்குவரத்து வசதிகள் உதவி புரிந்தன. தொழிற் புரட்சி உற்பத்தியையும் மக்கள்தொகையையும் பெருக்கியது. உள்நாட்டிலும் வெளிநாடுகளிலும் மிகுதியான பொருள்களை விற்பனை செய்ய முடிந்தது. உற்பத்தி பெருகியதால் மிகுதியாகக் கச்சாப் பொருள் தேவைப்பட்டது. இக் கச்சாப் பொருளைப் பெறுவதற்கும் ஐரோப்பியர்கள் பிற நாடுகளை எதிர்பார்த்தனர். கச்சாப் பொருள்களை அளிக்கும் நாடுகள் தம் ஆதிக்கத்தில் இருத்தல் வேண்டுமென்று ஐரோப்பியர்கள் கருதினர். இந்தக் காரணங்களைத் தவிரப் புதிய பேரரசாட்சி முறைக்கு மற்றக் காரணங்களும் இருந்தன. ஐரோப்பாவில் உள்ள மிகுதியான மூலதனத்தை முதலீடு செய்ய விரும்பினர். ஐரோப்பாவில் முதலீடு பெருகிவிட்டதால், அதிலிருந்து கிடைக்கும் வட்டி வீதம் குறைந்தது. ஆகையால், புதிய நாடுகளில் முதலீடு செய்ய விரும்பினர்.

ஐரோப்பியர்கள் மிகுதியான தொகையை அயல்நாடுகளில் முதலீடு செய்தனர். 1914-ல் ஆங்கிலேயர்கள் 20,000,000,000 டாலர்களை வெளிநாடுகளில் முதலீடு செய்திருந்தனர். நாட்டின் மொத்த முதலீட்டில் இது சுமார் 23 சதவீதமாகும்[1].

[1] E. L. Bogart, 'War Costs and Their Financing' pp., 14—16.

ஆங்கிலேயர்கள் இந்தியாவில் 1,844,600,000 டாலர்களையும், அமெரிக்காவில் 3,667,400,000 டாலர்களையும் முதல் உலகப் போருக்குமுன் முதலீடு செய்திருந்தனர்.[2] 1912-ல் ஃபிரான்சு கிழக்கு நாடுகளிலும் ருஷியாவிலும் 8,000,000,000 டாலர்களை முதலீடு செய்தது. ஜெர்மன் 6,500,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள தொகையை வெளிநாடுகளில் முதல் உலகப் போருக்குமுன் முதலீடு செய்திருந்தது. வெளிநாடுகளில் தொழிற்சாலைகள், சுரங்கங்கள், இருப்புப்பாதைகள், எண்ணெய்க் கிணறுகள் முதலிய தொழில்களில் முதலீடு செய்திருந்த பணத்தைக் காப்பாற்றவேண்டும். அதாவது, ஐரோப்பியர்களுடைய முதலீட்டுக்கு ஆபத்துகள் ஏற்படாமல் இருக்கவேண்டும். ஐரோப்பிய முதலாளிகளும், அரசாங்கங்களும் அயல்நாடுகளில் அரசியல் அதிகாரத்தைக் கைப்பற்ற முயற்சிசெய்தனர். பல சிறிய நாடுகள் தம் சுதந்திரத்தை இழக்கவேண்டியதாயிற்று. புதிய பேரரசாட்சி முறையை ஒரு 'நிதித்துறை ஆதிக்கம்' என்று கூறலாம். 16ஆம், 17ஆம் நூற்றாண்டுகளில், அயல்நாடுகளுக்குத் தாய்நாடு, குடியேறும் மக்களை அனுப்பியது. 19ஆம் நூற்றாண்டில் முதலாளிகள் இந்த நாடுகளுக்கு உற்பத்தியான பண்டங்களையும், முதலீட்டுக்குப் பணத்தையும் அனுப்பினர். 19ஆம் நூற்றாண்டில் அவர்கள் குடியேறுவதில் அக்கறை காட்டவில்லை. ஏனெனில், அயல்நாடுகளில் மிகுதியான மக்கள்தொகை இருந்தது.

இப் புதிய கொள்கைக்குப் பொருளாதாரக் காரணங்களைத் தவிர மற்றக் காரணங்களும் இருந்தன. கிறிஸ்து மதத்தினர் மற்ற மதத்தினர்களைத் தம் மதத்தில் சேர்த்துக்கொள்ள விரும்பினர். முதன்முதலில் கிறிஸ்துவப் பாதிரிமார்கள் சென்ற வழியைப் பின்பற்றி, அரசியல் ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்டிய படைவீரர்களும், அவர்களுக்குப்பின் பொருளாதார ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்டிய வர்த்தகர்களும் சென்றனர். 19ஆம் நூற்றாண்டில் கத்தோலிக்க சமயத்தவர்களும், பிராடஸ்டென்டு சமயத்தவர்களும் தாய்நாட்டின் சலுகைகளைப் பெற்றுப் பிறநாடுகளில் மதப் பிரசாரம் செய்தனர். மேலும், குடியேற்ற நாடுகளில் பண்டங்களை விற்பனை செய்யலாம் என்றும், ஐரோப்பியர்கள் இந்த நாடுகளில் வேலைவாய்ப்புகளைப் பெறலாம் என்றும் பலர் கருதினர். 1870-லிருந்து 1900-க்குள் இங்கிலாந்து 88,000,000 மக்கள் வாழ்ந்த 5,000,000 சதுர மைல்கள் பரப்புள்ள நாடுகளைத் தன் வசப்படுத்திக்

[2] Cleona Lewis, 'America's Stake in International Investments,' p., 531.

கொண்டது. 37 மிலியன் மக்கள் வாழ்ந்த 3,500,000 சதுர மைல் பரப்புள்ள பகுதிகளைப் ஃபிரான்சு பெற்றது. 14 மிலியன் மக்கள் வாழ்ந்த ஒரு மிலியன் சதுரமைல் பரப்புள்ள பகுதியை ஜெர்மனி கைப்பற்றியது. மேலும், ஒவ்வோர் ஐரோப்பிய நாடும் தன் ஆதிக்கத்தையும், செல்வாக்கையும், பெயரையும் நிலைநாட்டவேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன் பல புதிய நாடுகளைக் கைப்பற்றின. இதனால் ஐரோப்பிய நாடுகளிடையே இராணுவத்துறையிலும், கப்பற்படைத்துறையிலும் ஒரு போட்டி ஏற்பட்டது. இதன் காரணமாக 20ஆம் நூற்றாண்டில் உலகப் போர்கள் மூண்டன.

அமெரிக்காவும் புதிய பேரரசாட்சி முறையும்

பேரரசை ஏற்படுத்தப் பல நாடுகள் போட்டி போட்டன. இப் போட்டியில் அமெரிக்கா தாமதமாகவே கலந்து கொண்டது. ஆனால், இத் துறையில் அமெரிக்கா ஊக்கம் காட்டியது. 1898 வரை அமெரிக்கா கடல்கடந்த நாடுகளைக் கைப்பற்றவில்லை. உள்நாட்டில் ஏராளமான நிலமும், முதலீட்டுக்கு வாய்ப்புகளும் இருந்தன. வளமுள்ள புதிய நாட்டில் போதிய மூலதனம் இல்லை. ஆகையால், ஐரோப்பியர்கள் சுமார் 7,000,000,000 டாலர்களை அமெரிக்காவில் முதலீடு செய்தனர். இத் தொகையில் அரைப் பாகம் இங்கிலாந்தைச் சேர்ந்தது. இந்த நிலைமை 1914 வரை நீடித்தது. ஆனால், அமெரிக்கா ஸ்பெயின் நாட்டுடன் தொடுத்த போருக்குப்பின் நிலைமை மாறியது. 1860-ல் அமெரிக்கா மிகச் சாதாரண நாடாக இருந்தது. ஆனால், ஸ்பானியப் போருக்குப்பின் மற்ற நாடுகள் வியக்கும் அளவு அதன் செல்வமும் பொருளாதார முக்கியத்துவமும் பெருகிவிட்டன. 1870-லிருந்து 1900-க்குள் நாட்டின் மக்கள் தொகை 97 சதவீதம் பெருகிவிட்டது. விவசாய உற்பத்தி இரட்டித்தது; சுரங்கப் பொருள்களின் உற்பத்தியும் விரைவில் பெருகிற்று. மற்ற எந்த நாட்டையும் விட அமெரிக்கா மிகுதியான வளத்தையும் உற்பத்திச் சாதனங்களையும் கொண்டிருந்தது; இச் சாதனங்களைப் பயன்படுத்துவதற்கு ஏற்பாடுகளையும் செய்தது. உற்பத்தியில் 9/10 பாகத்தை உள்நாட்டில் பயன்படுத்தினர்; 1/10 பாகத்தை ஏற்றுமதி செய்தனர். 1898-ல் அமெரிக்காவின் ஏற்றுமதிப் பொருள்கள் நூறு மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ளனவாக இருந்தன. அயல்நாடுகளில் மார்க்கெட்டுகளை ஏற்படுத்த வேண்டிய தேவை ஏற்பட்டது.

நாட்டுப் போக்குவரத்தையும், மற்றத் தொழில்களையும் வளர்க்கவேண்டிய மூலதனத்தைப் பெற 1897-க்குப் பிறகு ஐரோப்பாவை எதிர்பார்க்கவேண்டிய அவசியம் இல்லை. ஆனால், முதல் உலகப் போர் தொடங்கும்வரை மிகுதியான ஐரோப்பிய மூலதனம் அமெரிக்காவுக்கு வந்தது. ஆனால், தம் நாட்டுத் தொழில்களை, அமெரிக்கர் சொந்த மூலதனத்தைக் கொண்டே பெருக்கினர். அயல்நாடுகளில் முதலீடு செய்வதற்குக்கூட உபரியாக மூலதனத்தை வைத்திருந்தார்கள். 1897-ல் அமெரிக்கர்களின் அயல்நாட்டு முதலீடு 684,500,000 மிலியன் டாலர்களுக்குச் சமமாக இருந்தது. இந்தத் தொகை முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில் 2,500,000,000 டாலர்களாகப் பெருகியது. இத் தொகையை எப்படிப் பங்கீடு செய்தனர் என்பதைப் பின்வரும் பக்கங்களில் காணலாம்.

அமெரிக்க—ஸ்பானியப் போருக்குப்பின் அமெரிக்காவின் பேரரசுக் கொள்கை வளர்ச்சியடைந்தது. ஆனால், இக் கொள்கையின் வளர்ச்சி பழைய காலத்திலிருந்தே தொடங்கியது. அமெரிக்கா நீண்ட காலம் மன்ரோ கொள்கையைப் (Munroe Doctrine) பின்பற்றியது. இதன்படி: (1) அமெரிக்கா ஐரோப்பிய அரசியலில் தலையிடக்கூடாது; (2) ஐரோப்பிய நாடுகள் வட, தென் அமெரிக்கர்களின் 'விவகாரங்களில் தலையிட்டுத் தம் அரசியல் ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்டினால், அமெரிக்காவின் அமைதியும் நலனும் சீர்குலையும்;' (3) அமெரிக்கக் கண்டத்தில் ஐரோப்பியர்கள் புதிய பகுதிகளைக் கைப்பற்றக் கூடாதென்ற கொள்கை அமெரிக்காவின் தலையிடாக் கொள்கைக்குப் பொருத்தமாக இருந்தது. இப்படி விரிவடைந்த பொருளைக்கொண்ட மன்ரோ கொள்கையே நாளடைவில் பேரரசுக் கொள்கையின் வளர்ச்சிக்குப் பேருதவி புரிந்தது. இக் கொள்கை அமெரிக்காவின் பொருளாதார, நிதித்துறை ஆதிக்கத்திற்காக ஒரு பெரு நிலப்பகுதியை ஒதுக்கியது. 'அமெரிக்கா அமெரிக்கர்களுக்கே' என்ற கோட்பாட்டின் அடிப்படையில் இக் கொள்கையை அமைத்தனர்,

உள்நாட்டுப் போர்க் காலத்தில் பிரான்சு மெக்சிகோவில் தனது ஆதிக்கத்தைப் பெருக்கியது. மன்ரோ கொள்கையைக் கடைப்பிடித்த அமெரிக்கா இதை எதிர்த்தது. லத்தீன் அமெரிக்க நாடுகள் தங்களுடன் நல்லுறவு கொள்ளவேண்டும் என்ற நோக்கத்துடன் மன்ரோ கொள்கையை அமெரிக்கா பின்பற்றியது. ஆனால், பெருநிலப் பகுதிகளைப் பல முறைகளில் அமெரிக்கா ஈட்டியதைக் கண்டு லத்தீன் நாடுகள் அந்த நாட்டினரிடம் ஐயப்பாடுகள் கொண்டன. அமெரிக்கக்

குடியரசு நாடுகளுடன் நெருங்கிய தொடர்பு கொள்ளவேண்டும் என்ற கொள்கையை முதன் முதலில் கிளே (Clay) என்பவர் வகுத்தார். இவருக்குப் பின் ஜேம்ஸ் ஜி. பிளேன் (James G. Blaine) என்பவர் இதில் ஊக்கம் காட்டினார். 1889-ல் அமெரிக்க நாடுகளின் மாநாடு ஒன்று நடந்தது. இங்கிலாந்துக்கும் வெனிசூலா நாட்டுக்கும் (Venezuela) இடையே நடந்த எல்லைத் தகராற்றில் கிளீவ்லாந்து தலையிட்டு வெனிசூலாவின் உரிமைகளைக் காப்பாற்ற முயற்சி செய்தார். இச் செயல் மன்ரோ கொள்கையை ஒட்டியிருந்தது.

பசிஃபிக் பகுதியில் பொருளாதார ஆதிக்கத்தைத் தொடர்ந்து சில அரசியல் மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. அமெரிக்கா, கலிஃபோர்னியாவைக் கைப்பற்றியது; அலாஸ்காவை வாங்கியது. இதன்பின் அமெரிக்கா ஒரு பசிஃபிக் பகுதி நாடாயிற்று. அமெரிக்கர்கள் மேற்குக் கடற்கரைக்குச் செல்வதற்கு முன்பே, மாலுமிகள் கிழக்குப் பகுதி நாடுகளுடன் வாணிகத் தொடர்புகள் கொண்டனர். சமோவா தீவுகளுடன் (Samoan Islands) அமெரிக்கா கொண்ட வாணிகத் தொடர்பே, கப்பற்படைத் தளபதி பெர்ரி (Perry) அவர்களுடைய பிரயாணத்திற்குக் காரணம். இவர் 1854-ல் ஜப்பான் நாட்டிற்குச் சென்றார். 1875-ல் அமெரிக்கா செய்துகொண்ட ஒப்பந்தப்படி மேற்கிந்தியத் தீவுகளை எந்த நாட்டுக்கும் விற்பனை செய்யக் கூடாது; குத்தகைக்கும் விடக்கூடாது. அமெரிக்கா ஹவாய்த் தீவைக் கைப்பற்றுவதற்கு இந்த ஒப்பந்தம் ஓர் அறிகுறியாக இருந்தது. 1890-க்குள் அமெரிக்கா இத் தீவில் தன் ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்டியது. இத் தீவின் பொருளாதார நிலை, அமெரிக்காவுக்கு ஏற்றுமதி செய்யும் சர்க்கரையைப் பொறுத்திருந்தது. ஹவாயும் அமெரிக்காவும் நெருங்கிய வர்த்தகத் தொடர்புகொண்டிருந்தன. ஒப்பந்தப்படி இரு நாடுகளும் ஒருவருக்கொருவர் வர்த்தகச் சலுகைகள் காட்டவேண்டும். ஆனால், 1890-ல் மக்கின்லி சுங்கவரிச் சட்டம், உள்நாட்டு உற்பத்தியாளர்களுக்கு ஒரு பவுண்டு சர்க்கரை உற்பத்திக்கு 2 சென்டு வீதம் உதவிப் பணம் கொடுத்தது. இதனால், ஹவாயின் வர்த்தகம் பாதிக்கப்பட்டது. மேலும், அந்த ஆக்கிரமிப்பு வெறிகொண்ட ஓர் இராணி அந்த நாட்டை ஆண்டாள். அங்கு வாழ்ந்த அமெரிக்கர்கள் கலகம் செய்தனர். அமெரிக்கத் தூதரும், கப்பற்படையும் அவர்களுக்கு உதவி செய்தது. இந்த முறையில் ஹவாய்த் தீவை அமெரிக்காவுடன் சேர்த்துக்கொள்ள கிளீவ்லாந்து விரும்பவில்லை. ஆனால், மக்கின்லி இறுதியில் 1898-ல் ஹவாயை அமெரிக்காவுடன் இணைக்க இசைந்தார்.

ஸ்பானிய—அமெரிக்கப் போர்

இந்தப் போர் ஆரம்பமாவதற்கு முன் அமெரிக்கர்கள் கியூபா தீவைக் கைப்பற்ற அவாக்கொண்டனர். ஏனெனில், இத் தீவு மெக்சிகோ வளைகுடாவின் வாயிலில் அமைந்துள்ளது. இத் தீவில், தோட்டங்களில் வேலைசெய்யத் தேவைப்பட்ட அடிமைகளைப் பெறலாம். ஃபிளாரிடாவிலும் (Florida) தென் மேற்குப் பகுதியிலும் அமெரிக்க ஆதிக்கம் பரவிய பிறகு, இத் தீவிலும் பரவுவது இயற்கையே. 1850-லிருந்து 1861 வரை அமெரிக்கர்கள் இத் தீவைப் பெற முயற்சி செய்தனர். 'கியூபா நமக்குக் கிடைக்கவேண்டிய தீவு. இது பற்றிக் கருத்து வேற்றுமைகள் கொள்வது தவறு. இத் தீவு நமது சொத்தாகும்' என்று ஸ்டீஃபன் ஏ. டக்லஸ் (Stephen A. Douglus) என்பவர் 1858-ல் கூறினார்.[3] உள்நாட்டுப் போருக்குப் பின் அடிமைகளைக்கொண்ட பெருநிலக்கிழார் தம் வலிமையை இழந்தனர். கியூபாவில் எவரும் அக்கறை காட்டவில்லை. ஆனால், புதிய பேரரசாட்சிக் கொள்கை வளர்ச்சியடைந்த பின், கியூபா பிரச்சினை மீண்டும் 1898-ல் தலையெடுத்தது.

ஸ்பானியப் போருக்குப் பின் அமெரிக்கா, பேரரசாட்சிக் கொள்கையைப் பின்பற்றியது. ஆனால், பொருளாதார நோக்கங்களுடன் அமெரிக்கா போரில் இறங்கவில்லை. 1898-க்குள் கியூபாவில் அமெரிக்க முதலீடு பெருகிவிட்டது என்பது உண்மையே. சர்க்கரைத் தொழிலில் பணத்தை முதலீடு செய்தவர்கள், அத் தீவில் அமைதியை நிலைநாட்ட வேண்டுமென்று விரும்பினர். ஆனால், அமெரிக்கத் தொழிலதிபர்கள் தொழிலைப் பெருக்கவே விரும்பினர்; போரை இவர்கள் வெறுத்தனர். இப் போரை நடத்தவேண்டுமென்று பத்திரிகையாளர்கள், குறிப்பாக 'மஞ்சட் பத்திரிகையாளர்கள்' ஆரவாரம் செய்தனர். ஸ்பானியர்கள் கியூபா மக்களைக் கொடுங்கோலாட்சிக்குட்படுத்தினர் என்று பத்திரிகைகள் விளம்பரம் செய்தன. இவர்கள் கியூபா நாட்டுப் புரட்சியாளர்களுக்கு உதவி புரியவேண்டும் என்று கேட்டனர். தியோடர் ரூஸ்வெல்ட் (Theodre Roosevelt), ஹென்றி காபட்லாட்ஜ் (Henry Cabot Lodge), ஜான் ஹே (John Hay) முதலியோரும் போரை வரவேற்றனர். இவர்கள் தலைவர் மஹானுடைய (Captain Mahan) கோட்பாட்டை ஏற்றுக்கொண்டனர். அமெரிக்கா

[3] 1858-ல் டிசம்பர் 6ஆம் தேதி நிகழ்த்திய உரை. 'Life of Stephen Douglas by A Member of the Western Bar' என்ற நூலில் உள்ளது; (1860), p. 184.

உலக அரசியலில் 'சரியானபடி தலையிட' இப் போர் ஒரு வாய்ப் பளித்தது என்பது இவர்கள் கூற்று. 'உலகின் மேற்குப் பகுதி யில் அமெரிக்காவின் ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்டவேண்டுமென்று அவர்கள் விரும்பினார்கள். மிகச் சிறந்த கப்பற்படையுடன், அமெரிக்கா, தனது ஆதிக்கத்தைப் பனமா (Panama) கால்வாய்ப் பகுதியிலும், கரிபியன் பகுதியிலும், பசிஃபிக் பகுதி யிலும் நிலைநாட்டவேண்டுமென்றும், உலகில் தலைசிறந்து விளங்கும் நாடுகளுக்குச் சமமான இடம் வகிக்கவேண்டு மென்றும் இவர்கள் கருதினார்கள். பசிஃபிக் பகுதியிலும், தூரக் கிழக்குப் பகுதியிலும் அமெரிக்கர்கள் வர்த்தகத்துறையில் தம் ஆதிக்கத்தைச் செலுத்தவேண்டும் என்றும் இவர்கள் கருதினார்கள்' என்று பிராட் (Pratt) என்ற ஆசிரியர் கூறினார்.[4]

போர் முடிந்ததும் பிலிப்பைன் தீவுகள் (Philippines), பியூர்டோ ரிகோ (Puerto Rico), குவாம் (Guam), கியூபா (Cuba) முதலிய இடங்கள் அமெரிக்காவுக்குக் கிடைத்தன. பிலிப்பைன் தீவுகள், அமெரிக்காவுக்கு ஒரு பிரச்சினையாகி விட்டன. மிக்க தொலைவில், பூமத்தியரேகைப் பகுதியில் உள்ள தீவுகளைத் தனது ஆதிக்கத்திற்குட்படுத்துவது சரியா என்ற ஐயப்பாடு எழுந்தது. சிலர் இத் தீவுகளை அமெரிக்கா வுடன் இணைத்துக்கொள்ளக் கூடாதென்ற கருத்தைக் கொண்டிருந்தனர். புகையிலை, சர்க்கரை முதலிய விவசாயப் பண்டங்களை உற்பத்தி செய்வோர் இவர்களை ஆதரித்தனர். பிலிப்பைன் தீவுகளிலிருந்து பல தொழிலாளர்கள் அமெரிக் காவில் குடியேறுவார்கள் என்று அஞ்சி, காம்பர்ஸ் போன்ற தொழிலாளர்களுடைய தலைவர்களும் இத் தீவுகளை அமெரிக்கா வுடன் சேர்க்கக் கூடாதென்று வாதாடினர். ஆனால், நாளடைவில் தொழிலதிபர்களுடைய கருத்து மாறியது. பிலிப்பைன் தீவுகளில் அமெரிக்க ஆதிக்கம் பரவினால், தூரக் கிழக்கில் நாட்டின் வர்த்தகம் பெருகும் என்று பலர் கருதி னார்கள். முதன்முதலில் அரசாங்கம் எந்த முடிவுக்கும் வரவில்லை. ஆனால், பெரும்பான்மையான மக்கள் பிலிப்பைன் தீவுகளை அமெரிக்காவுடன் இணைப்பதை வரவேற்றனர் என்பதை உணர்ந்து, ஜனாதிபதி மக்கின்லி (McKinley) இணைப் புக்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்தார். இதுபற்றிய ஒப்பந் தத்தை செனட் சபை 1899-ல் பிப்ரவரி 6ஆம் தேதி ஏற்றுக் கொண்டது. இதை ஏற்றுக்கொள்வதற்கு எவ்வளவு ஓட்டுகள் வேண்டுமோ அதைவிட ஒரே ஓர் ஓட்டை இந்த மசோதா அதிகமாகப் பெற்றது.

[4] J. W. Pratt, 'The Large Policy of 1898' Mississippi Valley Historical Review, XIX, 223. (Sept., 1932)

பிலிப்பைன் தீவுகளை அமெரிக்கர்கள் எந்த எண்ணத்துடன் தம் நாட்டுடன் சேர்த்துக்கொண்டார்கள் என்பதை நாம் தெளிவாகக் காணலாம். ஆனால், இரக்க மனப்பான்மையுடன் அத் தீவுகளைத் தம் நாட்டுடன் அமெரிக்கர்கள் சேர்த்துக் கொண்டதாக மக்கின்லி கூறினர். 'கியூபா, பியூர்டோ ரிகோ தீவுகளைப்போல, பிலிப்பைன் தீவுகளும், போருக்குப் பின் நம் வசம் வந்தது. ஆண்டவன் ஆட்சியில் மனித வர்க்கத்தின் நாகரிகத்திற்காகவும் முன்னேற்றத்திற்காகவும் நாம் பாடுபட வேண்டும். இத் தீவுகளை நம் நாட்டுடன் சேர்த்துக்கொள்ளாவிடில், நமது பொறுப்புகளைச் சரிவரச் செய்ய முடியாது. புதிய நிலத்தை அடையவேண்டுமென்றோ அல்லது வர்த்தகத்தைப் பெருக்கவேண்டுமென்றோ நாம் விரும்பவில்லை. ஆனால், பிலிப்பைன் தீவுகளின் மக்களுடைய நலன்களைக் காப்பதே நமது குறிக்கோளாகும். நாம் விரும்பாமலே இவர்களுடைய நலனைப் பாதுகாப்பது நமது பணியாகிவிட்டது' என்று மக்கின்லி கூறினர்.[5] ஆனல், பேரரசுக் கொள்கையை ஆதரித்தவர்களுடைய உண்மையான கருத்தை செனட் அங்கத்தினராகிய பேவரிட்ஜ் (Baveridge) என்பவர் ஓராண்டுக்குப்பின் வெளியிட்டார். இவர் கூறியதாவது: 'பிலிப்பைன் தீவுகள் நமக்குச் சொந்தமானவை. அரசியலமைப்புப்படி அவை அமெரிக்காவுக்குச் சொந்தமானவை. இத் தீவுகளுக்கப்பால் சீனா (China), அதன் எல்லையற்ற மார்க்கெட்டுடன் இருக்கின்றது. இப் பகுதிகளிலிருந்து நாம் பின்வாங்கமாட்டோம். இத் தீவுகளில் நமது கடமையைக் கைவிடமாட்டோம். கிழக்குப் பகுதிகளில் நமது வாய்ப்பை இழக்கமாட்டோம். இந்த உயர்ந்த பணியை நாம் கைவிடமாட்டோம்.[6]

கரிபியன் பகுதியில் அமெரிக்க ஆதிக்கம்

இப் பகுதியில் அமெரிக்கர்கள் ஆதிக்கம் செலுத்தியதற்கு இரு காரணங்கள் இருந்தன. (1) தற்காப்பு வசதிக்காக அமெரிக்கா, பனமா, கரிபியன் பகுதிகளைக் கைப்பற்றியது. (2) இப் பகுதியில் அமெரிக்கா தன் பொருளாதார, வர்த்தகத் தொடர்புகளைப் பெருக்கிக்கொள்ள முயற்சி செய்தது. இப் பகுதிகளில் அமெரிக்கர்கள் முதலீடு செய்யவும் விரும்பினர். இந்த நோக்கங்கள் எல்லாம் ஒன்றுக்கொன்று தொடர்பு

[5] போஸ்ட்டனில் (Boston) நிகழ்த்திய உரை. Feb. 16, 1899. Boston Herald, Feb. 17, 1899. pp. 2–3.

[6] Congressional Record, January 9, 1900. 56th Cong., First Sess., Vol. XXXIII, Part I, p. 704.

கொண்டவை. அமெரிக்கா இப் பகுதியில் உள்ள தீவுகளுடன் கொண்ட தொடர்பு கடந்த 50 ஆண்டுகளில் இந்த நோக்கங்களையே அடிப்படையாகக் கொண்டிருந்தது. இப் பகுதியில் உள்ள தீவுகளுள் கியூபாவே மிகவும் முக்கியமானது. அங்கு அமெரிக்கர்கள் மிக ஊக்கத்துடன் தம் ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்டினர். ஸ்பெயின் நாட்டுடன் போர் ஆரம்பித்ததும், காங்கிரஸ், டெல்லர் தீர்மானத்தை (Teller Resolution) இயற்றியது. 'மேற்கூறிய தீவில் அமெரிக்கா தன் ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்ட விரும்பவில்லை; அதிகாரத்தையும் செலுத்த விரும்பவில்லை. ஆனால், அதன் அமைதியைக் காப்பாற்றவே அமெரிக்கா அதன் விவகாரங்களில் தலையிடுகின்றது. இப் பணியை வெற்றிகரமாகச் செய்து முடித்தபின் கியூபாவை அதன் மக்கள்வசம் விட்டுவிடும்' என்று இந்தத் தீர்மானம் குறிப்பிட்டது. ஆனால், 1902 வரை அமெரிக்க வீரர்கள் கியூபாவில் தங்கியிருந்தனர். அவர்கள் அதைவிட்டு நாடு திரும்புவதற்கு முன் கியூபா அமெரிக்காவுடன் ஓர் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ள வேண்டியதாயிற்று. கியூபா இந்த ஒப்பந்தத்தின் விவரங்களைத் தனது அரசியலமைப்பில் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டியதாயிற்று. இதன்படி கியூபா தனது சுதந்திரத்தைப் பாதிக்கும் எந்த ஒப்பந்தத்தையும் மற்ற நாடுகளுடன் செய்துகொள்ளாது. தனது வருவாயை மீறிக் கடன் வாங்கக்கூடாது. அதன் விவகாரங்களில் அமெரிக்கா தலையிடலாம் என்றும் கியூபா ஏற்றுக்கொண்டது. இத் தலையீடு 'கியூபாவின் சுதந்திரத்தைக் காப்பாற்றுவதற்காகவும், மக்களுடைய சொத்து, சுதந்திரம், உயிர் முதலியவற்றைக் காப்பாற்றுவதற்காகவும் இருந்தால்,' இதைக் கியூபா வரவேற்க வேண்டும். நிலக்கரி நிலையங்களுக்கும், துறைமுக வசதிக்கும் அமெரிக்காவுக்கு வேண்டிய நிலப்பகுதியைக் கியூபா அந்த நாட்டிற்கு விலைக்கோ அல்லது குத்தகைக்கோ கொடுக்கவேண்டும். இந்த ஒப்பந்தம் செய்துகொண்ட பின், கியூபா அமெரிக்காவைச் சார்ந்து வாழும் நிலைமைக்கு வந்துவிட்டது. கியூபாவின் உள்நாட்டு விவகாரங்களில் அமெரிக்கா அடிக்கடி தலையிட்டுத் தன் பொருளாதார ஆதிக்கத்தை அத் தீவில் நிலைநாட்டுவது எளிதாயிற்று.

கரிபியன் பகுதியில் அமைதியை நிலைநாட்டவே, கியூபாவிலும், மற்றத் தீவுகளிலும் அமெரிக்கா அக்கறை காட்டியது. இங்கு நிலவும் அமைதி குலைந்தால், மற்ற ஐரோப்பிய நாடுகள் இத் தீவுகளின் விவகாரங்களில் தலையிட முன்வரலாம். இதைத் தடை செய்வதே அமெரிக்காவின் நோக்கமாகும். இதனால்,

அமெரிக்கா தன் பொருளாதார ஆதிக்கத்தை இத் தீவுகளில் நிலைநாட்டியது. கியூபாவுடன் செய்துகொண்ட ஒப்பந்தத்திற்குப் பிளாட் மாறுதல் (Platt Amendment) என்று பெயர். இந்த ஒப்பந்தம் கியூபாவின் அரசியல், பொருளாதாரச் சுதந்திரத்தைப் பறித்துவிட்டது; அமெரிக்காவைச் 'சார்ந்து வாழவேண்டிய நிலை ஏற்பட்டது. அரசியல்துறையில் கியூபா அமெரிக்காவைச் சார்ந்து வாழும் பழக்கத்தை ஃபிராங்க்லின் ரூஸ்வெல்ட் (Franklin D. Roosevelt) என்பவர் 'அண்டை நாட்டுடன் நல்லுறவு கொள்ளும்' கொள்கைமூலம் ஒழிக்க முடிவு செய்தார். 1934-ல் மீண்டும் கியூபாவுடன் ஓர் ஒப்பந்தத்தை ஏற்பாடு செய்தனர். பழைய பிளாட் மாறுதலைப் (Platt Amendment) புறக்கணித்தனர். வர்த்தக ஒப்பந்தச் சட்டப்படி (Trade Agreements Act) புதிய ஒப்பந்தம் ஒன்றைச் செய்து கொண்டனர். இதன்படி அமெரிக்கா கியூபாவில் பெரிய மார்க்கெட்டு ஒன்றைத் தன் பண்டங்களுக்கு ஏற்படுத்திக் கொண்டுவிட்டது.

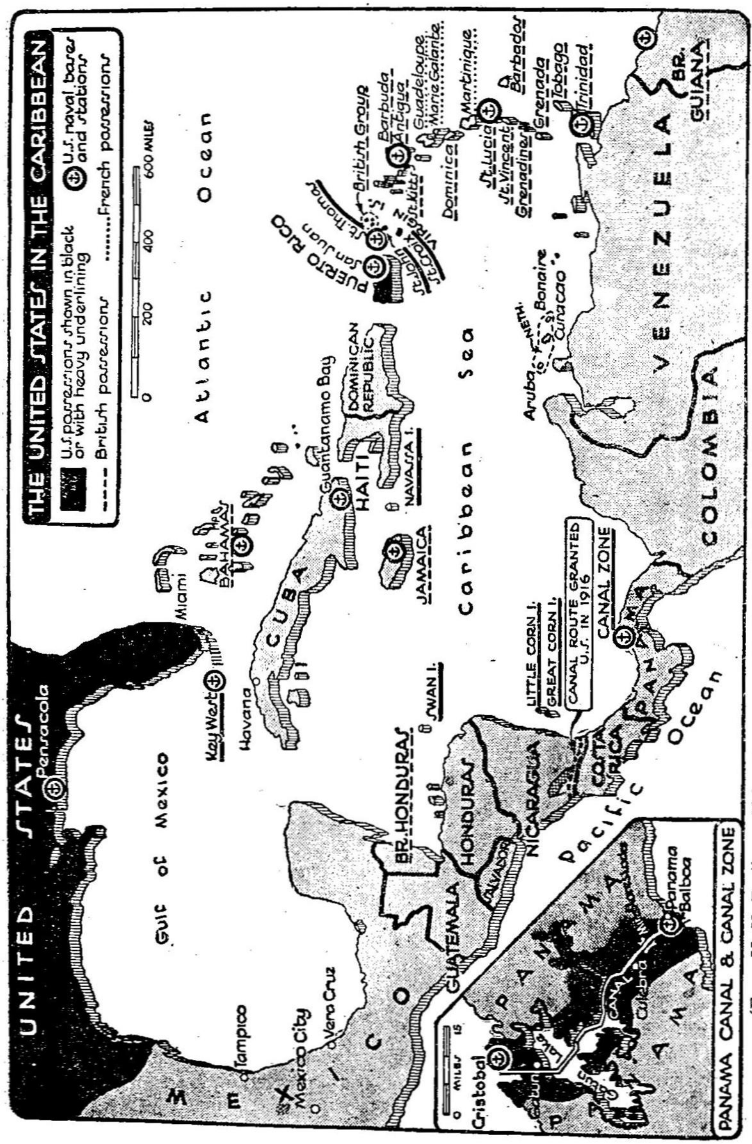
1898-ல் அமெரிக்கா, பியூர்டோ ரிகோ (Puerto Rico) தீவைத் தனது ஆதிக்கத்தின்கீழ்க் கொண்டுவந்தது. இந்த ஆண்டிலிருந்து இத் தீவின் வரலாறு கியூபாவை ஒத்திருந்தது. இத் தீவில் சுகாதார, கல்வி வசதிகளும், போக்குவரத்து வசதிகளும் பெருகின. இதன் செல்வமும் நூறு மிலியன் டாலரிலிருந்து 650 மிலியன் டாலராகப் பெருகியது. கியூபாவைப் போலவே இங்கும் நிலங்களைப் பெரிய சர்க்கரை, தேயிலைப் பண்ணைகளாக நிறுவினர். சிறிய நிலப்பகுதியைக் கொண்டவர்கள் தம் நிலங்களை விற்பனை செய்துவிட்டு வேறு பணியில் அமர்ந்துகொள்ள வேண்டியதாயிற்று. இந்தத் தீவின் செல்வத்தில் 60 சதவீதம் தீவுக்கப்பால் வேறு நாட்டில் உள்ளவர்கள் வசம் இருந்தது. இத் தீவு இரண்டு போகங்கள் விளைச்சல் கொண்டிருந்தது. தனது பண்டங்களைப் பெரும்பாலும் அமெரிக்காவுக்கே ஏற்றுமதி செய்தது. அமெரிக்க மார்க்கெட்டுக்கு ஏதேனும் பங்கம் நேர்ந்தால், இத் தீவின் பொருளாதாரம் பாதிக்கப்படும். 1929-ல் இந்த நிலை ஏற்பட்டது. 1930-ல் பொருளாதார மந்தம் இத் தீவைத் தாக்கியபொழுது, மொத்த மக்கள்தொகையில் 60 சதவீதத்தினர் வேலையை இழந்தனர். 1902-லிருந்து அமெரிக்காவுடன் இத் தீவு தடையற்ற வர்த்தகத்தைக் கொண்டிருந்தது. ஆனால், அமெரிக்கச் சுங்கவரித் திட்டம் இந்தத் தீவுக்கும் பொருந்தும். இதனால் இங்கு வாழ்க்கைச் செலவு மிகுதியாக இருந்தது.

அமெரிக்கா நியூடீல் கொள்கைப்படி இத் தீவுக்குச் சில சலுகைகளையும் உதவியையும் கொடுத்தது. இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலத்தில் மீண்டும் பொருளாதார வளர்ச்சி ஏற்பட்டது. வேண்டிய அளவு போக்குவரத்து வசதி பெருகாததாலும், பற்றாக்குறை ஏற்பட்டதாலும் மக்களுடைய தொல்லைகள் தீர்ந்தபாடில்லை. ரெக்ஸ்ஃபோர்டு ஜி. டக்வெல் (Roxford G. Tugwell) கவர்னராகப் (1941—1946) பணியாற்றியபொழுது குறைந்தபட்சக் கூலிச் சட்டத்தை (Minimum Wage Act) இயற்றினர். இவர் பதவியில் இருந்த காலத்தில் சில சீர்திருத்தங்களைச் செய்தார். 1900-ல் காங்கிரஸ் ஒரு சட்டத்தை இயற்றி, விவசாயப் பண்ணைகள் 500 ஏக்கர்களுக்குமேல் பரப்புக் கொண்டிருத்தல் கூடாதென்று தடை செய்தது. இச் சட்டத்தை பியூர்டோ ரிகோவின் சட்டசபை அமுலில் கொண்டுவர முயற்சி செய்தது. நிலப்பகுதிகளை வாங்கிச் சிறிய பண்ணைகளை நிறுவினால், உள்நாட்டு மக்களுக்கு வேண்டிய உணவுப் பண்டங்களை உற்பத்தி செய்யலாம். இதற்காகச் சட்டசபை ஒரு குறிப்பிட்ட தொகையை ஒதுக்கியது. இன்று இத் தீவுக்குத் தொழில் உற்பத்தியிலிருந்தே மிகவும் அதிகமான வருவாய் கிடைக்கின்றது. போர்க் காலத்திலும், அதற்குப் பின்பும் ஆயிரக்கணக்கானவர்கள் இந்தத் தீவிலிருந்து அமெரிக்காவுக்குச் சென்று குடிபுகுந்தனர். இதிலிருந்து இத் தீவின் பொருளாதார நிலைமை விளங்கும்[7].

பியூர்டோ ரிகோவைக் கைப்பற்றிய பிறகு இரு கடல்களையும் இணைக்கும் கால்வாய் ஒரு முக்கியத்துவத்தைப் பெற்றது. பேரரசைச் சரிவரக் கண்காணிக்கவும், உள்நாட்டைச் சிறந்த முறையில் பாதுகாக்கவும் இத்தகைய கால்வாய் வேண்டியிருந்தது. இக் கால்வாய் அமெரிக்காவின் ஆதிக்கத்தில் இருத்தல் வேண்டும். இங்கிலாந்துடன் ஒப்பந்தம் செய்து, பனமா பகுதியில் மூண்ட கலகத்திற்கு ஆதரவு கொடுத்து, மேலும் பல நடவடிக்கைகளை எடுத்து, இறுதியில் புதிய பனமா கால்வாய்க் கம்பெனியின் (New Panama Canal Company) உரிமைகளை அமெரிக்கா வாங்கியது. அமெரிக்கா 1914-ல் இக் கால்வாயைக் கட்டிமுடித்தது.[8] பனமா பகுதி அமெரிக்காவின் காப்பாளர் ஆட்சிப் பகுதியாக (Protectorate) இருந்தது. 1939-க்குப்பின் இந்த நிலை மாறியது.

[7] இதுபற்றிய விவரங்களை R. G. Tugwell எழுதிய 'The Stricken Land' (1940) என்ற நூலில் காணலாம்.

[8] இதுபற்றிய விவரங்களை D.C. Miner, 'The Fight for the Panama Route' (1940) என்ற நூலில் காணலாம்.



(From H. U. Faulkner, Tyler Kepner, and E. H. Merrill, *History of the American Way*, McGraw-Hill.)

பனமா கால்வாய் தோன்றிய பிறகு அமெரிக்கா மத்திய அமெரிக்கப் பகுதியில் தனது நலன்களைப் பாதுகாக்க விரும்பியது. இப் பகுதியில் நிலையான முறையில் அரசாங்கம் அமையவில்லை. அடிக்கடி அரசியல் குழப்பம் ஏற்பட்டது. அமெரிக்க முதலீடும் வர்த்தகமும் இக் குழப்பங்களால் பாதிக்கப் படலாம். அயல்நாட்டினருக்குக் கொடுக்கவேண்டிய கடனைத் திருப்பிக்கொடுக்க இப் பகுதிகள் மறுத்தன. கடன் கொடுத்தவர்கள் சார்பில் அந்த நாடுகளின் அரசாங்கங்கள் இப் பகுதியின் விவகாரங்களில் தலையிட்டன. அமெரிக்காவின் 'கால்வாய்க் கொள்கை'க்கு எப்பொழுதும் ஆபத்து நேரிடலாம். பனமா பகுதியில் அமைதி நிலவவில்லை. நிலைமையைச் சமாளிக்க அமெரிக்கா கீழ்க்கண்ட திட்டத்தைப் பின்பற்றியது: (1) மன்ரோ கொள்கையைக் கடைப்பிடிக்கவேண்டும். 1902-ல் வெனிசூலா கடன்பற்றிய பிரச்சினையை ஒரு மன்றம் விசாரணைசெய்து தீர்ப்புக் கூறவேண்டும். (2) ஐரோப்பிய நாடுகள் நேர்மையற்ற முறையில் அமெரிக்க நாடுகளிடம் அதிகமான பணத்தைப் பெறுவதை அமெரிக்கா கண்டித்தது. ஆனால், அமெரிக்க நாடுகள் கடனாகப் பெற்ற பணத்தை நேர்மையான முறையில் திருப்பிக்கொடுக்கவேண்டுமென்று வற்புறுத்தியது. (3) அமெரிக்காவின் நலனைப் பாதுகாக்க இப் பகுதியின் விவகாரங்களில் அமெரிக்கா தலையிடவேண்டும். இப் பகுதியில் உள்ள நாடுகளைத் தன் மேற்பார்வைக்குட்படுத்தவேண்டும். இந்த விதமாக 'அமெரிக்க நீதியை'க் கரிபியன் பகுதியில் நிலை நாட்ட முயற்சி செய்தனர்.

இந்தக் கொள்கையை 'மன்ரோ கொள்கை வழிவந்த ரூஸ்வெல்ட் முறை' (Roosevelt Corollary to the Munroe Doctrine) என்றழைத்தனர். தியோடர் ரூஸ்வெல்ட் இந்த முறையை உருவாக்கி, 1904-ல் காங்கிரஸ் சபைக்கு ஜனாதிபதியின் செய்தியாக அனுப்பினார். அடுத்த 20 ஆண்டுகளில் அமெரிக்கா, மத்தியப் பகுதியில் உள்ள சிறிய குடியரசு இராச்சியங்களுடனும், கரிபியப் பகுதியில் உள்ள இராச்சியங்களுடனும் கொண்ட தொடர்பு இந்த முறையை ஒட்டியிருந்தது.

ரூஸ்வெல்ட் கூறியதாவது:

'சமூக, அரசியல் துறைகளில் ஒரு நாடு திறமையுடன், கண்ணியமாக நடந்துகொண்டால், செலுத்தவேண்டிய கடனைச் சரிவரச்செலுத்தினால், அமெரிக்கா அதன் விவகாரங்களில் தலையிடாது. ஒரு நாடு தீய வழிகளைப் பின்பற்றினாலோ அல்லது திறமையற்ற முறையில் நிருவாகம் செய்தாலோ, அந்த நாடு நாகரிகமற்ற, பண்பற்ற முறையில் நடந்துகொள்ளும். இந்த நிலையில் நாகரிக வளர்ச்சியடைத்த ஒரு நாடு தலையிடவேண்டும். மன்ரோ கொள்கைப்படி மேற்குப் பகுதியில் இந் நிலை ஏற்பட்டால் அமெரிக்காவே தலையிடும். இத் தலையீட்டை அமெரிக்கா எவ்வளவு வெறுத்தபோதிலும், சில சமயங்களில் இது இன்றியமையாததாகிவிடும்.'

ரூஸ்வெல்ட் முறையை சான்டோ டாமின்கோ (Santo Domingo) என்ற தீவில் முதன்முதலில் பயன்படுத்தினர். ஜனாதிபதி ஹியூரோ (Heureaux) 1899-ல் இறந்துவிட்டார். இதன்பின் இத் தீவில் குழப்பம் ஏற்பட்டது. 1904-ல் அரசினரிடம் இருந்த பணம் அனைத்தும் செலவாகிவிட்டது. திருப்பிக் கொடுக்கவேண்டிய கடனுக்கு வட்டி கொடுப்பதற்குக்கூட அவர்களிடம் பணம் இல்லை. 1905-ல் அந்தத் தீவின் சுங்கவரி நிருவாகத்தை அமெரிக்கா ஏற்றுக்கொண்டு, அதன் வருவாயில் 45 சதவீதத்தை டாமினிகன் அரசாங்கத்திற்குக் கொடுத்து, எஞ்சிய தொகையைக் கடனைத் திருப்பிக்கொடுக்கப் பயன்படுத்தினர். இதுபற்றிய சட்டத்தை 1907-ல் இயற்றினர். 1908-ல் நியூயார்க்கைச் சேர்ந்த குன், லோப் அண்டு கம்பெனி (Kuhn, Loeb & Company) 20 மிலியன் டாலர் கடனைத் திருப்பிக்கொடுத்தது. கம்பெனி ஓர் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டது. அதன்படி இக் கடனைக் கம்பெனிக்குத் திருப்பிக்கொடுக்கும்வரை அமெரிக்கா அத் தீவை நிருவாகம் செய்யும். மேலும், அரசினர் அமெரிக்காவின் அனுமதி பெறுமல் மேலும் கடன் வாங்கக்கூடாது. 1912-ல் டாஃப்ட் (Taft) இத் தீவின் ஜனாதிபதியை ராஜினமா செய்யும்படி கட்டாயப்படுத்தினர். இந்த ஆண்டில்தான் முதன்முதலில் அமெரிக்கா இத் தீவின் விவகாரங்களில் தலையிட்டது. அமெரிக்கக் கப்பல்களை இத் தீவின் துறைமுகங்களுக்குக் கொண்டுவந்தனர். 1924-ல்தான் இக் கப்பல்கள் தீவைவிட்டுச் சென்றன. 1912-லிருந்து 1924 வரை இத் தீவை அமெரிக்க ஆதரவின்கீழ் ஓர் இராணுவ அரசாங்கம் நிருவாகம் செய்தது. 1924-ல் மீண்டும் டாமினிகன் அரசாங்கத்துடன் அமெரிக்கா ஓர் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டது. 1907ஆம் ஆண்டின் ஒப்பந்தத்திற்குப் புத்துயிர் அளித்தனர். அரசினர் வெளியிட்ட பத்திரங்கள் முதிர்வுபெறும்வரை இத் தீவு அமெரிக்காவின் கண்காணிப்பில் இருத்தல்வேண்டுமென்று முடிவுசெய்தனர். இத் தீவின் நிதி, சர்க்கரைத் தொழிலில் மூன்றில் ஒரு பங்கு முதலியவை அமெரிக்க ஆதிக்கத்திற்குட்பட்டன.

சான்டோ டாமின்கோ தீவில் பயன்படுத்திய முறையை அத் தீவின் மேற்குப் பகுதியில் உள்ள ஹெய்ட்டியிலும் (Haiti) அமெரிக்கர்கள் பயன்படுத்தினர். இப் பகுதியில் 3 மிலியன் மக்கள் வாழ்ந்தனர். இங்கு மிக வளமான உற்பத்திச் சாதனங்கள் இருந்தன. அமெரிக்க பாங்கர்கள் இப் பகுதியின் நிதிமுறையில் அக்கறை காட்டினர். முதல் உலகப் போர் அமெரிக்காவின் தலையீட்டுக்கு ஒரு வாய்ப்பைக் கொடுத்தது.

ஜெர்மானியர்கள் ஹெய்ட்டியைக் கைப்பற்ற விரும்பினார்கள் என்று சொல்லி, அதைத் தடைசெய்யும் நோக்கத்துடன் அமெரிக்கர்கள் இத் தீவில் புகுந்தனர். மக்கள் அமெரிக்கத் தலையீட்டை வெறுத்தனர். அந்த நாட்டு இராணுவமும் அமெரிக்கப் படையை எதிர்த்தது. ஆனால், 12 ஆண்டுகள் இப் பகுதியை அமெரிக்கர்கள் தம் கண்காணிப்பில் வைத்திருந் தனர். 1915ஆம் ஆண்டு ஹெய்ட்டி அமெரிக்காவுடன் ஓர் உடன்பாட்டுக்கு வந்தது. டாமினிகன் தீவைப்போலவே இப் பகுதியிலும் அமெரிக்கர் தம் ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்டினர். சுங்கவரி நிருவாகத்தையும், அரசினர் செலவுகளை மேற்பார்வையிடும் பணியையும் அமெரிக்கர்கள் மேற்கொண்டனர். ஹெய்ட்டியின் இயற்கைச் சாதனங்களை நன்கு பயன்படுத்துவதற்கு அமெரிக்கர்கள் நிதியுதவி செய்தனர். அயல் நாட்டினர் இத் தீவில் நுழையாமல் தடைசெய்தனர். ஹெய்ட்டியும் ஒரு காப்பாளர் ஆட்சிப் பகுதியாக மாறியது. 1930-க்குப்பின் அமெரிக்கக் கப்பல்கள் இத் தீவைவிட்டுச் செல்லும்வரை இதே நிலை நீடித்தது. சுகாதார, கல்வி, போக்குவரத்துத் துறைகளில் ஹெய்ட்டி முன்னேறியது. ஆனால், பொருளாதாரச் சுதந்திரத்தை இழந்தது.

பனமா கால்வாய் தோன்றிய பிறகு, கோஸ்டா ரிகா, ஹொண்டுராஸ் (Costa Rica, Honduras) பகுதிகளில் பழத் தொழில் பெருகியது. மத்தியப் பகுதியில் அமெரிக்கர்கள் தம் நலனைப் பாதுகாக்கக் கால்வாயில் தம் ஆதிக்கத்தை நிலை நாட்டினர். நிகார்குவா (Nicaragua) நாடு அமெரிக்க ஆதிக் கத்தை எதிர்த்தது. அந்த நாட்டில் இரு கடல்களையும் இணைக்கும் கால்வாய் இருந்தது. 1912-ல் அங்கு நடந்த கலகத்தில் அமெரிக்கா தலையிட்டது. இதற்குமுன்பே அமெரிக்கக் கப்பல்கள் நிகார்குவா அரசாங்கத்தின் அழைப்புக்கிணங்கிப் பல முறை அந்த நாட்டுக்குச் சென்றன. 1913-ல் இந்த நாட்டின் இறக்குமதி வர்த்தகத்தில் 35 சதவீதமும், ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தில் 56 சதவீதமும் அமெரிக்காவுடன் தொடர்புகொண்டிருந்தது. இந்த நாட்டின் விவகாரங்களில் அமெரிக்கத் தலையீட்டை செனெட் சபை ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. ஆனால், அமெரிக்க பாங்கர்கள் அதிகாரபூர்வமற்ற முறையில் நிகார்குவாவில் தலையிட்டனர். இதன்பின் அமெரிக்க அரசாங்கமும் தலையிட்டது. நிகார்குவாவின் நிதிமுறையைச் சீர்திருத்தி, அங்கு ஒரு தேசிய பாங்கை அமைத்தனர். இதன் நிதி நிருவாகத்தை அமெரிக்கா ஏற்றுக்கொண்டது. 1914-ல் நிகார்குவா அமெரிக்காவுடன் ஓர் ஒப்பந்தத்தைச்

செய்துகொண்டது. இதை அமெரிக்கக் காங்கிரஸ் 1916-ல் ஏற்றுக்கொண்டது. இதன்படி நிகார்குவா ஒரு கால்வாயைத் தன் பகுதியில் அமைத்துக்கொள்ளலாம். அமெரிக்காவுக்கு 3 மிலியன் டாலர்கள் கொடுக்கவேண்டும். அதன் அருகில் உள்ள மூன்று சிறிய தீவுகளை 99 ஆண்டுகளுக்கு அமெரிக்காவுக்குக் குத்தகைக்கு விடவேண்டும். ஃபொன்செகா (Fonseca) வளைகுடாவில் அமெரிக்கா, கப்பல் தளங்களை ஏற்படுத்திக் கொள்ளலாம்.

பிரையன்-ஷமோரோ (Bryan-Chamorro) உடன்பாடு அமெரிக்காவின் நோக்கங்களை நிறைவேற்றின. அயல்நாடுகளில் தொடர்புகொண்ட அமெரிக்கப் பாங்கர்களுக்கு அரசாங்கம் உதவியளித்தது. இதற்காக 1917, 1920ஆம் ஆண்டுகளில் புதிய உடன்படிக்கைகளை அரசாங்கம் செய்து கொண்டது. 1925-ல் நிகார்குவாவில் கலகம் ஏற்பட்டது. ஜனாதிபதி கூலிட்ஜ் (Coolidge) அமெரிக்கர்களின் சொத்துகளைப் பாதுகாப்பதற்காக நிகார்குவாவிற்குக் கப்பல்களை அனுப்பினார். இக் கப்பல்கள் 1933ஆம் ஆண்டுவரை அந்த நாட்டிலேயே இருந்தன.

ஜனாதிபதி வில்சன் அயல்நாடுகளில் அமெரிக்க ஆதிக்கத்தைப் பரப்புவதை விரும்பவில்லை. ஆனால், இவர் பதவியிலிருந்தகாலத்தில் டென்மார்க் நாட்டினரிடமிருந்து விர்ஜீனியத் தீவுகளை (Virginian Islands) விலைக்கு வாங்கினார். பொருளாதார நலன்களைப் பெறுவதற்காக அமெரிக்கா இத் தீவுகளை வாங்கவில்லை. பனமா கால்வாய்ப் பகுதியை அடையும் வழிகளைத் தன் கண்காணிப்பில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன் அமெரிக்கா மேற்கிந்தியப் பகுதியில் உள்ள இத் தீவுகளை வாங்கியது. முதல் உலகப் போர் முடிவடைவதற்குள் அமெரிக்கா, கரிபியன் பகுதியைத் தன் ஆதிக்கத்தில் கொண்டுவந்தது. கரிபியன் கடலை ‘அமெரிக்க ஏரி’ (American Lake) என்று சொல்லலாம். அமெரிக்கர்கள் பியூர்டோ ரிகோவைத் தம் நாட்டுடன் சேர்த்துக்கொண்டனர்; விர்ஜீனியத் தீவுகளை விலைக்கு வாங்கினர். கியூபா, பனமா, டாமினிகன் குடியரசு (Dominican Republic), நிகார்குவா, ஹெய்ட்டி முதலிய நாடுகள் அமெரிக்கப் பாதுகாப்பின்கீழ் வந்தன. கரிபியன் பகுதியில் பல இடங்களில் அமெரிக்கா, கப்பல் தளங்களை ஏற்படுத்திக்கொண்டது. இந்த மாறுதல்கள் 1898 முதல் 1918 வரை 20 ஆண்டுகளில் ஏற்பட்டன. நாட்டை ஆண்ட ஜனாதிபதிகளுள் தியோடர் ரூஸ்வெல்டுதான்

வெளிநாடுகளில் அரசியல் ஆதிக்கத்தைப் பெருக்குவதில் அதிக ஊக்கம் காட்டினார். டாஃப்ட் (Taft) 'டாலர் அரசியல் தந்திரக் கொள்கையை (Dollar Diplomacy) ஆதரித்தார். அதாவது, அமெரிக்க அரசியல் ஆதிக்கம் பிற நாடுகளுக்குப் பல நன்மைகளை ஏற்படுத்தும் என்பது இவரது கொள்கை. வில்சன், ரூஸ்வெல்ட்டு கொள்கையையும் டாஃப்ட் (Taft) கொள்கையையும் பின்பற்றவில்லை. அவர் ஒரு புதிய கொள்கையைப் பின்பற்றினார்.

மெக்சிகோ

கரிபியன் பகுதியிலும், மத்தியப் பகுதியிலும் அமெரிக்க ஆதிக்கத்திற்குட்படாத நாடு மெக்சிகோ (Mexico) ஒன்றுதான். நிகார்குவா, ஹெய்ட்டி முதலிய சிறிய நாடுகளைப்போல் மெக்சிகோவை அமெரிக்கா தன் கண்காணிப்பில் எளிதில் கொண்டுவர முடியவில்லை. 1910-ல் அங்கு ஒரு புரட்சி ஏற்பட்டது. அந்த ஆண்டிலிருந்து அந்த நாட்டுடன் அமெரிக்கா நல்லுறவைக் கொள்ளமுடியவில்லை. மெக்சிகோவில் போர்ஃபிரியோ டையஸ் (Porfirio Diaz) என்பவர் 30 ஆண்டுகள் ஆட்சி செலுத்தினார். அமெரிக்கர்கள் இவர் காலத்தில் எண்ணெய்த் தொழில், வெள்ளிச் சுரங்கத் தொழில், இருப்புப்பாதைத் தொழில், கால்நடைப் பண்ணைத் தொழில் முதலியவற்றில் சுமார் 1,000,000,000 டாலர்களை முதலீடு செய்தனர். ஐரோப்பியர்கள் 500 மிலியன் டாலர்களை மெக்சிகோவில் முதலீடு செய்தனர். 1910-ல் மெக்சிகோவின் ரெயில்வே கம்பெனிகளின் முதலீட்டில் 80 சதவீதமும், எண்ணெய்க் கம்பெனிகளின் முதலீட்டில் 70 சதவீதமும் அமெரிக்க நிறுவனங்கள் வசம் இருந்தன. மெக்சிகோவில் கலகம் ஏற்பட்ட பின் அமெரிக்க அரசாங்கம் அமெரிக்கர்களுடைய முதலைக் காப்பாற்றுவதற்காக இந்த நாட்டின் விவகாரங்களில் தலையிட வேண்டியிருந்தது. மேலும், ஐரோப்பிய நாடுகளும் இதே நிலையில் இருந்தன. அவர்கள் சார்பில் அமெரிக்கா, மெக்சிகோவின் விவகாரங்களில் தலையிடாவிடில், அவர்கள் நேரடி நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டிய நிலை ஏற்படும். அமெரிக்கா ஐரோப்பிய நாடுகளின் சார்பில் தலையிடுவது ரூஸ்வெல்ட் முறையுடன் பொருந்தாத கொள்கையாகும். மெக்சிகோவில் சிலர் மிகுதியான நிலங்களை வாங்கிப் பெரிய பண்ணைகளை அமைத்தனர். விவசாயிகள் பல தொல்லைகளுக்கு இலக்கானார்கள். இதன் விளைவாகக் கலகம் ஏற்பட்டது. கலகக்காரர்களுடைய வன்மையான செயல்கள் அமெரிக்கர்களுடைய

சொத்துகளைப் பாதித்தன. மேலும், அமெரிக்கர்களும் ஐரோப்பியர்களும் கலகத்தில் அக்கறை காட்டியதால் நிலைமை சிக்கலாயிற்று.

1914ஆம் ஆண்டிலும் 1917-லும் அமெரிக்கப் படை மெக்சிகோவில் நுழைந்தது. ஆனால், இரு முறையும் ஒன்றும் செய்யாமல் மீட்சியடைந்தது. 1917-ல் மெக்சிகோ ஒரு புதிய அரசியலமைப்பை உருவாக்கியது. இவ்வரசியலமைப்பு அமெரிக்கர்களுடைய மூலதனத்திற்கும் சொத்துக்கும் பாதுகாப்புக் கொடுக்கவில்லை. ஆகையால், 1917-லிருந்து அமெரிக்கர்களுடைய உரிமைகளைப் பாதுகாக்கவே அமெரிக்கா மெக்சிகோவின் விவகாரங்களில் தலையிட்டது. புதிய அரசியலமைப்பு, கோவில்களுடைய சொத்துகளை நாட்டுடைமையாக்கியது; பள்ளிக்கூடங்களுடைய சமயத் தொடர்பை நீக்கியது. மெக்சிகோ அந்த நாட்டு மக்களுக்கே சொந்தமாகும் என்று அரசியலமைப்பு திட்டவட்டமாகக் கூறியது. எதிர்காலத்தில் அந்த நாட்டில் மெக்சிகோ மக்களே நிலம் வாங்கலாம். ஆனால், 'மெக்சிகோ பிரஜைகளாக நடத்தப்பட உடன்பட்டு, தம் நாட்டின் அரசாங்கங்களின் உதவியை நாடாதவர்கள் மெக்சிகோவில் நிலம் வாங்கலாம். இப்படி உடன்பட்டபின் மெக்சிகோவுக்கு எதிராக அயல்நாட்டினர் தம் அரசாங்கங்களின் உதவியை நாடினால், அவர்களுடைய சொத்து முழுவதையும் இழப்பார்கள்'. அயல்நாட்டினர் எல்லையிலிருந்து 100 கிலோமீட்டர்வரையிலும், கடற்கரையிலிருந்து 50 கிலோமீட்டர்வரையிலும் நிலம் வாங்கக்கூடாது. இக் கட்டுப்பாடுகளை அமெரிக்கர்கள் வெறுத்தனர்.

அமெரிக்கத் தூதர் டுவிட் டபிள்யூ. மாரோ (Dwight W. Morrow) என்றவர் முயற்சியால் 1920-க்குப்பின் மெக்சிகோவுடன் அமெரிக்கா நல்லுறவு கொண்டது. ஆனால், தொழிலாளர்கள் நிலைமைபற்றிச் சச்சரவுகள் ஏற்பட்டன. இதன்பின் இரு நாடுகளுக்கிடையே இருந்த நல்லுறவு பாதிக்கப்பட்டது. 1938-ல் மெக்சிகோ அரசாங்கம் அயல்நாட்டினருடைய எண்ணெய் நிறுவனங்களை நாட்டுடைமையாக்கினர். ஆனால், அயல்நாட்டினருக்கு இழப்பீடு கொடுப்பதாக வாக்களித்தனர். அமெரிக்கர்கள், மெக்சிகோ அரசாங்கத்தின் உரிமையை ஏற்றுக்கொண்டனர். தம் நாட்டினர் நேர்மையான இழப்பு ஈட்டை பெறவேண்டுமென்று இவர்கள் வாதாடினர். 1938-லிருந்து இதற்காக முயற்சி செய்தனர். இந்த முயற்சியில் அமெரிக்கர்கள் முழு வெற்றி காணாவிடினும், 1947-ல் 24 மிலியன் டாலர்களை மெக்சிகோ கொடுத்தது என்று

கருதினர்கள். டாஃப்ட் (Taft) காலத்திலிருந்து ஃபிராங்க்லின் டி. ரூஸ்வெல்ட் (Franklin D. Roosevelt) காலம்வரை அமெரிக்க அரசாங்கம் மெக்சிகோவின் உள்நாட்டு விவகாரங்களில் தலையிடவில்லை. மெக்சிகோ நாட்டினர் தம் பிரச்சினைகளைத் தாமே தீர்த்துக்கொண்டனர். ஆனால், அமெரிக்கர்களின் நலனைப் பாதுகாக்க அமெரிக்கா பாடுபட்டது.

தூரக்கிழக்கு (The Far East)

1790-க்குமுன் அமெரிக்க வணிகர்கள் சீனாவில் தம் கம்பளங்களை விற்பனைசெய்தனர். தேயிலை, கீழ்நாட்டுப் பண்டங்கள் முதலியன சீனாவில் விற்பனை செய்யப்பட்டன. தூரக்கிழக்கில் எல்லா நாடுகளும் தடையற்ற முறையில் வர்த்தகம் செய்ய வேண்டுமென்ற கொள்கையை அமெரிக்கா 19ஆவது நூற்றாண்டில் பின்பற்றியது. இந்த நோக்கத்துடன் 1850-க்குப் பின் ஜப்பான் நாட்டில் தடையற்ற வர்த்தகத்தை ஆதரிக்கும் முறையில் அமெரிக்கா பல வழிகளைக் கையாண்டது. உள் நாட்டுத் தொழில்வளர்ச்சி, புதிய பொருளாதாரப் பேரரசாட்சி, தூரக்கிழக்கில் ஏற்பட்ட மூன்று முக்கியமான முன்னேற்றங்கள் ஆகியவை காரணமாக இக் கொள்கையை அமெரிக்கா வன்முறைப்படுத்தியதுடன் தீவிரமாகப் பின்பற்றவும் தொடங்கியது. இதைத் தொடர்ந்து பொருளாதாரப் பேரரசாட்சிக் கொள்கையும் வளர்ச்சியடைந்தது. அமெரிக்கா பின்பற்றிய இக் கொள்கைக்கு மூன்று முக்கியமான காரணங்கள் இருந்தன. (1) அமெரிக்கா, தூரக்கிழக்கில் பிலிப்பைன் தீவுகளைக் கைப்பற்றித் தன் நாட்டுடன் இணைத்துக் கொண்டது. இச் செயல் தூரக்கிழக்கு நாட்டில் அமெரிக்காவிற்கு ஒரு செல்வாக்கைத் தந்தது. (2) ஜப்பான் நாட்டின் பொருளாதார நிலை வலிவடைந்து அது உலகநாடுகளுள் தலைசிறந்த ஒரு நாடாக வளர்ச்சியடைந்தது. (3) ஜப்பானும், மற்ற ஐரோப்பிய நாடுகளும் சீனாவில் தம் ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்டத் திட்டங்கள் வகுத்தன.

1899-ல் பிலிப்பைன் தீவுகளை அமெரிக்கர்கள் வென்று தன் நாட்டுடன் இணைத்தனர். அங்குள்ள மக்கள் அமெரிக்கர்களை எதிர்த்தனர். ஆனால், அமெரிக்கர்கள் அவர்களைப் போரில் வென்றனர். இத் தீவுகளை அமெரிக்கா வென்றதற்குப் பல காரணங்களைப் பலர் கொடுக்கின்றனர். ஆனால், தன் வர்த்தகத்தைப் பெருக்குவதற்காகவே அமெரிக்கா இத் தீவுகளைக் கைப்பற்றியது. இத் தீவுகளை அமெரிக்கர்கள் பியூர்டோரிகோவைப்போல ஆட்சி செய்யவில்லை. சிறந்த முறையில் இத்

தீவுகளை ஆட்சி செய்தனர். இங்கு வாழும் மக்களுடைய நலனைப் பாதுகாக்க அமெரிக்கர்கள் பல நடவடிக்கைகளை எடுத்தனர். மக்கள் சுதந்திரத்துடன் வாழ்ந்தனர். 1901-ல் இராணுவ அரசாங்கத்தை நீக்கிப் புதிய அரசாங்கத்தை ஏற்படுத்தினர். இத் தீவுகளில் வாழும் மக்களைப் புதிய அரசாங்கத்தில் சேர்த்துக்கொண்டனர். 1907-ல் ஓரளவு குடியாட்சியை நிறுவினர். 1916-ல் ஜோன்ஸ் சட்டத்தை (Jones Act) இயற்றி இக் குடியாட்சியை மேலும் வளர்த்தனர். 1902-ல் பிலிப்பைன் தீவுகளின் பண்டங்களை அமெரிக்காவில் இறக்குமதி செய்வதற்கு 25 சதவீதம் சுங்கவரிச் சலுகை கொடுத்தனர். சர்க்கரை, தேயிலை நீங்கலாக மற்ற எல்லாப் பண்டங்களையும் 1909-ல் தடையற்ற முறையில் வரிகள் விதிக்காமல் அமெரிக்காவில் இறக்குமதி செய்தனர். தேயிலையையும் சர்க்கரையையும் ஒரு குறிப்பிட்ட அளவில் இறக்குமதி செய்தனர். 1913-க்குப் பின் வர்த்தகத் தடைகள் எல்லாவற்றையும் நீக்கினர்.

ஆரம்ப காலத்திலிருந்தே பிலிப்பைன் தீவுகளை வென்று தம் நாட்டுடன் இணைத்துக்கொண்டதால், அமெரிக்கர்கள் எந்தவித நலனையும் அடையவில்லை. இந்தத் தீவுகளால் அமெரிக்கர்களுக்கு நஷ்டமே ஏற்பட்டது. இத் தீவுகளுடன் செய்த வர்த்தகம் மிகுதியடைந்தது. 1901-ல் அமெரிக்கா 4 மிலியன் டாலர்கள் பெறுமானமுள்ள பண்டங்களை பிலிப்பைன் தீவுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்தது. 1939-ல் 83,400,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பண்டங்களை ஏற்றுமதி செய்தது. இத் தீவுகளிலிருந்து அமெரிக்கா பெற்ற இறக்குமதியின் மதிப்பு 1902-ல் 10 மிலியன் டாலர்களாக இருந்தது. 1939-ல் இந்த மதிப்பு 92,000,000 டாலர்களாக உயர்ந்தது. ஆனால், இந்த வர்த்தகத்தினால் அமெரிக்கா பயனடையவில்லை. பிலிப்பைன் தீவுகள் அனுப்பிய சர்க்கரை, தேயிலை, தேங்காய் முதலிய பண்டங்கள் அமெரிக்காவில் உற்பத்தியான பண்டங்களுடன் போட்டியிட்டன. முதலீட்டுக்கும் பிலிப்பைன் தீவுகள் ஏற்ற நாடாக இல்லை. 1935-ல் அமெரிக்கா 200 மிலியன் டாலரை இத் தீவுகளில் முதலீடு செய்திருந்தது. இதில் $\frac{1}{6}$ பாகம் அரசினர் பத்திரங்களில் முதலீடு செய்யப்பட்டிருந்தது. கியூபாவில் இதைப்போல் ஐந்து மடங்குக்கு மேற்பட்ட தொகையை முதலீடு செய்திருந்தனர். ஆசியப் பகுதியின் மிகுதியான வர்த்தகத்தை, பிலிப்பைன் தீவுகள்மூலம் அமெரிக்கா வளர்க்க முடியவில்லை. பிலிப்பைன் தீவுகளின் மக்கள் சுதந்திரம் வேண்டுமென்று கேட்டனர். அமெரிக்காவில் பேரரசுக்

கொள்கையைப் பலர் எதிர்த்தனர். அமெரிக்க விவசாயிகளும் இக் கொள்கையை வெறுத்தனர். இந்த மூன்று காரணங்களால் 1934-ல் டைடிங்ஸ் – மக்டுஃபி சட்டத்தை (Tydings – McDuffie Act) இயற்றி, பிலிப்பைன் தீவுகளுக்குச் சுதந்திரம் வழங்கினர். இத் தீவுகளிலிருந்து ஒருவரும் அமெரிக்காவில் குடியேறக்கூடாது. இவைகள் அமெரிக்காவுக்கு அனுப்பும் பண்டங்களுக்கு வரியைச் செலுத்தவேண்டும். 1934-ல் இத் தீவுகள் செய்த ஏற்றுமதியில் 87 சதவீதத்தை அமெரிக்கா பெற்றது. வரிகள் பண்டங்களின் விலைகளை உயர்த்தின. மேலும், இத் தீவுகள் ஜப்பானின் ஆக்கிரமிப்புக்குட்பட வேண்டிய நிலையும் ஏற்படலாம்.

அமெரிக்கா 1943-ல் பிலிப்பைன் தீவுகளின் சுதந்திரத்தை அங்கீகரித்தது. 1946-ல் இத் தீவுகளுடைய சுதந்திரம் நிலை நாட்டப்பட்டது. புதிய நிலைக்கு ஏற்றவாறு மாறுதல்களைச் செய்துகொள்ள இத் தீவுகளுக்குக் காங்கிரஸ் உதவியளித்தது. 1946-ல் பிலிப்பைன் வர்த்தகச் சட்டத்தை (Philippine Trade Act) இயற்றினர். இதன்படி பிலிப்பைன்கள் 8 ஆண்டுகளுக்குத் தடையற்ற வர்த்தகம் செய்துகொள்ளலாம். இதற்குப்பின் அமெரிக்கா ஆண்டுதோறும் 5 சதவீதம் சுங்க வரி விதிக்கும். மற்ற நாடுகளுடைய பண்டங்கள்மீது விதிக்கும் வரிகளைப்போலவே பிலிப்பைன் தீவுகளின் பண்டங்கள்மீது விதிக்கும் வரிகள் உயரும்வரை, 20 ஆண்டுகளுக்கு ஆண்டு தோறும் மேலும் 5 சதவீதம் வரியை விதிப்பார்கள்.

பிலிப்பைன் தீவுகளில் அமெரிக்கா தன் ஆதிக்கத்தை நிலை நாட்டியதால், தூரக்கிழக்குப் பகுதியில் குழப்பம் ஏற்பட்டது. இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலத்தில் இந்த நிலை உச்ச நிலையை அடைந்தது. சீன—ஜப்பான் போர் 1895-ல் முடிவடைந்ததும், ஜப்பான் ஃபார்மோசாவைக் (Farmosa) கைப்பற்றியது. கொரியாவிலும் தன் ஆதிக்கத்தைச் செலுத்தியது. ஃபிரான்சு, ஜெர்மனி, ரஷியா, இங்கிலாந்து முதலிய நாடுகள் சீனாவிடம் சில முக்கியமான துறைமுகங்களை நீண்ட காலக் குத்தகைக்கு விடவேண்டுமென்று கேட்டன. இத் துறைமுகங்களை இந்த நாடுகள் பொருளாதார ஆக்கிரமிப்புத் தளங்களாகப் பயன்படுத்தத் திட்டமிட்டன. அமெரிக்க வர்த்தகத்தைப் பாதுகாக்கும் நோக்கத்துடன், ஜான் ஹே (John Hay) என்பவர் 1899 செப்டம்பர் மாதம், தூரக்கிழக்குப் பகுதியில் அக்கறைகொண்ட ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கு ஒரு செய்தியனுப்பினார். இவர் 'சம வர்த்தக வாய்ப்புக் கொள்கையை ('Open door' policy) ஆதரித்தார். இதன்படி

(1) உடன்பாட்டுப்படி நிறுவிய துறைமுகங்களுக்கும், பல நாடுகளின் ஆதிக்கப் பகுதிகளுக்கும் மற்ற நாடுகள் தீங்கிழைக்கக் கூடாது. (2) சீன தேசத்துச் சுங்கவரிகளையே வசூல் செய்யலாம். இவைகளைச் சீன அலுவலர்களே வசூல் செய்யலாம். (3) துறைமுகங்களிலும் ரயில்வே வசதிகளைக் கொடுப்பதிலும் நாடுகளிடையே பேதங்கள் காட்டக்கூடாது. இக் கொள்கையை ரஷியா ஏற்றுக்கொள்ள மறுத்தது. இத்தாலி நீங்கலாக மற்ற நாடுகள் அமெரிக்காவுக்குச் சரிவரப் பதில் கொடுக்கவில்லை. ஆனால், ஹே இந்தக் கொள்கையைப் பல நாடுகள் ஆதரித்தன என்று சொல்லி செயற்படுத்த முடிவு செய்தார்.

சீனாவின் பொருளாதார உரிமையைக் காப்பாற்றும் இக் கொள்கையை ஹே (Hay) ஆதரித்தார். இதை ஒட்டிச் சீனாவின் அரசியல் ஒருமைப்பாட்டையும் ஆதரித்தார். 1900-ல் அயல்நாட்டு ஆக்கிரமிப்பாளர்களை எதிர்த்துச் சில சீனர்கள் கலகம் செய்தனர். பாக்சர் கலகம் (Boxer Rebellion) என்றழைக்கப்பட்ட இக் கலகத்தைக் காரணமாகக் காட்டி, ஐரோப்பிய நாடுகள் சீனாவைத் தம் நாடுகளுடன் சேர்த்துக் கொள்ள முயற்சி செய்யக்கூடாது. சென்ற 50 ஆண்டுகளில் சீனாவின் அரசியல், பொருளாதார ஒருமைப்பாட்டை அமெரிக்கா ஆதரித்தது. ரஷிய – ஜப்பான் போரும் (1904—1905) முதல் உலகப் போரும் இந்தக் கொள்கையைப் பாதித்தன. ஆனால், மீண்டும் 1921-ல் அமெரிக்கா வாஷிங்டன் மாநாட்டில் இக் கொள்கைக்குப் புத்துயிர் அளித்தது. 1931-ல் ஜப்பானியர்கள் மஞ்சூரியாவைப் படையெடுத்தபொழுது இக் கொள்கை பாதிக்கப்பட்டது.

முதல் உலகப் போர்வரை அமெரிக்காவின் அயல்நாட்டு முதலீடுகள்

1897-லிருந்து 1914 வரை அயல்நாடுகளில் அமெரிக்க முதலீடுகள் 5 மடங்கு பெருகின. கீழ்க்கண்ட புள்ளிவிவரங்கள் இதை விளக்கும். அமெரிக்கர்கள் மெக்சிகோவிலும் கனடாவிலுமே (Canada) பெரும்பாலும் பணத்தை முதலீடு செய்தனர் என்பதைப் புள்ளிவிவரங்கள் தெளிவுபடுத்துகின்றன. 1897-ல் மெக்சிகோவில் மிக அதிகமான தொகையையும், 1914-ல் கனடாவில் மிகுதியான தொகையையும் முதலீடு செய்திருந்தனர். இதன்பின் கனடாவிலேயே அமெரிக்கர்கள் மிகவும் அதிகமான தொகையை முதலீடு செய்திருந்தனர். முதல் உலகப் போருக்குப்பின் ஒரு குறுகிய காலத்தில் ஐரோப்பிய முதலீடு கனடாவைவிட மிகுதியாக இருந்தது. ஆனால், விரைவாக இந்த நிலை மாறியது.

1900-க்குப்பின் அமெரிக்கா கனடாவுடன் மிகுதியான பொருளாதாரத் தொடர்பு கொண்டது. இதற்கு மூன்று காரணங்கள் இருந்தன. (1) அமெரிக்கர்கள் கனடாவின் மார்க்கெட்டைக் கைப்பற்றி அங்குத் தம் பண்டங்களை விற்பனை செய்ய விரும்பினர். (2) தன் உற்பத்திக்குத் தேவையான கச்சாப் பொருள்களைக் கனடாவிலிருந்து பெற விரும்பியது. (3) டொமினியன் பகுதியைச் சேராத நாடு டொமினியன் நாடுகளுக்குப் பொருள் ஏற்றுமதி செய்தால், வரி செலுத்த வேண்டும். கனடாவிலேயே முதலீடு செய்து உற்பத்தி செய்தால், இந்த வரிகளைக் கொடுக்கவேண்டியதில்லை. தாமாக இயங்கும் கருவிகள், ரப்பர், மின்சாரப் பொருள்கள், இயந்திரங்கள், உலோகம், இரசாயனப் பொருள்கள், காகிதம், மரம் முதலிய தொழில்களில் அமெரிக்கா முதலீடு செய்தது.

பல பகுதிகளில் அமெரிக்கா செய்த நேரடி முதலீடும் பத்திர முதலீடும்

(மிலியன் டாலர்களில்)

பகுதிகள்	1897	1908	1914
ஐரோப்பா	151.0	489.2	691.8
கனடாவும் நியூ ஃபௌண்ட்லாந்தும்	189.7	697.2	867.2
கியூபாவும் மேற்கிந்தியத் தீவுகளும்	49.0	225.5	336.3
மெக்சிகோ	200.2	672.0	853.5
மத்திய அமெரிக்கா	21.2	41.0	93.2
தென்அமெரிக்கா	37.9	129.7	365.7
ஆப்பிரிக்கா	1.0	5.0	13.2
ஆசியா	23.0	235.2	245.9
ஓஷியானிகா	1.5	10.0	17.0
மற்ற உலக நாடுகள் (பாங்குத் துறை உட்பட)	10.0	20.0	30.0
மொத்தம்: நீண்டகாலக் கடன்...	684.5	2,524.8	3,513.8

1920-க்குப் பிறகு இங்கிலாந்தைவிட மிகுதியான தொகையை அமெரிக்கா முதலீடு செய்துவிட்டது. 1930-க்குப்பின் கனடாவின் சுரங்கத் தொழிலிலும் மின்சாரத் தொழிலிலும் மூன்றில் ஒரு பங்கை அமெரிக்கா கண்காணித்தது. மற்ற உற்பத்தித் தொழில்களில் கால்பாகம் அமெரிக்கர்கள்வசமே

இருந்தது. அமெரிக்கர்கள் கனடாவில் தம் நாட்டின் நிறுவனங்களுடைய கிளைகளை ஆரம்பித்து முதலீடு செய்தனர். புதிய நிறுவனங்களை ஆரம்பிக்கவில்லை.

1914-ல் கனடாவில் நாம் செய்த முதலீடும், மெக்சிகோவில் செய்த முதலீடும் ஏறக்குறைய ஒன்றாகவே இருந்தன. டயஸ் பதவியில் இருந்த காலத்தில், ஓராண்டுக்கு 40,000,000 டாலர்கள் வீதம் மெக்சிகோவில் அமெரிக்கர்கள் முதலீடு செய்தனர். 1914-ல் மெக்சிகோவில் அமெரிக்க முதலீடு சுமார் 850 மிலியன் டாலர்களாகப் பெருகியது. பல தொழில்களில் அமெரிக்கர்கள் முதலீடு செய்தனர். குறிப்பாக சுரங்கத் தொழில், உலோக உருக்குத் தொழில், இருப்புப்பாதைத் தொழில் முதலியவற்றில் ஏராளமான பணத்தை முதலீடு செய்தனர்.[9] மெக்சிகோவில் கலகமும், பத்தாண்டுகள் குழப்பமும் ஏற்பட்டபோதிலும், அமெரிக்க முதலீடு 1930ஆம் ஆண்டுவரை பெருகிற்று.

1914-ல் லத்தீன் அமெரிக்க நாடுகளிலும், மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலும் செய்த முதலீட்டைவிட அதிகமான தொகையை மெக்சிகோவில் முதலீடு செய்திருந்தனர். 1914-ல் மெக்சிகோவில் செய்த முதலீடு உச்சநிலையை அடைந்தது. ஆனால், லத்தீன் அமெரிக்க நாடுகளில், மேலும் அமெரிக்க முதலீடு பெருக ஆரம்பித்தது. 1897-ல் மேற்கிந்தியத் தீவுகளில் செய்த முதலீடு மெக்சிகோவின் முதலீட்டில் $\frac{1}{4}$ பாகமாக இருந்தது. 1919-ல் இது $\frac{2}{3}$ பாகமாயிற்று. 1897-க்குப்பின் 20 ஆண்டுகளில் கியூபாவில் அமெரிக்க முதலீடு விரைவில் பெருகிற்று. 1925-க்குப் பின் அமெரிக்கா இருப்புப்பாதைகள், சுரங்கங்கள், புகையிலை, அரசினர் பத்திரங்கள் முதலியவற்றில் 1000 மிலியன் டாலர்களை முதலீடு செய்தது. நேஷனல் சிட்டி பாங்க் ஆஃப் நியூயார்க்கும் (National City Bank of New York), தரகு நிறுவனங்களும் அமெரிக்கர்கள் முதலீடு செய்வதற்கு உதவிபுரிந்தன. பியூர்டோ ரிகோவின் செல்வத்தில் அரைப் பகுதி அமெரிக்கர்கள் வசம் இருந்தது. மற்ற மேற்கிந்தியத் தீவுகள் அமெரிக்க ஆதிக்கத்தில் இருந்தபோதிலும், அவைகளில் அமெரிக்கர்கள் மிகக் குறைந்த தொகையையே முதலீடு செய்தனர்.

1914-ல் மத்திய அமெரிக்காவில் அமெரிக்க முதலீட்டுத் தொகை 90 மிலியன் டாலர்களாக இருந்தது. மொத்த

[9] கீழ்க்கண்ட முக்கியமான தொழில்களில் அமெரிக்கர்கள் முதலீடு செய்தனர்: சுரங்க வேலையும் உலோக உருக்குத் தொழிலும் 140 மிலியன் டாலர்கள்; தொழில் உலோகங்கள் 1.62 மிலியன் டாலர்கள்; இருப்புப்பாதைகள் 110,400,000 டாலர்கள்; எண்ணெய் 85 மிலியன் டாலர்கள்; விவசாயம், தொழிலுற்பத்திபோன்ற மற்றத் துறைகளிலும் முதலீடு செய்தனர்: Cleona Lewis op. cit., pp. 578—604.

முதலீட்டில் $\frac{1}{3}$ பாகத்தை இருப்புப்பாதைகளிலும், $\frac{1}{3}$ பாகத்தை வெப்பமண்டலப் பழத்தொழிலிலும், $\frac{1}{3}$ பாகத்தைப் பொது நலத் தொழில்கள், விலையுயர்ந்த கற்களைச் சுரங்கங்களிலிருந்து எடுப்பது, அரசினர் பத்திரங்கள் முதலியவற்றிலும் முதலீடு செய்திருந்தனர். தென் அமெரிக்காவில் அமெரிக்க முதலீடு மிகுதியடைந்தது; மொத்தத்தில் மூன்றில் ஒரு பங்கைச் சுரங்கத் தொழிலில் முதலீடு செய்தனர். ஆனகோண்டா (Anaconda) செப்புக் கம்பெனியும், கென்னிகாட் (Kennicott) வசமிருந்த பிரேடன் செப்புக் கம்பெனியும் சிலி நாட்டில் (Chile) செப்புக் கம்பெனித் தொழிலில் முதலீடு செய்திருந்தன. ஒரு சிறிய தொகையை உயர்ந்தரகக் கற்களிலும், உலோகத் தொழிலிலும் முதலீடு செய்திருந்தனர். 1916 வரை எண்ணெய்த் தொழிலில் அமெரிக்கர்கள் ஊக்கம் காட்டவில்லை. பொதுநலத் தொழில்கள், உற்பத்தித் தொழில்கள், இருப்புப்பாதைத் தொழில் முதலியவற்றைவிட உலோகத் தொழிலிலேயே மிகுதியான தொகையை முதலீடு செய்தனர். 1914-ல் 20 மிலியன் டாலர்களை விற்பனை நிறுவனங்களிலும், 20 மிலியன் டாலர்களை எண்ணெய்த் தொழிலிலும் முதலீடு செய்திருந்தனர்.

பேரரசாட்சிக் கொள்கையை ஆதரித்தவர்கள் எதிர் பார்த்தபடி தூரக்கிழக்கில் அமெரிக்கர்கள் தம் வர்த்தகத்தைப் பெருக்கிக்கொள்ள முடியவில்லை. இலாபகரமான முறையில் முதலீட்டையும் செய்யமுடியவில்லை. 1897-ல் ஆசியாவுக்கு 39,270,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பண்டங்களை அமெரிக்கா ஏற்றுமதி செய்தது. அதாவது, மொத்த ஏற்றுமதியில் 3.74 பகுதியை ஆசியாவுக்கு அனுப்பியது. 20 ஆண்டுகளுக்குப்பின் 380,250,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பண்டங்களை, அதாவது, 6·05 சதவீதத்தை ஆசியாவுக்கு ஏற்றுமதி செய்தது. இதில் 37,150,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பொருள்களைச் சீனாவுக்கு ஏற்றுமதி செய்தது. ஆசியப் பகுதியில் மக்களுடைய வறுமையும், ஐரோப்பிய நாடுகளுடைய (ஜப்பான் உட்பட) போட்டியுமே அமெரிக்காவின் குறைந்த ஏற்றுமதிக்குக் காரணங்கள். 1897-ல் அமெரிக்கர்கள் மொத்தம் 23 மிலியன் டாலர்களை முதலீடு செய்தனர். இதில் நேரிடை முதலீடும் பத்திர முதலீடும் அடங்கியுள்ளன. 20 மிலியன் டாலர்களை எண்ணெய் உற்பத்திப் பங்கீட்டுத் தொழிலில் முதலீடு செய்தனர். எஞ்சிய தொகையை விற்பனை நிறுவனங்களில் முதலீடு செய்தனர். 1914-க்குள் (பிலிப்பைன் தீவுகள் உட்பட) ஆசியாவில் 235,200,000 டாலர்களை முதலீடு செய்தனர். இதில் அரைப் பாகத்தை ஜப்பான் அரசாங்கத்திற்குக் கடன் கொடுத்ததால், பத்திர முதலீடாக இருந்தது.

கனடா, கியூபா, மெக்சிகோ, தென்அமெரிக்கா முதலிய நாடுகளுக்கு அமெரிக்கா மிகுதியான அளவில் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு உதவி செய்யவில்லை. ஆனால், தூரக்கிழக்கில் சீனாவுடன் எல்லா நாடுகளும் நேர்மையான முறையில் வர்த்தகம் செய்யவேண்டுமென்று அமெரிக்கர்கள் வற்புறுத்தினர். மேலும், சீனாவின் அரசியல், பொருளாதார ஒருமைப்பாட்டைக் காப்பாற்ற அமெரிக்கா பாடுபட்டது. இருப்புப்பாதை போன்ற தொழில்களைச் சீனாவில் பெருக்குவதற்கு மக்கின்லி (Mckinley) காலத்திலிருந்து வில்சன் காலம்வரை அமெரிக்க அரசாங்கம் உதவிசெய்தது. ஆனால், இந்த முயற்சி தோல்வி அடைந்தது. இதற்கு இரு காரணங்கள் இருந்தன. (1) மற்ற இடங்களில் முதலீடு செய்வதிலும், அமெரிக்கப் பொருளாதாரச் சீரமைப்பிலும் அமெரிக்கர்கள் தம் முழுக் கவனத்தைச் செலுத்தினர். (2) ஐரோப்பிய நாடுகளும் ஜப்பானும் அமெரிக்காவுடன் போட்டியிட்டன.

பேரரசாட்சியை நிலைநாட்டும் முறை

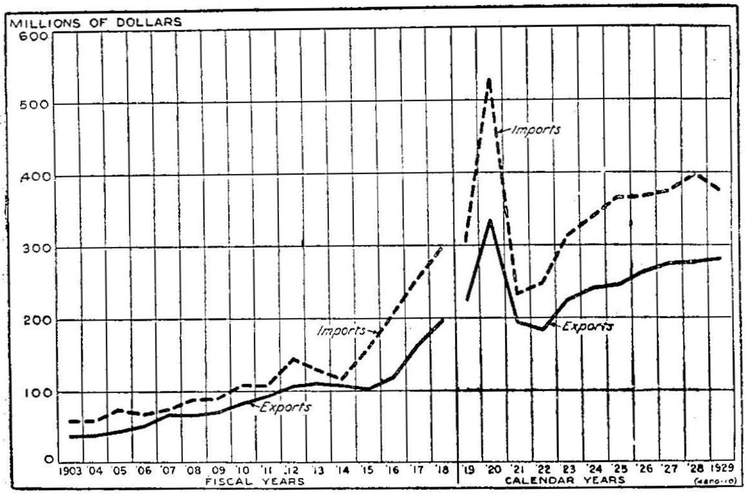
பேரரசாட்சிமுறை எப்படி வளர்ச்சியடைந்தது என்பதை விவரமாகப் பார்த்தோம். கீழ்க்கண்ட முறைகளைத் தனித் தனியாகவோ அல்லது சில வழிகளைச் சேர்த்தோ பின்பற்றிக் கடந்த 80 ஆண்டுகளில் புதிய பேரரசாட்சி முறையை வல்லரசுகள் நிலைநாட்டின. (1) சில நாடுகள்மீது படையெடுத்து இராணுவ ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்டுவது போயர் போரையும் (Boer War) ஸ்பானிய அமெரிக்கப் போரையும் இதற்கு உதாரணமாகக் கொடுக்கலாம். (2) உடன்படிக்கைகள் மூலம் சில பகுதிகளை ஆங்காங்கு வாழும் மக்களிடம் வாங்குவது. ஆப்பிரிக்காவில் ஐரோப்பியர் பல பகுதிகளை இந்த முறையைப் பின்பற்றியே வாங்கினார்கள். (3) ஊதாரித்தனமாகச் செலவு செய்யும் வலியற்ற அரசாங்கங்களுக்குக் கடன் உதவி செய்து, அவை கடன் தொகையைத் திருப்பிக் கொடுக்கமுடியாமல் தவிக்கும்பொழுது, நாட்டின் நிதி நிருவாகத்தை ஏற்றுக்கொள்ளுதல். அமெரிக்கா ஹெய்ட்டி, சான்டோ டாமினிகோ (Santo Dominigo) தீவுகளையும், இங்கிலாந்து எகிப்தையும் இந்த முறையில் கைப்பற்றின. (4) சில நாடுகள் பின்தங்கிய நாடுகளில் முதலீடு செய்தன. அந்த நாட்டு மக்களுடன் முதலீடு செய்தவர்கள் நல்லுறவைக் கொள்ளாததால், அவர்கள் தாய்நாட்டின் உதவியை வேண்டினர். இந்த வாய்ப்பைப் பயன்படுத்தித் தாய்நாடு தன் ஆதிக்கத்தைப் பின்தங்கிய நாட்டின்மீது நிலைநாட்டியது.

இந்த நாடுகள் தம் நாட்டினரது முதலீட்டைப் பாதுகாக்கவே பிற நாடுகளின் விவகாரங்களில் தலையிட்டன. அமெரிக்கா ஹவாய் (Hawaii) தீவை இந்த வழியில் கைப்பற்றியது.

வல்லரசுகள் பேரரசாட்சியைப் பல படிகளில் வளர்த்தன. முதன்முதலில் கிறிஸ்து மதப் பாதிரியார்கள் பின்தங்கிய நாடுகளுக்குச் சென்றனர். இவர்களைத் தொடர்ந்து முதலாளிகள் இந்த நாடுகளில் முதலீடு செய்தனர். வர்த்தகத் தொடர்புகளும் வளர்ந்தன. பின்தங்கிய நாடுகளில் மக்கள் அயல்நாட்டினரை வெறுத்ததால், வல்லரசுகள் தம் நாட்டின ருக்கும், அவர்களுடைய முதலீட்டுக்கும் பாதுகாப்பளிக்க முன் வந்து, இறுதியில் இந்த நாடுகளில் தம் ஆதிக்கத்தை நிலை நாட்டினர். இந்த நாடுகளைத் தம் நாடுகளுடன் சேர்த்துக் கொள்ளாமல் காப்பாளர் ஆட்சிப் பகுதிகளாகவே (Protectorates) வைத்துக்கொண்டனர். கியூபாவை இந்த முறையில் அமெரிக்கா தன் ஆதிக்கத்தின்கீழ்க் கொண்டுவந்தது. மற்ற எல்லாக் காப்பாளர் ஆட்சி நாடுகளையும்விட கியூபாவில் அமெரிக்கர்கள் மிகுதியான தொகையை முதலீடு செய்தனர்.

17, 18ஆம் நூற்றாண்டுகளில் பின்பற்றிய பேரரசாட்சி முறையைப்போல் அல்லாமல் பிறகு வேறு முறையை வல்லரசுகள் கையாண்டன. ஆனால், இரண்டு முறைகளும் ஒரே நோக்கத்தைக் கொண்டிருந்தன. அதாவது, முதலீடு செய்யும் நாடுகள் பொருளாதார நலன்களை அடையவேண்டும். அமெரிக்க ஆதிக்கத்திற்குட்பட்ட பல நாடுகள் தம் சுதந் திரத்தை இழந்தன. ஆனால், இந்த நாடுகளில் பொருளாதார நிலை உயர்ந்தது; வாழ்க்கைத் தரமும் உயர்ந்தது. வெப்ப மண்டல நோய்களைக் கண்டிக்கும் மருந்துகள் கிடைத்தன; போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் பெருகின; சுகாதார வசதிகளும் பெருகின. மேலும், நிலையான அரசாங்கம் ஏற்பட்டது; கல்வி வசதிகளும் பெருகின. தன்னலமற்ற மனப்பான்மையுடன் அமெரிக்கர்கள் இந்த நலன்களைப் பின்தங்கிய நாடுகளுக்குக் கொடுத்தார்கள் என்று நாம் ஒப்புக்கொள்ள முடியாது. எனினும், அமெரிக்கர்கள் ஓரளவு தம் பொறுப்பை உணர்ந் தனர். பொருளாதாரப் பேரரசாட்சி முறை வளர்ந்தபொழுது, பின்தங்கிய நாடுகளுடன் நமது வர்த்தகமும் வளர்ச்சி யடைந்தது. இதைப் பின்னேவரும் வரைபடம் எடுத்துக் காட்டும். அமெரிக்காவின் அரசியல் அதிகாரம் சில நாடுகளை எட்டவில்லை. ஆனால், இந்த நாடுகளுடன் வர்த்தகத் தொடர்புகள் வளர்ந்தன. இந்த நாடுகளிலும் அமெரிக்கப்

பொருளாதார முதலீடு, மற்றப் பேரரசாட்சிக்குட்பட்ட நாடுகளைப் போலவே பெருகிற்று. உதாரணமாக, ஜப்பான் நாட்டில் 1933-ல் அமெரிக்கா 418 மிலியன் டாலர்களை முதலீடு செய்தது. பிலிப்பைன் தீவுகளில் இத் தொகையில் அரைப் பாகத்தையே முதலீடு செய்தனர்.



(From *Commerce Yearbook*, 1930, I, 88.)

பேரரசாட்சிக் கொள்கையைப்பற்றி மேலும் ஒரு கருத்தைக் கூறவேண்டும். விரிவடைந்த முதலாளித்துவ நாடுகள் (ஐரோப்பாவிலும் அமெரிக்காவிலும் உள்ள நாடுகள்) பின்பற்றிய முறையையே நாம் இதுவரை விளக்கினோம். முதலாளித்துவம் வளர்ச்சியடைந்தால் இந்தப் பொருளாதார, அரசியல், கலாசாரப் பேரரசாட்சிக் கொள்கையும் வளரும் என்றும், முதலாளித்துவமல்லாத வேறு பொருளாதார அமைப்பில் இந்த மாறுதல்கள் ஏற்படாவென்றும் சிலர் கருதுகின்றனர். ஆனால், இக் கருத்துத் தவறானது. முதலாளித்துவத்தைப் பின்பற்றும் அமெரிக்காவும், சோஷலிசப் பாதையில் முன்னேறும் இங்கிலாந்தும் பேரரசாட்சி முறையை விட்டு விலகி மீட்சியடைகின்றன. ஆனால், பொதுவுடைமைக் கொள்கையைப் பின்பற்றும் ரஷியா புதிய பகுதிகளில் தன் ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்டுகின்றது. 1939-லிருந்து சுமார் 8 அல்லது 10 நாடுகளுடைய சுதந்திரத்தை ரஷியா பறித்து விட்டது. இந்த நாட்டினர் ரஷியாவைச் சார்ந்து வாழ வேண்டிய நிலைமையில் இருக்கின்றார்கள். இவர்கள் பொரு

ளாதார, அரசியல், கலாசார சுதந்திரத்தை இழந்தனர். முதலாளித்துவ நாடுகள் கையாண்ட வழிகளைப் பொதுவுடைமை நாடு பின்பற்றவில்லை.

பேரரசாட்சி முறையிலிருந்து மீட்சியடைதல்

இதுவரை 20ஆம் நூற்றுண்டில் நமது பேரரசாட்சிக் கொள்கை எப்படி வளர்ச்சியடைந்தது என்பதை விளக்க முயற்சி செய்தோம். சில பகுதிகளில் வர்த்தகமும் முதலீடும் நன்கு வளர்ந்தபோதிலும், இத் துறையில் அமெரிக்கர்கள் முழு வெற்றி காணவில்லை. பிலிப்பைன் தீவுகள்மூலம் 'சீனுவின் எல்லையற்ற மார்க்கெட்டுகளை' அமெரிக்கா கைப்பற்ற முடியவில்லை. 'சம வர்த்தக வாய்ப்புக் கொள்கை'யைப் போர் தொடுக்காமல் வெற்றிகரமாகப் பின்பற்ற முடியவில்லை. இக் கொள்கையைச் செயற்படுத்துவதற்காக அமெரிக்கா, தூரக் கிழக்கில் போரை ஆரம்பிக்க விரும்பவில்லை. இறுதியில் இப் பகுதியில் ஜப்பானே போரை ஆரம்பித்தது. கரிபியன் பகுதியில் அமெரிக்க அரசாங்கம் 'ரூஸ்வெல்ட் முறை'யைப் பின்பற்றி, அங்குள்ள நாடுகள் அமெரிக்கர்களுக்குச் செலுத்த வேண்டிய தொகைகளை வசூல் செய்தது. இது செயலாற்றுவதற்கு முடியாத பணியாக இருந்தது. மேலும், அமெரிக்கத் தொழிலதிபர்கள் தென்பகுதி மக்களுடைய ஒத்துழைப்பைக் கொண்டே தம் பண்டங்களுக்கு விரிவான ஒரு மார்க்கெட்டை நிறுவவேண்டியிருந்தது. பேரரசு நாடுகள் அமெரிக்கர்களுக்கு இலாபத்தைக் கொடுக்கமாட்டா. அவைகள்மூலம் அமெரிக்கா பொருளை இழக்க வேண்டியதாகும் என்ற உண்மையை அமெரிக்கர்கள் உணர்ந்தனர். ரூஸ்வெல்ட் முறையையும், பொருளாதாரப் பேரரசுக் கொள்கையையும் மக்கள் வெறுத்தனர். மேலும், இக் கொள்கையை அரசாங்கம் பின்பற்றுவதை மக்கள் விரும்பவில்லை.

அமெரிக்கா-ஸ்பானியப் போருக்குப்பின் வளர்ச்சியடைந்த பேரரசு முறையிலிருந்து அமெரிக்கா மீட்சியடைந்தது. 1934-ல் காங்கிரஸ் ஒரு சட்டமியற்றி பிலிப்பைன் தீவுகளுக்குச் சுதந்திரம் வழங்கியது. ரூஸ்வெல்ட் முறையைக் கைவிட்டு, லத்தீன், அமெரிக்க நாடுகளுடன் அமெரிக்கா, 'அண்டைவீட்டுக்காரர்கள் கொள்ளவேண்டிய நல்லுறவை' வளர்த்தது. 1924-ல் சான்டோ டாமினிகோ தீவிலிருந்து அமெரிக்க இராணுவத் தலையீடு மறைந்தது. 1933, 1934ஆம் ஆண்டுகளில் நிகார்குவா, ஹெய்ட்டி தீவுகளிலிருந்த அமெரிக்கக் கப்பல்கள் தாய்நாடு திரும்பின. 1934, 1939ஆம் ஆண்டுகளில்

நிகார்குவா, பனமா நாடுகள் அமெரிக்காவுடன் புதிய உடன்பாட்டைச் செய்துகொண்டு, சுதந்திரம் பெற்றன. அமெரிக்க நாடுகள் பல மாநாடுகளில் சந்தித்தன. இந்த மாநாடுகளில் அமெரிக்கா தன் புதிய கொள்கையை விளக்கியது. 1933-ல் மான்டிவிடியோவில் (Montevideo) நடந்த மாநாட்டில், அமெரிக்க நாடுகளின் விவகாரங்களில் எந்த நாடும் தலையிடுவதை அமெரிக்கா கண்டித்தது. 1938-ல் லிமாவில் (Lima) அமெரிக்கா ரூஸ்வெல்ட் முறையைப் புறக்கணித்தது. மற்ற நாடுகளுடன் உடன்படிக்கைகள்மூலம் வர்த்தகச் சலுகைகளைப் பெற்றுப் பொருளாதாரத் தொடர்புகளை வளர்க்கும் முறையையே அமெரிக்கா ஆதரித்தது. இராணுவப் படையெடுப்பை அமெரிக்கர்கள் வெறுத்தனர். இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலத்தில் மன்ரோ கொள்கையைக் கைவிட்டு, மேற்குப் பகுதியைப் பாதுகாக்க அமெரிக்கா ஏற்பாடுகள் செய்தது. இப் பணியில் மற்ற அமெரிக்க நாடுகளின் ஒத்துழைப்பை நாடியது: பிறகு நடந்த மாநாடுகளில் இக் கொள்கையையே வற்புறுத்தியது. அமெரிக்காவின் செயல்கள் யாவும் இக் கொள்கையை ஒட்டியே அமைந்துள்ளன.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

Faulkner, H. U., 'The Decline of Laissez Faire', chap. 4.

Williams, B. H., 'American Diplomcy', chaps. 5–9.

Bemis, S. F., 'A Diplomatic History of the United States', chaps. 27–30, 35, 38–41.

Bemis, S. F., 'The Latin American Policy of the United States', chaps. 8, ff.

Criswold, A. W., 'The Far Eastern Policy of the United States', chaps. 1, 4.

Perkins, Dexter, 'Hands Off', chaps. 7, 9.

Flugel, F., and Faulkner, H. U., 'Readings in Economic and Social History of the United States', chap. 19.

27. அமெரிக்காவும் முதல் உலகப் போரும்

உலகப் போருக்குமுன் பொருளாதாரக் கொள்கையின் போக்கு—தலையிடாக் கொள்கையின் மறைவு

உள்நாட்டுப் போர்க்காலத்திலிருந்து 1914 வரை அமெரிக்கப் பொருளாதார வளர்ச்சியைச் சென்ற 8 அதிகாரங்களில் பார்த்தோம். இந்த 50 ஆண்டுகளில் நிகழ்ந்த முக்கியமான பொருளாதார மாறுதல்களை நாம் தெளிவாகக் காணலாம். இந்த மாறுதல்களைத் தொடர்ந்து நாட்டின் பொருளாதாரக் கொள்கையும் மாறுபாடடைந்தது. உள் நாட்டுச் சீர்திருத்தங்களுக்கும் தொழில் முன்னேற்றத்திற்கும், மத்திய அரசும் மாநில அரசாங்கங்களும் அவ்வப்போது உதவிபுரிந்த போதிலும் பொதுவாக அமெரிக்க அரசாங்கம் தலையிடாக் கொள்கையைப் (Laissez Faire) பின்பற்றியது. உள்நாட்டுப் போருக்குப்பின் பொருளாதார வளர்ச்சி தொடர்ந்து ஏற்பட்டது. அதேகாலத்தில் அரசாங்கம் தலையிடாக் கொள்கையை மிக்க ஆர்வத்துடன் பின்பற்றியது. இக் கொள்கையில் அமெரிக்கர்கள் அளவுகடந்த நம்பிக்கையைக் கொண்டிருந்தனர். இதற்குச் சில காரணங்கள் இருந்தன. மத்திய காலத்தில் அரசினர் பல வழிகளில் தொழில்களைக் கட்டுப்பாடு செய்தனர். இக் கட்டுப்பாடுகள் தொழில் முன்னேற்றத்தைத் தடைசெய்தன. 18ஆவது நூற்றாண்டின் இறுதியிலும் 19ஆவது நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்திலும் ஆடம் ஸ்மித் (Adam Smith), ஜான் ஸ்டூவர்ட் மில் (John Stuart Mill) போன்ற பொருளாதார வல்லுநர்கள் இத் தலையிடாக் கொள்கையை நன்கு விளக்கி இதன் நலன்களை எடுத்துக்காட்டினார்கள். சார்லஸ் டார்வின் (Charles Darwin—1859) என்பவர் 'ஆரிஜின் ஆஃப் ஸ்பீஷீஸ்' (Origin of Species) என்ற நூலில் எழுதிய கருத்துகள் இக் கொள்கைக்கு ஆதரவு தந்தன. இக் கொள்கையை வளர்க்கும் போட்டியில் மிகத் தகுதி வாய்ந்த

வர்களே வெற்றிபெறுவார்கள். செல்வப் பங்கீட்டில் சமநிலை மறையலாம். பலர் வாழ்க்கையில் பல தொல்லைகளுக்கு இலக்காகலாம். ஆனால், திறமையற்றவர்கள் போட்டியில் தோல்வியடைவது இயற்கையே.

இக் கொள்கை நாட்டின் பொருளாதாரத்தை நன்கு வளர்த்தது. பொருளாதாரப் போட்டியில் உச்சநிலையை அடைந்தவர்கள் தலையிடாக் கொள்கையை ஆதரித்தனர். 1880 முதல் 1900 வரை உள்ள காலத்தைத் தலையிடாக் கொள்கையின் பொற்காலம் என்று கூறலாம். ஆனால், நாட்டின் சாதாரணக் குடிமகன் இதில் நம்பிக்கை கொள்ளவில்லை. பல இன்னல்களுக்கு இலக்கான விவசாயிகள் இக் கொள்கையை வெறுத்தனர். ரெயில்வேத் தொழில்களின் ஊழல்கள், இந்த வெறுப்பை அதிகப்படுத்தின. பெரிய தொழிலதிபர்கள் பல தொழில் நிறுவனங்களையும், அவைகளுடைய முதலையும் ஒன்று படுத்தியதைச் சிறிய தொழிலதிபர்கள் வெறுத்தனர். இவர்கள் தலையிடாக் கொள்கைக்கு ஆதரவு கொடுக்கவில்லை. ஐரோப்பாவிலும், ஆஸ்திரேலியாவிலும் அரசினர் தொழில் உற்பத்தித் துறையில் தலையிட்டு நேர்மையற்ற முறைகளைக் கண்டித்தனர். இக் கொள்கையை மக்கள் விரும்பினர். அமெரிக்காவில் வரையறையற்ற வாய்ப்புகள் உள என்ற நம்பிக்கையைப் பலர் இழந்தனர். தலையிடாக் கொள்கை சிலருக்கு ஏராளமான பணத்தை ஈட்ட உதவி செய்தது. பொதுமக்களுக்கு நன்மை செய்யவில்லை. இந்த நூற்றாண்டின் முதல் பத்து ஆண்டுகளில் அரசினர் கொள்கையில் மக்கள் கொண்டிருந்த வெறுப்பு உச்சநிலையை அடைந்தது. இதை அறிந்த தியோடர் ரூஸ்வெல்ட் (Theodre Roosevelt) பொருளாதாரச் சமூக விவகாரங்களில் அரசினர் தலையீட்டை ஆதரித்தார். பல மாநிலங்களிலும் இதற்கு ஆதரவு கிடைத்தது.

முதன்முதலாக 1887-ல் இராச்சியங்கள் வாணிகச் சட்டத்தையும், 1890-ல் ஷெர்மன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்தையும் இயற்றினர். இதைத் தொடர்ந்து நாட்டின் பொருளாதாரச் சமூக விவகாரங்களில் அரசினர் தலையிட்டனர். அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகள் நாளடைவில் வளர்ந்துகொண்டே சென்றது. நேர்மையற்ற முறைகளைத் தடைசெய்வதோடு மட்டுமல்லாமல் பொருளாதாரத் துறையில் பல முக்கியமான கட்டுப்பாடுகளையும் அரசினர் கொணர்ந்தனர். 1912-ல் போக்குவரத்துத் துறையில் அரசினர் தொழில் செய்ய ஆரம்பித்துப் பார்சல் முறையைத் (Parcel Post) துவக்கினர். அதே ஆண்டில் அஞ்சல் அலுவலக டெபாசிட்டு முறையை (Postal Savings Banks) ஆரம்

பித்தனர். அரசாங்க விவசாயத் துறையை 1889-ல் துவக்கி, விவசாயத்திற்கு உதவியளித்தனர். இதேபோல் வர்த்தக - தொழிலாளர்கள் துறையை (Department of Commerce and Labour) 1903-ல் ஆரம்பித்தனர். 1913-ல் இவ்விரு துறைகளையும் தனித்தனியாகப் பிரித்தனர்.

பல மாநிலச் சட்டங்கள், மத்திய அரசாங்கத்தின் சட்டங்களைவிட, மிக விரைவான முறையில் தலையிடாக் கொள்கையை நீக்கின. இப் பணியில் விஸ்கான்ஸின் (Wisconsin) இராச்சியமே மற்ற மாநிலங்களுக்கு வழிகாட்டியாக இருந்தது. 1900-லிருந்து 1905 வரை லா போலெட் (La Follette) என்பவர் இத் துறையில் ஊக்கம் காட்டினார். சமூகச் சீர்திருத்தச் -சட்டங்களுக்கு விஸ்கான்ஸின் ஓர் ஆராய்ச்சிக் கூடமாக இருந்ததென்று கூறலாம். இந்த மாநில அரசு ரெயில்வே குழுவினரின் அதிகாரங்களைப் பெருக்கியது. பொதுநலப் பணித் துறையில் கட்டணங்களையும், மதிப்புகளையும் நிர்ணயம் செய்வதற்கு ஒரு குழுவை இந்த மாநில அரசாங்கம் அமைத்தது. தொழிலாளர்கள்பற்றிய சட்டங்களை அமலில் கொண்டுவர ஒரு குழுவையும், வரிகளை நேர்மையான முறையில் விதிப்பதுபற்றி ஆராய்ச்சி செய்ய ஒரு குழுவையும் அமைத்தனர். இவ்வரசாங்கம் 1911-ல் வருமானவரியை விதித்தனர். இதைத் தொடர்ந்து, 1913-ல் மத்திய அரசாங்கமும், மற்ற மாநில அரசாங்கங்களும் சட்டங்கள் இயற்றி வருமான வரியை விதித்தன.[1] பெரும்பாலும் எல்லா மாநிலங்களும் சொத்துப் பேறு வரிகளையும் விதித்தன. மாநிலங்களுடைய செலவுகள் மிகுதி யடைந்ததாலும் மக்களுடைய கருத்துகள் மாறியதாலும் இந்த வரிகளை விதித்தனர்.

20ஆம் நூற்றாண்டில் இயற்றிய தொழிலாளர்கள்பற்றிய சட்டங்களையும், மற்றச் சமூகக் கட்டுப்பாடுகளை அமலில் கொண்டுவந்த சட்டங்களையும் இங்கு விளக்கவேண்டியதில்லை. மக்கள் வேண்டிய சமூகக் கட்டுப்பாடுகளை அரசியல் கட்சிகள் எப்படி ஆதரித்தன என்பதையும் இங்கு விளக்கமாகக் கூறவேண்டியதில்லை. 'பல பொருளாதார வல்லுநர்கள் பழைய

[1] உள்நாட்டுப் போர்க்காலத்தில் வருமானவரிச் சட்டத்தை இயற்றினர். உயர்நீதிமன்றம் 1895-ல் இரண்டாவது முறை இச் சட்டத்தை அரசியலமைப்புக்கு விரோதமானது என்று புறக்கணித்தனர். 1913-ல் அரசியலமைப்புக்கு ஒரு மாறுதல் கொணர்ந்தனர். இதற்குப்பின் அதே ஆண்டில் இயற்றிய வருமானவரிச் சட்டத்தை அரசினர் அமலில் கொண்டுவந்தனர். 1952-ல் மாநிலங்களில் மூன்றில் ஒரு பகுதியும், கொலம்பியா மாவட்டமும் இந்த வரியை விதித்தன. நியூ ஹாம்ஷயரில் (New Hampshire) இதுபற்றிய சட்டம் வட்டிக்கும் இலாப ஈவுக்குமே பொருந்தும்.

பொருளாதாரக் கோட்பாடுகளையும், தலையிடாக் கொள்கையையும், தடையற்ற வர்த்தகக் கொள்கையையும் புறக்கணித்தனர். தொழிலாளர்களுடைய குறைகளை இவர்கள் பரிசீலனை செய்து, ஜெர்மனி, இங்கிலாந்து நாடுகளைப்போல் சோஷலிச முறையை உருவாக்கும் சட்டங்களை இயற்றுவதில் அக்கறை காட்டினர்......வயதானவர்களுக்கு உதவிப் பணம் கொடுத்தல், தற்செயலாக ஏற்படும் விபத்துகள், நோய் முதலியவற்றைச் சமாளிக்க இன்சூரன்சுத் திட்டத்தை ஏற்படுத்துவது போன்ற மிகவும் முற்போக்கான சட்டங்களை ஒரு மாநிலமும் இயற்றவில்லை என்றபோதிலும், ஜெர்மனி, இங்கிலாந்து, ஆஸ்திரேலியா போன்ற நாடுகளைப்போலவே அமெரிக்க மாநிலங்களும் முற்போக்கான சட்டங்களை இயற்றின' என்று டாக்டர் பியர்டு (Dr. Beard) 1914-ல் குறிப்பிட்டார்.[2]

தலையிடாக்கொள்கையும் தடையற்ற போட்டியும் ஒன்றோடொன்று தொடர்பு கொண்டவை. இக் கொள்கை இரு வழிகளில்—உள்ளும் புறமும் படிப்படியாக மறைந்தது. அதாவது, போட்டியிடுவோர் ஒன்று சேர்ந்து சர்வாதீனங்களை (Monopolies) ஏற்படுத்திப் போட்டியை ஒழிக்க முன்வந்தனர். இந்த விதமாகப் போட்டியை முதலாளிகளே ஒழிக்க ஆரம்பித்தனர். இதன் விளைவாக மக்களுடைய வேண்டுகோளுக்கிணங்கி அரசினர் தலையிடவேண்டிய நிலை ஏற்பட்டது. வில்சன் கூறுவதுபோல் மக்களுடைய சுதந்திரத்தைக் காப்பாற்றுவதற்கு அரசாங்கக் கட்டுப்பாடு தேவையாயிற்று.[3] முதலாளிகள் போட்டியை ஒழித்த பிறகு அரசினர் கட்டுப்பாடுகள்மூலம் அதை மீண்டும் நிலைநாட்ட முயற்சிசெய்தனர்.

உற்பத்திச் சாதனங்களைப் பாதுகாத்தல்

தலையிடாக் கொள்கை நலிவுற்றதற்கு 1900-க்குப்பின் உற்பத்திச் சாதனங்களைப் பாதுகாக்கவேண்டுமென்று எழுந்த அவா ஒரு காரணமாகும். மூன்று நூற்றாண்டுகளுக்கு வரையறையற்ற உற்பத்திச் சாதனங்களும், கச்சாப் பொருள்களும், நிலங்களும் கிடைக்குமென்று அமெரிக்கர்கள் ஊதாரித்தனமாகப் பொருள்களைச் செலவுசெய்தனர். ஆனால், மக்கள் தொகை பெருகினமையாலும், கச்சாப் பொருள்களுடைய

[2] C. A. Beard, 'Contemporary American History'. p.p. 304-305.

[3] தலையிடாக்கொள்கையைப்பற்றிய மிக்க விவரங்களைக் கீழ்க்கண்ட நூல்களில் காணலாம். 'The Quest for Social Justice', 'The Decline of Laissez Faire' by H. V. Faulkner.

விலைகள் உயர்ந்தமையாலும் உற்பத்திச் சாதனங்களை விரைவில் அழிந்துபோகாமல் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்ற உண்மையை மக்கள் உணர்ந்தனர். நமது காடுகளும், சுரங்கப் பொருள்களும் என்றும் குறையாத களஞ்சியங்கள் அல்ல என்று ஆராய்ச்சி செய்தவர்கள் கூறினார்கள்.[4] காடுகளில் ஐந்தில் நான்கு பாகத்தைத் திருப்பியமைக்கும் நோக்கமில்லாமல் அழித்துவிட்டனர். நிலக்கரியைத் தவிர மற்றச் சுரங்கப் பொருள்கள் அனைத்தும் 20ஆவது நூற்றாண்டின் முடிவில் செலவழிக்கப்பட்டுவிடும் என்று கணக்கிட்டனர். கால் பாகம் பிட்டுமின் நிலக்கரியையும் (Bituminous Coal), அரைப் பாகம் ஆந்திரசைட்டையும் (Anthrasite) பல மிலியன் காலன்கள் நில எண்ணெயையும் பயன்படுத்தாமலே நிலத்தில் விட்டு வைத்தனர். மரங்களைச் செம்மையான முறையில் வெட்டிப் பயன்படுத்தாததால் நிலங்கள் அரிக்கப்பட்டன. அடிக்கடி வெள்ளம் ஏற்பட்டது. இதனால் நிலம் தன் செழிப்பை இழந்தது. பண்டங்களை உற்பத்தி செய்வதில் மட்டுமல்லாமல் பயன்படுத்தும்பொழுது அவைகளை வீணாக்கினர். எந்த நாகரிகம் வளர்ந்த நாட்டிலும் அமெரிக்காவைப்போல் மக்கள் உயிரை மிக அற்பமானதாகக் கருதவில்லை. புள்ளிவிவரங்களைச் சேகரித்தவர்களில் மிகக் குறைவாகக் கணக்கெடுத்தவர்கள் கூட அமெரிக்காவில் 1920-ல் தொழிற்கூடங்களில் உயிரிழந்தவர்களின் எண்ணிக்கையை 20,000 என்றும், காயம்பட்டவர் எண்ணிக்கையை 2 மிலியன் என்றும் கூறினர்.[5] 1928-ல் 250,000 டன்கள் நிலக்கரி உற்பத்தி செய்தால் ஒருவன் உயிரை அதற்குப் பலியாகக் கொடுக்கவேண்டியிருந்தது.

[4] தலைநகரத்தில் உள்ள ஒரு பத்திரிகை நடைபெறுவதற்குப் பயன்படுத்திய பொருள்கள்பற்றிய புள்ளிவிவரங்கள் நாம் எப்படி இயற்கைச் சாதனங்களை விரைவில் பயன்படுத்திவிடுகிறோம் என்பதை எடுத்துக் காட்டும். சிகாகோ டிரிப்யூன் (Chicago Tribune) என்ற பத்திரிகையின் ஞாயிறு பிரதியை வெளியிடுவதற்கு 54 ஏக்கர் நிலத்தில் விளைந்த மரத்தையும், 21 டன் கந்தகத்தையும், 665 டன் நிலக்கரியையும், 63,000 H. P. மின்சக்தியையும், 18,200,000 காலன் நீரையும், 28 டன் சுண்ணாம்புக் கற்களையும், 800 டன் காகிதத்தையும் பயன்படுத்தினர் என்று அப் பத்திரிகையின் பொதுத்தொண்டுக் கழகம் (Republic Service Bureau) கூறியது. நியூயார்க் வர்ல்ட் (New York World) பத்திரிகையைச் சேர்ந்த எம். எஸ். வில்லியம்ஸ் (M. S. Williams) என்பவர் அப் பத்திரிகை வெளியீட்டுக்காகப் பயன்படுத்திய பொருள்கள்பற்றிய புள்ளிவிவரங்களைக் கொடுக்கின்றார். 1924-ல் அப் பத்திரிகை 400 அல்லது 450 டன்கள் காகிதத்தையும், ஒரு டன் காகிதத்திற்கு 1400-லிருந்து 1700 பவுண்டுவரை நிலக்கரியையும், சுமார் 50 ஏக்கர் நிலத்தில் விளையும் மரங்களைக்கொண்டு செய்த மரக்கூழையும் பயன்படுத்தியது.

[5] C. R. Daugherty எழுதிய 'Labour Problems in American Industry'—(chap. 5) நூலைப் பார்க்கவும்.

(1928ஆம் ஆண்டு மிகக் குறைவான உயிர்ச்சேதமுடைய ஆண்டாகும்.) ஆனால், இந்த நிலை நீடிக்கவில்லை. இராச்சியங்களுக்கு இடைப்பட்ட வர்த்தகக் குழு 1919-ல் இருப்புப் பாதைத் தொழிலில் 2,000 பேர்கள் உயிரிழந்தனர் என்றும், 131,000 பேர்கள் காயமடைந்தனர் என்றும் கூறியது.

உற்பத்திச் சாதனங்களையும், குடிமக்களின் உயிரையும் பலமுறைகளில் பாதுகாக்கலாம், கிப்போர்ட் பிஞ்சாட் (Gifford Pinchot), ஃப்ரெடெரிக் ஹேன்ஸ் நியெவல் (Frederick Haynes Newell) முதலியவர்கள் செய்த கிளர்ச்சியின் விளைவாகப் 'பாதுகாப்பு இயக்கம்' (Conservation Movement) தோன்றியது. ஜனாதிபதி ரூஸ்வெல்டும் இதை ஆதரித்தார். புவியமைப்பு இயல்துறையில் (Geological Survey) பணியாற்றிய ஜான் வெஸ்லி பவல் (John Wesley Powell) என்பவர் 1860-க்குப்பின் நாட்டின் புல்தரைகளைப் பாதுகாக்கவேண்டுமென்று முறையிட்டார். மீட்சித்துறையில் (Reclamation Service) தலைமை எஞ்சினியராகப் பணியாற்றிய நீவெல் (Newell) நீர்ப்பாசன வசதிகளும், உற்பத்திச் சாதன சீரமைப்பும் எவ்வளவு அவசியம் என்பதை 1890-க்குப்பின் எடுத்துக்காட்டினார். மத்திய அரசு இவர் கருத்தை ஏற்றுக்கொண்டு 1894-ல் காரே சட்டத்தையும், 1902-ல் நியூலாந்து சட்டத்தையும் இயற்றியது. அமெரிக்கக் காட்டு வேலையில் பணிபுரிந்த பிஞ்சாட் (Pinchot) காடுகளைப் பாதுகாக்கவேண்டிய அவசியத்தை மக்களுக்கு உணர்த்தினார். இவர்கள் கருத்தை ஏற்றுக் கொண்டு ரூஸ்வெல்ட் 1908-ல் கவர்னர்கள் (Governors) மாநாட்டைக் கூட்டினார்.

இதன் விளைவாக 40 இராச்சியங்களில் பாதுகாப்புக் குழுக்கள் (Conservation Committees) ஏற்படுத்தப்பட்டன. மத்திய அரசும் ஒரு பாதுகாப்புக் குழுவை நிறுவியது. இது பற்றிய செய்தி நாடெங்கும் விளம்பரமாயிற்று. கடந்த ஆண்டுகளில் பொருள்களையும் உற்பத்திச் சாதனங்களையும் வீணாக்கியதைப் பலர் கண்டனம் செய்தனர். உற்பத்திச் சாதனங்களை, குறிப்பாக நீர்ப்பாதைகளைச் செம்மையான முறையில் பயன்படுத்தவேண்டுமென்பதை மக்கள் உணர்ந்தனர். நிலத்தையும், அதன் அடிவாரத்தில் உள்ள உற்பத்திச் சாதனங்களையும் பாதுகாக்கவேண்டும் என்றும், அதற்காக அரசாங்கம் சட்டங்களை இயற்றவேண்டுமென்றும் பலர் கருதினர். நேர்மையற்ற முறையில் பல நிறுவனங்கள் காடுகளையும், சுரங்கங்களையும் பெறுவதற்குப் பழைய சட்டங்கள் இடம் கொடுத்தன. இதே முறையில் நீர்சக்திச் சாதனங்

களும் அழியாமல் இருக்க ரூஸ்வெல்ட் 172 மிலியன் ஏக்கர் நிலத்தைப் பொதுமக்கள் உபயோகத்திலிருந்து மீட்டார். காங்கிரஸ் சபை இத் துறையில் அரசினருடன் ஒத்துழைக்க வில்லை. சிலர் பாதுகாப்பு இயக்கத்தை எதிர்த்தனர். எனினும் உண்மையான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது.

மனித சக்தியையும், மக்கள் உயிரையும் காப்பாற்றுவதற் காகப் பல சமூகச் சீர்திருத்தச் சட்டங்களை இயற்றினர். 20ஆம் நூற்றாண்டில் இத் துறையில் பல சட்டங்களை இயற் றினர். தொழிலாளர் துறையைச் சேர்ந்த குழந்தைகள் நலனையும், பெண்டிர் நலனையும் பாதுகாக்கும் கழகம் (Women and Children Bureau of the Department of Labour) சுகாதாரக் கல்வி, பொதுநலத்துறைகள் முதலிய சமூகச் சட்டங்களை அமலில் கொண்டுவந்தன. சமயத்துறையிலும் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. சமூகப் பொருளாதாரச் சீர்திருத்தங்களைக் கிறித்துவ சமயம் (கத்தோலிக்கப் பிரிவினரும், பிராட் டெஸ்டென்டு பிரிவினரும்) ஆதரித்தது. பாதுகாப்பு இயக்கம் தோன்றியதால் தலையிடாக் கொள்கை நலிவுற்றது. ஆனால், இவ்வியக்கம் மனித சமுதாயத்திற்கு மிகப் பெரிய பொருள் சேதத்தையும் உயிர் சேதத்தையும் விளைவித்த முதல் உலகப் போர் தொடங்கியதும் தோன்றியது ஒரு விந்தையாகும்.

வருமானமும் செல்வத்தின் பங்கீடும்

முதல் உலகப் போருக்குமுன் அமெரிக்க மக்களுடைய நலனைப்பற்றிய ஆராய்ச்சிகள் செய்யும் ஒருவன், நாட்டுச் செல் வத்தைப் பாதுகாக்கவேண்டிய அவசியத்தையும், அதன் உற்பத்தியையும், பங்கீட்டையும் செம்மையான முறையில் அமைக்கவேண்டிய அவசியத்தையும் அறிவான். 1900ஆம் ஆண்டின் மக்கள் கணிப்புப்படி 88,500,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள செல்வத்தை நாடு கொண்டிருந்தது. 1914-ல் இத் தொகை இரண்டு மடங்குக்குமேல் மிகுதியடைந்தது. ஒவ்வொருவருடைய செல்வமும் மிகுதியடைந்தது. தேசிய வருமானமும் கணிசமான முறையில் அதிகரித்தது. 1919-க்கு முன் இதுபற்றிய புள்ளிவிவரங்கள் கிடைக்கவில்லை. அந்த ஆண்டிலிருந்து கிடைத்த விவரங்களைக் கீழ்க்கண்ட அட்ட வணையில் காணலாம். இப் புள்ளிவிவரங்களை நோக்கும் பொழுது 1900-லிருந்து விலைவாசிகள் உயர்ந்ததை நாம் மனத்தில் கொள்ளவேண்டும். குறிப்பாக 1914-க்குப் பிறகு பணவீக்கம் ஏற்பட்டது. 1913ஆம் ஆண்டின் விலைகளைக் கொண்டு கணக்கெடுத்தால், 61,000,000,000 டாலர்கள்

மதிப்புக்கொண்டிருந்த 1918ஆம் ஆண்டின் வருமானம் 38,800,000,000 டாலர்களுக்குக் குறையும். தலா வருமானம் (per capita income) 586 டாலரிலிருந்து 372-க்குக் குறையும்.

பட்டியலில் உள்ள புள்ளிவிவரங்களிலிருந்து தொழிலாளர்களுடைய பணவருமானம் (money income) மிகுதியடைந்தது என்று நாம் கருதக்கூடாது. (1) வெகுசில தொழிலாளர்களே கண்ணியமான வாழ்க்கை நடத்துவதற்கு வேண்டிய வருமானத்தைப் பெற்றனர்கள். (2) உண்மைக் கூலி (real wage) மிகக் குறைந்த அளவே உயர்ந்தது. இவ்விரண்டு உண்மைகளையும் பொருளாதார வல்லுநர்கள் 1914-ல் ஏற்றுக்கொண்டனர். டக்லஸ் (Douglas) என்பவர் 1890-லிருந்து மக்களுடைய வருமானங்கள் அடைந்த மாறுதல்களை ஆராய்ச்சி செய்தார். இவர் விவசாயத்துறையில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் நீங்கலாக மற்றத் தொழிலாளர்களுடைய வருமானக் குறியீட்டெண் (Index number) 1897-ல் 98ஆகவும், 1914-ல் 104ஆகவும் இருந்தது ; விவசாயத்துறைத் தொழிலாளர்களையும் சேர்த்துக் கணக்கெடுத்தபின் குறியீட்டெண் 1897-ல் 97ஆகவும் 1914-ல் 107ஆகவும் இருந்தது என்று குறிப்பிடுகிறார். உற்பத்தித் தொழிற்கூடங்களில் பணியாற்றும் தொழிலாளர் ஒரு மணிநேர வேலைக்குப் பெற்ற ஊதியம் 1900-லிருந்து 1914 வரை உயரவே இல்லை என்றும் இவர் கூறுகின்றார். பயிற்சி பெறாத தொழிலாளியின் கூலி குறைந்தது. ஆனால், 1917-ல் இக் கூலி 1897ஆம் ஆண்டு இருந்த நிலையை அடைந்தது. 1914-க்குப்பின் 1924-க்குள் தொழிலாளர்களுடைய வாராந்திர வருமானம் 19 சதவீதம் உயர்ந்தது என்று டக்லஸ் கூறுகின்றார். போருக்குப்பின் தொழிலாளர்களுடைய உண்மைக் கூலி கணிசமான அளவு உயர்ந்தது. ஆனால், ஆசிரியர்களைத் தவிர மற்ற உடலுழைப்பு வேலை செய்யாமல் வேறு பணிகளைச் செய்வோரின் வருமானம் குறைந்தது என்று டக்லஸ் கருதுகிறார்.[6]

மொத்தத் தேசிய வருமானத்தில் தொழிலாளர்கள் அடைந்த விகிதத்தைக் கணக்கிட்டால், 1920-க்குப்பின் அவர்களுடைய வருவாய்ப் பகுதி மிகக் குறைந்த அளவே அதிகரித்தது என்று கூறலாம். மொத்த வருமானத்தில்

[6] H. U. Faulkner எழுதிய 'Decline of Laissez Faire' (p.p. 251 ff); Paul H. Douglas எழுதிய 'Real Wages in United States', (1890-1926 - அட்டவணைகள் 25, 59, 147, pp. 111, 174 - 184, chap. 22) என்ற நூல்களில் இதுபற்றிய விவரங்களைக் காணலாம்.

தேசிய வருமானம், 1909—1918

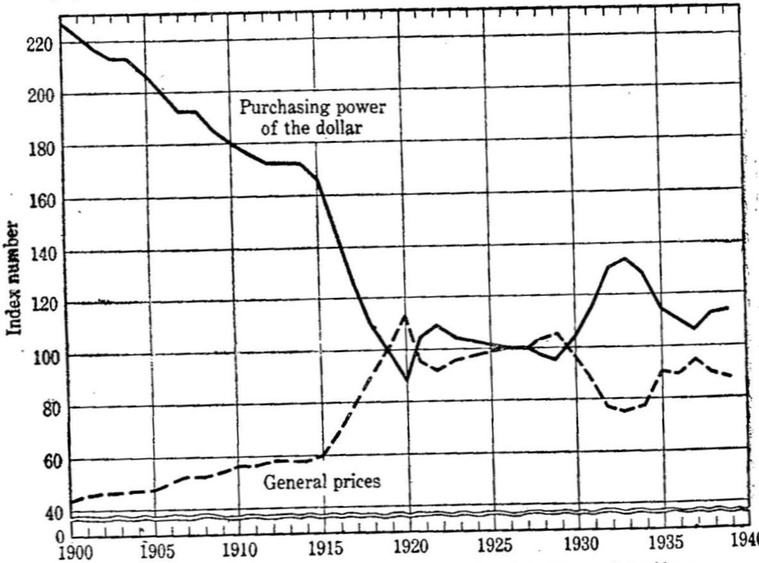
ஆண்டுகள்	தேசிய வருமானம் (பிலியன்களில்)	மக்கள்தொகை (பிலியன்களில்)	தலா வருமானம் (டாலர்களில்)
1909	28.8	90.37	319
1910	31.4	92.23	340
1911	31.2	93.81	333
1912	33.0	95.34	346
1913	34.4	97.28	354
1914	33.2	99.19	335
1915	36.0	100.43	358
1916	45.4	101.72	446
1917	53.9	103.06	523
1918	61.0	104.18	586

Income in United States its Amount and Distribution 1909—1919 by the staff of the National Bureau of Economic Research, Inc, 1921. அட்டவணைகள் 1, 9, 11, (vol, 1) pp. 13, 64, 68. முதலியவைகளிலிருந்து எடுக்கப்பட்ட விவரங்கள்.

அவர்கள் பெற்ற விகிதமும், அவர்களுடைய உண்மைக் கூலியும் எப்படி இருந்தபோதிலும், 1929-க்கு முன் 40 ஆண்டுகளில் அவர்களுடைய வாழ்க்கைத்தரம் உயர்ந்தது என்பதை மறுக்க முடியாது. இந்த முன்னேற்றத்திற்கு இரு காரணங்கள் இருந்தன. (1) புதிய இயந்திரங்கள் வேலையின் கடுமையைக் குறைத்தன; அவர்களுக்கு வாழ்க்கையில் பல வசதிகளை அளித்தன. (2) சமூகச் சீர்திருத்தச் சட்டங்கள் அவர்களுடைய நலனைப் பாதுகாத்து அவர்கள் நிலையைச் சீர்படுத்தின. அவர்கள் நிலை பொதுவாக உயர்ந்தபோதிலும், பலர் 1914-ல் இருந்த நிலையிலேயே இருந்தனர். போருக்குப்பின் தொழிலாளர்கள் இயக்கங்கள் நலிவுற்றதால் அவர்களுடைய நிலை பாதிக்கப்பட்டது. 1914-ல் அவர்கள் இருந்த நிலையைவிட 1932-ல் வலியற்ற நிலையில் இருந்தார்கள்.

இப் பிரச்சினையின் வேறு ஒரு கூற்றை நாம் கவனிக்க வேண்டும். அமெரிக்காவில் தலா வருமானமும் சொத்தும் ஐரோப்பிய நாடுகளைவிட அதிகமாக இருந்தபோதிலும், 1940-க்கு முன் செல்வப் பங்கீட்டில் அதிகமான வேறுபாடில்லை. ஜனநாயக முறையைப் பின்பற்றிய, வளமுள்ள உற்பத்திச் சாதனங்களைக்கொண்ட புதிய நாட்டில் இருந்த இந்தப் பங்கீடு குறிப்பிடத்தக்கது. ஒருவர் தயாரித்த கணக்குப்படி 1890-ல் மொத்தக் குடும்பங்களில் $\frac{7}{8}$ பகுதி $\frac{1}{8}$ பாகம் செல்வத்தைக் கொண்டிருந்தன. மொத்தக் குடும்பங்களில் ஒரு சதவீதம்

99 சதவீதத்துக்கு மேற்பட்ட செல்வத்தைக் கொண்டிருந்தன.[7] பத்தாண்டுகளுக்குப்பின் இந்த நிலையில் மாறுதல்கள் ஏற்படவில்லை. விஸ்கான்ஸினில் மாவட்டங்களில் இறப்புறுதிச் சான்றுகளைப் பரிசீலனை செய்து நடத்திய ஆராய்ச்சியிலிருந்து 1900-ல் மிகவும் வறுமையான நிலையில் இருந்த $\frac{2}{3}$ பகுதி மக்கள் 5 அல்லது 6 சதவீதச் செல்வத்தையே பெற்றிருந்தனர் என்று தெரியவருகின்றது. மிகவும் ஏழ்மையானநிலையில் இருந்த 4/5 பகுதி மக்கள் 10 சதவீதத்திற்கும் குறைவான செல்வத்தைக் கொண்டிருந்தனர். ஆனால், மிகப் பணக்காரர்களான ஒரு சத வீதத்தினர் இறப்புறுதிச் சான்றுகள்மூலம் கணக்கெடுத்த செல்வத்தில் அரைப் பகுதியைக் கொண்டிருந்தனர்.



(From P. F. Gemmill and R. H. Blodgett, *Economics Principles and Problems*, Harper & Brothers.)

டாலரின் பொதுவிலைகளும் வாங்கும் சக்தியும், 1900—1940 (1926=100)

விஸ்கான்ஸினில் கிராமாந்தரப் பகுதிகளும், மில்வாகி (Milwaukie) போன்ற நகரங்களும் உள. மஸாசுசெட்ஸ் பகுதியில் தயாரித்த கணக்குகளும் இதேபோல் இருப்பதால், விஸ்கான்ஸினில் இருந்த நிலையே நாடெங்கும் நிலவியது என்று நாம் கருதலாம்.[8] இந்தக் கணக்குகள்படி மக்கள்தொகையில்

7 C.B. Sphar, 'The Present Distribution of Wealth in United States', pp. 65-70.

8 W.I. King. 'The Wealth and Income of the people of the United States', pp. 72-87, 90-115.

80 சத வீதத்தினர் மிகவும் ஏழ்மையான நிலையில் இருந்தனர். நாட்டின் செல்வம் பெரிய பணக்காரர்களாகிய 20 சதவீதத்தினரிடம் இருந்தது. இந்த நிலை 1940வரை மாறவில்லை.

வருமானத்தைவிடச் செல்வப் பங்கீட்டில் மிகுதியான வேறுபாடுகள் இருந்தபோதிலும் வருமான வரி அறிக்கைகள் இறப்புறுதிச் சான்றுகளுடைய முடிவை ஒத்திருக்கின்றன. 1920ஆம் ஆண்டுப் போர்க்காலத்துப் பணவீக்கம் குறைய ஆரம்பித்தது. அதற்குப்பின் வந்த மந்தகால நிலை தொடங்கிற்று. ஆகையால், இந்த ஆண்டை மாதிரியாகக்கொண்டு நாம் கணக்கிடலாம். 1920-ல் பணவீக்கம் முற்றிலும் குறையவில்லை. இந்த ஆண்டில்கூட, பத்து வயதுக்கு மேற்பட்டவர்கள் (வேலை செய்து பிழைப்பவர்கள்) ஓராண்டில் பெற்ற வருமானம் 1,000 டாலர்களுக்கு மேற்படவில்லை. அரசினர் கணக்குப்படி 5 பேர்கள்கொண்ட ஒரு குடும்பத்திற்கு ஆண்டுக்குக் குறைந்தபட்சம் 2,200 டாலர்கள் கண்ணியமான வாழ்க்கை நடத்துவதற்கு வேண்டும். மக்கள் வருமானங்கள் பற்றிய புள்ளிவிவரங்களை அரசினர் உதவியுடன்கூட எளிதில் சேகரிக்க முடியாது. 1920-ல் வருமானங்களைப் பெற்ற மக்களில் ஒரு சதவீதத்திற்கும் குறைவானவர்கள், நாட்டின் செல்வத்தில் 12 சதவீதத்தைப் பெற்றனர். பத்து சதவீதத்தினர் மொத்த வருமானத்தில் 34 சதவீதத்தைப் பெற்றனர். மொத்த வருமானத்தில் 64.35 சதவீதத்தைப் பெற்றவர்கள் ஆண்டுக்கு 1,000 முதல் 5,000 டாலர்கள்வரை வருமானத்தைப் பெற்றூர்கள், ஆனல், இவர்கள் மொத்த வருமான வரியில் 15.43 சதவீதத்தையே செலுத்தினுர்கள்.

மக்களுடைய வருமானத்திலும் செல்வப் பங்கீட்டிலும் இவ்வளவு வேறுபாடுகள் இருந்தபோதிலும், முதல் உலகப் போருக்குமுன் 10 ஆண்டுகளில் அமெரிக்கச் சமுதாயம் மிக விரைவில் முன்னேறியது. அமெரிக்கப் பொருளாதாரம் வியக்கத்தக்க அளவு வளர்ச்சியடைந்துவிட்டது. பொருளாதார வாழ்க்கையைச் சிறந்த முறையில் அரசினர் ஒழுங்குபடுத்தினர். நாட்டின் பொருளாதார, அரசியல், சமூகக் குறைபாடுகளைச் சிலர் எடுத்துக்காட்டி, அரசியல் கொள்கையைக் கண்டனம் செய்தனர். இதிலிருந்தே மக்களுடைய போக்கும் மனநிலையும் மாறிவிட்டன என்பதை நாம் அறியலாம், புதிய நிலையை அறிந்து, பழைய நேர்மையற்ற பொருளாதார அமைப்பை மாற்றுவதற்கும், குறைகளை அகற்றுவதற்குச் செம்மையான கொள்கையைப் பின்பற்றுவதற்கும் நாடு தயாராகிவிட்டது. நாடெங்கும் பழைய பொருளாதார அமைப்பை

மாற்றவேண்டுமென்ற அவா பரவியது. இராச்சியங்களில், குடியொப்பம் (Referendum), மீட்பு (Recall), துவக்க உரிமை (Initiative) முதலியவைமூலம், மாநில அரசாங்கங்களேயும், மாவட்ட நிருவாகங்களேயும் செல்வம் படைத்தவர்கள் சுரண்டலிலிருந்து மக்கள் விடுவிக்க முயற்சி செய்தனர். மக்கள் தாங்களே அதிகாரத்தைச் செலுத்த முயற்சி செய்தனர். அரசியலமைப்பின் 17ஆம் மாறுதல் இதே நோக்கத்தைக் கொண்டது. நகரின் கழிசடைப் பகுதிகளைச் சீர்படுத்தி அமைக்கவும், பெண்களையும் குழந்தைகளையும் பாதுகாக்கவும், மக்களுக்குக் கல்வி, சுகாதாரம், பொழுதுபோக்கு முதலிய வசதிகளைக் கொடுக்கவும் 20ஆம் நூற்றாண்டில் பல சட்டங்களை இயற்றினார்கள். இச் சட்டங்கள் அமெரிக்காவின் புதிய போக்கை விளக்கும் கிளேட்டன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்தின் (Clayton Anti Trust Act) மூலம், போருக்குமுன் சர்வாதீனங்களைத் தடை செய்தனர். ஃபெடரல் வர்த்தகக் குழுச் சட்டத்தின் (Federal Trade Commission Act) மூலம் பெரிய தொழில் நிறுவனங்களைக் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்படுத்தினர். ஃபெடரல் ரிசர்வ் சட்டப்படி (Federal Reserve Act) நாட்டின் பாங்குமுறையைச் சீரமைத்தனர். அண்டர்உட் சட்டப்படி (Underwood Act) உள்நாட்டுப் போரிலிருந்து சுங்கவரி முறையை ஒழுங்குபடுத்தினர்.

நடுநிலைக் கொள்கைக் காலம்

இந்த நூற்றாண்டில் சமூகச் சீர்திருத்த இயக்கம் உச்ச நிலையை அடைந்தபொழுது பல சட்டங்களை வில்சன் காலத்தில் இயற்றினார்கள். 1914ஆம் ஆண்டின் கோடைகாலத்தில் முதல் உலகப்போர் தொடங்கியது. இரண்டு ஆண்டுகள் சென்றபின் அமெரிக்காவும் இப் போரில் இறங்கியது. சமூகச் சீர்திருத்த இயக்கம் இதற்குப்பின் மறைந்தது. அக் காலத்தில் அன்றாடம் பத்திரிகைகளைப் படிப்பவர்கள் எதிர்பாராத அளவில், வியக்கத்தக்க விளைவுகள் ஏற்பட்டன. நான்காண்டுகள் ஐரோப்பிய நாடுகள் ஒன்றை ஒன்று அழிக்கும் பணியில் ஈடுபட்டிருந்தன. மிலியன் கணக்கான தொழிலாளர்கள் தம் உற்பத்தி வேலையைவிட்டு நாசப் பணியில் அமர வேண்டியதாயிற்று. பல ஆண்டுகளாகச் சேமித்து வைத்திருந்த செல்வத்தை எல்லாம் இப் பணியில் செலவு செய்தனர். போரில் 7,450,000 பேர்கள் உயிரிழந்தனர். பலர் காயமடைந்து அதன் விளைவாக விரைவில் மாண்டனர். போரில் நேரடியாகப் பங்கெடுத்துக்கொள்ளாத மக்களும் நோய்,

பட்டினி முதலியவற்றுக்கு இலக்காயினர். இத்தகைய சேதங்களைத் தவிர அரசினர். 186,000,000,000 டாலர்களை உதவிப் பணம் கொடுப்பதற்காகவும், பொருளாதாரச் சீரமைப்புக்காகவும் செலவுசெய்ய வேண்டியிருந்தது. போரில் நேரடியாகக் கலந்துகொண்ட நாடுகள் மேற்கூறிய செலவுகளைச் சமாளிப்பதற்காகத் தம் சக்தியை மீறிக் கடன்வாங்கின. போரைத் தொடர்ந்து 20 ஆண்டுகள் உலகில் கடனும், பணவீக்கமும் அதிகரித்தன. போர், உலகின் நிதிமுறை, வர்த்தகமுறை, தொழில்முறை முதலியவைகளைச் சீர்குலைத்தது. பொருட்சேதமும், உயிர்ச் சேதமும் ஏற்பட்டனவே தவிர, அவைகளால் சிறந்த பயன் எதுவும் ஏற்படவில்லை. பிற்காலத்தில் ஏற்படவிருந்த மிகப் பெரிய போருக்கு முதல் போர் முன்னோடியாகவே மூண்டது.

பிரெஞ்சுப் புரட்சியையும், நெப்போலியன் போர்களையும் தொடர்ந்து ஏற்பட்ட விளைவுகளே முதன்முதலில் உலகப்போரைத் தொடர்ந்தும் ஏற்பட்டன. 1913, 1914ஆம் ஆண்டுகளில் ஓர் இலேசான பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்டது. போரைத் தொடர்ந்து பொருளாதார அமைப்புக் குலைந்ததால் மந்தத்தின் விளைவுகள் அதிகரித்தன. ஆனால், 1915 லிருந்து ஐந்தாண்டுகளில் அமெரிக்கப் பொருளாதாரம் வியக்கத்தக்க அளவு விரிவடைந்தது. முதன்முதலில் ஐரோப்பியர்களுடைய தேவையும், பின்னர், அமெரிக்கா போரில் கலந்துகொண்டதாலும் நாட்டின் விவசாய உற்பத்தியும் தொழிலுற்பத்தியும் பெருகின. சமாதான காலத்தில் ஐரோப்பியர்கள் உற்பத்தி செய்யும் பொருள்களைப் புறக்கணித்துவிட்டதால் அமெரிக்காவிலிருந்தே இப் பொருள்களை வாங்க வேண்டியதாயிற்று. நெப்போலியன் போர்கள் காலத்தில் அமெரிக்கா விவசாயப் .பொருள்களையே பெரும்பாலும் ஏற்றுமதி செய்தது. ஆனல், இப்பொழுது சுரங்கப் பொருள், ஓரளவு உற்பத்தியான பொருள்கள், போர்த் தளவாடங்கள் முதலியவற்றை ஏற்றுமதி செய்தன. போர் மூண்டதால் ஐரோப்பிய நாடுகள் பல தொல்லைகளுக்கு இலக்காயின என்று குறிப்பிட்டோம். முதலில் அமெரிக்காவுக்குத் தன் பண்டங்களை விற்பனை செய்யப் புதிய வாய்ப்புகள் ஏற்பட்டபோதிலும், பிறகு நேரடிப் போரில் கலந்துகொண்டதால் தான் அடைந்த இலாபங்களை இழக்கவேண்டியதாயிற்று.

பலர் எடுத்த கணக்குகள்படி 1914-லிலிருந்து 1918 வரை நாட்டின் உற்பத்தி 15 சதவீதம் மிகுதியடைந்தது. ஆனல், போருக்கு வேண்டிய பல பொருள்களை மிகுதியான அளவில்

அமெரிக்கா உற்பத்தி செய்தது. உலோக உற்பத்தியும் சுரங்கப் பொருள்கள் உற்பத்தியும் முதன்முதலில் அதிகரித்தன. இரும்புக்கனி உற்பத்தி 1914-ல் 41,439,000 (நீண்ட) டன்களாக அதிகரித்தது. இவ்வுற்பத்தி 1911-ல் 75,288,000 டன்களாக அதிகரித்தது. செம்பு, 1,150,137,000 டன்களிலிருந்து 1,886,120,000 டன்களாகவும், துத்தநாகம் 343,000 (குறுகிய) டன்களிலிருந்து 584,600 டன்களாகவும், பிட்டுமினஸ் நிலக்கரி 422,703,000 (குறுகிய) டன்களிலிருந்து 551,790,000 டன்களாகவும், பெட்ரோலியம் 265,762,000 பீப்பாய்களிலிருந்து 335,315,000 பீப்பாய்களாகவும் மிகுதியடைந்தன. மிகுதியான பருத்தி, மரம், கோதுமைகள், கம்பளி, தோல் முதலிய பண்டங்கள் தேவைப்பட்டதால் விவசாயத்துறையிலும் உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்பட்டது. 1915-ல் பருத்திக்கு மிகுதியான தேவை இல்லை. அதன் விலை ஒரு பௌண்டுக்கு 8.5 செண்டுகளாக இருந்தது. இந்த விலை 35.9 சென்டுகளாக உயர்ந்தது. 1913-ல் 763,380,000 புஷெல்கள் கோதுமை உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. இவ்வுற்பத்தி 1915-ல் 1,025,800,000 புஷெல்களாக உயர்ந்தது. 1916, 1917, 1918 ஆண்டுகளில் கோதுமை விளைச்சல் குன்றியது. ஆனால், மொத்த உற்பத்தி இந்த ஆண்டுகளில் கூட 900,000,000 புஷெல்களாக இருந்தது. 1913-ல் 97 சென்டுகளாக இருந்த கோதுமையின் விலை 1920-ல் 2·73 டாலர்களாக உயர்ந்தது. 1913 ல் 2,445,988,00 புஷெல்களாக இருந்த தானிய உற்பத்தி 1917-ல் 3,065,233,000 புஷெல்களாக மிகுதியடைந்தது. 1917 வரை நாடு காணாத உற்பத்தியை அந்த ஆண்டில் செய்தனர். முன்பைவிட மிகுதியான உலோகத்தையும், விவசாயப் பண்டங்களையும் உற்பத்தி செய்ததோடல்லாமல், அயல்நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதியான பல பொருள்களை உள்நாட்டிலேயே உற்பத்தி செய்ய ஆரம்பித்தனர். உதாரணமாக, சாயம், பொட்டாஷ், இரசாயனப் பொருள்கள், விஞ்ஞானக் கருவிகள், மூக்குக்கண்ணாடிகள் முதலியவைகளை உள்நாட்டிலேயே உற்பத்தி செய்தனர். போரின் விளைவாக இரசாயனத் தொழில் நாட்டில் விரைவாக வளர்ச்சியடைந்தது.

உணவு, கச்சாப் பொருள்கள் உற்பத்தியில் அமெரிக்காவே முதன்மையான இடம் பெற்றுள்ளது. ஆகையால், போர்க் காலத்திலும் அதன் பின்பும் அயல்நாட்டினர் மிகுதியான பண்டங்களை அமெரிக்காவிலிருந்து வாங்கினர். ஜெர்மானிய நீர்மூழ்கிக் கப்பல்கள் நாச வேலையில் ஈடுபட்டிருந்தபோதிலும்

அமெரிக்காவின் அயல்நாட்டு வர்த்தகம் மிகுதியடைந்தது. போர் தொடங்குவதற்கு முன் பத்தாண்டுகளில் அமெரிக்காவின் இறக்குமதியைவிட ஏற்றுமதி அதிகமாக இருந்தது. ஏற்றுமதிப் பண்டங்களின் மதிப்பு, இறக்குமதிப் பண்டங்களின் மதிப்பை விட சுமார் 450 அல்லது 500 மிலியன் டாலர்கள் மிகுதியாக இருந்தது. இச் சாதக அயல்நாட்டு வாணிபக் கொடுப்பல் நிலையைப் (Favourable Balance of Trade) பயன்படுத்தி, அமெரிக்கர்கள் வாங்கிய கடனுக்குக் கொடுக்கவேண்டிய வட்டி, இலாப ஈவு, கப்பல் கம்பெனிகளுக்குச் செலுத்த வேண்டிய கட்டணங்கள் முதலியவற்றைச் செலுத்தினர். அமெரிக்காவில் குடிபுகுந்தவர்களும், வெளிநாடுகளில் பிரயாணம் செய்த அமெரிக்கர்களும் செய்த செலவையும் சாதக வாணிபக் கொடுப்பல் நிலையைக்கொண்டு சமாளிக்க முடிந்தது. 1914ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 30ஆம் தேதி இறக்குமதியின் மதிப்பைவிட ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 435,800,000 டாலர்கள் மிகுதியாக இருந்தது. 1917-ல் ஏற்றுமதியின் மதிப்பு இறக்குமதியைவிட 3,567,800,000 டாலர்களாக அதிகரித்தது. 1914-லிலிருந்து 1920-க்குள் ஏற்றுமதி மூன்று மடங்கு பெருகியது. இதைக் கீழ்க்கண்ட அட்டவணையில் காணலாம்.

1914-லிலிருந்து 1921 வரை அமெரிக்காவின் அயல்நாட்டு வர்த்தகம்

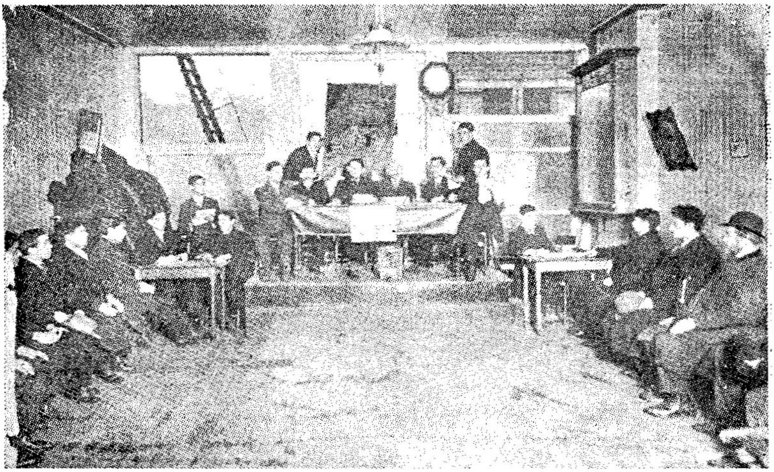
மிலியன் டாலர்களில்

* ஆண்டு	உள்நாட்டுப் பொருள்களின் ஏற்றுமதி	பொருள்களின் இறக்குமதி	இறக்குமதியை விட ஏற்றுமதி மிகுதி	விவசாயப் பொருள் ஏற்றுமதியின் சதவீதம்	உற்பத்திப் பொருள் ஏற்றுமதியின் சதவீதம்
1914	2,329.7	1,893.9	435.8	48	47
1915	2,716.2	1,674.2	1,042.0	54	43
1916	4,272.2	2,197.9	2,074.3	36	62
1917	6,227.2	2,659.4	3,567.8	32	66
1918	5,838.7	2,945.7	2,893.0	39	58
1919	7,749.8	3,904.4	3,845.4	53	45
1920	8,080.5	5,278.5	2,802.0	43	52
1921	4,378.9	2,509.1	1,869.8	48	46

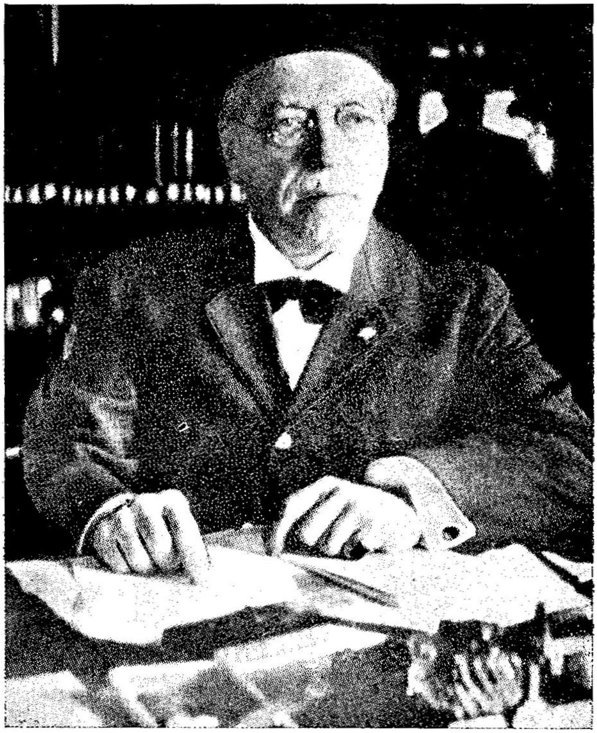
* 1918 வரை நிதி ஆண்டுகள் (ஜூன் 30 தேதி முடிவடையும் ஆண்டுகள்) அதற்குப்பின் ஜனவரிமாதம் தொடங்கும் சாதாரண ஆண்டுகள்: 'Statistical Abstract 1921', Table 482, pp. 840, 847, 849.

போர்த்தளவாடப் பொருள்களையும், உணவுப் பொருள்களையுமே அதிகமாக ஏற்றுமதி செய்தனர். 1914-ல் 6,272,000 டாலர் பெறுமானமுள்ள வெடி மருந்துகளை ஏற்றுமதி செய்தனர். 1917-ல் 802,789,000 மதிப்புள்ள வெடிமருந்துகளை ஏற்றுமதி செய்தனர். இரசாயனப்பொருள், சாயம், மருந்து முதலியவைகளின் ஏற்றுமதி 21,924,000 டாலர்களிலிருந்து 181,028,000 டாலர்களாகவும், இரும்பு, எஃகு பொருள்களின் ஏற்றுமதி 251,486,000 டாலர்களிலிருந்து 1,133,746,000 டாலர்களாகவும், இறைச்சி ஏற்றுமதி 143,261,000 டாலர்களிலிருந்து 353,812,000 டாலர்களாகவும், கோதுமை ஏற்றுமதி 87,953,400 டாலர்களிலிருந்து 298,180,000 டாலர்களாகவும் மிகுதியடைந்தன. இறக்குமதியைவிட ஏற்றுமதி மூன்று வழிகளில் அதிகரித்தது; (1) அயல்நாட்டினர் வாங்கிய அமெரிக்கப் பத்திரங்களை அமெரிக்கா திருப்பிவாங்கியது. அவர்களுக்குச் செலுத்தவேண்டிய தொகைக்காக அமெரிக்கர்கள் ஏற்றுமதியைப் பயன்படுத்தினர். சுமார் 2,000 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள பத்திரங்களை அமெரிக்கா திருப்பிப் பெற்றது. (2) அயல்நாடுகள் அமெரிக்காவிடம் கடன் உதவி பெற்றன. (3) அமெரிக்காவே போரில் இறங்கியபின் இந்த நாடுகள் மேலும் கடனைப் பெற்றன.

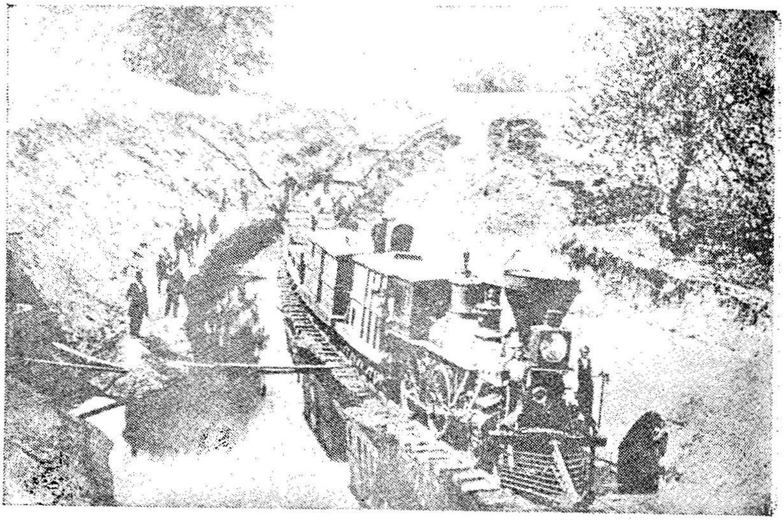
போரினால் உண்டான விலையுயர்வை மீறிக்கூட அயல்நாட்டு வர்த்தகம் மிகுதியடைந்தது. போரின் காரணமாக ஐரோப்பா அதிக இறக்குமதியைப் பெற்றது. அதுமட்டுமல்லாமல், லத்தீன், அமெரிக்க நாடுகளும், ஆசியநாடுகளும் ஜெர்மனியும், இங்கிலாந்தும் இழந்த வாணிபத்தை இட்டு நிரப்ப அமெரிக்காவில் அதிகமான பண்டங்களை வாங்கின. ஐரோப்பாவின் பொருளாதார நிலை சீர்குலைந்ததாலும், அமெரிக்க இறக்குமதியைவிட ஏற்றுமதி மிகுதியடைந்ததாலும் உலக நிதிக் கேந்திரம் நியூயார்க் நகரில் நிலைபெறலாயிற்று. வரலாற்றில் முதல்முறையாக அமெரிக்கா கடன் கொடுக்கும் நாடாயிற்று. ஆனால், அமெரிக்க வர்த்தகம் தடையற்ற முறையில் வளர்ந்துகொண்டே செல்லவில்லை. அயல்நாட்டு வர்த்தகத்திற்கு வேண்டிய கப்பல்கள் போதிய அளவு கிடைக்கவில்லை என்பதே முக்கியமான இடர்ப்பாடாகும். சிறந்த வர்த்தகக் கப்பல்களைக் கொண்ட நாடுகளுள் அமெரிக்கா, நெப்போலியன் போர்க்காலத்தில் (Nepoleonic War) இரண்டாவது இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. ஆனால், 1914-ல் அமெரிக்காவில் வர்த்தகக் கப்பல்கள் மிகக் குறைந்த



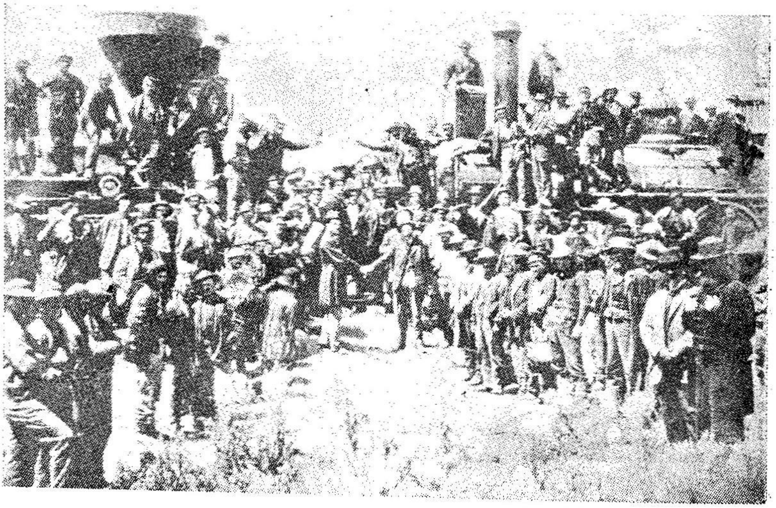
1912ஆம் ஆண்டு ஆடைத் தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்த பொழுது கூடிய தொழிற்சங்கக் கூட்டம். (புகைப்படம்—பிரௌன் சகோதரர்கள்)



சாமுவேல் காம்பர்ஸ். அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபரின் தலைவர் (1886—1894, 1896—1924) (புகைப் படம்—பிரௌன் சகோதரர்கள்)

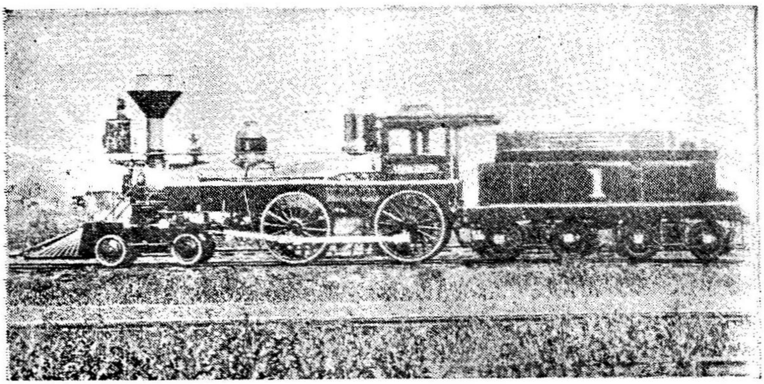


காப்டன்-ஆம்பாய் ரயில்வே கம்பெனி. டிலாவேர்-ரேரிடன் கால்வாயை 1866ஆம் ஆண்டு புதுப்பித்தல். அப்பொழுது கால்வாய்ப் போக்கு வரத்து நலிவுற்றுக்கொண்டிருந்தது. (கல்வர் சர்விஸ்)

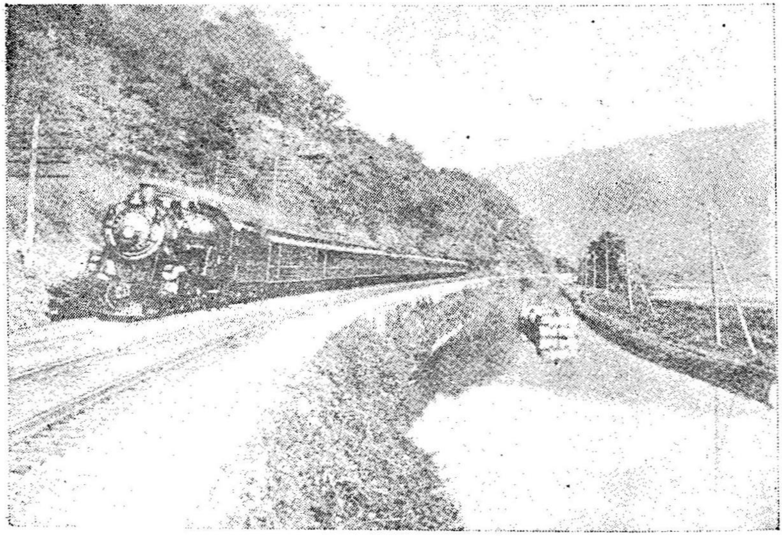


கண்டத்தின் குறுக்கே செல்லும் இருப்புப்பாதை அமைத்தல். அது முதன் முதலில் முற்றுப் பெறுதல். உடாவில் உள்ள பிரமான்டரீ முனையில் 1869-ல் மே மாதம் 10ஆம் தேதி இருப்புப்பாதையை அமைத்தல் முற்றுப் பெற்றது. (புகைப்படம்—பிரௌன் சகோதரர்கள்)

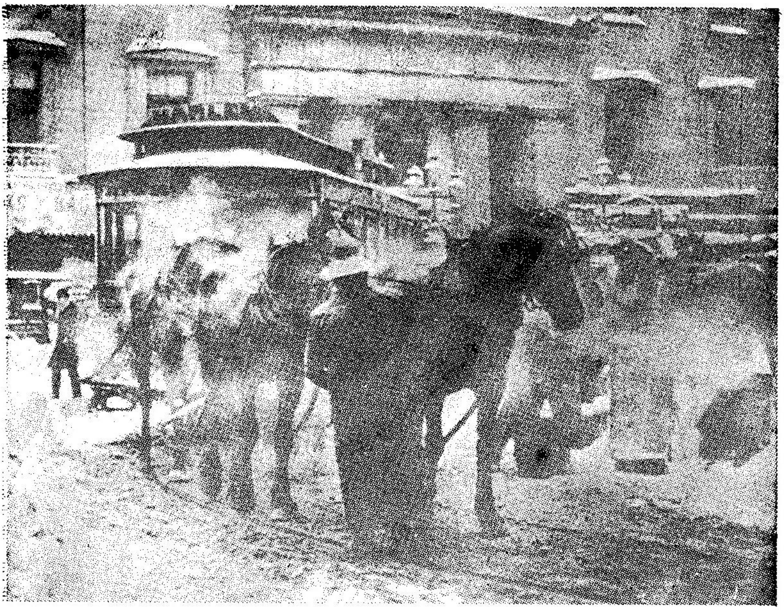
யூனியன் பசிஃபிக் ரயில்வே கம்பெனியின் ஆரம்பத்தை அறிவிக்கும் விளம்பரம். (தி பெட்மன் ஆர்சிவ்)



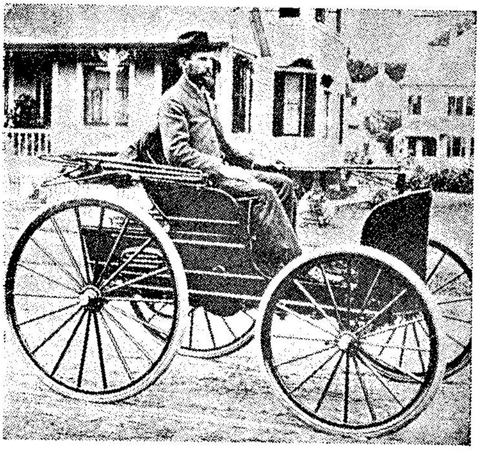
யூனியன் பசிஃபிக் கம்பெனி முதன் முதலில் பயன்படுத்திய எஞ்சின். இதை செயின்ட் லூயிஸ் என்ற இடத்திலிருந்து நீராவிப் படகுமூலம் 1865ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 5ஆம் தேதி கொண்டுவந்தனர். (தி பெட்மன் ஆர்சிவ்)



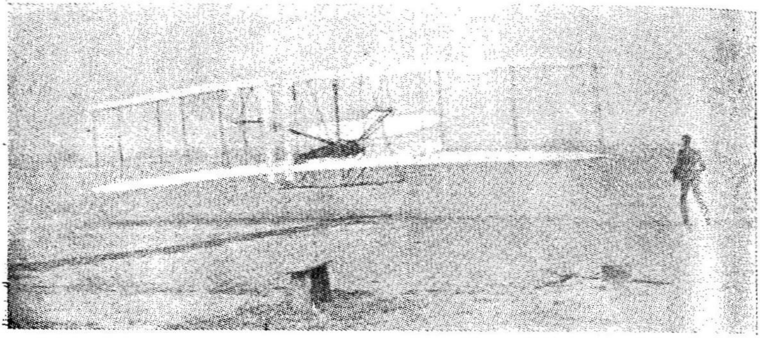
20ஆவது நூற்றாண்டின் தொடக்க காலத்தில் ஒரு புல்மன் ரயில்வண்டி செஸ்பீக்-ஓஹியோ கால்வாயின் கரை ஓரமாகச் செல்கின்றது. (கல்வர் சர்விஸ்)



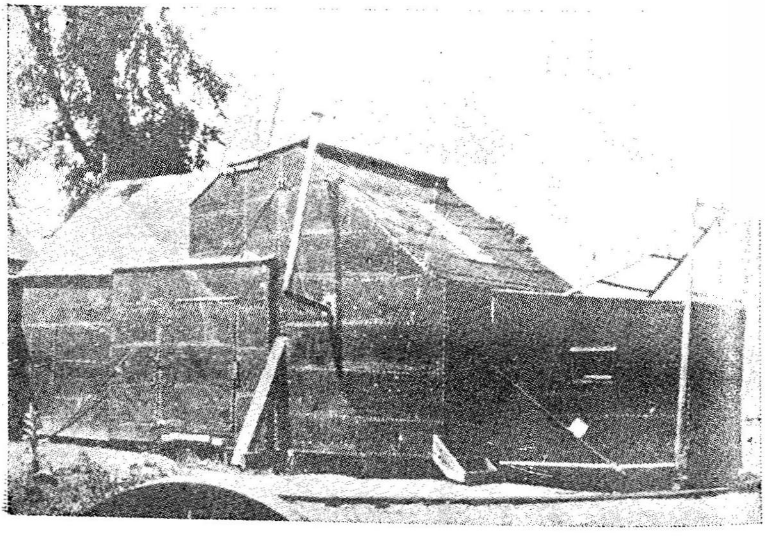
1890 முதல் 1900 வரை 'டெர்மினல்' குதிரை வண்டிமூலம் மக்கள் பிரயாணம் செய்வதை ஆல்ஃபிரட் ஸ்டைகிளிட்ஸ் என்பவர் புகைப் படம் எடுத்துச் சித்திரித்திருக்கின்றார். (The Museum of Modern Art, New York என்ற காட்சிசாலையின் அனுமதியின்பேரில் பிரசுரிக்கப் பெற்றது).



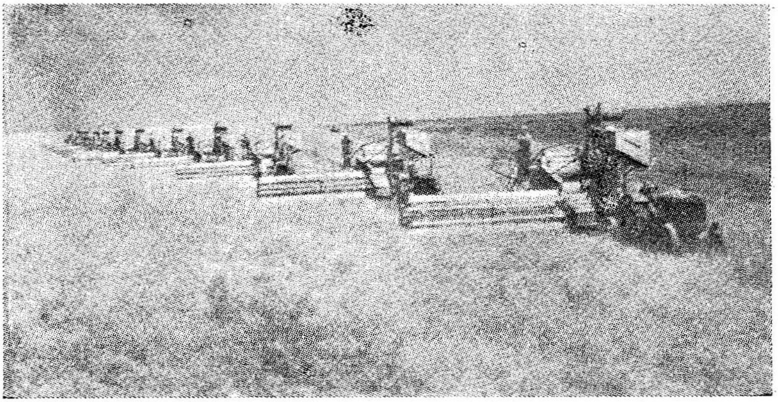
குதிரை இல்லாமல் செல்லும் வண்டி. இதைத் தயார் செய்த சார்லஸ் டுரியாவைப் படத்தில் காணலாம். (புகைப்படம்—பிரௌன் சகோதரர்கள்)



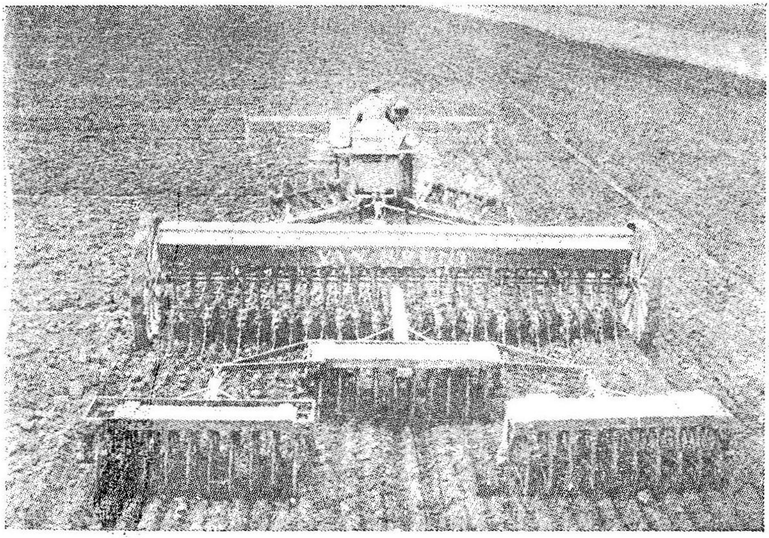
1903ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 17ஆம் தேதி ரைட் சகோதரர்கள் வட கரோலினுவில் கிட்டி ஹார்க் என்ற இடத்தில் ஆகாய விமானத்தில் முதன் முதலில் பறந்தனர். (கல்வர் சர்விஸ்)



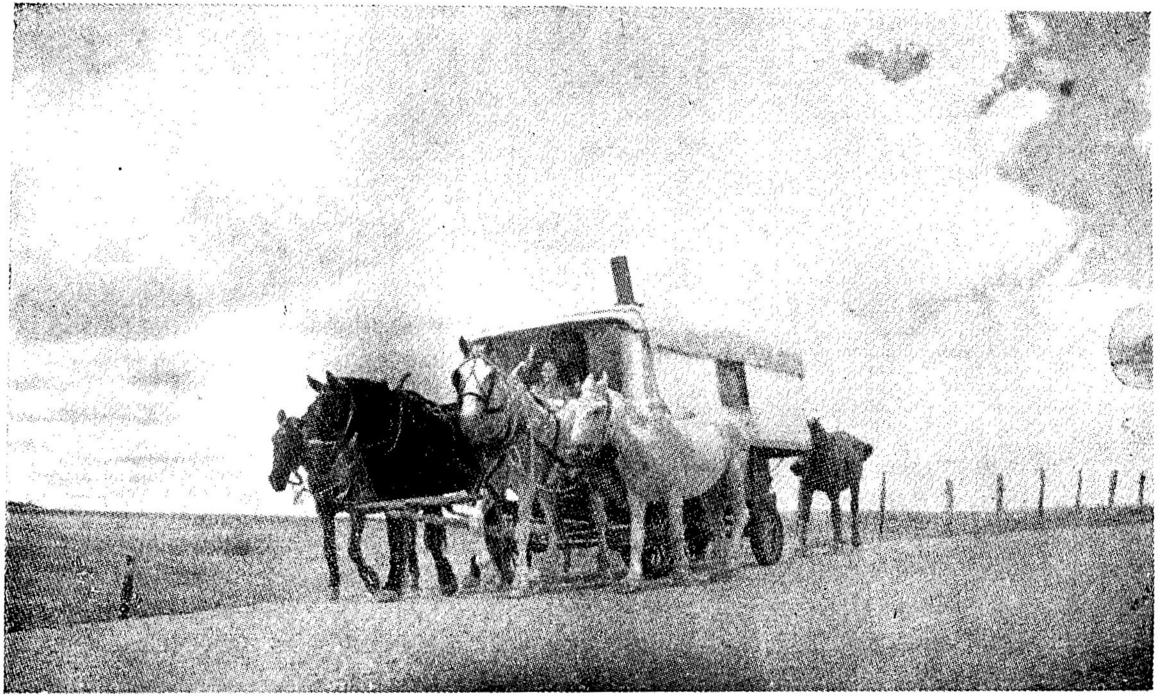
பிளாக் மேரியா. முதல் நகரும் பட ஸ்டுடியோ. எடிசன் அவர்களால் அவருடைய சோதனைகளுக்காக நிறுவப்பெற்றது. (புகைப்படம் பிரௌன் சகோதரர்கள்)



எந்திரங்களைக் கொண்டு சாகுபடி செய்தல். 12 மக்மாரிக்டீரிங் (16 அடி) கதிரடிக்கும் எந்திரம். நாள்தோறும் 640 ஏக்கர் நிலத்தில் அறுவடை செய்யும். 192 அடி அகலமுள்ள இடத்தில் உள்ள அறுவடைத்தாளை அறுவடை செய்யும் எந்திரம்.



எந்திரங்களைக் கொண்டு சாகுபடி செய்தல். காட்டா பில்லர் டிராக்டர், டாண்டம் என்ற இடத்தில் 14 அடி உழவு எந்திரத்தையும், 14 அடி நில உருளையையும் டிராக்டர் இழுத்துச் செல்கின்றது. (கல்வர் சர்விஸ்).



நிலவரட்சியினாலும், எந்திரங்களை விவசாயிகள் பயன்படுத்தியதாலும், குறைந்த நிலத்தை வைத்துக்கொண்டிருந்த விவசாயிகள் தம் ஊர்களை விட்டுச் சென்றனர். வேறு இடங்களில் அவர்கள் வேலைதேட முயற்சி செய்தனர். (புகைப்படம்—ராத்ஸ்டைன். பாதுகாப்பு நிர்வாகத் துறையிலிருந்து பெற்ற படம்)

அளவே இருந்தன. 1914-ல் ஒரு மிலியன் டன்கள் எடையுள்ள கப்பல்களையே அமெரிக்கா கொண்டிருந்தது. ஜெர்மன் கப்பல்கள் கடலிலிருந்து துரத்தப்பட்டபோதிலும், ஜெர்மன் நீர்மூழ்கிக் கப்பல்கள் நேசநாடுகளுடைய (Allies) கலங்களை அழித்தன. இவைகளுக்குப் பதிலாகப் புதிய கப்பல்களை விரைவில் தயாரிக்க முடியவில்லை. மேலும், வர்த்தகக் கப்பல்களை வேறு இராணுவத் துறையில் பயன்படுத்தினர். நிலைமை மிகவும் மோசமாக இருந்ததால், 1914-ல் மத்திய அரசு கப்பல் தொழிலுக்கு ஆதரவு அளிக்கும் புதிய கொள்கையைப் பின்பற்றியது. கப்பல்களைப் பதிவு செய்வதுபற்றிய சட்டங்களை மாற்றியமைத்தனர். அயல்நாட்டினர் கப்பல்கள் அமெரிக்க நடுநிலைக் கொடியுடன் அமெரிக்காவில் அடைக்கலம் புகுவதை அரசினர் அனுமதித்தனர். அரசினர் ஒரு சட்டத்தை இயற்றிப் போர்க்கால ஆபத்து இன்சூரன்சு கழகத்தை (Bureau of War Risk Insurance) ஆரம்பித்தனர். இக் கழகம் கருவூலத் துறையின் மேற்பார்வையில் அமைந்திருந்தது. இரண்டு ஆண்டுகளுக்குப் பின் அரசினர் அமெரிக்கக் கப்பற் படைச் சபையை (United States Shipping Board) அமைத்தனர். வர்த்தகக் கப்பற் படையை வளர்ப்பதும், தன் பணிகளை ஒழுங்குபடுத்துவதும் இதன் பொறுப்பாகும்.

ஐரோப்பா கடுமையான போரில் ஈடுபட்டிருந்த கால அளவில் அமெரிக்கா மட்டும் நடுநிலைக் கொள்கையைப் பின் பற்றி, அதன் பயனை அனுபவித்திருக்க முடியாது. போரில் ஈடுபட்டிருந்த இரு சாராரும் அமெரிக்கப் பொருள்களைத் தங்கள் எதிரி நாடு பெறக்கூடாதென்று கருதினர். இந்த விருப்பத்தைச் செயற்படுத்த முயற்சி செய்தபொழுது இரு சாராரும் நடுநிலை நாடுகளுடைய உரிமைகளுக்கு ஊறுவிளைக்க நேர்ந்தது. இதனால், அமெரிக்காவுடன் கொள்ளும் நல்லுறவு பாதிக்கப் படுமே என்றுகூடக் கருதாமல் உடனடியாகக் கிடைக்கும் இலாபத்தையே இவர்கள் கருதினார்கள். கடல் வலிமை பெற்ற இங்கிலாந்து, ஜெர்மானியத் துறைமுகங்களை முற்றுகை யிட்டது. மேலும், அந்த நாடு பருத்தி, கம்பளி, தோல், ரப்பர், செம்பு, இரசாயனப் பொருள்கள் முதலிய பண்டங்களைத் திருட்டு வாணிகச் சரக்குகளாகக் கருதியது. நடுநிலைக் கொள்கையைப் பின்பற்றும் நாடுகளுக்கு அனுப்பிய பொருள் களைக்கூட இங்கிலாந்து கைப்பற்றியது. ஏனெனில், இப் பொருள்கள் இறுதியில் ஜெர்மனியை அடையும் என்று ஆங்கிலேயர்கள் காரணங் கூறினர். இங்கிலாந்தைச் சுற்றி யுள்ள கடல் பகுதியை ஜெர்மனி போர்ப்பகுதி என்று

பறைசாற்றியது. ஜெர்மானிய நீர்மூழ்கிக் கப்பல்கள் நாச வேலைகளில் ஈடுபட்டன. இதனால் அமெரிக்காவுக்குப் பொருட் சேதமும் உயிர்ச் சேதமும் ஏற்பட்டன.

போருக்குப் பல காரணங்கள் உள. இக் காரணங்களின் முக்கியத்துவத்தைக் கணக்கிடுவது கடினம். அமெரிக்கா போரில் இறங்கியதற்குப் பல பொருளாதாரக் காரணங்கள் இருந்தன என்று போருக்குப்பின் பலர் கருதினர். போருக்கு வேண்டிய தளவாடப் பொருள்களையும் மற்றப் பொருள் களையும் அமெரிக்கா அதிகமான அளவில் உற்பத்தி செய்தது. இங்கிலாந்து மிகுதியான கடல் வலிமையைக் கொண்டிருந்த தால், அமெரிக்கப் பண்டங்களைப் பெரும்பாலும் இங்கிலாந் திற்கே அனுப்பினர் என்று பலர் கருதினார்கள். வர்த்தகத் திற்கு ஜெர்மனி பல இடையூறுகளை விளைவித்ததால் 1917ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 17ஆம் தேதி அமெரிக்கா போரில் இறங்கியது. மேலும், தனிப்பட்ட அமெரிக்கர்கள் நேசநாட் டினருக்கு 2,500,000,000 டாலர்களைக் கடன் கொடுத்திருந் தனர். ஜெர்மானியருக்கு 45,000,000 டாலர்களையே கடனைக் கொடுத்திருந்தனர். வில்சன் காலத்தில் முதன் முதலில் அரசாங்கம் இத்தகைய கடன் கொடுத்தலைக் கண்டித்தது; ஆனால், பிறகு இதை ஆதரித்தது. இப்படிக் கொடுத்த கடன் அமெரிக்கா போரில் இறங்குவதற்கு மறைமுகமாக உதவியது.[9]

நேச நாடுகளின் வெற்றியை அமெரிக்கா விரும்பியதற்குக் காரணங்கள் இருந்தன. ஆனால், அமெரிக்கா போரில் இறங் கியதற்கு மற்றக் காரணங்களும் இருந்தன.[10] நடுநிலை நாடாகிய அமெரிக்காவின் உரிமைகளை ஜெர்மனி பறித்துவிட்டது.

[9] வில்சன் பதவியில் இருந்தபொழுது இங்கிலாந்திற்குக் கடன் கொடுத்தலைப்பற்றிய விவாதத்தைப் போர்த்தளவாடத் தொழில் குழு (Senate Committee for Munitions Industry) செனெட்டில் 1936-ல் ஆரம்பித்தது. ஜெரால்ட் பி. நை (Gerald P. Nye) என்றவர் இக் குழுவின் தலைவராகப் பணியாற்றினார். இதுபற்றிய கருத்து வேற்றுமைகளை C. A. Beard எழுதிய 'Solving Domestic Crisis by War' [New Republic LXXXVI, 127-129 (March 11, 1936)] கட்டுரையில் காணலாம். Newton D. Baker எழுதிய Foreign Affairs (XV, 1-86, October, 1936) என்ற கட்டுரையிலும் காணலாம். அமெரிக்கா ஏன் முதற்போரில் இறங்கியது என்பதுபற்றிய விவரங்களை C. C. Tansill எழுதிய 'America Goes to War' என்ற நூலில் காணலாம்.

[10] 30 நிதி, வர்த்தக ஸ்தாபனங்களை அடிப்படையாகக்கொண்டு அண்மையில் எழுதப்பெற்ற ஒரு கட்டுரை, அமெரிக்கத் தொழிலதிபர்கள் 1917ஆம் ஆண்டுவரை போர் முஸ்தீபுக்கு ஆதரவாக இல்லையென்பதை நன்கு எடுத்து விளக்கியுள்ளது. H. C. Syrett, 'The Business Press and American Neutrality, 1914-17', Missisippi Valley Historical Review XXXII, 215-230 (September 1942).

இதுவே அமெரிக்கா போரில் இறங்கியதற்குக் காரணமாகும். அமெரிக்கக் கலாசாரமும், மரபும் ஆங்கிலேயக் கலாசாரத்தை ஒத்திருந்தன. அமெரிக்க மொழி, அரசியலமைப்பு, சட்டங்கள் முதலியன ஆங்கிலேயர்களுடைய பழக்கவழக்கத்தை ஒட்டியிருந்தன. மேலும், ஜெர்மனி நாட்டைவிட நேசநாடுகள் வெற்றிகரமாகத் தம் கொள்கைகளை விளம்பரம் செய்தன. 1917-க்கு முன்பே நேசநாடுகளுடைய நேர்மையான போக்கை அமெரிக்கர்கள் அறிந்துகொண்டனர். மனித சமுதாயத்தின் நாகரிகத்தையும், ஜனநாயக ஸ்தாபனங்களையும், பாதுகாக்க வேண்டுமென்றால் அமெரிக்கா நேசநாடுகளுக்கு உதவி செய்ய வேண்டுமென்று பலர் உணர்ந்தனர். ஆகையால், அமெரிக்கா போரில் இறங்க முடிவுசெய்தது.

போருக்கு வேண்டிய பொருளாதாரப் பண்டங்களைத் திரட்டல்

20ஆம் நூற்றாண்டில் அழிய ஆரம்பித்த தலையிடாக் கொள்கை (laissezfaire) போர் தொடங்கியதும் அறவே மறைந்தது. நமது நாடு போரில் இறங்குவதற்கு முன்பே மக்களுடைய பொருளாதார வாழ்க்கை முற்றிலும் மாறுபாடடைந்தது. தனிப்பட்டோர் செய்த தொழில், அரசினர் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டது. அமெரிக்கா போரில் இறங்கியபின் உற்பத்தியையும் பங்கீட்டையும் அரசாங்கம் மேற்பார்வையிட்டு ஒழுங்குபடுத்தவேண்டியதாயிற்று. இதற்குமுன் அமெரிக்கர்கள் காணாத அளவுக்கு அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாடுகள் மிகுதியடைந்தன. மத்திய அரசு பல குழுக்களையும் கார்ப்பரேஷன்களையும் நியமித்து, அவைகளுக்கு ஏராளமான அதிகாரத்தைக் கொடுத்துக் கட்டுப்பாடுகளை அமலில் கொண்டுவந்தது. இத்துறையில் இராச்சிய அரசாங்கங்களும் சட்டங்கள் இயற்றின.

போர் இரண்டரையாண்டுகள் தொடர்ந்து நடந்த பின்னரே, அமெரிக்கா போரில் இறங்கியது. போருக்கு வேண்டிய பண்டங்களைச் சேகரித்தல் எவ்வளவு கடினமான பணி என்பதை அமெரிக்கா, ஐரோப்பிய நாடுகளின் அனுபவத்திலிருந்து தெரிந்துகொண்டது. உற்பத்திச் சாதனங்களை கணக்கெடுத்து, சமாதான கால உற்பத்தியைப் போர்க்கால உற்பத்தியாக மாற்றியமைத்தல் வேண்டும். ஆனால், நமது நாடு நேசநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்வதற்காக உலோகம், போர்த்தளவாடங்கள் முதலிய பண்டங்களை மிகுதியான அளவில் உற்பத்தி செய்தது. அமெரிக்கா போரில் கலந்து கொள்வதற்குமுன்பே, நாட்டு உற்பத்தி போருக்குத் தகுந்தவாறு மாறி அமைந்தது. பண்டங்களையும், கச்சாப் பொருள்

களையும் வாங்குவதற்கும், பங்கீடு செய்வதற்கும் பல நிருவாகக் குழுக்களை அமைக்கவேண்டியிருந்தது. பங்கீட்டுக்குப் (ration) பல விதிகளையும் முன்னுரிமைப் பட்டியல்களையும் ஏற்படுத்தினர். அரசினர் பண்டங்களை நேர்மையான விலைகளில் நேரடியாக வாங்கினர். இந்த நிருவாகக் குழுக்கள் உற்பத்தியாளர்களிடையே தடையற்ற போட்டியால் ஏற்பட்ட குழப்பத்தை நீக்கின. கச்சாப் பொருள்கள், இயந்திரங்கள் முதலியவைகளையும் தொழிலாளிகளையும் இக் குழுக்கள் தொழிலதிபர்களுக்கு நேர்மையான முறையில் பங்கீடு செய்துகொடுத்தன.

பண்டங்களைத் தரப்படுத்துதல், இலாபத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்தல், தொழிலாளர்கள்பற்றிய பிரச்சினைகள், இராணுவத்தில் சேராத குடிமக்களுடைய தேவைகள், இராணுவத் தேவைகளை ஒட்டி உற்பத்தியைப் பெருக்குவது போன்ற பல பிரச்சினைகளுக்கு அமெரிக்கா முடிவு காண வேண்டியிருந்தது. மேலும், நைட்ரேட்டுத் தொழில், கப்பல் தொழில் முதலிய துறைகளில் அரசினர் நேரடியாக உற்பத்தி செய்யத்தொடங்கினர். போருக்கு வேண்டிய நிதியைத் திரட்ட வேண்டியிருந்தது. போக்குவரத்துச் சாதனங்களைச் சீரமைக்க வேண்டியிருந்தது. உணவு உற்பத்தியைப் பெருக்க, நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டியிருந்தது. கூட்டுறவு முறையில், திட்டமிட்டுப் பொருளாதாரக் கட்டுப்பாடுகளை அமலில் கொண்டுவரும் பழக்கம் அமெரிக்கர்களுக்குக் கிடையாது. மக்கள் அவரவர்கள் தம் வேலைகளைத் தனித்தனியாகச் செய்த பெரிய நாட்டில் புதிய முறைகளைப் பின்பற்றுவது அமெரிக்கர்களின் சக்திக்கு மீறிய பணியாக இருந்தது. அமெரிக்கா போருக்கு எவ்வளவு தூரம் ஏற்பாடுகள் செய்யாமல் இருந்தது என்பதை நோக்கும்பொழுது நாம் மலைக்கவேண்டியிருக்கின்றது. நிருவாகிகள் திறமையற்ற முறையில் பணியாற்றியதால் பல மிகப் பெரிய தவறுகளைச் செய்தனர். இவர்கள் முயற்சியில் அடிக்கடி தோல்வியடைந்தனர். ஆனால், போர்க்காலப் பொருளாதாரத்தை அரசாங்கத்தார் மொத்தத்தில் வெற்றிகரமாகக் கட்டுப்பாடு செய்தனர். நேச நாடுகளுக்கு உணவையும் போர்த்தளவாடங்களையும் இடைவிடாமல் அனுப்பினர். இராணுவத்தில் 4 மிலியன் வீரர்களைச் சேர்த்து, இவர்களில் இரண்டு மிலியன் ஆட்களை ஐரோப்பாவிற்கு அனுப்பினர். ஒரு மிலியன் வீரர்கள் நேரடியாகப் போரில் கலந்துகொண்டனர். அமெரிக்கா நேச நாடுகளுக்கு வேண்டிய நிதியுதவியையும் செய்தது.

அமெரிக்கா போரில் கலந்துகொள்ளக்கூடும் என்ற நம்பிக்கை பிறந்தபின், காங்கிரஸ் இதற்குவேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டுமென்று பலர் வற்புறுத்தினர். 1916-ல் இயற்றிய சட்டப்படி அமெரிக்கக் கப்பற்படைச் சபை (U. S. Shipping Board) ஒன்று தோன்றியது. இச் சபை வாணிகக் கப்பற்படையை ஏற்படுத்தி, அதன் பணிகளை ஒழுங்குபடுத்தவேண்டும். மேலும், தேசியத் தற்காப்புக் குழு (Council of Defence) ஒன்றை நிறுவி, தற்காப்பு வசதிகளை மேற்பார்வையிடும்படி அதற்கு ஆணையிட்டனர். போர், கப்பற்படை, உள்நாட்டு விவகாரம், விவசாயம், வாணிகம், தொழில் முதலிய துறைகளில் பணியாற்றிய செயலாளர்கள் இக் குழுவில் அங்கம் வகித்தனர். இக் குழுவை 1916ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 11ஆம் தேதி, அதாவது, அமெரிக்கா போரில் இறங்குவதற்கு ஆறு மாதத்திற்கு முன்பேதான் நிறுவினர். ஓர் ஆலோசனைக் குழுவையும் (Advisory Commission) நியமித்தனர். கீழ்க்கண்ட துறையைச் சேர்ந்தவர்கள் இதில் அங்கத்தினர்களாக இருந்தனர்: போர்த்தளவாடத் தொழில், போக்குவரத்துத் தொழில், எஞ்சினியர்கள் துறை, கல்வித் துறை, மருத்துவத்துறை, கச்சாப் பொருள்கள் உற்பத்தித் துறை, தொழிலாளர்கள் துறை.[11] போர்பற்றிய அலுவல்களைக் கவனிக்க இக் குழுவினர் பல சிறிய குழுக்களையும் சபைகளையும் நிறுவினர். போர் தொடங்குவதற்கு ஆறு வாரங்கள் முன்பு கூட இராணுவம் சரியான திட்டங்களையும், அமைப்பையும், பொருள்களையும்கொண்டு போருக்குத் தயாராக இல்லை. இதிலிருந்து இக் குழுவும், ஆலோசனைக் குழுவும் எவ்வளவு கடினமான பணியை மேற்கொண்டன என்பதை நாம் ஊகிக்கலாம்.

பாதுகாப்புக் குழுவினர் அமைத்த சிறிய குழுக்களுள் போர்த்தொழில் குழுவே (War Industries Board) மிகவும் முக்கியமானது. இக் குழு, பல பணிகளை மேற்கொண்டது.

11 வால்ட்டர் எஸ். கிப்ஃபோர்ட் (Walter S. Gifford) என்பவர் தேசியப் பாதுகாப்புக் குழுவின் முதல் தலைவராகப் பணியாற்றினார். இவர் அமெரிக்கத் தொலைபேசி, தந்திக் கம்பெனியின் (American Telephone & Telegraph Company) தலைவராகவும் பணியாற்றினார். ஹவ்வார்ட் வி. காஃபின் (Howard V. Coffin) (டெட்ராயிட் நகரத்தின் தொழிலதிபதி), டேனியல் வில்லார்ட் (Daniel Willard) (பால்டிமோர் அண்டு ஓஹியோ கம்பெனியின் தலைவர்), ஜூலியஸ் ரோசன்வால்ட் (Julius Rosenwald) (சீர்ஸ், ரூபக் அண்டு கம்பெனியின் தலைவர்), டாக்டர் ஹாலிஸ் காட்ஃபிரே (Dr. Hollis Godfrey) (ஒரு விஞ்ஞானி), அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபரைச் சேர்ந்த சாமுவேல் காம்பார்ஸ், அமெரிக்க மருத்துவக் குழுவைச் சேர்ந்த ஃப்ராங்க்லின் மார்ட்டின் (Franklin Martin), பெர்னார்டு எம். பருச் (Bernard M. Baruch) என்றவர்கள் இக் குழுவின் முதல் அங்கத்தினர்களாகப் பணியாற்றினர்.

இது போருக்குத் தேவைப்பட்ட பொருள்களையும், அவைகளைச் சிக்கனமாக உற்பத்தி செய்யும் முறைகளையும் பொதுவாக உற்பத்தியைப் பெருக்கும் வழிகளையும் பரிசீலனை செய்யும் ஆராய்ச்சிக்கூடமாகப் பணியாற்றியது.'[12] இக் குழு மிக முக்கியமான பணிகளைச் செய்ததால் 1918-ல் ஜனாதிபதி இதை மாற்றியமைத்தார். பெர்னார்ட் எம். பருச் (Bernard M. Baruch) என்பவரை இதன் தலைவராக நியமனம் செய்தார். இக் குழு மிகுதியான அதிகாரங்களைப் பெற்றது. இதன் அலுவல்களைப் பல கூறுகளாகப் பிரித்தனர். அவை முறையே, உற்பத்திச் சாதனங்களைப் பாதுகாத்தல், முன்னுரிமைப் பட்டியல் தயார் செய்தல், விலைவாசிகளை நிர்ணயம் செய்தல் (தொழில் திறன் உள்பட), உற்பத்திச் சாதனங்களையும் பொருள்களையும் வாங்குவது முதலியன. 57 தொழில்களைப்பற்றிய செய்திகளைக் கொடுக்க வல்லுநர்களைக்கொண்ட 57 சபைகளை இக் குழு நியமனம் செய்தது. காங்கிரஸ் ஜனாதிபதிக்குக் கொடுத்த அதிகாரத்தை இக் குழு பயன் படுத்தி, முன்னுரிமைப் பட்டியல்களைத் தயார் செய்யலாம்; விலைகளையும் நிர்ணயம் செய்யலாம். இராணுவம், கப்பற்படை மூலமாக உற்பத்திக்கு வேண்டிய இயந்திரங்களையும் இக் குழு பெறலாம்.

உணவும் எரிபொருளும்

போரில் நேரிடையாகக் கலந்துகொண்ட நாடுகள் தம்மிடம் இருந்த உணவையும் எரிபொருளையும் செலவு செய்துவிட்டதால், அமெரிக்கா இப் பொருள்களைப் பாதுகாக்கவேண்டியதாயிற்று. இந்த நிலையில் காங்கிரஸ் இரண்டு சட்டங்களை 1917ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் இயற்றியது. உணவு உற்பத்திச் சட்டப்படி (Food Production Act) விவசாய இலாகா உணவு உற்பத்திக்குத் தூண்டுதலைக் கொடுக்கவேண்டும், உணவுப் பொருள்களைப் பாதுகாக்கவும் வேண்டும். இந்த இலாக்கா தனது புதிய அலுவல்களைச் செய்வதற்கு அதிகாரம் பெற்றது. உணவு, எரிபொருள் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டப்படி (Food and Fuel Control Act) அரசாங்கம் 'உணவுப் பொருள், எண்ணெய், இயற்கை வாயு முதலிய எரிபொருள்கள், உரம் உற்பத்தி செய்வதற்குவேண்டிய பொருள்கள், இயந்திரங்கள், கருவிகள், மற்றத் தளவாடப் பொருள்கள் முதலியவற்றின் உற்பத்தியையும், பங்கீட்டையும் கட்டுப்பாடு செய்யலாம்.' பண்டங்களைப் பதுக்குதல், அழித்தல், நேர்மையற்ற முறையில்

[12] G. B. Clarkson, Industrial America and the World War, p. 37.

அவைகளை விற்பனை செய்தல், பங்கீடு செய்தல் முதலியன சட்ட விரோதமாகக் கருதப்பட்டன. ஜனாதிபதி (தேவை ஏற்பட்டால்) கோதுமைபோன்ற பண்டங்களை வாங்குவதற்கு அதிகாரம் பெற்றார். பெல்ஜியம் (Belgium) நாட்டுக்கு உதவி புரிவதற்காகச் சென்ற ஹெர்பர்ட் ஹூவரை (Herbert Hoover) இச் சட்டத்தை இயற்றுவதற்கு முன்பே திருப்பி அழைத்து, உணவுப் பிரச்சினையைத் தீர்க்கும்படி அரசாங்கம் ஆணையிட்டது. இவர் தேசிய உணவு நிருவாகத்துறையில் (National Food Administration) தலைவராகப் பணியாற்றினார்.

போர்த் தொழில் குழுவைப்போலல்லாமல் (War Industries Board) தேசிய உணவு நிருவாகத்துறை தன் பணியைச் செம்மையாகச் செய்வதற்குவேண்டிய அதிகாரங்களைப் பெற்றிருந்தது. காங்கிரஸ் இயற்றிய சட்டம் இவ்வதிகாரங்களை இத் துறைக்கு அளித்தது. ஹூவர் மக்களுடைய ஒத்துழைப்பு மூலமே சட்டங்களை அமலில் கொண்டுவரவேண்டுமென்று கருதினார். ஆனால், தே. உ. நிருவாகத்துறை காங்கிரஸ் கொடுத்த அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்தியே தனது பணிகளைச் செய்யமுடிந்தது. உணவுப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வோரும், பண்டகசாலையில் வைத்திருப்போரும், பங்கீடு செய்வோரும் தே. உ. நிருவாகத் துறையின் அனுமதியைப் (licence) பெறவேண்டும். சர்க்கரை, கோதுமை, இறைச்சி, வெண்ணெய் முதலிய பொருள்களை மக்கள் குறிப்பிட்ட அளவிலேயே பயன்படுத்தவேண்டும். மக்கள் உணவுப் பண்டங்களைக் குறைந்த அளவில் பயன்படுத்த வேண்டும். வாரந்தோறும் சில நாட்களில் இறைச்சி, கோதுமை முதலிய பண்டங்களைத் தவிர்த்து, மற்ற உணவுப் பொருள்களைப் பயன்படுத்தவேண்டும்; சில பண்டங்களுக்குப் பதிலாக வேறு பொருள்களைப் பயன்படுத்த வேண்டும். அரசினர் உணவு உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்கு விவசாயிகளுக்கு ஊக்கமளித்தனர்.

தே. உ. நிருவாகத்துறை விலைகளை நிர்ணயம் செய்வதற்கு அதிகாரம் பெறவில்லை. ஆனால், நடைமுறையில் இத் துறை விலைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்தது. இராணுவம், கப்பற்படை, நேசநாடுகளின் தேவை, பெல்ஜியத்திற்குச் செய்த உதவி, செஞ்சிலுவைச் சங்கம் முதலியவற்றுக்காக தே. உ. நிருவாகத் துறை ஏராளமான பொருள்களை வாங்கவேண்டியிருந்ததால், விலைவாசிகளைக் கட்டுப்பாடு செய்யவேண்டியிருந்தது. இத் துறை குறைந்தபட்ச விலைகளை ஏற்படுத்தியது. விவசாயிகளுக்கு உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்கு வேண்டிய தூண்டுதலைக் கொடுக்கவேண்டும் என்ற எண்ணத்துடன் இத் துறை

உயர்ந்த விலைகளையே நிலைநாட்டியது. இலாப நோக்கத்துடன் பணியாற்றாத சில நிறுவனங்கள் இத் துறையின் சார்பில் சில பண்டங்களை விவசாயிகளிடமிருந்து வாங்கின. உதாரணமாக, உணவு நிருவாகத்துறையின் தானியக் கூட்டுறவுச் சங்கம் (Food Administration Grain Co-operative) நிறுவப்பட்டது. அமெரிக்காவுக்கும் நேசநாடுகளுக்கும் இச் சங்கம் கோதுமை யையும் மாவையும் குறிப்பிட்ட விலை கொடுத்து வாங்கியது. இதேபோல் சர்க்கரைத் தொழிலையும் கண்காணிக்க ஒரு குழுவை (Sugar Equalization Board) நிறுவினர். உற்பத்தி யாளர்கள் அடையும் இலாபம், சர்க்கரையின் விலை, அவர்கள் இக் குழுவுக்கு விற்பனை செய்யவேண்டிய பொருளின் அளவு முதலியவைகளை இக் குழு நிர்ணயம்செய்து உற்பத்தியாளர் களுடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டது.

போர்க்காலத்தில் தேவைக்கேற்ற அளவு நிலக்கரி கிடைக்கவில்லை. எரிபொருள் நிருவாகத்துறையின் (Fuel Administration) தலைவரான ஹாரி ஏ. கார்ஃபீல்ட் (Harry A. Garfield) என்பவர் தம்மால் இயன்ற எல்லா வழிகளையும் கையாண்டு நிலைமையைச் சமாளித்தார். இத் துறையினர் மூன்று முக்கியமான வேலைகளைச் செய்யவேண்டியிருந்தது. உற்பத்தியைப் பெருக்கி, பங்கீட்டைக் கட்டுப்பாடுசெய்து, பல தொழில்களுடைய தேவைக்கேற்பப் பொருளைப் பகிர்ந்து கொடுக்கவேண்டியிருந்தது; உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்குப் புது முறைகளைப் பின்பற்றினர்; பண்டங்களை வீணாக்காமல் செலவு செய்தனர்; நாட்டைப் பல மண்டலங்களாகப் பிரித்து, ஆங்காங்கே உள்ளவர்கள் அண்மையில் இருக்கும் சுரங்கங்களி லிருந்து வேண்டிய நிலக்கரியைப் பெற்றுக்கொள்ளவேண்டு மென்று ஏற்பாடு செய்தார்கள்; நிலக்கரியைச் சிக்கனமாகப் பயன்படுத்தச் சில விதிகளை ஏற்படுத்தினர்; 1918ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதத்திலிருந்து பொதுமக்கள் உபயோகத்திற்குக் கொடுத்த நிலக்கரியைக்கூடக் கட்டுப்பாடுசெய்து பகிர்ந்து கொடுத்தனர்; அதே ஆண்டு ஜனவரி மாதம், எண்ணெய், பெட்ரோல், இயற்கை வாயு முதலியவற்றையும் கட்டுப்பாடு களுக்குட்படுத்தினர்.

போர்க்காலத்துப் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுகள்

வர்த்தகக் கப்பற்படையைப் பெருக்குவதற்காக எடுத்த நடவடிக்கைகள் குறிக்கப்பெற்றன. நாம் போரில் இறங்கிய பின், கப்பற்படைச் சபை (Shipping Board) மிகுதியான அதிகாரங்களைப் பெற்றது. இச் சபை அரசினர்வசமிருந்த

கப்பல்களைக் கட்டுப்பாடு செய்தது ; கப்பல் கட்டும் தொழிலை மேற்பார்வையிட்டது ; வர்த்தகக் கப்பல்களில் பணியாற்றியவர்களுக்குப் பயிற்சி கொடுத்தது ; இப் பணிகளை மேற்கொள்வதற்கு வேண்டிய அதிகாரத்தைப் பெற்றது. அமெரிக்கா போரில் கலந்துகொண்ட சமயம், ஜெர்மனி விரைவில் பல கப்பல்களை மூழ்கடித்தது. புதியதாகக் கட்டப்பட்ட கப்பல்களைவிட அதிகமான கப்பல்கள் மூழ்கின. இந்த நிலையை மாற்றித் தடையற்ற முறையில் பண்டங்களை அயல் நாடுகளுக்கு அனுப்புவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டியிருந்தது. 1917ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் அமெரிக்கக் கப்பற் படைச் சபை ஓர் அவசரக் கப்பற்படை நிறுவனத்தை (Emergency Fleet Corporation) 50 மிலியன் டாலருடன் ஆரம்பித்தது. அமெரிக்கத் துறைமுகங்களில் இருந்த 600,000 டன்கள் எடையுள்ள ஜெர்மானியக் கப்பல்களை அமெரிக்காவின்வசமாக்கிக்கொள்ள அதே ஆண்டு மே மாதம் ஜனுதிபதி அதிகாரம் பெற்றூர். அரசினர் எஃகு கப்பல்களைக் கட்ட ஏற்பாடுகள் செய்தனர். இக் கப்பல்கள் கட்டிய பிறகு அமெரிக்கக் கப்பல் தொகுதியின் எடை மேலும் 3 மிலியன் டன்கள் அதிகரித்தது. 2,500 டன்கள் எடையுள்ள தனிப்பட்டோருடைய கப்பல்களை இச் சபை தன் உபயோகத்திற்கு எடுத்துக்கொண்டது. ஆனல், தனிப்பட்ட நிறுவனங்கள் தம் கப்பல்களைத் தம்வசமே வைத்துக்கொண்டு இச் சபையின் சார்பில் அவைகளைப் பயன்படுத்தின.

அவசரக் கப்பற்படை நிறுவனத்திற்குக் காங்கிரஸ் ஏராளமான பணத்தைக் கொடுத்தது. அட்லான்டிக் கடலின் குறுக்கே ஒரு கப்பல் பாலத்தை அமைப்பதே இந்த நிறுவனத்தின் நோக்கமாகும். முன்பே தயாரிக்கப்பட்ட உறுப்புகளையும் பொருள்களையும் கொண்டு மிகுதியான அளவில் கப்பல்களை உற்பத்தி செய்வது, இந்த நிறுவனத்தின் நோக்கமாகும். பழைய கப்பல் தளங்களை விரிவுபடுத்தினர் ; புதிய தளங்களையும் அமைத்தனர். ஃபிலடல்ஃபியாவில் (Philadelphia) ஹாக் தீவில் (Hog Island) ஒரு மிகப் பெரிய கப்பல் தளம் இருந்தது. இங்கிலாந்தில்கூட போருக்குமுன் இவ்வளவு பெரிய தளம் இல்லை. 1917-ல் நாட்டில் 61 கப்பல்தளங்களும், 235 கப்பல் நீரில் இறங்கும் வழிகளும் இருந்தன. 1918-ல் மொத்தம் 341 தளங்களும் 1,284 வழிகளும் இருந்தன. அமெரிக்கா கலந்துகொண்டபின் 19 மாதங்கள் போர் நடந்தது ; 2,941,000 டன்கள் எடையுள்ள 875 கப்பல்களை உற்பத்தி செய்தனர். 1918-ல் செப்டம்பர் முதல் தேதி

8,693,579 டன்கள் எடையுள்ள கப்பல்களை கப்பற்படைச் சபை கொண்டிருந்தது. அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தில் ஈடுபட்டிருந்த கப்பல்களின் மொத்த எடை 1916-ல் 2,185,000 டன்களாக இருந்தது. 1921-ல் இந்த எடை 11,077,000 டன்களாக அதிகரித்தது.

1887-லிருந்து ரெயில்வே கம்பெனிகள் அரசினர் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டிருந்தன. போர்க்காலத்தில் அரசினர் நேரிடையாக ரெயில்வே தொழிலைக் கண்காணிக்க முன்வந்தனர். இதற்கு இரு காரணங்கள் இருந்தன. போர்க்காலத்துத் தேவைகளுக்கேற்ற முறையில் கம்பெனிகள் நிருவாகம் செய்ய முடியவில்லை. மேலும், பொதுமக்கள் தேவையைவிட அரசினருடைய தேவை போர்க்காலத்தில் முக்கியமானதாக இருந்தது. ஐரோப்பாவில் போர் ஆரம்பித்தபொழுது கம்பெனிகளுடைய நிலைமை மோசமாக இருந்தது. 15 ஆண்டுகளாக ரெயில்வே கம்பெனிகளுடைய அடக்கச் செலவு மிகுதியடைந்து, தொழிலாளர்களுக்கு உயர்ந்த கூலியைக் கொடுக்கவேண்டியிருந்தது. அதிக விலைகொடுத்துப் பொருள்களை வாங்க வேண்டியிருந்தது. கட்டணங்களை உயர்த்துவதற்காக ரெயில்வே கம்பெனிகள் செய்த முயற்சிகள் 1914வரை வெற்றி பெறவில்லை. 1910-ல் சில கம்பெனிகள் கட்டணங்களை உயர்த்த அனுமதி கேட்டன. ஆனால், இராச்சியங்கள் வாணிகக் குழு அனுமதி கொடுக்க மறுத்தது. 1913, 1914ஆம் ஆண்டுகளில் கம்பெனிகள் செய்த முயற்சியும் தோல்வியடைந்தன. ஆனால், மிக்க காலதாமதத்திற்குப்பின் இராச்சியங்கள் வாணிகக் குழு கம்பெனிகளுக்குக் கட்டணங்களை உயர்த்த அனுமதி கொடுத்தன. இவ்வனுமதி காலதாமதத்திற்குப்பின் கிடைத்ததால் கம்பெனிகளுக்குப் பயன்படவில்லை. 1915ஆம் ஆண்டில் 42,000 மைல்கள் இருப்புப்பாதையைக்கொண்ட கம்பெனிகளின் சொத்துகள் வழக்குப்பட்ட சொத்துகளை மேற்பார்வையிடுவோர் வசம் இருந்தது. அதாவது, ரெயில்வே கம்பெனிகளில் $\frac{1}{6}$ பாகம் ரிசீவர் பார்வையில் இருந்தது. போர், ரெயில்வே தொழிலுக்கு ஒரு தாற்காலிகச் செழிப்போடு தூண்டுதலையும் அளித்தது. 1915, 1916ஆம் ஆண்டுகளில் கட்டணங்கள் உயர்ந்தன. ஆனால், 1916-ல் அமலில் வந்த ஆடம்ஸன் எட்டுமணி நேர வேலைச் சட்டம் (Adamson Eight Hour Act) கூலிகளை உயர்த்தின. மேலும், பொருள்களின் விலைகளும் உயர்ந்தன. கம்பெனிகளுடைய இலாபங்கள் குறைந்தன. அவைகள் வேண்டிய அளவு தளவாடங்களை வாங்கவில்லை. எனவே, போர்க்காலத்துத் தேவைக்கேற்ற

முறையில் கம்பெனிகளை நிருவாகிகள் அமைக்க முடியவில்லை. அமெரிக்கா போரில் இறங்கியபொழுது ரெயில்வே கம்பெனிகள் இந்த நிலையில் இருந்தன.

நெருக்கடியான நிலைமையை அறிந்து ரெயில்வே கம்பெனிகள் சமயத்துக்கேற்றவாறு நடந்துகொள்ள முயன்றன. தேசியத் தற்காப்புக் குழுவின் ஆலோசனைக் குழுவில் பால்டிமோர் அண்டு ஓஹியோ, போக்குவரத்து வல்லுநராகப் பணியாற்றிய (Baltimore and Ohio Transportation Expert) டேனியல் வில்லார்ட் (Daniel Willard) என்பவர் ஒரு சிறப்பான தேசியத் தற்காப்புக் குழுவை (Special Committee of National Defence) அமைத்தார். இக் குழு ஐந்துபேர்கொண்ட ஒரு நிருவாகக் குழுவைத் தேர்ந்தெடுத்தது. இதை ரயில்வேக்களின் போர்க் காலக் குழு (Rail Roads War Board) என்றழைத்தனர். இக் குழு வாஷிங்டனில் ஓர் அலுவலகத்தை ஆரம்பித்து அரசினருடன் ஒத்துழைத்தது. ஆனால், மேலும் போர் தொடர்ந்து நீடித்துக்கொண்டிருக்கும்பொழுது சில புதிய பிரச்சினைகள் தோன்றின. இராணுவத் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய முடியவில்லை. பல குழுக்கள் முன்னுரிமைப் பட்டியல்படி ரெயில்வேக்களின் பணியை நாடினர். இந்த நிலையை ரெயில்வே நிருவாகிகள் சமாளிக்க முடியவில்லை. பல ரயில்வேக் கம்பெனிகள் அரசினர் கண்காணிப்பில் ஒருமுகமாக வேலைசெய்யாமல் போட்டியிட்டன. மேலும், தொழிலாளர்கள் உயர்ந்த கூலி வேண்டுமென்று முறையிட்டனர். அவர்கள் இராணுவத்தில் சேர மறுத்துவிட்டனர். ரெயில்வே கம்பெனிகள் திறமையற்ற முறையில் நிருவகிக்கப்பட்டன. தனிப்பட்டோர் துறையில் இருந்த இக் கம்பெனிகளை அரசினர் நேரடி நிருவாகத்தில் கொண்டுவர வேண்டியதாயிற்று; 1917ஆம் ஆண்டு எஸ்க் சட்டத்தை (Esch Bill) இயற்றினர். இதன்படி இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழு, பண்டங்களை ஏற்றிச் செல்வதற்கு வசூல் செய்யும் கட்டணங்களை ஒழுங்குபடுத்த அதிகாரம் பெற்றது. ரெயில்வேதுறைபற்றிய ஒரு விசாரணை நடந்தது. இதற்குப் பின் இராச்சியங்களின் வாணிகக் குழுவினர் கொடுத்த ஆலோசனையை ஒட்டி 1917ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 26ஆம் தேதி ஜனாதிபதி, அரசினரே ரெயில்வே தொழிலை நடத்த வேண்டுமென்று ஆணையிட்டார்.

1918ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 21ஆம் தேதி ஜனாதிபதியின் ஆணையை ஒட்டி ரெயில்வே கட்டுப்பாட்டுச் சட்டத்தை (Railroad Control Act) இயற்றினர். இதன்படி, (1) அரசினரிடம் நிறுவனத்தை ஒப்படைத்த ஒவ்வொரு

கம்பெனியும் ஆண்டுதோறும் ஒரு குறிப்பிட்ட தொகையைப் பெற்றுக்கொள்ளவேண்டும். 1914 முதல் (1917ஆம் ஆண்டு ஜூன் 30ஆம் தேதி முடிவடையும்) மூன்றுண்டு காலத்தில் கம்பெனிகள் பெற்ற, செலவு போக எஞ்சிய வருமானத்தைக் கணக்கிட்டு, அதன் சராசரித் தொகையைக் கம்பெனிகளுக்கு ஈட்டுப் பணமாகக் கொடுத்தனர். (2) ரெயில்வே தொழிலை நடத்துவதற்கு 500 மிலியன் டாலர்கொண்ட ஒரு நிதியை ஏற்படுத்தினர். (3) சமாதான உடன்படிக்கை செய்து கொண்டபின் 21 மாதங்களுக்குள் ரயில்வே தொழிலைப் பழைய நிறுவனங்களிடமே ஒப்படைக்க வேண்டும். (4) அரசாங்கம் இத் தொழிலை எடுத்துக்கொள்வதற்குமுன் இருந்த அதே நிலையில் இருப்புப்பாதைகளையும், மற்றச் சொத்துகளையும் பழைய நிறுவனங்களிடம் திருப்பிக் கொடுக்கவேண்டும். (5) இராச்சியங்களின் வாணிகக் குழுக் கட்டணங்களை நிறுத்திவைக்க முடியாது. ஆனால், மற்ற அதிகாரங்களைச் செலுத்தலாம்.

புல்மன் கம்பெனிகளும், எக்ஸ்பிரஸ் கம்பெனிகளும் அரசினர் கண்காணிப்புக்குட்பட்டன. ஆனால், மிகக் குறைந்த தொலைவு இருப்புப்பாதைகளைக்கொண்ட சிறிய கம்பெனிகள் முன்போலவே தனித்து இயங்கின. வில்லியம் ஜி. மக்கடூ (William G. McAdoo) என்ற கருவூலச் செயலாளர் ரெயில்வேக்களின் நிருவாக இயக்குநராகப் (Director General of the Railroads) பணியாற்றினர்.[13] இத் தொழிலை வாஷிங்டனில் உள்ள எட்டு நிருவாகப் பிரிவுகளைக்கொண்டு நிருவாகம் செய்தனர். நாட்டை ஏழு நிருவாக மண்டலங்களாகப் பிரித்தனர். ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு மண்டல இயக்குநர் பணியாற்றினர். ஒவ்வோர் இருப்புப்பாதையையும் மேற்பார்வையிடும் ஒரு மத்திய அரசாங்க அலுவலர் இருந்தார். அரசினர் ரெயில்வே கம்பெனிகளின் தலைவர்களை மேற்பார்வையாளர்களாக நியமித்தனர். அரசாங்கம் ரெயில்வே தொழிலை மட்டுமன்றி, தந்தி, தொலைபேசித் தொழில்களைத் தன் நேரடிக் கண்காணிப்பில் கொண்டுவந்தது. இவ்விரு துறைகளும் போஸ்ட்மாஸ்ட்டர் ஜெனரல் அவர்கள் மேற்பார்வையில் இருந்தன. கடல் தந்தியும் அரசினர் கட்டுப்பாட்டுக்குட்பட்டது. ரேடியோ நிலையங்களை அரசாங்கத்தின் சார்பில் போர் ஆரம்பித்ததிலிருந்து கப்பற்படைத் துறை நிருவாகம் செய்தது.

[13] இவருக்குப்பின் வால்ட்டர் டி. ஹைன்ஸ் (Walter D. Hines) என்ற பிரபல ரெயில்வே தொழிலதிபர் இந்தப் பதவியில் இருந்தார்.

ரெயில்வே துறையில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்கள் மற்றத் துறைகளில் வேலை செய்வோரைவிடக் குறைந்த ஊதியத்தைப் பெற்றமையாலும், ஊதியம் குறைந்திருந்தாலும் வேலையைவிட்டு இவர்கள் விலகக்கூடாதென்று அரசாங்கம் சட்டமியற்றுததாலும், இவர்களுடைய கூலிகளை உயர்த்த வேண்டியதாயிற்று. மேலும், கட்சி சார்பற்ற ஒரு குழு, ரெயில்வே தொழிலாளர்களுடைய கூலிகளை உயர்த்த வேண்டுமென்று சிபாரிசு செய்தது. கட்டணங்களையும் உயர்த்தவேண்டியிருந்ததால், 1918ஆம் ஆண்டு மே மாதம் ரெயில்வேக்களுடைய எல்லாக் கட்டணங்களையும் 25 சதவீதம் உயர்த்தினர். பிரயாணிகள் முன்பு செலுத்தியதைவிட ஒரு மைலுக்கு மூன்று சென்டுகள் அதிகமான கட்டணத்தைச் செலுத்த வேண்டியதாயிற்று.

அரசாங்கம் ரெயில்வே நிருவாகத்தைத் தன் ஆதிக்கத்தில் கொண்டுவந்ததால், போரை வெற்றிகரமாக நடத்த முடிந்தது. அரசினர்வசம் இருந்த பழுதுபார்க்கும் நிலையங்கள், தளவாடங்கள், இருப்புப்பாதைகள், முற்றுப்பெறும் இருப்புப் பாதை நிலையங்கள் (Terminals) முதலியவைகளை எல்லாக் கம்பெனிகளும் சிக்கனமான முறையில் பயன்படுத்தின. எல்லா இருப்புப்பாதை நிறுவனங்களும் அரசினர் கண்காணிப்பில் இருந்ததால், பிரயாணிகளுக்காக ஓடும் ரெயில்களைத் திறமையுடன் சிறந்த முறையில் கட்டுப்பாடு செய்தனர். சில நிலையங்களில் மிகுதியான மக்கள் போதிய ரெயில் வசதியில்லாமல் இருந்த நிலை மாறியது. துருப்புகளையும் பொருள்களையும் அரசினர் வேண்டிய இடங்களுக்கு அனுப்புவது முன்பைவிட எளிதாயிற்று. சில இடங்களில் மக்கள் தேவைக்குமேல் மிகுதியான அளவில் ரெயில்வே கம்பெனிகள் பணியாற்றின. அநாவசியமான இருப்புப் பாதைகளை அரசினர் பயன்படுத்தவில்லை. ஒரே ரகமான தளவாடங்களை வாங்கி, அரசினர் நாடெங்கும் பயன்படுத்தினர். ரெயில்வே தொழிலில் இருந்த பல துறைகள் நெருங்கிய தொடர்புகொண்டு பணியாற்றின. பொதுநலப் பணியைச் சேர்ந்த ரெயில்வே நிறுவனங்கள் மக்களுக்கு முன்பைவிடச் சிறந்த முறையில் தொண்டாற்றின.[14]

அரசாங்கமே நேரடியாக ரெயில்வே தொழிலை எப்படி நடத்தியது என்பதைத் திட்டவட்டமாக விளக்க முடியாது. அரசாங்கம் மேற்பார்வையையும் கண்காணிப்பையும் மேற்

14 George Soule, Prosperity Decade, p. 36.

கொண்டது என்று சொல்லலாம். ஆனால், பழைய நிறுவனங்களின் நிருவாகிகளே முன்போல் பணியாற்றினர். போருக்குப்பின் பலர், அரசாங்கத்தின் நேரடிக் கண்காணிப்பைக் கண்டனம் செய்தனர். ரெயில்வே கம்பெனிகளுடைய அடக்கச் செலவுகள் உயர்ந்துவிட்டனவென்றும், அரசினர் கண்காணிப்பு, திறமையற்ற முறையில் இருந்ததென்றும், கம்பெனிகளுடைய சொத்துகளையும் தளவாடங்களையும் அரசினர் சிறந்த முறையில் பாதுகாக்கவில்லை என்றும் இவர்கள் குறை கூறினர். போர்க்காலத்தில் வருமானத்தைவிட அடக்கச் செலவு 900,000,000 டாலர்கள் அதிகமாக இருந்தது. இதற்கு விலையுயர்வு எவ்வளவு தூரம் காரணமாக இருந்தது என்றும், போருக்குமுன் கம்பெனிகளுடைய தளவாடங்கள் தேய்வுற்றது எவ்வளவு தூரம் காரணமாக இருந்ததென்றும் நாம் கணக்கிட முடியாது. ஆனால், எல்லா விலைகளும் உயர்ந்தபொழுது ரெயில்வே கட்டணங்களையும் அரசினர் உயர்த்தாததே இதற்குக் காரணம் என்று எல்லோரும் ஏற்றுக்கொண்டனர். ஒரு தொழிலை நடத்துவதற்கு வேண்டிய தொகையை, அரசியலார் கட்டணங்கள் மூலம் வசூல் செய்யலாம்; அல்லது வருமானத்தில் ஒரு தொகையை உதவிப் பணமாகக் கொடுத்து அத் தொழிலை நடத்தலாம். இவ்விரு முறைகளில் எதை வேண்டுமானாலும் அரசினர் பின்பற்றலாம். போருக்குப்பின் அரசினர் ரெயில்வே நிறுவனங்களுக்குப் பல சலுகைகளைக் கொடுத்தனர்; ரெயில்வே கட்டணங்களையும் உயர்த்தினர். 'ரெயில்வே தளவாடங்களை அரசினர் சிறந்த முறையில் பாதுகாக்கவில்லை என்ற கூற்றுத் தவறானது. போருக்குப் பின் ரெயில்வே நிறுவனங்களின் அனுபவம் இக் கூற்றுத் தவறானது என்று நிரூபித்துவிட்டது' என்று ரெயில்வே துறையின் நிருவாக இயக்குநர் ஹைன்ஸ் (Hines) கூறினார்.[15]

போர்க்காலத்துத் தொழிலாளர்கள்

போரைத் தொடர்ந்து ஏற்பட்ட விளைவுகளுள் தொழிலாளர்கள் பிரச்சினையே மிகவும் முக்கியமானதாகும். நாட்டில் வேண்டிய அளவு தொழிலாளர்கள் இல்லை. 1912-லிருந்து 1914-க்குள் ஆண்டுதோறும் 662,100 பேர்கள் அமெரிக்காவில் குடியேறினர். 1915-லிருந்து 1918 வரை 257,887 பேர்களே ஆண்டுதோறும் அமெரிக்காவில் குடிபுகுந்தனர். தொழில்கள்

[15] Walter D. Hines, War History of the American Railroads, p. 120.

பெருகும்பொழுது, தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கையும் குறைந்தது. மேலும், 4 மிலியன் பேர்கள் இராணுவத்தில் சேர்ந்துவிட்டதால் நிலைமை மேலும் மோசமாயிற்று. ஆனால், ஒரு மிலியன் பெண்கள் தொழிற்சாலைகளுக்குச் சென்று வேலையில் அமர்ந்ததால் ஓரளவு நிலைமையைச் சமாளிக்க முடிந்தது. இப் பிரச்சினையைத் தொழிலாளர்கள் இலாகாவைச் சேர்ந்த வேலை வாய்ப்புத் துறை (Employment Service of the Department of Labour) தீர்க்க முயற்சி செய்தது. இத் துறை அரசினருடனும் மற்றத் தனிப்பட்ட நிலையங்களுடனும் ஒத்துழைத்தது. ஒவ்வொரு தொழிலும் வேண்டிய தொழிலாளர்களைப் பெறுவதற்கும், நாட்டின் தற்காப்புக்குத் தேவைகளுக் கேற்றபடித் தொழிலாளர்களைப் பல வேலைகளில் அமர்த்துவதற்கும் இத் துறை உதவி புரிந்தது. தொழிலாளர்கள் செய்யும் உற்பத்தியையும் இத் துறை கண்காணித்தது. நாட்டின் தற்காப்புக்குத் தேவையான பொருள்களைப் பல தொழிற்கூடங்கள் உற்பத்தி செய்தன. உற்பத்தி பெருகியதால் இத் தொழிற்சாலைகள் மிகுதியான தொழிலாளர்களை வேலையில் அமர்த்தவேண்டியிருந்தது. புதிய தொழிலாளர்களை நியமிப்பதில் தொழிலதிபர்கள், வேலை வாய்ப்புத் துறையின் சிபாரிசுகளை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்று ஜனாதிபதி 1918ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் கேட்டுக் கொண்டார். அதே ஆண்டு இத் துறை ஒவ்வொரு நாளும் சுமார் 10,000 தொழிலாளர்களை வேலையில் அமர்த்தியது.

நாட்டில் வேண்டிய தொழிலாளர்கள் இல்லாததால், அவர்களுடைய நிலைமை ஓரளவு தாற்காலிகமாக முன்னேறியது. 1912-ல் இயற்றிய சட்டப்படி அரசினருடன் தொழிலதிபர்கள் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டு செய்யும் தொழில்களில் தொழிலாளர்கள் நாளொன்றுக்கு 8 மணி நேரத்திற்கு மேல் வேலை செய்யக்கூடாது. மற்றத் தொழில்களிலும் இதேபோல் தொழிலாளர்கள் நாள்தோறும் எட்டு மணியே வேலை செய்தனர். தொழிலாளர்கள் இயக்கம்பற்றிய பழைய கொள்கையையே அரசாங்கம் பின்பற்றியபோதிலும், நடைமுறையில் இவ்வியக்கத்தின் நிலைமை முன்னேறியது. தொழிலாளர்களுக்கும் முதலாளிகளுக்கு மிடையே சமரசம் ஏற்படுத்தும் குழுக்கள் தொழிலாளர்களுடைய கூட்டுப் பேரங்களை (collective bargaining) வெற்றிகரமாக மேற்பார்வையிட்டன. தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தின் சராசரி அங்கத்தினர்களின் எண்ணிக்கை 1916-ல் 2,772,700 ஆக இருந்தது; 1919-ல் இந்த எண்ணிக்கை 4,125,200 ஆக உயர்ந்தது.

1920ஆம் ஆண்டின் ஆரம்ப மாதங்கள்வரை கூலிகள் உயர்ந்தன. ஆனால், தொழிலாளிகள் இதனால் பயனடையவில்லை. ஏனெனில், விலைவாசிகள் கூலிகளைவிட உயர்ந்தன. போர் தொழிலாளர்களுடைய உண்மைக் கூலியை (real wage) உயர்த்தியது என்று நாம் திட்டவட்டமாகக் கூறமுடியாது. ஆனால், முதன்முதலாகத் தொழிலாளர்கள் போகப் பொருள்களை (luxuries) வாங்கினர். இவர்களைப் 'பட்டுச் சட்டை அணிந்த தொழிலாளர்கள்' (silk-shirted worker) என்றழைத்தனர். தொழிலாளர்களுடைய மொத்த வருமானம் மிகுதியடைந்தது. முன்பைவிட மிகுதியான தொழிலாளர்கள் வேலையிலமர்ந்ததே இதற்குக் காரணமாகும். அரசியலார் வாங்கிய பொருள்களின் விலைகளை மட்டுமே முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில் கட்டுப்பாடு செய்தனர். ஆகையால், விலைக் கட்டுப்பாட்டினால் பொதுமக்கள் பயனடையவில்லை. கீழ்க் கண்ட குறியீட்டெண்களைத் (index numbers) தொழில் இலாகா தயார் செய்தது. வாழ்க்கைச் செலவுக்கும் விலைவாசிகளுக்கும் உள்ள தொடர்பை இக் குறியீட்டெண்கள் விளக்கும்.[16]

ஆண்டு	ஒருமணிநேரக் கூலி	வாழ்க்கைச் செலவு	உண்மைக் கூலி
1913	100	100.0	100.0
1916	111	118.3	93.8
1917	128	142.4	89.9
1918	162	174.4	92.9
1919	184	188.3	97.7
1920	234	208.5	112.2

காம்பர்ஸ் (Gompers) அவர்களின் தலைமையில் அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர் என்ற இயக்கம் போர்க்காலத்தில் அரசினருடன் ஒத்துழைத்தது. இவ் வியக்கத்தின் நிருவாகக் குழுவினர், முதல் உலகப் போரை 'தொழிலாளர்களுடைய போர்' (labour's war) என்று கூறியது. திறமையை பாதிக்கக் கூடிய கட்டுப்பாடுகளை நீக்குவதில் இவ்வியக்கம் ஊக்கம் காட்டியது. தேசியத் தற்காப்புக் குழுவில் காம்பர்ஸ் அங்கம் வகித்தார். மற்றத் தொழிலாளர்களுடைய தலைவர்களும் போர்

[16] Statistical Abstract, 1931, p. 347. விவசாயத் துறையில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுடைய கூலி இதில் சேரவில்லை. மேற்கண்ட குறியீட்டெண்களுக்குச் சற்று மாறுதலான புள்ளி விவரங்களைச் சிலர் தயார் செய்திருக்கின்றனர். மேற்கண்ட புள்ளி விவரங்கள் போர்க்காலத்திலும் அதற்குப் பின்னும் இருந்த நிலையை நன்கு விளக்கும். உண்மைக் கூலி 1920-லிருந்து 10 ஆண்டுகளில் இதே நிலையில் இருந்தது.

பற்றிய வேலைகளைச் செய்யும் குழுக்களில் அங்கத்தினர்களாகத் தொண்டாற்றினர். போர் தொடங்கிய காலத்தில் காம்பர்ஸ் தொழிலாளர்களையும் முதலாளிகளையும் ஒரு மாநாட்டுக்கு அழைத்தார். நெருக்கடியான நிலையில் உற்பத்தியைப் பாதிக்கும் முறையில் தம் உரிமைகளைக் காப்பாற்றிக்கொள்வதற்காக முயற்சி செய்யவில்லை என்று தொழிலாளர்களும் முதலாளிகளும் உறுதிமொழி கூறினர். போரை வெற்றிகரமாக நடத்துவதற்காகத் தொழிலாளர்கள் முதலாளிகளுடன் ஓர் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டனர். இரு சாராரும் இவ்வொப்பந்தத்தை மீறவில்லை. தொழிலாளர்கள் இலாகாவின் அறிக்கைப்படி போர்க்காலத்தில் 6,000 முறை தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தனர். ஆனால், இவ் வேலைநிறுத்தங்கள் விரைவில் நிறுத்தப்பட்டுவிட்டன. இதற்குத் தொழிலாளர்களே காரணமாக இருந்தனர்.[17]

1918-ல் அரசினர் தொழிலாளர்கள்பற்றிய கொள்கைகளை வகுத்தனர். தொழிலாளர்கள் இலாகாவில் பணியாற்றிய பல குழுக்களுடைய வேலைகளை ஒருமுகப்படுத்தினர். இத்துறையில் செயலாளராகப் பணியாற்றிய வில்சன் (Wilson) என்பவரைத் தொழிலாளர்கள் துறையின் இயக்குநராக (Labour Administrator) ஜனாதிபதி நியமித்தார். கொள்கைகளை வகுப்பதற்காக ஒரு குழுவையும் ஏற்படுத்தி, வில்சனை அதன் தலைவராக நியமனம் செய்தனர். இக் குழு தொழிலாளர்களுடைய கூலி, வேலை நேரம், முதலாளிகளுடன் அவர்கள் கொண்ட தொடர்பு முதலிய பிரச்சினைகளைப் பரிசீலனை செய்து, அவைகளுக்கு முடிவு காணவேண்டும். இரு சாராருக்கும் சச்சரவுகள் ஏற்பட்டால், இக் குழு நீதிமன்றமாகப் பணியாற்றித் தகராறுகளைத் தீர்த்துவைக்கலாம். இக் குழுவினர் சுமார் 1,500 முறை தொழிலாளர்களுடைய பூசல்களைத் தீர்த்துவைத்தது. மேலும், பூசல்கள் ஏற்படுவதைத் தடை செய்வதற்காக இக் குழுவினர், நிறுவனக் குழுக்களை (Shop Committees) அமைத்தனர். இதற்கு வேண்டிய மற்ற ஏற்பாடுகளையும் செய்தனர். மேலே குறிப்பிட்ட குழுக்களைத் தவிர, சில தொழில்களுக்குச் சிறப்பான குழுக்களையும் அமைத்தனர். போர் இலாகாவில் பல தொழிற் பணித்துறைகளும் (Industrial Service Sections) இருந்தன. இவைகளும்

[17] ஜியார்ஜ் சோல் (George Soul) என்பவர் முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில் தொழிலாளர்கள் நிலைமையைப்பற்றி விவரமாக எழுதியுள்ளார்.

தொழிலாளர்கள் பிரச்சினையைத் தீர்த்துவைத்தன. ரெயில்வே நிருவாகிகளால் நியமிக்கப்பட்ட ஒரு குழு ரெயில்வே சிப்பந்திகளுடைய கூலிகளை ஒழுங்குபடுத்தியது; கூலிகள் உயர்ந்தன. தொழிலாளர்களும் முதலாளிகளும் தம் கடமைகளை உணர்ந்து அரசியலாருடன் ஒத்துழைத்தனர். ஆகையால், போர்க் காலத்தில் தொழிலாளர்களுக்கும் முதலாளிகளுக்குமிடையே அதிகமான சச்சரவுகள் ஏற்படவில்லை.

போரில் அமெரிக்கா வெற்றியடைவதற்குத் தொழிலாளர்கள் பேருதவி புரிந்தனர். இதை உணர்ந்த அரசாங்கத்தினர் அவர்களுடைய நிலையை உயர்த்துவதற்கும், அவர்களுடைய வேண்டுகோளை நிறைவேற்றுவதற்கும் வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்தனர். போர் முடிந்ததும் செய்து கொண்ட உடன்படிக்கைப்படி ஓர் அகில உலகத் தொழிலாளர்கள் மாநாட்டைக் (International Labour Conference) கூட்டினர். 1919-ல் வாஷிங்டனில் கூடிய இந்த மாநாடு சர்வதேச சங்கத்திற்கு (League of Nations) ஒரு திட்டம் வகுத்து அனுப்பியது. இதன் விளைவாகச் சர்வதேசத் தொழிற் சங்கம் (International Labour Organisation) தோன்றியது. தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தை உலக நாடுகள் ஏற்றுக்கொண்ட போதிலும், போர் அவர்களுடைய நிலைமையைப் பாதித்தது. நாளொன்றுக்கு எட்டு மணி நேரமே தொழிலாளி பணியாற்றலாம் என்ற விதியை எல்லோரும் ஏற்றுக்கொண்டனர். ஆனால், தொழிலாளர்களுடைய உண்மைக் கூலி (real wage) 1913-ல் இருந்ததைவிட 1919-ல் குறைந்துவிட்டது.[18] ஆனால், உண்மைக் கூலி குறைந்ததைவிடப் பெரிய இடையூறுகள் ஏற்பட்டன. சோஷலிசக் கட்சியும், இடதுசாரிக் கொள்கையை ஓர் ஆக்கிர வெறியுடன் பின்பற்றிய உலகத் தொழிலாளர்கள் சங்கமும் தம் வலிமையை இழந்து நாளடைவில் மறைந்தன. போர்க்காலத்திலும், அதன் பின்பும் தொழிலாளர்கள் உரிமைகளை இழந்தனர். முதலாளிகள் சகிப்புத்தன்மையுடன் நடந்துகொள்ளவில்லை. தொழிலதிபர்களும் நிதித்துறையில் இருந்த பெரிய முதலாளிகளும் மிகுதியான இலாபம் பெற்றனர். ஆனால், தொழிலாளர்ளுடைய நிலைமை தாழ்வடைந்தது.

[18] Bulletins of the U.S. Bureau of Labour Statistics, No. 274. 'Union Scale of Wages and Hours of Labour', May, 15, 1919, pp. 47—50 and No. 270; 'Retail Prices 1913 to December 1919', pp. 50—58.

முதல் உலகப் போருக்கு வேண்டிய நிதி திரட்டல்

அமெரிக்கா போரில் இறங்கியபின், தன் செலவுக்கும் நேசநாடுகளுடைய செலவுக்கும் வேண்டிய நிதியைத் திரட்டும் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டது. 1917-ல் முதல் விடுதலைக் கடன் சட்டத்தை (First Liberty Loan Act) ஏப்ரல் மாதம் இயற்றினர். இதன்படி கருவூலச் செயலாளர்கள், ஜனாதிபதியின் அனுமதி பெற்று நேசநாடுகளுக்கு 10,000,000,000 டாலர்கள்வரை கடன் கொடுக்கலாம். 1917-க்குப்பின் தனிப்பட்டவர்கள் அயல்நாடுகளுக்குக் கடன்கொடுக்கும் பழக்கம் மறைந்தது. போருக்கு வேண்டிய நிதியை வரிகள்மூலம் திரட்டுவதா அல்லது, கடன்மூலம் திரட்டுவதா என்பதைப் பற்றிய பிரச்சினையைப் பரிசீலனைசெய்து இரு முறைகளையும் பின்பற்றலாம் என்று முடிவு செய்தனர். போருக்காகச் செய்த செலவில் மூன்றில் ஒரு பங்கை வரிகள்மூலமும் மீதியைக் கடன்மூலமும் அரசினர் பெற்றனர்.

போருக்குமுன் மத்திய அரசாங்கத்தின் செலவுகள் மிகுதியடையவில்லை. 1916-ல் செய்த மொத்தச் செலவு 674,230,020 டாலர்களாக இருந்தது. 1910-ல் செய்த செலவைவிட இத்தொகை சிறிது அதிகமாக இருந்தது. இவ்விரு ஆண்டுகளிலும் செய்த செலவுகளின் வேறுபாடு 35,580,000 டாலருக்கும் குறைவாகவே இருந்தது. ஆனால், அடுத்து வந்த ஆண்டுகளில் அரசாங்கத்தின் செலவு மிகுதியடைந்தது. போர் முடிவு அடைந்த இரண்டாண்டுகளுக்குள் மத்திய அரசாங்கம் வாங்கிய கடன்தொகைக்குச் செலுத்தவேண்டிய வட்டிமட்டும் போருக்குமுன் அரசாங்கம் செய்த மொத்தச் செலவுக்குச் சமமாக இருந்தது. போருக்காக அமெரிக்கா 35,500,000,000 டாலர்களைச் செலவு செய்தது. நேசநாடுகளுக்குக் கடனாகக் கொடுத்த 9½ மிலியன் டாலர் இதில் அடங்கியுள்ளது. அமெரிக்க வரலாற்றில் மத்திய அரசாங்கம் முதல் நூறாண்டுகளில் செய்த செலவைப்போல் மூன்று மடங்கு மதிப்புள்ள தொகையைப் போருக்காகச் செலவு செய்தனர். போர் நடந்துகொண்டிருக்கும்பொழுது ஒரு மணி நேரத்திற்கு 2,000,000 டாலர்கள் வீதம் அமெரிக்கா செலவு செய்தது. போருக்குமுன் நாட்டின் மொத்தக் கடன் 1,000,000,000 டாலர்களாக இருந்தது. 1919ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் மாதம் இத்தொகை 26,596,701,648 டாலர்களாக உயர்ந்தது.

போர்ச்செலவுக்கு வேண்டிய பணத்தை அரசினர் பெரும்பாலும் கடன்மூலமே திரட்டினர். 50 டாலர்கள் மதிப்புள்ள ஐந்து பத்திரங்களை அ ர சி ன ர் வெளியிட்டனர். இவைகளுடைய வட்டி வீதம் 3½ சத வீதத்திலிருந்து 4¼ வரை

இருந்தது. முதலில் வெளியிட்ட நான்கு பத்திரங்களையும் 'விடுதலைப் பத்திரங்கள்' (Liberty Loans) என்றும், போருக்குப் பின் வெளியிட்ட பத்திரத்தை 'வெற்றி விடுதலைப் பத்திரங்கள்' (Victory Liberty Loans) என்றும் அழைத்தனர். மேற்கூறிய 5 பத்திரங்கள்மூலம் அரசாங்கம் 18,500,000,000 டாலர்களைக் கடனாகப் பெற விரும்பியது. ஆனால், மக்கள் 25,000,000,000 டாலர்களைச் செலுத்தி இப் பத்திரங்களைப் பெற்றனர். இத் தொகையில் 21,400,000,000 டாலர்களையே பத்திர வெளியீடுகள்மூலம் அரசினர் ஏற்றுக்கொண்டனர்[19]. சுமார் 22,000,000 மக்கள் ஒரே பத்திரத்தை (போரில் ஊக்கம் கொண்டு) 7,000,000,000 டாலர்கள் கொடுத்து வாங்கினர்.

அமெரிக்காவின் மொத்தப் போர்ச்செலவுகளும் அயல்நாடுகளுக்குக் கொடுத்த கடன்தொகையும்

1917-1920, நிதி ஆண்டுகள் (Fiscal Years)

ஆண்டு	சாதாரண வருமானத்திற்கு மேற்பட்ட செலவு	மொத்த வருமானத்திற்கு மேற்பட்ட போர்ச்செலவு (எதிர்பார்த்த சாதாரணச் செலவைவிட மிகுதியான தொகை)	
		இராணுவ, கடற்படைகளின் உபரிச் செலவு	உபரி வட்டிகள், உதவிச் சம்பளம் முதலியன
1917	$ 659,860,650	$ 393,852,949	$ 2,690,164
1918	682,458,285	6,770,295,897	120,952,611
1919	691,858,252	10,917,817,469	379,367,891
1920	826,550,410	1,073,892,747	1,073,392,874
	$ 2,860,727,597	$ 19,155,859,062	$ 1,576,403,540

ஆண்டு	வருமானத்திற்கு மேற்பட்ட போர்ச் செலவு. எதிர்பார்த்த சாதாரணச் செலவைவிட மிகுதியான தொகை		ஐரோப்பிய நாடுகளுக்குக் கொடுத்த கடன் தொகை (அவை திருப்பிக் கொடுத்தது போக எஞ்சியுள்ளது)
	சிறப்பான போர்பற்றிய ஏற்பாடுகள்	மொத்தச் செலவு	
1917	$ 33,060,510	$ 429,603,623	885,000,000
1918	1,094,994,128	7,986,242,636	4,739,434,750
1919	2,487,710,885	13,784,896,245	3,470,280,265
1920	1,634,695,094	3,781,980,715	350,291,840
	$ 5,250,460,617	$ 25,982,723,219	9,445,006,855

From Table 3, p. 21, of E. B. Rosa, 'Expenditures and Revenues of the Federal Government,' Annals of the American Academy of Political and Social Service, Vol. XCV, No. 184 (May, 1921)

[19] Report of the Secretary of the Treasury, 1920, pp. 419, 439.

ஆண்டுக்கு 2000 டாலர் அல்லது இதற்குக் குறைவான வருமானமாகப் பெற்றவர்கள் சுமார் 7,000,000,000 டாலர் பெறுமானமுள்ள பத்திரங்களை வாங்கினர். அதாவது, இவர்கள் மொத்த வெளியீட்டில் 30 சதவீதத்தை விலைக்கு வாங்கினர். 10,000,000,000 டாலர் மதிப்புள்ள பத்திரங்களை 2,000 டாலரை வருமானமாகப் பெறுவோர் வாங்கினர். எஞ்சியுள்ள பத்திரங்களை நிறுவனங்களும் பாங்குகளும் வாங்கின.[20] வெற்றிப் பத்திரங்களையும் விடுதலைப் பத்திரங்களையும் தவிர ஐந்து டாலர்கள் மதிப்புள்ள போர் சேமிப்புப் பத்திரங்களையும் (War Savings Certificates) அரசினர் வெளியிட்டனர். 25 சென்டுகள் மதிப்புள்ள வில்லைகளை (Stamps) விற்று ஒரு மிலியன் டாலர்களைப் பெற்றனர். இவ்விரு வழிகளிலும் 22,500,000,000 டாலரை அரசினர் அடைந்தனர்.

கடன் வாங்குவதோடுமட்டும் அல்லாமல் அரசினர் புதிய வரிகளையும் விதித்தனர். பெரும்பாலும் ஜனநாயக அங்கத்தினர்களைக்கொண்ட காங்கிரஸ் சபை, உள்நாட்டுப் போர்க் காலத்தில் 1913-ல் சுங்கவரிகளைக் குறைத்தது. இச் சபை இறக்குமதிப் பொருள்கள்மீது விதித்த வரிகளைக் கவனிக்க மறுத்துவிட்டது. வரிகள்மூலம் கிடைத்த மொத்த வருவாயில் 5 சதவீதத்தையே அரசாங்கம் சுங்கவரிகள்மூலம் பெற்றது. புதிய வரித்திட்டமொன்றை அரசாங்கம் வகுத்தது. 1913-ல் அரசியலமைப்பில் ஏற்பட்ட மாறுதலுக்குப்பின் வருமான வரியை விதித்தனர். இந்த வரியை 1916, 1917ஆம் ஆண்டுகளில் மேலும் உயர்த்தினர். திருமணம் ஆனவர்களும் ஆகாதவர்களும் தம் வருமானத்தில் ஒரு பகுதிக்கு வரி செலுத்த வேண்டாம். திருமணம் ஆனவர்களுக்கு இப் பகுதி 2,000 டாலர்களாக இருக்கலாம் என்றும், ஆகாதவர்களுக்கு 1,000 டாலர்களாக இருக்கலாம் என்றும் முடிவு செய்தனர். வரி விதிப்புக்குட்படாத வருமானப் பகுதிக்குமேல் பெறும் முதல் 4,000 டாலர்களுக்கு 6 சதவீதம் வரிகொடுக்கவேண்டும். இந்த வருமான வரி 6 சதவீதத்திலிருந்து வருமானத்திற்குத் தகுந்தாற்போல் படிந்த வரியாக (graduated tax) இருந்தது. ஆண்டுதோறும் ஒரு மிலியன் டாலர்கள் வருமானத்தைப் பெற்றவர்கள் தம் வருமானத்தில் 63 சதவீதத்தை வரியாகச் செலுத்தவேண்டும். இதைத் தவிரக் கீழ்க்கண்ட வரிகளையும் விதித்தனர். (1) தனிப்பட்டவர்களும், கூட்டுத் தொழில் நடத்துவோரும், நிறுவனங்களும் செலுத்தவேண்டிய போர்

[20] Y. M. Clark, 'The cost of World War to the American People', p. 137.

உபரி இலாப வரி (Excess Profit Taxation); (2) சாராயம்போன்ற பானங்கள்மீதும் புகையிலைமீதும் விதித்த வரிகள்; (3) போகப் பொருள்களிலும் கேளிக்கைகளிலும் ஈடுபடுவோர் செலுத்த வேண்டிய வரிகள்; (4) பொதுநலப் பணித்துறையினர் அளித்த வசதிகள்மீது விதித்த வரி; (5) ஆவணங்கள்மீதும் செலாவணிப் பத்திரங்கள்மீதும் விதித்த பல வரிகள்; (6) சொத்துப்பேற்று வரிகளை உயர்த்தினர். போருக்குமுன் விதித்த வரிகளையும், போர்க்காலத்தில் விதித்த வரிகளையும் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், புதிய வரிகளின் விளைவுகளை நாம் அறிந்துகொள்ளலாம். 1914-ல் (ஜூன் 30ஆம் தேதி முடிவடைந்த நிதி ஆண்டில்) 735,000,000 டாலர்களையும், 1915-ல் 692,000,000 டாலர்களையும், 1916-ல் 779,000,000 டாலர்களையும், 1917-ல் 1,118,000,000 டாலர்களையும், 1918-ல் 4,174,000,000 டாலர்களையும், 1919-ல் 4,648,000,000 டாலர்களையும் அரசினர் வரிகள்மூலம் பெற்றனர். உபரி இலாப வரிமூலமே மற்ற வரிகளைவிட மிகுதியான தொகையைப் பெற்றனர். வருமான வரியும் உபரி இலாப வரியும் வருவாயில் $\frac{2}{3}$ பாகத்தை அரசினருக்குக் கொடுத்தன.

நாட்டின் செலாவணி முறைபற்றிய புள்ளிவிவரங்களைக் கவனிக்கும்பொழுது, போர்க்காலத்தில் ஏற்பட்ட பண வீக்கத்தை நாம் மறக்கக்கூடாது. செலாவணித் தாள்களைப் பெற்றுக்கொண்டு அரசினர் உலோகத்தைக் கொடுத்த போதிலும், பணவீக்கம் ஏற்பட்டது. ஏனெனில், அயல் நாட்டினர் அமெரிக்காவிலிருந்து இறக்குமதி செய்த பொருள்களுக்காகப் பொன் உலோகத்தைக் கொடுத்தனர். உலக நாடுகள் செலாவணித்துறையில் பயன்படுத்தும் பொன்னில் அரைப்பாகத்தை அமெரிக்கா பெற்றது. மேலும், ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் மிகுதியான பாங்குச் செலாவணியை உற்பத்தி செய்வதற்கும், கடன்கள் கொடுப்பதற்கும், அரசினர் பத்திரங்களை விற்பனை செய்வதற்கும் உதவிபுரிந்தன. இக் காரணங்களால் பணவீக்கம் ஏற்பட்டது. மிகுதியான அளவில் வெளியிட்ட பத்திரங்களைக் காப்புநிதியாகக்கொண்டு பாங்குகள் செலாவணி வெளியீட்டை அதிகரித்தன. மேலும், பண்டங்களின் விலைகள் உயர்ந்தன. ஏனெனில், மக்களுடைய தேவை அதிகரித்தது. உள்நாட்டுப் போர்க்காலத்தில் இருந்த அளவு,முதல்உலகப் போர்க்காலத்திலும் பணவீக்கம் இருந்தது. ஆனால், அரசினர் செலாவணித் தாள்களுக்குப் பதிலாக உலோகம் கொடுப்பதை நிறுத்தியதாலும், செலாவணித் தாள் வெளியீட்டைப் பெருக்கியதாலும் பணவீக்கம் ஏற்படவில்லை.

மிகுதியான அளவில் பொன் கிடைத்ததாலும், பாங்குகள் கடன் வசதியை அதிகமாக மக்களுக்கு அளித்ததாலும் பண வீக்கம் ஏற்பட்டது.

முடிவுரை

இவ்வதிகாரத்தில் அரசினர் பின்பற்றிய பொருளாதாரக் கொள்கையைப் பற்றிய விவரங்களையே சிறப்பாகக் கவனித்தோம். முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில் அமெரிக்கா பெற்ற அனுபவம் அந்த நாட்டின் இரண்டாவது போர்க் காலக் கொள்கையைப் பாதித்தது. அரசாங்கத்தின் கொள்கைகளை வகுப்பதற்கும், இக் கொள்கைகளைச் செயலாற்றுவதற்கும் இரண்டாவது போர்க்காலத்திலும் பல குழுக்களும், ஆலோசனை கூறும் சபைகளும் இருந்தன. இவை முதல் உலகப் போர்க்காலத்துக் குழுக்களைப்போலல்லாமல் வேறுவிதமாகத் தோற்றமளித்தபோதிலும், அவைகள் செய்த வேலைகளையே செய்தன. வில்சன் காலத்தில் உற்பத்தி அதிகரித்தது. ஆனால், விலை யுயர்வையும், பண வீக்கத்தையும் அரசினர் தடைசெய்ய முடியவில்லை. மேலும், பொருளாதாரச் சீரமைப்புக்கு அரசியலார் திட்டம் வகுக்கவில்லை. முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில் தோன்றிய பொருளாதாரக் கட்டுப்பாடுகளை மீண்டும் இரண்டாவது போர்க்காலத்தில் சிறந்த முறையில் அமலில் கொண்டுவந்தனர். **1940**-க்குப் பின் வகுத்த பொருளாதாரச் சீரமைப்புத் திட்டங்கள் **1920**-க்குப் பின் இருந்த திட்டங்களைப்போலவே குறைபாடுகளுடன் இருந்தன.

அமெரிக்கா மிகக் குறுகிய காலமே போரில் நேரிடையாகக் கலந்துகொண்டது. ஆனால், இதனால் முக்கியமான பொருளாதார விளைவுகள் ஏற்பட்டன. பழைய சாதாரண நிலையை மீட்க அமெரிக்கா முயற்சி செய்தது. ஆனால், போர் ஆரம்பமாவதற்குமுன் இருந்த நிலைமையை மீண்டும் ஏற்படுத்த முடியவில்லை. போர்க்காலத்தில் சில தொழில்கள் அளவுக்கு மீறி உற்பத்தியைப் பெருக்கிவிட்டன. அமெரிக்கா, தன் தேவைக்கு மீறி இத் துறைகளில் பொருள் உற்பத்தி செய்யத் தொடங்கி விட்டது. உதாரணமாக, ஆடைத்தொழில், தோல், கப்பல் கட்டுவது, நிலக்கரி முதலிய தொழில்கள் அளவுக்கு மீறி விரிவடைந்துவிட்டன. போர் முடிந்ததும் பணச் சுருக்கம் ஏற்பட்டது. மற்றத் தொழில்களுடைய போட்டியை இத் தொழில்கள் சமாளிக்கவேண்டிய நிலை இருந்தது. எனவே, இத் தொழில்கள் வலிமையற்ற நிலையில் இருந்தன. போர்க் காலத்தில் நாட்டின் தேவைக்குமேல் மிகுதியான அளவில்

வாணிகக் கப்பற்படை அதிகரித்துவிட்டது. விவசாயத் துறையிலும் உற்பத்தியாளர்கள் இதே நிலையில் இருந்தார்கள். உள்நாட்டுப் போருக்குப் பின் இருந்த நிலையைவிட இவர்கள் நிலை இப்பொழுது கேவலமாக இருந்தது. போக்குவரத்துச் சாதனங்களைத் தொடர்ந்து அரசினரே நடத்துவதா அல்லது பழைய நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைத்துவிடுவதா என்ற பிரச்சினைக்கு ஒரு முடிவு காணவேண்டியிருந்தது. இறுதியில் நிறுவனங்களுடைய சொத்துகளை அவர்களிடமே திருப்பிக் கொடுத்துவிட்டனர். ஆனால், அரசினருடைய கட்டுப்பாடுகள் அதிகரித்தன. இந்த விளைவுகளையும், மற்ற விளைவுகளையும் பற்றிய விவரங்களை வேறோர் அதிகாரத்தில் பார்க்கலாம்.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

Soule, George, 'Prosperity Decade', chaps. 1–3.

Faulkner, H. U., 'The Decline of Laissez Faire'.

Slosson, P. W., 'The Great Crusade and After', chaps. 1, 2.

Noyes, A. D., 'The War Period of American Finance', chaps. 2–5.

Dixon, F. H., 'Railroads and Government', chaps. 8–14.

Clarkson, G. B., 'Industrial America in the World War', chaps. 12–30.

Lorwin, L. L., 'The American Federation of Labour', chap. 6.

Genung, A. B., 'Agriculture in the World War Period', Yearbook of Agriculture, 1940, pp. 277—296.

பகுதி 5—புதிய சமுதாயம்

28. மாபெரு மாயத்தோற்றம்

படைகலைப்பு

முதல் உலகப் போருக்குப்பின் செய்த ஏற்பாடுகளைப் பொருளாதாரச் சீரமைப்பு என்று சொல்ல முடியாது. போருக்குப்பின் எடுக்கவேண்டிய நடவடிக்கைகளுக்கு அரசினர் திட்டமெதுவும் வகுக்கவில்லை[1]. ஆனால், ரெயில்வே துறையிலும் வர்த்தகக் கப்பல் துறையிலும் சில ஏற்பாடு களைச் செய்தனர். போர்க்காலத்தில் அமலில் வந்த சில கட்டுப் பாடுகள் சமுதாயத்திற்கு அளித்த சில நலன்களைச் சிதை வுண்டு போகாமல் காப்பாற்றவும், வேலையில்லாமல் திண்டாடும் 4,000,000 பேர்களுக்கு வேலை தேடிக் கொடுக்கவும், போர்க்காலத்தில் பெருகிய தொழில்களைச் சுருக்கவும் அரசினர் திட்டங்களை வகுக்கவில்லை. போர்க் காலத்து நிலையை நீக்கிச் ‘ சாதாரணமான நிலையை ’ ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று பலர் விரும்பினர். 1920-ல் ஹார்டிங் (Harding) இக் கருத்தை ஆதரித்துத் தேர்தல் பிரசாரம் செய் தார். போருக்குப்பின் வல்லரசுகள் உடன்படிக்கை செய்து கொண்டனர். இதற்குப்பின் ஒரு மாதத்திற்குள் போர்க் காலத்தில் செய்துகொண்ட ஒப்பந்தங்களை அரசினர் தள்ளுபடி

[1]: 1918-ல் நடந்த அமெரிக்கத் தொழிற் சீரமைப்பு மாநாட்டில் கலந்து கொண்டு சொற்பொழிவாற்ற வில்சன் ஓர் அழைப்புப் பெற்றார். ‘அட்லான்டிக் நகரத்தில் நடைபெறும் கூட்டத்திற்கு நான் ஒரு செய்தி யனுப்ப விரும்புகிறேன். ஆனால், உண்மையை மறைக்காமல் கூறினால், என்ன செய்தி அனுப்புவதென்றே எனக்குப் புரியவில்லை. சிறந்த ஆலோசனைகளை ஏற்றுக்கொண்டு சூழ்நிலைக்கும் சந்தர்ப்பத்திற்கும் ஏற்றவாறு நாம் கொள்கையை வகுத்துக்கொள்ளவேண்டும்’ என்ற பதிலை வில்சன் அனுப்பினார். பி. ஏ. சாமுவேல்சனும் (P. A. Samuvelson) இ. இ. ஹேகன்னும் (E. E. Hagen) எழுதிய ‘After The War—1918–1920’, (p. 6) நூலில் மேற்கூறியது குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

செய்துவிட்டனர். போர்க்காலத்தில் கட்டுப்பாடுகள் செய்வதற்காக அரசாங்கம் நியமனம் செய்த பல குழுக்கள் மறைந்தன. போர்த் தொழிற் குழு, வல்லரசுகள் உடன்படிக்கை செய்துகொண்டபின் இரண்டு நாட்களில் விலைவாசிக் கட்டுப்பாட்டை நீக்கியது.

படைகலைப்பும் உற்பத்திச் சுருக்கமும் ஒரு திட்டமற்ற, குழப்பமான முறையில் நடந்தபோதிலும், அதனால் ஏற்பட்ட தொல்லைகளை நாடு சமாளித்துவிட்டது. மேலும், போர்க்காலத்து உற்பத்திப் பெருக்கமும் செழிப்பும் தொடர்ந்து நீடித்தன. 1919-ல் கருவூலம், வருமானத்தைவிட மிகுதியான தொகையைச் செலவு செய்ததே இதற்குக் காரணமாகும். அயல் நாட்டினர் அமெரிக்க அரசாங்கத்தினரிடமிருந்து பெற்ற ஏராளமான பணத்தைக் கலைக்கப்படாத கப்பல் கட்டும் தொழிலுக்காகச் செலவு செய்தனர். போர்க்காலத்தில் செய்து கொண்ட ஒப்பந்தப்படி பலருக்குக் கொடுக்க வேண்டிய தொகைகளையும் கொடுத்தனர். இராணுவத்தில் சேர்ந்திருந்தவர்களுக்கு உபகாரச் சம்பளம் கொடுப்பதற்கு வாங்கிய கடன் தொகையைச் செலவு செய்தனர். படைகலைப்பும், நாட்டின் தொழிலமைப்பில் ஏற்பட்ட மாறுதலும் வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தை ஏற்படுத்தின. தொழிலமைப்பில் மிக விரைவான மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. ஆனால், மக்களுடைய (பொருள்களை) வாங்கும் சக்தி குறையவில்லை. மோட்டார் தொழிலும் கட்டட வேலைத் தொழிலும் நாட்டின் இரு முக்கியமான தொழில்கள். இவ்விரு தொழில்களும் போர்க்காலத்து நிலையிலிருந்து மாறி, சமாதானகால நிலைக்கேற்றவாறு அமைந்துவிட்டன. பாங்குகளும் தனிப்பட்டவர்களுக்குத் தாராளமாகக் கடன் கொடுத்தன. இக் கடனைக்கொண்டு பலர் பங்கு மாற்று நிலையங்களில் ஊக வாணிகம் (speculation) செய்தனர்.

இந்த நிலை 1918ஆம் ஆண்டின் இறுதியிலிருந்து 1921ஆம் ஆண்டின் கோடைகாலம்வரை நீடித்தது. இந்த நிலை முற்றுப் பெற்றதும் ஒரு கடுமையான பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்டது. ஆனால், இந்த மந்தம் மிகக் குறுகிய காலமே நீடித்திருந்தது. அரசினர் செலவு குறைந்தது; நேசநாடுகளுக்குக் கொடுத்த கடனை நிறுத்திவிட்டனர். ஐரோப்பிய நாடுகளுடைய பொருளாதாரம் போருக்குப்பின் சீர்குலைந்தது; அந்த நாடுகளுடைய கடன் சுமை அதிகரித்துவிட்டது; அவைகளுடைய நாணயங்கள் புறமதிப்பை (external value) மிகுதியான அளவில் இழந்தன. அவைகள் அயல்நாடுகளில் கடன்

வாங்க முடியாத நிலையில் இருந்தன; பொருள்களை அயல்நாடு களிலிருந்து வாங்குவதற்கும் முடியாத நிலையில் இருந்தன. இந்த நிலையில் அமெரிக்கா தன் சரக்குகளை வெளிநாடுகளில் விற்பனை செய்ய முடியவில்லை. விவசாயிகள் பல தொல்லைகளுக் கிலக்கானார்கள். 1919, 1920ஆம் ஆண்டுகளில் நாட்டின் ஏற்றுமதியும் இறக்குமதியும் மிகவும் பெருகிவிட்டன. 1921-ல் இவை மிகவும் குறைந்துவிட்டன.

மேலும், 1920-க்குள் போருக்குப்பின் ஏற்பட்ட பொரு ளாதார வீக்கம் அளவுக்குமீறி வளர்ந்துவிட்டது. சட்டம் இடமளித்தவரையில் பாங்குகள் கடன் கொடுத்துவிட்டன. ஆகையால், மேலும் தாராளமாகக் கடன் கொடுக்கும் வழக் கத்தை நிறுத்தவேண்டியதாயிற்று. போருக்குப்பின் விலை வாசிகள் உயர்ந்தன. மாருத ஒரே வருமானத்தைப் பெற்ற வர்களுக்குப் பல தொல்லைகள் ஏற்பட்டன. ஆனால், தொழி லாளர்களுடைய கூலி உயர்ந்தது. மக்கள் பொருள்களை வாங்குவதற்காக மிகுதியான தொகையைச் செலவு செய் தனர். இந்த நிலையில் உற்பத்தியாளர்கள் விற்பனை செய்ய முடியாத அளவில் அளவுக்குமீறிப் பொருள் உற்பத்தி செய்து விட்டனர் என்பதை உணர்ந்தனர். மொத்த வியாபாரிகளும் சில்லறை வியாபாரிகளும் பண்டங்கள் வாங்குவதற்காகச் செய்த ஏற்பாடுகளைத் தள்ளுபடி செய்தனர்.

இந்த நிலையில் பொருளாதார மந்தம் ஆரம்பித்தது. வியாபாரிகள் மேலும் பொருள்களை வாங்காததால் உற்பத்தி குறைந்தது; சில நிறுவனங்கள் மூடப்பட்டன; வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் ஏற்பட்டது; கூலிகளும் தாழ்வடைந்தன. ரப்பர்த் தொழில், மோட்டார்த் தொழில், பட்டு உற்பத்தி முதலிய போகப்பொருள்களை (luxuries) உற்பத்தி செய்யும் தொழில்களை மந்தம் முதன்முதலில் தாக்கியது. நாளடைவில் மற்றத் தொழில்களும் தாக்குண்டன. ஒருசில தொழில்களே பொருளாதார மந்தத்தின் விளைவுகளுக்கு இலக்காகாமல் தப்ப முடிந்தது. மற்றெல்லோரையும்விட விவசாயிகளுக்குப் பல தொல்லைகள் எழுந்தன. போர்க்காலத்தில் விலைகள் உயர்ந்த தால், பலர் நிலங்களை வாங்குவதற்கும், விவசாய முறையில் சீர்திருத்தம் செய்வதற்கும் அதிகமான தொகையைக் கடன் வாங்கினர். அடக்கச் செலவைவிடப் பண்டங்களின் விலைகள் குறைந்ததால், இவர்கள் முதலீடு செய்த பொருளை இழக்க வேண்டியதாயிற்று. 1919ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் ஒரு புஷெல் கோதுமையின் விலை 2.15 டாலராக இருந்தது. 1920-ல் இந்த விலை 1.44 டாலராகக் குறைந்தது. தானியங்

களின் விலை 1.35 டாலரிலிருந்து ·68 டாலராகவும், ஓட்ஸின் (Oats) விலை ·72 டாலரிலிருந்து ·47 ஆகவும், பருத்தியின் விலை ஒரு பவுண்டு ·36 டாலரிலிருந்து ·14 டாலராகவும் குறைந்தன.

போர்க்காலத்தில் தொழிலாளர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரம் உயர்ந்தது. போருக்குப்பின் இவர்கள் குறைந்த ஊதியத்தைப் பெற மறுத்தனர். தொழிலாளர்கள் இயக்கம் சிறந்த முறையில் அமைந்திருந்த இடங்களில் கூலிகள் தாழ்வடைவதைத் தடை செய்தனர். ஆனால், வேலையில் அமர்ந்திருந்தவர்களுடைய எண்ணிக்கை குறைந்தது. முன்பு வேலையில் அமர்ந்திருந்தவர்களில் $\frac{1}{3}$ பாகத்தினரே மந்த காலத்தில் தொடர்ந்து பணியாற்றினர்.[2] மற்றவர்கள் வேலையை இழந்தனர். தேசியத் தொழில் மாநாட்டுக் குழுவின் (National Industrial Conference Board) அறிக்கைப்படி ஒரு மணி நேர வேலைக்குத் தொழிலாளர்கள் பெற்ற கூலி 1914ஆம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் 24.3 சென்டுகளாகவும், 1920-ல் பொருளாதார வீக்கம் (boom) உச்சநிலையில் இருந்தபொழுது 62.1 சென்டுகளாகவும், 1921-ல் டிசம்பர் மாதம் 48.2 சென்டுகளாகவும் இருந்தது. முன்பு ஏற்பட்ட மந்தகாலங்களில் முதலாளிகளுக்கு ஏற்பட்ட இன்னல்கள் இப்பொழுது இல்லை. ஆனால், சிறிய தொழிலதிபர்கள் பாதிக்கப்பட்டனர். 1919-ல் 6,451 வாணிகக் கப்பல் நிறுவனங்களும் தொழில் நிறுவனங்களும் திவாலாயின. 1921-ல் இதைப்போல் மூன்று மடங்கு நிறுவனங்கள் மூடப்பட்டன. 1921-ல் 383 பாங்குகள் (168,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பொறுப்புக்கொண்டவை) கவிழ்ந்தன. ஆனால், இவை கிராமாந்தரப் பகுதியில் இருந்த பாங்குகள். குறைந்த மூலதனத்துடன் பணியாற்றிய இந்த பாங்குகள் கவிழ்ந்ததால் நாட்டின் பாங்குமுறை பாதிக்கப்படவில்லை. பணச் சுருக்கம் கடுமையாக இருந்தபோதிலும், ஒரு பெரிய பீதியாக (panic) வளரவில்லை.

இதன் விளைவாக விலைவாசிகள் தாழ்வடைந்தன. உணவுப் பண்டங்கள், ஆடைகள் முதலிய பொருள்களின் விலைகள் தாழ்வடைந்தன. வாடகை, எரிபொருள்களின் விலை முதலியவை பாதிக்கப்படவில்லை. போர்க்காலத்தில் குடிமக்கள் பயனுக்

[2] கிங் (W. I. King) என்பவர் 'Employment Hours and Earnings in Prosperity and Depression' (pp. 29-31) என்ற நூலில் 1921-ல் 4 மிலியன் பேர்கள் வேலையில்லாமல் இருந்தார்கள் என்று குறிப்பிட்டுள்ளார். பெரிட்ஜ் (W. A. Berridge) என்பவர் 'Business Cycles and Unemployment,' (p. 59) என்ற நூலில் 1908, 1914-15ஆம் ஆண்டுகளில் இருந்ததைப்போல் வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் 1921-ல் இரண்டு மடங்கு இருந்தது என்று குறிப்பிடுகிறார்.

காகக் கட்டடங்கள் கட்டப்படாததாலும், கட்டடவேலைப் பொருள்களின் விலைகள் உயர்ந்திருந்ததாலும், வாடகை குறையவில்லை. எரிபொருள்களின் விலைகள் ஏன் தாழ்வடைய வில்லை என்பதை எளிய முறையில் விளக்க முடியாது. ஆனால், இப் பொருள் அளிப்பில் இருந்த சர்வாதீனங்களையும் (monopolies), தொழிலாளர்களுடைய உயர்ந்த கூலியையும், பொருளைப் பல இடங்களுக்கு அனுப்புவதற்கு மிகுதியான தொகையைச் செலவு செய்யவேண்டியிருந்ததையும் இதற்குக் காரணங்களாகக் கூறலாம். முதலாளிகள் பெற்ற உயர்ந்த லாபமும் இதற்கு ஒரு காரணமாகும். அமெரிக்கத் தொழில் இலாகா தயார்செய்த சில முக்கியமான பண்டங்களின் மொத்த விலைக் குறியீட்டெண் (Wholesale index—1913=100) 1920-ல் 272 ஆகவும், 1921-ல் ஜூன் மாதம் 148 ஆகவும், 1922 ஜூன் மாதம் 150 ஆகவும், 1923 ஜூன் மாதம் 153 ஆகவும் இருந்தது. பொருளாதார மந்தத்தினால் பல தீமைகள் ஏற்பட்டபோதிலும் ஒரு நன்மை ஏற்பட்டது. பணவீக்கம் மறைந்து பழைய விலைகள் மீண்டும் நிலவின. 1922-லிருந்து 1929 வரை உணவுப் பண்டங்களின் மொத்த விலைகளும், சில்லறையாக விற்பனை செய்வோரின் விலைகளும் தாழ்வடைந்தன. வாழ்க்கைச் செலவு ஒரே நிலையில் இருந்தது.

1922ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் பொருளாதார மந்தம் முற்றுப்பெற்றது. பல தொழிற்சாலைகள் இயன்ற அளவு உற்பத்தியைப் பெருக்கின. ரெயில்வே நிறுவனங்களுடைய தொழில் பெருகிற்று. வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் மறைந்தது. ஆனால், விவசாயத் துறையைப் புதிய மாறுதலுக்கேற்றபடி மாற்றி அமைக்க முடியவில்லை. இதனால் அரசியல், பொருளாதார நெருக்கடி ஏற்பட்டது. உள்நாட்டில் இந்த நிலையும், ஐரோப்பாவில் குழப்பமான நிலையும் இருந்தன. முன்பு ஏற்பட்ட தொழிற் பெருக்கமும், நிறுவனங்களின் வளர்ச்சியுமே இந்த நிலைக்குக் காரணங்களாகத் தோன்றின.

1920-லிருந்து பத்தாண்டுகளில் தொழில் வளர்ச்சி

போர்க்காலத்தில் ஏற்பட்ட உற்பத்திப் பெருக்கத்தின் விளைவே அதற்குப்பின் தோன்றிய பொருளாதார மந்தத்திற்குக் காரணமாக இருந்தது. மந்தம் ஏன் மிகக் குறுகிய காலத்திற்குப்பின் மறைந்தது என்று விளக்குவது கடினம். 1920-க்குப்பின் தொழிற் பெருக்கம் விரைவில் ஏற்பட்டது. ஆனால், ஐரோப்பிய நாடுகளில் விலைகள் தாழ்வடைந்து, உற்பத்தி குறைந்து, பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்டது.

குறுகிய காலத்தில் ஏற்பட்ட மந்தத்திற்குப் பிறகு எப்படித் தொழிற் பெருக்கம் ஏற்பட்டது என்பதை நாம் விளக்குவது எளிதல்ல. இதற்குச் சில செயற்கைக் காரணங்கள் இருந்தன. 1920-லிருந்து 1929-ல் பங்குமாற்று நிலையத்தில் ஒரு பெரிய நெருக்கடி ஏற்படும்வரை தொழிலுற்பத்தி பெருகியது. போர்க்காலத்தைப்போலவே பொருளாதார வீக்கமும் செழிப்பும் இருந்தன. 1920-லிருந்து பத்தாண்டுகளில் உற்பத்தியும், தேசிய வருமானமும், உண்மைத் தலா வருமானமும் (real per capita income) இரண்டு மடங்கு பெருகின. இதுபற்றிய புள்ளிவிவரங்களைக் கீழ்க்கண்ட அட்டவணை விளக்கும்:

பொருளாதார வளர்ச்சி, 1921–1929

ஆண்டு	தொழில் உற்பத்தி 1933–39=100	மொத்த விலை 1926=100	தேசிய வருமானம் (பிலியனில்)	உண்மைத்தலா வருமானம் (1929 விலை)
1921	58	97.6	$ 59.4	$ 522
1922	73	96.7	60.7	553
1923	88	100.6	71.6	634
1924	82	98.1	72.1	633
1925	90	103.5	76.0	644
1926	96	100.0	81.6	678
1927	95	95.4	80.1	674
1928	99	96.7	81.7	676
1929	110	95.3	87.2	716

George Soule, 'Prosperity Decade', p. 108. தொழிலுற்பத்திக்கும், மொத்த விலைக்கும் குறியீட்டெண் 'Federal Reserve Bulletin' என்ற பத்திரிகையிலிருந்து சேகரித்தவை (அக்டோபர் மாதம் 1945, p. 1049). தேசிய வருமானம், உண்மை வருமானம் முதலிய விவரங்கள் National Bureau of Economic Research (1941, pp. 137, 153) பிரசுரித்த 'தேசிய வருமானமும் அதன் அமைப்பும்' என்ற கட்டுரையிலிருந்து எடுக்கப் பட்டவை.

பொருளாதார மந்தம் ஏன் விரைவில் மறைந்துவிட்டது என்பதற்குப் பல காரணங்கள் காட்டலாம். வியாபாரிகள் தம்மிடம் இருந்த பண்டங்களை விரைவில் விற்பனை செய்து மேற்கொண்டு வாங்காததால், நிலைமை மாறியது. உற்பத்தி பெருகியது. சில்லறை விற்பனையாளர்கள் முன்பைவிட அதிக மாகப் பொருள்களை வாங்கினர். மக்களுடைய செலவு 1920-ல் 62.9 பிலியன்களாக இருந்தது. 1921-ல் இத் தொகை 56.1 பிலியன்களாகக் குறைந்தது. ஆனால், விலைகள் மக்கள் செலவைவிட அதிகமாகக் குறைந்தது. அதாவது, கூலி,

வருமானம் முதலியவைகளைவிட வாழ்க்கைச் செலவு அதிகமாகக் குறைந்தது. கச்சாப் பொருள்களின் விலைகள் தாழ்வடைந்ததால் உற்பத்தியாளர்கள் இலாபமடைந்தனர். எனவே, அவர்கள் உற்பத்தியைப் பெருக்கிஞர்கள். 1920-க்குப்பின் மக்களுடைய திறமை உயர்ந்ததால் உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்பட்டது. மக்கள் தொகை 12 சதவீதம் உயர்ந்தது. உற்பத்திப் பெருக்கம் இரட்டித்தது. தொழிலாளி முன்பைவிட மிகுதியான அளவில் உற்பத்தி செய்தான். தேசிய வருமானம் முன்பைவிட 20 பிலியன்கள் அதிகரித்தன. தேசிய வருமானத்தில் தொழிலாளர்களுடைய பகுதி குறைவாக இருந்தபோதிலும், 1920-க்குப் பிறகு அவர்களுடைய உண்மைக் கூலி (real wage) உயர்ந்தது. பிறப்பு வீதம் (birth rate) குறைந்ததும், அயல் நாட்டினர் அமெரிக்காவில் குடியேறுவதைத் தடைசெய்ததும், விஞ்ஞான ஆராய்ச்சிகள் உற்பத்தி முறையைச் செம்மைப்படுத்தியதும் இதற்குக் காரணங்களாக இருந்தன. இறுதியில் குறிப்பிட்ட காரணமே முக்கியமானதென்று பல பொருளாதார வல்லுநர்கள் கருதுகின்றனர். வெஸ்லி சி. மிட்ச்சல் (Wesley C. Mitchell) என்பவர் பொருளாதார மாறுதல்களை ஆராய்ச்சி செய்த குழுவின் வேலைகளைப் பரிசீலனை செய்து தம் கருத்தை வெளியிட்டார்.

1921-லிருந்து அமெரிக்கர்கள் தம் அறிவைப் பயன்படுத்தி நாள்தோறும் செய்யும் வேலையை முன்பைவிடச் செம்மையாகச் செய்தனர். முன்பைவிட விஞ்ஞான ஆராய்ச்சிகளைத் தொழில் துறையில் நன்கு பயன்படுத்தினர். இவ்வாராய்ச்சிகளால் தொழில் நிருவாகம் செம்மையாக அமைந்தது. அரசாங்கத்தின் நிருவாகமும், தொழிலாளர்கள் இயக்கம்பற்றிய அரசினர் கொள்கையும் சிறந்த முறையில் அமைந்திருந்தன.[3] புதிய இயந்திரங்களைக்கொண்டு பெருவாரியான அளவில் உற்பத்தியைப் பெருக்க முடிந்தது. ஃபிரெடரிக் வின்ஸ்லோ டேலர் (Frederick Winslow Taylor) என்பவருடைய ஆலோசனைப்படி விஞ்ஞான முறையில் தொழில் நிருவாகத்தை அமைத்தனர். மேலும், புதிய ஆராய்ச்சிகள் உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு ஒரு புதிய தூண்டுதலைக் கொடுத்தது. முன்பு அமெரிக்கப் பொருளாதாரத்தில் இருந்த சக்திகள் ஒரு தூண்டுதலைப் பெற்றதால், 1920-க்குப்பின் மேற்கூறிய விளைவுகள் ஏற்பட்டன. பொருளாதார அமைப்பில் புதிய மாறுதல்கள் எதுவும் ஏற்படவில்லை.

[3] 'Recent Economic Changes', P. 862.

எல்லாத் துறைகளிலும் உற்பத்தி பெருகியது. ஆனால், மோட்டார்த் தொழில், மின்சாரக் கருவிகள் செய்யும் தொழில், கட்டடவேலை முதலிய துறைகளிலேயே உற்பத்தி மிகவும் அதிகமாகப் பெருகியது. 1914 முதல் 1929 வரை 15 ஆண்டுகளில் மோட்டார்த் தொழில் முதன்முதலாகக் கணிசமான அளவு முன்னேறியது. நேரிடையாகவும் மறைமுகமாகவும் 4 மிலியன் தொழிலாளர்களுக்கு இத் தொழில் வேலை கொடுத்தது. இவர்களுடைய குடும்பத்தினர்களையும் கணக்கில் சேர்த்தால் சுமார் 12 மிலியன் பேர்களுக்கு இத் தொழில் பிழைப்புக்கு வழி வகுத்தது என்று கூறலாம். மக்கள்தொகை அதிகரித்ததால் முன்பைவிட 17 மிலியன் பேர்கள் நாட்டில் அதிகமாக இருந்தனர். இதில் கணிசமான ஒரு பகுதியைச் சேர்ந்தவர்கள் மோட்டார்த் தொழிலில் பணியாற்றினர். இத் தொழில் பெருகாமலிருந்தால், மக்கள் மோட்டார்த் தொழிலில் செலவு செய்த பணத்தை மற்றப் பண்டங்களை வாங்குவதற்குச் செலவு செய்திருப்பார்கள். ஆகையால், இத் தொழில் தேசிய வருமானத்தையும் செல்வத்தையும் அதிகரித்துவிட்டது என்று சொல்லமுடியாது. ஆனால், நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு இத் தொழில் பேருதவி புரிந்தது. இத் தொழில் பெருகியதால் பல துணைத் தொழில்கள் வளர்ச்சியடைந்தன. சாலைகள் அடைக்கும் தொழில் குறிப்பிடத்தக்க முறையில் வளர்ச்சியடைந்தது. பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்டபிறகுகூட, 1930, 1931ஆம் ஆண்டுகளில் ஆண்டுதோறும் 2,000,000,000 டாலர்களைச் செலவுசெய்து சாலைகளை அமைத்தனர்.

மோட்டார்த் தொழிலுக்கு அடுத்தபடியாக மின்சார இயந்திரங்களையும் கருவிகளையும் செய்யும் தொழில் வளர்ச்சியடைந்தது. மக்கள் வாழ்க்கையில் எல்லாத் துறைகளிலும் இக் கருவிகளைப் பயன்படுத்தினர். வீட்டுவேலை செய்யும் பெண்டிர், உடைகளைச் சலவை செய்து மடித்துவைக்க மின்சார இரும்புப் பெட்டியையும், கழுவுவதற்கு வேண்டிய கருவிகளையும், குளிர்முறைப் பாதுகாப்புப் பெட்டியையும் (refrigerators), இதுபோன்ற மற்ற மின்சாரக் கருவிகளையும் பயன்படுத்தினர். 1920-க்குப்பின் ரேடியோ தொழிலும் மிகப் பெருகிற்று. 1921-ல் 10,648,000 டாலராக இருந்த ரேடியோ உற்பத்தியின் மதிப்பு, 1929-ல் 411,637,000 டாலராக உயர்ந்தது. பத்தாண்டுக் காலத்தில் முன்பு செய்த உற்பத்தியைப்போல் இரண்டு மடங்கு மின்சக்தியை உற்பத்தி செய்தனர். இத் தொழில் வீடுகளுக்கும் தொழிற்சாலைகளுக்கும்

மட்டுமல்லாமல் மின்சார உற்பத்திக்கு வேண்டிய கருவிகளையும் இயந்திரங்களையும் உற்பத்தி செய்தது. 1921-ல் இத் தொழில் செய்த உற்பத்தியின் மதிப்பு 809,590,000 டாலர்களாக இருந்தது. 1930-ல் இந்த உற்பத்தியின் மதிப்பு, 2,334,246,000 டாலர்களாக உயர்ந்தது.

மேற்கூறிய இரு தொழில்களுக்கு அடுத்தபடியாக, கட்டட வேலைத் தொழில் 1920-க்குப்பின் கணிசமான அளவு முன்னேறியது. நமது வரலாற்றில் இத் தொழில் சிறப்பான ஓர் இடம் பெற்றுள்ளது. போர்க்காலத்தில் இராணுவத்திற்காகவே கட்டடங்கள் கட்டப்பட்டன. போர்க்காலத்தில் மக்கள் புதிய கட்டடங்கள் கட்டுவதில் ஊக்கம் காட்டினர். வாடகைகள் அதிகமாக இருந்ததாலும், பலர் வைத்திருந்த மிகுதியான செல்வத்தை இத் துறையில் செலவு செய்ததாலும் கட்டட வேலைத் தொழில் பெருகியது. புதிய முறையில், பல வசதிகளுடன் கட்டடங்களை மக்கள் எழுப்பினர். 1916-ல் 120 நகரங்களில் மக்கள் கட்டடங்கள் கட்டுவதற்காக 919,000,000 டாலர்களைச் செலவு செய்தனர். ஆனால், 1918-ல் 373,000,000 டாலர்களையே செலவு செய்தனர். ஆனால், இந்த ஆண்டுக்குப் பிறகு, மீண்டும் இத் தொழில் முன்னேறியது. 1919-ல் 1,172,000,000 டாலர்களையும் 1925-ல் 3,339,000,000 டாலர்களையும் செலவுசெய்து பல கட்டடங்களைக் கட்டினர்.[4] இத்துறையில் மொத்தம் 6,000,000,000 டாலர்களை 1925-ல் செலவு செய்தனர். இக் காலத்தில் கட்டிய கட்டடங்களில் மூன்றில் ஒரு பாகம் நியூயார்க் நகரத்திலேயே கட்டப்பட்டன. இந்த நகரத்தில் 1931-ல் கட்டப்பட்ட எம்பயர் ஸ்டேட் பில்டிங் (Empire State Building) என்ற கட்டடம் 86 மாடிகளுடன், 1248 அடி உயரமாக இருந்தது. 1920-க்குப் பின் நாட்டின் செல்வத்தில் பெரும்பகுதியை மக்கள், மோட்டார் தொழில், கட்டடவேலை, மின்சாரக் கருவிகளைச் செய்யும் தொழில் முதலியவற்றில் செலவழித்தனர்.

மக்கள் மிகுதியான தொகைகளைச் செலவுசெய்தனர். புதிய முறை விளம்பரங்களும், தவணை முறையில் பொருள்களை வாங்குவதற்குச் செய்த ஏற்பாடுகளுமே இதற்குக் காரணங்களாக இருந்தன. எதையும் மிகைப்படுத்திச் சொல்லாதவர்

[4] ஒரேமாதிரியான 120 நகரங்களைப்பற்றிய விவரங்களை Bradstreet எழுதிய New International Year Book (1930, p. 118) என்ற நூலில் காணலாம்.

களுடைய கணக்குப்படி உற்பத்தியான மோட்டார் வண்டிகளில் 60 சதவீதத்தை மக்கள் தவணை முறையிலேயே வாங்கினர். மற்றவர்கள் எடுத்த கணக்குப்படி மக்கள் இதைவிட அதிகமான வண்டிகளைத் தவணை முறையில் வாங்கினர்.[5] நாளடைவில் மக்கள் மேலும் மிகுதியான அளவில் பண்டங்களைத் தவணை முறையில் வாங்கினர். உற்பத்தியான பொருள்களில் 75 சதவீதத்தை இந்த முறையிலேயே விற்பனை செய்தனர். 1930-க்குள் அமெரிக்காவில் எல்லாப் பண்டங்களையும் தவணை முறையில் வாங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்தனர்.

தவணை முறையில் மோட்டார் வண்டிகள்போன்ற போகப் பொருள்களை வாங்கியதால் எதிர்கால வருவாயை மக்கள் முன்பே பயன்படுத்தினர். அவர்களுடைய சேமிப்பு பாதிக்கப்பட்டது. ஆனால், 1914 முதல் 1925-க்குள் (Savings Accounts) சேவிங்ஸ் கணக்குகளின் எண்ணிக்கை நான்கு மடங்கு பெருகிவிட்டது. 1914-ல் 11 மில்லியன் கணக்குகளும் 8000,000,000 டாலர்களும் சேவிங்ஸ் முறை சேமிப்பில் இருந்தன. 1925-ல் 43,000,000 கணக்குகளும் 23,000,000,000 டாலர்களும் இருந்தன. இதைத் தவிர 1926ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் மக்கள் 25,500,000 சாதாரண இன்சூரன்சுப் பத்திரங்களையும், 76,000,000 தொழிற் பத்திரங்களையும் கொண்டிருந்தனர். இப் பத்திரங்களுடைய மொத்த மதிப்பு 12,500,000,000 டாலர்களாக இருந்தது. மொத்தம் நாட்டிலிருந்த கட்டட, கடன் இன்சூரன்சுப் பத்திரங்கள் 3,103,935 லிருந்து 10 ஆண்டுகளுக்குள் 8,554,352 ஆக அதிகரித்துவிட்டன. 1924-ல் சுமார் 11 மில்லியன் குடும்பத்தினர் சொந்த வீடுகளை வைத்துக்கொண்டிருந்தனர்.

இக் காலத்தைச் செழிப்பான காலம் என்று எல்லாப் பொருளாதார வல்லுநர்களும் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை.[6] இக் காலத்தில் சில தொழில்களே சிறந்த முறையில் வளர்ச்சியடைந்தன. நிலக்கரித் தொழில், பருத்தி உற்பத்தி, கப்பல் கட்டும் வேலை, கால்நடைகள் செய்யும் வேலை, தோல் பதனிடும் தொழில், விவசாயம் முதலிய தொழில்கள் வளர்ச்சியடையவில்லை. இவைகள் நாளடைவில் குன்ற ஆரம்பித்தன. மத்திய அட்லான்டிக் பகுதியிலும், வடகிழக்குப் பகுதியிலும்,

[5] E. R. A. Seligmom, The Economics of Instalment Selling (2 Vols. 1927) I, III, 117; II 426; and Recent Economic Changes I, 390 ff.

[6] Stuart Chase, Prosperity, Fact or Myth (1930). இந்த நூல் இருசாராருடைய கருத்தையும் விளக்குகின்றது.

பசிபிக் பகுதியிலும் உள்ள மாநிலங்களில் தொழில் செழிப்பாக இருந்தது. நியூ இங்கிலாந்தில் உற்பத்தியான ஆடைகள் விற்பனையாகாததால் அப் பகுதி பாதிக்கப்பட்டது. நாட்டின் மேற்குப் பகுதியிலும் தென்பகுதியிலும் உள்ள மாநிலங்களும் பாதிக்கப்பட்டன. ஏனெனில், விவசாயத்துறையில் ஒரு மந்தம் ஏற்பட்டது. சில தொழில்கள் நன்றாகச் செழித்தோங்கி வளர்ந்த காலத்தில்கூட வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் இருந்தது. உற்பத்தி முறையில் மாறுதல்களும் சீர்திருத்தங்களும் ஏற்பட்டதால் வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் இருந்தது. 1920-ல் மஸாசுசெட்ஸில் 757,100 தொழிலாளர்கள் பணியாற்றினர். 1928ஆம் ஆண்டு, ஜூலை மாதம் 509,700 பேர்களே பணியாற்றினர். கூலிகளும், இலாபமும், பொருள் உற்பத்தியும் பெருகியபோதிலும் வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தை நீக்கவும் வயதானவர்களுக்கு உதவிப் பணம் கொடுக்கவும் அரசினர் எந்தத் திட்டமும் வகுக்கவில்லை என்பதைச் சிலர் எடுத்துக் காட்டுகின்றனர். அனுபவம் பெற்ற பொருளாதார வல்லுநர்கள், பங்கு மாற்று நிலையங்களில் வளர்ந்த, தடையற்ற ஊக வாணிகத்தை எதிர்காலத்தில் தோன்றவேண்டிய நெருக்கடிக்கு ஓர் அறிகுறி என்பதை உணர்ந்தனர். ஆனால், சிலர் இதை உணராமல் மந்தங்களும் பீதிகளும் எதிர்காலத்தில் ஏற்படாத ஒரு செழிப்பான காலம் அமெரிக்காவில் தொடங்கிவிட்டது என்று கருதினர். ஐரோப்பியர்கள்கூட அமெரிக்காவின் செழிப்புக்குக் காரணங்கள் யாவை என்று ஆராய்ச்சி செய்ய அமெரிக்காவுக்கு வந்தனர். உண்மையை உணர்ந்த சிலர், எதிர்காலத்தில் கட்டாயமாக ஒரு பொருளாதார மந்தம் ஏற்படும் என்பதை அறிந்தனர்.

மீண்டும் தொழில் நிறுவனங்களை ஒன்றுபடுத்துதல்

தொழில் துறையில் போட்டியை நிலைநாட்டுவதற்காக மாநில அரசினரும் மத்திய அரசினரும் பல சட்டங்களை இயற்றினர். ஆனால், தொழிலதிபர்கள் இச் சட்டங்களை மீறினர். முதல் உலகப் போருக்குப் பின் பத்தாண்டுகளில் பல நிறுவனங்களைத் தொழிலதிபர்கள் ஒன்றுபடுத்தினர். 1897 முதல் 1904 வரை இருந்த நிலை மீண்டும் நிலவியது. இத் துறையில் ஆராய்ச்சி செய்தவர்களின் அறிக்கைப்படி, 1919-ல் 89 நிறுவனங்களும், 1928-ல் 221 நிறுவனங்களும் இணைந்தன. நாளடைவில் இப்படி இணைந்த நிறுவனங்களின் எண்ணிக்கை 438-லிருந்து 1038ஆக உயர்ந்தது.[7] இரும்பு, எஃகு இயந்

[7] Willard Thrope - Recent Economic Changes, I, 184.

திரங்கள் முதலிய தொழில்களில் உள்ள பல நிறுவனங்கள் ஒன்றோடொன்று இணைந்தன. இக் காலத்தில் ஏற்பட்ட இணைப்புகளில் 1/5 பாகம் மேற்கூறிய தொழில்களைச் சேர்ந்தவை. எல்லாத் தொழில்களிலும் நிறுவனங்களை ஒன்று படுத்தி இணைத்தனர். குறிப்பாக மோட்டார் தொழில், உணவு உற்பத்தித் தொழில், சினிமா தொழில், பாங்குத் தொழில் முதலியவைகளில் இருந்த பல நிறுவனங்கள் ஒன்று சேர்ந்தன. பொதுநலப் பணித்துறையில் இருந்த நிறுவனங்களும் இதே நிலையில் இருந்தன. இத் துறையிலிருந்த 3,700 நிறுவனங்கள் 1919-லிருந்து 1927-க்குள் மறைந்தன. நகராண்மைக் கழகங்கள் வசமிருந்த சில நிறுவனங்களும் மறைந்தன.

பல சிறிய நிறுவனங்கள் மறைந்ததும், அவைகளை இணைத்துச் சில பெரிய ஒல்டிங் கம்பெனிகளை (Holding Companies) உருவாக்கினர். ஃபெடரல் வர்த்தகக் குழுவின் (Federal Trade Commission) அறிக்கைப்படி, '1915-ல் 16 நிறுவனங்கள், மொத்த (மின்சார) உற்பத்தியில் 22.8 சதவீதத்தை உற்பத்தி செய்தன. 1925-ல் 16 நிறுவனங்களைக் கொண்ட 11 ஒல்டிங் கம்பெனிகளும் ஐந்து தனிப்பட்ட நிறுவனங்களும் மொத்த உற்பத்தியில் 53 சதவீதத்தை உற்பத்தி செய்தன.'[8]

1925-லிருந்து பொருளாதார மந்தம் ஏற்படும்வரை இந்த இணைப்பு முறை நீடித்தது. மின்சார உற்பத்தித் துறையில் இருந்த பல நிறுவனங்கள் மறைந்தன. விரைவாக இணைப்புகள் ஏற்பட்டன. அரசாங்கம் இணைப்பு முறைப் பிரச்சினையைப் பரிசீலனை செய்து, இதற்கு ஒரு முடிவு காண வேண்டியிருந்தது. பொருளாதார அதிகாரத்தைக் குறிப்பிட்ட சிலர் கைப்பற்றியதால் இது ஓர் அரசியல் பிரச்சினையாக மாறியது. ஆனால், பொருளாதார மந்தகாலத்தில் இவ் இணைப்பு முறை, படிப்படியாக மறைந்தது. அரசினர் 1935-ல் ஒல்டிங் கம்பெனி சட்டத்தை இயற்றிப் பல பெரிய நிறுவனங்களைச் சிறிய நிறுவனங்களாகச் சிதைத்துவிட்டனர்.

[8] Federal Trade Commission, Electric Power Industry: Supply of Electrical Equipment and Competitive Conditions, 70th Cong., 1st Sess., Senate Doc., 46, p. 176. வர்த்தகக் குழுவின் புள்ளிவிவரங்கள் 1924ஆம் ஆண்டின் உற்பத்தியை அடிப்படையாகக் கொண்டன. ஃபெடரல் சக்திக் குழு (Federal Power Commission) 1936ஆம் ஆண்டு விடுத்த அறிக்கைப் படி, 57 நிறுவனங்கள் (13,000,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ளவை) மொத்த உற்பத்தியில் 90 சதவீதத்தை உற்பத்தி செய்தன. இதில் 12 நிறுவனங்கள் 49.7 சதவீதத்தையும், எலக்ட்ரிக் பாண்டு அண்ட் ஷேர் குரூப் (Electric Bond and Share Group) என்ற ஒரு கம்பெனி 11.5 சதவீதத்தையும் உற்பத்தி செய்தன.

1920-க்கு முன் இணைப்பு முறையின் வாயிலாகப் பல நிறுவனங்கள் ஓரமைப்பில் சேர்ந்து, ஒரே நிருவாகத்தின்கீழ் இருந்தன. ஆனால், 1929-க்குள் இந்த முறை மாறியது. தொழில் நிறுவனங்களைப்பற்றிய புள்ளி விவரங்களைச் சேகரித்தவர்கள், அவைகளைப் புதிய முறையில் நிருவாக அமைப்பை அடிப்படையாகக்கொண்டு வகைப்படுத்தினர். இவர்கள் தயார்செய்த அறிக்கை, '1919-லிருந்து 1929 வரை ஏற்பட்ட தொழில் பெருக்கத்தைத் தொடர்ந்து நிறுவனங்களின் அளவு மாறவில்லை. மாறுதல்கள் மற்ற வழிகளில் ஏற்பட்டன. இணைப்புகள் ஏற்பட்டவுடன் பல நிறுவனங்களில் வேலை செய்த தொழிலாளர்கள் ஒரே பெரிய தொழிற்சாலையில் பணியாற்றினர் என்று கருதக்கூடாது. இணைப்புக்குப்பின் பல நிறுவனங்கள் ஒரே நிருவாகிகளுடைய கண்காணிப்பின்கீழ் வந்தன' என்று குறிப்பிடுகிறது.[9]

போருக்குப் பின் ஏற்பட்ட இணைப்புகள் முந்திய இணைப்புகளிலிருந்து வேறுபட்டிருந்தன. புதியதாகத் தோன்றிய தொழில்களில் உள்ள நிறுவனங்களும் இணைந்தன. பல சிறிய நிறுவனங்கள் ஒன்று சேர்ந்ததால் மிகப் பெரிய நிறுவனங்கள் தோன்றின. மோட்டார் தொழிலிலும், பாடம் செய்து தயாரிக்கும் உணவுப் பொருள் தொழிலிலும், பாங்குத் தொழிலிலும் பல நிறுவனங்கள் இணைந்தன. பொருள் உற்பத்தியில் ஏற்பட்ட இதே மாறுதல் சில்லறை விற்பனையிலும் ஏற்பட்டது. குறைந்த அளவில் பொருள்களை வியாபாரம் செய்யும் சிறிய வியாபாரிகள், போட்டியைச் சமாளிப்பதற்காக இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றினர். மருந்துகள், புகையிலை, மளிகைப் பொருள்கள் முதலியவற்றை விற்பனை செய்வோரும் இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றினர். தி கிரேட் அட்லான்டிக் அண்டு பசிபிக் தேயிலைக் கம்பெனி (The Great Atlantic and Pacific Tea Company) 1922-ல் 17,500 கடைகளையும், 1928-ல் 750,000,000 கடைகளையும் கொண்டிருந்தது.

போதிய இடம் இல்லாததால் ஒவ்வோர் உற்பத்தித் துறையிலும் நிறுவனங்கள் எவ்வாறு இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றின என்று நாம் விவரிக்க முடியவில்லை. ஆனால், பாங்குகளைப்பற்றிய சில விவரங்களை இங்குக் கட்டாயம் கொடுக்கவேண்டும். 1921-ல் நாட்டில் மொத்தம் 30,812 பாங்குகள் இருந்தன. பத்தாண்டுகளுக்குப் பின் நாட்டின் செல்வமும் உற்பத்திச் சாதனங்களும் அதிகரித்தபோதிலும்

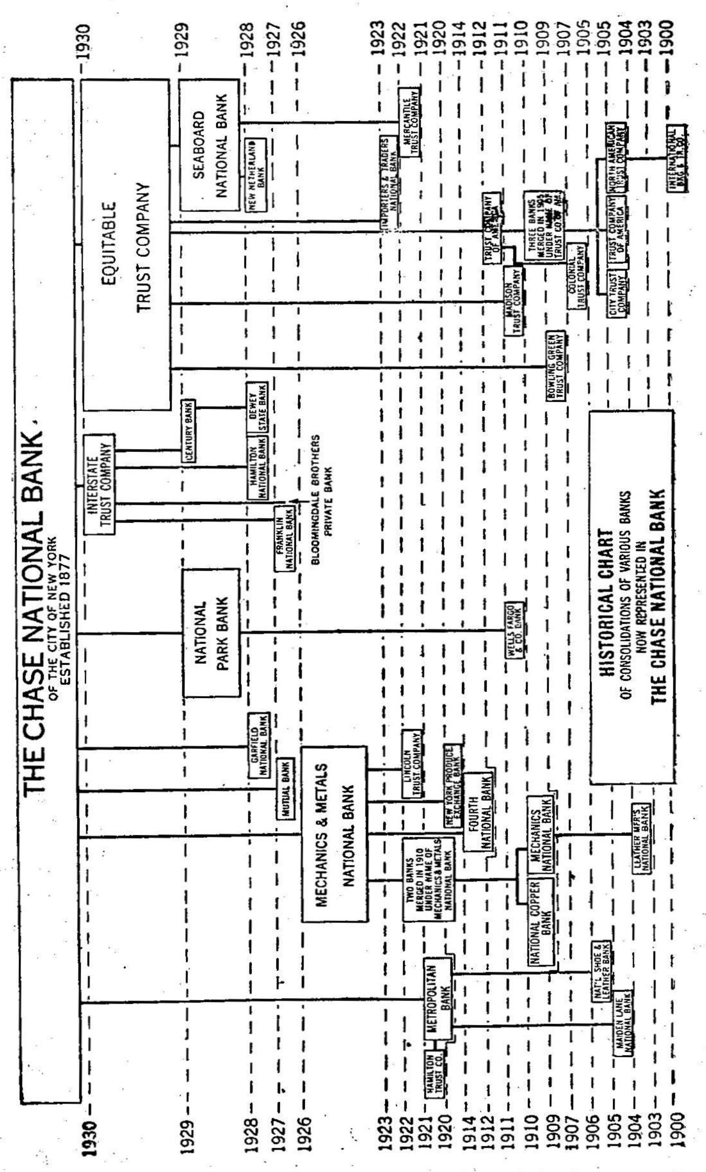
[9] Census of Manufactures, 1929, I, 61.

மொத்தம் 22,000 பாங்குகளே இருந்தன. சில பாங்குகள் திவாலாகிவிட்டன. சில மற்றப் பெரிய பாங்குகளுடன் இணைந்துவிட்டன. பெரிய நகரங்களில் உள்ள பாங்குகள் இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றின. முதன்முதலில் 1928-லிருந்து 1930-க்குள் நியூயார்க்கில் உள்ள நாஷனல் சிடி பாங்கு (National City Bank) ஃபார்மர்ஸ் லோன் டிரஸ்ட் கம்பெனியுடன் (Farmers' Loan Trust Company) இணைந்தது. கியாரன்டீ டிரஸ்ட் கம்பெனி (Guarantee Trust Company), பாங்கு ஆஃப் காமர்சுடனும் (Bank of Commerce), சேஸ் நாஷனல் பாங்கு (Chase National Bank) ஈக்குடபிள் டிரஸ்ட் கம்பெனியுடனும் (Equitable Trust Company) இணைந்தன. சேஸ் நாஷனல் பாங்கு அக் காலத்தில் உலகிலேயே மிகப் பெரிய நிறுவனமாக இருந்தது. நகரங்களில் உள்ள பாங்குகள் இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றி மிகப் பெரிய நிறுவனங்களாகிவிட்டன. மேலும், பாங்குகள் ஒன்றோடொன்று தொடர்பு கொண்டதால் அவைகளிடமிருந்த பணம் மிகுதி அடைந்தது. தொடர்பு பாங்கு முறை (Chain Banking) காலிஃபோர்னியாவில் விரைவில் வளர்ச்சி அடைந்தது. டிரான்ஸ் அமெரிக்கா கார்ப்பரேஷன் (Trans America Corporation) என்ற ஒல்டிங் கம்பெனி, பாங்கு ஆஃப் அமெரிக்கா ஆஃப் காலிபோர்னியா (Bank of America of California) என்ற பாங்கையும் மற்ற பாங்குகளையும் நிருவாகம் செய்தது. இந்த பாங்குகள் நாட்டின் பல பகுதிகளில் இருந்த 500 பாங்குகளைக் கண்காணித்தன. 1919-ல் நாட்டில் உள்ள பணம் சிலர் கைகளில் சேர்ந்துவிட்டது என்று பூஜோ குழுவினர் (Pujo Committee) கூறியபொழுது தான், நிதித் துறையில் இணைப்புமுறை ஆரம்பமாயிற்று.[10]

1920-க்குப் பின் இணைப்பு முறையைப் பல நிறுவனங்கள் பின்பற்றுவதற்கு என்ன காரணம் இருந்தது என்பதை இங்குக் காண்போம்: (1) 1923-லிருந்து 1929 வரை நாட்டின் தொழில்கள் செழித்தோங்கி வளர்ந்தன. கடுமையான போட்டியை அகற்றுவதற்கே சாதாரணமாக இணைப்புகள் ஏற்படுகின்றன. ஆனால், வர்த்தகம் ஓங்கி வளரும் செழிப்பான காலத்திலேயே இணைப்புகள் ஏற்படுகின்றன.[11] எளிய முறையில் பத்திரங்களை விற்பனைசெய்ய முடியும் என்ற நம்பிக்கையே இதற்குக் காரணமாகும். (2) மேலும், போர் உற்பத்திக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்ததால் இயற்கைக்கு மாறான

[10] F. Flugel and H. U. Faulkner, Readings in the Economic and Social History of the United States, pp. 600-607.

[11] Willard Thrope Recent Economic Changes I, 183-184.


THE CHASE NATIONAL BANK
OF THE CITY OF NEW YORK
ESTABLISHED 1877
EQUITABLE TRUST COMPANY
SEABOARD NATIONAL BANK
NEW NETHERLAND BANK
MERCANTILE TRUST COMPANY
IMPORTERS & TRADERS NATIONAL BANK
TRUST COMPANY OF AMERICA
THREE BANKS MERGED IN 1905 UNDER NAME OF TRUST CO. OF AM.
MADISON TRUST COMPANY
COLONIAL TRUST COMPANY
CITY TRUST COMPANY
TRUST COMPANY OF AMERICA
NORTH AMERICAN TRUST COMPANY
INTERNATIONAL BKG & TR. CO.
BOWLING GREEN TRUST COMPANY
INTERSTATE TRUST COMPANY
CENTURY BANK
DEWEY STATE BANK
HAMILTON NATIONAL BANK
FRANKLIN NATIONAL BANK
BLOOMINGDALE BROTHERS PRIVATE BANK
NATIONAL PARK BANK
WELLS FARGO & CO. BANK
GARFIELD NATIONAL BANK
MUTUAL BANK
MECHANICS & METALS NATIONAL BANK
LINCOLN TRUST COMPANY
NEW YORK PRODUCE EXCHANGE BANK
FOURTH NATIONAL BANK
TWO BANKS MERGED IN 1910 UNDER NAME OF MECHANICS & METALS NATIONAL BANK
MECHANICS NATIONAL BANK
NATIONAL COPPER BANK
LEATHER MFR'S NATIONAL BANK
METROPOLITAN BANK
NAT'L SHOE & LEATHER BANK
MAIDEN LANE NATIONAL BANK
HAMILTON TRUST CO.
HISTORICAL CHART
OF CONSOLIDATIONS OF VARIOUS BANKS
NOW REPRESENTED IN
THE CHASE NATIONAL BANK
1930
1929
1928
1927
1926
1923
1922
1921
1920
1914
1912
1911
1910
1909
1907
1906
1905
1904
1903
1900

முறையில் அமெரிக்கத் தொழில்கள் அளவுக்கு மீறி வளர்ந்து விட்டன. இதனால் ஏற்படும் இன்னல்களைச் சமாளிப்பதற்காகவே இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றினர். (3) முன்பு மக்கள் இணைப்பு முறையை வெறுத்தனர். ஆனால், இப்பொழுது அவர்களுடைய மனப்பான்மை மாறிவிட்டது. இதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. முதலாளித்துவ முறையில் இணைப்புகள் ஏற்படுவதைத் தடைசெய்ய முடியாது என்பதையும், இணைப்பு எதிர்ப்புச் சட்டங்களை முதலாளிகள் மீறுவதைத் தடைசெய்ய முடியாது என்பதையும் மக்கள் உணர்ந்தனர். மக்களுடைய வாழ்க்கைத்தரம் உயர்ந்ததால் இணைப்பு இயக்கத்தின் தீமைகளை அவர்கள் உணரவில்லை. பெரிய முதலாளிகள் இவ் வியக்கத்தை ஆதரித்தனர்.

முதல் உலகப் போருக்குப் பின், பழைய முறைகளாகிய ஒல்டிங் கம்பெனிகளையும் (Holding Companies), பிணைந்த டைரக்டர் முறையையும் (Interlocking directorates), புதிய முறைகளாகிய ஓட்டளிக்கும் டிரஸ்டுகளையும் (Voting Trusts), ஓட்டளிக்காத டிரஸ்டுகளையும் (Non-voting Trusts) ஆரம்பித்தனர்; இணைப்பு எதிர்ப்புச் சட்டங்களை மீறுவதற்குப் புதிய வழிகளைக் கண்டுபிடித்தனர்; உண்மையான வருமானத்தை மறைப்பதற்கும் புதிய வழிகளைக் கண்டுபிடித்தனர். லெயிட்லர் (Laidler) கூறுவதுபோல், ‘செங்குத்துத் தொகுப்பு (Vertical Combination), படுக்கைத் தொகுப்பு (Horizontal Combination), சுழல் தொகுப்பு (Circular Combination) போன்ற பல இணைப்பு முறைகள் தோன்றின. இப் புதிய முறைகள் பழைய முறைகளைப் போல் எளியனவாக இல்லை.’[12] தொழில் நிறுவனங்களுடன் அவைகளுடைய மூலதனமும் ஒரே நிருவாகத்தின் கீழ் ஒன்று சேர்ந்தது. 1930-ல் பாங்குகள் நீங்கலாக மற்ற நிறுவனங்களின் செல்வத்தில் அரைப் பகுதியை (அதாவது தொழில் நிறுவனங்களின் சொத்தில் 38 சதவீதத்தை) 200 பெரிய நிறுவனங்கள் வைத்துக்கொண்டிருந்தன. இவை பாங்குகள் நீங்கலாக மற்ற நிறுவனங்களின் வருமானத்தில் 43.2 சதவீதத்தைப் பெற்றன. சுமார் 2,000 பேர்கள் இந்த நிறுவனங்களில் பணியாற்றினர்.[13]

[12] H. W. Laidler, Concentration of Control in American Industry, p. II. ஒன்றோடொன்று தொடர்புகொண்ட பல பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் நிறுவனங்கள் ஒரே மார்க்கெட்மூலம் விற்பனை செய்யலாம். சாதாரணமாக இவைகள் சேர்ந்து ஒரு பெரிய நிறுவனத்தை ஏற்படுத்துவதையும், தொடர்பில்லாத பண்டங்களைச் செய்யும் நிறுவனங்கள் இணைந்து ஒரு பெரிய கம்பெனியை ஏற்படுத்துவதையும் லெயிட்லர் சுழல் தொகுப்பு என்று கூறுகின்றார்.

[13] A. A. Berle, Jr., and G. C. Means. The Morden Corporation and Private Property, pp. 28 ff.

மாநில, மத்திய அரசாங்கங்களின் மனப்பான்மை மாறியது. டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்களை முன்புபோல் தீவிரமான முறையில் அமலில் கொண்டுவர அரசினர் முயற்சி செய்யவில்லை. பல நிறுவனங்கள் இச் சட்டங்களுக்கு விதி விலக்காகக் கருதப்பட்டன.[14] மேலும், ஃபெடரல் வர்த்தகக் குழுவினர் (Federal Trade Commission) மாறுதல்களை விரும்பாதவர்களாக இருந்தனர். இக் குழுவின் விதிகள் எளியனவாக இல்லாமையால் அவைகளை அமலில் கொண்டுவர முடியவில்லை. டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்களில் ஊக்கம் காட்டாத அங்கத்தினர்களை, ஜனாதிபதி கூலிட்ஜ் (Coolidge) பதவியிலிருந்து விலக்க வேண்டுமென்று கருதி, அதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்ததால் மேற்கூறிய விளைவுகள் ஏற்பட்டன. மேலும், உயர்நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்புகள் இச் சட்டங்களை அமலில் கொண்டு வருவதைத் தடைசெய்தன.

இணைப்பு முறைக்கு இருந்த தடைகள் 1920-ல் மறைந்தன. போட்டியைத் தடைசெய்யாமல், சர்வாதீன முறையைப் பின்பற்றாத ஒரு நிறுவனம் எவ்வளவு பெரியதாக இருந்தபோதிலும் அதைக் கலைக்கக்கூடாதென்று, ஓர் எஃகு கம்பெனி வழக்கில் உயர்நீதி மன்றம் தீர்ப்புக் கூறியது.[15] இத்தகைய நிறுவனங்கள் ஷெர்மன் சட்டத்தை மீறவில்லை என்பது நீதிமன்றத்தின் கருத்து. அமெரிக்க எஃகு கம்பெனி (The American Steel Company) 15 ஆண்டுகளாக எஃகு விலையை நிர்ணயம் செய்தது என்பதை எல்லோரும் அறிந்தபோதிலும், நீதிமன்றம் இந்தக் கம்பெனிக்குச் சாதகமான தீர்ப்பைக் கூறியது. பொதுநலப் பணித்துறையில் உள்ள தொழில்களையாவது அரசினர் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்படுத்த முடியும் என்று எதிர்பார்த்தவர்களும் ஏமாந்து போனார்கள். டென்னசி (Tennessee) யில் உள்ள பெட்ரோல் தொழில் வழக்கிலும், நியூயார்க்கில் உள்ள டிக்கட் தரகர்கள் (Ticket Brokers) வழக்கிலும், நியூ ஜெர்ஸியில் உள்ள வேலை வாய்ப்பகங்கள் வழக்கிலும் இவர்கள் எதிர்பார்த்தபடி

14 G. A. Termby, 'Special privilege under Federal Anti-Trust Laws', Annals of American Academy, CXL VII, 38, Jan. 1930. கீழ்க்கண்ட 12 உற்பத்தித்துறைகள் மேற்கூறிய சட்டத்திற்குட்படா: தொழிலாளர்கள் துறை, விவசாயம், தோட்டவேலை, கால்நடைப் பண்ணை, பால்பண்ணை, பழத் தோட்டம், ரெயில்வே கம்பெனிகள், தேசியப் பாங்குகள், நீராவிக் கப்பல்கள், ஏற்றுமதித்துறை, தொழிலுக்குவேண்டிய சாராயம் உற்பத்தி செய்யும் துறை, பிலிப்பைன் தீவுகளின் ஏற்றுமதியாளர்கள், கிளேட்டன் சட்டப்படி (Clayton Act) தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்த சலுகையை உயர்நீதிமன்றம் ஏற்றுக்கொள்ள மறுத்துவிட்டது.

15 251, U. S. 444.

உயர்நீதிமன்றம் தீர்ப்புக் கொடுக்கவில்லை. மேற்கூறிய தொழில்கள் பொதுநலப் பணியைச் சேர்ந்தவை அல்ல என்று நீதிமன்றம் தீர்ப்புக் கூறியது.[16] பொதுநலப் பணித்துறையில் இருந்த நிறுவனங்கள் அரசினர் கண்காணிப்புக்குட்பட வேண்டும். ஆனால், உயர்நீதிமன்றம் உற்பத்திச்செலவுபற்றிய சில கோட்பாடுகளைப் பயன்படுத்தி, மேற்கூறிய நிறுவனங்களை அரசினர் கட்டுப்பாட்டிலிருந்து விலக்கிவிட்டனர்.[17] கட்டணங்களை நிர்ணயிக்கும் முறையை நீதிமன்றம் சிக்கலான முறையாக்கிவிட்டது. இந்த முறை பொதுமக்களைப் பாதித்தது. முதலாளிகளுடைய சங்கங்கள் சட்டப்படி இயங்கக்கூடாது. ஆனால். நீதிமன்றம் இச் சங்கங்களுக்கு அனுமதி கொடுத்தது. 'அண்மைக் காலத்தில் நீதிமன்றம் கூறிய தீர்ப்புப்படி இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றிய ஒரு நிறுவனம்கூடக் கலைக்கப்படவில்லை' என்று ஒருவர் குறிப்பிடுகிறார்.[18]

போருக்குப்பின் ரெயில்வே கம்பெனிகள்

போர்க்காலத்தில் அரசாங்கம் ரெயில்வே தொழிலை நேரிடையாக நடத்தியது; போர் முடிந்ததும் ரெயில்வே கம்பெனிகளுடைய சொத்துகளை பழைய நிலையிலேயே திருப்பி அவைகளிடம் ஒப்படைப்பதாக உறுதிமொழி கூறியது. அமெரிக்கப் பொருளாதார அமைப்பில் ரெயில்வே தொழில் மிகவும் முக்கியமான இடம் பெற்றிருந்தது. மாறுதலை விரும்பாத காங்கிரஸ் சபைகூட ரெயில்வே தொழிலை மீண்டும் பழைய முதலாளிகளிடம் திருப்பிக் கொடுப்பதா, அல்லது அரசினரே நடத்துவதா என்பதைப்பற்றி உடனடியாக ஒரு முடிவுக்கு வரமுடியாது. ஆண்டுதோறும் ஜனதிபதி அனுப்பும் செய்தியில் மூன்று வழிகளைப் பின்பற்றலாமென்று 1918-ல் வில்சன் குறிப்பிட்டார்: (1) ரெயில்வே தொழிலைப் பழைய நிலையில் பழைய நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைப்பது. (2) அரசினரே இத் தொழிலை நடத்துவது. (3) அரசினருடைய கட்டுப்பாடுகளை அதிகரித்து, ரெயில்வேக்களை பழைய முதலாளிகளிடம் திருப்பிக் கொடுப்பது. 'பழைய முறையைப்

16 William V. Standard Oil Co. of La., Docket No. 64, U. S. Court, October Term 1928 (1929); Rupert Ribnick v. Andrew F. Mc Bride, 277, U. S. 350 (1928); Tayson v. Banton, 273, U. S. 418 (1927). D. M. Keezer and Stacy May, Public Control of Business (1930), pp. 108, 235; H. S. Raushenbush, 'Government Ownership and Control,' Annals of American Academy, CXLIX, 133 (May 1930).

17 Mc Curdle v. Indianapolis Water Company, 272, U. S. 400 (1926).

18 M. W. Watkins, 'The Sherman Act,' Quarterly Journal of Economics, XLIII, 37 (Nov. 1928).

பின்பற்றுவதால் நாட்டுக்கும் ரெயில்வே முதலாளிகளுக்கும் எந்தவித நலனும் ஏற்படாது, வளர்ச்சியும் ஏற்படாது' என்று வில்சன் குறிப்பிட்டார்.

ரெயில்வேக்களின் எதிர்காலத்தைப்பற்றி விவாதம் செய்யும்பொழுது நிருவாக இயக்குநர் மக்கடூ (Mcadoo) மேலும் ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு இத் தொழில் அரசினர் கண்காணிப்புக் குட்பட்டிருக்கவேண்டுமென்று கூறினர். 'ப்ளம்புத் திட்டப்' படி (Plump Plan) அரசாங்கம் ரெயில்வே தொழிலை நேரிடையாக நடத்தவேண்டும். ஒரு நிருவாக இயக்குநர் குழு இத் தொழிலை நடத்தவேண்டும். இத் துறையில் பணியாற்றும் அதிகாரிகளும் பணியாளரும், இக் குழுவிற்குச் சமமான எண்ணிக்கையுள்ள அங்கத்தினர்களைத் தேர்ந்தெடுக்க வேண்டும். இத் திட்டத்தை மக்கள் ஆதரித்தார். நிறுவனங்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டிய தொகையைக் கொடுத்து, மற்ற அடக்கச் செலவுகளைச் செய்தபின் கிடைக்கும் இலாபத்தை, நிருவாகம் செய்யும் கம்பெனியும் அரசினரும் சமமாகப் பகிர்ந்துகொள்ளவேண்டும். இந்த முறையைப் பின்பற்றியிருந்தால் அரசினர் பல பிரச்சினைகளை வெற்றிகரமாகத் தீர்த்திருக்கலாம். ஆனல், முற்போக்கையும் மாறுதலையும் மக்கள் விரும்பாத காலத்தில் இந்தத் திட்டத்திற்கு எதிர்ப்பு இருந்தது. காங்கிரஸ் சபை நீண்டகாலம் ஒரு முடிவுக்கும் வரவில்லை. இறுதியில் ஜனதிபதி, காங்கிரஸ் உடனடியாக முடிவுக்கு வராவிடில் ரெயில்வே சொத்துகளைப் பழைய நிறுவனங்களிடமே 1920ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் முதல் தேதி திருப்பிக் கொடுத்துவிடுவதாகக் கூறினர். இதன்பின் காங்கிரஸ் சபை ஒரு சட்டத்தை இயற்றியது.

1920ஆம் ஆண்டு பிப்பரவரி மாதம் 28ஆம் தேதி காங்கிரஸ் எஸ்க்-கமின்ஸ் சட்டத்தை (Esch–Commins Act) இயற்றியது. இச் சட்டப்படி பழைய இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழுச் சட்டம் (Interstate Commerce Act) பல மாறுதல்களுக் குட்பட்டது. இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழுவில் 11 அங்கத்தினர்கள் இருந்தார்கள். இவர்கள் புதிய பொறுப்பையும் அதிகாரங்களையும் பெற்றூர்கள். மார்ச்சு மாதம் 20ஆம் தேதியிலிருந்து ஆறு மாத காலத்திற்கு ரெயில்வே நிறுவனங்களுக்கு, இச்சட்டப்படி, போர்க் காலத்தில் அரசினர் கொடுத்த தொகையில் அரைப்பகுதியைக் கொடுப்பதாகக் காங்கிரஸ் உறுதிமொழி கூறியது. இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழு நாட்டைப் பல மாவட்டங்களாகப் பிரித்து, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும், நிறுவனங்களுடைய சொத்துக்களுக்கு ஏற்றவாறு கட்டணங்களை நிர்ணயம் செய்யலாம். இக்

கட்டணங்கள் கம்பெனிக்கு வேண்டிய வருவாயைக் கொடுக்கக் கூடியனவாக இருத்தல் வேண்டும். குழுவினர் சட்டத்தைத் ‘திறமையுடன், சிக்கனமான முறையில், நேர்மை தவறாமல் அமலில் கொண்டுவரவேண்டும்’. நிறுவனங்களுடைய சொத்துகளை மதிப்பிட்டு செய்து, கட்டணங்களை நிர்ணயம் செய்வது குழுவின் பணியாகும். இரண்டரை ஆண்டு காலத்திற்கு நிறுவனங்கள் தம் சொத்தில் 5½ சதவீதத்தை வருமானமாகப் பெறவேண்டுமென்று சட்டத்தில் கண்டிருந்தது. குழுவினர் அனுமதியின்பேரில் இதைத் தவிர ½ சதவீதத்தைத் தொழில் முன்னேற்றத்திற்காகத் தம் கம்பெனிகள் பெறலாம். மிகச் சிறிய நிறுவனங்கள் நஷ்டமடையலாம். அவைகளுக்கு உதவி செய்வதற்காகக் குழுவினர் ஒரு நிதியை ஏற்படுத்த வேண்டும். 6 சதவீதத்திற்குமேல் இலாபம் பெறும் கம்பெனிகள், தம் உபரி இலாபத்தில் அரைப் பகுதியை இராச்சிய வர்த்தகக் குழுவிடம் கொடுக்கவேண்டும். குழுவினர் இந்த நிதியிலிருந்து சிறிய நிறுவனங்களுக்குக் கடன் கொடுக்கலாம். உபரி இலாபத்தின் மற்றப் பகுதியைக் காப்பு நிதியில் (Reserve Fund) சேர்க்கவேண்டும். இக் காப்பு நிதி மொத்தச் சொத்தில் 5 சதவீதமாகும் வரையில் நிறுவனங்கள் தம் உபரி இலாபத்தில் ஒரு பகுதியைக் காப்புநிதியில் சேர்க்கவேண்டும். 5 சதவீதத்திற்குச் சமமான தொகை காப்புநிதியில் சேர்ந்தபின் நிறுவனங்கள் இந்த நிதியைத் தம் விருப்பம்போல் பயன்படுத்தலாம். வருமானம் 6 சதவீதத்திற்கும் குறைவாக இருந்தால் இலாப ஈவு கொடுப்பதற்குக் காப்பு நிதியைப் பயன்படுத்தலாம்.

20 அல்லது 35 பிரிவுகளாக நாட்டின் ரெயில்வே நிறுவனங்களை இணைப்பதற்கு இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழு ஒரு திட்டம் வகுக்கவேண்டுமென்று அரசினர் ஆணையிட்டனர். இக் குழுவின் மேற்பார்வையில் பூல் (Pool) ஒப்பந்தங்களைச் செய்துகொள்ளலாம். ரெயில்வே நிறுவனங்களுக்கு மூலதனம் திரட்டுவதை இக் குழு கண்காணிக்கலாம். உயர்ந்த பட்சக் கட்டணங்களையும் குறைந்தபட்சக் கட்டணங்களையும் குழுவினர் நிர்ணயம் செய்யலாம். 1919-ல் இத் துறையில் வேலை நிறுத்தங்கள் பல ஏற்பட்டன. இவைகள் ஏற்படாமல் தடை செய்வதற்காகச் சில குழுக்களை (Railway Board of Adjustments) ஏற்படுத்தினர். 9 அங்கத்தினர்கள் கொண்ட ரெயில்வே தொழிலாளர்கள் குழுவையும் (Railway Labour Board) நியமனம் செய்தனர். இக் குழுவில் 3 பேர் முதலாளிகள் சார்பிலும், 3 பேர் தொழிலாளர்கள் சார்பிலும், 3 பேர் பொது மக்கள் சார்பிலும் பணியாற்றினர்.

இதுவரை சட்டத்தைப்பற்றிக் கூறிய விளக்கத்திலிருந்து இராச்சியங்கள் வர்த்தகக் குழுவின் அதிகாரம் எப்படிப் பெருகிற்று என்பதை நாம் நன்கு அறியலாம். பொது மக்களுடைய மனப்பான்மையும் மாறியது குறிப்பிடத்தக்க தாகும். இரண்டாவது போருக்கு முன் பொதுமக்களுடைய நலனைக் காப்பாற்றுவதற்காகவே அரசினர் ரெயில்வே நிருவாகத்தில் தலையிட்டனர். 1920-க்குப் பின் ரெயில்வே நிறுவனங்கள் முதலீடு செய்த தொகைக்குத் தக்க வருமானம் பெறவேண்டும் என்ற நோக்கத்துடனும் அரசியலார் இத் துறையில் தலையிட்டனர். ரெயில்வே தொழில் நாட்டின் பொருளாதார அமைப்பில் ஒரு சிறந்த இடம் பெற்றதால் அதைக் காப்பாற்றவேண்டுமென்ற உண்மையை அரசினர் உணர்ந்தனர். ரெயில்வே தொழிலில் போட்டி நிலவவேண்டும். ஆனால், ஓரளவு இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றினால்தான் சிக்கனமாகவும் திறமையுடனும் தொழிலை நடத்தலாம் என்பதை உணர்ந்து அரசினர் சட்டமியற்றினர்.

1920ஆம் ஆண்டு இயற்றிய போக்குவரத்துச் சட்டத்தின் (Transportation Act) பல கூறுகள் சிறந்தவையாக இருந்த போதிலும் அவற்றுள் சிலவற்றையே அரசினர் வெற்றிகரமாகச் செயலாற்ற முடிந்தது. தொழிலாளர்கள் குழுவை, முதலாளிகளும் தொழிலாளர்களும் வெறுத்தனர். இக் குழுவுக்கு அதிகாரம் இல்லாததால் எதையும் இது சாதிக்க முடியவில்லை. ஆகையால், 1926-ல் இக் குழுவை அரசாங்கம் நீக்கிவிட்டது.[19]

[19] 1926ஆம் ஆண்டு அரசாங்கம் இயற்றிய ரெயில்வே தொழிலாளர் சட்டத்தை (Railroad Labour Act) அல்லது வாட்ஸன் பார்க்கர் சட்டம் (Watson Parker Act) 1934-ல் இயற்றிய சட்டப்படி மாற்றி அமைத்தனர். 1934ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தை கிராசர்-டில் சட்டம் (Crosser-Dill Act என்றழைத்தனர். 1934-ல் தோன்றிய ஒழுங்குபடுத்தும் தேசிய ரெயில்வே குழு (National Railroad Adjustment Board) கூலிபோன்ற தொழிலாளர் பிரச்சினைகளைத் தீர்த்துவைக்கலாம். முதலாளிகளும் தொழிலாளர்களும் இக் குழுவினரிடம் முறையிட்டுக்கொள்ளலாம், சச்சரவுகளை முதலில் மாநாடுகளில் தீர்த்துக்கொள்ள முயற்சி செய்ய வேண்டும். இம் முயற்சி பயனளிக்காவிடில் இருசாராரும் சமரசம் செய்யும் குழுவினரிடம் (National Mediation Board) முறையிட்டுக்கொள்ளலாம். இருசாராரும் ஒப்புக்கொண்டால் நடுத்தீர்ப்பளிக்கும் மன்றத்திடம் (Arbitration Board) சச்சரவுகளைத் தீர்த்துவைக்கும்படி வேண்டிக் கொள்ளலாம். இதற்காக ஒரு மன்றத்தை நிறுவுவதற்குச் சட்டம் இடமளித்தது. மன்றத்தின் தீர்ப்பை இருசாராரும் ஏற்க மறுத்துவிட்டால் ஜனாதிபதி ஒரு குழுவை நியமனம் செய்து, பிரச்சினையைத் தீர்த்து வைக்கும்படி ஆணையிடலாம். இக் குழு 30 நாட்களுக்குள் தனது அறிக்கையை ஜனாதிபதிக்கு அனுப்பவேண்டும். அறிக்கை ஜனாதிபதியிடம் வந்துசேர்ந்த தினத்திலிருந்து ஒரு மாதம்வரை நிலைமையில் எவரும் எந்த மாறுதலையும் புகுத்தக்கூடாது. பல குழுக்கள் நிலைமையை ஆராய்ச்சி செய்யவேண்டியிருந்ததால் வேலைநிறுத்தம்பற்றிய பிரச்சினைக்கு இரண்டு மாதம் ஒரு முடிவும் காணமல், காலதாமதம் செய்யவேண்டியதாயிற்று. இந்த முறை ரெயில்வே தொழிலில் வேலை நிறுத்தங்கள் ஏற்படுவதைத் தடைசெய்தது. தொழிலாளர்கள் இயக்கமும் புதிய பணியை ஏற்றுச் சிறந்த தொண்டாற்றியது.

இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழுவினர் 1920ஆம் ஆண்டு இயற்றிய சட்டத்தை அமலில் கொண்டுவர முடியவில்லை. இச் சட்டத்தை உயர்நீதிமன்றம் ஏற்றுக்கொண்டபோதிலும் இது பயனற்றுவிட்டது. இதை அமலில் கொண்டுவருவதற்குப் பல இடையூறுகள் இருந்தன. மேலும், செழிப்பான நிலைமையிலிருந்த நிறுவனங்கள் இதை எதிர்த்தன. ஆகையால், இச் சட்டத்தை மாற்றவேண்டும் என்று 1930-ல் இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழு காங்கிரஸ் சபையைக் கேட்டுக்கொண்டது. காங்கிரஸ் 1933-ல் இதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கை எடுத்தது. போட்டியைக் குலைக்காமல் ரெயில்வே நிறுவனங்களை இணைத்து அவைகளுடைய திறமையை வளர்க்கவேண்டுமென்ற 1920ஆம் ஆண்டின் கோட்பாட்டை எளிதில் செயலாற்ற முடியவில்லை. அரசினர் இணைப்புக்காகப் பல திட்டங்களை வகுத்துக் காங்கிரஸ் சபைக்கு அவைகளை அனுப்பினர். 1929ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம்தான் இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழு ஒரு தாற்காலிகமான இணைப்புத் திட்டத்தைத் தயார் செய்தது. இத் திட்டப்படி நிறுவனங்களை இணைத்து, ரெயில்வே தொழிலை 21 அலகுகளாகப் பிரித்தனர். குழுவினரது திட்டங்களை நிறுவனங்கள் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. கம்பெனிகளைத் தம் திட்டத்தை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று சட்டாயப் படுத்துவதற்குக் குழுவினருக்கு அதிகாரமில்லை. இச் சட்டப்படி இணைப்புகள் ஒன்றும் ஏற்படவில்லை. 1940-ல் இணைப்பு முறையை அமலில் கொண்டுவரும் பொறுப்பைக் குழுவினர் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டாமென்று காங்கிரஸ் சபை ஆணையிட்டது.

1920-லிருந்து 1930 வரை ரெயில்வே நிறுவனங்கள்.

ஆண்டு	ரெயில்வே தொழிலில் செய்த முதலீடு (மில்லியன் களில்)	பொருள்களுக்காக வசூல் செய்த கட்டணங்கள் மூலம் பெற்ற வருவாய் (மில்லியன் களில்)	பிரயாணிகள் கட்டணங்கள் மூலம் வசூல் செய்த வருவாய் (மில்லியன் களில்)	மொத்தம் பிரயாணம் செய்தவர்களின் எண்ணிக்கை (ஆயிரங்களில்)	வரிகள் (மில்லியன் களில்)
1920	$ 19,849	$ 4,421	$ 1,305	1,269,913	$ 289
1925	23,231	4,648	1,065	901,963	366
1929	25,405	4,899	876	786,432	403

Interstate Commerce Commission, Statistics of Railways in the United States for 1922, 1930, 1931. H. G. Moulton and Associates, The American Transportation Problem, pp. 28 ff.

1920-லிருந்து பத்தாண்டுகளில் ரெயில்வே தொழில் எவ்வளவு வலிவற்ற நிலையில் இருந்தது என்பதை நாம் மேற்கூறிய விவரங்களிலிருந்து அறியலாம். தளவாடப் பொருள்களில் அதிகமான பணத்தை முதலீடு செய்தனர். ரெயில்வே நிறுவனங்கள் செலுத்தவேண்டிய வரிச் சுமையும் மிகுதியடைந்தது. ஆனால், கம்பெனிகளுடைய வருவாய் போதிய அளவு பெருகவில்லை. ரெயில்களில் பிரயாணம் செய்தவர்களின் எண்ணிக்கை முன்பு இருந்ததில் $\frac{1}{3}$ பாகம் குறைந்துவிட்டது. பலர் மோட்டார் வண்டிகளை வாங்கினர். மோட்டார் தொழிலின் போட்டியால் ரெயில்வே பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கை குறைந்தது. கம்பெனிகள் பொருள்களை ஏற்றிச் செல்வதன் மூலம் மிகுதியான வருமானத்தைப் பெற முடியவில்லை. ஏனெனில், இத் துறையிலும் மோட்டார் வண்டிகள் ரெயில்வே நிறுவனங்களுடன் போட்டியிட்டன. 1930ஆம் ஆண்டுக்குள் ஆகாயவிமானங்கள்மூலம் 400,000 பேர்கள் பிரயாணம் செய்தபோதிலும், இந்த விமானங்கள் ரெயில்வே கம்பெனிகளுடன் அதிகமாகப் போட்டியிடவில்லை. ஆனால், மோட்டார் தொழிலின் போட்டியை ரெயில்வே நிறுவனங்கள் சமாளிக்க முடியவில்லை. இதனால் அவை தொழிலைச் சுருக்கிக்கொள்ள வேண்டியிருந்தது. சில பெரிய நிறுவனங்கள் மோட்டார் தொழிலையும் நடத்தின. சில நிறுவனங்கள் கூம்பான வடிவம் கொண்ட ரெயில்களைப் பயன்படுத்தின; வெப்பநிலையைக் கட்டுப்பாடு செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளையும் செய்தன. இதுபோன்ற பல வசதிகளைச் செய்துகொடுத்து, ரெயில்களை விரைவில் செலுத்திச் சில நிறுவனங்கள் மோட்டார் தொழிலுடன் போட்டியிட்டன. வரிச்சுமை குறைவாக இருந்ததால் 1920-லிருந்து 30-க்குள் மோட்டார் தொழில் ரெயில்வே தொழிலைவிடச் சிக்கனமாக நடைபெற்றது. ஆனால், இந்தத் தாற்காலிகமான நலன்கள் விரைவில் மறைந்தன.

1920-லிருந்து இவ்வளவு போட்டி இருந்தபோதிலும் சில பெரிய நிறுவனங்கள் நல்ல நிலையில் இருந்தன. 1921-லிருந்து 1927 வரை முதல்தர ரெயில்வே நிறுவனங்கள் முதலீட்டில் 4.3 சதவீதத்தை வருமானமாகப் பெற்றன.[20] நல்ல பகுதிகளில் உள்ள ரெயில்வே கம்பெனிகளும் சிறந்த நிருவாகத்தைக் கொண்ட கம்பெனிகளும் சில ஆண்டுகளில் அதிக இலாபம் பெற்றன. 1920-லிருந்து 1927-க்குள் எட்டாண்டுகளில்

[20] ஓராண்டுக்கு ஒரு மில்லியன் டாலர்கள் அல்லது அதற்குமேற்பட்ட தொகையை அடக்கச் செலவாகக்கொண்ட கம்பெனிகளை முதல்தர நிறுவனங்கள் என்று கூறினர். நாட்டில் உள்ள இருப்புப் பாதையின் நீளத்தில் 95 சதவீதம் இக் கம்பெனிகள் வசம் இருந்தது.

முதல்தர நிறுவனங்களும் அதன் துணை நிறுவனங்களும் 5,000,000,000 டாலர்களைச் செலவுசெய்து நிறுவனங்களைச் சீர்ப்படுத்தின. 1929-ல் பொருளாதார மந்தம் ஆரம்பமாகும் வரை இருப்புப்பாதைகளின் மொத்த நீளம் அதிகரித்துக் கொண்டே சென்றது. ஆனால், முதல்தர இருப்புப்பாதையின் நீளம் அதிகரிக்கவில்லை. மேலும், 1929-ல் பென்சில்வேனியா, பிலடல்பியா அண்டு ரீடிங் (Philadelphia and Reading), டிலாவேர் (Delaware), லக்வாஞ அண்டு வெஸ்ட்டர்ன் (Lackwanna and Western) முதலிய நிறுவனங்கள் மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்தி, ரெயில்களை ஓட்டப்போவதாக ஒரு செய்தி விடுத்தன. பொருளாதார மந்தகாலத்தில்கூட மின்சார சக்தியைப் பயன்படுத்துவதற்காக வகுத்த திட்டத்தைப் பல நிறுவனங்கள் செயற்படுத்தின.

போக்குவரத்துச் சாதனங்களைப் பெருக்குதல்

உள்நாட்டு நீர்ப் பாதைகளிலும், செயற்கைக் கால்வாய்களிலும் அமெரிக்கர்கள் 20ஆவது நூற்றாண்டின் ஆரம்ப காலத்தில் மீண்டும் ஒரு புதிய ஊக்கத்தைக் காட்டினர். மோட்டார் தொழிலும் ரயில்வே தொழிலும் விரிவடைந்து, மக்கள் தேவைக்கு வேண்டிய அளவில் தொண்டாற்றிய போதிலும், உள்நாட்டு நீர்ப் பாதைகளும் செழித்தோங்கி வளர்ந்தன. இதற்கு ஒரு முக்கியமான காரணம் உண்டு. பெரிய ஏரிகளையும், அவைகளுடைய துணைக் கால்வாய்களையும் மக்கள் அதிகமாகப் பயன்படுத்தினர். நீர்ப்பாதைகள் அளிக்கும் வசதிகள் ரெயில்வேக்கள் அளிக்கும் வசதிகளைவிடச் சிக்கனமாக இருக்கின்றன என்று மக்கள் நம்பினார்கள். ஆகையால், இவைகளை ஆதரிக்கவேண்டுமென்பது பலரது கருத்து.[21] மேலும், உலகில் அமெரிக்காவைப்போல் எந்த நாட்டிலும் சிறந்த நீர்ப் பாதைகள் இல்லாமையால் இவைகளைச் சிறந்த முறையில் பயன்படுத்தவேண்டுமென்று பலர் கருதினார்கள்.

[21] சால்ட் ஸ்டீ மேரி (Sault Ste Marie) கால்வாயில் 1910-ல் 62,363,000 டன்கள் எடையுள்ள பொருள்களை அனுப்பினர்; 1929-ல் 92,622,000 எடையுள்ள பண்டங்களை அனுப்பினர். ஆனால், 1932-ல் அனுப்பிய பண்டங்களின் மொத்த எடை 20,486,000 டன்களாகக் குறைந்தது. 1950-ல் இந்த எடை மீண்டும் 106,140,000 டன்களாக அதிகரித்தது. ஈரி போன்ற நியூயார்க்குக் கால்வாய்களில் 1906 முதல் 1910 வரை சராசரி 3,328,000 டன்களும், 1946 முதல் 1950 வரை 3,937,952 டன்களும் எடையுள்ள பண்டங்கள் அனுப்பப்பட்டன. 1927-ல் பனமா கால்வாய்வழியாக அனுப்பப்பட்ட பொருள்களைப்போல் மூன்று பங்கு எடையுள்ள பொருள்களை சால்ட் ஸ்டீ மேரி (Sault Ste Marie) கால்வாய் வழியாக அனுப்பினர். Statistical Abstract 1930, pp. 435 ,436, 442.

நாட்டின் மத்திய, மேற்குப் பகுதிகளில் 1930-லிருந்து விவசாயத்துறையில் ஒரு மந்தம் ஏற்பட்டது. மந்தகாலத்தில் சிக்கனமாக உள்ள நீர்ப்பாதைகள் அளிக்கும் போக்குவரத்து வசதிகளையே பயன்படுத்தவேண்டுமென்று எல்லோரும் கருதினார்கள். இப்படிச் செய்வதால் நிலைமையை ஓரளவு சமாளிக்க முடியுமென்பது இவர்கள் கூற்று.

வெகுநாட்களாக இரண்டு திட்டங்களைச் செயலாற்ற வேண்டுமென்று பலர் வேண்டினர்: (1) ஏரிகளிலிருந்து வளைகுடாவரை செல்லும் நீர்ப்பாதை (Lakes-to-the-Gulf Deep Waterway) : இது சிகாகோ சானிடரி கால்வாயையும் (Chicago Sanitary Drainage), இல்லிநொய்ஸ் அண்டு மிச்சிகன் கால்வாயையும் (the Illinois and Michigan Canal), மிஸிஸிபி ஆற்றையும் தொடர்ந்து செல்லும். (2) செயின்ட் லாரன்ஸ் கப்பல் கால்வாய் (St. Lawrence Ship Canal). முதல் திட்டத்தைச் செயலாற்றினால் நீர்ப்பாதைகள் மிஸிஸிபி பகுதியிலுள்ள போக்குவரத்துத் தொழிலை எல்லாம் ஈர்க்கலாம் என்றும், அப்பகுதியைத் தென் அமெரிக்கத் துறைமுகங்களுடன் இணைக்கலாம் என்றும் பலர் கருதினர். இரண்டாவது திட்டம் மத்திய, மேற்கு விவசாயப் பகுதிகளை ஐரோப்பாவுடன் நீர்ப்பாதைகள்மூலம் இணைக்கும். தியோடர் ரூஸ்வெல்ட் (Theodore Roosevelt) காலத்திலிருந்தே முதல் திட்டத்தை அரசாங்கம் ஆதரித்தது. 1917-லிருந்து சட்டசபை ஆண்டுதோறும் அதற்காக ஒரு தொகையை ஒதுக்கியது. வெள்ளத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்யாமல் இத் திட்டத்தைச் செயலாற்ற முடியாது. அரசியல் கட்சிகள் இதில் மிகுதியான ஊக்கம் காட்டியதால், இரு திட்டங்களையும் வெற்றிகரமாகச் செயற்படுத்தினர். 1933-ல் மிச்சிகன் ஏரியையும், இல்லிநொய்ஸ் நதியையும் இணைத்து ஒரு கால்வாயை அமைத்தனர். இதற்குப் பின் பெரிய ஏரிகளிலிருந்து தெற்கேயுள்ள வளைகுடாவரை கால்வாய் வழியாகச் செல்லலாம். 1924-ல் மத்திய அரசாங்கம் ஓர் உள்நாட்டு நீர்ப்பாதைக் குழுவை (Inland Waterways Corporation) அமைத்தது. அரசினர் நடத்திய நீர்ப்பாதைத் தொழிலை நிருவாகம் செய்வதும், கடற்கரையோரமாகப் போக்குவரத்து வசதியைப் பெருக்குவதும், மிஸிஸிபி நதியில் கலங்களைச் செலுத்தமுடியும் என்பதை நிரூபிப்பதும் இதன் பணிகள். 1929-ல் ஒஹியோ (Ohio) ஆற்றில் போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்தினர். பல நாட்களாக இத் திட்டத்தைச் செயலாற்றவேண்டுமென்று அரசினர் விரும்பினர். இத்

திட்டத்திற்காக அரசினர் 125,000,000 டாலர்களைச் செலவு செய்தனர். ஓஹியோ கால்வாயும், மிஸிஸிபி கால்வாயும் குறைந்தபட்சம் 9 அடி ஆழத்தைக் கொண்டிருந்தன.

நியூயார்க் நகரத்தில் உள்ள சில முதலாளிகள் செயின்ட் லாரன்ஸ் கப்பல் திட்டத்தை எதிர்த்தனர். மின்சக்தி உற்பத்தி செய்வதற்கும் இத் திட்டத்தில் ஏற்பாடுகள் செய்திருந்தனர். 1903-ல் சில முதலாளிகள் 200,000,000 டாலர்கள் செலவு செய்து ஈரி கால்வாயைச் சீரமைத்து பார்ஜ் கால்வாயையும் (Barge Canal) அமைத்தனர். இப் பகுதியில் போட்டி ஏற்படக்கூடாதென்று கருதி இவர்கள் செயின்ட் லாரன்ஸ் திட்டத்தை எதிர்த்தனர். ரெயில்வே கம்பெனிகளும் இத் திட்டத்தை எதிர்த்தன. நியூ இங்கிலாந்து, மத்திய அட்லான்டிக் மாநிலங்களில் உள்ள நகரங்கள் இத் திட்டத்தை ஆதரிக்கவில்லை. இதுபற்றிய ஆராய்ச்சிகள் செய்த பிறகு ஜனாதிபதி ஹூவர், செயின்ட் லாரன்ஸ் திட்டமே சிக்கனமானது என்றும், நியூயார்க் கால்வாயைவிட செயின்ட் லாரன்ஸ் கால்வாயே கப்பல்கள் செல்வதற்கு உகந்தது என்றும் கூறினார். ஆனால், அவர் பதவியிலிருந்தபொழுது இத் திட்டத்திற்காக எதையும் அவர் செய்ய முடியவில்லை. அவருக்குப்பின் பதவிக்கு வந்த ஃபிராங்க்லின் டி. ரூஸ்வெல்ட் (Franklin D. Roosevelt) செயின்ட் லாரன்ஸ் திட்டம்பற்றிய ஓர் உடன்படிக்கையை ஏற்பாடு செய்து, செனெட் சபையை 1934-ல் இதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கோரினார். ஆனால், செனெட், உடன்படிக்கையை ஏற்க மறுத்துவிட்டது. 1941-ல் மீண்டும், கனடாவையும் அமெரிக்காவையும் பாதுகாப்பதற்கு இத் திட்டம் இன்றியமையாதது என்ற காரணத்தைக் காட்டி அரசினர் காங்கிரசின் அங்கீகாரத்தைக் கோரினர். இதுபற்றிய உடன்படிக்கை ஒன்றைக் கனடா ஏற்றுக் கொண்டு, அமெரிக்கா ஏற்றுக்கொள்ளாவிடினும் திட்டத்தைச் செயலாற்ற முடிவு செய்தது. நீண்ட நாட்கள் காலதாமதம் செய்த பிறகு 1954ஆம் ஆண்டு மே மாதம் காங்கிரஸ் இத் திட்டத்தை ஏற்றுக்கொண்டது.

செயின்ட் லாரன்ஸ் திட்டத்தைப் பலர் எதிர்த்தனர். கட்சி அரசியல் வாதத்திற்குட்பட்டதால் இதைப்பற்றிய உண்மைகளை நாம் தெளிவாகக் காணமுடியவில்லை. இந்தக் கால்வாய் நியூயார்க் கால்வாயைப்போல் நீளமானதன்று. ஆகையால், அதைவிடச் சிக்கனமானதென்பதை மறுக்க முடியாது. மேலும், இக் கால்வாயை அமைப்பது கடினமான காரியமன்று. மேலும், மத்திய மேற்குப் பகுதியில் உள்ள

மக்கள் இதை ஆதரித்தனர். ஆனால், சுமார் ஒரு மிலியன் டாலர்கள் செலவு செய்து இத் திட்டத்தைச் செயலாற்ற வேண்டியிருந்தது. செலவுக்குத் தகுந்த வருமானத்தை இத் திட்டம் கொடுக்காதென்று பலர் அஞ்சினர்.[22] கால்வாயைச் சரியான நிலையில் வைத்துக்கொள்வதற்கு வேண்டிய வருமானம்கூடக் கிடைக்காமல் போகலாமென்று இவர்கள் அஞ்சினர். ஆனால், இத் திட்டத்தின்மூலம் உற்பத்தி செய்யும் மின்சக்தியை அமெரிக்காவின் வடபகுதியும் கனடாவும் பயன் படுத்தலாம்.

போஸ்டனிலிருந்து (Boston) டெக்ஸாஸ் (Texas) வரை கடற்கரையோரமாகச் செல்லும் நீர்ப்பாதைத் திட்டத்திற்கு அரசினர் ஆண்டுதோறும் ஒரு தொகையை ஒதுக்கினர். இப் பாதை டெக்ஸாஸில் உள்ள பிரௌன்ஸ்வில்லி (Brownsville) வரை செல்லும். இத் திட்டம் 1808-ல் கலாட்டின் (Gallatin) சிபார்சு செய்த பழைய திட்டத்தை ஒத்திருந்தது. இத் திட்டத்தின் பெரும்பகுதியை 1950ஆம் ஆண்டின் ஆரம்ப காலத்தில் செயலாற்றினர் என்பதை அடுத்துக் காணும் படம் விளக்கும். டிலாவேர் (Delaware), செஸபீக் (Chesapeake) பகுதிகளில் உள்ள கால்வாய்களைப்போன்ற அட்லான்டிக் கால்வாய்கள்மூலம் நிலக்கரி, எண்ணெய் முதலிய பண்டங்களை மக்கள் அனுப்புகின்றனர். ஆனால், பல இடங்களில் உள்ள கால்வாய்களை அதிகமாகப் பயன்படுத்த முடியவில்லை. இக் கால்வாய்களில் சிறிய மரக்கலங்களே ஃபிளாரிடா (Florida) வரை செல்லலாம். ஃபிளாரிடாவின் மேற்குப் பகுதியிலுள்ள செயின்ட் மார்க்ஸ் (St. Marks) நதியிலிருந்து, டெக்ஸாஸில் உள்ள பிரௌன்ஸ்வில்லி (Brownsville) வரை கால்வாய்கள் மூலம் கச்சாப் பெட்ரோலியம், மற்றப் பெட்ரோலியப் பொருள்கள் முதலியவற்றை அனுப்புகின்றனர்.

சைக்கிள் வண்டிகளைப் பயன்படுத்துவோர் 1880-லிருந்து கிராமாந்தரப் பகுதியில் சிறந்த சாலைகளை அமைக்கவேண்டு மென்று முறையிட்டனர். மோட்டார்த் தொழில் இவர்க ளுடைய முயற்சிக்கு ஒரு தூண்டுதலை அளித்தது. முதல் உலகப் போருக்கு முன் தனிப்பட்டவர்களும் மாநிலங்களுமே சாலைகளை அமைத்தன. சாலைகள் பெரும்பாலும் மாநிலங்கள் வசமே இருந்தன. 1916-லிருந்து மத்திய அரசு, பழைய தேசியச் சுங்கப் பாதைக் கொள்கையைப் பின்பற்றியது. அரசியலமைப்பு

[22] H. G. Moulton, C. S. Morgan and A. A. Lee, 'The St. Lawrence Navigation and Power Project' (1929); H. G. Moulton and associates, 'The American Transportation Problem', pp. 505–513.

இதற்கு இடங்கொடுக்கவில்லை, எனினும், மத்திய அரசாங்கம் இக் கொள்கையை விட்டுக்கொடுக்காமல் பின்பற்றியது. 1950-க்குள் 300,000 மைல்கள் நீளமுள்ள சாலைகளைச் சீர்ப்படுத்தினர். இதற்காக மத்திய அரசாங்கம் ஆண்டுதோறும் 400 மில்லியன் டாலர்களைச் செலவு செய்தது. மத்திய அரசாங்கம் செலவுசெய்த தொகை போக்குவரத்துத் தொழிலுக்குப் பேருதவி புரிந்தது. எனினும், நகரப் பகுதிகளில் உள்ள சாலைகளுடன் இவைகளை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்பொழுது கிராமாந்தரப் பகுதியில் சாலைகள் வேண்டிய அளவு முன்னேறவில்லை என்பதை நாம் அறியலாம். சாலைகள் அமைப்பதில் மக்கள் ஊக்கம் காட்டியதால் கணிசமான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. ஆனால், கிராமாந்தரப் பகுதியில் உள்ள 3,000,000 மைல் நீளமுள்ள சாலைகளில் மூன்றில் ஒரு பகுதி தூசிபடிந்து, கேவலமான நிலையில் இருந்தது. எனினும், மோட்டார்த் தொழிலும் அதைத் தொடர்ந்து பெருகிய சாலைத் தொழிலும் அமெரிக்காவின் பொருளாதார, கலாசார வாழ்க்கையைச் செம்மைப் படுத்தின. மேலும், பலருக்கு வேலைவாய்ப்புகளையும் கொடுத்தன. கிராமாந்தரப் பகுதியை நகர்ப்புறங்களோடு இணைத்தன.

WESTERN U.S.

INTERNAL

மோட்டார் வண்டிகளை மக்கள் பயன்படுத்துவதற்கு முன் இருந்த நிலைமையைக் கண்டவர்கள், இந்த வண்டிகளின் பயனை நன்கு அறியலாம். ஆனால், மோட்டார்த் தொழில் நாட்டில் பெற்றுள்ள சிறப்பான இடத்தைத் தற்காலத்துக் கல்லூரி மாணவர்கள் நன்கு அறிய முடியாது. 1930-க்குப் பின்

பிரசுரமான போக்குவரத்துச் சாதனங்களைப்பற்றிய ஒரு கட்டுரை கீழ்க்கண்ட கருத்தை வெளியிட்டது. ‘இதுவரை வரலாறு கண்டறியாத அளவு பல பகுதிகளிலும், வகுப்பின ரிடமும் மோட்டர் வண்டிகள் உள. மக்கள் ஓரிடத்திலிருந்து

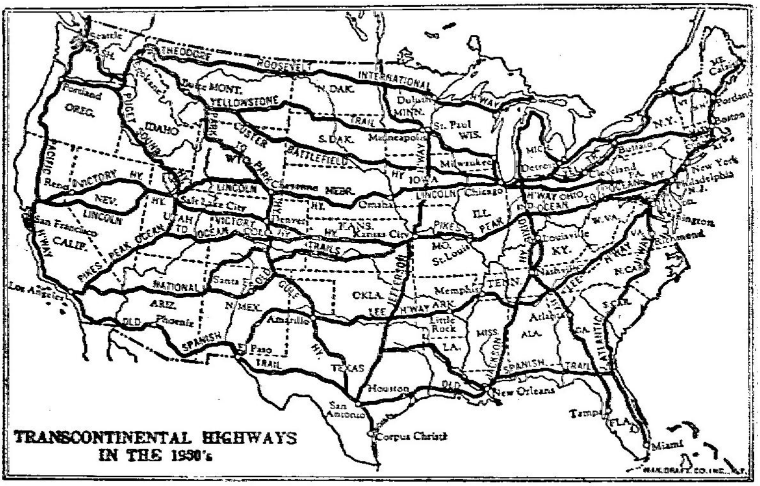
MIDWESTERN AND EASTERN U.S.

WATERWAYS IN THE 1950's

மற்றோரிடத்திற்கு முன்பைவிட விரைவில் செல்லலாம். முப்பதாண்டுகளுக்கு முன் இந்த வசதிகளைப்பற்றி எவரும் சிந்தித்திருக்க முடியாது. புதிய செம்மையாக அமைந்த போக்கு வரத்துச் சாதனங்கள் நாட்டின் பல பகுதிகளிடையே உள்ள தொடர்புகளை அதிகரித்துவிட்டன. கிராமாந்தரப் பகுதிகள்

நகரங்களுடன் நெருங்கிய தொடர்புகொண்டன. மிகத் தொலைவில் வசிக்கும் மக்கள் கூட நகர்ப்புற மக்களோடு நெருங்கிய தொடர்புகொள்வதற்குப் போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் உதவியாக இருந்தன. தற்காலத்து வாழ்க்கையை இச் சாதனங்கள் மாற்றியமைத்துவிட்டன.'[23] பின்னர் மோட்டார்த்தொழிலின் வரலாற்றை எழுதும்பொழுது, எப்படி இத் தொழில் ஓர் இரண்டாவது தொழிற்புரட்சியை ஏற்படுத்தியது என்பதை எழுத்தாளர்கள் விளக்குவார்கள்.

1917 வரை ஆகாயவிமானங்களை ஓட்டுவதில் பல புதிய உண்மைகளைக் கண்டுபிடித்தனர். விமானங்கள் பிரயாணிகளுக்குப் பயன்படவில்லை. 1930-க்குப் பின்பே விமானங்கள்



TRANSCONTINENTAL HIGHWAYS IN THE 1930's

மக்களுடைய பொருளாதார வாழ்க்கையில் ஓர் இடம் பெற்றது. அக் காலத்தில் விமானங்களை இராணுவமே பயன்படுத்தியது. 1914-ல் போருக்குத் தகுதியான விமானங்களைத் தயார் செய்தனர். ஆனால், விமானங்களை வேவுபார்ப்பதற்காகவே பயன்படுத்தினர். 1920-லிருந்து 1930 வரை போக்குவரத்துத் துறையிலும், வர்த்தகத் துறையிலும் விமானங்களை மக்கள் அதிகமாகப் பயன்படுத்தவில்லை என்பதைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளிவிவரங்கள் விளக்கும். 1929-லிருந்து 1931 வரை இத் தொழில் முன்னேறியது. பொருளாதார மந்தகாலத்திலும் ஆகாயவிமானங்களை வர்த்தகத்திற்காக முன்போலவே

[23] M. W. Willey and S. A. Rice, 'Communication Agencies and Social Life', pp. 39–40.

பயன்படுத்தினர். 1935-க்குப் பின் மீண்டும் விமானப் போக்குவரத்துத் தொழில் பெருகியது. இரண்டாவது உலகப் போருக்குப் பின்னரும் இத் தொழிலில் கணிசமான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது.

உள்நாட்டு ஆகாயவிமானப் போக்குவரத்து

(மெயில் விமானங்களும் பாசஞ்சர் விமானங்களும்)

ஆண்டு	பிரயாணிகள்	எக்ஸ்பிரஸ் விமானங்கள்- இவை ஏற்றிச்சென்ற பொருள்களின் வாடகை (பவுண்டுகளில்)	மெயில் விமானங்கள் (பவுண்டுகளில்)	விமானங்கள் பறந்த மைல்கள் (தூரம்)
1928	49,713	216,644	4,063,173	10,673,450
1929	173,405	257,443	7,772,014	25,141,499
1930	417,505	468,571	8,513,675	36,945,203
1931	522,345	1,151,348	9,643,211	47,385,987
1932	540,681	1,033,970	7,908,723	50,932,967
1933	493,141	1,510,215	7,362,180	48,771,533
1940	3,185,278	...	10,117,858	119,517,000
1945	7,995,330	30,914,363	65,092,921	247,591,000
1950	17,346,943	151,351,000	47,009,000	364,256,000

Statistical Abstract, 1933, (p. 371), 1932, 1940 (p. 457), 1952 (p. 530). பத்தியில் கொடுக்கப்பெற்றுள்ள புள்ளிவிவரங்கள் 1945ஆம் ஆண்டிலிருந்து டன் - மைல்களைக் குறிக்கின்றன. 4ஆம் பத்தியில் கொடுக்கப் பெற்றுள்ள விவரங்கள் 1940-லிருந்து டன்-மைல்களைக் குறிக்கின்றன.

1929-க்குப் பின் இராணுவத் துறையிலும், வர்த்தகத் துறையிலும் ஆகாயவிமானங்களை அதிகமாகப் பயன்படுத்தினர். இதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. தொழில் நுணுக்க முன்னேற்றம் ஏற்பட்டதால் ஆபத்தில்லாத முறையில் பறக்கும் விமானங்களைத் தயார் செய்தனர்.

பல விமானிகளுடைய அரிய சாதனைகள் 1920-க்குப் பின் மக்களுடைய ஆர்வத்திற்கு ஒரு தூண்டுதலை அளித்தது. விமானப் போக்குவரத்துத் தொழில் பெருகியதால் பல முதலாளிகள் இத் தொழிலில் முதலீடு செய்வதற்கு வேண்டிய

பணத்தை வைத்திருந்தனர். மாநில அரசினரும் மத்திய அரசாங்கமும் இத் தொழிலுக்கு உதவியளித்தனர். விமானத்திற்கு வேண்டிய பொருள்களை அமெரிக்காவே மற்ற நாடுகளை விட உலக மார்க்கட்டில் வாங்கியது. 1931-ல் தயார்செய்த 2,394 விமானங்களில் 812 இராணுவ விமானங்களாக இருந்தன. விமான உற்பத்தியைவிட விமானப் போக்குவரத்துத் தொழிலுக்கு அரசினர் ஆதரவு தேவையாக இருந்தது. அரசினர் விமானங்களை முதன்முதலில் இராணுவத்திற்காகவும், பின்னர் வர்த்தகத்திற்காகவும் பயன்படுத்தினர். 1918-ல் அமெரிக்க இராணுவமும், அஞ்சல் அலுவலகத் துறையும் ஆகாயவிமானங்கள் மூலம் கடிதங்களை அனுப்ப முடியுமா என்று சோதனை செய்தனர். இச் சோதனையை விரைவில் கைவிட்டனர். ஆனால், அடுத்துவந்த ஆண்டுகளில் அஞ்சல் அலுவலகம் மட்டும் ஆகாயவிமானங்கள் மூலம் கடிதங்களை அனுப்புவதற்கு ஏற்பாடு செய்தது. முதன்முதலில் கிளீவ்லாந்திலிருந்து சிகாகோவுக்குக் கடிதங்களை அனுப்பினர். பிறகு, நாட்டின் பல பகுதிகளுக்கு விமானம்மூலம் கடிதங்களை அனுப்பினர். அரசினர் இறுதியில் விமானத் தபால் முறையை வெற்றிகரமாக வளர்த்த பிறகு தனிப்பட்டோரிடம் இப் பணியை ஒப்படைத்தனர். அஞ்சல் அலுவலகம் இப் பணியை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டாம் என்று அரசினர் ஆணையிட்டனர். விமானப் போக்குவரத்துத் தொழிலுக்கு அரசினர் உதவிப் பணம் கொடுத்து விமான நிறுவனங்களுடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டனர். இந்த நிறுவனங்கள் நேர்மையற்ற முறையில் நடந்துகொண்டன என்று பலர் இவைகளை 1934-ல் குறை கூறினர். உடனே அரசாங்கம் ஒப்பந்தத்தைத் தள்ளுபடி செய்துவிட்டு இத் தொழிலை நேரடியாகத் தன் கண்காணிப்பில் கொண்டுவந்தது. சில வாரங்கள் சென்றபின் புதிய நிறுவனங்களிடம் இத் தொழிலை ஒப்படைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்தது.[24]

1930-க்குப்பின் மீண்டும் விமானத் தொழில் பெருகிற்று. இக் காலத்தில் இத் தொழில் அரசாங்கத்தின் உதவியை நம்பாமலே முன்னேற ஆரம்பித்தது. 1934-க்குப் பின் பிரயாணிகள்மூலமே பெரும்பாலும் விமானங்கள் தம்

[24] 1932-ல் அரசினர் ஆகாயவிமானத் தொழிலுக்குப் பல வழிகளில் உதவி புரிந்தனர். 26,274,000 டாலர்கள் உதவிப் பணம் கொடுத்தனர். பிரயாணிகளிடமிருந்தும், தபால்துறையிலிருந்தும் விமான நிறுவனங்கள் 15 மிலியன் டாலர்களைப் பெற்றன. 1932-ல் தபால்களை ஏற்றிச் செல்லும் விமான நிறுவனங்களுக்கு அரசினர் 19,938,123 டாலர்களைக் கொடுத்தனர். ஆனல், அரசினர் தபால்துறை மூலம் 6,016,280 டாலர்களையே வருமானமாகப் பெற்றனர்.

வருவாயைப் பெற்றன. 1938-லிருந்து அரசாங்கம் விமான நிறுவனங்களுக்குக் கொடுத்த பணத்தைவிட அதிகமான பணத்தைத் தபால்துறைமூலம் பெற்றது. 1940-ல் வர்த்தக விமானங்கள் 94,000,000 மைல்கள் பறந்தன. 3,000,000 பிரயாணிகளுக்கு இந்த விமானங்கள் போக்குவரத்து வசதிகள் அளித்தன. 1940-ல் நாட்டில் 2,600 விமான தளங்கள் இருந்தன. புல்மன் (Pullman) ரெயில் வண்டிகளைப் பயன்படுத்திய பிரயாணிகளில் பத்தில் ஒரு பகுதியினர் விமானங்களைப் பயன்படுத்தினர். முதல்தரக் கடிதங்களில் ஏழில் ஒரு பங்கையும் கண்டத்தின் குறுக்கே ஒரு கோடியிலிருந்து மற்றொரு கோடிக்குச் செல்லும் கடிதங்களில் ¼ பாகத்தையும் விமானங்கள் ஏற்றிச் சென்றன. வர்த்தகத்திற்காகப் பயன்படுத்திய விமானமுறை (Commercial Aviation) முழு வளர்ச்சி பெற்றது. இந்த விமானங்கள் விரைவில் சென்றதாலும், ஆபத்தில் சிக்காமல் சிறந்த முறையில் பணியாற்றியதாலும் மக்கள் இவைகளை அதிகமான அளவில் பயன்படுத்தினர். 1940-க்குள் நியூயார்க்கிலிருந்து, சான்ஃபிரான்சிஸ்கோவிற்கு விமானம்மூலம் செல்லும் நேரத்தை 15 மணியாகக் குறைத்து விட்டனர். 1940-ல் முதல் முறையாக ஆபத்தில் சிக்காமல் வர்த்தக விமானங்கள் ஓராண்டுக் காலம் பணியாற்றின.

விவசாயத்தின் நலிவுறும் நிலைமை

நெப்போலியன் போருக்குப் (Napoleonic Wars) பின்பும், உள்நாட்டுப் போருக்குப் பின்பும் அமெரிக்காவில் விவசாயி கேவலமான நிலையில் இருந்தான். முதல் உலகப் போருக்குப் பின்பும் அவன் இதே நிலையில்தான் இருந்தான். 1920-21-ல் இருந்த பணச் சுருக்கம் எல்லா உற்பத்தித் துறைகளையும் பாதித்தது. மற்றத் துறைகளில் நிலைமை நாளடைவில் முன்னேறியது. ஆனால், விவசாயத்துறை அதே நிலையில் இருந்தது. இதற்கு இரு காரணங்கள் இருந்தன: (1) போர்க் காலத்தில் விவசாயப் பொருள்களுக்கு மிகுதியான தேவை ஏற்பட்டதால் பல புதிய முறைகளைக் கையாண்டு உற்பத்தியை அளவுக்குமீறி அதிகரித்துவிட்டனர். டிராக்ட்டர் (Tractor) களைப் பயன்படுத்தியது இதற்கு முக்கியமான காரணமாகும். (2) போருக்குப்பின் விலைகள் தாழ்வடைந்தன. பணச் சுருக்கம் ஏற்பட்டதால் மக்களுடைய தேவையும் குறைந்தது. மிகுதியான உற்பத்தி தேவையில்லாத காலத்தில் விவசாயத் தொழிலில் ஒரு புரட்சியே ஏற்பட்டு அளவுக்குமீறி உற்பத்தி பெருகியது. போருக்குப்பின் ஒரு மாபெரும் பொருளாதார

மந்தம் ஏற்பட்டது. மந்தகாலத்தில் எல்லா விலைகளும் தாழ்வடைவது இயற்கை. ஆனால், விவசாயப் பொருள்களின் விலை மற்ற விலைகளைவிட அதிகமாகத் தாழ்வடைவதால், சாதாரணமாக மந்தகாலங்களில் விவசாயத் தொழில் பல தொல்லைகளுக்கிலக்காவது இயற்கையாகும். கூலிகளும், சில்லறை வாணிக விலைகளும் தாழ்வடைந்தபோதிலும் விவசாயப் பொருள்களின் விலைகள் மற்றப் பொருள்களின் விலைகளைவிடத் தாழ்வடைந்தன. விவசாயிகளுடைய வருமானம் குறைந்தது. ஆனால், அவர்கள் செலுத்தவேண்டிய வரிகள் 1920-க்குப் பின் உயர்ந்தன.

வேற்று நாட்டினர் அமெரிக்காவில் குடிபுகுதலை அரசியலார் தடை செய்ததால், விவசாயத் துறையில் வேண்டிய அளவு தொழிலாளர்கள் கிடைக்கவில்லை. ஆகையால், கூலிகள் உயர்ந்தன. மேலும், பண்டங்களை வேறு இடத்திற்கு அனுப்புவதற்குச் செலுத்தவேண்டிய கட்டணங்களும் மற்றச் செலவுகளும் அதிகமாகவே இருந்தன. மேலும், மக்கள் இறைச்சியையும் தானியத்தையும் முன்பைவிடக் குறைவாக உட்கொண்டனர். காய், கனிகளையே அதிகமாக விரும்பினர். விவசாயி நாட்டில் உள்ள புதிய நிலைக்குத் தகுந்தாற்போல் தனது தொழிலை எளிதில் மாற்றியமைத்துக்கொள்ள முடிய வில்லை. மேலும், மற்றத் தொழில்களைப்போல் விவசாயத்தை அவ்வப்போது ஏற்படும் மாறுதல்களுக்கு ஏற்றவாறு மாற்றி யமைப்பது மிக்க கடினமான காரியமாகும். விவசாயிகள் போர்க்காலத்துத் தேவையை ஒட்டி ஒரே பயிர் முறையை (one crop system) அளவுக்குமீறி வளர்த்துவிட்டனர். போருக்குப் பின் இதனால் பல தொல்லைகள் எழுந்தன. நிலைமையை ஒருவாறு சமாளித்து, விவசாயம் மீண்டும் தலை தூக்குவதற்குள் 1929-ல் மற்றொரு பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்டது.

போருக்குப் பின் ஏற்பட்ட பணச் சுருக்கத்தின் விளைவாக 1921-ல் தானியங்களின் விலைகள் குறைந்தன. 1921-ல் விவசாயப் பண்டங்களின் விலைகள் 1919-ல் இருந்த விலைகளில் மூன்றில் ஒரு பகுதியாகிவிட்டன. கோதுமை, பருத்தி, பன்றிகள் முதலிய பண்டங்களின் விலைகள் 1919-ல் இருந்த நிலையிலிருந்து படிப்படியாகத் தாழ்வடைந்தன. மாட்டு இறைச்சியின் விலை ஒன்றுக்குப் பாதியாகக் குறைந்துவிட்டது. இந்த விலைகள் 1923-லிருந்து 1926-க்குள் உயர்ந்தன. ஆனால், 1926-க்குப் பின் மீண்டும் தாழ்வடைந்தன. 1920-ல் 1,000 விவசாயிகளுள் 0.21 பேர்கள் செல்வத்தை முற்றிலும் இழந்து

திவாலானுர்கள். விலைகள் குறைந்துகொண்டே சென்றதால் 1924 முதல் 1926-க்குள் 1,000 விவசாயிகளுக்கு 1.20 பேர்கள் திவாலானுர்கள். 1920-லிருந்து 1928-க்குள் விவசாயிகளுடைய அடைமானக் கடன் முன்பு இருந்ததைவிட 2,000 மில்லியன் டாலர்கள் அதிகமாகப் பெருகிவிட்டது. 1920-லிருந்து 1925 வரை விவசாயிகளுடைய கடன் 19 சதவீதம் மிகுதியடைந்தது. 1925-லிருந்து 1928-க்குள் இக் கடன் ஒரு சதவீதம் அதிகரித்தது.[25] இந்த நிலையில் நிலங்களின் விலைகள் குறையும் என்று எதிர்பார்க்கக்கூடும். விவசாய நிலங்களின் மதிப்பு 1920-ல் 79,000 மிலியன் டாலர்களாக இருந்தது. இந்த மதிப்பு 1927-ல் 58,000 மிலியன் டாலர்களாகக் குறைந்தது. நிலங்களின் மதிப்பு எதிர்பார்த்தபடி நேரடியாக இறங்கி விடவில்லை.[26] 1920-ல் விவசாயப் பண்ணைகளில் 31,614,000 பேர்கள் பணியாற்றினர். 1930-ல் 30,169,000 பேர்களே பணியாற்றினர். ஆண்டுதோறும் 6,000 பேர்கள் இப் பண்ணைகளை விட்டு விலகினர்.[27] போர்க்காலத்தில் ஏற்பட்ட உற்பத்திப் பெருக்கம் நின்றுவிட்டது. 1919-லிருந்து 1924-க்குள் 13 மிலியன் ஏக்கர் நிலங்களில் சாகுபடி செய்யாததால் இந்த நிலங்களில் காடுகளும் புல்களும் அடர்ந்தன. சாதாரணமாக விவசாயிகள் சேமித்த பணத்தை நிலங்கள் வாங்குவதற்கே பயன்படுத்துவார்கள். நிலங்களின் மதிப்பும், விவசாயப் பண்டங்களின் விலைகளும் குறைந்ததால் விவசாயிகள் தம் செல்வத்தையெல்லாம் இழந்தனர். குடிவாரம் (tenancy) 1920-ல் 38 சதவீதமாக இருந்தது. 1930-ல் குடிவாரம் 42 சதவீதமாக வளர்ந்துவிட்டது. பண்ணைகளில் பணியாட்களாக வேலைசெய்வதைவிட நிலங்களை வாங்கிச் சொந்தமாகச் சாகுபடி செய்தால் விவசாயமும் நாடும் முன்னேறுகின்றன என்று சொல்லலாம். என்றாலும், இத்தகைய முன்னேற்றம் அமெரிக்காவில் பழைய காலத்தில் ஏற்படவில்லை. ஆனால், முதல் உலகப் போருக்குப் பின் ஒரு பிற்போக்கான நிலைமை வளர்ந்தது. இதனால் நிலங்களும் விவசாயக் கருவிகளும் கேவலமான நிலையை அடைந்தன.

[25] முன்பு இருந்ததைவிட இக் கடன்சுமை 1920-ல் 7,857,700,000 டாலர்களும், 1925-ல் 9,360,620,000 டாலர்களும், 1928-ல் 9,468,526,000 டாலர்களுமாக அதிகரித்தது.

[26] இக் காலத்தில் தொழில் நிறுவனங்களில் முதலீடு செய்த தொகை 99,000 மிலியன் டாலர்களிலிருந்து 134,000 மிலியன் டாலர்களாக அதிகரித்தது.

[27] Yearbook of Agriculture. 1934, p. 699. விவசாயப் பண்ணையை விட்டு விலகினவர்களுக்கும், அவைகளை நோக்கி வந்தவர்களுக்கும் உள்ள வேறுபாட்டை இப் புள்ளிவிவரம் குறிக்கின்றது.

விவசாயப் பண்டங்கள், விவசாயிகள் வாங்கும் பண்டங்கள், விவசாயிகள் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்த கூலி, அவர்கள் செலுத்திய வரிகள் முதலியவற்றின் குறியீட்டெண்கள்

1910–1929 (1910–1914=100)

ஆண்டு	விவசாயப் பொருள்களை விற்பனை செய்து விவசாயிகள் பெற்ற விலைகள்	விவசாயிகள் வாங்கிய பண்டங்களின் விலைகள்: வாழ்க்கைக்கு வேண்டிய பண்டங்கள்	விவசாயிகள் வாங்கிய பண்டங்களின் விலைகள்: உற்பத்திக்கு வேண்டிய பண்டங்கள்	பண்ணைகளில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்த கூலிகள்	விவசாய சொத்துக்கள் அடிப்படையில் செலுத்திய வரிகள் (1914=100)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1910	103	98	98	97	...
1911	95	100	103	97	...
1912	99	101	98	101	...
1913	100	100	102	104	...
1914	102	102	99	101	100
1915	100	107	104	102	102
1916	117	124	124	112	104
1917	176	147	151	140	106
1918	200	177	174	176	118
1919	209	210	192	206	130
1920	205	222	174	239	155
1921	116	161	141	150	217
1922	123	156	139	146	232
1923	134	160	141	166	246
1924	134	159	143	166	249
1925	147	164	147	168	250
1926	136	162	146	171	253
1927	131	159	145	170	258
1928	139	160	148	169	263
1929	138	158	147	170	267
1930	117	148	140	152	266
1931	80	126	122	116	...
1932	57	108	107	86	...
1933	63	109	108	80	...

Yearbook of Agriculture, 1932, p. 900 and ibid, 1934, p, 706.

இரண்டு உலகப் போர்களுக்கு இடையே இருந்த நிலையை மேற்கண்ட அட்டவணையில் காணும் புள்ளிவிவரங்கள் தெளிவாகக் காட்டுகின்றன.

விவசாயத் தொழில் கேவலமான நிலைமையில் இருந்தது. இதன் எதிரொலி அமெரிக்க அரசியலில் தோன்றியதால் காங்கிரஸ் சபை சட்டங்கள் இயற்றியது. சில மாநிலங்களில் விவசாயத் தொழிலே மிக முக்கியமான தொழிலாக இருந்தது. இந்த மாநிலங்களிலிருந்து தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இரு சபை அங்கத்தினர்களும் ஒரு 'விவசாயக் கூட்டணியை' (farm bloc) ஏற்படுத்தினர். விவசாயத்தைக் காப்பாற்றுவதற்காக இவர்கள் அரும்பாடுபட்டனர். இதன் விளைவாகக் காங்கிரஸ் பல சட்டங்களை இயற்றியது. நெருக்கடியான நிலைமையைச் சமாளிப்பதற்குமட்டும் சட்டங்களை இயற்றுவது போதாதென்றும், மற்ற வகுப்பினரைப்போலவே விவசாயிகளும் தம் நிலைமையை உயர்த்திக்கொள்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டுமென்றும் இவர்கள் கேட்டுக்கொண்டனர். அரசினர் மூன்றுவிதச் சட்டங்களை இயற்றினர்.[28]

1921ஆம் ஆண்டு இயற்றிய அவசரச் சுங்கவரிச் சட்டம் (Emergency tariff of 1921), 1922-ல் இயற்றிய ஃபோர்ட்னி-மக்கும்பர் சட்டம் (Fordney - McCumber tariff of 1922), 1930-ல் இயற்றிய ஹாலி-ஸ்மூட் சட்டம் (Hawley-Smoot bill) முதலியவை அயல்நாட்டுப் போட்டியைத் தடைசெய்து உள்நாட்டு விவசாயத்தை ஆதரிப்பதற்காக இயற்றப்பட்ட சட்டங்களாவன. சில பண்டங்களின் விலைகளைத் தாழ்வடையாமல் இருக்கும்படி செய்ய இந்தச் சட்டங்கள் உதவிய போதிலும், மிகுதியான அளவு புரோட்டின் (protein) உள்ள கோதுமை, தானியம், பார்லி, பருத்தி முதலிய பண்டங்களுக்கு, மேற்கூறிய சட்டங்கள் வேண்டிய அளவு ஆதரவு கொடுக்கவில்லை என்பது பொருளாதார வல்லுநர்களுடைய கருத்து. சில பொருள்கள் மிகுதியாக உற்பத்தியானமையால் ஏற்றுமதி செய்யவேண்டியிருந்தது. இத்தகைய பொருள்கள் மீது சுங்கவரி விதிப்பதால் எந்தவிதப் பயனும் கிடைக்காது. மேலும், வேற்றுநாடுகளில் இவைகளை விற்பனை செய்வதும் கடினமாகிவிடும். இந்த உண்மையைக் குடியரசு கட்சியினர் உணர்ந்தனர். எனவே, பழைய முறையில் வரிச் சலுகைமூலம் விவசாயத்தைப் பாதுகாக்கும் கொள்கையை அவர்கள் விரும்பவில்லை. 1920-க்குப்பின் விவசாயத்தை ஆதரிப்பதற்கு அரசினர் எடுத்த நடவடிக்கைகளில் ஒரு பெரிய குறைபாடு

[28] Yearbook of Agriculture, (1940, pp. 297 - 326) J. D. Black, 'Agricultural Reform in the United States' (1929) p. 69—73, C. C. Davis 'The Development of Agricultural Policy Since the End of the World War' மேற்கூறியவற்றில் 1920-லிருந்து 1928 வரை இயற்றிய சட்டங்களைப் பற்றிய விவரங்கள் கொடுக்கப்பெற்றுள்ளன.

இருந்தது. விவசாயப் பண்டங்களை வெளிநாடுகளில் விற்பனை செய்வதற்கு நிலையான மார்க்கெட்டுகளை நாளடைவில் ஏற்படுத்தவேண்டும். போருக்குமுன் அமெரிக்க அயல்நாடுகளில் கடன் வாங்கியது. ஆனால், போருக்குப்பின் மாறியது. அமெரிக்கா மற்ற நாடுகளுக்குக் கடனுதவி செய்யத் தொடங்கியது. இந்த நிலையில் விவசாயப் பண்டங்களின் ஏற்றுமதி, முன்பு பெற்றிருந்த முக்கியத்துவத்தை இழந்து விட்டது.

மேலும், விவசாயிகளுக்குக் கடன் வசதி யளிப்பதற்கும், அவர்களிடையே கூட்டுறவு முறையை வளர்ப்பதற்கும் அரசினர் பல சட்டங்களை இயற்றினர். 1921-ல் போர் நிதிக் கார்ப்பரேஷனை (War Finance Corporation) அரசியலார் மீண்டும் நிறுவினர். இந்தக் கார்ப்பரேஷன் விவசாயப் பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்வதற்கும், அவசரகாலக் கடன்களை விவசாயிகளுக்குக் கொடுப்பதற்கும் ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டும். 1923-ல் விவசாயக் கடன் சட்டத்தையும் (Agricultural Credits Act) 1929-ல் விவசாய மார்க்கெட்டிங் சட்டத்தையும் (Agricultural Marketing Act) இயற்றினர்.[29] 1916ஆம் ஆண்டு அமலில் வந்த ஃபெடரல் பண்ணைச் சட்டம் (Federal Farm Loan Act) துவக்கிய வேலையை மேற்கூறிய மசோதாக்கள் தொடர்ந்து செய்தன. இச் சட்டங்கள் சிறந்தவையாக இருந்தபோதிலும் அவை விவசாயத்திற்குப் போதிய அளவு உதவி கொடுக்கவில்லை. விவசாயிகள் மூன்றுவதுவகை மசோதாக்களை இயற்றவேண்டுமென்று முறையிட்டனர். மக்நாரி - ஹாகன் மசோதாக்கள் (McNary - Haugen bills) என்றழைக்கப்பட்ட இத்தகைய சட்டங்களை இருமுறை (1927-லும் 1928-லும்) காங்கிரஸ் இயற்றியது. ஆனால், ஜனாதிபதி கூலிட்ஜ் (Coolidge இந்த மசோதாக்களை ஏற்க மறுத்தார்.

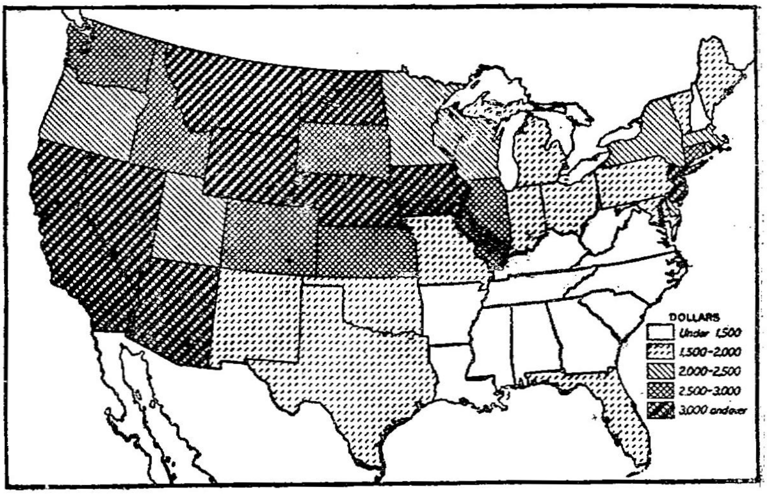
மக்நாரி - ஹாகன் மசோதாக்களுடைய கூறுகள், மற்ற மசோதாக்களுடைய கூறுகளிலிருந்து வேறுபட்டிருந்தபோதிலும், அவை பழைய முறைகளையே பின்பற்றின.

[29] இச் சட்டப்படி நடுத்தரகாலக் கடன் கொடுக்கும் பாங்குகளை, (Federal Intermediate Credit Bank) ஒவ்வொரு ஃபெடரல் நில பாங்கு மாநிலத்திலும் (Federal land bank districts) நிறுவவேண்டும். இந்த பாங்குகள் 5 மிலியன் டாலர்களை மூலதனமாக வைத்துக்கொள்ளலாம். டிபஞ்சர்களை (Debentures) வெளியிட்டு இதைப்போல் 10 மடங்கு மதிப்புள்ள தொகையைப் பெறலாம். இந்த பாங்குகள் நடுத்தரகால சட்டுக் கடனையும், ஈடுகள் பெறுமல் கொடுக்கும் கடனையும் விவசாயிகளுக்குக் கொடுத்து உதவ வேண்டும்.

அரசாங்கம் நிறுவும் கார்ப்பரேஷன் விவசாயப் பொருள்களை உற்பத்தியாளர்களுக்குக் கட்டுப்படியாகக்கூடிய விலையில் வாங்கி அயல்நாடுகளில் விற்பனை செய்யவேண்டும். கார்ப்பரேஷன், அயல்நாடுகளில் மிகக் குறைந்த விலையில்கூட விற்பனை செய்யத் தயாராக இருக்கவேண்டும். அரசினர் இழக்கும் பணத்தை ஈடுசெய்வதற்காக உற்பத்தியாளர்களிடம் அவரவர் உற்பத்திக்கேற்றபடி ஒரு கட்டணத்தை வசூல் செய்யவேண்டும். கார்ப்பரேஷன் உற்பத்தியாளர்களிடம் பொருள்களை வாங்கும்பொழுது அவர்கள் செலுத்தவேண்டிய கட்டணங்களைப் பிடித்துக்கொண்டு எஞ்சிய தொகையை உற்பத்தியாளர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டும். விவசாயி ஏற்றுமதி செய்வதற்காக அதிகமான பண்டங்களை கார்ப்பரேஷனுக்கு விற்பனை செய்தால் அதற்குத் தகுந்தாற்போல் மிகுதியான தொகையைச் செலுத்தவேண்டும். விவசாயிகள் புகையிலை, பருத்தி முதலிய பண்டங்களை அதிகமான அளவில் உற்பத்தி செய்ததால் மிகுதியான தொகையைக் கட்டணமாகச் செலுத்தவேண்டியிருந்தது. ஆகையால், இப் பண்டங்களை உற்பத்தி செய்தவர்கள் மக்நாரி-ஹாகன் திட்டத்தில் அக்கறை காட்டவில்லை. மேலும், குறைந்த அளவில் பண்டங்களை உற்பத்தி செய்தவர்களைப் பாதுகாப்பதற்காகவே இத் திட்டத்தைப் பலர் ஆதரித்தனர். மத்திய மேற்குப் பகுதியில் கோதுமை முதலிய பண்டங்களை உற்பத்தி செய்தவர்களை ஆதரிப்பதற்காகவே இத் திட்டத்தை வகுத்தனர். விலைகளை நிர்ணயம் செய்யும் பழக்கத்தை முதன்முதலில் இத் திட்டம் ஆதரித்தது. பின்னர் நியூடீல் (New Deal) சட்டங்களை இயற்றி விலைகளை நிர்ணயம் செய்வதற்கு மக்நாரின் - ஹாகன் திட்டம் உதவியாக இருந்தது.

1928-ல் இரண்டு அரசியல் கட்சியினரும் விவசாயத்தை ஆதரிக்கவேண்டுமென்று முடிவு செய்தனர். மக்நாரின் - ஹாகன் மசோதாக்களைத் தள்ளுபடி செய்த பிறகு, ஜனாதிபதி கூலிட்ஜ் 1929-ல் விவசாய மார்க்கெட்டிங் சட்டத்தை (Agricultural Marketing Act) இயற்றினார். இச் சட்டப்படி ஃபெடரல் பண்ணைக் குழு (Federal Farm Board) கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு 500 மிலியன் டாலர்களைக் கடனாகக் கொடுத்து விவசாயப் பொருள்களைச் சிறந்த முறையில் விற்பனை செய்வதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டும். ஃபெடரல் பண்ணைக் குழு கூட்டுறவுச் சங்கங்களை ஆதரித்தது. கோதுமை விலையையும் பருத்தி விலையையும் நிலைப்படுத்தும் கார்ப்பரேஷன்களையும் (Wheat and Cotton Stabilization Corporations) இக் குழு

நிறுவியது. ஆனால், நிலைமை சிறிதளவுகூட மாறவில்லை. ஃபெடரல் பண்ணைக்குழு நீண்ட நாட்கள் பணியாற்றவில்லை. 1933-ல் ரூஸ்வெல்ட் ஒரு சட்டமியற்றி இக் குழுவை நீக்கினர். பொதுமக்கள் இதனால் ஏராளமான பணத்தை இழந்தனர்.



(From *Yearbook of Agriculture*, 1930, p. 245.)

பண்ணையின் ஆண்டு மொத்த வருமானம், 1924–1928.

1915ஆம் ஆண்டுக்குப்பின் 15 ஆண்டுகளில் இயற்றிய சட்டங்கள் விவசாயிகளுக்குப் பேருதவி யளித்தன. நமது பொருளாதாரக் கொள்கையில் ஒரு புதிய மாறுதல் ஏற்பட்டதால்தான் இச் சட்டங்களை அரசினர் இயற்றினர். ' 1913-க்கு முன் அமெரிக்காவில் விவசாய உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்கே அரசினர் கொள்கை ஆதரவு காட்டியது. 1913-ல் ஒரு புதிய மாறுதல் ஏற்பட்டது. விவசாயப் பண்டங்களை விற்பனை செய்வதற்கு அரசாங்கம் உதவி யளித்தது ' என்று மாலின் (Malin) கூறுகின்றார்[30]. நாட்டில் பங்கீட்டு முறையில் ஒரு புரட்சியே வேண்டியிருந்தது. இதை உணர்ந்த பின்பே விவசாய மார்க்கெட்டிங் சட்டத்தை இயற்றினர். ஆனால், பொருளாதார மந்தம் உலகெங்கும் நிலவியதாலும், அளவுக்கு மீறி உற்பத்தி பெருகிவிட்டதாலும் விவசாயிகள் மிக்க கேவலமான நிலையில் இருந்தனர் மேற்கூறிய சட்டங்கள் இயற்றிய பின்பும் விவசாயிகளுடைய நிலைமை முன்னேறவில்லை.

[30] J. C. Malin, 'The United States After the World War', p, 247.

தொழிலாளர்கள் இயக்கம் நலிவுறல்

முதல் உலகப் போருக்குப் பின் உலகெங்கும் தொழிலாளர் இயக்கங்கள் வலிமை பெற்றன. ஆனால், அமெரிக்காவில் இவ்வியக்கம் நலிவுற்றது. அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர் (American Federation of Labour) போர்க்காலத்தில் சிறந்த முறையில் பணியாற்றியது. போருக்குப்பின் ஃபெடரேஷன் ஒரு 'புனரமைப்புத் திட்டத்தை' (Reconstruction Programme) உருவாக்கியது. இத் திட்டப்படி தொழில் நிருவாகத்தில் ஜனநாயக முறையைப் பின்பற்றவேண்டும். வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தை ஒழிக்கவும், கூலிகளை உயர்த்தி, வேலை நேரத்தைக் குறைக்கவும், ஆண்கள் செய்த வேலையையே பெண்டிர் செய்யும்பொழுது அவர்களுக்கு ஆண்களுக்குக் கொடுக்கும் கூலியைக் கொடுக்கவும், குழந்தைகளைத் தொழிற்சாலைகளில் வேலையில் அமர்த்துவதை ஒழிக்கவும், தொழிலாளர்களுக்குச் சங்கங்களில் சேருவதற்கு உரிமை கொடுக்கவும் ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும். தொழிலாளர்களுடைய கூட்டுப் பேர உரிமையை அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொள்ளவேண்டும். ஃபெடரேஷன் வகுத்த திட்டப்படி நீதி மன்றத்தின் அதிகாரங்கள் குறையவேண்டும்.

பொதுநலப் பணித் தொழில்களையும், ஓரளவு பொதுநலப் பணிகளை மேற்கொள்ளும் தொழில்களையும் நாட்டுடைமையாக்கவேண்டும். தொழில் நிறுவனங்களை அரசினர் செம்மையான முறையில் கட்டுப்பாடு செய்யவேண்டுமென்றும், கருத்துகளை வெளியிடுவதற்கும், சங்கங்களில் சேருவதற்கும் எல்லோருக்கும் உரிமை வேண்டுமென்றும், தொழிலாளர்களுக்கு இழப்பு ஈடுகளைத் (Workmen's Compensation) தாராளமாகக் கொடுக்கவேண்டுமென்றும், அரசாங்கம் வேலைவாய்ப்பகங்களை நிறுவவேண்டுமென்றும், இலாப நோக்குடன் தனிப்பட்டோர் நடத்தும் வேலைவாய்ப்பகங்களை நீக்கவேண்டுமென்றும், அரசாங்கம் தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொள்வதற்கு வசதிகள் அளிக்கவேண்டுமென்றும், இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு வேற்று நாட்டினர் அமெரிக்காவில் குடிபுகுதலைத் தடை செய்யவேண்டுமென்றும் ஃபெடரேஷன் முறையிட்டது.[81]

[81] Monthly Labour Review, VIII, 63—72. (March, 1919) F. Flugal and H. U. Faulkner, op. cit., pp. 839-842.

போர்க்காலத்தில் தொழிலாளர்கள் நாட்டுக்குச் சிறந்த தொண்டாற்றினர்கள். இதை மனத்தில்கொண்டு அரசினர் ஃபெடரேஷனுடைய திட்டத்தை ஏற்றுக்கொள்வர் என்று தொழிலாளர்கள் எதிர்பார்த்திருந்தால் ஏமாந்துபோக வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கும். போருக்குப்பின் நாட்டில் நிலவிய நிலைமை தொழிலாளர்களுக்குப் பல தொல்லைகளைக் கொடுத்தது. போருக்குப்பின் ஏற்பட்ட பொருளாதார மந்த காலத்தில் சிறந்த அமைப்பைக்கொண்ட சங்கங்களைச் சேர்ந்த தொழிலாளர்களைத் தவிர மற்றவர்கள் குறைந்த கூலிகளை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டியதாயிற்று. வேலைநிறுத்தங்கள் மூலம் பணச் சுருக்கத்தையும், கூலிகள் குறைவதையும் தடை செய்ய முடியவில்லை. 1919-ல் பிட்டுமின் நிலக்கரித் தொழிலில் தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்தனர். வேலை நிறுத்தத்தை அரசினர் கலைத்து லீவர் எரிபொருள், உணவுப் பொருள்பற்றிய சட்டத்தைப் (Lever Fuel and Food Control Act of 1917) பயன்படுத்தி வேலைநிறுத்தங்களை ஒழித்தனர். அட்டார்னி ஜெனரல் (Attorney General) அவர்களுடைய அங்கீகாரம் பெற்று ஒரு தடையுத்தரவுமூலம் வேலைநிறுத் தங்களை ஒழித்தனர்.

1919-ல் ரெயில்வே தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்தனர். தொழிலாளர்கள் ஒத்துழைக்காததாலும், அரசினர் ஆதரிக்காததாலும் இந்த வேலைநிறுத்தம் தோல்வி யடைந்தது. போர்க்காலத்தில் தொழிலாளர்கள் பெற்ற நலன்கள் விரைவில் மறைந்தன. காம்பார்ஸ் தொழி லதிபர்களுடைய கொள்கையை வன்மையாகக் கண்டனம் செய்தார். சிறந்த தலைவர்கள் இல்லாமையால் தொழி லாளர் சங்கங்கள் நன்கு அமையவில்லை.[32] எஃகு தொழிலில் பணியாற்றியவர்களுடைய கோரிக்கைகள் நேர்மையானவை. பொதுமக்கள் தொழிலாளர்களை ஆதரித்தனர். சிறந்த தலைவர்கள் 1919-ல் நடந்த வேலைநிறுத்தத்தைத் திறமையுடன் நடத்தியிருந்தால் தொழிலாளர்கள் வெற்றி யடைந்திருக்கலாம். 1919-ல் 90,000 தொழிலாளர்கள் 9 முறை கலவரங்கள்

[32] ஃபெடரேஷனுடைய நிர்வாகக் குழுவினர் அரசினருடைய கொள்கையை வெறுத்து முதன்முதலாக 1924-ல் ஜனாதிபதி பதவிக்குத் தேர்தலில் போட்டியிட்ட லா ஃபொலெட் (La Follette) என்பவரை ஆதரித்தது. தொழிலாளர்களுக்குச் சிறந்த தொண்டாற்றினர். ஆனால், அவர் தோல்வி யடைந்தார். முன்பு பின்பற்றிய அரசியல் கொள்கை சிறந்ததென்பதைத் தலைவர்கள் உணர்ந்தனர். மீண்டும் 1952-ல்தான் ஃபெடரேஷன், அட்லை ஈ. ஸ்டீவன்சனை (Adlai E. Stevenson) ஆதரித்தது.

செய்தனர், 4,000,000 தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்தனர். இவற்றில் தொழிலாளர்கள் பெரும்பாலும் தோல்வியடைந்தனர்.[33]

தொழிலாளர்களுக்கு மற்றத் தொல்லைகளும் எழுந்தன. பொருளாதார மந்தம் அவர்களைத் தாக்கியது. இராணுவத்தில் சேர்ந்திருந்த 4 மிலியன் வீரர்கள் அவர்களுடன் வேலை தேடுவதில் போட்டியிட்டனர். தொழில் நிறுவனங்கள் அவர்களுடைய நலனுக்காகக் குறைந்த தொகையைச் செலவு செய்தன. சமூகச் சீர்திருத்தச் சட்டங்களில் பொதுமக்கள் அக்கறை காட்டவில்லை. நீதிமன்றங்கள் அவர்களை ஆதரிக்கவில்லை. நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்புகள் தொழிலாளர்கள் சங்கங்களுடைய பணிகளைச் சட்டவிரோதமென்று கருதின. மேலும், முதலாளிகள் தொழிலாளர்களை எதிர்த்து ஒற்றர்களையும் இராணுவத்தையும் பயன்படுத்தினர்.

தொழிலாளர்கள் இயக்கம் நலிவுற்றது. ஆனால், முதலாளிகள் முன்பைவிட அதிகமான வலிமையைப் பெற்றனர். உற்பத்தியாளர்கள் சங்கம் தொழிலாளர்களுடைய சங்கங்களை ஒழிப்பதற்கு முயற்சி செய்தது. வாணிபர் சங்கங்கள் உற்பத்தியாளர்களுடன் ஒத்துழைத்தன. தொழிலாளர்களுடைய ஒற்றுமையையும் அவர்களுடைய சங்கங்களையும் ஒழிக்கும் இத் திட்டத்தை ‘அமெரிக்கத் திட்டம்’ (American Plan) என்று பலர் சிலேடை மொழியில் குறிப்பிட்டனர். இத் திட்டம் அமெரிக்காவில் வெற்றியடைந்தது. வாழ்க்கைச் செலவுகள் மிகுதியடைந்ததற்குத் தொழிலாளர்களே காரணமாக இருந்தனர் என்று முதலாளிகள் நாடெங்கும் பறைசாற்றினர். தொழிலாளர்கள் நடுத்தர வகுப்பினருடைய ஆதரவை இழந்தனர்.

மத்திய, மாநில நீதிமன்றங்கள் கொடுத்த பிற்போக்கான தீர்ப்புகள் தொழிலாளர் இயக்கங்களை பாதித்தன. 1918-லும், 1922-லும் குழந்தைகளைத் தொழிற்கூடங்களில் வேலையில் அமர்த்துவதைப்பற்றிய சட்டத்தை அரசியலமைப்புக்கு விரோதமாக இருந்ததென்று நீதிமன்றம்

[33] 1919-ல் தொழிலாளர்கள் 3,630 முறை வேலை நிறுத்தங்கள் செய்தனர். ‘Monthly Review of Labour’, July, 1929. 1919-ல் 4,160,342 தொழிலாளர்களும், 1920-ல் 1,612,562 தொழிலாளர்களும், 1922-ல் (ரெயில்வே தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்த ஆண்டு) 1,612,568 பேர்களும், 1923-ல் 756,584 பேர்களும், 1926-ல் 329,592 பேர்களும் வேலைநிறுத்தம் செய்தனர். 1927-லிருந்து 1931 வரை ஆண்டுதோறும் சராசரி 763 வேலைநிறுத்தங்கள் நடைபெற்றன. சராசரி 275,000 பேர்கள் இவைகளில் கலந்துகொண்டார்கள். Table in C. R. Daugherty, ‘Labor Problems in American Industry’, p. 356.

தள்ளுபடி செய்துவிட்டது. 1923-ல் கொலம்பியா மாவட்டத்தில் நீதிமன்றம் பெண்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டிய குறைந்தபட்சக் கூலிபற்றிய சட்டத்தைத் தள்ளுபடி செய்து விட்டது. தொழிலாளர் இயக்கங்கள் எதிர்காலத்தில் கலைக்கப்படவேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டுவிட்டது. சங்கங்களுடைய நிருவாகிகள் செய்யும் எல்லாச் செயல்களுக்கும் அங்கத்தினர்கள் பொறுப்பேற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்று உயர்நீதிமன்றம் டான்புயூரி-ஹாட்டர்ஸ் வழக்கில் (Danbury-Hatters' case) தீர்ப்புக் கூறியது. நிருவாகிகள் செய்யும் எல்லாவற்றையும் சங்கங்கள் ஏற்றுக்கொண்டதால் அங்கத்தினர்கள் எல்லோரும் அவர்கள் செயல்களுக்குப் பொறுப்பேற்றுக் கொள்ளவேண்டுமென்பது நீதிமன்றத்தின் கூற்றாகும். முதலாளிகள், தொழிலாளிகளைச் சங்கத்தில் சேராமல் தடை செய்யமுடியாது. இதுபற்றிய ஓர் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ள வேண்டுமென்று முதலாளிகள் அவர்களை வற்புறுத்துவதற்குச் சட்டம் இடம் கொடுக்கவில்லை. நீதிமன்றம் 1915-ல் இச் சட்டத்தை அரசியலமைப்புக்கு முரணானது என்று தீர்ப்புக் கூறியது. அதாவது, 'மஞ்சள் நாய் ஒப்பந்தம்' முன்பு சட்ட விரோதமாக இருந்தது.[34] ஆனால், இப்பொழுது சட்டம் இதை அனுமதித்தது. காங்கிரஸ் சபை தொழிலாளர்களுக்கு அளித்த பாதுகாப்பை நீதிமன்றம் நீக்கிவிட்டது. கூட்டு மறுப்பைச் சட்டவிரோதமாக்கிய கிளேட்டன் சட்டம் (Clayton Act) தொழிலாளர்களுக்கு மேற்கூறியபடி பாதுகாப்பளித்தது. ஆனால், இது 1915-ல் மறைந்தது.[35] தொழிலாளர்கள் சச்சரவுகளைத் தடையுத்தரவுகள்மூலம் தீர்க்கும் பழக்கத்தை அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் எதிர்த்துப் போராடியது. ஆனால், போருக்குப்பின் தாராளமாகத் தடை ஆணை முறையைப் பின்பற்றினர்.

முற்போக்கை விரும்பாத நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்புகளை எதிர்த்துத் தொழிலாளர்கள் போராட முடியவில்லை. தொழிலதிபர்களை எதிர்த்து வேலை செய்ய முடியவில்லை. மேலும், தொழிலாளர்கள் பொதுமக்களுடைய ஆதரவையும் இழந்தனர். முதலாளிகள் தொழிலாளர்களுடைய செல்வாக்கை நுட்பமான முறைகளில் அழித்தனர். 'கம்பெனி யூனியன்' (Company Union) என்ற சங்கங்களை நிறுவி, முதலாளிகள் தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தை அழித்தனர். 1917-க்கு முன்

[34] Coppage v. Kansas, 236. U. S. 1 (1915).

[35] Duplex Printing Press Company *v.* Deering et al., 254 U. S. 443 (1921).

சுமார் 12 நிறுவனங்களே இந்த முறையைப் பின்பற்றின. 1927-க்குள் பல 'யூனியன்'கள் ஏற்பட்டுவிட்டன. அவை 1,400,000 அங்கத்தினர்களைக் கொண்டிருந்தன. 1922-ல் ரெயில்வேத் தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் தோல்வியடைந்தது. இதற்குப்பின் இத் தொழிலில் பல 'கம்பெனி யூனியன்களை' ஏற்படுத்திவிட்டனர். உலோகத் தொழிலும், மின்சாரக் கருவித் தொழிலும் இதே நிலையில் இருந்தன. முதலாளிகள் பங்குகளைத் தொழிலாளர்களுக்கு விற்பனை செய்து, அவர்களைச் சங்க நடவடிக்கைகளிலிருந்து விடுவித்தனர். தொழிலாளர்கள் பிரச்சினைகளை இந்த முறை நீக்கிய தோடல்லாமல் உற்பத்தியில் அவர்கள் காட்டிய ஆர்வத்திற்கு ஒரு தூண்டுதலை அளித்தது. ஆனால், இந்த முறை, தொழிலாளர்கள் சங்கங்களுடைய வலிமையை பாதித்தன. எனவே, தொழில்ாளி தன் அதிகாரத்தை இழந்தான். இந்த முறையை அமெரிக்கத் தொலைபேசி, தந்திக் கம்பெனி முதன் முதலில் பின்பற்றியது. ஈஸ்ட்மன் கொடாக் கம்பெனி (Eastman Kodak Company), அமெரிக்க எஃகு கம்பெனி (United States Steel), பெத்லகம் எஃகு கம்பெனி (Bethlehem Steel), நியூயார்க் சென்ட்ரல் ரெயில்வே கம்பெனி, பென்சில்வேனியா கம்பெனி, ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி (Standard Oil Company) முதலிய நிறுவனங்கள் இந்த முறையைப்பின்பற்றின. தவணை முறையில் பங்குகளை வாங்குவதற்கு முதலாளிகள் வசதியளித்ததால் ஒரு மிலியன் தொழிலாளர்கள் பங்குகளை வாங்கினர். 'போலியானு பொருளாதாரத் தத்துவத்தை' (Pollyanna Economics) ஆதரித்தவர்கள் தொழிலாளர்கள் பங்குகளை வாங்குவது ஒரு புரட்சியையே ஏற்படுத்தும் என்று இதை வரவேற்றனர்.[36] தொழிலாளர்கள் நாட்டின் செல்வத்தைப் பெறுவதற்கு இந்தப் புரட்சி உதவும் என்று இவர்கள் கருதினர்கள்.

தொழிலாளர்கள் நிறுவனங்களின் பங்குகளை வாங்குவதால் அவர்கள் முதலாளிகளுடன் நல்லுறவு கொள்வர். ஆனால், இந்த முறை குறைபாடற்ற ஒரு சமுதாயத்தை நிறுவித் தற்காலத்துப் பொருளாதார அமைப்பில் உள்ள குறைகளை எல்லாம் நீக்கி, ஒரு செழிப்பான நிலையை ஏற்படுத்தும் என்று நாம் எதிர்பார்க்க முடியாது. இந்த முறையைச் சிறிது சிந்தித்துப் பார்த்தால் இந்த உண்மையை நாம் அறியலாம். 1922-ல் ஃபெடரல் வர்த்தகக் குழு (Federal Trade Commission)

[36] T. N. Carver, 'The Present Economic Revolution in the United States' (1925)

ஓர் ஆராய்ச்சியை நடத்தியது. அமெரிக்கத் தொழிலகங்களுடைய பங்குகளை வைத்துக்கொண்டிருந்தவர்களில் 7.5 சதவீதத்திற்குச் சமமானவர்களே தொழிலாளர்களாக இருந்தனர். 3.5 சதவீதத்திற்குச் சமமானவர்கள் முன்னுரிமைப் பங்குகளை வைத்துக்கொண்டிருந்தனர். இவர்கள் சாதாரணப் பங்குகளில் 1.5 சதவீதத்தையே வைத்துக்கொண்டிருந்தனர். 1.9 சதவீதத்துக்குச் சமமான முன்னுரிமைப் பங்குகளைத் தொழிலாளர்கள் வைத்துக்கொண்டிருந்தனர். தொழில் நிறுவனங்களின் அலுவலகத்தில் பணியாற்றிய அதிகாரிகளும் மேற்பார்வையாளருமே பெரும்பாலும் பங்குகளை வாங்கினர். பங்குகளை வாங்கிய தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கை மிகக் குறைவாக இருந்தது. இந்த முறை பங்குதார்களுடைய எண்ணிக்கையை அதிகரித்தபோதிலும், சில குறிப்பிட்ட முதலாளிகளே அதிகாரத்தைச் செலுத்திவந்தார்கள்.[37] தொழிலாளர்கள் பங்குகளை வாங்கும் முறை தொழில் துறையில் ஜனநாயகத்தைப் புகுத்தியது என்றோ அல்லது நிலைமையை முன்னேறச் செய்தது என்றோ சொல்ல முடியாது.

'அரசினர் பொதுநல முதலாளித்துவத்தை' (Welfare Capitalism) வளர்க்க 1920-க்குப் பின் பல நடவடிக்கைகளை எடுத்தனர். தொழிலாளர் பிரச்சினைகளைப் பயிலும் மாணவர்கள் இவைகளைப்பற்றிய விவரங்களை அறியவேண்டும். தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தை அழிக்க வேண்டும் என்ற நோக்கத்துடன் மேற்கூறிய நடவடிக்கைகளை எடுத்தனர். அவர்கள் இயக்கத்தை அழிக்காவிடில், வன்மை முறைகளைப் பின்பற்றாமல், திறமையுடன் பணியாற்றும் இயக்கங்களுக்கு ஆதரவு கொடுக்கவேண்டும். தொழிலாளர்களுடைய உடல் நலத்தைப் பேணுதல், அவர்களை ஆபத்தில் சிக்காமல் பாதுகாப்பது முதலிய ஆக்க வேலைகளில் இயக்கங்கள் ஈடுபட வேண்டும். பொதுநல முதலாளித்துவத்தைப் பின்பற்றிய அரசாங்கம் பல திட்டங்களை வகுத்தது. தொழிலாளர்களுக்குக் கல்வி புகட்டுவதற்கும், அவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக் கொள்வதற்கும், குறைந்த விலைகளில் உணவுப் பண்டங்களை அவர்களுக்கு விற்பனை செய்வதற்கும், அவர்களுக்கு இலவச மருத்துவ வசதிகள் கொடுப்பதற்கும் ஏற்பாடுகள் செய்தனர். நிறுவனங்கள் பெறும் இலாபத்தில் ஒரு பகுதியைத் தொழி

[37] Federal Trade Commission, 'Report on National Wealth and Income' (1926).

லாளர்களுக்குக் கொடுப்பதற்கும், அவர்களுக்குக் கூலியுடன் விடுமுறை கொடுக்கவும், பொழுதுபோக்கு வசதிகள் கொடுப்ப தற்கும் ஏற்பாடுகள் செய்தனர்.[38]

தொழிலாளர் நலனைக் காப்பதற்காக வகுத்த திட்டங் களுள் இன்சூரன்சுத் திட்டமும் உதவிச் சம்பளத் திட்டமும் அவர்களுக்கு மிகவும் உதவியாக இருந்தன. தொழிலாளர்கள் இழப்பு ஈட்டு முறையைத் தவிர, பல்வேறு இன்சூரன்சுத் திட்டங்களை வகுத்தனர். அவர்கள் வேலை செய்யாத நிலையை அடைந்தாலும் அல்லது இறந்தாலும் அவர்கள் குடும்பங் களுக்குக் கேடு வராத நிலையை ஏற்படுத்தினர். 1927-ல் 4,700,000 தொழிலாளர்கள் இன்சூரன்சுத் திட்டத்தில் சேர்ந்தனர். இத் திட்டங்கள் 5,600,000,000 டாலர்களுக்குச் சமமான மதிப்பைக் கொண்டிருந்தன. மெட்ரோபாலிட்டன் (Metropolitan) இன்சூரன்சுக் கம்பெனிமட்டும் 2,500 நிறுவனங் களில் பணியாற்றிய 815,000 தொழிலாளர்களுக்கு இன்சூ ரன்சு வசதி யளித்தது.[39] தொழிலாளர்கள் உதவிச் சம்பளங் களைப் பெற்றது இங்குக் குறிப்பிடத்தக்கது. 1926-ல் பென்சில் வேனியா உதவிச் சம்பளக் குழுவினர் (Pensylvania old Age Pension commission) ஓர் அறிக்கை விடுத்தனர். அதன்படி 400 நிறுவனங்கள் வயது முதிர்ந்து வேலையிலிருந்து விலகிய 4 மிலியன் தொழிலாளர்களுக்கு உதவிச் சம்பளம் கொடுத்தன. இத் திட்டத்தின் பெரும் பகுதியை (86 சதவீதத்தை) வெகு நாட்களுக்கு முன்பே தொடங்கிவிட்டனர்.[40]

பல்வேறுவகைப் பொதுநல முதலாளித்துவ முறைகள் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை பயக்கும். ஆனால், அவர்கள் சொந்த முயற்சியால் தம்மைக் காப்பாற்றிக்கொள்ளும் பழக்கம் மறைந்துவிடும். அவர்களுடைய நலனைக் காப்பது முதலாளிகளுடைய பொறுப்பாகும். மேற்கூறிய மாறுதல்கள் தொழிலாளர்கள் இயக்கங்களுடைய வலிமையை அழித்தன. அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபருடைய அங்கத்தினர் களின் எண்ணிக்கை 1920-ல் 4,078,740 ஆக இருந்தது. இந்த எண்ணிக்கை 1932-ல் 2,532,261 ஆகக் குறைந்தது.[41] மேற்

[38] Dunn, op. cit., pp. 193-194.

[39] 'Annals of the American Academy of political and Social Science' (March, 1927) p. 32.

[40] Abraham Epstein, 'The Problem of Old Age Pensions in Industry (1926) pp. 18—19.

[41] ஃபெடரேஷனுடன் இணைந்திருந்த 105 சங்கங்களில் 36 சங்கங்கள் தம் அங்கத்தினர்களை இழந்தன; 25 சங்கங்கள் ஒரே நிலையில், முன்னே ருமல் இருந்தன சில மிகப் பெரிய சங்கங்கள் ஃபெடரேஷனுடன் இணைந் திருந்தன; இவை ஃபெடரேஷனுடைய முக்கியமான அங்கங்களாக இருந்தன. L.L. Lorwin, 'The American Federation of Labor' (1933) p- 279.

கூறிய காரணங்கள் மட்டுமல்லாமல், மற்றவையும் தொழிலாளர் இயக்கங்களைத் தாக்கின. ஃபெடரேஷன் மோட்டார்த் தொழிலில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்களையும். தென்பகுதியில் உள்ள பருத்தி ஆலைகளில் வேலை செய்த தொழிலாளர்களையும் சங்கங்களில் சேர்க்க முயற்சி செய்தது. ஆனால், இந்த முயற்சியில் ஃபெடரேஷன் தோல்வியடைந்தது. பிட்டுமின் நிலக்கரித் தொழிலில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் சங்கம் வலிமை பெற்றிருந்தது. ஆனால், இச் சங்கத்தின் அங்கத்தினர்களில் பெரும்பாலோர் இதை விட்டு விலகினர். இரும்பு, எஃகு, தகரம் முதலிய தொழில்களின் சங்கமும் (Amalgamated Association of Iron, Steel and Tin Workers) இதே நிலையில் இருந்தது. காம்பார்ஸ் 1924-ல் இறந்தார். இவருக்குப்பின் ஃபெடரேஷனுடைய தலைவர்களாகப் பணியாற்றியவர்கள் திறமையற்றவர்களாக இருந்தமையால் சிறந்த முறையில் பணிபுரியாமல் பொழுதைப் போக்கிக்கொண்டிருந்தனர். முதல் உலகப் போருக்குப்பின் விலைகள் தாழ்வடைந்தன. 1921-க்குப் பின் ஒரு பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்டது. பயிற்சி பெற்ற தொழிலாளர்களுடைய நிலைமை உயர்ந்தது. அவர்கள் தலைவர்களைப்போலவே, மாறுதல்களையும் முற்போக்கையும் விரும்பவில்லை. ஃபெடரேஷனுடைய தலைவர்கள் முற்போக்குவாதிகளைக் கண்டனம் செய்தனர். முற்போக்குவாதிகள் ஃபெடரேஷனுடைய கொள்கையை விரும்பவில்லை. ஆனால், பத்தாண்டுகளுக்குள் நிலைமை மாறியது. பலர் முற்போக்குவாதிகளை ஆதரித்தனர். தொழிலாளர்கள் இயக்கம், முன்னேற்றம் ஏற்படாமல் ஒரே நிலையில் இருந்தது என்பதை அவர்கள் உணர்ந்து, இயக்கத்திற்கு மீண்டும் புத்துயிரளிக்க முயற்சி செய்தனர்.

1920-லிருந்து 1930-க்குள் அயல்நாட்டினர் அமெரிக்காவில் குடிபுகுதல்

அமெரிக்க அரசாங்கம் வேற்றுநாட்டினர் அமெரிக்காவில் குடிபுகுதல்பற்றிய கொள்கையை 1920-க்குப் பின் மாற்றியமைத்தது. இதை அமெரிக்கத் தொழிலாளர்கள் வரலாற்றில் ஒரு முக்கியமான மாறுதலாகக் கருதுகின்றனர். அயல்நாட்டினர் அமெரிக்காவில் குடியேறுவதைத் தொழிலாளர்கள் விரும்பவில்லை. குடியேற்றத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்ய வேண்டும் என்றுதொழிலாளர்கள் முறையிட்டனர். 1880-க்குப் பிறகு பல சட்டங்களை இயற்றி வேற்று நாட்டினர் குடிபுகுதலைக் கட்டுப்பாடு செய்தனர். தொழிலாளர்களைத் தவிர

மற்றவர்களும் அயல்நாட்டினர் அமெரிக்காவில் குடியேறு வதைக் கண்டனம் செய்தனர். இதனால் கூலிகள் குறையு மென்றும், வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் ஏற்படுமென்றும் பலர் கருதினர். 1925-க்குப் பிறகு அமெரிக்காவில் தேவைக்கு வேண்டிய தொழிலாளர்கள் இருந்ததால் முதலாளிகளும் வேற்றுநாட்டினர் குடியேறுவதை எதிர்த்தனர். அயல் நாட்டினர் வருகையைத் தடை செய்வதற்காக இயற்றிய சட்டங்கள் எதிர்பார்த்த பயனைக் கொடுக்கவில்லை. ஆகையால், ஆண்டுதோறும் ஒரு குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கையை நாட்டில் குடியேறுவதற்கு அனுமதித்தனர். 1910ஆம் ஆண்டின் மக்கள் கணிப்புப்படி அமெரிக்காவில் வாழ்ந்த பல்வேறு நாட்டினரின் எண்ணிக்கையில் மூன்று சதவீதத்திற்குச் சமமானவர்களை ஆண்டுதோறும் குடியேற அனுமதித்தனர்.

மேற்கூறிய கட்டுப்பாடு போதாதென்று பலர் கருதியதால் 1924-ல் கட்டுப்பாட்டை மேலும் அதிகரித்தனர். 1890ஆம் ஆண்டின் கணக்குப்படி அமெரிக்காவில் வாழ்ந்த பல்வேறு நாட்டினரின் எண்ணிக்கையில் 2 சதவீதத்திற்குச் சமமான வர்களே ஆண்டுதோறும் குடியேறலாம் என்று ஏற்பாடு செய்தனர். கனடா நாட்டினரும், மெக்சிகோ நாட்டினரும், சுற்றுலாவுக்காக அமெரிக்காவுக்குச் சென்றவர்களும், அதிகாரி களும் இச் சட்டத்திற்குட்படவில்லை. ஜப்பான் நாட்டினர் அமெரிக்காவில் குடியேறுவதை முற்றிலும் தடை செய்தனர். 1924ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் முன்னர் இயற்றிய சட்டப்படி ஆண்டுதோறும் குடியேறியவர்களுடைய எண்ணிக்கையைக் குறைத்ததோடல்லாமல்[42] 'பழைய குடியேற்றத்தை' (old immigration) ஆதரித்தது, 'புதிய குடியேற்றத்தை'த் (new immigration) தடை செய்தது. ஐரோப்பாவின் வடக்கு, மேற்குப் பகுதிகளிலிருந்து குடியேறினவர்கள் 'பழைய குடியேற்ற'த் தைச் சேர்ந்தவர்கள். ஐரோப்பாவின் தெற்குப் பகுதியி லிருந்தும், கிழக்குப் பகுதியிலிருந்தும் அமெரிக்காவுக்குச் சென் றவர்கள் புதிய குடியேற்றத்தைச் சேர்ந்தவர்கள்.[43] 1924ஆம் ஆண்டு இயற்றிய சட்டம் 1927 வரைதான் அமலில் இருக்க வேண்டுமென்று முடிவு செய்தனர். 1927-ல் அமெரிக்கர்களை, அவர்களுடைய மூலநாடுகளின் அடிப்படையில் பாகுபாடு செய்தனர். ஒவ்வொரு நாட்டைச் சேர்ந்த அமெரிக்கர்க ளுடைய எண்ணிக்கையின் விகிதத்தில் பல்வேறு நாட்டினரை

[42] 1923-ல் 357,803 பேர்களையும், 1924-25-ல் 164, 667 பேர்களையும் குடியேற அனுமதித்தனர்.

[43] F. Flugel and H. U. Faulkner, Readings, pp. 865–868.

அமெரிக்காவில் குடியேற அனுமதித்தனர். ஓர் ஆண்டிலும் 150,000 பேர்களுக்கு மேற்பட்டவர்கள் அமெரிக்காவில் குடியேறக்கூடாது.

1920-க்குப் பின் அயல்நாட்டினர் குடிபுகுதலைக் கட்டுப்பாடு செய்ய இயற்றிய சட்டங்கள், எவ்வளவு குறைபாடுகளுடன் இருந்தபோதிலும் அவை குடியேறியவர்களுடைய எண்ணிக்கையைக் குறைத்தது. 1927-லிருந்து 1933 வரை ஆண்டு தோறும் குடியேறியவர்களின் எண்ணிக்கை குறைந்தது. 1927-லிருந்து 1935 வரை குடியேறியவர்களில் பலர் அமெரிக்காவை விட்டு வெளிநாடுகளுக்குச் சென்றனர்.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

Soule, George, 'Prosperity Decade', chaps. 4–13.

Chase, Stuart, 'Prosperity, Fact or Myth'.

Laidler. H. W., 'Concentration in American Industries', chap. 23.

Berle, A. A. Jr., and Means, G. C., 'The Modern Corporation and Private Property', chaps. 2–5.

Moulton, H. G., and associates, 'The American Transportation Problem', chaps. 21–31.

Davis, C. C., 'The Development of Agricultural Policy Since the End of the World War', Yearbook of Agriculture, 1940, pp. 297–326.

Lorwin, L. L., 'The American Federation of Labour', chaps. 8–10.

Perlman, Selig, and Taft, Philip, 'History of Labor in United States', 1896–1932. chaps. 37–44.

Faulkner, H. U., 'From Versailles to the New Deal' chaps. 4, 8, 9.

29. பொருளாதார வீழ்ச்சி

மாறுபாடடையும் சமுதாயம்

ஒரே நிலையில் இல்லாத சமுதாயத்தில் சாதாரணமாக அரசியலில் அல்லது பொருளாதார நெருக்கடி, சில புதிய மாறுதல்களைப் புகுத்துவது இயற்கையாகும். 1929-ல் தோன்றிய பொருளாதார மந்தம் அமெரிக்கப் பொருளாதாரத்தில் சில மாறுதல்களைப் புகுத்தியது. பொருளாதார மந்தத்திலும், இரண்டாவது உலகப் போரிலும் ஏற்பட்ட விளைவுகளைப் பின்வரும் அதிகாரங்களில் விவரமாகப் பார்ப்போம். பொருளாதாரத்தை அரசினர் எப்படிக் கட்டுப்பாடு செய்கின்றனர் என்பதைப்பற்றியும் விவரமாகக் காண்போம். இதுவரை, 1929-க்கு முன் பொருளாதாரத் துறையில் அமெரிக்காவின் சாதனைகளைப்பற்றிய விவரங்களைப் பார்த்தோம். 1929-க்கு முன் ஏற்பட்ட மாறுதல்கள் அமெரிக்காவை உலக நாடுகளுக்குள் தலைசிறந்த நாடாகவும், அதன் பொருளாதாரத்தை மிகவும் வலிமையுள்ளதாகவும் வளர்த்து விட்டன. ஆனால், நாட்டின் பொருளாதார அமைப்பில் பல குறைபாடுகள் இருந்தன. 1929ஆம் ஆண்டு தோன்றிய மந்தம் அவைகளை எடுத்துக்காட்டின. இதற்கு முன் இக் குறைபாடுகள் இருப்பதை எவரும் உணரவில்லை. ஆனால், இப்பொழுது, இக் குறைபாடுகளை நீக்குவதற்கு முயற்சி செய்தனர். மக்களுக்கு அவைகளை நீக்கமுடியும் என்ற நம்பிக்கையும் ஏற்பட்டது. எனவே, 1929-லிருந்து தொடங்கிய காலம் பழைய காலத்திலிருந்து வேறுபட்டிருந்தது.

இந்த மாறுதல்கள் முதலாளித்துவ பொருளாதாரத்தை வலுவற்றதாக்கவில்லை. ஆனால், இவை பழைய தலையிடாக் கொள்கை தவறானது என்பதை எடுத்துக்காட்டின. இந்த நிலையில் அரசாங்கம் பொருளாதாரத்தை மார்க்கெட் விலையமைப்பின்மூலம் கட்டுப்பாடு செய்யவேண்டியதாயிற்று.

பலவிதப் போட்டியும் சர்வாதீனமும் நிலவிய மார்க்கெட்டில் அரசினர் விலைகளை ஒழுங்குபடுத்த வேண்டியதாயிற்று. அரசினர் பல நடவடிக்கைகளை எடுத்தனர். அவைகளுக்கு ஒரே விதமான வெற்றி கிடைக்கவில்லை. ஆனால், இந்த நடவடிக்கைகள் பொருளாதாரத்தை நிலைப்படுத்தின. மக்களுடைய வாழ்க்கைத்தரத்தையும் உயர்த்தின. எதிர்காலத்தில் ஏற்படும் மாறுதல்கள் தம் வாழ்க்கையை எப்படி பாதிக்கும் என்று சொல்லமுடியாத நிலையில் இருந்த மக்களுக்கு அரசினருடைய புதிய கொள்கை ஒரு பாதுகாப்பை அளித்தது. சமுதாயமும், அதன் பொருளாதாரமும் எப்படி அமையவேண்டும், எந்த வகுப்பினருக்குப் புதிய பொருளாதார அமைப்பு நன்மை பயக்கவேண்டும் என்பவற்றைப்பற்றி அரசியல்வாதிகள் கருத்து வேற்றுமைகள் கொண்டனர். ஜனநாயகமுறை, தனிப் பட்டோரின் சுதந்திரம், எல்லோருக்கும் கல்வி புகட்டுவது போன்றவைபற்றியும் கருத்து வேற்றுமைகள் இருந்தன.

பொருளாதாரச் சகடம் (Economic Cycle)

1920-க்குப் பின் என்றுமே மாறாத ஒரு செழிப்பான காலம் தொடங்கியது என்று பலர் கருதினர். ஆனால், இக் காலம் முடிவடைய வரலாறு இதுவரை காணாத ஒரு பெரிய பொருளாதார மந்தம் அமெரிக்காவைத் தாக்கியது. அமெரிக்காவில் இந்த மந்தம் முதன்முறை புதியதாகத் தோன்றவில்லை. எல்லா முதலாளித்துவப் பொருளாதாரங்களும் அவ்வப் போது பொருளாதார மந்தத்திற்கு இலாக்காவது சாதாரண மான நிகழ்ச்சியாகும். அமெரிக்காவும் இதே நிலையில் இருந்தது. அமெரிக்காவில் தோன்றிய பொருளாதார வீக்கங்களையும் மந்தங்களையும்பற்றிய விவரங்களை எழுதினால் அந்த நாட்டின் பொருளாதார வரலாற்றையே நாம் விவரமாக எழுதியதாகிவிடும். 1819, 1837, 1857, 1873, 1884, 1893, 1903, 1907, 1913, 1920, 1929 முதலிய ஆண்டுகளில் நெருக்கடி (crisis) ஏற்பட்டது. 'பொருளாதாரச் சகடத்தில் நெருக்கடி ஒரு கூறும் என்பது தற்காலத்திய கருத்தாகும். நெருக்கடியைத் தொடர்ந்து ஒரு மந்தமும், அதைப் பின்பற்றி ஒரு பொருளாதார மீட்சியும், மீட்சியை அடுத்து ஒரு பொருளாதார வீக்கமும், மீண்டும் இதைத் தொடர்ந்து ஒரு புதிய நெருக்கடியும் ஏற்படும்' என்று டபிள்யூ. சி. மிட்சல் (W. C. Mitchell) கூறுகின்றார்.[1]

[1] W. C. Mitchell, 'Business Cycles and Unemployment' p. 5.

மேற்கூறிய மாறுதல்களின் விளைவாகப் பலர் செயல் முறைப் பொருளாதாரக் கருத்துகளை (institutional economics) ஆதரித்தனர். ஆனால், பழைய காலத்தில் பொருளாதார கோட்பாடுகளில் ஆர்வம் காட்டினர். பலர் வர்த்தகச் சகடங்களை (business cycles) ஆராய்ச்சி செய்யத் தொடங்கினர். சில பொருளாதார வல்லுநர்கள் (அல்லது போலி வல்லுநர்கள்) நெருக்கடி எப்பொழுது ஏற்படும்? மந்தகாலம் எப்பொழுது தொடங்கும் என்று தொழில் நிறுவனங்களுக்குச் சொல்ல முன்வந்தனர். ஊகவாணிகம் செய்வோருக்கும் (speculators) முதலீடு செய்வோருக்கும் இச் செய்தியைக் கொடுக்க அவர்கள் முன்வந்தனர். வர்த்தகச் சகடங்கள் ஒரே மாதிரி வளர்ச்சியடைவதால் அவர்கள் சொல்வது உண்மை போல் தோற்றமளித்தது. செயலாளர், ஹூவர் நியமனம் செய்த ஒரு குழு 1921-ல் வர்த்தகச் சகடத்தைக் கீழ்க்கண்ட முறையில் விலக்கியது:

'உற்பத்தி பெருகுவதும், பங்கு மாற்று நிலையங்களில் விலைகள் உயர்வதும், பொதுவாகப் பண்டங்களின் விலைகள் உயர்வதும், தொழிலதிபர்களும் ஊகவாணிகம் செய்வோரும் மிகுதியான அளவில் பாங்குச் செலாவணியை நாடுவதும் மீட்சிக்கும் (revival), தொழிற்பெருக்கத்திற்கும் அறிகுறிகள். பொருள்களின் விலைகள் உயர்வதால் வட்டி வீதங்களும் உயரும். வேண்டிய அளவு கடன்வசதி கிடைக்காது. பாங்குகள் ஊகவாணிகத்திற்குக் கடன் கொடுப்பதைக் கட்டுப்பாடு செய்யும். பங்குமாற்று நிலையங்களில் விலைகள் தாழ்வடையும். தொழில் சில சமயங்களில் பெருகும், சில சமயங்களில் குன்றும். போக்குவரத்துச் சாதனங்களை அளவுக்குமீறிப் பயன்படுத்துவதால் அவை செம்மையான முறையில் தொண்டாற்றமாட்டா. பண்டங்களைப் பல இடங்களுக்கு அனுப்புவதில் காலதாமதம் ஏற்படும். வேண்டிய அளவு பண்டங்கள் கிடைக்காததால் பற்றுக்குறை ஏற்படும். வியாபாரிகள் அளவுக்குமீறிப் பொருள்களை வாங்குவார்கள். ஊகவாணிகம் நிலைமையை மோசமாக்கும். இதுபோன்ற நிலையில் பெருகிக்கொண்டே செல்லும் பாங்குச் செலாவணி இடம் கொடுக்கும்வரை வியாபாரிகள் மேலும் அதிகமாகப் பொருள்களை வாங்குவார்கள். நாளடைவில் பெருகும் தொழிலில் மக்கள் கொண்டிருக்கும் நம்பிக்கை குன்றும்.

வியாபாரிகள் பண்டங்களை அதிகமாக வாங்கமாட்டார்கள். விலைகள் திடீரென்று குறையும். மந்தகாலத்தில் வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் அதிகமாக இருக்கும்.'[2]

ஒரு குறிப்பான ஒரு வர்த்தகச் சகடத்தைப்பற்றிய விவரங்களைப்பற்றியோ அல்லது அதன் காரணங்களைப்பற்றியோ மேற்கூறிய விளக்கம் ஒன்றும் கூறவில்லை. அமெரிக்க வரலாற்றில் ஏற்பட்ட பீதிகளைச் சற்று கவனித்துப் பார்த்தால் சில நிகழ்ச்சிகள் இப் பீதிகளுக்குக் காரணங்களாக இருந்தன என்பதை நாம் அறியலாம். போக்குவரத்து வசதிகள் அளவுக்கு மீறிப் பெருகியதாலும், நிலங்கள் விற்பனையில் ஊகவாணிகம் ஏற்பட்டதாலும் அமெரிக்காவில் மந்தங்கள் ஏற்பட்டன. தேவைக்கு வேண்டியதற்குமேல் கால்வாய்களை அமைத்ததால் 1837-ல் பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்டது. அளவுக்குமீறி இருப்புப்பாதைகளை அமைத்ததால், 1857, 1873, 1893ஆம் ஆண்டுகளில் மந்தங்கள் ஏற்பட்டன. சாலைகளை அமைக்கும் தொழிலும், மோட்டார்த் தொழிலும் அளவுக்குமீறிப் பெருகிவிட்டதால் 1930-ல் மந்தம் ஏற்பட்டது. நிலங்களை விற்பனை செய்வதில் ஊகவாணிகம் வளர்ச்சியடைந்தால், அதைப் பொருளாதார வீக்கத்தின் அறிகுறி என்று நாம் கருதலாம். 1920-க்குப்பின் நிலங்கள் விற்பனையில் ஊகவாணிகம் வளர்ந்தது.

அவ்வப்போது ஏற்பட்ட பொருளாதார மந்தங்களுக்கும் வீக்கங்களுக்கும் பெரும்பாலும் ஒரேவிதமான காரணங்கள் இருந்தன. ஆனால், இக் காரணங்களில் ஒருசில வேற்றுமைகளும் இருந்தன. வரலாற்றில் தோன்றும் நிகழ்ச்சி மீண்டும் ஏற்படலாம். ஆனால், அவை சிறிய வேறுபாடுகளுடனே மீண்டும் தோன்றும். பொருளாதார நிகழ்ச்சிகளுக்குப் பல்வேறு காரணங்கள் உள. இவைகளை ஆராய்ச்சி செய்வது கடினம். பல்வேறு காரணங்களின் முக்கியத்துவம்பற்றிப் பொருளாதார வல்லுநர்களிடையே கருத்து வேற்றுமைகள் வேறு இருக்கின்றன. சிலர் பாங்குச் செலாவணி பெருகுவதால் தான் நெருக்கடி ஏற்படுகின்றது என்று கூறுகின்றனர். இதற்கு விலைவாசிகளின் அமைப்பையும், மற்றும் செல்வத்தின் பங்கீட்டையும் காரணங்களாகக் காட்டுகின்றனர். மார்க்ஸைப்

[2] 'Business Cycles and Unemployment', Report and Recommendations of a Committee of the President's Conference on Unemployment, pp. xii, xiii.

பின்பற்றும் சோஷலிசவாதிகள் உழைப்பளவைக் கோட்பாட்டின்மூலம் (labour theory of value) வர்த்தகச் சகடங்களை விளக்குகின்றனர்கள். இலாபம் அடைவதற்காக முதலாளிகள் செய்யும் முயற்சியே பொருளாதார மந்தத்திற்குக் காரணமாகும் என்று வெப்ளன் (Veblen), மிட்சல் (Mitchell) என்ற அமெரிக்கப் பொருளாதார வல்லுநர்கள் கருதுகின்றனர். 'பொருளாதார அமைப்பில் இலாபமே முக்கியமான இடம் பெற்றுள்ளது. இலாபமடைய வேண்டுமென்ற நோக்கமே வர்த்தகச் சகடங்களை ஏற்படுத்துகின்றன'[3] என்று மிட்சல் கூறுகின்றனர். வர்த்தகச் சகடத்திற்கு எது காரணமாக இருந்த போதிலும் அது தற்காலத்துப் பொருளாதாரத்தை நிலையற்ற தன்மையுடையதாக்கிவிடுகின்றது என்பதை எல்லோரும் ஒப்புக்கொள்வர். பொருளாதார அமைப்பில் தொடர்ந்து மாறுதல்கள் ஏற்படும் என்ற ஒன்றைமட்டுமே நாம் எப்பொழுதும் நம்பமுடியும்.

1929ஆம் ஆண்டு தோன்றிய பொருளாதார மந்தம் பொருளாதார அமைப்பைச் சீர்குலைத்துவிட்டது. மந்தங்கள் ஏற்படுவதற்குக் காரணங்களையும், அவைகளை நீக்கும் வழிகளையும்பற்றிப் பலர் ஆராய்ச்சிகள் செய்தனர். சில கோட்பாடுகளையே நம்புவோர் சில காரணங்களை அகற்றினால் மந்தங்கள் ஏற்படா என்று கருதுகின்றனர்கள். பாங்குச் செலாவணியைப் பெருக்குவதாலோ அல்லது சுருக்குவதாலோ மந்தங்கள் ஏற்படுகின்றன என்று சிலர் நம்புகின்றனர். பாங்குகளைச் செம்மையான முறையில் கட்டுப்பாடு செய்தால் மந்தங்கள் ஏற்படாவென்பது இவர்கள் கூற்று. முதலாளிகள் பெறும் இலாபமே இவற்றுக்குக் காரணம் என்று கருதுவோர் இலாபத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்தால் மந்தங்களை நீக்கிவிடலாம் என்று கருதுகின்றனர். நெருக்கடி ஏற்படுவதற்குமுன் சில அறிகுறிகள் தோன்றும் என்று பொருளாதார வல்லுநர்கள் கருதுகின்றனர்கள். சமுதாயச் சீர்திருத்தச் சட்டங்களை இயற்றியும், தடையற்ற போட்டியைக் கட்டுப்பாடு செய்தும் பொருளாதார மந்தங்களை நீக்கலாம். ஆனால், 1920-க்குப்பின் தோன்றிய மந்தத்தை அகற்ற அக்காலத்துப் பொருளாதாரக் கோட்பாடுகள் உதவவில்லை. 1933-க்குப்பின் ரூஸ்வெல்ட், தடையற்ற போட்டியைக் கட்டுப்பாடு செய்தும், சமுதாயச் சீர்திருத்தச் சட்டங்களை இயற்றியும் பொருளாதார மந்தத்தை ஒழித்தார்.

[3] 'Encyclopaedia of the Social Sciences', III, 102.

1929-ல் ஏற்பட்ட பொருளாதார வீழ்ச்சிக்கு அடிப்படைக் காரணங்கள்

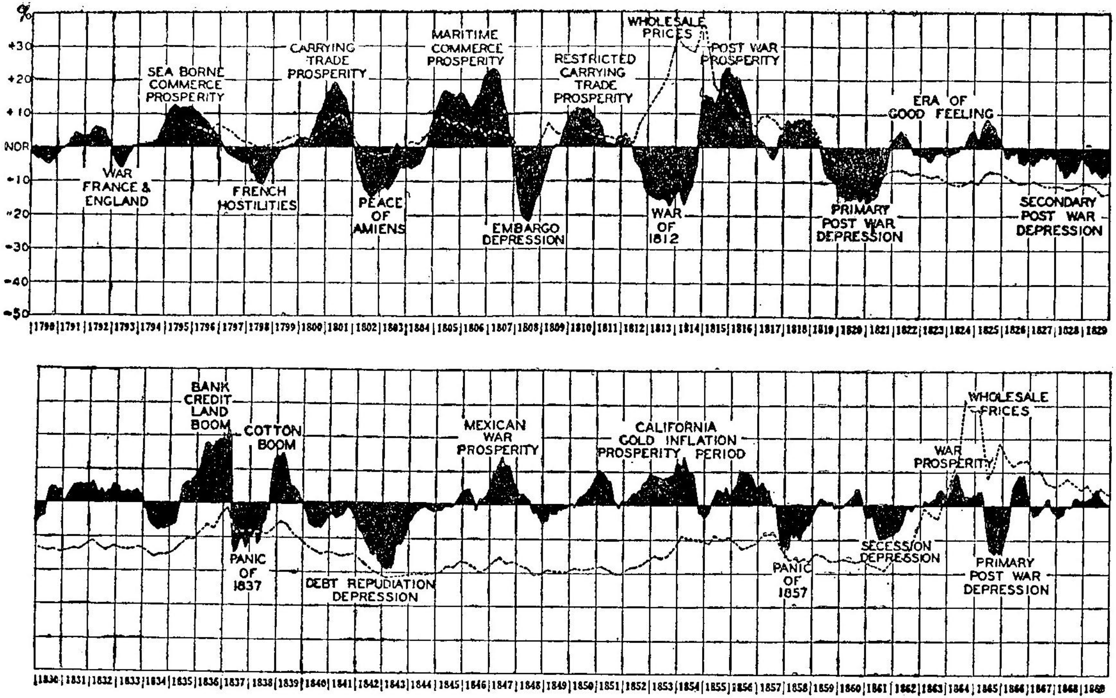
1920-லிருந்து 1930-க்குள் ஏற்பட்ட பொருளாதார சக்திகளை நாம் இப்பொழுது நன்கு பரிசீலனை செய்து அவைகளைப்பற்றிய உண்மைகளை அறியலாம். ஏனெனில், இந்த நிகழ்ச்சிகளுக்குப்பின் பல ஆண்டுகள் ஓடிவிட்டன. முதல் உலகப்போர்க் காலத்தில் ஏற்பட்ட உற்பத்திப் பெருக்கமும், செழிப்பும் தொடர்ந்து நீடித்தன. போர் ஐரோப்பாவின் பொருளாதாரத்தைத் தாக்கியது. ஆனல், அமெரிக்காவில் மக்களுடைய வாழ்க்கைத்தரம் உயர்ந்தது. போருக்குப்பின் 1920-லிருந்து 1921-க்குள் மிகக் குறுகியகாலத்தில் ஒரு சிறிய மந்தம் ஏற்பட்டது. ஆனல், மீண்டும் உற்பத்திப் பெருக்கமும் செழிப்பான காலமும் ஆரம்பித்தன. பல பகுதிகளும், பல தொழில்களும் உற்பத்திப் பெருக்கத்தால் பயனடைந்தன. பொருளாதர்ர வீக்கம் ஏற்பட்டபொழுது மோட்டார்த்தொழில் பெருகியது, பல புதிய சாலைகளையும் விரைவில் அமைத்தனர். கட்டட வேலையும் விரைவில் முன்னேறியது. உள்நாட்டிலும் ஐரோப்பாவிலும் நிலவிய நிலைமை உற்பத்திக்கு ஒரு தூண்டுதலை அளித்தது. மிகச் செழிப்பான காலம் தொடங்கியது. மக்கள் மிகுதியான அளவில் பொருள்களை வாங்கினர். மின்சாரக் கருவிகள், ரேடியோ முதலிய பொருள்களை மக்கள் தவணை முறையில் வாங்கினர்கள். அயல்நாட்டுக் கொடுப்பல் நிலை (Balance of Payment) அமெரிக்காவுக்குச் சாதகமாக இருந்ததால், அமெரிக்கா ஏராளமான பொன்னை மற்ற நாடுகளிலிருந்து பெற்றது. இதை ஒட்டி, பாங்குச் செலாவணிப் பெருக்கம் ஏற்பட்டது. ஐரோப்பாவுக்கும் தென் அமெரிக்காவுக்கும் அமெரிக்கர்கள் கடன் கொடுத்தனர்.

அமெரிக்கப் பொருளாதாரம் செழித்தோங்கி வளர்ந்தபோதிலும் அதில் சில அடிப்படைக் குறைபாடுகள் இருந்தன. நிலக்கரித் தொழில், பருத்தி ஆலைத்தொழில், கப்பல் கட்டும் தொழில், ரெயில்வேத் தளவாடங்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழில், தோல் உற்பத்தி முதலியன செம்மையான முறையில் வளர்ச்சியடையவில்லை. விவசாயம் போருக்குப்பின் தலைதூக்கவில்லை. போர்க்காலத்தில் அளவுக்குமீறி உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்பட்டுவிட்டது. மக்கள்தொகை முன்போல் விரைவில் பெருகவில்லை. மக்கள் உட்கொள்ளும் உணவில் சில புதிய மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. அயல்நாட்டினர் அமெரிக்க உற்பத்தியாளர்களுடன் போட்டியிட்டனர். மேலும், ஐரோப்பிய

நாடுகள் தன் நிறைவுடன் (self-sufficiency) இருக்கவேண்டு மென்று கருதின. எனவே, அமெரிக்க விவசாயிகளின் நிலைமை கேவலமாயிற்று. அமெரிக்கா முன்னர் ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கு விவசாயப்பொருள்களை அனுப்பியது. இவைகளுக்குப் பதிலாக அமெரிக்கா இயந்திரங்களை ஐரோப்பாவிலிருந்து வாங்கிக் கொண்டது. உள்நாட்டில் மக்கள்தொகை பெருகியதால் அமெரிக்க விவசாயிகள் அதிகமான அளவில் உணவுப் பண்டங்களை உற்பத்தி செய்தனர். ஐரோப்பிய நாடுகள் விவசாயப் பொருள்களை மற்ற நாடுகளிலிருந்து வாங்கிக் கொண்டன. மேலும், அமெரிக்கா முன்போல் இப்பொழுது கடன் வாங்கும் நாடாக இல்லை. மற்ற நாடுகளுக்குக் கடன் கொடுக்கும் நிலையில் இருந்தது. அமெரிக்கத் தொழிலுக்கு அயல்நாட்டுக் கடன் உதவி தேவைப்படவில்லை. மேலும், 1922, 1930ஆம் ஆண்டுகளில் விதித்த சுங்கவரி அமெரிக்க விவசாயப் பண்டங்களின் ஏற்றுமதியைத் தடை செய்தது. ஆகையால், அமெரிக்க விவசாயம் மோசமான நிலையில் இருந்தது.

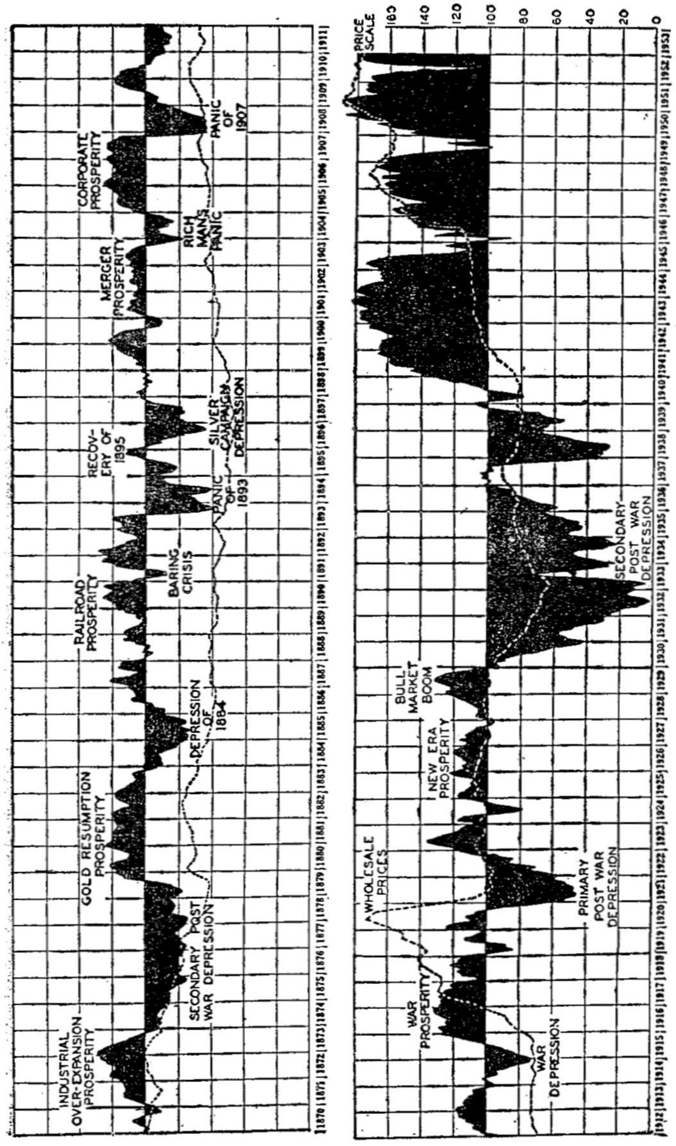
செழித்து வளர்ந்த தொழில்களில்கூட குறைபாடுகள் இருந்தன. 'மக்களுடைய வருமானம் மிகுதியடைந்தது. ஆனால், அதிகரித்த வருமானத்தில் பெரும்பகுதியைத் தொழி லதிபர்களே இலாபமாக அடைந்தனர். கூலிகளும், அதிகாரி களுடைய சம்பளங்களும் இலாபம் உயர்ந்ததைப்போல் அதிகரிக்கவில்லை. உண்மைக் கூலி கணிசமான அளவு உயர்ந்தபோதிலும், இலாபத்தைப்போல் தொழிலாளர்க ளுடைய வருமானம் மிகுதியடையவில்லை.'[4] தொழிலதிபர்கள் தாம் பெற்ற இலாபத்தை மேலும், உற்பத்தியைப் பெருக்கு வதற்கே பயன்படுத்தினர். உற்பத்தியான பொருள்களை வாங்குவோரிடம் அதிகமான செல்வம் இல்லை. அமெரிக்கப் பொருளாதாரத்தில் மேலும் ஓர் அடிப்படையான குறைபாடு இருந்தது. மக்கள்தொகை பெருகியதே தவிர, அதற்கேற்ற முறையில் வேலைவாய்ப்புகள் பெருகவில்லை. சுரங்க வேலை, ரெயில்வே தொழில், விவசாயம் முதலிய தொழில்களில் பணி யாற்றிய தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கை குறைந்தது. பொருளாதார வீக்க காலத்தில்கூட $1\frac{1}{2}$ மிலியன் தொழி லாளர்கள் வேலையில்லாமல் இருந்தனர் என்று சிலர் கருதி னார்கள். முதலீடும், இயந்திர உற்பத்தியும் பெருகிய அளவு வேலை வாய்ப்புகள் பெருகவில்லை. தொழில் முறையில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றமே இதற்குக் காரணமாகும். இதைத்

[4] J. M. Clark, Strategic Factors in Business Cycles, p. 106.



1790-லிருந்து அமெரிக்க வாணிப நடப்புகள்

இந்த வரைபடம் *1890*, ஜனவரி *1*-ந் தேதியிலிருந்து *1952* முடிய அமெரிக்கத் தொழில்களின் நிலையைக் காட்டுகின்றன. புள்ளிவைத்த கோடு பொருள்களின் மொத்த விலையில் ஏற்படும் மாறுதல்களை அறிவிக்கின்றது. இவ் வரைபடம் காலஞ்சென்ற ஜெனரல் லியனுர்ட் P. அயர்ஸும் கிலீவ்லண்ட் டிரஸ்ட் கம்பெனியும் சேர்ந்து பல்வேறு குறிப்புகளைக்கொண்டு தயாரித்ததாகும். அவர்கள் அனுமதியின்பேரில் வெளியிடப்படுகிறது.


INDUSTRIAL OVER-EXPANSION PROSPERITY
SECONDARY POST WAR DEPRESSION
GOLD RESUMPTION PROSPERITY
DEPRESSION OF 1884
RAILROAD PROSPERITY
BARING CRISIS
PANIC OF 1893
RECOVERY OF 1895
SILVER CAMPAIGN DEPRESSION
MERGER PROSPERITY
RICH MANS PANIC
CORPORATE PROSPERITY
PANIC OF 1907
WAR DEPRESSION
WAR PROSPERITY
WHOLESALE PRICES
PRIMARY POST WAR DEPRESSION
NEW ERA PROSPERITY
BULL MARKET BOOM
SECONDARY POST WAR DEPRESSION
PRICE SCALE

'தொழில் முறை முன்னேற்றத்தினால் ஏற்பட்ட வேலையில்லாத் திண்டாட்டம்' (technological unemployment) என்றழைப்பர். இதனால் முதல் உலகப் போருக்குப்பின் மிகக்கடுமையான வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் ஏற்பட்டது.

சில தொழில்கள் மிகுதியான அளவில் உற்பத்தி செய்தன. சில துறைகளில் உற்பத்தி குன்றியது. தொழிலதிபர்களுடைய இலாபம் ஒரேவிதமாகப் பெருகவில்லை. ஒருசில முதலாளிகளே மிகுதியான இலாபத்தைப் பெற்றனர். இதனால் பொருளாதார அமைப்பு நலிவுற்றது. அமெரிக்காவைப்போலவே மற்ற நாடுகளிலும் நிலைமை மோசமாக இருந்தது. போரினால் தாக்குண்ட ஐரோப்பிய நாடுகள் தாம்பெற்ற கடனை அமெரிக்காவுக்குத் திருப்பிக் கொடுக்க முடியவில்லை. அமெரிக்கச் சுங்க வரியும் இதற்குக் காரணமாகும். ஐரோப்பிய நாடுகள் அமெரிக்காவுக்குப் பொருள்களையோ அல்லது பொன்னையோ ஏற்றுமதி செய்யமுடியவில்லை. மேலும், ஐரோப்பிய நாடுகள் தேசிய உணர்ச்சியுடன் மக்கள் வேற்று நாட்டுப் பொருள்களை வாங்குவதைக் கட்டுப்பாடு செய்தன. இதற்காகச் சுங்கவரிகளை விதித்தனர். இங்கிலாந்து கூட தடையற்ற வர்த்தகத்தைக் கைவிட்டு, உள்நாட்டுத் தொழில்களைப் பாதுகாக்க ஆரம்பித்துவிட்டது. உலக நாடுகளில் உள்ள தங்கத்தில் பெரும்பகுதியை அமெரிக்கா பெற்றது. இதனால் விலைகள் உயர்ந்தன. ஐரோப்பிய நாடுகள் பொன் நாணயத் திட்டத்தைப் பின்பற்ற முடியவில்லை. ஐரோப்பாவில் இருந்த கேவலமான பொருளாதார நிலை அங்கு ஏற்பட்ட அரசியல் கிளர்ச்சிகளுக்குக் காரணமாக இருந்தது. உலக நாடுகளின் நிதிமுறை நிலையற்ற தன்மையைப் பெற்றுவிட்டது. உலகப் பொருளாதார நிலை எந்த வகுப்பினருக்கும் பாதுகாப்பைக் கொடுக்கவில்லை.

ஊக வாணிகத்தின் உச்சநிலை

சாதாரணமாகப் பொருளாதார வீக்க காலங்களில் ஊக வாணிகம் மிகுதியடையும். 1920-க்குப் பின் ஊக வாணிகம் பெருகிற்று. அமெரிக்காவில் தொழில்கள் முன்னேற்றமடைந்தன. நாட்டின் செல்வமும் மக்களுடைய உண்மை வருமானமும் (real income) மிகுதியடைந்தன. இதன் விளைவாகப் பத்திரங்களின் விலைகள் உயர்ந்தன. விடுதலைக் கடன் பத்திரங்களை (liberty loans) வாங்கிய காலத்திலிருந்து, மற்றப் பத்திரங்களையோ அல்லது பங்குகளையோ பார்க்காத பாமர மக்கள்கூடப் பத்திரங்களை வாங்கத் தொடங்கிவிட்டனர்.

தொழிலகங்களில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் பங்குகளை வாங்கும் பழக்கம் எங்கும் பரவியது. தொழில் நிறுவனங்கள் மிகுதியான இலாபம் பெற்றதால் இந்த இலாபத்தைப் பகிர்ந்துகொள்ளும் நோக்கத்துடன் மக்கள் பங்குகளை ஏராளமாக வாங்கினர். முதலீடு செய்வோரையும், ஊக வாணிகம் செய்வோரையும் மக்கள் பின்பற்றினர். புதியதாக சுமார் ஒரு மிலியன் பேர்கள் பங்குமாற்று நிலையப் பங்குகளை வாங்கினர். பங்குமாற்று நிலையங்களின் நடவடிக்கைகள் உச்சநிலையை அடைந்தன.

புதியதாக இத் தொழிலில் இறங்கியவர்கள் முதலீடு செய்வதற்காகவே பங்குகளை வாங்கினர். ஊக வாணிகத்திற்காக அவைகளை வாங்கவில்லை. ஆனால், இவர்களுடைய புதிய தேவை பங்குகளின் விலைகளை உயர்த்தியது. மற்றப் பத்திரங்களுடைய விலைகளும் உயர்ந்தன. தொழிலதிபர்கள் நிலைமையை நன்கு உணர்ந்து மக்கள் தேவைக்கேற்றபடி புதிய பங்குகளை வெளியிட்டனர். 'தொழில் நிறுவனங்கள் சாதாரணமாகப் புதிய இயந்திரங்களை வாங்குவதற்கும், முதலீட்டை அதிகரிப்பதற்குமே பங்குகளையும் பத்திரங்களையும் விற்பனை செய்யும். ஆனால், இக் காலத்தில் சோப்புக் கட்டிகளை உற்பத்தி செய்வதைப்போல் புதிய பத்திரங்களை வெளியிட்டனர். அதிக இலாபம் பெறும் நோக்கத்துடன் இப் பத்திரங்களை வெளியிட்டனர்' என்று சோல் அவர்கள் கூறுகின்றார்.[5]

தொழிலகங்கள், பாங்குகள், ரெயில்வே நிறுவனங்கள் முதலியவை ஏராளமான பத்திரங்களை வெளியிட்டன. முன்பு வெளியிட்ட பத்திரங்களைப் பிரித்து விற்பனை செய்தன. 1925ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் முதல் தேதியிலிருந்து 1929ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதத்திற்குள் நியூயார்க் பங்கு மாற்றுநிலையத்தில் பட்டியலில் சேர்க்கப்பட்ட பங்குகளின் எண்ணிக்கை 443,449,000-லிருந்து 1,000,000,000 ஆக உயர்ந்தது. உண்மையாகவே முதலீடு செய்ய விரும்பினவர்களிடம் பாங்குகளும், பத்திரங்களை விற்பனை செய்யும் நிலையங்களும் அயல்நாட்டுப் பத்திரங்களைக் கொடுத்தன. நில உடைமை அடைமானப் பத்திரங்களையும் (உறுதிமொழி கொடுக்கப்பட்டவை) விற்பனை செய்தன. இந்தப் பத்திரங்களை வாங்குவது சிறந்த முதலீடாகாது என்பதைப் பலர் அறிந்தனர். பாங்குகளும், பத்திரங்களை விற்பனை செய்யும் நிலையங்களும் முதலீட்டு நிறுவனங்களை ஏற்படுத்தி மக்களுடைய செல்வத்தை

[5] George Soule, Prosperity Decade, p. 304.

முதலீடு செய்வதற்கு உதவிபுரிந்தன. அளவுக்குமீறிய இந்த முதலீடு பாங்குத் தொழிலிலும், முதலீட்டுத் தொழிலிலும் இருந்த நிலைமையை மோசமாகச் செய்துவிட்டது.

ஊகவாணிகத்தில் பலர் மிகுதியான இலாபம் பெற்றதால் இத்தொழிலில் அதிகமான ஊக்கம் காட்டினர். பங்குகளின் விலைகள் உயர்ந்துகொண்டே சென்றன. இந்த நிலை முற்றிய பிறகே மக்கள் பங்குகளின் உண்மையான விலைகளையும், அவைகளுடைய எதிர்கால மதிப்பையும்பற்றிப் பேச ஆரம்பித்தனர். சாதாரணமாகப் பங்குகள் கொடுக்கும் வருமானத்தைப்போல் அவைகள் பத்து மடங்குக்குச் சமமான மதிப்பைக் கொண்டிருக்கும் என்று மக்கள் கருதிப் பங்குகளை மதிப்பீடு செய்தனர். ஆனால், 1929-ல் சில பங்குகள் கொடுக்கும் வருமானத்தைப்போல் 50 மடங்குகளுக்குச் சமமான மதிப்பைக் கொண்டிருந்தன. எதிர்காலத்தைப்பற்றியே சிந்தனை செய்யாமல் அவ்வப்போது நிலவும் பங்குகளின் விலையை ஏற்றுக்கொண்டு மக்கள் அவைகளை வாங்கினார்கள். மத்திய அரசாங்கம் ஓர் ஆண்டுக்கு 800,000,000 டாலர் வீதம் பணத்தைக் கொடுத்துத் தம் பத்திரங்களை மீட்டுக்கொண்டது. அதாவது, வாங்கிய கடனை அரசினர் திருப்பிக் கொடுத்தனர். இதன்விளைவாக, மக்கள் மேலும் மிகுதியான செல்வத்தைப் பங்குகள் வாங்குவதற்குப் பயன்படுத்தினார்கள். தேசிய வருமானத்தில் ஒரு பெரும் பகுதி முதலாளிகள் வசமே இருந்தது. தொழிலாளர்கள் மிகுதியான வருமானத்தை அடையவில்லை. ஊகவாணிகம் அளவுக்குமீறி அதிகரித்து விட்டது. பங்குகளுடைய விலைகள் புத்தகத்தில் பதிவு செய்யப்பட்டதைப்போல் மூன்றிலிருந்து 20 மடங்குகள் வரை உயர்ந்தன. பலர் தம் தொழிலைப் புறக்கணித்துவிட்டு ஊக வாணிகத்தில் ஈடுபட்டனர். நாடெங்கும் மக்கள் பங்குகளைப் பற்றியே பேச ஆரம்பித்தனர். ஒரு நாளைக்குப் பங்குமாற்று நிலையத்தில் ஒரு மிலியன் பங்குகளை விற்பனை செய்தால் மக்கள் அதைப் பெரிய சாதனையாகக் கருதினர். ஆனால், 1929-ல் 122 நாட்கள், நாளொன்றுக்கு 4 மிலியன் பங்குகளை இந்த நிலையங்கள் விற்பனை செய்தன. 37 நாட்களில் (1929-ல்) 5 மிலியன் பங்குகளுக்குமேல் விற்பனை செய்தன. உற்பத்திப் பெருக்கம் குறைந்துவிட்ட பிறகுகூடப் பங்குமாற்று நிலையங்கள் அதிகமான பங்குகளை விற்பனை செய்துகொண்டே இருந்தன.

பங்குமாற்று நிலையங்களின் நடவடிக்கைகள் எந்த விளைவுகளை ஏற்படுத்தும் என்பதைத் தொழிலதிபர்களும்

நிதித்துறையில் அனுபவம் பெற்றவர்களும் எதிர்பார்த்திருக்கக்கூடும் என்று நாம் கருதலாம். ஆனால், அவர்கள் நெருக்கடி ஏற்படும் என்று நம்பவில்லை. என்றும் மாறாத ஒரு செழிப்பான காலம் தொடங்கிவிட்டது என்று பலர் கருதினார்கள்.[6] வெகுநாட்களுக்குப்பிறகு, நிலைமை மிகவும் மோசமானபிறகே அரசினர் உண்மையை அறிந்தனர். 1929-ல் ஃபெடரல் ரிசர்வ் குழு (Federal Reserve Board) பாங்குகளுக்கு ஊகவாணிக முதலீட்டுக்குக் கடன் கொடுப்பதுபற்றி ஓர் எச்சரிக்கை விடுத்தது. இக் குழுவினர் தள்ளுபடி வீதத்தையும் (discount rates) உயர்த்தினர். தரகு நிலையங்களும் (brokerage houses) பத்திரங்களை மதிப்பீடு செய்வதில் முன்புபோல் தாராளமாக இல்லை; 50 சதவீதம் மதிப்புள்ள தொகையை ஏற்றுக்கொண்டே எந்த பேரத்தையும் நடத்த முன்வந்தன. ஆனால், பாங்குகள் நிறுவனங்களிடமிருந்து ஏராளமான பணத்தைப் பெற்றதால், அவை ஊக வாணிகத்திற்கு வேண்டிய கடன் வசதிகள் அளித்தன. ஃபெடரல் ரிசர்வ் குழுவின் கட்டுப்பாடு தோல்வி அடைந்தது. அழைப்புக் கடன் வீதம் (callmoney rates) 20 சதவீதத்திற்கு உயர்ந்தது. 1929-ல் நெருக்கடி ஏற்படும்வரை ஊக வாணிகத்திற்கு ஏராளமான நிதி கிடைத்தது. 1929ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 29ஆம் தேதி பங்குமாற்று நிலையத்தில் அதுவரை கண்டிராத நெருக்கடி ஏற்பட்டது.

செவ்வாய்க் கிழமையன்று காலை 10 மணியளவில் பங்கு மாற்று நிலையத்தில் மணியோசை கேட்டது. பங்குகளை எந்த விலையிலாவது விற்பனை செய்வதற்குப் பலர் முன்வந்தனர்...... பங்குகளை விற்பனை செய்வோரைத் தரகர்கள் சூழ்ந்தனர். இவர்கள் எல்லோரும் பங்குகளை விற்பனை செய்வதற்காகத் துடித்துக்கொண்டிருந்தனர்........ அவைகளை வாங்குவதைப் பற்றி ஒருவரும் சிந்திக்கவில்லை.........பங்குமாற்று நிலையத்தில் ஒரு குழப்பம் நிலவியது. நிலையம் திறந்தவுடன் ½ மணி நேரத்தில் 3 மிலியன் பங்குகளும், 12 மணிக்குள் எட்டு மிலியன் பங்குகளும், 1½ மணிக்குள் 12 மிலியன் பங்குகளும் அன்று நிலையத்தை மாலை மூடுவதற்காக மணி அடிப்பதற்குள் 16,410,030 பங்குகளையும் விற்பனை செய்தனர் .....நியூயார்க் டைம்ஸ் (New York Times) குறிப்பிட்டபடி, பங்குகளின் விலைகள் திடீரென்று சரிந்துவிட்டன.[7]

[6] Edward Angly, எழுதிய 'Oh, Yeah?' (1931) என்ற நூலில் இவர், இவர்கள் நம்பிக்கையோடு கூறிய வார்த்தைகளைக் குறிப்பிட்டிருக்கின்றார்.

[7] F. L. Allen, 'Only Yesterday', pp. 333–334.

மந்தத்தின் போக்கு

1929ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் பங்குமாற்று நிலையத்தில் ஏற்பட்ட நெருக்கடியைத் தொடர்ந்து ஒரு பெரிய பொருளாதார மந்தம் ஆரம்பித்தது. இது 1933வரை நீடித்தது. உச்ச நிலையை எட்டிய பங்குகளின் விலைகள் திடீர் திடீரென்று சரிந்தன. 1929ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதத்திலிருந்து 1933ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதத்திற்குள் 30 நிறுவனங்களின் பங்குகளுடைய விலை 364.9 டாலர்களிலிருந்து 62.7 டாலர்களாகக் குறைந்தது. 20 பொதுநலப் பணித் தொழில்களுடைய பங்குகளின் விலை 141.9 டாலர்களிலிருந்து 28.0 டாலர்களாகக் குறைந்தது. 20 ரெயில்வே நிறுவனங்களுடைய பங்குகளின் விலை 180.0 டாலர்களிலிருந்து 28.1 டாலர்களாகக் குறைந்தது. பாங்குகளுடைய பங்குகளும் இதே நிலையில் இருந்தன. 1933ஆம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் பங்குகளின் விலைகள் மிகத் தாழ்ந்த நிலையை அடைந்தன. 1929-ல் பங்குகள் பெற்றிருந்த மதிப்பில் 5/6 பாகத்தை அவைகள் இழந்தன. அதாவது 74,000,000,000 டாலர் மதிப்பை அவை இழந்தன.

பங்குகளின் விலைகள் தொழில்களின் நிலையை எடுத்துக் காட்டும். அமெரிக்கத் தொழிலாளர்கள்பற்றிய புள்ளி விவரங்களைச் சேகரிக்கும் கழகம் (United States Bureau of Labour Statistics) 1926ஆம் ஆண்டை மூல ஆண்டாக வைத்துக் கொண்டு கீழ்க்கண்ட குறியீட்டெண்களைத் தயார்செய்தது.

	மொத்த விலைகள்	வேலையில் இருந்தவர்கள்	சம்பளங்கள்
1929 சராசரி	95.3	97.5	100.5
1930 ,,	86.4	84.7	81.3
1931 ,,	73.0	72.2	61.5
1932 ,,	64.8	60.1	41.6
1933 ,,	65.9	64.6	44.0

வேலையில் இருந்தவர்கள்பற்றிய குறியீட்டெண்ணைக் கொண்டு அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர் 1930ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் சுமார் 4,639,000 தொழிலாளர்கள் வேலையில்லாமல் இருந்தனர் என்று முடிவு செய்தது. 1931ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 7,778,000 பேர்களும், 1932ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 11,586,000 பேர்களும், 1933ஆம் ஆண்டு 13,000,000 பேர்களும் வேலையில்லாமல் திண்டாடினார்கள். 1919-ல் அமெரிக்காவில் மொத்தம் 48,000,000 வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்கள் இருந்தனர்.

இவர்களுடைய எண்ணிக்கையுடன் வேலையில்லாமல் திண்டாடியவர்களுடைய எண்ணிக்கையை ஒப்பிட்டுப்பார்க்க வேண்டும். மேலே குறிப்பிட்ட புள்ளிவிவரங்கள் உண்மையைச் சிறிது மிகைப்படுத்தலாம். ஆனால், வேலையில்லாமல் திண்டாடியவர்களில் பெரும்பாலோர் குடும்பங்களின் தலைவர்களாக இருந்ததால் அவர்களுடைய மனைவி மக்கள் எல்லையற்ற துன்பங்களுக்கு இலக்கானார்கள். வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தினால் பல மிலியன் கணக்கானவர்கள் பாதிக்கப்பட்டனர். 1934-ல் சுமார் 17 மிலியன் பேர்கள் பொதுமக்களுடைய உதவியை எதிர்பார்த்தே பிழைத்தனர் என்பது இதுபற்றிய விவரங்களைச் சேகரித்தவர்களின் கருத்தாகும். பலருடைய வருமானம் மிகவும் குறைந்துவிட்டது. மந்தகாலத்தில் எப்படிப் பலருடைய வருமானம் மிகவும் குறைந்துவிட்டது என்பதைச் சம்பளங்கள்பற்றிய குறியீட்டெண் தெளிவாகக் காண்பிக்கின்றது.

மக்களுடைய வாங்கும் சக்திக்கேற்றவாறே தொழில் உற்பத்தி பெருகும். அவர்களுடைய வாங்கும் சக்தி குறைந்ததால் தொழிலுற்பத்தி குன்றியது. சாதாரண காலத்து உற்பத்தியைவிட 47 சதவீதம் குறைவாகவே 1932-ல் தொழிலுற்பத்தி செய்தனர்.[8] அடுத்து வந்த சில மாதங்களில் இவ்வுற்பத்தி மேலும் குறைந்தது. நியூயார்க் நகர ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்கின் செக்குத் தீர்வகக் குறியீட்டெண்ணை (clearing index) ஒட்டி, 1926ஆம் ஆண்டை மூல ஆண்டாகக்கொண்டு, மேற்கூறிய பாங்கு மொத்த வாணிகத்தை மதிப்பீடு செய்தது. அதன்படி வர்த்தகக் குறியீட்டெண் 1929-ல் 103ஆக இருந்தது; 1933ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதத்தில் 54ஆகக் குறைந்தது.[9]

விவசாயத்தின் நிலைமை சிறிது வேறுபட்டிருந்தது. சில பயிர்களின் உற்பத்தி அதிகம் குறையவில்லை என்பதைக் கீழ்க்கண்ட புள்ளிவிவரங்கள் எடுத்துக்காட்டும்.

	தானியம் (புஷல்கள்)	கோதுமை (புஷல்கள்)	பருத்தி (பேல்கள்)
1929	2,622,189,000	806,508,000	14,919,000
1930	2,081,048,000	850,965,000	14,243,000
1931	2,567,306,000	900,219,000	17,097,000
1932	2,908,145,000	726,863,000	12,727,000

அ Leonard Ayres, 'The Economics of Recovery,' p. 5.
௯ C. A. Beard and G. H. E. Smith, 'The Future Comes,' p. 9.

விவசாயிகளுடைய வருமானம் இக் காலத்தில் குறைந்தது. 1929-லிருந்து 1932-க்குள் பண்ணைகளின் விலைகள் 33 சதவீதம் குறைந்துவிட்டன. விவசாயிகளுடைய மொத்த வருமானம் 57 சதவீதம் குறைந்துவிட்டது. முதல் உலகப் போருக்குப்பின் விவசாயம் மிகவும் கேவலமான நிலையில் இருந்ததால் மேலே கொடுக்கப்பெற்றுள்ள புள்ளிவிவரங்களை மிகவும் முக்கியமானவை என்று நாம் கருதமுடியாது.

அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தைப் பொருளாதார மந்தம் கடுமையாகத் தாக்கியது. மந்தகாலத்தில் அயல்நாட்டு வர்த்தகம் குன்றியது. இதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன.

	ஏற்றுமதி (மிலியன் டாலர்களில்)	இறக்குமதி (மிலியன் டாலர்களில்)
1929	5,241	4,399
1930	3,843	3,061
1931	2,424	2,091
1932	1,611	1,323

(1) அமெரிக்காவில் மட்டுமல்லாமல் மற்ற உலக நாடுகளிலும் மக்கள் (பொருள்களை) வாங்கும் சக்தியை இழந்தனர்; (2) அமெரிக்கா அயல்நாடுகளுக்குக் கொடுக்கும் கடனை 1929-க்குப் பிறகு நிறுத்திவிட்டதால் அந்த நாடுகள் அமெரிக்கப் பண்டங்களை வாங்கமுடியவில்லை; (3) உலக மார்க்கெட்டில் அமெரிக்க டாலர்களின் மதிப்பு உயர்ந்ததால் மற்ற நாடுகள் அமெரிக்கப் பொருள்களை வாங்கமுடியவில்லை; (4) அமெரிக்கா உயர்ந்த சுங்கவரிகளை விதித்ததால் மற்ற நாடுகளும் சுங்கவரிகளை விதித்து அமெரிக்கப் பொருள்களை மிகுதியாக இறக்குமதி செய்வதைத் தடை செய்தன. பங்கு வீத முறையின் (quota system) மூலம் மற்ற நாடுகள் அமெரிக்கப் பொருள்களைக் குறைந்த அளவில் இறக்குமதி செய்தன. அமெரிக்காவில் ஏற்பட்ட மந்தம் ஐரோப்பாவையும் தாக்கியது. அமெரிக்கா கடன் உதவியை நிறுத்தியதால் இங்கிலாந்து பாதிக்கப்பட்டது. மேலும், பாங்குகள் கொடுக்கும் கடன் ஜெர்மனியிலும், ஆஸ்திரியாவிலும் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டது. இதனால், அந்த நாடுகளில் பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்டது. 1931-ல் ஜெர்மனி கொடுக்கவேண்டிய கடனைத் திருப்பிக்கொடுக்க மறுத்தது. மேலும், நிலைமை மோசமாகாமல் இருப்பதற்காக ஜனாதிபதி ஹூவர் ஓர் உடன்படிக்கையை ஏற்பாடு செய்தார். இதன்படி தாற்காலிகமாக அரசாங்கங்கள் மற்ற நாடுகளிடமிருந்து பெற்ற கடனைத்

திருப்பிக் கொடுப்பதை நிறுத்திவைத்தனர். இதற்குப்பின் இங்கிலாந்து பொன் நாணயத் திட்டத்தைக் (gold standard) கைவிட்டு ஒரு நிருவகிக்கப்படும் செலாவணி முறையைப் (managed currency) பின்பற்றியது. இங்கிலாந்தைப் பின் பற்றிப் பல ஐரோப்பிய நாடுகளும் பொன் நாணயத் திட்டத்தைக் கைவிட்டன. மற்ற நாடுகள் பொன் நாணயத் திட்டத்தைப் பின்பற்றியதால் அமெரிக்காவுக்குச் சில நன்மைகள் ஏற்பட்டன. ஆனால், அமெரிக்கா இப்பொழுது இந்த நன்மைகள் அனைத்தையும் இழந்தது.

1922-ல் இயற்றிய ஃபோர்ட்னி-மக்கும்பர் (Fordney-McCumber) சட்டப்படி சுங்கவரிகள் உயர்ந்தன. 1930-ல் அமலில் வந்த ஹாலி-ஸ்மூட் (Hawley-Smoot) சட்டம் இந்த வரிகளை மேலும் உயர்த்தியது. எல்லாப் பண்டங்கள்மீது விதித்த வரியும் உயர்ந்துவிட்டது. வரிக்குட்பட்ட பண்டங்களின் பட்டியல்களில் மூன்றில் ஒரு பங்கை மாற்றியமைத்தனர். 890 பண்டங்கள்மீது விதித்த வரியை உயர்த்தினர். மேலும், 30 பொருள்கள்மீது வரிவிதித்தனர். 235 பண்டங்கள் மீது விதித்திருந்த வரியைக் குறைத்தனர், 75 பொருள்கள்மீது விதித்திருந்த வரியை நீக்கினர். சிமெண்ட், தோல், செருப்பு முதலிய பொருள்கள்மீது வரி விதித்தனர். விவசாயக் கச்சாப் பொருள்கள்மீது விதித்த வரியை 38.10 சதவீதத்திலிருந்து 48.92 சதவீதத்திற்கு உயர்த்தினர். மற்றப் பண்டங்களின்மீது விதித்த வரியை 31.02 சதவீதத்திலிருந்து 34.30 சதவீதமாக உயர்த்தினர்.[10] புதிய வரிகள் மிகவும் உயர்ந்துவிடவில்லை. ஆனால், இந்த வரிகளின் விளைவாக வர்த்தகம் குன்றியது. மற்ற நாடுகள் அமெரிக்காவின் சுங்கவரிக் கொள்கையை வெறுத்தன. உற்பத்தியாளர்களும் விவசாயிகளும் ஏற்றுமதி செய்வதற்காக ஏராளமான பொருள்களை வைத்திருந்ததால் இந்த வரிகளை எதிர்த்தனர். அயல்நாடுகளில் கடன்கொடுத்த பாங்குகளும் இவைகளை வெறுத்தன. ஏனெனில், கொடுத்த கடனைத் திருப்பி வாங்குவதற்கு மற்ற நாடுகளின் ஏற்றுமதி உதவி புரியும். பல பொருளாதார வல்லுநர்கள் இச் சட்டத்தை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டாமென்று ஜனாதிபதியை வேண்டிக்

10 மக்கின்லி (McKinley) வரிகள் சராசரி 48.4 சதவீதமாக இருந்தன; வில்சன்-கார்மன் (Wilson-Gorman) வரிகள் 41.3 சதவீதமாகவும், டிங்லி (Dingley) சட்டப்படி வரிகள் 46.5 சதவீதமாகவும், பேன்-ஆல்ட்ரிச் (Payne-Aldrich) வரிகள் 40.7 சதவீதமாகவும், ஃபோர்ட்னி-மக்கும்பர் (Fordney-McCumber) வரிகள் 38.5 சதவீதமாகவும், ஹாலி-ஸ்மூட் (Hawley-Smoot) சட்டப்படி வரிகள் 53,2 சதவீதமாகவும் இருந்தன. ஹாலி-ஸ்மூட் சட்டம் 1932ஆம் ஆண்டு செய்த இறக்குமதியை அடிப்படையாகக்கொண்டிருந்தது.

கொண்டனர். ஆனால், நிலைமை முன்னேறுவதற்கு வரிகள் தேவைப்பட்டனவென்று ஹூவர் (Hoover) சட்டத்தை ஏற்றுக் கொண்டார். சுங்கவரிக் குழுவினர் சிபார்சின்பேரில், காங்கிரஸ் ஜனாதிபதிக்கு வழங்கிய அதிகாரத்தைப் பயன் படுத்தி, ஹூவர் சட்டத்தின் குறைபாடுகளை நீக்குவதாக உறுதிமொழி கூறினார்.[11]

பொருளாதார மந்தம் மிகவும் கடுமையாக இருந்தது என்பதை விளக்க ஏராளமான புள்ளிவிவரங்களைக் கொடுக்கலாம். '1790-க்குப் பின் ஏற்பட்ட 20 மந்தங்களுக்குள் இந்தப் பொருளாதார மந்தமே மிகவும் கடுமையாக இருந்தது' என்று இராணுவ அதிகாரியான அயர்ஸ் (Ayres) கூறினார். 1934-க்குள் இக் கூற்று உண்மையானதே என்பதை எல்லோரும் அறிந்தனர். ஆனால், இந்தக் கடுமையான மந்தத்தின் காரணங்கள் பற்றிப் பலரிடம் கருத்து வேற்றுமைகள் இருந்தன. பாங்குகள் கடன் வசதியளிப்பதில் நீண்ட நாட்களாக ஏற்பட்ட நெருக்கடியாலும், ஒழுங்கற்ற முறையில் விலைகள் குறைந்ததாலும் மந்தம் ஏற்பட்டதென்று ஒரு பொருளாதார வல்லுநர் கூறினார். முந்திய அதிகாரங்களில் உலகப் போருக்குப் பின் விவசாயப் பண்டங்களின் விலைகள் ஏன் குறைந்தன என்பதைப்பற்றி விவரமாகப் பார்த்தோம். ஆனால், மற்ற உற்பத்திப் பொருள்களின் விலைகள் தாழ்வடையவில்லை. சர்வாதீனங்களும், கூலிகள் பற்றிய ஒப்பந்தங்களுமே இதற்குக் காரணங்களாகும். விவசாயிகள் (பொருள்களை) வாங்கும் சக்தியைச் சிறிது சிறிதாக இழந்தனர். இதனால் உற்பத்தியாளர்களுடைய தொழில் பாதிக்கப்பட்டது. மந்தம் மேலும் வளர்ச்சி அடைந்தது. அமெரிக்க பாங்கு முறை தன் வலிமையை இழந்ததால் அடிக்கடி பாங்குத் துறையில் நெருக்கடி ஏற்பட்டது. 1931-ல் இங்கிலாந்து பொன் நாணயத் திட்டத்தைக் கைவிட்டது. இதனால் ஐரோப்பிய நிதியதிபர்களுடைய (financiers) நிலைமை பாதிக்கப்பட்டது. 1920-லிருந்து 1930-க்குள் 6,987 பாங்குகளும், 1931-ல் 2,294 பாங்குகளும், 1932-ல் 1,456 பாங்குகளும் திவாலாயின. இதிலிருந்து நிலைமை எவ்வளவு கேவலமாக இருந்தது என்பதை நாம் அறியலாம்.

தேசிய வருமானத்திற்குப் பொருத்தமில்லாத அளவில் தனிப்பட்டோருடைய கடனும், அரசினர் கடனும் பெருகி விட்டது. பொருளாதார மந்தம் கடுமையாக இருந்தமைக்கு இதுவும் ஒரு காரணமாகும். மந்தகாலம் தொடங்குவதற்கு

[11] F.W. Taussig, 'The Tariff Act of 1930.' Quarterly Journal of Economics, XIV, 1—21 (November, 1930).

முன் மக்கள் ஏராளமான செல்வத்தை மோட்டார் வண்டிகள் வாங்குவதற்காகச் செலவு செய்தனர். வருமானம் குன்றிய காலத்தில் அவர்கள் இவ் வண்டிகளை அதிகமாக வாங்கவில்லை. போகப் பொருள்களை வாங்குவதற்காகச் செய்யும் செலவை மந்தகாலத்தில் குறைத்துக் கொள்ளலாம். இதனால், மோட்டார் உற்பத்தித் தொழில் குன்றியது. தொழில் நுணுக்க முன்னேற்றத்தினால் வேலையின்மை (unemployment) பெருகியது என்று பலர் கருதுகின்றனர். மந்தத்தின் கடுமைக்கு மேற்கூறிய காரணங்களைத் தவிர வேறு சில காரணங்களும் இருந்தன. உலகின் பொருளாதார நிலைமையும், மேலும் அதிகரித்துக்கொண்டே சென்ற போட்டியை அமெரிக்க விவசாயி சமாளிக்க முடியாமல் இருந்ததும், அமெரிக்க உற்பத்திப் பண்டங்களை வேற்று நாடுகளில் விற்பனை செய்வதற்கு ஏற்பட்ட இடையூறுகளும், அயல்நாடுகளில் அமெரிக்கர்கள் முதலீடு செய்வதற்கு இருந்த வாய்ப்புகள் குன்றியதும் பொருளாதார மந்தத்தை மிகவும் கடுமையாக்கியது. நாட்டின் வருமானத்திலும், செல்வத்திலும் ஒரு பெரும் பகுதி ஒருசிலரிடமே குவிந்திருந்தது. தொழில் நிறுவனங்கள் ஒன்றுபட்டமையால் விலைவாசிகள் நெகிழ்ச்சியுடைய தன்மையை இழந்தன. ஆகையால், பணச் சுருக்கம் ஏற்பட்டபொழுது விலைகள் குறையவில்லை. பல புதிய இயந்திரங்களைக்கொண்டு உற்பத்திப் பெருக்கம் செய்ததால், முன்பு போல் மிகுதியான தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கொடுக்க முடியவில்லை. அமெரிக்கத் தொழில்களும், பாங்குகளும், தொழிலாளர்களும் ஒரு புதிய நிலைமையைச் சமாளிக்க வேண்டியதாயிற்று. இந்த நிலைமை பணவீக்க காலத்தில் பலர் கற்பனை செய்த செழிப்பான நிலைமையிலிருந்து முற்றிலும் வேறுபட்டிருந்தது.

மந்தத்திலிருந்து மீட்சியடைவதற்காகச் செய்த முதல் முயற்சி

1929-ல் பங்குமாற்று நிலையத்தில் ஏற்பட்ட நெருக்கடியைத் தொடர்ந்து நாடு அதுவரை காணாத ஒரு மிகக் கடுமையான மந்தம் தோன்றியது. மத்திய அரசாங்கம் நிலைமையை ஒழுங்குபடுத்துவதற்காகச் சில நடவடிக்கைகளை எடுத்தது. 1929-க்கு முன் தோன்றிய பீதிகளைக் கட்டுப்பாடு செய்வதற்கு அரசினர் எந்த ஏற்பாடுகளையும் செய்யவில்லை. முந்திய காலத்தில் மந்தங்களைச் சமாளிப்பதற்காக என்ன செய்ய வேண்டும் என்பதை மக்கள் அறியவில்லை. மேலும், அரசினர் தலையிடாக் கொள்கையைப் (laissez faire) பின்பற்றினர்.

பொருளாதாரத் துறையில் அரசினர் சில கடமைகளைச் செய்ய வேண்டும் என்பதை அமெரிக்காவில் ஒருவரும் உணரவில்லை. அரசினர் சில சட்டங்களை இயற்றி மந்தகாலங்களில் நிலைமையை ஒழுங்குபடுத்த முயற்சி செய்தனர். ஆனால், சரியான நேரத்தில் அரசினர் தன் பொறுப்புகளை ஏற்று ஆவன செய்யவில்லை. மந்தகாலம் முடிவடைந்த பின்பே அவர்கள் சட்டங்களை இயற்றினர். ஆனால், 1929-ல் நிலைமை மாறியது. அரசாங்கம் முன்பு செய்ததைப்போல் எந்த நடவடிக்கைகளையும் எடுக்காமல், மக்களுடைய இன்னல்களைப் பார்த்துக்கொண்டிருக்கவில்லை. வரலாற்றில் நிகழ்ந்த பல புரட்சிகளுக்குப் பொருளாதார நிலைமை எப்பொழுதும் காரணமாக இருந்திருக்கின்றது. இப் புரட்சிகளின் காரணமாக அரசாங்கத்தின் கடமைகளைப்பற்றிய கோட்பாடுகள் அவ்வப்போது மாறுபாடடைந்தன. ஆகையால், அரசாங்கம் தன் பழைய தலையிடாக் கொள்கையைப் பின்பற்றவில்லை.

ஜனாதிபதி ஹூவர் தலையிடாக் கொள்கையிலும், தனிப் பட்டோருடைய சுதந்திரத்தைக் காப்பதிலும் அளவுகடந்த நம்பிக்கை கொண்டவர். ஆனால், அவர் பொருளாதார வீழ்ச்சியைத் தடை செய்வதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டியதாயிற்று. இந்த ஏற்பாடுகளை 'நியூடீல்' கொள்கையின் முன்னோடி என்று அக் கொள்கையில் நம்பிக்கைகொண்ட சில குடியரசுக் கட்சியினர் கூறினர். நியூடீல் கொள்கையை முதன் முதலில் ஹூவரே துவக்கினார் என்று கூறுவதற்கு மேற்கூறிய நடவடிக்கைகள் குடியரசுக் கட்சியினருக்கு ஒரு வாய்ப்பளித்தன. பங்குமாற்று நிலையத்தில் ஏற்பட்ட நெருக்கடிக்குப் பின் ஜனாதிபதி தனது மாளிகையில் பல மாநாடுகளைக் கூட்டினார். ரெயில்வே நிறுவனங்களுடைய தலைவர்கள், தொழிலதிபர்கள், தொழிலாளர்கள், பொதுநலப் பணித் தொழிலதிபர்கள், விவசாயக் கழகங்களின் தலைவர்கள் முதலியவர்கள் இந்த மாநாடுகளுக்குச் சென்றனர். சாதாரண காலங்களில் நடக்கும் தொழிலையும், இக் காலங்களில் கொடுக்கும் கூலிகளையும் பாதுகாப்பதாக, மாநாடுகளுக்கு வந்த அங்கத்தினர்கள் உறுதிமொழி கூறவேண்டும் என்பதே ஹூவருடைய நோக்கமாகும். தனிப்பட்ட தொழிலதிபர்களையும், நகராண்மைக் கழகங்களையும் உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்கு உதவிபுரிய வேண்டுமென்று அவர் கேட்டுக்கொண்டார். உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும் என்று அவர் காங்கிரஸ் சபையையும் கேட்டுக் கொண்டார். ஜனாதிபதியின் வேண்டுகோளுக் கிணங்கி

மராமத்து வேலைகளுக்கும் பொது வேலைகளுக்கும் காங்கிரஸ் மிகுதியான தொகையை ஒதுக்கியது. வரிகளைக் குறைத்தால் மந்தத்தின் கடுமை குறையும் என்று நம்பி ஹூவர் வரிகளைக் குறைக்கவேண்டுமென்று காங்கிரஸ் சபையைக் கேட்டுக் கொண்டார். இதனால் அரசினர் வரவுசெலவில் பற்றாக் குறையே ஏற்பட்டது. 1932-ல் மீண்டும் வரிகளை உயர்த்தினர்.

நெருக்கடி ஏற்படுவதற்கு 4 மாதங்களுக்குமுன் விவசாய மார்க்கெட்டுச் சட்டத்தை இயற்றினார்கள். இச் சட்டப்படி ஃபெடரல் பண்ணைக் குழு (Federal Farm Board) தானியங்களின் விலைகளை நிலைப்படுத்தும் கார்ப்பரேஷனையும் (Grain Stabilisation Corporation) பருத்தியின் விலையை நிலைப்படுத்தும் கார்ப்ப ரேஷனையும் ஏற்படுத்தியது. தானியங்களின் விலையையும், பருத்தியின் விலையையும் இந்தக் கார்ப்பரேஷன் குறையாமல் இருக்க ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டும். கார்ப்பரேஷன்கள் இரு பொருள்களையும் விலைக்கு வாங்கின. இவை முன்னோக்கிய பேரங்கள் (futures) மூலமாகவும் இப் பண்டங்களின் விலை யைத் தாழ்வடையாமல் காப்பாற்ற முயற்சி செய்தன. உலக மார்க்கெட்டுகளில் நிலவும் சராசரி விலையைவிடச் சற்று உயர்ந்த விலையில் கார்ப்பரேஷன்கள் இப் பொருள்களை வாங்கின. விவசாயப் பொருள்களின் விலைகளை நிலைநாட்டுவதற்காக அரசினர் அரை மிலியன் டாலர்களைச் செலவு செய்தனர். இதனால், பொதுமக்களின் பணம் 148,000,000 டாலர்கள் செல வானதே தவிர வேறு சிறந்த பயனெதுவும் ஏற்படவில்லை.

ஃபெடரல் பண்ணைக் குழு விவசாயப் பண்டங்களின் விலைகள் குறைவதைத் தடை செய்ய அரும்பாடுபட்டது. ஜனாதிபதி போனஸ் சட்டத்தை (bonus bill) ஏற்க மறுத்து விட்டார். 1931-ல் இச் சட்டத்தைக் காங்கிரஸ் சபை இயற் றியது. இதற்குப்பின் அரசினர் ஒரு மிலியன் டாலர்களைச் செலவு செய்து நிலைமையைச் சீர்ப்படுத்த முயற்சி செய்தனர்.[12] ஆனால், இதனால், குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றம் ஏற்பட வில்லை. மந்தம் கடுமையான நிலையை அடைந்தவுடன், நீண்ட

[12] 1924-ல் இயற்றிய போனஸ் சட்டப்படி எல்லோரும் வேலைப் பத்திரங்களை (service certificates) வாங்கவேண்டும். இப் பத்திரங்கள் 20 ஆண்டுகளில் முதிர்வு பெறும். முதிர்வு பெறும்பொழுது இவைக ளுடைய மதிப்பில் 22½ சதவீதத்திற்குச் சமானமான தொகையை இவர்கள் கடனாகப் பெறலாம். இச் சட்டப்படி அரசினர் ஆயுள் இன்சூ ரன்சு நிதி அலுவலகத்தில் இருந்த வேலைப் பத்திரங்களை மக்கள் மீட்க லாம். இப்படி மீட்கும்பொழுது இப் பத்திரங்களுக்குப் பதிலாக அரசின ருடைய மூன்று சதவீதப் பத்திரங்களை (government 3 percent bonds) கொடுக்கலாம். மேற்குறிப்பிட்ட அரசினர் பத்திரங்களைப் பணமாகவும் மாற்றிக் கொள்ளலாம்.

நாட்கள் பணியாற்றியவர்களுக்கு அரசினர் கொடுக்க வேண்டிய உதவிப் பணத்தில் அதுவரை கொடுத்தது போக எஞ்சிய பகுதியைக் கொடுக்கும்படி கேட்டுக்கொண்டனர். 20,000 பேர்கள்கொண்ட உதவிப்பணப் படை (Bonus Expeditionary Force) ஒன்று திரண்டு வாஷிங்டன் நகரத்தை நோக்கிப் படையெடுத்தது. செனெட் சபை இவர்கள் கோரிக்கைக்கு இணங்கவில்லை. இராணுவத்தைப் பயன்படுத்தி உதவிப்பணப் படையைத் துரத்தியது அமெரிக்க வரலாற்றில் ஒரு துயர நிகழ்ச்சியாகும்.

1932-ல் மீண்டும் அமெரிக்கர்கள் ஒரு புதிய ஜனாதிபதியைத் தேர்ந்தெடுக்க வேண்டும். ஹூவர் பொருளாதார நிலையைச் சீர்ப்படுத்துவதற்காகப் பல நடவடிக்கைகளை எடுத்தார். 1932-ல் காங்கிரஸ் 500 மிலியன் டாலர்கள் முதலுடன் ஒரு புனரமைப்பு நிதிக் கார்ப்பரேஷனை (Reconstruction Finance Corporation) நிறுவியது. இந்தக் கார்ப்பரேஷன் தான் கொண்ட முதலைப்போல் மூன்று மடங்கு மதிப்புள்ள தொகையைக் கடனாகப் பெறலாம். கார்ப்பரேஷன் சிறந்த அடைமானங்களைப் பெற்றுக்கொண்டு பாங்குகளுக்கும், டிரஸ்ட் கம்பெனிகளுக்கும், கட்டட வேலைத் தொழில்களுக்கும், இன்சூரன்சுக் கம்பெனிகளுக்கும், அடைமானக் கடன் கொடுக்கும் நிறுவனங்களுக்கும், விவசாயப் பண்ணைகளுக்கும், கால்நடைப் பண்ணைகளுக்கும் கடன் வசதியளிக்கலாம். இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழுவின் சிபார்சின்பேரில் ரெயில்வே நிறுவனங்களுக்கும் கடன் கொடுக்கலாம். அதே ஆண்டு ஜூலை மாதம் கார்ப்பரேஷன் 1,800 மிலியன் டாலர்கள் வரை கடன் கொடுக்கலாம் என்று முடிவு செய்தனர். சில திட்டங்களுக்காகக் கொடுக்கும் கடன், திட்டங்கள் முடிவடைவதற்குள் திருப்பிக் கொடுக்கப்படும். கார்ப்பரேஷன் இத்தகைய திட்டங்களுக்காக மாநிலங்களுக்கும், தனிப்பட்ட நிறுவனங்களுக்கும் கடன் கொடுக்கலாம். இத் திட்டங்கள் பொதுமக்களுடைய நலனைக் காப்பாற்றும் திட்டங்களாக இருத்தல் வேண்டும். மந்தத்தின் கொடுமைகளை அகற்றுவதற்காக ஹூவர் எடுத்த நடவடிக்கைகளுக்குள் கார்ப்பரேஷனை நியமனம் செய்ததே மிகவும் முக்கியமானது. ரூஸ்வெல்ட் இதன் வேலைகளையும் அதிகாரங்களையும் பெருக்கினார். கார்ப்பரேஷன் முதல் ஆண்டு 3,000 மிலியன் டாலர்களைக் கடனாகக் கொடுத்தது. பலர் கார்ப்பரேஷனுடைய கொள்கையைக் குறை கூறினர். மக்களுடைய பொருளாதார வாழ்க்கையைச் சீர்ப்படுத்த முடியாத தொழிலதிபர்களுக்குக் கார்ப்பரேஷன்

கடன் கொடுத்தது என்பது இவர்கள் கூற்ருகும். நெருக்கடியைச் சமாளிக்க முடியாமல் இருந்த பல பாங்குகளும், தொழில் நிறுவனங்களும், இன்சூரன்சு கம்பெனிகளும் கார்ப்பரேஷனுடைய உதவியைக்கொண்டு திவாலாகாமல் தப்பின.

மந்தகாலத்தில் தொழில்களுக்கு உடனடியாக உதவிபுரிய மேலும் இரண்டு சட்டங்களை 1932-ல் இயற்றினர். இச்சட்டங்கள் மிகவும் பயனுள்ளனவாக இருந்தமையால், எதிர் காலத்தில் இதுபோன்ற மந்தங்கள் ஏற்பட்டால் இதுபோன்ற சட்டங்களைப் பயன்படுத்தி நிலைமையைச் சமாளிக்கலாம் என்று மக்கள் அறிந்தனர். ஒரு சட்டப்படி, ஃபெடரல் நிலப் பாங்குகள் (Federal Land Banks) மேலும் 125 மிலியன் டாலர்களைத் தம் மூலதனமாகக் கொள்ளலாம். இரண்டாவது சட்டமாகிய வீட்டுக் கடன் சட்டப்படி (Home Loan Act), எட்டுக்குக் குறையாமல் பன்னிரண்டுக்கு மேற்படாமல் வீட்டுக் கடன் பாங்குகளை (Home Loan Banks) ஏற்படுத்தலாம். இந்தப் பாங்குகள் வீடுகளைக் கொண்டவர்களுக்கு அவசரக் கடன் கொடுக்கலாம். வீடு கட்டுவோர் சங்கமும், சேவிங்ஸ் பாங்கு நிறுவனங்களும், இவைபோன்ற மற்ற நிறுவனங்களும் வீட்டு பாங்குகளில் அங்கத்தினர்களாகச் சேரலாம். இந்த நிறுவனங்கள் பாங்குகளில் பெறும் கடன்தொகையில் ஒரு சதவீதத்திற்குச் சமமான தொகையைப் பாங்குகளில் கட்டணங்களாகச் செலுத்தவேண்டும். அரசினர் இந்தப் பாங்குகளுக்கு 125,000,000 டாலர்களைக் கடனுகக் கொடுத்தனர். வீட்டுக் கடன் பாங்குகள், வீட்டு அடைமானக் கடன்களைக் கொடுக்கும் நிறுவனங்களுக்குக் கடன் வசதியளிக்கலாம். புனரமைப்பு நிதிக் கார்ப்பரேஷனும், வீட்டுக் கடன் பாங்குகளும் அவசரமாகக் கடனுதவி செய்வதற்காக ஏற்படுத்தப் பட்டவை. இவை விலைகளை உயர்த்துவதற்கு உதவிபுரியும் என்று பலர் நம்பினுர்கள்.

உயர்ந்த பொறுப்புள்ள பதவிகளை வகித்த பலரைவிட, ஹூவர், அமெரிக்காவின் மீட்சியைப் பின்பற்றியே மற்ற நாடுகளும் பொருளாதார மந்தத்திலிருந்து மீட்சியடையவேண்டுமென்று நம்பினுர். ஹூவர் ஐரோப்பிய நாடுகளின் தலைவராகப் பணியாற்றினுர். ஐரோப்பிய நாடுகள் அமெரிக்காவிடம் பெற்ற கடனைச் சிறிது கால தாமதத்திற்குப் பிறகு கொடுக்கலாம் என்று அவர் ஆணையிட்டார். உலக நாடுகளின் பொருளாதார மாநாட்டைக் கூட்டுவதற்கு அவர் ஏற்பாடுகள் செய்தார். ஆனுல், அவர் பதவியிலிருந்து விலகிய பிறகே இந்த மாநாடு கூடியது. அவருக்குப் பின் பதவிக்கு வந்தவரைவிட அவர்

சிறந்த, பயனளிக்கக்கூடிய கருத்துகளைக் கொண்டிருந்தார். அவருக்குப் பின் பதவிக்கு வந்தவர் ஐரோப்பிய நாடுகளுடன் அமெரிக்க மீட்சித் தொடர்பு கொள்ளவில்லை என்று கருதினுர்கள்.

மந்தமும் பொருளாதாரக் கோட்பாடுகளும்

மந்தத்திலிருந்து நாட்டை விடுவிக்க அரசினர் எடுத்த நடவடிக்கைகளைப்பற்றிய விவரங்களை அடுத்த அதிகாரத்தில் பார்ப்போம். மந்தம் மக்களுக்கு பல தொல்லைகளையும், பெரிய ஏமாற்றத்தையும் ஏற்படுத்தியது. நாட்டின் பொருளாதார அமைப்புச் செம்மையானதா என்ற ஐயப்பாடுகூட அவர்கள் மனத்தில் எழுந்தது. முந்திய காலத்தில் மந்தங்கள் ஏற்பட்டன என்பதைக்கூட அவர்கள் மறந்தனர். மிகவும் சிறந்ததாகத் தோற்றமளித்த பொருளாதார அமைப்புத் திடீரென்று வீழ்ச்சியுற்றது. இதைக் கண்டு பொருளாதார வல்லுநர்களும், மற்றெல்லோரும் வியப்படைந்தனர். எல்லா நாடுகளையும்விடச் செல்வம் படைத்த அமெரிக்காவின் செழிப்புத் திடீரென்று மறைந்து, ஏன் பொருளாதார மந்தம் அந்த நாட்டைத் தாக்கவேண்டுமென்பதை ஒருவரும் அறியவில்லை.

தோர்ஸ்டீன் வெப்லன் (Thorstein Veblen) என்பவர் 30 ஆண்டுகளாகத் தொன்மைப் பொருளாதாரத் துறையினருடைய (Classical Economists) கருத்துகளை மறுத்தார். பொருளாதார மந்தத்தின் விளைவாகப் பலர் வெப்லனுடைய கருத்துகளில் நம்பிக்கைகொண்டனர். வெப்லன் முதலாளித்துவ முறையின் குறைபாடுகளை எடுத்துக்காட்டினுர். சோஷலிச முறையிலும், பொதுவுடைமை முறையிலும் (communism) பலர் அக்கறை காட்டினர். பொருள்களை மக்களுடைய பயனுக்காக உற்பத்தி செய்யாமல் இலாப நோக்குடன் உற்பத்தி செய்வதாலும், உற்பத்திச் சாதனங்கள் அரசினர்வசமில்லாமல் தனிப்பட்டோர்வசமிருப்பதாலும் முதலாளித்துவமுறை வீழ்ச்சியடைகின்றது என்று பலர் கருதினுர்கள். ருஷ்யாவின் (Russia) பொருளாதார அமைப்பைப் பலர் பரிசிலனை செய்ய விரும்பினர். ஏனெனில், ருஷ்யாவில் வேலையின்மை (unemployment) கிடையாது; பொருளாதார மந்தங்கள் ஏற்படா; ருஷ்யா போன்ற நாடுகளில் மக்களுடைய வாழ்க்கைத்தரம் மிகவும் தாழ்ந்திருக்கும்; மக்களுக்கு அடிப்படை உரிமை இருக்காது; அவர்கள் சர்வாதிகாரியின் கட்டுப்பாட்டுக்குட்பட்டு வாழவேண்டும். ஆனுல், இந்த நிலை

தாற்காலிகமானதே என்றும், நாளடைவில் மக்கள் சுதந்திரத்தையும் உயர்ந்த வாழ்க்கைத் தரத்தையும் அடையலாம் என்றும் பலர் கருதினார்கள். மார்க்ஸ் (Marx) அவர்களுடைய தத்துவங்கள் உண்மையானவை என்று நமது அனுபவம் எடுத்துக்காட்டவில்லை. எனினும், பொருளாதார மந்தத்தின் கொடுமையை உணர்ந்த பலர் 'செம்மையான சோஷலிச முறையை' (scientific socialism) நம்பினார்கள்.

1932ஆம் ஆண்டு நடந்த தேர்தலில் சோஷலிசக் கட்சியினர் சுமார் 9 மிலியன் ஓட்டுகளைப் பெற்றனர். ஆனால், அரசினர் நியூ டீல் கொள்கையைப் பின்பற்றிப் பல நடவடிக்கைகளை எடுத்த பின், சோஷலிசக் கட்சி தன் வலிமையை இழந்தது. பொதுவுடைமைக் கட்சி என்றுமே அமெரிக்காவில் ஆதரவு பெறவில்லை. மிகவும் வலிமை பெற்றிருந்த காலத்தில் இக் கட்சியில் 75,000 பேர்களே இருந்தனர். 1935-க்குப் பின் 1945-க்குள் இக் கட்சியின் வளர்ச்சி உச்சநிலையை அடைந்தது. அதற்குப் பின் பொதுவுடைமைக் கட்சி வீழ்ச்சியடைய ஆரம்பித்துவிட்டது. மற்ற நாடுகளில் பொதுவுடைமை முறையை ஆதரித்தவர்கள் அமெரிக்காவிலும் இக் கட்சியை ஆதரித்தனர். அவர்கள் அரசினர் அதிகாரம் பெருகவேண்டுமென்று விரும்பினார்கள். உண்மையாகவே நியூ டீல் கொள்கையைப் பின்பற்றியபொழுது அரசாங்கத்தின் அதிகாரம் பெருகியது. ஆனால், பொதுவுடைமைக் கட்சியினருடைய முயற்சி இதற்குக் காரணம் என்று சொல்லமுடியாது. முதலாளித்துவ முறையைக் காப்பாற்றவேண்டும் என்ற அவாவே இதற்கு முக்கியமான காரணமாகும். சமுதாயத்தில் உள்ள சில தீமைகளை ஒழிக்கவும், பல இன்னல்களுக்கிலக்கான மக்களைக் காப்பாற்றுவதற்காகவுமே அரசாங்கம் நியூ டீல் கொள்கையைப் பின்பற்றியது. இக் கொள்கையை ஆதரித்தவர்கள் சோஷலிச முறையிலும், மார்க்ஸின் (Marx) தத்துவங்களிலும் ஈடுபாடில்லாதவர்கள். இத் தத்துவங்களை அவர்கள் அறியவும் இல்லை. அவர்கள் அன்றாடம் எழுந்த பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்காகச் சில நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டுமென்று கருதினார்கள்.

நியூ டீல் தத்துவத்தை ஆதரித்த பொருளாதார வல்லுநர்களுள் ஜான் மேனார்ட் கீன்சு (John Maynard Keynes) முக்கியமானவர். அவருடைய கருத்துகளை 1935-க்குப் பிறகு பலர் அறிந்தனர். கீன்ஸ் ஒரு நாட்டைச் சேர்ந்தவர் என்று நாம் கருதக்கூடாது. அவர் அகில உலகத்திற்குச் சொந்தமானவர். அவர், தேவை ஏற்படும்பொழுது அரசாங்கம் பொருளாதார

விவகாரங்களில் தலையிடவேண்டும் என்ற கொள்கையை ஆதரித்தார். 'தலையிடாக் கொள்கை'யில் அவர் நம்பிக்கை கொள்ளவில்லை. வட்டி வீதங்கள் குறைவாக இருந்தால் தொழிலதிபர்கள் அதிகமாக முதலீடு செய்வார்கள், செழிப்பான காலம் தொடங்கும் என்ற கருத்தை அவர் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. மந்தகாலத்தில் சேமிப்புகள் குறையுமென்றும், செழிப்பான காலத்தில் அவை அதிகரிக்கும் என்றும் அவர் எடுத்துக் காட்டினர். செழிப்பான காலத்தில்கூட, மக்களுடைய தேவை சில எல்லைகளுக்குட்பட்டிருப்பதால், முதலாளிகள் அளவுக்கு மீறி முதலீட்டுக்காகப் பணத்தைதை (சேமிப்பை) நாடமாட்டார்கள். இடைவிடாமல் முதலீடு செய்துகொண்டேயிருந்தால்தான் செழிப்பான காலம் தொடர்ந்து நீடிக்கும். ஆகையால், பொருளாதார வீக்கத்தை அடுத்து ஒரு வீழ்ச்சியும் மந்தமும் ஏற்படுவது இயற்கையேயாகும்.

வர்த்தகச் சகடத்தின் செழிப்பான காலத்தைத் தொடங்குவதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கைகள் எடுத்து, வேலை வாய்ப்புகளையும், மக்களுடைய (பொருள்களை) வாங்கும் சக்தியையும் பெருக்கவேண்டும். இப்படிச் செய்வதால் முதலீடு பெருகும்; தொழில்களும் வளர்ச்சியடையும். இதற்குப் 'பற்றுக்குறை நிதியாக்கம்' (deficit spending) செய்ய வேண்டும். இப்படிச் செய்வதால் வீழ்ச்சியடைந்த பொருளாதாரத்தை மீண்டும் சீர்படுத்தியமைக்கலாம். இக் கொள்கையைத்தான் 'நியூ டீல் கொள்கை' என்றழைத்தனர். கீன்ஸ் எழுதிய 'The General Theory of Employment, Interest and Money' (1936) என்ற நூலில் இக் கொள்கையின் அடிப்படைத் தத்துவங்களையும் கோட்பாடுகளையும் நன்கு விளக்கியுள்ளார். அவருடைய நூலை நியூ டீல் பொருளாதார வல்லுநர்களுடைய வேத புத்தகம் என்றே நாம் குறிப்பிடலாம். கீன்ஸ் தொன்மைப் பொருளாதாரத்துறையினருடைய கோட்பாடுகளைத் தகர்த்தெறிந்தார். அவருடைய கருத்துகள் அமெரிக்கப் பொருளாதார வல்லுநர்களுடைய கோட்பாடுகளைப் பாதித்தது.

அரசியல் விளைவுகள்

பொருளாதார மந்தத்தின் காரணமாகச் சில அரசியல் விளைவுகள் ஏற்பட்டன. ஜனதிபதி மன்ரோ பதவியில் இருந்த காலத்தில்தான் மந்தங்கள் ஏற்படவில்லை. அவரை எதிர்க்க அக் காலத்தில் வலிமைபெற்ற அரசியல் கட்சிகள் எதுவும் இல்லை. ஆனல், ஹூவர் காலத்தில் மந்தம் ஏற்பட்டது.

1930ஆம் ஆண்டு நடந்த தேர்தலுக்குப் பின் கீழ்சபையிலும், செனெட் சபையிலும் குடியரசுக் கட்சியினர் தம் செல்வாக்கை இழந்து, சிறுபான்மையோர் ஆகிவிட்டனர். ஹூவர் நிலைமையைச் சமாளிக்கச் சரியான நடவடிக்கைகள் எடுக்கவில்லை. மந்தத்தை ஓரளவு கட்டுப்பாடு செய்வதற்கு வேண்டிய முயற்சியையே செய்தார். ஆகையால், அவரை 1932ஆம் ஆண்டு நடக்க இருந்த தேர்தலில் மக்கள் ஆதரிக்கமாட்டார்கள் என்பது தெளிவாயிற்று. மந்தத்தின் கொடுமையை நீக்க அவர் ஏற்பாடுகள் செய்தார். இதை எவரும் மறுக்க முடியாது. ஆனால், போதிய அளவிலும் தகுந்த நேரத்திலும் அரசாங்கம் நடவடிக்கைகள் எடுக்கவில்லை என்பது உண்மை.

1932-ல் இரு அரசியல் கட்சிகளும் ஒரே விதமான கொள்கையை ஆதரித்தன. அவை மதுவிலக்கு (prohibition) பற்றிய கருத்துகளையும் வெளியிட்டன. ஆனால், மந்தத்தை எப்படி நீக்குவது என்பதே நாட்டின் முக்கியமான பிரச்சினையாகும். ஹூவரும் அவரது கட்சியினரும் குடியரசுக் கட்சியின் சாதனைகளைப்பற்றியும், அரசாங்கம் எடுத்த நடவடிக்கைகளைப்பற்றியும் பெருமையாகப் பேசினர். ஜனநாயகக் கட்சியினர் எதையும் சாதிக்க முடியாதென்பது இவர்கள் கூற்று. அவர்கள் பதவிக்கு வந்தால் நிலைமை மேலும் மோசமாகும் என்று குடியரசுக் கட்சியினர் கூறினார்கள். ஜனநாயகக் கட்சியின் தலைவரான ஃபிராங்லின் டி. ரூஸ்வெல்ட் (Franklin D. Roosevelt) என்பவர் பல சொற்பொழிவுகள் செய்து தன் கருத்துகளை வெளியிட்டார். அவர் பொதுவாகத் தன் கருத்துகளை வெளியிட்டார். புதிய கொள்கை ஒன்றைப் பின்பற்றியே பொருளாதார மந்தத்தை நீக்கவேண்டுமென்று அவர் கூறினார். தான் பதவிக்கு வந்தால் நியூ டீல் கொள்கையை பின்பற்றுவதாக அவர் உறுதிமொழி கூறினார். 1932ஆம் ஆண்டு நடந்த தேர்தலில் ஜனநாயகக் கட்சியினர் வெற்றியடைந்தார்கள். இராச்சியங்களில் நடந்த தேர்தல்களிலும் அவர்கள் வெற்றியடைந்தார்கள். 1919-லிருந்து ஜனநாயகக் கட்சியினர் அரசியல் அதிகாரத்தைக் கைப்பற்றவில்லை. 1932-ல்தான் சட்டசபையிலும் நிருவாகத்துறையிலும் அவர்கள் மீண்டும் அதிகாரத்தைக் கைப்பற்றினர். 'நியூ டீல்' என்றால் என்ன என்பதையே ஒருவரும் புரிந்துகொள்ளவில்லை. ஜனநாயகக் கட்சியின் கொள்கையைச் செயற்படுத்த ஒரு வாய்ப்புக் கிடைத்தது.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

Soule, George, 'Prosperity Decade,' chaps. 13, 14.

Mitchell, Broadus, 'Depression Decade,' chaps. 1-3.

Faulkner, H. U., 'From Versailles to the New Deal,' chaps. 10, 11.

Mitchell, W. C., 'Business Cycles,' Encyclopædia of the Social Sciences, Vol. III, pp. 92–106.

Clark, J. M., 'Strategic Factors in Business Cycles,' pp. 96–124.

Schlesinger, A. M., Jr., 'The Crisis of the Old Order,' chaps. 19–27.

30. நியூ டீல் கொள்கை

நியூ டீல் கொள்கையின் ஆரம்பம்

1933ஆம் ஆண்டு, மார்ச்சு மாதம் 4ஆம் தேதி ஃபிராங்லின் டி. ரூஸ்வெல்ட் பதவிக்கு வந்தபொழுது, பொருளாதார நிலைமை மிகவும் கேவலமாக இருந்தது. எதிர்காலத்தைப்பற்றிய நம்பிக்கையைப் பலர் இழந்துவிட்டனர். முன்பு இருந்த அளவில் 60 சதவீதத்திற்குமேல் தொழில் குறைந்துவிட்டது. கடந்த 30 ஆண்டுகளில் அமெரிக்கர்கள் காணாத அளவுக்கு ஏற்றுமதி குறைந்துவிட்டது. பொருள்களின் விலைகள் மிகவும் குறைந்துவிட்டன. பாங்குமுறையும் கடன் கொடுக்கும் முறையும் சீர்குலைந்துவிட்டன. 1932-ல் 1,400 பாங்குகள் திவாலாகிவிட்டன. 1933-ல் நிலைமை மேலும் மோசமாயிற்று. ஃபிப்ரவரி மாதம் 14ஆம் தேதி டெட்ராய்ட்டில் (Detroit) உள்ள பாங்குகள் கவிழ்ந்தவுடன் நெருக்கடி உச்சநிலையை அடைந்தது. மிச்சிகன் மாநிலத்தில் அரசினர் எட்டு நாட்களுக்குக் கடன் வசூலைச் சட்டப்படி நிறுத்திவைத்தனர். மற்ற மாநிலங்களும் இதே நடவடிக்கையை எடுத்தன. மார்ச்சு மாதம் 2ஆம் தேதிக்குள் 21 மாநிலங்கள் சட்டப்படி கடன் வசூலை நிறுத்திவைத்தன. கொலம்பியா மாவட்டத்திலும் இதே சட்டத்தை இயற்றினார்கள். அங்கு பாங்குகள் சில சிறப்பான கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டிருந்தன. ரூஸ்வெல்ட் பதவியேற்ற நாள் நியூயார்க்கிலும் இல்லினாய்ஸிலும் பாங்குகளுக்கு விடுமுறை கொடுத்திருந்தனர். பங்குமாற்று நிலையங்களும், மற்ற மார்க்கெட்டுகளும் மூடப்பட்டிருந்தன. நாட்டு நிதியின் மிக முக்கியமான கேந்திரங்கள் இந்த நிலையில் இருந்தன.

தேர்தலுக்கு முன் ரூஸ்வெல்ட் தனது கருத்துகளைத் திட்டவட்டமாக வெளியிடவில்லை. 1933-ல் நிலைமையை நன்கு உணர்ந்து மந்தத்தை நீக்கத் தகுந்த ஏற்பாடுகளை விரைவில் எடுத்தார். அவர் காங்கிரஸ் சபையைக் கூட்டினார். மார்ச்சு

மாதம் 6ஆம் தேதி நாடெங்கும் கடன் வசூலைச் சட்டப்படி நிறுத்திவைத்தார். அரசினர் மக்களுக்கு முன்போல் செலாவணிக்குப்பதிலாகப் பொன்னைக் கொடுக்கக்கூடாதென்று ஆணையிட்டார். பொன்னை வெளிநாடுகளுக்கு அனுப்புவதையும் தடை செய்தார். காங்கிரஸ் சபை மார்ச்சு மாதம் கூடி 9ஆம் தேதி அவசரப் பாங்குமுறைச் சட்டத்தை (Emergency Banking Act) இயற்றியது. இச் சட்டம் ஜனாதிபதியின் ஆணையை அங்கீகரித்தது. இச் சட்டப்படி ஜனாதிபதி கடன் கொடுத்தல், செலாவணி முறை, பொன், வெள்ளி, அயல் நாட்டுச் செலாவணி முதலியவைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்யலாம். சட்டப்படி கருவூலச் செயலாளர், நாட்டிலுள்ள பொன்னையும், பொன் பத்திரங்களையும் கைப்பற்றலாம். நெருக்கடியைச் சமாளிக்க முடியாத பாங்குகளைக் காப்பாற்றுவதற்காக காம்ப்ட்ரோலர் (Comptroller) பாதுகாப்பாளர்களை நியமனம் செய்யலாம். ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறையின் அங்கத்தினர்களாகிய தேசீய பாங்குகளும், இராச்சிய பாங்குகளும் ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறையின் அனுமதியைப் பெற்ற பின்பே மீண்டும் பணியாற்றலாம். புனரமைப்பு நிதிக் கார்ப்பரேஷன் வலிமையை இழந்த பாங்குகளுடைய முன்னுரிமைப் பங்குகளை வாங்கிக்கொள்ளலாம், அல்லது அவைகளை ஈடாகப் பெற்றுக் கொண்டு அவைகளுக்குக் கடன் கொடுக்கலாம். கடன் கொடுப்பதில் ஏற்பட்ட நெருக்கடியை நீக்குவதற்காக ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகளுக்கு மிகுதியான அளவில் செலாவணித் தாள்களை வெளியிடுவதற்கு அதிகாரம் கொடுத்தனர். 1933ஆம் ஆண்டு, மார்ச்சு மாதம் 13ஆம் தேதி கடன் கொடுத்தவர்கள், சட்டப்படி கொடுத்த கடன் தொகையை வசூல்செய்ய அதிகாரம் பெற்றனர். ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறையின் அனுமதியைப் பெற்ற பாங்குகள் மீண்டும் பணி புரியத் தொடங்கின. இந்த பாங்குகள் நல்ல நிலைமையில் இருந்தன. அரசினர் உதவியுடன் இவை செம்மையான முறையில் தொண்டாற்ற முடியும். 73ஆவது காங்கிரஸ் சிறப்புக் கூட்டத்தில் மேலும் பல சட்டங்களை இயற்றி நியூ டீல் கொள்கையைச் செயலாற்றியது. பொருளாதார நிலையைச் சீர்திருத்துவதே இச் சட்டங்களின் நோக்கமாகும்.

நியூ டீல் கொள்கையைப்பற்றிய விவரங்களைக் கூறுவதற்கு முன், அதைப்பற்றிப் பொதுவான சில உண்மைகளை இங்குக் காண்போம். இவ்வுண்மைகளைக்கொண்டே நியூ டீல் சட்டங்களிடையே உள்ள தொடர்பை நாம் அறியலாம். மீட்சித் திட்டங்கள் இரு முக்கியமான நோக்கங்களைக் கொண்

டிருந்தன. சில சட்டங்கள் ஒரே நோக்கத்தைக் கொண்டிருந்தன. சில காரணங்களுக்காகத் தனிப்பட்ட சட்டங்களையும் இயற்றினார்கள். நாட்டை மந்தத்திலிருந்து விடுவிப்பதே இச் சட்டங்களின் முக்கியமான நோக்கமாகும். நாட்டின் பொருளாதார வீழ்ச்சிக்குக் காரணமாக இருந்த தீய சக்திகளைக் கட்டுப்பாடு செய்வது இரண்டாவது நோக்கமாகும். மேற்கூறிய இரண்டு நோக்கங்களுடன் மூன்றாவது நோக்கம் ஒன்று தொடர்புகொண்டிருந்தது. வலுவற்ற பொருளாதாரத் துறைகளாகிய தொழிலாளர்துறை, விவசாயத்துறை முதலியவைகளுக்குப் புதிய வலிமையைக் கொடுப்பதே மூன்றாவது நோக்கமாகும். நிதித் துறையையும் தொழில் துறையையும் மத்திய அரசாங்கத்தின் கண்காணிப்புக்குட்படுத்தவும் ஏற்பாடுகள் செய்தனர். 'நமது பொருளாதார அமைப்பில் ஒரு சமநிலை இருக்கவேண்டும். தொழிலும் விவசாயமும் பொருளாதார அமைப்பில் தகுந்த இடங்களைப் பெறவேண்டும். தொழிலாளர்களும், முதலாளிகளும், பண்டங்களைப் பயன்படுத்துவோரும் இச் சமநிலையைப் பாதிக்காமல் அவரவர்கள் தமக்குரிய இடத்தைப் (நாட்டின் பொருளாதார அமைப்பில்) பெறவேண்டும். நாம் விரிவடைந்த ஓர் உள்நாட்டு மார்க்கெட்டையும் ஏற்படுத்தவேண்டும், நமது ஏற்றுமதியும் இறக்குமதியும் மிகுதியடையவேண்டும்' என்று ரூஸ்வெல்ட் கூறினார்.

மேற்கூறிய நோக்கங்களைச் செயலாற்றுவதற்குத் திட்டங்களை வகுக்கவேண்டியிருந்தது. ஆகையால், உற்பத்தித் துறையில் அரசினர் கண்காணிப்பும் மேற்பார்வையும் மிகுதியடைந்தன. இதன் விளைவாக மத்திய அரசாங்கத்தின் அதிகாரம் பெருகியது. ஆனால், சிலர் கருதியபடி அமெரிக்காவில் சோஷலிசம் வளர்ச்சியடையவில்லை. 'நியூ டீல் கொள்கை', பொருளாதார அமைப்பில் அடிப்படையான மாறுதல்களைப் புகுத்தவில்லை, முதலாளித்துவ முறையின் முக்கியமான அம்சங்கள் மாறாமல் அப்படியே இருந்தன. உற்பத்திச் சாதனங்கள் தனிப்பட்டோர் வசமே இருந்தன. இலாப நோக்குடனேயே உற்பத்தி செய்தனர். நியூ டீல் கொள்கை முதலாளித்துவ முறையைக் காப்பாற்றியது என்றே கூறலாம். இக் கொள்கை முழு வளர்ச்சி பெற்றவுடன் பலர் இதை 'முதல் நியூ டீல் கொள்கை' என்றும், 'இரண்டாம் நியூ டீல் கொள்கை' என்றும் பாகுபாடு செய்தனர். முதன்முதலில் அரசினர் தனிப்பட்ட உற்பத்தியாளருடைய ஒத்துழைப்பைக் கொண்டே பொருளாதார மீட்சியைத் துவக்க முயற்சி செய்தனர். 'விலைகளை உயர்த்துவதற்கு அரசினர் ஏற்பாடுகளைச் செய்

தனர். விலைகள் உயர்ந்தால் இலாபமும் கூலிகளும் உயரும். வருமானம் மிகுதியடைவதால் மக்கள் அதிகமாகப் பொருள்களை வாங்குவார்கள். இது பொருளாதார மீட்சிக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுக்கும்."[1] இரண்டாம் நியூ டீல் கொள்கைப்படி 1935-லிருந்து அரசாங்கம் நிலையான சீர்திருத்தங்களைச் செய்ய முயற்சி செய்தது. சமுதாயத்தில் பின்தங்கியவர்களுடைய நிலைமையைச் சீர்படுத்தவும், அவர்களுக்குப் பொருளாதாரப் பாதுகாப்பு அளிக்கவும் அரசாங்கம் முயற்சி செய்தது.

அரசினர் ஒரு சிறந்த திட்டத்துடன் நியூ டீல் கொள்கையைச் செயலாற்ற ஆரம்பிக்கவில்லை. அரசினர் நிலைமையைச் சமாளிக்க ஒரு சோதனையைச் செய்தனர். அதன் விளைவாக நியூ டீல் கொள்கை வளர்ச்சியடைந்தது. முந்திய ஆண்டுகளில் பின்பற்றிய முறைகளை அடிப்படையாகக்கொண்டு திட்டங்களை வகுத்தனர். தொழிலதிபர்களுடைய ஆலோசனைகளையும் நிதித்துறையில் அனுபவம் பெற்றவர்களுடைய ஆலோசனைகளையும் ஜனாதிபதி ஏற்றுக்கொண்டார். ஆனால், பல்கலைக் கழக அறிஞர்களுடைய ஆலோசனைகளையே அவர் பெரும்பாலும் நாடினார். சட்டங்களும் கொள்கைகளும் மட்டுமே நிலைமையைச் சீர்படுத்தின என்று நாம் கருதக் கூடாது. பொருளாதார அமைப்பில் மக்களுடைய நம்பிக்கை மீண்டும் வளர்ச்சியடைந்தது. இதனால், பொருளாதார மீட்சி ஆரம்பித்தது. ஜனாதிபதி பாங்கு நெருக்கடியைத் திறமையுடன் சமாளித்தார். மேலும், அரசினர் மந்தத்தைத் தடை செய்ய விரைவில் நடவடிக்கைகள் எடுத்ததால், மக்கள் மீண்டும் நல்ல காலம் வரும் என்று நம்பிக்கை கொண்டனர்.

செலாவணியும் கடன் முறையும்

அரசினர் செலாவணியையும் கடன் முறையையும் ஒழுங்கு படுத்த ஒரு திட்டம் வகுத்தனர். நியூ டீல் கொள்கையின் ஒரு கூறுகிய இத் திட்டம் மூன்று நோக்கங்களைக் கொண்டிருந்தது. அதாவது, பணவீக்கத்தை ஏற்படுத்த வேண்டும்; பாங்கு முறையைச் சீர்திருத்தி அமைக்கவேண்டும்; பொருள்களை விற்பனை செய்யும் நிறுவனங்களைச் சீர்திருத்தி அமைக்க வேண்டும். பணவீக்கம் வேண்டுமென்று எல்லோரும் அரசினரிடம் முறையிட்டனர். 1933ஆம் ஆண்டு அரசாங்கம் இந்த வேண்டுகோளுக்கிணங்க வேண்டியதாயிற்று. நாட்டு

[1] Basil Rauch, 'The History of the New Deal', 1933—1938, p. 157.

மக்கள்தொகையில் பெரும்பான்மையோர் கடன் வாங்கின வர்களாக இருந்ததால், இவர்கள் பல தொல்லைகளுக்கிலக்கானார்கள். ஏனெனில், இவர்கள் கடன் வாங்கும்பொழுது டாலர் குறைந்த மதிப்பைக் கொண்டிருந்தது. ஆனால், மந்தகாலத்தில் டாலருடைய மதிப்பு உயர்ந்துவிட்டது. இவர்களுடைய கடன் பளுவு மிகுதியடைந்துவிட்டது. டாலருடைய மதிப்பைக் குறைக்காவிடில் சமுதாயத்தின் பல வகுப்பினரிடையே ஒரு சமநிலையை ஏற்படுத்த முடியாது. ஆகையால், பணவீக்கத்தை மக்கள் வரவேற்றனர். பொருளாதார வீழ்ச்சியைத் தடை செய்வதற்குப் பணவீக்கம் உதவிபுரியும் என்பதைப் பலர் உணர்ந்தனர். 'எல்லாப் பண்டங்களின் மதிப்பையும் உயர்த்த வேண்டுமென்று நாம் முடிவு செய்துவிட்டோம். நிலைமையைச் சமாளிக்க இருவழிகள் உள. கடனைத் திருப்பிக் கொடுக்க முடியாமல் சிலர் திவாலாகலாம். அவர்கள் பணம் செலுத்தாமைக்காக அடைமான மீட்புரிமையை ஒழித்துவிடலாம். இப்படிச் செய்வதால் கடன் தொகையின் மதிப்பை அடைமானச் சொத்தின் மதிப்பைவிடக் குறைத்துவிடலாம்; அல்லது அடைமானச் சொத்துகளின் மதிப்பைக் கடன் தொகையைவிட உயர்த்தலாம். இவ்விருவழிகளில் அடைமானச் சொத்துகளின் மதிப்பை உயர்த்துவதே சாலச் சிறந்ததாகும்; நேர்மையான வழியும் ஆகும். இவ் வழியைப் பின்பற்றினால் மக்களுக்கு இன்னல்கள் விளைவிக்காமல் பிரச்சினைக்கு ஒரு முடிவு காணலாம்' என்று ரூஸ்வெல்ட் கூறினார்.

1933ஆம் ஆண்டு, மார்ச்சு மாதம் 9ஆம் தேதி அரசினர் அவசர பாங்குச் சட்டத்தை இயற்றி, மேலும் அதிகமான கடன் வசதிகளை மக்களுக்குக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்தனர் என்று நாம் முன்பே குறிப்பிட்டோம். பொன்னையும் பொன் பத்திரங்களையும் மக்கள் பதுக்குவதைச் சட்டம் தடை செய்தது. பொன்னை வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதியும் செய்யக் கூடாது. மே மாதம் விவசாயிகளுக்கு உதவி செய்வதற்காகவும், பணவீக்கத்தை ஏற்படுத்துவதற்காகவும் அரசாங்கம் ஒரு சட்டத்தை இயற்றியது.

இதை 'முதல் விவசாய அட்ஜெஸ்ட்மென்ட் சட்டம்' என்றும் அழைத்தனர். செலாவணி வெளியீட்டைப் பெருக்கு வதற்கு இச் சட்டம் இடம் கொடுத்தது. (1) இச் சட்டப்படி ஜனாதிபதி ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகளை 3,000,000,000 டாலர்கள்வரை மக்களுக்குக் கடன் வசதி கொடுக்கும்படி ஆணையிடலாம். (2) 3,000,000,000 டாலர்களுக்குச் சமமான ஆணைச் செலாவணித் தாள்களை அரசினர் வெளியிடலாம். அரசாங்கம்

வாங்கிய கடனைத் திருப்பிக் கொடுப்பதற்கே இந்தச் செலாவணித் தாள்களைப் பயன்படுத்தலாம். ஆனால், இவை சட்டபூர்வமான செலாவணித் தாள்களாக இருந்தன. பொதுக் கடனையும் தனிப்பட்டோர் கடனையும் திருப்பிக் கொடுப்பதற்கு இந்தச் செலாவணித் தாள்களைப் பயன்படுத்தலாம். (3) ஜனாதிபதி பொன் டாலரை 50 சதவீதம்வரை (மறைமுகமாக) 'மதிப்புக் குறைப்பு' (devalue) செய்யலாம். (4) அயல் நாடுகள் கொடுக்கவேண்டிய கடனுக்காக வெள்ளி உலோகத்தை 200 மிலியன் டாலர்கள்வரை ஏற்றுக்கொள்ளலாம். ஓர் அவுன்ஸ் வெள்ளியை 50 சென்டுகளுக்குமேல் விலை கொடுத்து வாங்கக்கூடாது. அயல்நாடுகள் போர்க்காலத்தில் அமெரிக்காவிடமிருந்து பெற்ற கடனைத் திருப்பிக் கொடுப்பதற்கு வெள்ளியைப் பயன்படுத்தலாம். (5) ஜனாதிபதி தன் விருப்பம்போல் வெள்ளிக்கும் பொன்னுக்கும் இடையே ஒரு விகிதத்தை ஏற்படுத்தி, தடையற்ற முறையில் வெள்ளி நாணயங்களை வெளியிடலாம். அதாவது, அவர் தம் விருப்பம் போல் பணவீக்கத்தை ஏற்படுத்தலாம். கிரீன்பாக்குகளை மிகுதியான அளவில் வெளியிடவேண்டுமென்று சிலர் ஒரு காலத்தில் முறையிட்டனர். ஜனாதிபதி இப்பொழுது செலாவணி வெளியீட்டைப் பெருக்க அதிகாரம் பெற்றார். 1880-லிருந்து 1900 வரை பலர், அரசாங்கம் வெள்ளி உலோகத்தை மிகுதியான அளவில் வாங்கவேண்டுமென்று முறையிட்டனர். ஜனாதிபதி, 1933-க்குப் பின் இந்த உலோகத்தை விருப்பம்போல் வாங்கலாம்.

1933ஆம் ஆண்டு, மார்ச்சு மாதம் 10ஆம் தேதி அரசினர் ஆணைப்படி பணவீக்கம் ஆரம்பமாயிற்று. பொன் உலோகத்தை அயல்நாடுகளுக்கு அரசினர் உத்தரவுடனே ஏற்றுமதி செய்யலாம். ஏப்ரல் மாதம் 5ஆம் தேதியிலிருந்து பொன்னையும் பொன் உலோகத்தையும் மக்கள் பதுக்குவதைச் சட்டம் தடை செய்தது. இந்த நடவடிக்கை பொன் நாணயத் திட்டத்தை நீக்கிவிட்டது. ஆனால், அரசினர் ஏராளமான பொன்னை வைத்துக்கொண்டிருந்ததால், மேற்கூறிய நடவடிக்கையை 'அச்சமுற்ற மனநிலையின்' (psychological reserve) விளைவு என்று பொருளாதார வல்லுநர்கள் கூறினார்கள். அரசினருடைய அச்சத்தை ஜூன் மாதம் 5ஆம் தேதி இயற்றிய பொன் தள்ளுபடிக் கூட்டுத் தீர்மானம் (Gold Repeal Joint Resolution) எடுத்துக்காட்டியது. இத் தீர்மானத்தின்படி மக்கள் பொன்னைச் சட்டபூர்வமான செலாவணியாகப் பயன்படுத்தக்கூடாது. 1933ஆம் ஆண்டு வசந்த காலத்திலும்,

கோடைகாலத்திலும் விலைகள் உயர ஆரம்பித்தன. இதற்குப் பின் அரசாங்கம் மேலும் செலாவணித் துறையில் மாறுதல்களைப் புகுத்துவதை நிறுத்திவிட்டது. இலையுதிர் காலத்தில் மீண்டும் விலைகள் இறங்க ஆரம்பித்ததால், மக்கள் பணவீக்கம் வேண்டுமென்று மீண்டும் கிளர்ச்சி செய்தனர்.

இதுவரை ஜனாதிபதி, காங்கிரஸ் சபையிடமிருந்து பெற்ற அதிகாரங்களுள் ஒன்றை மட்டுமே பயன்படுத்திப் பணவீக்கத்தை ஏற்படுத்தினர். ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் 600,000,000 டாலர்களைக் கொடுத்து அரசினர் பத்திரங்களை வாங்கியதால், 600,000,000 டாலர்கள் புழக்கத்தில் வந்தன. அக்டோபர் மாதம் அரசாங்கம் டாலர் நாணயத்தில் முன்பைவிடக் குறைவான பொன்னையே சேர்க்க வேண்டும் என்று முடிவு செய்தது. செப்டம்பர் மாதத்திலிருந்து அரசினர் உற்பத்தியாளர்களிடம் பொன்னை வாங்கி உலகத்தில் நிலவிய விலையில் அதை விற்பனை செய்ய முன்வந்தது. ஆனால், இப்படிச் செய்ததால் எதிர்பார்த்த பயன் ஏற்படவில்லை. ஆகையால், அரசினர், புனரமைப்பு நிதிக் கார்ப்பரேஷன் நிர்ணயம் செய்த விலையைக் கொடுத்துப் பொன்னை வாங்கினர். பழைய சட்டப்படி ஓர் அவுன்சு தங்கத்தின் விலை 20.67 டாலராக இருந்தது. ஆனால், இந்த விலையை 31.36 டாலராக உயர்த்தினர். 1934ஆம் ஆண்டு, ஜனவரி மாதம், 16 ஆம் தேதி இதை 34.45 டாலராக மாற்றியமைத்தனர். அரசினர் பொன்னை வாங்கிக்கொண்டு அதற்குப் பதிலாக முன்பைவிட மிகுதியான தொகையைக் கொடுத்தனர். தங்கத்தின் விலையை உயர்த்தியதால் டாலரின் மதிப்பைக் (மறைமுகமாக) குறைத்தனர். டாலரின் மதிப்பு குறைந்த போதிலும் விலைகள் உயரவில்லை. இதைக் கண்டு பலர் வியப்படைந்தனர். டிசம்பர் மாதம் 21 ஆம் தேதி, ஓர் அவுன்சு $64\frac{1}{2}$ சென்டுகள் வீதம் அமெரிக்காவில் உற்பத்தியான வெள்ளி உலோகம் முழுவதையும் வாங்கவேண்டுமென்று ஜனாதிபதி கருவூலத்திற்கு ஆணையிட்டார். மேலே விளக்கிய பொன் திட்டத்தை ஆதரித்தவர்கள் இந்த ஆணையைக் கண்டு வியப்படைந்தனர். அப்பொழுது வெள்ளி உலோகம் அரசினர் நிர்ணயித்த விலையைவிட $21\frac{1}{2}$ சென்டுகள் குறைவான விலையிலேயே மார்க்கெட்டில் விற்பனை செய்யப்பட்டது.

1933ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் ஜனாதிபதி பொன் உலோகத்தை வாங்குவதற்குத் திட்டம் வகுத்தபொழுது, நாடு 'நிருவகிக்கப்படும் செலாவணி முறையைப்' பின்பற்றப் போவதாகக் கூறினர். பழைய (மதிப்புக் குறைப்புக்குமுன்

புழக்கத்திலிருந்த) டாலர் கணக்குப்படி, அந்த நாணயத்தின் மதிப்பை மேலும் 50-லிருந்து 60 சென்டுகள் வரை குறைக்க வேண்டுமென்று ஜனுதிபதி விரும்பினுர். அதாவது, 50-லிருந்து 60 சென்டுகள்வரை மதிப்புள்ள பொன்னை டாலர் நாணயத் திலிருந்து நீக்கிவிட வேண்டுமென்று அவர் கருதினுர். மேற்கூறிய எல்லைகளுக்குள் டாலரின் மதிப்பை நிலைநாட்டுவ தற்கு ஜனுதிபதி அதிகாரம் கொடுக்க வேண்டுமென்று காங்கிரஸ் சபையைக் கேட்டார். ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்கு வைத்திருந்த பொன்னைக் கருவூலம் வைத்திருக்க வேண்டு மென்றும் அவர் கருதினுர். நாணய மதிப்புக் குறைப்பினுல் அரசினர் பெறும் இலாபத்தைப் பயன்படுத்தி 2,000 மிலியன் டாலர்கள்கொண்ட ஒரு நிதியை நிறுவி, அதை டாலர் நாணயத்தின் மதிப்பை நிலை நாட்டுவதற்குப் பயன்படுத்த வேண்டுமென்று ஜனுதிபதி கருதினுர். 1934 ஆம் ஆண்டு அரசினர் இயற்றிய பொன் காப்பு நிதிச் சட்டப்படி (Gold Reserve Act) ஃபிப்ரவரி மாதத்திலிருந்து டாலருடைய மதிப்பு, அதன் பழைய மதிப்பில் (1900-க்குமுன் இருந்த மதிப்பு) 59.06 சதவீதத்திற்குச் சமமாக இருந்தது. மூன்று மாதங்களுக்குப் பின் டாலருடைய மதிப்புக் குறைப்புக்கேற்றபடி விலைகள் உயரவில்லை என்பதை எல்லோரும் உணர்ந்தனர். டாலரில் சேர்த்திருந்த பொன்னில் 40.94 சதவீதத்தைக் குறைத்த போதிலும், பண்டங்களின் மொத்த விலை 22 சதவீதமே உயர்ந்தன. வெள்ளி நாணய வெளியீட்டைப் பலர் ஆதரித் ததால், அரசியலார் 1934ஆம் ஆண்டு வெள்ளி உலோகம் வாங்கும் சட்டத்தை (Silver Purchase Act) இயற்றினுர்கள். வெள்ளி நாணய வெளியீட்டைப் பெருக்குவதே இச் சட்டத்தின் நோக்கமாகும். நாணய வெளியீட்டில் $\frac{3}{4}$ பங்கு பொன் நாணயங் களாகவும், $\frac{1}{4}$ பங்கு வெள்ளி நாணயங்களாகவும் இருக்கும்வரை வெள்ளி நாணய வெளியீட்டைப் பெருக்க வேண்டுமென்று அரசினர் முடிவு செய்தனர்.

நாணயம் கொண்டுள்ள பொன்னுக்கு ஏற்றவாறு விலைவாசிகள் மாறுபாடடையும் என்று சில பொருளியலார் கருதினுர்கள். இக் கருத்தை ஏற்றுக்கொண்டு விலைகளை உயர்த்துவதற்காக டாலரில் குறைந்த அளவு பொன்னைச் சேர்த்தார்கள். நாணயம் கொண்டுள்ள பொன்னுக்கும் விலைவாசிகளுக்கும் ஒரு தொடர்பு உண்டு என்பதை ஒருவரும் மறுக்க முடியாது. ஆனுல், இந்த முறையைப் பின்பற்றிப் பணவீக்கத்தை உடனடியாக ஏற்படுத்த முடியாது. நாட்டில் நடக்கும் வர்த்தகத்தில் 9/10 பாகத்திற்குப் பாங்குச்

செலவாணியையே (bank credit) மக்கள் பயன்படுத்தியதால், அரசினருடைய பணவீக்கக் கொள்கை எதிர்பார்த்த பயனைக் கொடுக்கவில்லை. இதை உணர்ந்தபின் அரசினர் பாங்குச் செலவாணியைப் பெருக்கிப் பணவீக்கத்தை ஏற்படுத்த முயற்சி செய்தனர். செலாவணிப் பெருக்கத்தைவிட பாங்குச் செலவாணிப் பெருக்கமே முக்கியமானதென்று அரசினர் உணர்ந்தபின், அதை ஒழுங்குபடுத்துவதற்கு முயற்சி செய்தனர். ஹூவர் காலத்தில் புனரமைப்பு நிதிக் கார்ப்பரேஷன் தோன்றியதிலிருந்தே இப் புதிய கொள்கை வளர்ச்சியடையத் தொடங்கிவிட்டது. அவசரப் பாங்கு முறைச் சட்டப்படி, புனரமைப்பு நிதிக் கார்ப்பரேஷனுடைய அதிகாரங்கள் மிகுதியடைந்தன. 1934-ல் தொழில் கடனுதவிச் சட்டத்தை (Loans-to-Industry Act) இயற்றினார்கள். இதன்படி தொழில் நிறுவனங்களுக்கு 580,000,000 டாலரைக் கடனாகக் கொடுக்கலாம். உற்பத்தி அளவுக்கு மீறிப் பெருகிய நாட்டில் வலிமையற்ற நிறுவனங்களுக்குக் கடனுதவி செய்து அவைகளுக்குப் புத்துயிர் அளிப்பது சிறந்த கொள்கையல்ல என்று பலர் இச் சட்டத்தைக் குறைகூறினர். ஆனால், வேலை வாய்ப்புகளைப் பெருக்குவதற்கு மேற்கூறிய சட்டத்தை அரசினர் இயற்றவேண்டியிருந்தது.

1932-ல் ஹூவர் காலத்தில் இயற்றிய வீட்டுக் கடன் பாங்குச் சட்டமும், மற்றச் சட்டங்களைப்போல் பாங்குச் செலாவணி நிலையை ஒழுங்குபடுத்தியது. இதற்காகச் சில ஃபெடரல் பாங்குகளை நிறுவினர். இந்த பாங்குகள் நிலங்களை அடைமானமாகக்கொண்டு கடன் கொடுக்கும் பாங்குகளுக்குக் கடன் கொடுக்கலாம். 1933-ல் வீட்டுச் சுவாந்தார் கடன் சட்டத்தை (Home Owners' Loan Act) இயற்றினார்கள். வீட்டுச் சுவாந்தார்களுக்குக் கடனுதவியளிக்க ஒரு கார்ப்பரேஷனை நிறுவினார்கள். இந்தக் கார்ப்பரேஷன் பத்திர வெளியீடுமூலம் 2,000 மிலியன் டாலர்களைத் திரட்டி, 20,000 டாலர்களுக்கு மேற்படாத மதிப்பைக்கொண்ட வீடுகளுக்கு முதல் அடைமானக் கடன்களைக் கொடுக்கலாம். இந்தக் கார்ப்பரேஷனுடைய பத்திரங்களுக்காகக் கொடுக்கும் வட்டிக்கு அரசாங்கம் உறுதிமொழி கொடுத்தது. 1934-ல் பத்திரங்களின் முதலுக்கும் உறுதிமொழி கொடுத்தது. மூன்றாண்டுகளுக்கு இந்தக் கார்ப்பரேஷன் நிலச்சுவாந்தார்களுக்குக் கடன் கொடுத்தது. அதற்குப்பின் இதன் பணியை ஃபெடரல் வீட்டு நிருவாகத்துறை (Federal Housing Administration) ஏற்றுக்கொண்டது. இத்துறை நில உடைமைகளைக் கொண்ட

வர்களுடைய நஷ்டத்தையும் இன்ஷியூர் செய்தது. பணவீக்கத்தை ஏற்படுத்தும் வழிகளைப்பற்றிப் பேசும்பொழுது விவசாயத்திற்கு அளித்த கடன் வசதிகளைப்பற்றிய விவரங்களைக் குறிப்பிடவேண்டும்.

1920-க்குப்பின் ஏற்பட்ட பொருளாதார வீக்க காலத்திலும், 1930-க்குப்பின் ஏற்பட்ட மந்த காலத்திலும் அமெரிக்கப் பாங்குமுறையின் குறைபாடுகளை எல்லோரும் தெளிவாகக் கண்டனர். எக் கட்சி நிருவாகப் பொறுப்பை ஏற்ருலும் பாங்கு முறையைச் சீர்திருத்தியமைக்கவேண்டியிருந்தது. ஜனநாயகக் கட்சியினர் 1933, 1935ஆம் ஆண்டுகளில் சட்டங்கள் இயற்றிப் பாங்குமுறையைச் சீர்திருத்திஞர்கள். 1933ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தின் மிக முக்கியமான பகுதி, ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறையைச் சேர்ந்த பாங்குகள் மற்ற நிறுவனங்களுடைய பங்குகளை வாங்கும் பழக்கத்தைத் தடை செய்தது. இச் சட்டப்படி ஃபெடரல் டெபாசிட்டு இன்சூரன்சு திட்டத்தை ஆரம்பித்தனர்.[2] இச் சட்டங்கள் இயற்றிய பிறகு பாங்குகள் மற்றத் தொழிலை நடத்தக்கூடாது; பாங்குத் தொழிலை மட்டுமே நடத்தலாம். டெபாசிட்டு இன்சூரன்சு திட்டம் டெபாசிட்டர்களுடைய நலனைக் காப்பாற்றியது. டெபாசிட்டு இன்சூரன்சு திட்டப்படி ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் பெறும் டெபாசிட்டுகளை இன்ஷியூர் செய்ய வேண்டும். மாநில அதிகாரிகளால் செயலுள்ள நிறுவனங்கள் என்று ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட மாநிலப் பாங்குகளும் டெபாசிட்டு இன்சூரன்சு திட்டத்தில் சேரலாம். மேலும், 1933ஆம் ஆண்டுச் சட்டம், ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் பங்குமாற்று நிலையங்களுக்கு ஊகவாணிகத்திற்காகக் கொடுக்கும் தொகையைக் குறைத்தன.[3] இச் சட்டம் தேசியப் பாங்குகளுடைய அதிகாரங்களை அதிகரித்து, அவைகளுக்குக் கிளைகளை நிறுவ அனுமதி கொடுத்தது. ஆனுல், எந்த மாநில அரசாங்கங்கள் கிளைகளை ஆரம்பிப்பதற்கு அனுமதியளிக்கின்றனவோ, அந்த மாநிலங்களில்தான் கிளைகளை ஆரம்பிக்க முடியும். தேசியப் பாங்குகள் அயல்நாட்டுப் பத்திரங்களை வாங்கக்கூடாது. தனிப்பட்ட பாங்குகள் உறுதிமொழி கூறும் தொழிலையும் (under-writing) பத்திரங்களை விற்பனை செய்யும் தொழிலையும் மேற்கொள்ளக்கூடாது. திவாலான பாங்குகளைக்

[2] 1935-ல் ஒவ்வொரு கணக்கிலும் (account) 5,000 டாலர்களை இன்ஷியூர் செய்யலாம்.

[3] அதாவது, ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறையைச் சேர்ந்த பாங்குகள், பங்குமாற்று நிலையங்களில் தொழில் செய்வோருக்குக் கடன்கொடுக்க முடியாது.

கலைப்பதற்கு (liquidate) எளிய முறையை வகுத்தனர். தொழில் பாங்குகளும், சேவிங்ஸ் பாங்குகளும் நாட்டு பாங்கு முறையில் சேரலாம். சட்டம், மேலும் பாங்கு முறையைச் சீர்திருத்தவேண்டும் என்று பலர் கருதினார்கள். 1913-ல் ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறை தோன்றியதிலிருந்து பாங்குமுறையில் உள்ள பல அடிப்படைக் குறைபாடுகளை மேற்கூறிய சட்டம் நீக்கியது.

1935-ல் இயற்றிய பாங்குச் சட்டப்படி (Banking Act) செலாவணியும் பாங்குச் செலாவணியும் அரசினர் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டன. டெபாசிட்டு இன்சூரன்சு தொகையைக் குறைத்தனர். ஆனால், டெபாசிட்டு இன்சூரன்சு கார்ப்பரேஷன் பாங்குகளை மேற்பார்வையிடும் அதிகாரத்தைப் பெற்றது. ஃபெடரல் ரிசர்வ் சபையிலிருந்து கருவூலச் செயலாளரையும் காம்ப்ட்ரோலரையும் நீக்கி, அச் சபையின் மொத்த அங்கத்தினர்கள் எண்ணிக்கையை ஏழாகக் குறைத்தனர். அரசியல் கட்சிகளின் தலையீட்டைக் குறைத்து, ஃபெடரல் ரிசர்வ் சபையை ஒரு சுயேச்சையான சபையாக இருக்கும்படி செய்வதற்காகவே இந்த மாறுதல்களைப் புகுத்தினார்கள். 1933ஆம் ஆண்டுச் சட்டப்படி ஃபெடரல் வெளி மார்க்கட்டுக் குழு ஒன்றை நிறுவினார்கள். இக் குழு, தனிப்பட்ட பாங்குகளுடைய செலாவணிக் கொள்கையை மேற்பார்வையிடலாம். இக் குழுவில் ஏழு அங்கத்தினர்களும், ஐந்து பிராந்திய ரிசர்வ் பாங்குகளைச் சேர்ந்தவர்களும் அங்கம் வகித்தனர். இக் குழு, ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறையைச் சேர்ந்த பாங்குகளுடைய காப்பு நிதிகளை மாற்றலாம். அவைகள் வசூல்செய்த வட்டிவீதங்களையும் இக் குழு மேற்பார்வையிடலாம். ரிசர்வ் முறையைச் சேர்ந்த பாங்குகளுடைய தலைவர்களையும் உபதலைவர்களையும் இக் குழுவின் அனுமதி பெற்ற பின்பே நியமனம் செய்யலாம். 1935ஆம் ஆண்டு இயற்றிய சட்டம் சில புதிய மாறுதல்களைப் புகுத்திப் பாங்குகள் முன்பைவிட மிகுதியான தொகையைக் கடனாகக் கொடுக்க அவைகளுக்கு அதிகாரம் கொடுத்தது. சிறந்த அடைமானங்களை ஏற்றுக்கொண்டு, ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் ரிசர்வ் முறையைச் சேர்ந்த பாங்குகளுக்குக் கடன் வசதியளிக்கலாம். ரிசர்வ் முறையைச் சேர்ந்த பாங்குகள் நில உடைமைகளை அடைமானமாகக்கொண்டு பெருவாரியான கடன் வசதிகளை மக்களுக்கு அளிக்கலாம். சொத்தின்

60 சதவீதத்திற்குச் சமமான தொகையை பாங்குகள் கடனாகக் கொடுக்கலாம். இக் கடன்கள் பத்தாண்டு காலத் தவணைக் கடன்களாக இருக்கலாம். ஒரு பாங்கு கொடுக்கும் இத்தகைய கடன்கள் அதன் சொத்துகளில் (assets) ஒரு குறிப்பிட்ட பகுதிக்குட்பட்டிருத்தல் வேண்டும்.

பாங்குகளும் பத்திரங்களை விற்பனை செய்யும் நிறுவனங்களும் (security houses) கடந்த ஆண்டுகளில், மதிப்பற்ற பத்திரங்களைப் பாமர மக்களிடம் விற்பனை செய்துவிட்டன. இப் பழக்கத்தைத் தடை செய்வதற்காக 1933-ல் பத்திர விற்பனைச் சட்டத்தை (Sale of Securities Act) இயற்றினார்கள். இச் சட்டப்படி பத்திரங்களை விற்பனை செய்வோர், அவைகள் பற்றிய எல்லா விவரங்களையும் அவைகளை வாங்குவோருக்குக் கொடுக்கவேண்டும். பத்திரங்களை விற்பனை செய்வோர், அவைகள்பற்றிய முழு விவரங்களை ஃபெடரல் வர்த்தகக் குழுவிடம் (Federal Trade Commission) கொடுக்கவேண்டும். பின்னர் பத்திர மாற்றுக் குழுவினரிடம் (Securities and Exchange Commission) இந்த விவரங்களைக் கொடுக்கவேண்டும். இக் குழுவின் அனுமதியைப் பெற்றுப் பத்திரங்களை விற்பனை செய்தபின்பு கூடத் தவறான விவரங்களைக் கொடுத்தவர்கள்மேல், பத்திர மாற்றுக் குழு வழக்குத் தொடரலாம். மேற்கூறிய நடவடிக்கைகளைத் தொடர்ந்து, 1934-ல் ஜூன் மாதம் பத்திர மாற்றுச் சட்டத்தை இயற்றினார்கள். 1936-ல் இதற்கு ஒரு திருத்தம் கொண்டுவந்தனர். இதன்படி, பட்டியலில் சேர்க்கப்படாத பத்திரங்களும் (unlisted securities) 1934ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்திற்குட்பட்டது. பத்திர மாற்று நிலையங்களைக் (Securities Exchanges) குழுவினர் மேற்பார்வையிடலாம். மேற்கூறிய இரு சட்டங்களையும் நிதியதிபர்கள் கண்டனம் செய்தனர். இவர்கள் வேண்டுகோளுக்கிணங்கி அரசாங்கம் இரண்டாவது சட்டத்திலிருந்து உறுதிமொழி கூறுவோர், அதிகாரிகள், பத்திரங்களை வெளியிடும் நிறுவனங்களுடைய இயக்குநர் முதலியோரை விடுவித்தது. விவசாயப் பொருள்கள் விற்பனையும் இதுபோன்ற கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டது. பண்டங்கள் விற்பனையையும், முன்னோக்கிய பேரங்களையும் (futures) கட்டுப்பாடு செய்வதற்கு 1936-ல் ஒரு பண்டங்களின் விற்பனைச் சட்டத்தை (Commodities Exchange Act) இயற்றினார்கள். இச் சட்டத்தைப் பண்டங்கள் விற்பனைக் குழு (Commodities Exchange Commission) அமலில் கொண்டுவந்தது.

இச் சட்டங்கள் முதலீட்டுக்கு உறுதிமொழி கொடுக்கவில்லை. ஆனால், நிறுவனங்களுடைய பத்திரங்களைப்பற்றியும், பங்கு மாற்று நிலையங்களுடைய பட்டியலில் சேர்க்கப்பட்ட பத்திரங்களைப்பற்றியும் உண்மையான விவரங்களைப் பத்திரங்களை வாங்குவோருக்குக் கொடுத்து, அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பைக் கொடுத்து, நேர்மையற்ற முறைகளையும் ஊழல்களையும், குழுவினர் ஒழிக்க முயற்சிசெய்தனர். இதன் விளைவாகப் பங்குமாற்று நிலையங்கள் சிறந்த முறையில் பணியாற்றின.

பத்திரமாற்றுக் குழுவினர் தயார் செய்த ஒரு சட்டத்தை 1940-ல் காங்கிரஸ் சபை இயற்றியது. இதன்படி முதலீட்டு நிறுவனங்களைப் பதிவு செய்வதற்கும், அவைகளுடைய நடவடிக்கைகளை ஒழுங்குபடுத்துவதற்கும் ஏற்பாடுகளைச் செய்தனர். மேலே குறிப்பிட்ட நிறுவனங்கள் தம் பங்குகளையும் பத்திரங்களையும் விற்பனை செய்து, கிடைக்கும் வருமானத்தைக்கொண்டு மற்ற நிறுவனங்களுடைய பங்குகளை வாங்கின. செலவு போக எஞ்சிய தொகையைப் பங்குதாரர்கள் இலாபமாகப் பெற்றனர். முதலீடுபற்றிய விவரங்களை நன்கு அறியாத மக்கள் சாதாரணமாகக் குறைந்த தொகையை முதலீடு செய்வார்கள். இவர்களுக்குப் பணியாற்றவே மேற்கூறிய நிறுவனங்களை அமைத்திருக்கின்றனர். இந்த நிறுவனங்களின் நிதியை நேர்மையற்ற வழிகளில் பயன்படுத்தலாம். இதைத் தடைசெய்வதற்குப் பல கட்டுப்பாடுகள் தேவைப்பட்டன. 1930-க்குப்பின் பல முதலீட்டு நிறுவனங்கள் (investment trusts) தோன்றின. 1940-க்குப்பின் இவைகளின் எண்ணிக்கை மிகுதியடைந்தன. 1959-க்குள் 3.6 மிலியன் பேர்கள் 13 பிலியன் டாலர்களை முதலீடு செய்தனர்.

விவசாயத்திற்கு ஒரு புதிய நியூ டீல் திட்டம்

பணவீக்கத்தைப்பற்றிய நடவடிக்கைகளை இதுவரை பார்த்தோம். இதனுடன் இணைந்த விவசாயத்தைப்பற்றி இங்குக் காண்போம். விலையுயர்வினால் விவசாயிகளைவிட வேறு எந்த வகுப்பினரும் அதிகமாகப் பயனடையவில்லை. விவசாயிகளுடைய (பொருள்களை) வாங்கும் சக்தியைப் பெருக்கி, போருக்குமுன் அவர்களுடைய நிலை எப்படி இருந்ததோ அதை மீண்டும் வளர்க்கவேண்டுமென்பதே நியூ டீல் கொள்கையின் நோக்கமாகும். 1909-லிருந்து 1914 வரை விவசாயிகள் பொருள்களை வாங்குவதற்குக் கொடுத்த விலைகளும், அவர்கள் விற்பனை செய்த பொருள்களுக்காகப்

பெற்ற விலைகளும் ஒரு பொருத்தத்துடன் இருந்தன.[4] பணவீக்கத்தை ஏற்படுத்தியும் தேவைக்குத் தகுந்தவாறு உற்பத்தியைக் கட்டுப்பாடு செய்தும் விவசாயப் பொருள்களுக்குப் 'பொருத்தமான விலைகளை' நிர்ணயம் செய்தனர். இவ்விரு முறைகளும் விவசாயிகளுடைய வருமானத்தை விலைகளுக்கேற்ற முறையில் ஒழுங்குபடுத்தின. விவசாயிகளுடைய கடனைக் குறைப்பதற்கும் ஏற்பாடுகள் செய்தனர். பகுதி இறுதி நிலை விவசாயிகளுக்கு (submarginal farmers) உதவியளிக்க ஏற்பாடு செய்தனர்; கிராமாந்தர வாசிகளுக்கும் உதவியளிக்க ஏற்பாடுகள் செய்தனர். நிலங்களின் வளத்தைப் பாதுகாப்பதற்கும், அவைகளைச் சீர்ப்படுத்துவதற்கும் திட்டம் வகுத்தனர். விவசாயத் தொழிலின் சிக்கல்களைக்கூடப் பொருட்படுத்தாமல் மக்கள் திட்டங்களை ஊக்கத்துடன் செயலாற்றினார்கள்.

1933ஆம் ஆண்டு மே மாதம் பணவீக்க, விவசாய உதவிச் சட்டத்தை (Farm Relief and Inflation Act) இயற்றினார்கள். முதல் விவசாய அட்ஜெஸ்ட்மென்ட் சட்டம் (First Agricultural Adjustment Act) என்றழைக்கப்பட்ட இச் சட்டம் விவசாயச் சீர்திருத்தத் திட்டத்தின் முதல் மசோதாவாக இருந்தது. இது விவசாயிகள் உபரியாக உற்பத்தி செய்வதைக் குறைப்பதற்கும், அவர்களுடைய வருமானத்தைப் பெருக்குவதற்கும் மூன்று வழிகளை வகுத்தது: (1) பருத்தி சாகுபடி செய்வோர் சாகுபடி செய்த நிலத்தில் 30 சதவீதத்தைச் சாகுபடியிலிருந்து நீக்கிவிட்டு, அதற்குப் பதிலாக ஃபெடரல் பண்ணைக் குழுவினரிடமிருந்து (Federal Farm Board) 30 சதவீத நிலத்தில் விளையக்கூடிய பருத்தியை வாங்கிக்கொள்ளலாம். விலைகள் உயர்ந்தால், இப்படி வாங்கிய பருத்தியை அவர்கள் விற்பனை செய்யலாம்; (2) சாகுபடியிலிருந்து நீக்கிய நிலங்களுக்கு அரசினர் உதவிப் பணம் கொடுத்தனர்; (3) வீணான செலவை நீக்குவதற்காக வர்த்தக ஒப்பந்தங்களை ஏற்படுத்தினார்கள்;

[4] 'பணவீக்க, விவசாய உதவிச் சட்டம் (Farm Relief and Inflation Act) நியூ டீல் கொள்கையின் நோக்கத்தைக் கீழ்க்கண்டவாறு விளக்குகின்றது: விவசாயப் பொருள்களின் உற்பத்திக்கும், அவைகளுடைய பயனுக்கும் ஒரு பொருத்தத்தை ஏற்படுத்தவேண்டும். விவசாயிகள் வாங்கும் பொருள்களுக்கும், அவர்கள் விற்பனை செய்யும் பொருள்களுக்கும் ஒரு பொருத்தம் ஏற்படுத்துவதற்காக மார்க்கெட்டில் விவசாயப் பொருள்களை விற்பனை செய்வதற்கு ஏற்ற நிலையை அமைக்கவேண்டும். விவசாயப் பொருள்களுடைய விலைகள், மூலகாலத்தில் (base period) இருந்த விலையை ஒத்திருக்கவேண்டும். புகையிலை நீங்கலாக, மற்றப் பொருள்களுக்கு 1909ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதத்திலிருந்து 1914ஆம் ஆண்டு ஜூலை வரை உள்ள காலமே மூலகாலமாகும். 1919ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதத்திலிருந்து 1929ஆம் ஆண்டு ஜூலை மாதம்வரை உள்ள காலமே புகையிலைக்கு மூலகாலமாகும்.'

செம்மையான வர்த்தக முறையை ஏற்படுத்தினார்கள். அடிப்படைப் பண்டங்களைப் பயன்படுத்தல்மீது வரியை விதித்து, அதிலிருந்து பெற்ற வருமானத்தை வர்த்தக முறையைச் சீர்படுத்துவதற்குப் பயன்படுத்தினார்கள்.

விவசாய அட்ஜெஸ்ட்மெண்டு நிருவாகத்தினர் பருத்தி, கோதுமை, தானியம், பன்றி, புகையிலை முதலியவைகளின் உற்பத்தியைக் குறைக்க முதலாண்டு முயற்சி செய்தனர். இந்த முயற்சியில் அரசினர் முழு வெற்றி கண்டதால், 1934-ல் மாட்டு இறைச்சி, கால்நடைகள், பருப்புகள், ரை (rye), பார்லி, சணல் வகைப் பொருள்கள், தானியப் பொருள்கள், பீட்கிழங்கு, கரும்பு முதலிய பொருள்களுடைய உற்பத்தியையும் கட்டுப்பாடு செய்தனர். புகையிலையையும் பருத்தியையும் மேலும் கட்டுப்பாடு செய்தனர். பகுதி இறுதிநிலை விவசாயிகள் (submarginal farmers) வர்த்தகத்திற்காகப் பண்டங்களை உற்பத்தி செய்வதை அரசினர் ஆதரிக்கவில்லை. மற்ற நாடுகளுடன் ஒப்பந்தங்கள் செய்துகொண்டு, அவர்களுக்கு வர்த்தகச் சலுகைகள் கொடுத்து, அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தை அரசாங்கம் பெருக்கியது. அந்த நாடுகளும் அமெரிக்காவுக்கு வர்த்தகச் சலுகைகள் கொடுத்தன.

நியூ டீல் கொள்கையின் பல கூறுகளுள், விவசாயக் கொள்கையைப் பலர் குறைகூறினர். நாட்டில் மிலியன் கணக்கான மக்கள் பட்டினியால் தவித்துக்கொண்டிருக்கும் பொழுது, உணவு உற்பத்தியைக் குறைப்பது தவறான கொள்கையாகும் என்பது இவர்கள் கூற்று. தாராளமாக உற்பத்தி செய்யவேண்டிய காலத்தில் பொருள் உற்பத்தியைக் குறைப்பது சரியான கொள்கையன்று. பண்டங்களைப் பயன்படுத்தும்பொழுது பொதுமக்கள் இதனால் பாதிக்கப்படுவார்கள். உற்பத்திச் சுருக்கக் கொள்கை நிலைமையைச் சீர்படுத்தும் என்று சிலர் நம்பினார்கள். ஆனால், இக் கொள்கை ஆரம்ப காலத்தில் எதிர்பார்த்த பயனைக் கொடுக்கவில்லை.

விவசாயிகள் சாகுபடி செய்யும் நிலப்பரப்பைக் குறைப்பதாகச் செய்துகொண்ட ஒப்பந்தத்தை மீறினார்கள். பருவநிலை விவசாயத்திற்கேற்றதாக இருந்தது. மேலும், விவசாயிகள் செறிந்த வேளாண்மை (intensive cultivation) செய்தார்கள். எனினும், 1933ஆம் ஆண்டின் உற்பத்தி 1932ஆம் ஆண்டின் உற்பத்தியைவிட மிகவும் குறைந்ததாக இல்லை. அரசினர் சில பண்டங்களின் உற்பத்தியைக் கட்டுப்பாடு செய்தனர். கட்டுப்பாடுகளுக்குட்படுத்தாத பண்டங்களை விவசாயிகள் அதிகமாக உற்பத்தி செய்தனர். உணவுப் பண்டங்களின்

விலைகள் உயர்ந்தன. பொதுமக்கள் இவ் விலையுயர்வை எதிர்த்தனர். ஆனால், விவசாயிகளுடைய வருமானம் முந்திய நிலையை அடைந்தது. அமெரிக்காவின் உற்பத்திச் சுருக்கக் கொள்கை அயல்நாடுகளின் விவசாய உற்பத்திக்கும் ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தது. அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தைப் பரஸ்பர வியாபாரச் சலுகைகள்மூலம் வளர்க்கும் முறை சில உற்பத்தியாளர்களைப் பாதித்தது. ஏனெனில், அவர்கள் உற்பத்திசெய்த பொருள்களுடன் அயல்நாட்டுப் பொருள்கள் போட்டியிட்டன. முன்னேற்றம் ஒருசில துறைகளில் தடைபட்டபோதிலும், அரசினருடைய கொள்கை விவசாயிகளுடைய பொருளாதார நிலையைச் சீர்ப்படுத்தியது என்பதை எவரும் மறுக்கமுடியாது. 1934-ல் விவசாயிகளுடைய (பொருள்களை) வாங்கும் சக்தி, போருக்குமுன் இருந்ததில் சராசரி 73 சதவீதமாக உயர்ந்தது என்று 1935-ல் விவசாய அட்ஜெஸ்ட்மென்ட் நிருவாகத்துறை (Agricultural Adjustment Administration) அறிக்கை விடுத்தது. 1933-ல் அவர்களுடைய (பொருள்களை) வாங்கும் சக்தி போருக்குமுன் இருந்ததில் 55 சதவீதமே இருந்தது. பொதுவாக நாட்டின் பொருளாதார நிலைமை முன்னேறியது இதற்குக் காரணமாக இருந்தது என்பது உண்மை. ஆனால், நியூ டீல் கொள்கையும் இதற்கு ஓரளவு காரணமாக இருந்தது.

விவசாய அட்ஜெஸ்ட்மென்ட் சட்டம் (Agricultural Adjustments Act) எவ்வளவு தூரம் நிலைமையைச் சீர்ப்படுத்திய போதிலும், அவைகள் பயனற்றுவிட்டன. 1936ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் உயர் நீதிமன்றம் மேற்கூறிய சட்டத்தை அரசியலமைப்புடன் முரண்பாடு கொண்டிருந்தது என்று நிராகரித்துவிட்டது, இச்சட்டம், சட்ட விரோதமான முறையில் மாநிலங்களுடைய உரிமைகளைப் பறித்தது. இச்சட்டம் தவறான முறையில் வரிகள் விதிக்கும் அதிகாரத்தை அரசினருக்குக் கொடுத்தது என்பது நீதிமன்றத்தின் கருத்தாகும். நீதிமன்றம் இதுபோன்ற தீர்ப்பைக் கொடுக்கலாம் என்று அஞ்சி, அரசினர் விவசாயத்தை வேறு முறையில் பாதுகாக்க முயற்சி செய்தனர். 1934-ல் ஏற்பட்ட வரட்சியும், 1934-ல் ஏற்பட்ட தூசிப்புயலும் (dust storm) நிலங்களைப் பாழாக்கிவிட்டன. அரசினர் 1935-ல் நில அரிமானச் சட்டத்தை (Soil Erosion Act) இயற்றினர். நில அரிமானங்களைப் பரிசீலனை செய்து, நிலங்களைப் பாதுகாப்பதற்காக ஒரு நிலப் பாதுகாப்புத் துறையை அரசியலார் ஏற்படுத்தினார்கள். விவசாய அட்ஜெஸ்ட்மென்ட் சட்டம் (வி. அ. ச.) ரத்தான பிறகு, அரசினர் 1936-ல்

இயற்றிய நிலப் பாதுகாப்புச் சட்டத்தின் (Soil Conservation and Domestic Allotment Act) அதிகாரத்தை அதிகரித்தனர். நிலத்தைப் பாதுகாப்பதற்கும், அதன் வளத்தை உயர்த்துவதற்கும் 500 மிலியன் டாலர்களை ஒதுக்கினார்கள். ஆறுகளையும் துறைமுகங்களையும் பாதுகாப்பதற்கும் ஏற்பாடுகள் செய்தனர். இரண்டு ஆண்டுகள் மத்திய அரசினர் விவசாயிகளுக்கு நேரிடையாக உதவிசெய்தனர். அதற்கும் பின்னர் நிலப் பாதுகாப்புச் சட்டங்களை இயற்றி, அரிமானத்தைத் தடை செய்வதற்குத் திட்டம் வகுத்த மாநிலங்களுக்கே மத்திய அரசாங்கம் உதவி செய்தது.

நிலப் பாதுகாப்புச் சட்டம் (The Soil Conservation and Domestic Allotment Act) ஒரு தாற்காலிக ஏற்பாடாகும். 1938ஆம் ஆண்டில் ரூஸ்வெல்ட் மீண்டும் ஜனாதிபதியாகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டார். புதிய உயர் நீதிமன்றம் அவருடைய கொள்கைகளுக்கு ஆதரவளித்ததால், மீண்டும் ஒரு விவசாய அட்ஜெஸ்ட்மென்ட் சட்டத்தை (Agricultural Adjustment Act) இயற்றினார். இச் சட்டம் பழைய சட்டத்தின் சில கூறுகளையும், சில புதிய அம்சங்களையும் கொண்டிருந்தது. பொருத்தமான விலைகளை (விவசாயப் பண்டங்களுக்கு) நிலைநாட்டுவதே இச் சட்டத்தின் நோக்கமாகும். கோதுமை, பருத்தி, தானியம், புகையிலை, அரிசி முதலிய பண்டங்களின் விலைக்கும், விவசாயிகள் வாங்கும் பண்டங்களின் விலைகள் 1909-லிருந்து 1914 வரை இருந்த நிலைக்கும் ஒரு பொருத்தத்தை ஏற்படுத்துவதே இச் சட்டத்தின் நோக்கமாகும்.[5] அரசாங்கம் ஒவ்வொரு பொருளையும் ஒரு குறிப்பிட்ட அளவே உற்பத்தி செய்யவேண்டும் என்று ஆணையிட்டது. விவசாயப் பண்டங்களின் விலை போருக்குமுன் நிலவிய 'பொருத்தமான விலையை'விடக் குறைந்ததால், இவ்விரு விலைகளுக்கும் உள்ள வேற்றுமையை அரசினர் விவசாயிகளுக்குக் கொடுத்தனர். அரசினர் நிர்ணயம் செய்த விலையைவிடப் பொருள்களின் உற்பத்தி அதிகரித்தால், ஒவ்வோர் உற்பத்தியாளரும் விற்பனை செய்யவேண்டிய அளவைக் குறைக்கலாம். மூன்றில் இரண்டு பங்கு விவசாயிகள் இந்த விற்பனை ஒப்பந்தத்தை ஏற்றுக்கொண்டதால், இந்த ஏற்பாட்டைச் செயலாற்றச் சட்டம் இடங் கொடுத்தது. ஒப்பந்தம் செய்த பிறகு குறிப்பிட்ட அளவுக்குமேல் விற்பனை செய்வோர் ஓர் அபராதக் கட்டணத்தைச் செலுத்த வேண்டும். ஒவ்வோர் ஆண்டும்

[5]1919-லிருந்து 1926 வரை நிலவிய புகையிலையின் விலையையே சரியான விலை என்று அதிகாரிகள் ஏற்றுக்கொண்டனர்.

உற்பத்தி செய்யவேண்டிய அளவுடன் விவசாயத்துறையினர் ஓர் உபரி அளவைச் சேர்த்துக்கொண்டனர்; வரட்சியான காலத்திலும் நெருக்கடியான காலத்திலும் உற்பத்தி குறைந்தால், நிலைமையைச் சமாளிப்பதற்காகவே உபரியான அளவை உற்பத்தி செய்ய அனுமதி கொடுத்தனர்; கோதுமைக்கு ஓர் இன்சூரன்சு திட்டத்தை வகுத்தனர். நிலப் பாதுகாப்புச் சட்டத்தை (Soil Conservation and Allotment Act) மேலும் பயன்படுத்தி நிலங்களைப் பாதுகாத்தனர்.

மக்களுடைய கடனைக் குறைப்பதும் நியூ டீல் கொள்கையின் நோக்கமாகும். பணம் செலுத்தாமைக்காக மக்கள் அடைமானச் சொத்துகளை மீட்கும் உரிமையை இழக்காமல் இருப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்தனர்; விவசாயிகளுக்குக் கடன் உதவி செய்வதற்காக ஃபெடரல் நிலப் பாங்குகளுக்கு (Federal Land Banks) பத்திர வெளியீடுமூலம் 2,000 மிலியன் டாலர்களைப் பெறுவதற்கு அனுமதி கொடுத்தனர். இந்தப் பத்திரங்களுக்கு 4 சதவீதம் வட்டியை இப் பாங்குகள் கொடுத்தன. இந்த வட்டி வீதத்திற்கு அரசினர் உறுதிமொழி கூறினர். மேற்கூறிய பாங்குகள் நில அடைமானக் கடன்களைக் கொடுத்தன. இக் கடன்களுக்கு $4\frac{1}{2}$ சதவீதத்திற்கு மேற்பட்ட வட்டியை வசூல் செய்யக்கூடாது. விவசாயிகளுக்குக் கடன் கொடுக்கும் பல நிலையங்களை ஜனாதிபதி 1933-ல் ஒருமுகப் படுத்தி, அவைகளுடைய திறமையை வளர்த்தார். 1933-ல் ஜூன் மாதம் அரசினர் இயற்றிய விவசாயக் கடன் சட்டப்படி கடன் கொடுக்கும் நிலையங்களை ஒருமுகப்படுத்தினார்கள். இச் சட்டப்படி விவசாயிகளுக்குக் கொடுக்கும் கடனை, நிலப் பாங்குகள் கொடுக்கும் கடன், உற்பத்திக் கடன், நடுத்தரக் காலக் கடன், கூட்டுறவுக் கடன் என்று நான்கு வகைகளாகப் பிரித்தனர்.

எளிய முறையில் கடன் வசதிகள் கொடுக்க அடைமான முறையைச் சீர்ப்படுத்தினர். 1934-ல் காங்கிரஸ் மூன்று சட்டங்களை இயற்றியது: (1) விவசாய அடைமானக் கடன் சட்டத்தை (Farm Mortgage Refinancing Act) இயற்றி, ஃபெடரல் விவசாய அடைமானக் கடன் கார்ப்பரேஷனை (Federal Farm Mortgage Corporation) அரசினர் நிறுவினர். (2) விவசாய அடைமானக் கடன் மீட்புரிமைச் சட்டத்தை (Farm Mortgage Foreclosure Act) இயற்றினார்கள். இதன்படி நிலப் பாங்கு ஆணையர் (Land Bank Commissioner) விவசாயிகளுக்கு அடைமானச் சொத்துகளை மீட்கக் கடன் வசதிகளைக் கொடுக்கலாம். (3) ஃபிரேசியர்-லெம்கி சட்டம்

(Frazier Lemke Act) திவாலாகும் விவசாயிகளுக்கு உதவி செய்தது. இதன்படி ஒரு விவசாயி தன் சொத்தை இழந்தபின் அதன் மதிப்பை நேர்மையான முறையில் மதிப்பீடு செய்யும்படி அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்ளலாம். ஆறாண்டுகளுக்குள் இந்தத் தொகையையும், ஒரு சதவீத வட்டியையும் கொடுத்து, மீண்டும் தன் சொத்தை விவசாயி பெற்றுக்கொள்ளலாம். (4) சொத்துகளை வைத்திருப்பவர்கள் விவசாயிகளுக்கு அவர்களுடைய சொத்துகளை மீண்டும் கொடுக்க மறுத்தால், விவசாயிகள் ஐந்து ஆண்டுகளுக்குச் சொத்துகளைச் சட்டப்படி வைத்துக்கொள்ளலாம். அவர்கள் சொத்துகளின் சொந்தக்காரர்களுக்கு ஒரு நேர்மையான வாடகையைக் கொடுக்கவேண்டும். 1935-ல் ஃபிரேசியர்-லெம்கி சட்டத்தை (Frazier-Lemke Act) அரசியலமைப்பின் 5ஆம் திருத்தத்துக்கு முரணானது என்று ரத்து செய்துவிட்டனர். ஆனால், 1936-ல் இயற்றிய இதைப்போன்ற மற்றொரு சட்டத்தை உயர் நீதிமன்றம் ரத்து செய்யவில்லை. இதன்படி விவசாயிகள் மூன்றாண்டுகளுக்கே மீட்புரிமையை இழக்காமல் சொத்துகளை வைத்துக்கொள்ள முடியும். இதற்குள் சொத்துகள்பற்றிய விவகாரங்கள் முடிவடைய வேண்டும். சட்டம் இயற்றியபின் 15 மாதங்களுக்குள் விவசாயக் கடன் நிருவாகத்துறை 1,400,000 கடன்களைக் கொடுத்தது; மொத்தம் 2,000,000,000 டாலர்களைக் கடனாகக் கொடுத்தது. இதன் விளைவாக விவசாய அடைமானச் சொத்துகள் பாதுகாப்பைப் பெற்றன. எனவே, அடைமான மீட்புரிமை தடைசெய்யப்படவில்லை.

இதுவரை குறிப்பிட்ட சட்டங்கள் விவசாய உதவித் திட்டம் முழுவதையும் செயலில் கொண்டுவரவில்லை. பகுதி இறுதி நிலையில் உள்ள (submarginal) நிலங்களைச் சாகுபடி செய்வோரை வாழ்க்கைச் செலவுக்கு வேண்டிய வருமானத்தைக் கொடுக்கும் நிலங்களைச் சாகுபடி செய்வதற்காக வகுத்த திட்டம் தோல்வி அடைந்தது. மக்களுக்கு உதவி செய்யும் நிலையங்களுக்கு உபரியாக உற்பத்தியான பண்டங்களைக் கொடுப்பதற்காக ஃபெடரல் உபரிப் பண்டங்கள் கார்ப்பரேஷனை (Federal Surplus Commodities Corporation) நிறுவினர். டென்னசி பள்ளத்தாக்குத் திட்டங்கள் (T.V.A.) போன்ற வெள்ளக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டங்களைச் செயற்படுத்தி, இராச்சியங்களைக் கடந்து செல்லும் சாலைகளை அமைப்பதற்கு மிகுதியான தொகையை ஒதுக்கி, கிராமாந்தரப் பகுதிகளுக்கு மின்சார வசதிகள் கொடுக்க அதிகமான தொகையை ஒதுக்கி,

விவசாயிகளுக்கு நியூ டீல் திட்டம் பல நன்மைகளைச் செய்தது. மேலும், பரஸ்பரம் வரிச்சலுகைகள் காட்டும் பழக்கம் எல்லா விவசாய வகுப்பினர்களுடைய நலனையும் காப்பாற்றியது. விவசாயத்தைக் காப்பாற்றுவதற்காக அரசினர், எடுக்க வேண்டிய நடவடிக்கைகள் அனைத்தையும் எடுத்தனர்.

1933-லிருந்து 1938 வரை அரசினர் விவசாயத் துறையில் இயற்றிய சட்டங்கள் சில உண்மைகளை வெளிப்படுத்துகின்றன. மற்றத் தொழில்களைவிட விவசாயத்தை அதிகமாக ஒரு பொருளாதாரத் திட்டத்திற்குட்படுத்தினார்கள். விவசாயப் பொருள்களின் உற்பத்தி, விலைகள் முதலியவைகளை அரசினர் ஒழுங்குபடுத்தினார்கள். நிலங்களுடைய வளத்தைக் காப்பாற்றுவதற்கும், விவசாயிக்குக் கடன் உதவி செய்வதற்கும் அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்தது. இத் திட்டத்தினால் பண்டங்களைப் பயன்படுத்தும் மக்கள் பாதிக்கப்பட்டனர். விவசாயத்திற்கு உதவியளிப்பதற்காக அரசாங்கம் பொதுமக்களுடைய பணத்தைச் செலவு செய்தது. யார் தங்களுக்காகச் செலவு செய்கின்றார்கள் என்பதைப்பற்றி விவசாயிகள் கவலைப்படவில்லை. ஆனால், தொழில்கள் நீண்ட காலமாக அரசினர் பாதுகாப்பை எப்படிப் பெற்றனவோ அதேபோல் விவசாயமும் அவர்கள் உதவியைப் பெறவேண்டுமென்பதே அவர்களுடைய எண்ணமாகும். விவசாயத்திற்கு உதவி புரியவேண்டும் என்ற முடிவுக்கு வந்த அரசினர் 1937-ல் நாட்டில் உள்ள நீண்ட கால விவசாயப் பத்திரங்களில் அரைப்பகுதியைக்கொண்டிருந்தனர். தனிப்பட்ட நிலையங்கள் விவசாயத்திற்கு உதவியளிப்பதை நிறுத்திவிட்டன. இவைகள் எல்லாம் 'சுதந்திரத் தொழில் துணிவு' முறையை ('free enterprise' system) பாதித்தன. அமெரிக்கா பழைய காலத்துத் தலையிடாக் கொள்கையைக் (laissez-faire) கைவிட்டது.

நியூ டீல் கொள்கையும் தொழிலும்

1933ஆம் ஆண்டில் அரசாங்கம் தேசியத் தொழில் மீட்புச் சட்டத்தை (National Industrial Recovery Act) இயற்றித் தொழில் துறையில் நியூ டீல் கொள்கையைத் துவக்கியது. தொழில்பற்றிய திட்டம் விவசாயத் திட்டத்தைப் போலவே புரட்சிகரமாக இருந்தது. 'முதலாளிகளுக்கு நேர்மையான இலாபத்தை அளிப்பதும், தொழிலாளர்களுக்கு வாழ்க்கைச் செலவுகளைச் சரிக்கட்டுவதற்கு வேண்டிய குறைந்தபட்சக் கூலியைக் கொடுப்பதும், நேர்மையான தொழிலுக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் இடையூறுகள் விளைவிக்கும், கொள்ளை

யடிக்கும் முறைகளை ஒழிப்பதும் இச் சட்டத்தின் நோக்கங்களாவன' என்று ரூஸ்வெல்ட் தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டத்தில் கையெழுத்திடுவதற்கு முன் கூறினார். அரசினர் தேவைக்கு மீறிய அளவில் உற்பத்தி செய்வதைத் தடை செய்து, கூலிகளை உயர்த்தி, வேலை நேரத்தைக் குறைத்து, விலைகளை உயர்த்தி, தொழில்களை ஒழுங்குபடுத்த முயற்சி செய்தனர். பொதுவேலைக்காக (public works) 3,300,000,000 டாலர்களை ஒதுக்கினர்.

மேற்கூறிய நோக்கங்களைச் செயற்படுத்த ஜனாதிபதி ஒரு நேர்மையான போட்டி முறையை வகுக்கலாம். இம் முறையை எல்லோரும் பின்பற்றவேண்டும். உற்பத்தியாளர்கள் இதைப் பின்பற்றத் தவறினால் அரசாங்கம் இதை அமலில் கொண்டு வரலாம். பொருள்களைப் பயன்படுத்துவோரும், தொழிலாளர்களும், தொழிலதிபர்களும் நேர்மையான போட்டி முறையைச் செயற்படுத்துவதில் அரசாங்கத்துடன் ஒத்துழைப்பார்கள் என்று அரசாங்கம் எதிர்பார்த்தது. ஆனால், நடைமுறையில் தொழில்களின் பிரதிநிதிகளே அரசினர் கொள்கையைச் செயற்படுத்தினார்கள். சில வலிமைபெற்ற தொழிலாளர்கள் சங்கங்கள் இப் பணியில் பங்கெடுத்துக்கொண்டன. அரசினர் விவசாயச் சட்டங்களைப்போலவே, இச் சட்டங்களையும் பொதுமக்களுடைய நலன்களைப் பொருட்படுத்தாமல் இயற்றினார்கள். பழைய டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்கள் போட்டியைக் காப்பாற்ற முயற்சிசெய்தன. ஆனால், மந்தகாலத்தில் அவை தொழிலுற்பத்திக்குக் கேடு விளைவித்தன. தாற்காலிகமாகவாவது தொழில் நிறுவனங்கள் அரசினர் கண்காணிப்பில் ஒத்துழைக்கவேண்டும் என்ற உண்மையைத் தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டம் அடிப்படையாகக்கொண்டது. டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்கள் பெயரளவிலேயே அமலில் இருந்தன. நடைமுறையில் அவை புறக்கணிக்கப்பட்டன. 1920-க்குப்பின் அரசினர் சர்வாதினங்களை (monopolies) ஒழிப்பதில் அக்கறை காட்டவில்லை. உயர் நீதிமன்றமும் அவைகளை முன்போல் சட்டவிரோதமானவை என்று தீர்ப்புக் கூறவில்லை. அரசினர், போர்க்காலத்தில் பெரிய தொழிலகங்களுடன் ஒத்துழைத்தனர்; போருக்குப்பின் வர்த்தகச் சங்கங்களுடன் ஒத்துழைத்தனர். இக் கொள்கையைத்தொடர்ந்து பின்பற்றிய வர்த்தகச் சங்கங்கள் தடையற்ற போட்டியைக் கட்டுப்பாடு செய்வதற்கு வழி வகுத்தன. அரசினர் கட்டுப்பாட்டைவிடத் தொழிலகங்கள் தம்மைத் தாமே கட்டுப்பாடு செய்துகொள்வது சிறந்ததாகும் என்பதைப் பலர் விளம்பரப்படுத்தினார்கள்.

தேசியத் தொழில் மீட்சித் திட்டத்தைச் செயலாற்றுவதற்கு ஒரு தேசிய மீட்சி நிருவாகத்துறையை (National Recovery Administration) நிறுவினார்கள். இத் துறையில் ஹ்யூ எஸ். ஜான்சன் (Hugh S. Johnson) என்பவர் நிருவாக அதிகாரியாகவும், டோனல்ட் ரிச்பர்க் (Donald Richberg) என்பவர் பொது ஆலோசகராகவும் பணியாற்றினார்கள். இவர்கள் நிறுவாகத்துறையில் பணியாற்றிய வல்லுநர்களுடனும், தொழிலாளர்களுடைய பிரதிநிதிகளுடனும், தொழிலதிபர்களுடைய பிரதிநிதிகளுடனும் கலந்து ஆலோசித்து நேர்மையான தொழில்முறையை வகுத்தனர். இந்த முறையை ஜனாதிபதி ஏற்றுக்கொண்டு ஓர் அறிக்கையை விடுத்தார். இரண்டாண்டுகளுக்கே இந்த நேர்மையான தொழில்முறை அமலில் இருக்க ஏற்பாடு செய்தார்கள். ஒவ்வொரு தொழிலுக்கும் ஒரு தனி முறை வகுக்கவேண்டியிருந்தது. ஒருசில பொதுவான முறைகளை (அடிப்படைத் தொழில்களுக்கு) வகுத்து, அவைகளை எல்லாத் தொழில்களுக்கும் பயன்படுத்தலாம்; ஒவ்வொரு தொழிலுக்கும் ஏற்ற மாறுதலை அவ்வப்போது அந்த முறையில் புகுத்தலாம்; அல்லது ஒவ்வொரு தொழிலுக்கும் தனித்தனியாக ஒரு நேர்மையான தொழில்முறையை விரைவாக ஏற்படுத்தலாம். இவ்விரு வழிகளில் எதைப் பின்பற்றுவது என்ற பிரச்சினைக்கு முடிவுகாண வேண்டியிருந்தது. ஒவ்வொரு தொழிலுக்கும் ஒரு நேர்மையான தொழில்முறையை வகுத்தனர். இம் முறைகளை வகுப்பதற்குமுன் தாற்காலிகமாக பிளாங்கட் ஒப்பந்தம் (blanket agreement) என்ற ஒரு முறையைப் பின்பற்றினார்கள்.

ஜனாதிபதியின் மீட்சி வேலைத் திட்டம் (President's Reemployment Agreement) என்றழைக்கப்பட்ட இத் திட்டம் வேலைநேரத்தையும் கூலியையும் கட்டுப்பாடு செய்தது. இத் திட்டப்படி குழந்தைகளை வேலையில் அமர்த்தக்கூடாது. தொழிலாளர்கள் ஒரு வாரத்திற்கு 35 மணி நேரமும், அலுவலகங்களில் பணிபுரிவோர் 40 மணி நேரமும் வேலை செய்யலாம். தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு மணி நேர வேலைக்கு 40 சென்டுகளையும், மற்றவர்களுக்கு ஒரு வாரத்திற்கு 12-லிருந்து 15 டாலர்கள் வரையிலும் உள்ள தொகையையும் கூலியாகக் கொடுக்க வேண்டும். இத் திட்டத்தைப் பின்பற்றாத முதலாளிகள் 'நீலக் கழுகு'ச் சின்னத்தைப் பெற்றனர். நேர்மைத் தொழில் முறையைப் போலல்லாமல் இத் திட்டம் சட்டபூர்வமானதன்று. ஆகையால், இதை எல்லோரும் பின்பற்றவேண்டும்

என்று அரசினர் கட்டாயப்படுத்த முடியவில்லை. ஆனால், இத் திட்டம் பொதுமக்களுடைய ஆதரவைப் பெற்றிருந்ததால், அரசினர் ஒவ்வொரு தொழிலுக்கும் நேர்மைத் தொழில் முறையை விரைவில் வகுக்கமுடிந்தது. தொழிலாளர்கள், வாணிகர்கள், தொழிலதிபர்கள் முதலியோருடைய் பிரதிநிதிகள் வாஷிங்டன் நகரத்தில் கூடி நேர்மைத் தொழில் முறையை ஏற்படுத்துவதில் ஊக்கம் காட்டினார்கள். அவர்கள் 576 அடிப்படை முறைகளையும், 189 துணை முறைகளையும் உருவாக்கினார்கள். தொழில் நிறுவனங்களில் பெரும்பான்மையானவை 'நீலக் கழுகு'ச் சின்னத்தைப் (Blue Eagle) பெற்றிருந்தன.

தொழில்களை ஒன்றுபடுத்தவும், நேர்மையான தொழில் முறைகளை வகுக்கவும் இதுவரை அரசாங்கம் இவ்வளவு முயற்சி செய்ததில்லை. மந்தகாலத்தில் நாடு மிகவும் கேவலமான நிலையில் இருந்ததால், தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டத்தை அமலில் கொண்டுவருவதற்கு எல்லோரும் முயற்சி செய்தனர். ஆனால், இச் சட்டத்தைப் பலர் குறைகூறினார்கள். கட்டுப்பாடுகளையும் நேர்மைத் தொழில் முறையையும் பலர் மீறினார்கள். பொருள்களைப் பயன்படுத்தும் பொதுமக்களுடைய நலனைக் காப்பாற்றுவதற்காக அரசாங்கம் எதையும் செய்யவில்லை. பொதுமக்கள் தங்கள் நலனை இயக்கங்கள் மூலம் காப்பாற்றிக்கொள்ளவில்லை. அவர்களுடைய கூற்றில் ஓரளவு உண்மை இருந்தது. காலப்போக்கில் முதலாளிகள் சட்டத்தைச் சரியாகப் பின்பற்றவில்லை என்று தொழிலாளர்கள் குறைகூறினார்கள். தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டத்தின் 7(a)ஆம் பிரிவுப்படி தொழிலாளர்கள் இயக்கங்களை ஏற்படுத்தலாம்; பிரதிநிதிகள்மூலம் தங்கள் குறைகளை எடுத்துரைக்கலாம். ஆனால், அவர்களுடைய இந்த உரிமையை முதலாளிகள் பறித்துவிட்டனர் என்று தொழிலாளர்கள் குறைகூறினார்கள். தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டம் பெரிய நிறுவனங்களுக்கே சலுகைகள் அளித்தன என்றும், சிறிய நிறுவனங்கள் புறக்கணிக்கப்பட்டுவிட்டன என்றும் சிலர் கூறினார்கள். மேற்கூறிய குற்றச்சாட்டுகள் சரியானவையா என்று பரிசீலனை செய்வதற்காகத் தேசிய மீட்சியைப் பார்வையிடும் குழுவை (National Recovery Review Board) அரசாங்கம் நியமித்தது. 1934-ல் தொழிலாளர்களுடைய மனக் குறைபாடுகள் உச்சநிலையை அடைந்தன. ஆடைத் தொழிலில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்தனர். ஜான்சன் ராஜினமா செய்துவிட்டார். அரசினர்

தேசியத் தொழில் மீட்சித்துறையை மாற்றியமைத்தனர். இத் துறை கேவலமான நிலையிலிருந்த பொருளாதாரத்தைச் சிறந்த முறையில் சீர்படுத்தியது என்று துறையினர் எடுத்துரைத் தனர். ஆனால், மீட்சித்துறையின் கொள்கையை எதிர்த் தவர்கள் இத் துறை நாட்டின் பொருளாதார மீட்சியைத் தாமதித்தது என்று குறிப்பிட்டார்கள். இக் கூற்று உண்மை யானதா என்று நாம் திட்டவட்டமாகக் கூறமுடியாது. அரசியலார் கொள்கை தொழிலாளர்களுடைய நலனைக் காப்பாற்றியது; தொழில் நிறுவனங்கள் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்களிலிருந்து தாற்காலிகமாக விடுவிக்கப்பட்டன. பொருளாதார நிலையில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. ஆனால், பொருள்களைப் பயன்படுத்தும் பொதுமக்களுடைய நலன்களே பாதுகாக்கப்படவில்லை.

தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டம் (தே. தொ. மீ. ச.) எவ்வித நன்மைகளையோ அல்லது தீய விளைவுகளையோ ஏற்படுத்தியபோதிலும், இச் சட்டம் சரியானதா அல்லது அரசியலமைப்புக்கு முரணானதா என்ற பிரச்சினை எழுந்தது. ஏனெனில், 1935-ல் உயர் நீதிமன்றம் ஷெச்டர் வழக்கில் (Schechter case) நேர்மையான தொழில் முறையை ஏற்படுத்துவது சட்டவிரோதமானதாகும் என்று தீர்ப் பளித்தது. காங்கிரஸ் சபை சில துறைகளில் சட்டங்கள் இயற்றும் அதிகாரத்தை தே. தொ. மீ. சட்டப்படி ஜனாதி பதிக்குக் கொடுத்தது. இதுவும் சட்டவிரோதமானதென்றும், இராச்சியங்களிடையே நடந்த வர்த்தகத்தைக் கண்காணிக்கும் அதிகாரத்தை அரசினர் தவறான முறையில் பயன்படுத்தி னார்கள் என்றும் நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. மேற்கூறிய தீர்ப்பின் விளைவாகத் தேசிய மீட்சி நிருவாகத்துறை தன் அதிகாரங்களனைத்தையும் இழந்தது. நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பைப் பொருட்படுத்தாமல் காங்கிரஸ் மிகக் கேவலமான நிலையில் இருந்த தொழில்களைச் சீர்ப்படுத்தியமைக்க முயற்சி செய்தது. பிட்டுமின் நிலக்கரித் தொழில் பொதுமக்களுடைய நலனைப் பாதிக்கும் தொழில் என்று கூறி, அரசினர் 1935-ல் பிட்டுமின் நிலக்கரிச் சட்டத்தை இயற்றினார்கள். இத் தொழிலுக்கு ஒரு நேர்மையான தொழில்முறையை ஏற்படுத்து வதற்கு ஒரு குழுவை நியமித்தார்கள். இச் சட்டத்தை நீதி மன்றம் நிராகரிக்கவில்லை.

நியூ டீல் கொள்கையின் ஆரம்ப காலத்தில் அரசினர் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்தை அமலில் கொண்டுவராமல், தடையற்ற போட்டியைக் கட்டுப்பாடு செய்தனர். இதே

மனப்பான்மையுடன் அரசியலார் பின்னர் சில சட்டங்களை இயற்றினார்கள். 1936-ல் இயற்றிய ராபின்சன்-பாட்மன் சட்டம் (Robinson-Patman Act) கிளேட்டன் சட்டத்தின் சில கூறுகளைத் தெளிவுபடுத்தியது. உற்பத்தியாளர்கள் தனிப்பட்டோரிடையோ அல்லது நாட்டின் பல பகுதிகளிடையோ ஓரம் காட்டுதல் சட்ட விரோதமான செயலாகும். போட்டியை அளிக்கும் முறையில் விலைகளைக் குறைப்பதையும் கிளேட்டன் சட்டம் தடைசெய்தது. கிளேட்டன் சட்டத்தின் இப் பகுதிகளை ராபின்சன்-பாட்மன் சட்டம் திருத்தியமைத்தது. ஒன்றோடொன்று தொடர்புகொண்ட விற்பனை நிறுவனங்களை (chain stores) மேற்கூறிய சட்டம் கட்டுப்பாடு செய்து, ஆங்காங்கே உள்ள நிறுவனங்களுக்கு உதவியளித்தது. இராச்சியங்களும் சில சட்டங்களை இயற்றின. உற்பத்தியாளர்கள் மொத்தமாகவும் சில்லறையாகவும் பண்டங்களைப் பங்கீடு செய்வோருடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டு, வர்த்தக அடையாளங்களைக் கொண்ட பொருள்களுக்கு விலைகளை நிர்ணயம் செய்யலாம். 1937-ல் இயற்றிய மில்லர்-டைடிங்ஸ் சட்டம் (Miller-Tydings Act) இதை அனுமதித்தது. இதை ஷெர்மன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டப்படி மாற்றியமைத்து விட்டனர்.

1938-ல் அரசாங்கம் சர்வாதீனத்தைப்பற்றிய தன் கருத்தை மாற்றிக்கொண்டது. 1937, 1938-ல் இருந்த நிலைமைக்கு சர்வாதீனங்களே காரணம் என்று எண்ணி, ரூஸ்வெல்ட் நிலைமையை ஆராய்ச்சி செய்ய ஒரு குழுவை நியமனம் செய்யவேண்டுமென்று கருதினார். இதற்காகக் காங்கிரஸ் சபையை, ஒரு தொகையை ஒதுக்கவேண்டும் என்று அவர் கேட்டார். சர்வாதீனங்கள் விலைகளை உயர்த்தியதால் நிலைமை மோசமாயிற்று என்பது அவரது கருத்து. தாற்காலிகத் தேசியப் பொருளாதாரக் குழுவினர் (Temporary National Economic Committee), சமூகத்தின் பொருளாதார அதிகாரங்கள் ஒருசிலரிடம் குவிந்துகிடக்கின்றனவா என்பதைப் பரிசிலனைசெய்து, அதைப்பற்றிய அறிக்கையை அரசினரிடம் கொடுத்தனர். இவ்வறிக்கை சர்வாதீனங்களைப் பற்றி எல்லா விவரங்களையும் அதுவரை எந்த அறிக்கையும் கொடுக்காத முறையில் கொடுத்தது. அதிலிருந்து நியூ டீல் கொள்கை சர்வாதீனங்களை ஆதரித்து வளர்த்துவிட்டதென்ற உண்மை தெளிவாகத் தெரிந்தது. இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலத்தில் சர்வாதீனங்கள் மேலும் வளர்ந்துவிட்டன.

1938-க்குப் பிறகு அட்டார்னி ஜெனரலுடைய (Attorney General) அலுவலகத்தின் சர்வாதீன எதிர்ப்புப் பகுதி மும்மரமாக வேலை செய்தது. ஆனால் அரசாங்கமும், தொழில் நிறுவனங்களும் ஒத்துழைத்த காலத்தில் மேற்கூறிய முயற்சி குறிப்பிடத்தக்க பயனை அளிக்கவில்லை.

தொழிலுக்கு வேண்டிய சக்தியைக் கட்டுப்பாடு செய்தல்

1920-லிருந்து 1940 வரை மின்சக்தித் தொழிலைப்போல் வேறு எந்தத் தொழிலையும் மக்கள் குறை கூறவில்லை. ஏராளமான பணத்தைத் தொழிலதிபர்கள் இத் தொழிலில் முதலீடு செய்திருந்தனர். முதலீடு செய்த தொகைக்கும், நிறுவனங்களின் சொத்துகளுடைய மதிப்புக்கும் பொருத்தம் எதுவும் இல்லை. ஹோல்டிங் கம்பெனிகள் (holding companies) மிகச் சிக்கலான முறையில் அமைந்திருந்தன. எனவே, மின் சக்தித் தொழிலின் நேர்மையான கட்டணங்களை நிர்ணயம் செய்வது கடினமான காரியமாகிவிட்டது. இராச்சியப் பொது நலப் பணித் துறைக் குழுக்கள் (state utility commissions) நிலைமையைச் சமாளிக்க முடியவில்லை. ஏனெனில், மின்சக்தித் தொழில் இராச்சிய எல்லைகளைக் கடந்துவிட்டது. 1936-ல் 12 நிறுவனங்கள் நாட்டில் உற்பத்தியான மின்சக்தியில் அரைப் பகுதியை உற்பத்தி செய்தன. இந்த நிறுவனங்களுடைய தொழில் இராச்சிய எல்லைகளைக் கடந்துவிட்டது. மின்சக்தித் தொழில் 1930-ல் ஐம்பது ஆண்டுகளுக்குமுன் ரெயில்வே நிறுவனங்கள் இருந்த நிலையை அடைந்தது. ரெயில்வே தொழிலில் இருந்த ஊழல்கள் அனைத்தும் இத் தொழிலில் இருந்தன. இதை அரசாங்கத்தின் கண்காணிப்புக் குட்படுத்தவேண்டுமென்று பொதுமக்கள் முறையிட்டனர்.

1920-ல் இயற்றிய ஃபெடரல் நீர்சக்திச் சட்டப்படி (Federal Water Power Act) ஒரு ஃபெடரல் சக்திக் குழுவை (Federal Power Commission) நியமனம் செய்தனர். 1920ஆம் ஆண்டிலிருந்து மின்சக்தித் தொழிலை அரசினர் கண்காணித்தனர்; அமெரிக்காவில் உள்ள மின்சக்தியுற்பத்தி நிலையங்கள் அனைத்தையும் ஃபெடரல் சக்திக் குழுவினருடைய நிருவாகத்திற்குட்படுத்தினர். சட்டம் அமலில் வந்ததிலிருந்து 50 ஆண்டுகளுக்கு மின்சக்தியை உற்பத்தி செய்யும் நிறுவனங்களை ஆரம்பம் செய்வதற்கு ஃபெடரல் சக்திக் குழுவினருடைய அனுமதி வேண்டும். இக் குழுவினர் சிபாரிசு செய்யும் முறையிலேயே தான் நிறுவனங்கள் தம் கணக்குகளை எழுத வேண்டும்.

நிறுவனங்கள் வெளியிடும் பத்திரங்களையும், இராச்சிய எல்லைகளைக் கடந்த தொழிலைக்கொண்ட நிறுவனங்களின் கட்டணங்களையும் குழுவின் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்படுத்தினார்கள்.[5] இராச்சிய எல்லைகளைக் கடந்த தொழிலைக் கொண்ட நிறுவனங்களை அரசாங்கம் கட்டுப்பாடு செய்ய முடியுமா என்பதைப்பற்றி கருத்து வேற்றுமை இருந்தது. மத்திய அரசாங்கம் மின்சக்தித் தொழிலை நடத்தலாமா என்ற பிரச்சினையைப் பலர் ஆராய்ச்சி செய்தனர். அரசினர் உற்பத்தியை மேற்கொள்ளும் பிரச்சினைக்கு முடிவுகாண முயற்சி செய்தனர்.

அரசாங்கம் உற்பத்தியை மேற்கொள்வதைத் தாமதிக்க முடியாது. ஏனெனில், முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில் டென்னசி நதிதீரத்தில் (Tennessee River) உள்ள முஸ்கிள் ஷோல்ஸ் (Muscle Shoals) என்ற இடத்தில் வெடிகுண்டுகள் செய்வதற்கு வேண்டிய நைட்ரேட்டுகளை (nitrates) உற்பத்தி செய்வதற்கு இரண்டு உற்பத்தி நிலையங்களை அரசினர் ஆரம்பித்துவிட்டனர். இந்த நிலையங்களுக்கு வேண்டிய மின்சக்தியைக் கொடுக்க, வில்சன் அணையை (Wilson Dam) எழுப்புவதற்கு அரசாங்கம் ஆணையிட்டது. 145 மிலியன் டாலர்கள் செலவில் 1925ஆம் ஆண்டு இவ் வணையைக் கட்டி முடித்தனர். இந்த நிலையங்களை அரசினரே நடத்தவேண்டுமா அல்லது, ஒரு தொகையைப் பெற்றுக்கொண்டு தனிப்பட்டோரிடம் விடுவதா என்ற பிரச்சினை எழுந்தது. ஜியார்ஜ் டபிள்யூ. நாரிஸ் (George W. Norris) காங்கிரஸ் சபையில் இருமுறை சட்டங்களை இயற்றினார். நிலையங்களின் உற்பத்திச் சக்தியைப் பெருக்கி, அவற்றை அரசாங்கமே நடத்தவேண்டும் என்று முடிவு செய்தனர். நிலையங்களின் உற்பத்திச் சக்தியைப் பெருக்குவதை கூலிட்ஜ் ஏற்றுக்கொள்ள மறுத்தார். ஹூவர் அவைகளை அரசாங்கம் நடத்துவதை ஏற்றுக்கொள்ள மறுத்தார். இதுபோன்ற திட்டங்கள் பிற்போக்கானவை என்றும் சுதந்திரக் கொள்கைக்கு உகந்தனவல்லவென்றும் ஹூவர் கருதினார். ஹூவரைவிட ரூஸ்வெல்ட், அரசாங்கம் மின்சக்தி நிலையங்களை நடத்துவதை ஆதரித்தார். 1932ஆம் ஆண்டு நடந்த தேர்தலில் இது ஒரு பெரிய பிரச்சினையாகக் கருதப்படவில்லை. ரூஸ்வெல்ட் பதவியேற்பதற்கு முன் முஸ்கிள் ஷோல்ஸ் திட்டத்தைப் பார்வையிட்டு அதை அரசினர் நடத்தப்போவதாக ஓர் அறிக்கை விடுத்தார்.

[5] குழுவினருடைய இந்த அதிகாரத்தை (ரெயில்வே நிறுவனங்களைப் போலவே) உயர் நீதிமன்றம் ரத்து செய்துவிட்டது.

1933ஆம் ஆண்டு மே மாதம் முஸ்கிள் ஷோல்ஸ்-டென்னசி பள்ளத்தாக்கு வளர்ச்சிச் சட்டத்தை (Muscle Shoals-Tennessee Valley Development Act) அரசினர் இயற்றினர். இத் திட்டத்திஞல் நாட்டின் விவசாயம், தொழில் முதலிய எல்லாத் துறைகளும் பாதிக்கப்பட்டன. இச் சட்டப்படி டென்னசி பள்ளத்தாக்கு நிருவாகக் குழுவை (Tennessee Valley Authority) நிறுவி, அதற்கு மூன்று அங்கத்தினர்களை நியமனம் செய்தார்கள். இந்த நிருவாகக் குழுவை டி.வி.ஏ. (T.V.A.) என்றழைத்தனர். முஸ்கிள்-ஷோல்ஸ் அரசினருடைய சொத்துகளை டி.வி.ஏ. நிருவாகம் செய்யவேண்டும். டி.வி.ஏ. மேலும் டென்னசி பள்ளத்தாக்கில் நாட்டின் பாதுகாப்பையும், தொழிலையும், விவசாயத்தையும் கவனித்துக்கொள்ள வேண்டும்; மிஸிஸிப்பி நதியின் வெள்ளத்தைத் தடை செய்ய வேண்டும். அணைகளைக் கட்டுவதற்கும், நில உடைமைகளை வாங்குவதற்கும், மின்சார உற்பத்தி நிலையங்களை நிறுவுவதற்கும், வெள்ளக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டங்களை வகுப்பதற்கும், நில அரிமானங்களைத் தடை செய்வதற்கும், காடுகளை வளர்ப்பதற்கும், உர உற்பத்திக்கும் வெடிகுண்டுக்கும் வேண்டிய நைட்ரஜனை உற்பத்தி செய்வதற்கும் டி.வி.ஏ. அதிகாரங்களைப் பெற்றது. பத்தாண்டுக் காலத்துக்குள் டி.வி.ஏ. மேற்கூறிய பணிகள் அனைத்தையும் செய்துவிட்டது. இந்த நிறுவனத்தை நியூ டீல் கொள்கையின் அரிய சாதனை என்று நாம் கருதலாம். பின்தங்கிய ஒரு நிலப்பகுதியை டி.வி.ஏ. நாட்டின் முக்கியமான பொருளாதாரப் பகுதியாக வளர்த்துவிட்டது. இத் திட்டத்திஞல் பலர் பாதிக்கப்பட்டபோதிலும் இதைப் பொதுநலத்துறைத் தொழில்களே சட்டமன்றத்தில் எதிர்த்தன. ஆனுல், உயர் நீதிமன்றம் டி.வி.ஏ. சட்டத்தை ரத்து செய்யவில்லை. இத் திட்டம் வெற்றியடையும் என்ற நம்பிக்கைகொண்ட ரூஸ்வெல்ட் 1937-ல் காங்கிரஸ் சபைக்கு ஒரு செய்தியை அனுப்பினுர். இதுபோன்ற ஆறு திட்டங்களைச் செயற்படுத்தவேண்டுமென்று அவர் செய்தியில் குறிப்பிட்டார். ஆனுல், ஒன்றுகூட நிறைவேறவில்லை.

டி.வி.ஏ. திட்டத்தைத் துவக்கி இரண்டாண்டுகளுக்குப் பின் காங்கிரஸ், சக்தியை உற்பத்தி செய்யும் நிறுவனங்களை அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்படுத்த முயற்சிசெய்தது. முதலீடு செய்வோரையும், பொதுமக்களையும் பாதுகாக்கும் நோக்கத்துடன் இந்த முயற்சியைக் காங்கிரஸ் செய்தது. நியூ டீல் சட்டமாகிய பொதுநலத்துறைத் தொழில் ஹோல்டிங் கம்பெனிச் சட்டம் (Public Utilities Holding Company Act)

1935-ல் அமலில் வந்தது. இச் சட்டத்தைப் பலர் எதிர்த்தனர். பொதுநலத்துறைத் தொழில்களுடைய இராச்சிய எல்லைகளைக் கடந்த தொழிலையும், அவைகளுடைய கட்டணங்களையும் கட்டுப்பாடு செய்வதற்கு ஃபெடரல் சக்திக் குழுவினர் அதிகாரம் பெற்றனர். ஓரளவுக்குமேல் ஹோல்டிங் கம்பெனி (Holding Company) முறையைப் பெருக்குவதைச் சட்டம் தடை செய்தது. மூன்றுண்டுகளுக்குப்பின் ஹோல்டிங் கம்பெனிகள் பல நிறுவனங்களில் சிதைந்துகிடக்கும் தொழிலை ஒருமுகப்படுத்திப் பொதுமக்களுக்கு மின்சக்தியை வழங்க வேண்டும். மேற்கூறிய சட்டம் ஹோல்டிங் கம்பெனிகளை அறவே நீக்கிவிடும் என்று (சட்டத்தை இயற்றும்பொழுது) பலர் கருதினுர்கள். ஆனுல், இச் சட்டம் மின்சார உற்பத்தித் தொழிலை பாதிக்கவில்லை. இத் தொழில் மந்தகால நிலைமையைச் சமாளித்து, 1937-ல் சிறந்த முறையில் முன்னேறியது. மின் சக்தி உற்பத்தி நிறுவனங்களுக்கு இருந்த எதிர்ப்பு 1950-க்குள் மறைந்துவிட்டது. 1935ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தின் நோக்கங்கள் நிறைவேறின. நிறுவனங்கள் சிறந்த முறையில் மாற்றியமைக்கப்பெற்றன.

போக்குவரத்து வசதி

பொருளாதார மந்தம் நாட்டின் போக்குவரத்து வசதித் துறையைப்போல் எதையும் கடுமையாகத் தாக்கவில்லை. புனரமைப்பு நிதிக் கார்ப்பரேஷன் இத் துறைக்கு உதவியளித்தது. 1933-ல் காங்கிரஸ் அவசர ரெயில்வே சட்டத்தை இயற்றியது. இச் சட்டப்படி அரசினர் ஒரு ஃபெடரல் ரயில்வே இணைப்பாளரை (Federal Railway Coordinator) நியமனம் செய்தனர். இவ்விணைப்பாளருடைய ஆணைகளை ரெயில்வே நிறுவனங்கள் மீறக்கூடாது. ஆனுல், இவ்வாணைகளுக்குமேல் வெவ்வேறு இராச்சிய வர்த்தகக் குழுவினரிடம் நிறுவனங்கள் முறையிட்டுக்கொள்ளலாம். ஃபெடரல் ரயில்வே இணைப்பாளர் வீணுன செலவுகளை நீக்குவதற்கும், நிறுவனங்களுடைய நிதியமைப்பைச் சீர்படுத்துவதற்குப் பொது மக்களுடைய நலனைக் காப்பாற்றுவதற்காக நிலையான கட்டணங்களைக் குறைப்பதற்கும், ரெயில்வே நிறுவனங்களுக்குக் கடன் வசதியளிப்பதற்கும் திட்டங்கள் வகுக்க வேண்டும். ரெயில்வே தொழிலின் பிரதிநிதிகளைக்கொண்ட இணைப்புக் குழுக்கள், இணைப்பாளருக்கு உதவிபுரிந்தன. இந்த நோக்கங்களை நிறைவேற்றுவதற்காக டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்களைத் தாற்காலிகமாகத் தள்ளிவைக்கலாம். 1933ஆம்

ஆண்டுச் சட்டம் 1920ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தின் ஒரு கூறினை ரத்து செய்துவிட்டது. இச் சட்டம் பழைய சட்டத்தின் குறைபாடுகளை நீக்கி ரெயில்வே ஹோல்டிங் கம்பெனிகளை இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழுவின் கட்டுப்பாடுகளுக்குட் படுத்தியது. ஜோசப் பி. ஈஸ்ட்மன் (Joseph B. Eastman) என்ற இணைப்பாளரும் அவருடன் பணியாற்றியோரும், ரெயில்வே கம்பெனிகளுடைய நிலைமையைப் பரிசீலனை செய்து அவைகளைச் சீர்திருத்தியமைப்பதற்குச் சில சிபார்சுகளைச் செய்தார்கள். இச் சிபார்சுகளில் சிலவற்றை நிறுவனங்கள் செயலாற்றின. 1936-ல் ஃபெடரல் ரெயில்வே இணைப்பாளருடைய அலுவலகத்தை மூடிவிட்டனர்.

1933ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தைவிட 1940ஆம் ஆண்டு அரசினர் இயற்றிய வீலர் லீ போக்குவரத்துச் சட்டம் (Wheeler Lea Transportation Act) முக்கியமானது. இச் சட்டப்படி இராச்சியங்கள் வர்த்தகக் குழுவின் அதிகாரங்கள் பெருகின. உள்நாட்டிலும், கடற்கரையிலும் உள்ள நீர்ப்பாதைப் போக்குவரத்துச் சாதனங்களை இக் குழுவின் கட்டுப்பாடுகளுக்கு உட்படுத்தினார்கள். வீலர் லீ சட்டப்படி இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழு ரெயில்வே நிறுவனங்களை ஒருமுகப்படுத்தி இணைக்கவேண்டாம். ஆனால், சில நிறுவனங்கள் தாமாக இணைந்தால் அதற்குக் குழுவின் அனுமதியை அவைகள் பெறவேண்டும்.

ஜனாதிபதி ரூஸ்வெல்ட் அவர்கள் ரெயில்வே தொழிலில் மிகப்பெரிய சாதனை ஒன்றையும் செய்துவிடவில்லை. இராச்சியங்களின் வர்த்தகத்திற்கு உதவியாக இருந்த மோட்டார் தொழிலைக் கட்டுப்பாடு செய்வதற்கு இணைப்பாளர் ஈஸ்ட்மன் அவர்கள் ஒரு சட்டத்தை இயற்றவேண்டுமென்று சொன்னார். 1935-ல் அரசாங்கம் இயற்றிய மோட்டார் தொழில் சட்டம் (Motor Carrier Act) இராச்சியங்களின் வர்த்தகக்குழுவினருக்கு மோட்டார் தொழிலைக் கட்டுப்பாடு செய்வதற்கு அதிகாரம் கொடுத்தது. இச் சட்டம் முந்திய காலத்தில் ரெயில்வே தொழிலைக் கட்டுப்பாடு செய்வதற்காக இயற்றப்பட்ட சட்டத்தை ஒத்திருந்தது. குழுவினர் நேர்மையான கட்டணங்களை நிர்ணயம் செய்யலாம். ஒரே முறையில் எல்லாக் கம்பெனிகளும் கணக்குகளை வைத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று அவைகளைக் குழுவினர் கட்டாயப்படுத்தலாம். கட்டணங்களை வசூல் செய்வதில் மக்களிடம் அல்லது நாட்டின் பல பகுதிகளிடம் வேற்றுமைகள் காட்டுவதும், சிலருக்குச் சிறப்பான சலுகைகள் காட்டுவதும் சட்டவிரோதமானவை.

தொழிலாளர்களின் பணி, அவர்கள் பயன்படுத்தும் கருவிகள் முதலியவைகளுடைய தரத்தைக் குழுவினர் நிர்ணயம் செய்யலாம். இராச்சியங்களுடைய வர்த்தகத்திற்கு உதவிய மோட்டார்தொழில் அரசினர் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டது.

பொருளாதார மந்தம், ஆகாய விமானங்களை வர்த்தகத்திற்குப் பயன்படுத்தும் பழக்கத்தின் வளர்ச்சியைத் தடை செய்தது. ஆனால், விமானத் தொழிலை மந்தம் அழித்துவிடவில்லை. 1930-க்குப்பின் இத் தொழில் பெருகியது. அரசாங்கம் விமானத் தொழிலைக் காப்பாற்றுவதற்கு முயற்சிசெய்யவில்லை. அதைக் கட்டுப்பாடு செய்வதற்கே முயற்சி செய்தது. தபால் ஒப்பந்த முறையில் (mail contracts) பல ஊழல்கள் இருந்தமையால் 1934-ல் ஜனாதிபதி ரூஸ்வெல்ட் இவ்வொப்பந்தங்களை எல்லாம் ரத்து செய்துவிட்டார். அமெரிக்க இராணுவமே தபால்களைப் பல இடங்களுக்கு அனுப்பியது. 1934-ல் இயற்றிய ஆகாயவிமானத் தபால்முறைச் சட்டப்படி (Air Mail Act) புதிய நிறுவனங்களுடன் அரசாங்கம் ஒப்பந்தங்கள் செய்துகொண்டது. இந்த நிறுவனங்களை அரசினரும், இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழுவினரும், போஸ்ட்மாஸ்டர் ஜெனரல் அவர்களும் மேற்பார்வையிடலாம். இந்த மேற்பார்வை செம்மையாக இல்லாததால், 1938-ல் காங்கிரஸ் மேற்பார்வையிடும் பணியை விமான நிருவாகத்துறையினருக்கு (Civil Aeronautics Authority) மாற்றிவிட்டது. விமானப் பாதுகாப்புக் குழு (Air Safety Board) விபத்துகள் ஏற்பட்டால் அவைகளைப்பற்றிய விசாரணைகளை நடத்தியது. பாதுகாப்பு முறைகளையும் இக் குழுவினர் ஆராய்ச்சி செய்தனர். விமான நிருவாகத்துறையும், விமானப் பாதுகாப்புக் குழுவும் விமானத் தொழில் வளர்ச்சிக்குப் பேருதவியளித்தன; விமானப் பிரயாணத்தில் உள்ள ஆபத்துகளையும் குறைத்தன. இவை கட்சிச் சார்பற்ற முறையில் பணியாற்றின. 1940-ல் ஜனாதிபதி, அரசாங்க அலுவலர்கள் பணியைச் சீர்திருத்த அதிகாரம் பெற்றார். அந்த ஆண்டு விமான நிருவாகத் துறையையும், பாதுகாப்புக் குழுவையும் அவர் இணைத்து, வர்த்தகத் துறையின் மேற்பார்வைக்குட்படுத்தினார்.

1936-ல் மீண்டும் அரசினர் வர்த்தகக் கப்பற்படையை கட்டுப்பாடு செய்ய முயற்சிசெய்தனர். பல கப்பல்கள் விபத்துகளில் சிக்கியதால் வர்த்தகக் கப்பல்கள் தொழிலை ஒழுங்குபடுத்தி, மேற்பார்வையிடவேண்டும் என்று பலர் கருதினார்கள். இத் தொழிலில் கடுமையான தொழிலாளர் பிரச்சினைகள் இருந்தன. மேலும், தொழில் நலிவுற்றது. தொழிலாளர்கள்

நலனைப் பாதுகாக்கவும், மற்றப் பிரச்சினைகளைத் தீர்க்கவும் அரசாங்கம் பல சட்டங்களை இயற்றவேண்டியதாயிற்று. 1937ஆம் ஆண்டு கப்பற்படைக் குழுவினர் (Maritime Commission) வெளியிட்ட அறிக்கை வர்த்தகக் கப்பற்படையின் நிலையைத் தெளிவாக எடுத்துக்காட்டியது. இவ்வறிக்கைப்படி பத்தாண்டுகளுக்குள் அமெரிக்கர்கள் 9 மிலியன் டன்கள் எடையுள்ள கப்பல்களைக் கட்டினார்கள். ஆனால், இதில் 5 சதவீதத்திற்குச் சமமானவையே அமெரிக்காவில் பதிவு செய்யப்பெற்றன. உலக நாடுகளுடைய கப்பற்படையின் எடைகளை ஒப்பிட்டால் அமெரிக்கா இரண்டாவது இடத்தைப் பெற்றது என்பது உண்மை. ஆனால், கலங்கள் செல்லும் வேகத்தை ஒப்பிட்டால் அமெரிக்கா நான்காவது இடத்தையே பெற்றது. மேலும், மற்ற நாடுகளைவிட மிகப்பழைய கப்பல்களையே அமெரிக்கா கொண்டிருந்தது. அமெரிக்கக் கப்பல்களில் $\frac{1}{4}$ பகுதி மிகப் பழையனவாக இருந்தன; $\frac{7}{8}$ பகுதி 1942-ல் இந்த நிலையை அடையக்கூடியவையாக இருந்தன.

1936-ல் அரசினர் வர்த்தகக் கப்பற்படைச் சட்டத்தை இயற்றி, பிரச்சினையைத் தீர்க்க முயற்சி செய்தனர். 1920ஆம் ஆண்டு அமலில் வந்த வர்த்தகக் கப்பற்படைச் சட்டப்படி, கப்பல்களைக் கட்டுவோர் அரசினரிடமிருந்து கடனுதவி பெறலாம். 1936ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் கடனுதவி செய்யும் பழக்கத்தைத் தடை செய்தது. அமெரிக்க வர்த்தகக் கப்பற்படைக் கார்ப்பரேஷனைக் கலைத்துவிட்டது. அமெரிக்கக் கப்பல்துறைக் குழு நிறுவப்பெற்றது. இக் குழுவினர் அமெரிக்க வர்த்தகக் கப்பற்படையைப் பார்வையிட்டுப் பழுதான கப்பல்களைப் புதுப்பிக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று அரசினர் ஆணையிட்டனர். மேலும், குழுவினர் வேலை வாய்ப்பு, கூலி முதலியவைகளையும் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். உதவிப் பணம் கோரும் மனுக்களைப் பரிசீலனை செய்து நிறுவனங்களுக்குப் பண உதவி செய்ய எந்த விதிகளை வகுக்க வேண்டும் என்பதை முடிவு செய்யவேண்டும். தபால் ஒப்பந்த முறைமூலம் உதவி செய்வதை நிறுத்திவிட்டு வேறுமுறை கையாளப்பெற்றது. இருவகைகளில் கப்பல் தொழிலுக்கு உதவி செய்யப்பட்டது. அரசினருடன் ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டு கப்பல்களைக் கட்டி, அவைகளுடைய அடக்கச் செலவை நிறுவனங்கள் அரசினருக்கு நீண்டகாலத் தவணைகளில் கொடுக்கலாம். அமெரிக்காவில் கப்பல்களைக் கட்டுவதற்கும், வேறு நாடுகளில் அவைகளைக் கட்டுவதற்கும் உள்ள வேறுபாடுகளை அடக்கச் செலவிலிருந்து கழித்துவிட்டு எஞ்சிய

தொகையை நிறுவனங்கள் அரசாங்கத்திற்குக் கொடுக்கலாம். சில வழிகளில் கப்பல்களைச் செலுத்தும் நிறுவனங்கள், தாம் செய்யும் தொழிலுக்கு ஏற்ற உதவியை அரசினரிடமிருந்து பெறலாம். அமெரிக்கக் கப்பல்களையும் அயல்நாட்டுக் கப்பல்களையும் பயன்படுத்துவதில் உள்ள வேறுபாட்டைச் சமாளிக்க வேண்டிய பண உதவியை அரசினர் நிறுவனங்களுக்குக் கொடுக்கலாம். பணியாட்களின் கூலி, கப்பலில் வேலைசெய்யும் பணியாட்களின் குறைந்தபட்ச எண்ணிக்கை முதலியவற்றை குழுவினர் கண்காணிக்கலாம். தொழிலாளர்கள் பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதற்கு ஒரு கப்பற்படைத் தொழிலாளர்கள் குழுவை (Maritime Labor Board) அரசினர் நியமனம் செய்தனர்.

உதவியும் பாதுகாப்பும்

மந்தகாலத்தில் வேலையின்மை (unemployment) பெருகியது; மக்களுடைய வருமானம் குறைந்தது. வருமானம் வாழ்க்கைச் செலவைவிடக் குறைந்தது. தொழிற்கூடங்களில் அடிக்கடி விபத்துகள் ஏற்பட்டன. முதலாளிகள் தொழிற்சாலைகளில் விபத்துகளைத் தவிர்க்க வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யவில்லை. தொழிலாளர்கள் கடுமையாக உழைத்தனர். பெண்டிரும், குழந்தைகளும் நீண்டநேரம் வேலைசெய்யவேண்டியிருந்தது. தொழிலாளர்கள் இயக்கம் நலிவுற்றது. தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டம் நிலைமையை மாற்றும்வரை இதே நிலை நீடித்தது. மந்தகாலத்தில் முற்போக்குச் சட்டங்களை இயற்றுவதில் மக்கள் ஊக்கம் காட்டினார்கள்.

ரூஸ்வெல்ட் தொழிலாளர்கள் பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதற்கு மும்முனைக் கொள்கையைப் பின்பற்றினார். (1) வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தை நீக்குவதற்கு முயற்சி செய்தார்; (2) வேலையின்மை இன்சூரன்சு திட்டத்தின்மூலம் (unemployment insurance) தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு பாதுகாப்பைக் கொடுக்க முயற்சி செய்தார். அரசினர், முதியோர் இன்சூரன்சு திட்டத்தையும் (old-age insurance) நாட்டில் புகுத்தினர்; (3) தொழிலாளர்கள் இயக்கத்திற்கு ஒரு வலிமையைக் கொடுத்தனர். முதன்முதலில் ரூஸ்வெல்ட் வேலையின்மையை ஒழிக்க முயற்சி செய்தார். வேலையில்லாமலிருந்த இளைஞர்களுக்குப் பொது வேலைத் துறையில் வேலை கொடுத்தனர். குறிப்பாகக் காடுகளைப் புதுப்பிக்கும் பணியில் இவர்களை அரசாங்கம் அமர்த்தியது. வெள்ளத் தடை (flood control) முதலிய பணிகளையும் வேலையில்லாதவர்களுக்குக் கொடுத்தனர். முதல் ஆண்டில் சுமார் 300,000 பேர்களுக்கு

ரூஸ்வெல்ட் வேலை கொடுத்தார். இத் திட்டங்களில் வேலை செய்தவர்களைப் பாதுகாப்புப் படையினர் (Civilian Conservation Corps) என்றழைத்தனர். நியூ டீல் காலத்தில் தோன்றிய, (நியூ டீல் கொள்கையின் முக்கியமான கூறாகிய) இப் பாதுகாப்புப் படை 1942 வரை இருந்தது.

மே மாதம் அவசர உதவிச் சட்டத்தை (Emergency Relief Act) அரசினர் இயற்றினர். அவசர உதவி நிருவாகத்துறையை ஆரம்பித்தனர். புனரமைப்பு நிதிக் கார்ப்பரேஷன் 500 மிலியன் டாலர்களை இராச்சியங்களுக்கு உதவி வேலைக்காகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று அரசினர் ஆணையிட்டனர். தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டம் (தே.தொ.மீ.ச.) ஒரு பொது வேலை நிருவாகத் துறையை ஏற்படுத்தி, அதன் செலவுக்கு 3,300,000,000 டாலர்களை ஒதுக்கியது. பொது வேலை நிருவாகத்துறையினர் மொத்தம் 7,000,000,000 டாலர்களைச் செலவு செய்தனர். ஆனால், மிலியன் கணக்கான தொழிலாளர்கள் வேலையில்லாமல் திண்டாடினார்கள். 1935-ல் காங்கிரஸ் சபை மேலும், பொது வேலைக்கு அதிகமான தொகையை ஒதுக்கியது. ஜனாதிபதி பொது வேலை முன்னேற்ற நிருவாகத்துறையை (Public Works Progress Administration) ஏற்படுத்தினார். இத் துறை பொது வேலைகள் அனைத்தையும் இணைத்து ஒழுங்குபடுத்தியது. இத் துறையைப் பொதுவேலைத் திட்ட நிருவாகத்துறை (Public Works Projects Administration) என்றழைத்தனர். இத் துறை பல பொது வேலைகளை ஆரம்பித்தது.

இரண்டாவது உலகப் போர்க்காலத்தில் வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் ஒழிந்தது. அதுவரை பொது வேலைத் திட்ட நிருவாகத்துறை நீடித்துப் பணியாற்றியது. 1942-ல் இத் துறையைக் கலைத்துவிடுவதற்குக் காங்கிரஸ் சபை ஆணையிட்டது. 1935-லிருந்து 1942-க்குள் ஏழாண்டுகளில் பொது வேலைத்திட்ட நிருவாகக் குழு 10,500,000,000 டாலர்களைச் செலவு செய்தது. இதைத் தவிர 2,700,000,000 டாலர்களை மாநில அரசாங்கங்களுக்கு நிருவாகக் குழு கொடுத்தது. அது, வேலையின்மையை ஒழிக்க முடியவில்லை. ஆனால், 1938-ல் அதன் பணி உச்ச நிலையை அடைந்தது. அந்த ஆண்டில் 3,800,000 பேர்களுக்கு வேலை தேடிக்கொடுத்தது. அதாவது, 'வேலையில்லாமல் இருந்தவர்களில் மூன்றில் ஒரு பகுதியினருக்கு வேலை தேடிக் கொடுத்தது. ஒருமுறை 8,500,000 பேர்களுக்கு நிருவாகக் குழு வேலை தேடிக்கொடுத்தது. வேலையில் அமர்ந்தவர்களுடைய குடும்பத்தினரையும் கணக்கில் சேர்த்தால் நிருவாகக்குழு 25 மிலியன் பேர்களுக்கு உதவியளித்தது

என்று சொல்லலாம். நிருவாகக் குழு செய்த அரிய சாதனை களாக மந்த காலத்தில் எழுப்பிய 122,000 கட்டடங்களையும் அப்பொழுது அமைத்த 664,000 மைல்கள் நீளமுள்ள சாலைகளையும், 77,000 பாலங்களையும், 285 விமானதளங் களையும், 24,000 மைல்கள் நீளமுள்ள வடிகால்களையும் நாம் குறிப்பிடலாம். பல பழைய கட்டடங்களைப் பழுதுபார்த்தனர். பல பூங்காக்களையும், விளையாட்டு மைதானங்களையும், நீர்த் தேக்கங்களையும் அமைத்தனர். பல தேர்ச்சிபெற்ற தொழி லாளர்களும், தேர்ச்சி பெருத தொழிலாளர்களும் வேலைகளில் அமர்ந்தனர். அலுவலகங்களில் பணியாற்றுவோருக்கும், ஆசிரியர்களுக்கும், நடிகர்களுக்கும், கலைஞர்களுக்கும், எழுத் தாளர்களுக்கும் அரசினர் வேலை வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்தி ஞர்கள். அரசாங்கம் இளைஞர்களுக்குக் கல்லூரிகளிலும், உயர் நிலைப் பள்ளிகளிலும் கல்வி பெறுவதற்கு உதவியளித்தது.

வேலையில்லாமல் திண்டாடியவர்களுக்கு உதவியளிக்கும் கொள்கையைமட்டுமே அரசினர் பின்பற்றிஞர்கள் என்று நாம் கருத முடியாது. குடிமகன் ஒவ்வொருவனுக்கும் வேலை செய்து பிழைக்கும் வாய்ப்பை அரசாங்கம் கொடுக்கவேண்டு மென்ற உண்மையின் அடிப்படையில் நியூ டீல் கொள்கை அமைந்திருந்தது. பிறர் உதவியை நாடுவதைவிட வேலை செய்து பிழைப்பதே சிறந்ததாகும் என்ற உண்மையையும் அரசினர் கொள்கை அடிப்படையாகக் கொண்டிருந்தது. ஆனல், இக் கொள்கையைப் பலர் குறைகூறினர். அரசாங்கம் பொதுமக்கள் பணத்தை வீணுக்கியது என்றும், அரசியல் நோக்கங்களுடன் பொதுமக்களுடைய பணத்தைச் செலவு செய்தது என்றும், அதனுல் வேலையின்மையை நீக்க முடிய வில்லை என்றும் பலர் குறிப்பிட்டனர். வேலையில்லாதவர் களுக்கு வேலைகளைக் கொடுத்து, அவர்களுடைய சுயமரி யாதையை அரசினர் காப்பாற்றிஞர்கள் என்று அவர்கள் மக்களுக்கு எடுத்துக்காட்டிஞர்கள். வேலையில்லாதவர்களுக்கு உதவிப் பணம் கொடுப்பதைவிட வேலைகளைக் கொடுப்பதே சிறந்த கொள்கையாகும். மேலும், பல ஆக்க வேலைகளைச் செய்து முடித்தனர்.

பொதுவேலை நிருவாகத்துறையினர் குறைந்த செலவில் வீடுகளைக் கட்டிஞர்கள். நகரின் கழிசடைப் புறங்களைச் சுத்தம் செய்ய ஏற்பாடுகள் செய்தனர். இவ் வேலையை விரைவில் செய்வதற்காக வாக்னர்-ஸ்டீகால் வீட்டுவசதிச் சட்டத்தை (Wagner-Steagall Housing Act) 1937-ல் இயற்றி ஞர்கள். இதற்காக ஒரு வீட்டுவசதித் துறையையும்

(United States Housing Authority) நிறுவினூர்கள். இத்துறை வீடுகள் கட்டுவதற்குக் கடனுதவி செய்யலாம். நகரின் கழிசடைப் புறங்களைச் சுத்தம் செய்வதற்குப் பண உதவி செய்யலாம். வீடுகட்டுவதற்கு இத் துறை 500,000,000 டாலர்கள் வரை கடன் கொடுக்கலாம். இத் தொகையைப் பின்னர் மூன்றுமடங்குகளாகப் பெருக்கினர். இத்துறை 500,000 பேர்கள் வாழும் நகரங்களில் ஒரு குடும்பத்திற்கு 4,000 டாலர்களைக் கடனுகக் கொடுக்கலாம். 500,000 பேர்களுக்கு மேற்பட்டவர்கள் வாழும் நகரங்களில் ஒரு குடும்பத்திற்கு 5,000 டாலர்களைக் கடனுகக் கொடுக்கலாம். ஆங்காங்கே இருந்த வீடு கட்டும் நிலையங்களுடன் கலந்து ஆலோசித்த பின்பே, இத் துறை மக்களுக்குக் கடன் கொடுக்கலாம். வீடுகள் கட்டும்பொழுதும் இந்த நிலையங்களுடைய ஒத்துழைப்பைத் துறையினர் ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும். அமெரிக்க வீட்டு வசதித் துறையினர் பல ஒப்பந்தங்களைச் செய்து, 400 திட்டங்களைச் செயலாற்றினர். இத் திட்டப்படி 150,000 வீடுகளைக் கட்டினூர்கள். நாட்டில் போதிய அளவு வீட்டுவசதி பெருகவில்லை என்பதை நாம் கருதும்பொழுது வீட்டுவசதித் துறையும், பொதுவேலைத் துறையும் செய்த தொண்டு மிகக்குறைவாக இருந்தது என்பதை மறக்க முடியாது. ஆனால், இவ்விரு துறைகளும் பிரச்சினையைத் தீர்க்க ஆரம்பம் செய்தன. மேலும், தனிப்பட்டோர் நகரின் கழிசடைப் புறங்களில் வீடு கட்டுவதை இத் துறைகள் ஆதரித்தன. மேலும், போரில் பங்கெடுத்துக்கொண்ட வீரர்களும் வீடுகள் கட்டிக்கொள்வதற்கு இத் துறைகள் உதவிசெய்தன.

தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்பை அளிக்கவேண்டுமென்பது ரூஸ்வெல்ட் கொள்கையின் நோக்கமாகும். அரசினர் இதற்காகப் பல்வகைச் சட்டங்களை இயற்றினர். 1933-ல் தேசிய வேலைவாய்ப்புப் பணிச் சட்டத்தை (National Employment Service Act) இயற்றினூர்கள். வேலைவாய்ப்பு அலுவலகங்களுடன் (employment offices) அரசினர் நிறுவிய வேலைவாய்ப்பகங்கள் (employment exchanges) ஒத்துழைத்துச் சிறந்த தொண்டாற்றுவதற்கு அரசாங்கம் ஏராளமான பணத்தைச் செலவுசெய்தது. வேலைவாய்ப்பலுவலகங்களுக்கு உதவிப் பணம் கொடுத்தது. 1935-ல் இயற்றிய ரெயில்வே தொழிலாளர் ஓய்வுபெறுதல் சட்டப்படி (Railway Retirement Act) அரசாங்கம் வேலையிலிருந்து விலகும் ரெயில்வே தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வூதியம் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்தது. இதற்காகத் தொழிலாளர்கள் பெறும் கூலியில் ஒரு பகுதியை வரியாகச்

செலுத்தவேண்டும். இதைப்போல் ஒரு பகுதியை முதலாளி களும், செலுத்தவேண்டும். 1936-ல் அரசாங்கம் வால்ஷ்-ஹீலி அரசாங்க ஒப்பந்தச் சட்டத்தை (Walsh-Healey Government Contracts Act) இயற்றியது. அரசாங்கத்துறைகளுக்குப் பொருள்களைக் கொடுப்பதாக ஒப்பந்தம் செய்துகொள்வோர் அத் துறைகளுக்கு ஒப்பந்தப்படி கொடுக்கவேண்டிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்வோராக இருத்தல் வேண்டும். 10,000 டாலர்களுக்குமேல் மதிப்புள்ள பண்டங்களைக் கொடுப்பவர்கள் இச் சட்டத்திற்குட்பட்டார்கள். ஒருசில பண்டங்களுக்கு இச் சட்டம் விதிவிலக்களித்தது. அரசாங்கத் துறைகளுடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்வோர், பணியாட்களுக்கு மற்ற நிறுவனங்கள் கொடுக்கும் கூலிக்குக் குறையாத ஊதியத்தைக் கொடுக்கவேண்டும். தொழிலாளர்கள் ஒரு நாளைக்கு 8 மணி நேரமும், ஒரு வாரத்திற்கு 40 மணி நேரமுமே வேலை செய்யலாம். மேலும், 16 வயதுக்குட்பட்ட ஆண்களையும் 18 வயதுக்குட்பட்ட பெண்களையும் வேலையில் அமர்த்தக் கூடாது. தொழிலாளர்கள் ஆபத்தான வேலைகளைச் செய்யக் கூடாது.

1938-ல் அரசாங்கம் தொழிலாளர் நேர்மைத் தரச் சட்டத்தை (Fair Labor Standards Act) இயற்றியது. இதைக் கூலிகளும் வேலைநேரச் சட்டமும் (Wages and Hours Act) என்றும் அழைத்தனர். இதன்படி அரசினர் குறைந்தபட்சக் கூலியையும் உயர்ந்தபட்ச வேலை நேரத்தையும் நிர்ணயம் செய்தனர். முதல் ஆண்டில் ஒரு வாரம் தொழிலாளர்கள் செய்யும் உயர்ந்தபட்ச வேலையை 44 மணி நேரமாகவும், இரண்டாவது ஆண்டில் 42 மணி நேரமாகவும், அதன் பின்னர் 40 மணி நேரமாகவும் நிர்ணயம் செய்தனர். குறைந்தபட்சக் கூலி முதல் ஆண்டில் 25 சென்டுகளாக இருக்கவேண்டும். அதன் பின்னர் ஏழாண்டுகளுக்குள் இக் கூலி 40 சென்டுகளாக உயர வேண்டும். இராச்சியங்களிடையே நடந்த வர்த்தகத்தில் தொடர்பு கொண்ட தொழில்களும், இந்த வர்த்தகத்திற்குப் பொருள் உற்பத்திசெய்த தொழில்களும் மேற்கூறிய சட்டத்திற் குட்பட்டன. சுமார் 12 அல்லது 13 மிலியன் தொழிலாளர்கள் இச் சட்டத்தால் பயனடைவார்கள் என்று பலர் எதிர்பார்த்தனர். சட்டம் நிர்ணயம் செய்த குறைந்தபட்சக் கூலி சாதாரணமான வாழ்க்கைத் தரத்திற்குப் போதவில்லை என்பது உண்மை. ஆனால், இச் சட்டம் நாடு முன்னேற்றப் பாதையில் செல்வதைத் தெளிவாகக் காட்டியது. ஆனால், 1949-ல்தான் காங்கிரஸ் ஒரு மணி நேரக் கூலியை 75 சென்டுகளாக நிர்ணயம் செய்தது. 1956-ல் இக் கூலி ஒரு டாலராக உயர்ந்தது.

சட்டம் குழந்தைத் தொழிலாளர்களுக்குப் போதிய அளவு பாதுகாப்புக் கொடுக்கவில்லை. இக் குறைபாட்டை 1938ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் நீக்கியது. குழந்தைகளைக் கடுமையான வேலைகளில் அமர்த்தி உற்பத்தி செய்த பொருள்களை ஒரு இராச்சியத்திலிருந்து மற்றொன்றுக்கு அனுப்பக் கூடாது. சில வேலைகளைக் 'கடுமையான வேலைகள்' என்று சட்டம் விளக்கம் கொடுத்தது. இந்த வேலைகளைச் செய்வோர் 16 வயதுக்குட்பட்டிருந்தால் அவர்களைக் குழந்தைகளாகவே அரசினர் கருதினர். 18 வயதுக்குட்பட்டவர்கள் சில குறிப்பிட்ட 'ஆபத்தான' வேலைகளைச் செய்தால் அவர்களையும் அரசினர் குழந்தைகளாகவே கருதினர். 'ஆபத்தான' வேலைகள் யாவை என்பதைக் குழந்தைகள் கழகத் தலைவர் (Chief of Children's Bureau) விளக்கினர். 14 முதல் 16 வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்கள் பொருள் உற்பத்தி செய்யாத சில நிறுவனங்களில் வேலை செய்யலாம். இவர்கள் சுரங்கங்களில் வேலை செய்யக் கூடாது. இவர்களுடைய வேலை இவர்களுடைய உடல் நலனையும் கல்வியையும் பாதிக்கக்கூடாது. இச் சட்டத்தை உயர் நீதிமன்றம் ஏற்றுக்கொண்டது.[6]

அரசாங்கம் 1935-ல் இயற்றிய சமூகப் பாதுகாப்புச் சட்டப்படி (Social Security Act) வேலையின்மை இன்சூரன்சு திட்டத்தையும் (unemployment insurance), ஓய்வுபெற்றோர் ஊதியத்தையும் அமலில் கொண்டுவந்தது. 1939-ல் திருத்தியமைக்கப்பட்ட இச் சட்டம் மேலே விளக்கப்பட்ட சட்டத்தை விட முக்கியமானதாகும். வேலையின்மை இன்சூரன்சு திட்டம் 1920-க்குப் பின் அதிகம் முன்னேறவில்லை. விஸ்கான்சின் (Wisconsin) மாநிலம் மட்டுமே 1934-க்குள் இத் திட்டத்தைச் செயலாற்றியது. ஓய்வுபெற்றோர் ஊதிய முறையைச் (Old-age Pension Scheme) செயல்படுத்துவதில் கணிசமான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. 1929-க்குள் 29 மாநிலங்கள் ஓய்வுபெற்றோர் ஊதிய முறையைச் செயற்படுத்துவதற்குச் சட்டங்களை இயற்றின. மத்திய அரசின் சமூகப் பாதுகாப்புச் சட்டம் (Social Security Act) ஓய்வு பெற்றோர் ஊதிய முறையை நாடெங்கும் அமலில் கொண்டுவருவதற்கு உதவியது. இச் சட்டப்படி 65 வயதுக்கு மேற்பட்டவர்களுக்கு அரசாங்க உதவி தேவையானல், அரசினர் அவர்களுக்கு ஓய்வு ஊதியம் கொடுக்கலாம். இதற்கான செலவில் அரைப் பகுதியை மத்திய அரசாங்கமும், எஞ்சிய பகுதியை மாநில அரசாங்கங்களும் ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும். மத்திய அரசாங்கம் சட்டப்படி

[6] United States *v.* Darby (1941) வழக்கில் கொடுத்த தீர்ப்பு.

ஒருவருக்கு மாதம் 20 டாலர்களுக்கு மேற்பட்ட தொகையை ஓய்வூதியமாகக் கொடுக்கக்கூடாது. தொழிலாளர்களுடைய எதிர்கால நலனைக் காப்பாற்றுவதற்காகச் சட்டம் முதியோர் இன்சூரன்சு திட்டத்தை (Contributory Old-age Insurance Scheme) 1937-லிருந்து அமலில் கொண்டுவர ஏற்பாடு செய்தது. தொழிலாளர்கள் பெறும் கூலியில் ஒரு பகுதியை வரியாகச் செலுத்தவேண்டும். முதலாளிகள் தம் வருமானத்தில் 1937-லிருந்து ஒரு சதவீதத்தையும், அதற்குப்பின் மூன்றாண்டு களுக்கொருமுறை மிகுதியான வீதத்தையும் செலுத்த வேண்டும். 1949-க்குள் அவர்கள் செலுத்தும் வீதம் 3 சதவீத மாக உயரவேண்டும். முதலாளிகளும், தொழிலாளர்களும் செலுத்தும் தொகையைக்கொண்டு முதியோர் இன்சூரன்சு திட்டத்தைச் செயலாற்றினர். இத் திட்டப்படி மாதந்தோறும் 10 டாலர்களிலிருந்து 85 டாலர்கள்வரை தொழிலாளர்கள் ஓய்வு ஊதியம் பெறலாம் என்று எதிர்பார்த்தனர். ஒருவன் பெறும் ஓய்வு ஊதியம் அவன் 1937-லிருந்து பெற்ற கூலி யையும், வேலையிலிருந்து நீங்கி ஓய்வு பெறும் வயதையும் பொறுத்திருக்கும். 1935-லிருந்து இச் சட்டத்தை 6 முறை திருத்தியமைத்துச் செம்மைப்படுத்தினர். இத் திருத்தங்கள் மூலம் பணவீக்கத்திற்கு ஏற்றமுறையில், செலுத்தும் கட்ட ணங்களை உயர்த்தினர். மேலும், பலர் இத் திட்டத்தால் பயனடைந்தனர். முதன்முதலில் வர்த்தகத் தொழிலில் பணி புரிந்த தொழிலாளர்களே இத் திட்டத்தினால் பயனடைந்தனர். அண்மைக்காலத்தில் பண்ணைத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருப் போரும், தானாகவே விவசாயத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருப்போரும், வீட்டுவேலைப் பணியாளர்களும், இலாப நோக்கமற்ற நிறுவனங் களில் வேலை செய்வோரும் இத் திட்டத்தினால் பயனடைந் தனர். இன்று பெரும்பாலும் தானாக ஒரு தொழிலைச் செய் வோரும், பிறருடைய நிறுவனங்களில் பணியாற்றுவோரும் மேற்கூறிய திட்டங்களால் பயனடைகின்றார்கள்.

முதியோர் இன்சூரன்சு திட்டத்தைத் தவிர, சமூகப் பாதுகாப்புச் சட்டம் சில தேவைகளைப் பூர்த்திசெய்யக்கூடிய, மாநிலங்களின் வேலையின்மை இன்சூரன்சு திட்டங்களையும் ஆதரித்தது. இதற்காகத் தொழிலாளர்களுக்குக் கூலியைக் கொடுக்கும்பொழுது முதலாளிகளிடம் அரசியலார் ஒரு வரியை வசூல் செய்யலாம். இந்த வரியை மத்திய அரசின் சட்டம் அனுமதித்தது. மாநில அரசுகளும் இத் திட்டத்தில் பங் கெடுத்துக்கொள்ளலாம். இராச்சிய அரசுகள் பங்கெடுத்துக் கொண்டால், மாநில வரியிலிருந்து மத்திய அரசின் வரியில்

90 சதவீதத்தைக் கழித்துவிடலாம்.[7] சமூகப் பாதுகாப்புச் சட்டத்தின் மற்றக் கூறுகளுக்கும் இதுபோன்ற முறையிலேயே பணத்தை ஒதுக்கினர். அரசினர் உதவியை வேண்டிய குழந்தைகளைக் காப்பாற்றுவதற்கும், பொருளாதார மந்தத்தால் தாக்குண்ட பகுதிகளில் உள்ள தாய்கள், குழந்தைகள் முதலியவர்களுடைய நலனைக் காப்பாற்றுவதற்கும், மக்களுக்கு மருத்துவ வசதிகளும், ரண சிகிச்சைகளும் கொடுப்பதற்கும், வீடுகள் இல்லாத அனாதைக் குழந்தைகளைக் காப்பாற்றுவதற்கும், வேலைசெய்ய முடியாத நிலையில் இருந்தவர்களைக் காப்பாற்றுவதற்கும், பொதுவாகச் சுகாதார நிலையைச் சீர்படுத்துவதற்கும், குருடர்களைக் காப்பாற்றுவதற்கும் வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்தனர்.

சமூகப் பாதுகாப்பு முறையை நாட்டில் வளர்ப்பதில் மேலே விளக்கிய சட்டங்கள் மிகவும் முக்கியமானவை. இச் சட்டங்களைக் குறைகூறியவர்கள் இவை போதிய அளவு முன்னேற்றத்தை ஏற்படுத்தவில்லை என்றே கூறினர். இவைகளுடைய நோக்கங்களை ஒருவரும் கண்டனம் செய்யவில்லை. இவைகளால் அதிகமான மக்கள் பயனடையவில்லை என்ற குறைபாட்டை 1952-ல் நீக்கிவிட்டனர். இன்சூரன்சு திட்டத்தின் பயன் தொழிலாளர்களுடைய வருமானத்தைப் பொறுத்திருந்ததால், இன்சூரன்சு திட்டத்தை மிகவும் வேண்டியவர்கள் இதனால் அதிகப் பயனடையவில்லை. முதியோர் இன்சூரன்சு (old-age insurance) திட்டத்தினால் பயனடைந்த எல்லோரும் வேலையின்மை இன்சூரன்சு (unemployment insurance) திட்டத்தினால் பயனடையவில்லை. எட்டு வேலைக்காரர்களுக்கும் குறைவானவர்கள் ஒரு நிறுவனத்தில் பணியாற்றினால் அதன் முதலாளி வேலையின்மை இன்சூரன்சு திட்டத்திற்கு வரியைச் செலுத்தவேண்டாம். மேலும், இன்சூரன்சு திட்டம்மூலம் நீண்டகால வேலையின்மையை (unemployment) ஒழிக்கமுடியாது. மேலும், நோய்வாய்ப்பட்டவர்களுக்கு இத் திட்டங்கள் எந்தவித உதவியையும் செய்யவில்லை. இப்பொழுது தொழிலாளர்களில் ஐந்தில் மூன்று பகுதியினர் ஒய்வு ஊதியம் பெறுகின்றனர். சமூகப் பாதுகாப்புத் திட்டத்தை மேலும் விரிவாக்க அரசினர் முயற்சி செய்து வருகின்றனர்.

[7] மாநில வேலையின்மை இன்சூரன்சு திட்டங்கள் பல்வேறு வகைப்பட்டிருந்தன. ஆனால், அவை வேலையில்லாத தொழிலாளி, வாரந்தோறும் பெறும் கூலியில் அரைப் பகுதியைப் பெறுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்தன. மேலும், 16 வாரங்களுக்கு வாரந்தோறும் 15 டாலர்கள் உயர்ந்தபட்ச ஊதியத்தைக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்தன. திட்டத்தின் நலன்களை எதிர்கால அனுபவமே மெய்ப்பிக்க வேண்டியிருந்தது.

தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தின் புதுத்தோற்றம்

நியூ டீல் கொள்கையின் தொழிலாளர்கள்பற்றிய கூறு கொண்ட நோக்கங்களுள் தொழிலாளர்கள் இயக்கத்திற்குப் புத்துயிர் கொடுத்தல் மூன்றாவதாகும். 1920-லிருந்து தொழிலாளர்கள் இயக்கங்கள் நலிவுற்றன. அவைகளுடைய அங்கத்தினர்களின் எண்ணிக்கை குறைந்தது. அவைகள் வலிமையையும், தன்மதிப்பையும் இழந்தன. பலர் அவைகளுக்குப் புத்துயிர் அளித்து முதலாளிகளுடன் தொழிலாளர்கள் கொண்ட உறவில் ஒரு சமநிலையை ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று விரும்பினார்கள். தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டத்தின் 7 (a) பிரிவு தொழிலாளர்கள் பிரச்சினையைத் தீர்க்க வழிகளை வகுத்தது. 'தொழிலாளர்களுக்கு இயக்கங்களை நிறுவுவதற்கும், தம் பிரதிநிதிகள்மூலம் கூட்டுப் பேரங்களைச் செய்வதற்கும் உரிமை வேண்டும். முதலாளிகளும் அவர்களுடைய பதிலாளிகளும் இவ்வுரிமையைப் பறிக்கவோ அல்லது தடைசெய்யவோ கூடாது.' இதுவே தேசிய மீட்சிச் சட்டத்தின் நோக்கமாகும். ஒரு நிறுவனத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளியை, முதலாளி ஓர் இயக்கத்தில் சேரவேண்டுமென்றோ அல்லது சேரக்கூடாதென்றோ கட்டாயப்படுத்தக்கூடாது. முதலாளிகள் தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டத்தின் 'நேர்மையான முறைகளைப்' பின்பற்றவேண்டும். சட்டம் தொழிலாளர்களுடைய 'சுதந்திர சாசனம்' (charter of liberty) போல் தோற்றமளித்தது. இந்த நிலையில் தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தின் அங்கத்தினர்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்ததில் வியப்பொன்றுமில்லை.

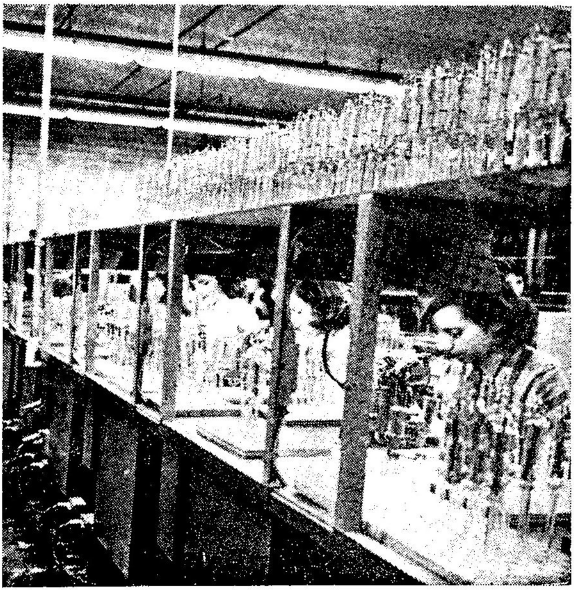
மேலும், தொழில் மீட்சிச் சட்டத்தின் 7 (a)ஆம் பிரிவு ஒவ்வொரு தொழிலுக்கும் ஒரு நேர்மைமுறையை ஏற்படுத்தியது. இம் முறைகள் தொழிலாளர்களுடைய நலனைக் காப்பாற்றியது. ஆடைத்தொழிலுக்காக ஏற்படுத்திய முதல் முறை 16 வயதுக்குட்பட்டவர்களை வேலையில் அமர்த்துவதைச் சட்டவிரோதமாக்கியது. தொழிலாளர்களை விரைவாக வேலையைச் செய்யும்படி ஆணையிடுவதையும் இச் சட்டம் தடைசெய்தது. வடபகுதியில் குறைந்தபட்சக் கூலியை ஒரு வாரத்திற்கு 13 டாலர்களாகவும், தென் பகுதியில் 12 டாலர்களாகவும் இச் சட்டம் நிர்ணயம் செய்தது. விலைகள் உயர்ந்தபின் குறைந்தபட்சக்கூலி உயர்ந்தபட்சமாக மாறிவிட்டது. எனவே, தொழிலாளர்கள் இதனால் பயனடைந்தார்களா என்பதைப் பற்றிய ஐயப்பாடுகள் எழுந்தன. இந்த நிலைமையை நிருவாகத்

துறையினர் எதிர்பார்க்கவில்லை. குழந்தைத் தொழிலாளர்களை வேலையில் அமர்த்துவதை அரசினர் தடைசெய்தனர். இது ஒரு சிறந்த சட்டமாகும்.

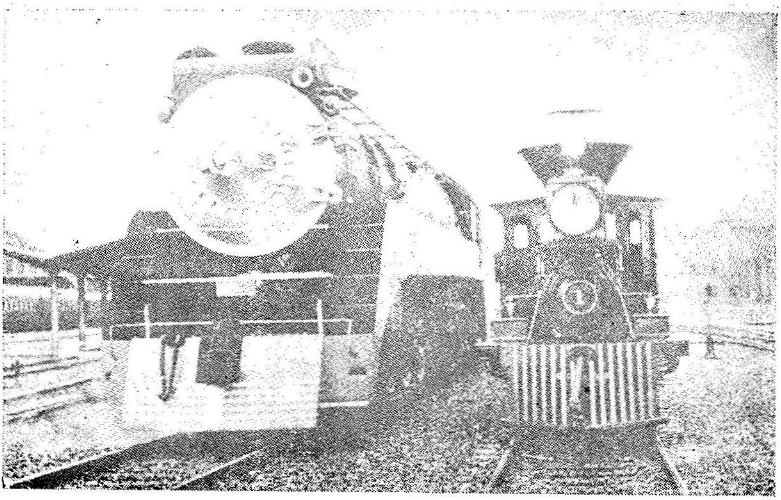
தொழில் மீட்சிச் சட்டம் தங்கள் நிலைமையை மிகச்சிறந்த முறையில் சீர்படுத்தும் என்று தொழிலாளர்கள் எதிர்பார்த்திருந்தனர். ஆனால், அவர்கள் எண்ணங்கள் நிறைவேறவில்லை. தொழிலாளர்கள்பற்றிய சட்டங்களை முதலாளிகள் எதிர்த்தனர். தொழில் மீட்சிச் சட்டம் வகுத்த நேர்மையான முறைகளை முதலாளிகள் பின்பற்றவில்லை. பல தொழிலாளர்கள் குழுக்களைக்கொண்டு அரசினர் சட்டத்தை வெற்றிகரமாக அமலில் கொண்டுவர முடியவில்லை. எனவே, உயர் நீதிமன்றம் 1935-ல் தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டத்தை ரத்து செய்வதற்குமுன்பே இச் சட்டம் பயனற்றுவிட்டது. தொழிலாளர்கள் தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டம் அவர்கள் நிலைமையை முன்பைவிட சிறப்புற அமைக்காது என்பதையும், தங்கள் சொந்த முயற்சியாலேதான் சட்டத்தை அமலில் கொண்டுவர வேண்டும் என்றும் உணர்ந்தனர். இந்த நிலையில் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தங்கள் செய்தனர். 1930-ல் 158,114 பேர்களே வேலை நிறுத்தங்களில் கலந்துகொண்டனர். 1933-ல் 812,137 பேர்களும், 1934-ல் இதைவிட அதிகமானவர்களும் வேலை நிறுத்தங்களில் கலந்துகொண்டனர். தேசிய மீட்சி நிருவாகத் துறையினர் (National Recovery Administration) சட்டத்தின் 7 (a) பிரிவை அமலில் கொண்டுவருவதை வெறுக்கவில்லை. ஆனால், சட்டத்தை அமலில் கொண்டுவரும் முயற்சியில் நிருவாகத்துறையினர் தோல்வியடைந்தனர். காங்கிரஸ் சபை கட்சிச்சார்பற்ற தேசியத் தொழிலாளர் குழுவை (National Labour Relations) நியமனம் செய்து சட்டத்தை அமலில் கொண்டுவர முயற்சிசெய்தது. ஜனாதிபதி மத்தியஸ்தம் செய்யும் குழுக்களை நியமனம் செய்து, மோட்டார் தொழில், எஃகு, ஆடைத் தொழில் முதலிய தொழில்களில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்கு முயற்சி செய்தார்.

உயர் நீதிமன்றம் தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டத்தின் பல கூறுகளை ரத்து செய்தது. ஆனால், சட்டத்தின் தொழிலாளர்கள்பற்றிய கூறுகள் ரத்து செய்யப்படவில்லை. இவைகளை 1935-ல் இயற்றிய தேசியத் தொழிலாளர்கள் சட்டத்தில் (National Labour Relations Act) அரசினர் சேர்த்துவிட்டனர். இச் சட்டம் தொழிலாளர்களுடைய பேரம் செய்யும் சக்தியை அதிகரித்தது; வேலை நிறுத்தங்களின் காரணங்களை

மோட்டார் வண்டிகளின் பகுதிகளை ஒன்று சேர்க்கும் இடம்.
(மங்க்மேயர்)

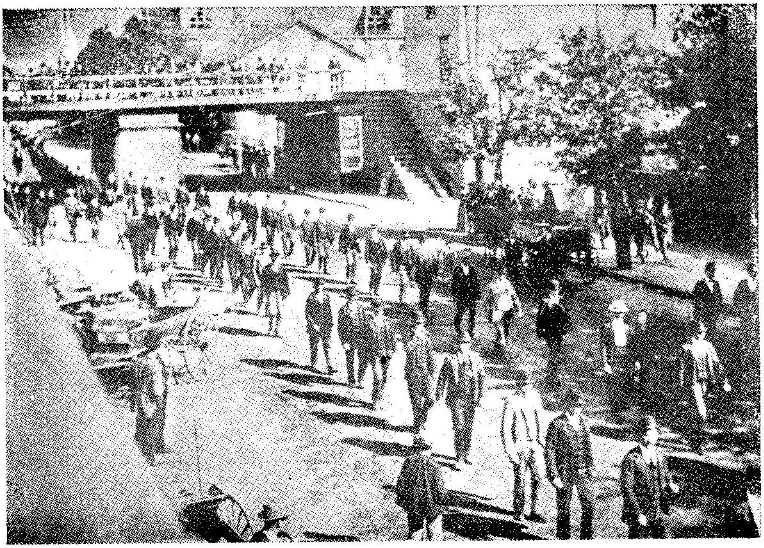


எலக்ட்ரான் துப்பாக்கியின் பலபகுதிகளை ஒன்றுசேர்த்தல்.
(வெஸ்டிங் ஹவுஸ் நிறுவனத்தின் அனுமதியின் பேரில் பிரசுரிக்கப் பெற்றது)



பழையதும் புதியதும்—தென் பசிஃபிக் மாடர்ன் எஞ்சின் (கூரிய வடிவமுள்ளது) பக்கத்தில் இருப்பது சிறிய 'சி. பி. ஹண்டிங்டன்'. 1860-லிருந்து 1870 வரை பயனில் இருந்தது. (கல்வர் சர்விஸ்)

பூயிங் கிளிப்பர் ஜெட் விமானம். மணிக்கு 575 மைல் வேகம் பறக்கக்கூடியது. (மங்மேயர்)

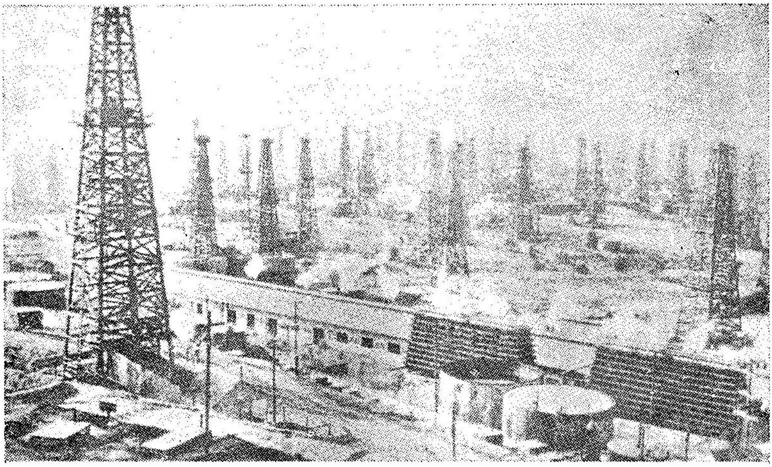


நிலக்கரித் தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்தல்.
(ஷெனண்டோஹா) 1902. (புகைப்படம்—பிரௌன் சகோதரர்கள்)

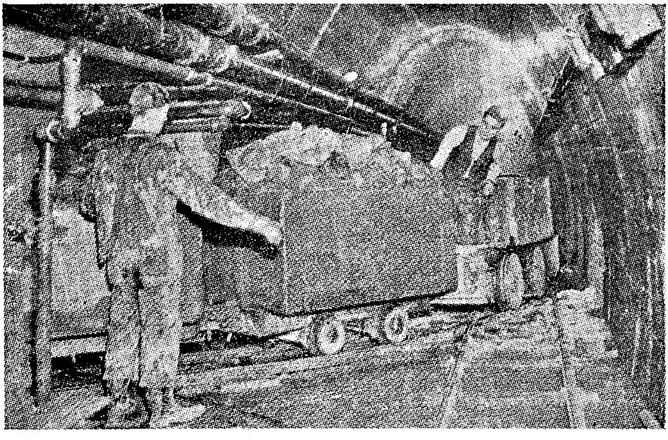
வில்லியம் கிரீன், அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபரின் முன்னாள் தலைவரும், ஜான் எல். லீவிஸ், தொழிற் சங்கக் காங்கிரசை முதன் முதலில் நிறுவியவரும். (புகைப்படம்—பிரௌன் சகோதரர்கள்)

1934ஆம் ஆண்டு, தென் கரோலினுவில் தேசியப் பாதுகாப்பாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்தவர்களைக் கண்ணீர்ப் புகையைப் பயன்படுத்தி அப்புறப்படுத்துதல். (புகைப்படம்—பிரௌன் சகோதரர்கள்)

நியூயார்க் நகரப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் நகர மண்டபத்திற்குச் செல்கின்றுர்கள் (1951). வேலை நேரம் குறைய வேண்டும் என்பதும், கூலி உயர வேண்டும் என்பதும் அவர்கள் கோரிக்கைகள். (இண்டர்நாஷனல் நியூஸ் புகைப்படம்)



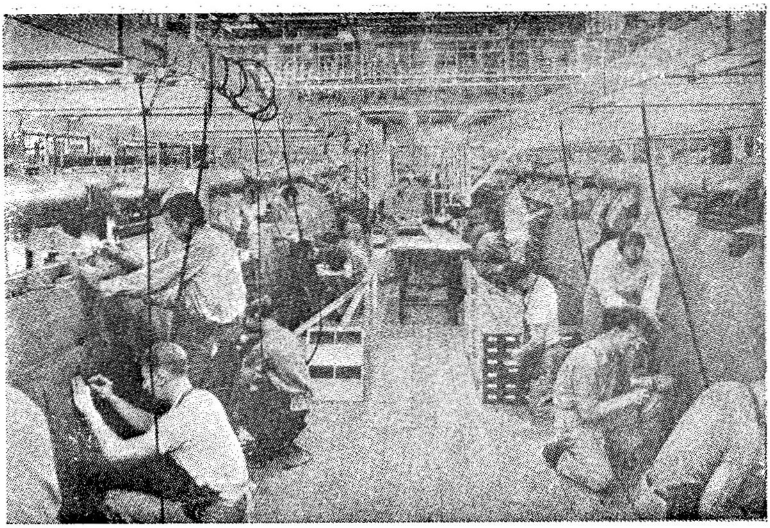
கலிஃபோர்னியாவில் உள்ள எண்ணெய்க் கிணறுகள்.
(புகைப்படம்—பிரெளன் சகோதரர்கள்)



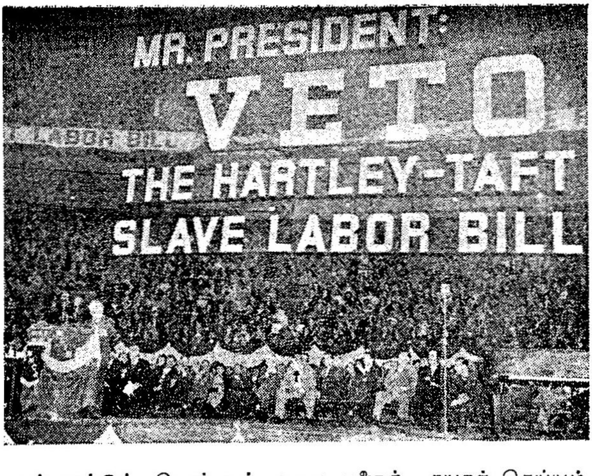
நியூடீல்—சிகாகோ நகரத்தில் சாக்கடைக்காக ஒரு சுரங்கப் பாதையை அமைத்தல். இந்த வேலைக்காக WPA நிருவாகத் துறை 42,000,000 டாலர்கள் ஒதுக்கியது.

நியூடீல்—சிகாகோ—ஜேன் ஆடம்ஸ் மனை. நகரின் கழிசடைப் பகுதியைச் சுத்தப்படுத்துதல். இப் பகுதியின் பரப்பு 22 ஏக்கராகும். இத் திட்டத்தை அமெரிக்க வீட்டு வசதி நிருவாகத் துறையினர் செயல் படுத்தினர். (புகைப்படம்—பிரௌன் சகோதரர்கள்)

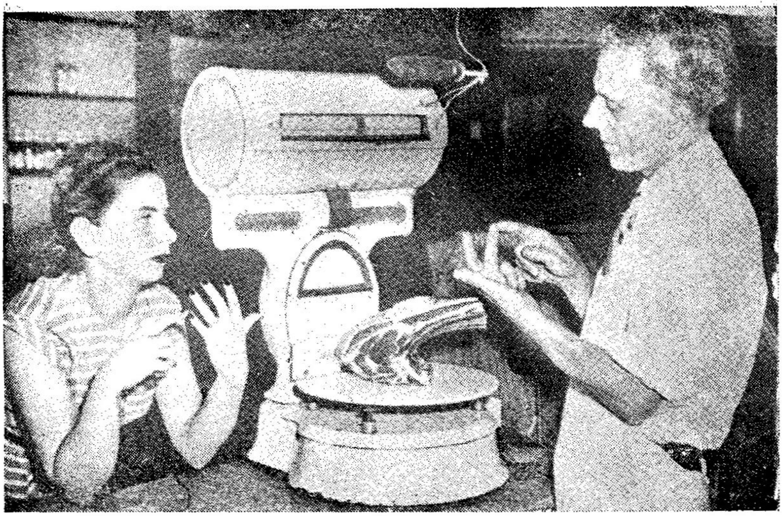
நியூடீல்—ரோட் ஐலண்டில் உள்ள பாட்டுக்கட் என்ற இடத்தில் உள்ள நகரின் கூடம். பொது வேலை நிருவாகத் துறையினர் இதையும், இதைப்போல் 314 கூடங்களையும் கட்டி முடித்தனர். (நாஷனல் ஆர்சிவ்ஸ் அனுமதியின்பேரில் பிரசுரிக்கப்பெற்றது)



போர்த் தொழில்—குண்டுகளை வீசும் விமானங்களைத் தயார் செய்யும் ஒரு தொழிற்கூடம். (புகைப்படம்—பிரௌன் சகோதரர்கள்)



பன்னாட்டுப் பெண்டிர் உடைகளைத் தயார் செய்யும் தொழிலாளர்களின் சங்கத்தின் தலைவர் டேவிட்டு பின்ஸ்கி என்பவர் டாஃப்ட் - ஹார்ட்லி மசோதாவை ஜனாதிபதி ஏற்க மறுக்க வேண்டும் என்று கோருகின்றார். (புகைப்படம்—ஹாரி ருபென்ஸ்டைன்)



விலைக் கட்டுப்பாடு நீங்கியபின் இறைச்சியின் விலை மிகவும் உயர்ந்து விட்டது. ஒரு பவுண்டு இறைச்சி 75 செண்டு என்ற விலையில் விற்பனை செய்ய முடியவில்லை. (இண்டர்நாஷனல் நியூஸ் புகைப்படம்)

போருக்குப்பின் வேண்டிய அளவு வீடுகள் கிடைக்கவில்லை. தனியார் துறையின் முயற்சி பிரச்சினையை ஓரளவு தீர்த்தது. லெவிட் அண்ட் சன்ஸ் நிறுவனம் அமைத்த லெவிட் டவுன் (பென்சில்வேனியா) என்ற ஊரின் ஒரு பகுதி. அமெரிக்காவின் எஃகு தொழிலாளர்களுக்காக அமைத்த ஊர். இதில் 16,000 வீடுகள் உள. (லெவிட் அண்ட் சன்ஸ் அனுமதியின் பேரில் பிரசுரிக்கப்பெற்ற படம்)

நீக்கியது. குறிப்பாக இச் சட்டம் (1) தொழிலாளர்களுடைய கூட்டுப் பேர உரிமையை முதலாளிகள் தடைசெய்வதை நிறுத்தியது; (2) கூட்டுப் பேர உரிமையைப் பறிக்க எந்த வழியையும் முதலாளிகள் பின்பற்றக்கூடாது; (3) முதலாளிகள் தொழிலாளர்கள் இயக்கங்களை எந்த வழியிலும் ஒழிக்க முயற்சி செய்யக்கூடாது. முதலாளிகள் சங்கங்களில் சேராத தொழிலாளிகளுக்கு வேலை கொடுப்பதில் சிறப்பான சலுகைகள் காட்டி சங்கங்களை ஒழிக்க முயற்சி செய்யக்கூடாது. இச் சட்டத்தைச் செயலாற்றுவதற்கு ஒரு நிலையான தொழிலாளர்கள் குழுவை (Labour Relations) அரசினர் அமைத்தனர். இச் சட்டத்தைச் சிறந்த முறையில் அமலில் கொண்டுவந்தால் இதனால், தொழிலாளர்கள் சிறந்த பயனை அடைவார்கள். இச் சட்டம் தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தை ஆதரித்ததோடல்லாமல், கூட்டுப் பேரங்களைக் கட்டாயமாகப் புகுத்தின. கம்பெனி யூனியன் முறை, 'மஞ்சள் நாய் ஒப்பந்தம்,' ஒற்றர்களை அமர்த்தித் தொழிலாளர்களுடைய நடவடிக்கைகளை வேவு பார்த்தல் முதலியவற்றை இச் சட்டம் வன்மையாகக் கண்டித்தது. 1937ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 12ஆம் தேதி நீதிமன்றங்கள் ஒரே நாளில் கூறிய 5 தீர்ப்புகள் இச் சட்டத்திற்குச் சாதகமாக இருந்தன. நீதிமன்றம் தீர்ப்புக் கூறிய பின்னரே சட்டத்தை அரசினர் வெற்றிகரமாக அமலில் கொண்டுவர முடிந்தது. சில தொழில்கள் இராச்சியங்களிடையே நடக்கும் வர்த்தகத்துடன் தொடர்புகொண்டனவா இல்லையா என்பதைப்பற்றியே நீதிமன்றத்தில் வழக்குகள் தொடரப்பட்டன. இத் தொழில்களுள் ஆண்கள் உடைகளைத் தயார் செய்யும் தொழில் ஒன்றாகும். 1939-ல் நீதிமன்றம் ஃபான்ஸ்டீல் வழக்கில் (Fansteel case) கொடுத்த தீர்ப்பைத் தவிர, மற்றத் தீர்ப்புகள் மேற்கூறிய சட்டத்திற்குச் சாதகமாகவே இருந்தன. ஃபான்ஸ்டீல் வழக்கில் தொழிற்சாலைகளில் இருந்துகொண்டே தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்வதை நீதிமன்றம் சட்ட விரோதமானது என்று தீர்ப்பளித்தது. பின்னர் நீதிமன்றம் கூறிய தீர்ப்புகள் 1935ஆம் ஆண்டில் இயற்றிய சட்டம், அரசியலமைப்புடன் முரண்பாடு கொள்ளவில்லை என்பதை ஏற்றுக்கொண்டன. தேசீயத் தொழிலாளர்கள் குழுவின் (National Labour Relations Board) முடிவுகளையும், முறைகளையும் நீதிமன்றம் ஏற்றுக்கொண்டது.

தேசீயத் தொழிலாளர்கள் சட்டம் மிகவும் முக்கியமானதாக இருந்தபோதிலும் தொழிலாளர்கள் இயக்கம் வளர்ச்சியடைவதற்கு வேறு காரணங்களும் இருந்தன. தொழிலாளர்கள் நடுத்தர வகுப்பினருடைய ஆதரவைப் பெற

வேண்டியிருந்தது. 1920-க்குப்பின் தொழிலாளர்கள் இவ் வாதரவை இழந்தனர். மந்தம் தொழிலாளர்களை மிகக் கடுமையாகத் தாக்கியது என்பதையும், அவர்களுக்குப் பாது காப்புக் கொடுக்கவேண்டும் என்பதையும் பலர் உணர்ந்தனர். தொழிலாளர்கள்பற்றிய பிரச்சினைகளையும், கல்விபற்றிய பிரச்சினைகளையும் ஆராய்வதற்கு ராபர்ட் லா ஃபோலெட் (Robert La Follette) தலைமையில் நியமித்த குழு தொழிலாளர் களுக்கு உதவிபுரிந்தது.

'பேச்சுரிமையையும், தொழிலாளர்கள் இயக்கங்களை நிறுவு வதையும் அவர்கள் கூட்டுப் பேரங்கள் செய்வதையும் முதலா ளிகள் எப்படித் தடைசெய்கின்றூர்கள் என்பதை ஆராய்ச்சி செய்வதற்காக' இக் குழுவை நியமித்தார்கள். தொழிலாளர் களுக்கு எதிராக ஒற்றர்களை முதலாளிகள் ஏவுதலைப்பற்றியும், வேலை நிறுத்தங்களை எதிர்ப்பவர்களைப்பற்றியும், நச்சுப் புகை போன்றவற்றை முதலாளிகள் தம் ஆதிக்கத்திற்குட்பட்ட நகரங்களில் பயன்படுத்துவதுபற்றியும், மற்ற வழிகளில் அவர்கள் தொழிலாளர்களுடைய சுதந்தரத்தைப் பறிப்பது பற்றியும் விளக்கமான ஓர் அறிக்கையைக் குழுவினர் தயார் செய்தனர், இதிலிருந்து பொதுமக்களுக்குத் தொழிலாளர் களுடைய தொல்லைகள் தெளிவாயின.

தொழிலாளர்கள் தாமாகவே தம் நிலையைச் சீர்படுத்தி யமைத்துக்கொள்ளச் செய்த முயற்சி, அரசினர் அவர்களுக்குக் கொடுத்த ஆதரவைவிட முக்கியமானதாகும். அரசினர் தொழிலாளர்களைக் காப்பாற்றவும், அவர்களுக்கு உதவியளிக் கவும் முயற்சி செய்யலாம். ஆனுல், தொழிலாளர்கள், தம் இயக்கங்களைத் தாமாகவே நிறுவிக்கொள்ள வேண்டும் தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டமும், தேசியத் தொழிலாளர்கள் பற்றிய சட்டமும் தொழிலாளர்கள் இயக்கத்திற்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தன. தொழிலாளர்கள் இயக்கங்களை அமைக்கும் திறனை நன்கு பயன்படுத்தினர். பழைய தலைவர்களை நீக்கித் திறமையுள்ள புதிய தலைவர்களை நியமித்தனர். நியூ டீல் கொள்கையைச் செயற்படுத்த ஆரம்பித்ததிலிருந்து முதல் மூன்ருண்டுகளில் தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தின் அங்கத்தினர்களுடைய எண்ணிக்கை முன்பைவிட $1\frac{1}{2}$ மிலியன் பேர்கள் அதிகமாயிற்று. இவ்வெண்ணிக்கை அடுத்த ஆண்டில் மேலும் அதிகரித்தது.[8] ஒவ்வொரு கைவினைத் தொழிலின்

[8] இயக்கங்களின் சராசரி அங்கத்தினர்களுடைய எண்ணிக்கை, 1933-ல் 2,973,000 ஆகவும், 1936-ல் 4,700,000 ஆகவும், 1939-ல் 8,200,999 ஆகவும், 1943-ல் 13,500,000 ஆகவும், 1947-ல் சுமார் 15,400,000 ஆகவும் இருந்தது.

அடிப்படையிலும் சங்கங்களை அமைக்காமல் ஒவ்வொரு தொழிலுக்கும் ஒரு சங்கத்தை நிறுவினார்கள். அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர் தன்னுடன் கூட்டரசுமுறையில் இணைந்திருந்த ஒவ்வொரு சங்கத்திற்கும் ஒரு சாசனத்தைக் கொடுத்தது. ஃபெடரேஷனுடன் இணைந்த புதிய சங்கங்கள் அதன் பழைமை பேணும் கொள்கையைப் புரிந்துகொள்ள வில்லை. ஆகையால், புதிய சங்கங்கள் வன்மைச் செயல்களை ஆதரித்தன. எஃகு, ரப்பர், மோட்டார் வண்டிகள் செய்யும் வேலை, ரேடியோ, அலுமினியம் முதலிய தொழில்களுக்குத் தொழில் அடிப்படையில் சங்கங்கள் நிறுவுவதைப்பற்றிய விவாதங்கள் நடந்தபொழுது, 1934-ல் ஆண்டுதோறும் நடக்கும் ஃபெடரேஷனுடைய கூட்டத்தில் புதிய சங்கங்கள் தீவிரமான கொள்கையை ஆதரித்தன. ஃபெடரேஷனுடைய நிருவாகக் குழுவினர் தீவிரமான கொள்கையைப் பின்பற்ற மறுத்ததால் அமெரிக்க ஐக்கியச் சுரங்கத் தொழிலாளர்களும் (United Mine Workers of America), மற்றும் சில சங்கங்களைச் சேர்ந்தவர்களும் ஜான் எல். லீவிஸ் (John L. Lewis) என்பவருடைய தலைமையில் புதிய சங்கமொன்றை நிறுவினார்கள்.

தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழு (Committee for Industrial Organisation) என்றழைக்கப்பட்ட இவ்வியக்கத்தை ஃபெடரேஷன் தன் அமைப்பிலிருந்து பிரித்துவிட்டது. தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழுவுடன் இணைந்திருந்த சங்கங்கள் உடனடியாக நேரிடை நடவடிக்கைகள் எடுத்தன. முதன் முதலில் இக் குழு எஃகு தொழிலைச் சேர்ந்த தொழிலாளர்கள் பிரச்சினையைத் தீர்க்கவேண்டுமென்று முடிவுசெய்தது. ஆனால், இக் குழு விரைவில் வளர்ச்சி பெற்றமையால் இதன் முதல் போராட்டத்தை மோட்டார் தொழிலில் ஆரம்பித்தனர். 1937-ல் ஜெனரல் மோட்டார் கம்பெனியிலும் (General Motors), கிரிஸ்லர் கார்ப்பரேஷன்களிலும் பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்தனர். இதைத் தொடர்ந்து சமரசப் பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தித் தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழுவை மாற்றியமைத்தனர். மோட்டார் தொழிலாளர்களுக்காக அவர்களுடைய சங்கங்கள் பேரங்கள் செய்யலாம். நடைமுறையில் ஒவ்வொரு பெரிய மோட்டார் தொழில் நிறுவனத்திலும் உள்ள சங்கங்கள் தனித்தனியாக இயங்கின. ஃபோர்ட் (Ford) மோட்டார் கம்பெனிமட்டும் இதற்கு ஒரு விதிவிலக்காக இருந்தது.

தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழு தனது இரண்டாவது போராட்டத்தை எஃகு தொழிலில் ஆரம்பித்தது. அமெரிக்க

எஃகு கார்ப்பரேஷன் (United States Steel Corporation) எல்லோரும் வியக்கத்தக்க முறையில் தனது பழைய கொள்கையைக் கைவிட்டுக் குழுவுடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டது. மற்ற எஃகு உற்பத்தி நிறுவனங்களும் இதேபோல் ஒப்பந்தங்கள் செய்துகொண்டன. ஆனால், புதியதாக இத் தொழிலை ஆரம்பித்த சில நிறுவனங்கள் இக் கொள்கையைப் பின்பற்ற மறுத்தன. புதிய நிறுவனங்களில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் செய்த வேலை நிறுத்தம் தோல்வியுற்றது. இதன் விளைவாகத் தொழிற்சங்கக் குழு தனது வலிமையை இழந்தது. ஆனால், போர்க்காலத்தில் புதிய நிறுவனங்களும் தொழிலாளர்களுடன் ஒத்துழைத்தன. இதற்குள் மீண்டும் தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழு விரைவாக வளர்ச்சியடைந்தது. 1942-ல் குழுவுடன் இணைந்திருந்த 40 தேசியச் சங்கங்கள் இருந்தன. இச் சங்கங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 5,000,000 ஆக இருந்தது. இவ்வெண்ணிக்கை அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபருடைய எண்ணிக்கையைவிட அதிகம் குறைவாக இல்லை. ஃபெடரேஷனும், குழுவும் தம் வேற்றுமைகளை நீக்கி ஒன்றுபடுவதற்குச் செய்த முயற்சிகள் தோல்வியடைந்தன. தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழு தனது பெயரை 1938-ல் தொழிலாளர்கள் சங்கக் காங்கிரசு (Congress of Industrial Organisations) என்று மாற்றியமைத்துக்கொண்டது. புதிய அமைப்பையும், அதற்கான விதிகளையும் இக் காங்கிரசு ஏற்படுத்திக்கொண்டது. காங்கிரசு ஒரு நிலையான உருவத்தைப் பெற்றுவிட்டது. 1940-ல் அதன் பழைய தலைவராகிய ஜான் லீவிஸ் ராஜினமா செய்துவிட்டார். அவருக்குப் பின் தலைவர் பதவிக்கு வந்த ஃபிலிப் மர்ரே (Philip Murray) என்பவர் எஃகு தொழிலாளர்கள் சங்கங்களைச் சிறந்த ஊக்கத்துடன் அமைத்தார்.

1937-லிருந்து தொழிலாளர்கள் நடத்திய வேலை நிறுத்தங்களைப் பலர் உற்றுநோக்கினார்கள். ஏனெனில், அமெரிக்காவில் முதன்முதலில் தொழிலாளர்கள் அப்பொழுதுதான் தொழிற்சாலைகளில் இருந்துகொண்டே வேலைநிறுத்தம் செய்தனர். தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்த காலத்தில் தொழிற்சாலைகளை விட்டுச்செல்ல மறுத்தனர். தொழிற்கூடங்களுடன் அவர் கொண்ட தொடர்பை இதற்குக் காரணமாக எடுத்துக் காட்டினார்கள். இந்த முறை சிறந்த பயனைக் கொடுத்தது. தொழிற்சாலைகளை விட்டுச்செல்ல மறுத்த தொழிலாளர்களை முதலாளிகள் பலாத்கார முறையில் வெளியேற்ற முயற்சி செய்யவேண்டியதாயிற்று. இந்த முறை முதலாளிகளையே முதன்முதலில் வன்மை முறையைப் பின்பற்றும்படி செய்தது.

தனிப்பட்டோர் சொத்துரிமையைப் பாதிக்கும் இந்த முறையை முதலாளிகள் நீதி மன்றங்களில் எதிர்த்தனர். தொழிற்சாலைகளை விட்டு விலகாமல் வேலைநிறுத்தம் செய்யும் முறையைச் சில மாநிலங்கள் சட்டமியற்றித் தடைசெய்தன. ஃபான்ஸ்டீல் வழக்கில் (Fansteel Case, 1939) நீதிமன்றம் தீர்ப்புக் கூறியபின், மேற்கூறிய முறையைத் தொழிலாளர்கள் கைவிட்டனர். 1930-க்குப்பின் தொழிலாளர்கள் மறியல் செய்யும் முறையைப் பின்பற்றியதால் சில சமயங்களில் வன்மையான செயல்களிலும் ஈடுபட்டனர். சில சட்டங்களை இயற்றி, அரசினர் தொழிலாளர்களுக்குப் பொறுப் புணர்ச்சியை ஏற்படுத்தவேண்டியதாயிற்று. உயர்நீதி மன்றத்தில் தொழிலாளர்கள் இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலம்வரை வெற்றியடையவில்லை.

நியூடீல் கொள்கையின் பொருளாதார உட்கருத்துகள்

இதுவரை விளக்கிய நியூடீல் கொள்கையையும் சட்டங் களையும்பற்றிய கருத்துகளை இங்குக் காண்போம். பல பொருளாதாரக் கருவிகளைக்கொண்டு பொருளாதார மந்தத்தை அமெரிக்காவில் அரசினர் எதிர்த்துப் போராடினர். இப் போராட்டத்தையே நியூடீல் என்றழைத்தனர். முன்னர் பொரு ளாதார மந்தம் ஏற்பட்டபோது, அரசாங்கம் தன் நிலையை மட்டுமே பாதுகாத்துக்கொண்டது. பொதுமக்கள் அரசினர் உதவியை நாடாமல் தம் சொந்த முயற்சியால் நிலைமையைச் சமாளிக்கவேண்டும். முதல் உலகப் போருக்குப்பின் ஏற்பட்ட மந்தத்தைச் சமாளிப்பதற்காக உலகெங்கும் அரசினர் பொது மக்களுடைய வாழ்க்கையைப் பல கட்டுப்பாடுகளுக்குட்படுத் தினர். மந்தத்தை நீக்குவதற்காக அமெரிக்கா எடுத்த நடவடிக்கைகளை நியூடீல் என்றழைத்தனர். மற்ற நாடுகள் பின்பற்றிய முறைகளைவிட அமெரிக்க முறை மிகச்சிறந்த தென்பதைப் பெரும்பாலோர் ஏற்றுக்கொள்கின்றனர். இம் முறையைப் பின்பற்றி இதன் விளைவுகளை எல்லா நாடுகளும் சோதனை செய்து பார்க்கவேண்டும் என்று பலர் கருதினர்.

பல வழிகளைக் கையாண்டு நாட்டைப் பொருளாதார மந்தத்திலிருந்து மீட்க முயற்சி செய்யப்பட்டது. பண வீக்கத்தையும், செலாவணி நிருவாக முறையையும் கையாண்டு கடன் வாங்கியவர்களுக்கு உதவியளித்தனர்; உற்பத்திக்கும் ஒரு தூண்டுதலை அளித்தனர். பாங்குகள், ரெயில்வே நிறுவனங்கள், தொழிற்சாலைகள் முதலியவற்றுக்கு ஏராளமான நிதியைக் கொடுத்து அவைகள் திவாலாவதைத் தடை

செய்தனர். அரசினர் உதவியால் மேற்கூறிய நிறுவனங்கள் மீண்டும் செம்மையான முறையில் அமைக்கப்பெற்றன. பொது வேலைகளை அதிகரித்து, வேலையில்லாமல் திண்டாடியவர்களுக்கு வேலை கொடுத்தனர். பொருளாதார அமைப்பு வீழ்ச்சியடைவதைத் தடை செய்வதற்கும், வேலையின்மையை நீக்குவதற்கும் ஏராளமான பணச் செலவு செய்யவேண்டியிருந்ததால் அரசாங்கத்தின் வரவு செலவில் பற்றுக்குறை ஏற்பட்டது. ஆனால், நியூடீல் கொள்கையின் விளைவாக நாட்டின் பொருளாதாரம் முன்னேற்றமடையும். அரசாங்கத்தின் பற்றுக்குறையைச் சரிக்கட்டுவதற்கு இப் பொருளாதார முன்னேற்றம் உதவியளிக்கும் என்ற கோட்பாட்டை அடிப்படையாகக்கொண்டே நியூடீல் கொள்கையைச் செயலாற்றினார்கள். மேலும், போர்க்காலத்தைப் போலவே, பொருளாதார நெருக்கடி காலத்திலும் அரசினர் வரவுக்கு மேற்பட்ட செலவைச் செய்யவேண்டும். அரசினர் செய்யும் செலவு தனிப்பட்டவர்கள் செலவுக்கும், பொருளாதார மீட்சிக்கும் ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுக்கும்.

1930ஆம் ஆண்டு தொடங்கிய மந்தம் முந்திய காலங்களில் தோன்றிய மந்தங்களைப்போலவே சில விளைவுகளை ஏற்படுத்தியது. இது பொருளாதாரச் சீரமைப்புக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தது. பொருளாதார மீட்சியும் நியூடீல் கொள்கையும் ஒன்றோடொன்று இணைந்திருந்தன. அரசாங்கம் பாங்கு முறையைப் பாதுகாத்ததோடல்லாமல் அதைச் சீர்திருத்தியமைத்தது. மின்சார உற்பத்தித் தொழிலும் இதேபோல் காப்பாற்றப்பட்டது. பங்குமாற்று நிலையங்களும், பத்திர விற்பனையும் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டன. டி.வி.ஏ. திட்டமும், நில அரிமானத்தைத் தடை செய்யும் திட்டமும், காடுகள் பாதுகாப்புத் திட்டமும் செயலாற்றப்பட்டன. இத் திட்டங்களைப் பொது வேலை நிருவாகத் துறையும், மற்ற அரசாங்கக் குழுக்களும் அமலில் கொண்டு வந்தன. அரசினர் மக்களுடைய பொதுநலத்திற்காகப் பல பணிகளை ஆற்றி அவர்களுக்கு வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தனர்.

நியூடீல் கொள்கைமூலம் மக்களைக் காப்பாற்றுவதற்காக அரசாங்கம் அரும்பாடுபட்டது. பொதுவேலை முன்னேற்ற நிருவாகத்துறையும், பாதுகாப்புப் படையும், தேசிய இளைஞர் துறையும் தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தை வளர்ப்பதிலும் வேலையின்மையை ஒழிப்பதிலும் ஊக்கம் காட்டின.

திட்டப்படி அரசாங்கம் குறைந்தபட்சக் கூலியையும் உயர்ந்த பட்ச வேலை நேரத்தையும் நிர்ணயம் செய்தனர்; குழந்தைகளை வேலையில் அமர்த்துவதைத் தடைசெய்தனர். அரசினர் வேலையின்மை இன்சூரன்சு திட்டம், முதியோர் ஓய்வூதியத் திட்டம், சமூகப் பாதுகாப்புச் சட்டம் முதலியவைகளை அமலில் கொண்டுவந்தனர். தேசிய உற்பத்திச் சாதனங்களைப் பாதுகாக்கவேண்டுமென்ற அவாவுடனும், பொதுமக்களைக் காப்பாற்றவேண்டுமென்ற எண்ணத்துடனும் நியூடீல் கொள்கையைச் செயற்படுத்தினர். 'சமுதாயத்தின் முன்னேற்றத்தை மேலும் வளர்க்கவேண்டிய காலம் வந்துவிட்டது. ...நமது மக்கள்தொகையில் $\frac{1}{3}$ பகுதியினர் விவசாயத்திலும் தொழிலிலும் ஈடுபட்டிருக்கின்றனர். இவர்கள் சிறந்த உணவு, உடை, வீட்டு வசதி முதலியவை கிடைக்காததால் பல தொல்லைகளுக்கு ஆளாயினர்......தன் நிறைவு (self sufficiency) பெற்ற, சுயமரியாதையுடைய ஒரு ஜனநாயக நாடு குழந்தைகளை வேலையில் அமர்த்தக்கூடாது, தொழிலாளர்கள் கூலியைக் குறைக்கக்கூடாது, அவர்களுடைய வேலை நேரத்தையும் நீடிக்கக்கூடாது' என்று ரூஸ்வெல்ட் அவர்கள் நேர்மைத் தொழிலாளர் தரச்சட்டத்தை (Fair Labour Standard Act) இயற்றுவதற்காகக் காங்கிரஸ் சபைக்கு விடுத்த செய்தியில் குறிப்பிட்டார். நியூடீலின் இந்த நோக்கத்தை எல்லோரும் ஆதரித்தனர். இந்த நோக்கம் எந்த அரசியல் கட்சியின் கொள்கையை ஒட்டியதாக இருந்தபோதிலும், பொதுமக்கள் ஆதரவைப் பெற்றிருந்தது. நியூடீல் கொள்கை அரசாங்கத்தின் நடவடிக்கைகளை அதிகரித்துவிட்டது. மக்களுடைய பொருளாதார, சமூக வாழ்க்கையில் அரசினர் தலையிட்டனர். அரசாங்கம் தலையிடாக் கொள்கையைக் கைவிட்டது.

'இன்று அரசாங்கம் பின்தங்கிய மக்களைப் பாதுகாக்கவும், தேசிய வருமானத்தைப் பெருக்கவும், தேசிய வருமானப் பங்கீட்டில் பல்வேறு உற்பத்தியாளர்களுடைய பங்கை நேர்மையான முறையில் அவர்களுக்குக் கொடுக்கவும் ஏற்பாடு செய்கின்றது. இந்த நோக்கங்களைச் செயலாற்றுவதற்கு அரசாங்கம் சமூகப் பாதுகாப்பு முறையை ஏற்படுத்தியதோடல்லாமல், உற்பத்தியை நேரிடையாகச் செய்து வருகின்றது. சுருங்கக்கூறின், நமது நாடு முதலாளித்துவ நாடாகிவிட்டது. அண்மைக்காலம்வரை அது தலையிடாக் கொள்கையைப் பின்பற்றியது. ஆனால், இன்று அது நேரிடையாக உற்பத்தி செய்கின்றது. பொருள்களை வாங்குதலையும், விற்பனை செய்தலையும், கடன் கொடுத்தலையும், கிடங்குகளை அமைப்பதையும்

கப்பல்களைச் செலுத்துவதையும், ரெயில்வே தொழிலை நடத்துவதையும் மேற்கொள்கின்றது. ஒருவகையில் அரசாங்கம் பின்தங்கியவர்களைப் பணக்காரர்களுடைய சுரண்டலிலிருந்து விடுவிக்க முயற்சி செய்கின்றது என்று சொல்லலாம். மற்ருெரு வகையில் அரசாங்கம் தனிப்பட்ட உற்பத்தியாளர்களுடன் போட்டிபோடுகின்றது என்றும் சொல்லலாம்' என்று லூயி ஹாக்கர் (Louis Hacker) என்பவர் 1938-ல் குறிப்பிட்டார்.[9]

மேலே குறிப்பிட்ட மாற்றங்களைப் பலர் ஒரு புரட்சியாகவே கருதினர். இக் கருத்து மிகையாகும். ஏனெனில், 1887-ல் இராச்சியங்கள் வர்த்தகச் சட்டத்தையும் 1890-ல் ஷெர்மன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்தையும் அரசினர் இயற்றிய பொழுதே மத்திய அரசின் கட்டுப்பாடுகள் தோன்றிவிட்டன. பாங்குகளைக் கட்டுப்பாடு செய்ய, முன்பே சட்டங்களை இயற்றி விட்டனர். பொதுமக்கள் நலனைக் காப்பாற்றுவதற்காகவும் அரசினர் முன்பு சட்டங்களை இயற்றினுர்கள். இச் சட்டங்களெல்லாம் நியூடீல் கொள்கை வளர்ச்சியடைவதற்கு முன்பே இயற்றப்பட்டுவிட்டன. பழைய முறைகளையும், தத்துவங்களையும் நியூடீல் கொள்கை என்ற பெயரில் நீட்டித்தனர்.[10] ரூஸ்வெல்ட் முதலாளித்துவ முறையைக் காப்பாற்றுவதற்காகவே முயற்சி செய்வதாகக் கூறினுர். அந்த முறையை அழிப்பது அவருடைய நோக்கம் இல்லை என்று அவர் கூறினுர். நிதி, தொழில், விவசாயம் முதலியவைபற்றிய சட்டங்கள் அவருடைய கூற்றை மெய்ப்பித்துவிட்டன. தலையிடாக் கொள்கை விரைவில் வீழ்ச்சியுற்றது நியூடீல் கொள்கையின் புதிய அம்சமாகும்.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

Mitchell, Broadus, 'Depression Decade', Chaps. 3-11.
Rauch Basil, 'The History of the New Deal', 1933-1938.
Hacker, Louis, 'American Problems of Today', Chaps. 7-10.
Rozwenc, E. C. (ed.), 'The New Deal', (Amherst-Heath Series).
Pasvolsky, Leo, 'Current Monetary Issues', Chap. 6.
Shultz, W. J., and Caine, M. R., 'Financial Development of the United States', Chaps. 28-29.
Schlesinger, A. M., Jr., 'The Coming of the New Deal'.

[9] லூயி ஹாக்கர் (Louis Hacker). American Problems of Today, p. vii.
[10] 'Antecedents of New Deal Liberalism,' Social Education, III, என்ற நூலில் எச். யு. ஃபாக்னர் (H. U. Faulkner) இக் கருத்தை விளக்கியுள்ளார். 153-160 (March 1939.)

31. உலக நாடுகளின் பொருளாதார உறவு

அமெரிக்க மூலதனத்தின் ஏற்றுமதி, 1914-1940

ஸ்பானிய-அமெரிக்கப் போர்க்காலத்திலிருந்து முதல் உலகப் போர்வரை அமெரிக்கர்கள் எப்படி அயல் நாடுகளில் தம் மூலதனத்தை முதலீடு செய்தார்கள் என்பதைப்பற்றி முந்திய அதிகாரங்களில் பார்த்தோம். மேலே குறிப்பிட்ட காலத்தில் வெளிநாடுகளில் அமெரிக்கர்களின் முதலீடு ஐந்து மடங்கு பெருகியது. 1897-ல் அமெரிக்கர்களின் நேரிடை முதலீடும் பத்திர முதலீடும் 684.5 மிலியன் டாலர்களாக இருந்தது. 1914-ல் இந்த முதலீடு 3,513.8 மிலியன் டாலர் களாக உயர்ந்தது. இந்தக் காலத்தில் கனடா, மெக்சிகோ, கியூபா, தென் அமெரிக்கா, ஐரோப்பா முதலிய நாடுகளில் அமெரிக்கர்கள் முதலீடு செய்தனர். காகிதம், காகிதக்கூழ், மரவேலை, சுரங்க வேலை, மின்சார உற்பத்தி முதலிய தொழில் களில் அமெரிக்கர்கள் ஏராளமான பணத்தை முதலீடு செய்தனர். அமெரிக்கர்கள் அயல் நாடுகளில் தம் நிறுவனத்தின் கிளைகளை ஆரம்பித்தனர். அமெரிக்கர்கள் மெக்சிகோவில் எண்ணெய் உற்பத்தி, சுரங்க வேலை, ரெயில்வே தொழில் முதலியவற்றில் தம் செல்வத்தை முதலீடு செய்தனர். ஐரோப்பாவில் உற்பத்தி நிறுவனங்களையும், விற்பனை நிலையங் களையும் ஆரம்பித்தனர்; அமெரிக்கர்கள் ஐரோப்பாவில் பத்திர முதலீடு செய்தனர். ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியை (Standard Oil Company) ஐரோப்பாவில் ஆரம்பித்தனர். தென் அமெரிக்காவில் அமெரிக்கர்கள் சுரங்க வேலையிலும், கியூபாவில் சர்க்கரை உற்பத்தியிலும் அமெரிக்கர்கள் தம் செல்வத்தை முதலீடு செய்தனர்.

1914-ல் அமெரிக்கர்கள் வெளிநாடுகளில் செய்திருந்த முதலீடு 3,513.8 மிலியன் டாலர்களாக இருந்தது. அயல் நாட்டினர் அமெரிக்காவில் 7,200 மிலியன் டாலர்களை

முதலீடு செய்திருந்தனர். அமெரிக்கர்கள் 3,686 மிலியன் டாலர்கள்வரை வேற்று நாட்டினருக்குக் கடன்பட்டிருந்தனர்.[1] இந்த முதலீட்டின் பெரும் பகுதியை ஐரோப்பியர்களே செய்திருந்தனர். இதில் அரைப்பகுதியை ஆங்கிலேயர்கள் செய்திருந்தனர். இங்கிலாந்திற்கு அடுத்தபடியாக ஜெர்மானியரும், நெதர்லாந்து நாட்டினரும் கணிசமான தொகையை முதலீடு செய்திருந்தனர். ஐரோப்பியர்கள் அமெரிக்காவில் எல்லாத் தொழில்களையும் ஆரம்பித்தனர். ஆனால், மொத்த முதலீட்டில் அரைப்பகுதி ரெயில்வே தொழிலிலேயே செய்யப்பட்டிருந்தது.[2] அமெரிக்காவில் முதன்முதலில் ஐரோப்பியர்கள் குடியேறிய காலத்திலிருந்தே அவர்கள் அந்த நாட்டில் முதலீடு செய்ய ஆரம்பித்தனர். இந்த முதலீடு அமெரிக்காவின் வளர்ச்சிக்குப் பேருதவியளித்தது. 1914-க்குள் அமெரிக்காவில் உபரி முதல் பெருகிவிட்டது.

முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில் அமெரிக்கர்களிடம் உபரி முதல் இருந்ததோடல்லாமல், அவர்கள் மற்ற நாடுகளுக்குக் கடன் கொடுக்கக்கூடிய நிலையிலும் இருந்தார்கள். அயல் நாட்டினர் சுமார் 2,000,000,000 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள அமெரிக்கப் பத்திரங்களைக் கொண்டிருந்தனர். 1914-லிருந்து 1917-க்குள் அயல் நாட்டினர் அமெரிக்காவுக்குச் செலுத்த வேண்டிய தொகையைத் திருப்பிக் கொடுத்துவிட்டனர். 1917-ல் அமெரிக்கா போரில் இறங்கியது. ஆங்கிலேய அரசும், ஃபிரெஞ்சு அரசும் மக்கள் கொண்டிருந்த அமெரிக்கப் பத்திரங்களைக் கடனாகப் பெற்றன. அவைகளுக்குப் பதிலாக உள்நாட்டுப் பத்திரங்களைக் கொடுத்தன. எனவே, அயல் நாட்டினர் அமெரிக்காவுக்குச் செலுத்தவேண்டிய கடனைச் செலுத்திவிட்டனர். அமெரிக்கா மற்ற நாடுகளுக்கு ஏராளமான தொகையைக் கடனாகக் கொடுத்தது. அமெரிக்கா மற்ற நாடுகளிலிருந்து கடன் வாங்கிய நிலை மாறி, அவைகளுக்குக் கடன் கொடுக்கும் நிலையை அடைந்தது. ஐரோப்பிய நேச நாடுகளுக்கு அமெரிக்கா 2,600,000,000 டாலர்கள்வரை கடன் கொடுத்தது. அமெரிக்கா போரில் இறங்கிய பிறகு தனிப்பட்டவர்கள் அயல்நாடுகளுக்குக் கடன் கொடுக்கும் பழக்கம் நின்றுவிட்டது.[3] போருக்கு நிதியளிக்கும் பணியைப் போரின்

[1] கிளியோனா லீவிஸ் (Cleona Lewis), "America's Stake in International Investments", p. 445.

[2] கிளியோனா லீவிஸ் (Cleona Lewis), "America's Stake in International Investments", p. 546.

[3] சி. சி. டான்சில் (C. C. Tansill), 'America Goes to War', பிற்சேர்க்கை, A & B.

இறுதி ஆண்டில் அமெரிக்க மத்திய அரசு ஏற்றுக்கொண்டது. ஐரோப்பிய நாடுகளின் பொருளாதாரச் சீரமைப்புக்கும் அமெரிக்கா கடனுதவி செய்தது. 1917-ல் இயற்றிய விடுதலைக் கடன் சட்டப்படி (Liberty Loan Act) அமெரிக்கா 9,581,000,000 டாலர்களை ஐரோப்பிய நாடுகளுக்குக் கடனாகக் கொடுத்தது.[4]

மேலே கொடுக்கப்பெற்றுள்ள புள்ளிவிவரங்களிலிருந்து நாம் நிலைமையை நன்றாகப் புரிந்துகொள்ள முடியாது. போர் ஐரோப்பாவை மிகக் கடுமையாகத் தாக்கிவிட்டது. ஆகையால், போருக்குப்பின் ஐரோப்பிய நாடுகள் அமெரிக்காவிலிருந்தே வேண்டிய முதலைப் பெற்றுக்கொண்டன. போருக்கு முன் லண்டன் நகரம் உலகின் முக்கியமான நிதிக் கேந்திரமாக இருந்தது. ஆனால், போருக்குப்பின் நியூயார்க் நகரமே உலகின் முக்கியமான நிதிக் கேந்திரமாயிற்று. போருக்குப்பின் அரசினர் தனிப்பட்டவர்களை வெளிநாட்டினருக்குக் கடன் கொடுக்க அனுமதித்தனர். 1920-க்குப்பின் அமெரிக்கர்கள் மிக அதிகமான பணத்தை அயல் நாடுகளில் முதலீடு செய்தனர். அமெரிக்க முதலீட்டின் மதிப்பு 1914-ல் 3,513.8 மிலியன் டாலர்களாகவும், 1919-ல் 6,955.6 மிலியன் டாலர்களாகவும், 1929-ல் 17,009.6 டாலர்களாகவும் இருந்தது. இதைத்தவிர அரசினர் ஐரோப்பிய நாடுகளுக்குக் கடன் கொடுத்தனர்.[5]

வர்த்தக இலாகாவின் மதிப்பீட்டுப்படி 1930-ல் தனிப்பட்டவர்கள் கொடுத்த கடனில் அரைப்பகுதி பத்திர முதலீடாகவே இருந்தது. தனிப்பட்ட அமெரிக்கர்களும், நிறுவனங்களும் வேற்று நாடுகளில் தனிப்பட்டவர்களுடைய பத்திரங்களையும், அரசினர் பத்திரங்களையும் வாங்கினர். அயல்நாட்டு முதலீட்டில் அரைப்பகுதி நேரிடை முதலீடாக இருந்தது. விவசாயம், தொழில், வர்த்தகம், சுரங்க வேலை, பொதுநலப் பணித்துறை முதலியவற்றில் அமெரிக்கர்கள் முதலீடு செய்தனர். ஐரோப்பா, கனடா, தென் அமெரிக்கா முதலிய பகுதிகளிலேயே அமெரிக்கர்கள் பெரும்பாலும் முதலீடு செய்தனர். 1920-க்குப்பின் ஏற்பட்ட செழிப்பும், நாட்டில் பெருகிய உபரிச் செல்வமும், அயல்நாட்டின் முதலீடுகள் கொடுத்த உயர்ந்த வட்டி வீதங்களுமே அமெரிக்கர்களுடைய அயல்நாட்டு முதலீட்டுக்குக் காரணங்கள் என்று

4 1922-ல் கடனைத் திருப்பிக் கொடுப்பதுபற்றிப் பேச்சு வார்த்தைகள் நடந்தபொழுது இத் தொகையை 9386.7 டாலர்களாகக் குறைத்து விட்டனர், கிளியோனு லீவிஸ் (Cleona Lewis) op. cit., p. 362.

5 கிளியோனு லீவிஸ் (Cleona Lewis), "America's Stake in International Investments", p. 606.

நாம் கருதக்கூடாது. அமெரிக்கர்கள் தம் தொழிலை உலகெங்கும் பரப்ப முயற்சி செய்தார்கள். ஃபோர்ட் மோட்டார் கம்பெனி (Ford Motor Company), ஜெனரல் மோட்டார் கம்பெனி, ஜெனரல் எலக்டிரிக் கம்பெனி, ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி, இண்டர்நாஷனல் டெலிஃபோன் அண்டு டெலிகிராஃப் கம்பெனி முதலிய அமெரிக்க நிறுவனங்கள் அயல் நாடுகளில் கிளைகளை ஆரம்பித்தன. அயல்நாடுகளில் இருந்த சில உற்பத்தி நிறுவனங்களைத் தம் கண்காணிப்பில் கொண்டு வந்தன. அமெரிக்கர்களுடைய அயல்நாட்டு முதலீட்டுக்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. அவற்றுள் 1920-க்குப்பின் சுங்க வரிகள் உயர்ந்தது ஒரு காரணமாகும். சுங்க வரிகளைக் கொடுப்பது கடினமாகிவிட்டபடியால் நிறுவனங்கள் வேற்று நாடுகளில் கிளைகளை ஆரம்பித்தன. 1948-ல் கனடாவில் பிரயாணம் செய்தவர்கள் அமெரிக்க நிறுவனங்களுடைய கிளைகளை அந்த நாட்டில் பார்த்திருக்கலாம். சுமார் 6,000,000,000 டாலர்களை முதலீடு செய்து அமெரிக்கர்கள் இக் கிளைகளை ஆரம்பித்தனர். 1948-க்குப்பின் நேரிடை முதலீடு மேலும் அதிகரித்தது.

அமெரிக்கர்கள் செய்த நேரிடை முதலீடு, குறிப்பாகக் கனடாவில் செய்த முதலீடு சிறந்ததாக இருந்தது. இந்த முதலீடு அமெரிக்கர்களுக்கும் வேற்று நாட்டினருக்கும் நன்மை செய்தது. ஆனால், பத்திர முதலீடு செம்மையாக அமையவில்லை. பத்திர முதலீடுகள்மூலம் அமெரிக்கர்கள் வெளிநாடுகளுக்குச் செலுத்திய தொகையை வேற்று நாட்டு அரசாங்கங்களும், தனிப்பட்டவர்களும் பொருளுற்பத்திக்காகச் செலவு செய்யவில்லை. அவர்கள் கடனைத் தவறாமல் திருப்பிக் கொடுக்கக்கூடிய நிலையில் இல்லை. 'இந்தக் கடன்களை ஏற்பாடு செய்த அமெரிக்க முதலீட்டு நிறுவனங்கள் இலாபத்திற்கு உறுதிமொழியளித்தனவே தவிர முதலீடு செய்த பணம் ஆபத்தில் சிக்காமல் இருக்குமா என்பதைப் பற்றிக் கவலைப்படவில்லை' என்று ஜார்ஜ் சோல் என்பவர் குறிப்பிடுகிறார்.[6] இந்த நிறுவனங்கள் உலகெங்கும் முதலீட்டுக்கு வாய்ப்புகளைத் தேடின. வர்த்தக இலாகா செய்த எச்சரிக்கையையும்கூடப் பொருட்படுத்தாமல் இந்த நிறுவனங்கள் பத்திரங்களை மக்களிடம் விற்பனை செய்தன. 'அமெரிக்க பாங்குகளும் நிறுவனங்களும் அயல்நாட்டுப் பண மார்க்கட்டுகளில் கடன் கொடுப்பதில் அளவுக்கு மீறிப் போட்டிபோடுகின்றன என்ற செய்தி எனக்குக் கிடைத்தது.

[6] ஜார்ஜ் சோல் (George Soule), 'Prosperity Decade', p. 269.

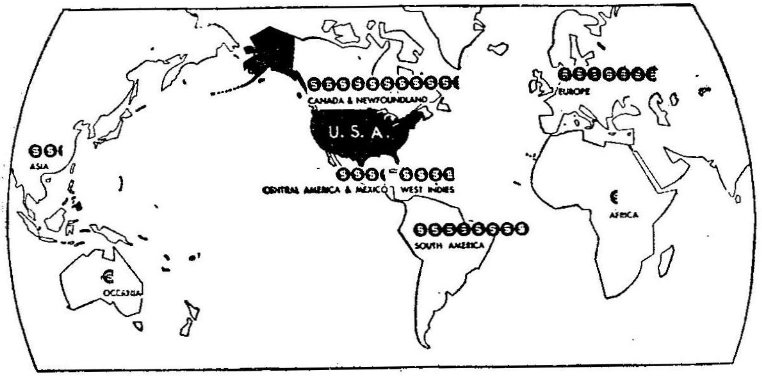
அமெரிக்கர்கள் வழங்கும் ஏராளமான கடனைப் பெறுவதற்கு வேற்று நாட்டு அரசாங்கங்கள் ஆசைப்படலாம். அந்த நாட்டு நகராண்மைக் கழகங்களும் கார்ப்பரேஷன்களும் ஏராளமான கடன்களை அமெரிக்கர்களிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளும்படி தூண்டப்படுவது கேவலமாக இருக்கின்றது. இத்தகைய போட்டி, பாதுகாப்பின்மையையும் ஒழுக்கக் கேட்டையும் ஏற்படுத்தும்' என்று ஒரு தீவிர மாறுதலை விரும்பாத பாங்கர் கூறினார்.[7]

உலக நாடுகளிடையே நல்லுறவு நிலவியபோதிலும், மேலே விளக்கிய கொள்கையை அமெரிக்கர்கள் நீண்ட காலம் பின்பற்ற முடியாது. லத்தீன் அமெரிக்க நாடு அமெரிக்காவில் பெற்ற கடனைச் சாதாரண காலத்தில்கூடத் திருப்பிக்கொடுக்க முடியாத நிலையில் இருந்தது. போரினால் தாக்குண்ட ஐரோப்பா கடனைத் திருப்பிக் கொடுப்பதற்காக அமெரிக்காவுக்குப் பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்யவேண்டும் அல்லது தொண்டுகளைச் செய்யவேண்டும். முன்னர் ஐரோப்பியர்கள் அமெரிக்கப் பண்டங்களைத் தம் கப்பல்களில் ஏற்றிச் சென்றனர். ஆனால், அமெரிக்க வர்த்தகக் கப்பற்படை வளர்ச்சியடைந்தபின் ஐரோப்பியர் இப் பணியைச் செய்யமுடியவில்லை. அமெரிக்கா சுங்க வரியை உயர்த்தியதால் அயல்நாட்டு இறக்குமதி தடைப்பட்டது. அமெரிக்கா மற்ற நாடுகளுக்கு ஏராளமான தொகையைக் கடன் கொடுத்ததால் இந்த நிலை ஏற்பட்டது. கடன் கொடுப்பதை நிறுத்தியவுடனும், பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்ட பின்பும் ஒரு நெருக்கடி ஏற்பட்டது.

1920-லிருந்து **1930**-க்குள் அமெரிக்கா உலகப் பொருளாதார நிலையைப் புரிந்துகொள்ளவில்லை. பொருளாதாரத் துறையில் உலக நாடுகளுக்கு அமெரிக்கா வழி காட்டவும் முன்வரவில்லை. பொருளாதாரத் துறையைவிட, அரசியல் துறையில் உலகத்துடன் தொடர்புகொள்ளாமல் தனித்து வாழ்ந்து வந்தது. அயல் நாடுகளுக்குக் கடன் கொடுத்த நாடு சுங்க வரியைக் குறைக்கவேண்டும். ஆனால், அமெரிக்கா வரியை உயர்த்தியது. போர்க்காலத்துக் கடனை அமெரிக்கா குறைப்பது சாதாரணமாகப் பெருந்தன்மையாகத் தோன்றியிருக்கும். ஆனால், ஐரோப்பிய நாடுகள் பல்வேறு நோக்கங்

[7] தாமஸ் டபிள்யூ. லாமன்ட் (Thomas W, Lamont of J. P. Morgan & Co.), பன்னாட்டு வர்த்தகக் குழுவின்முன் ஆற்றிய சொற்பொழிவில் குறிப்பிட்டார். 1927. கிளியோனா லீவிஸ் இதைக் குறிப்பிட்டுள்ளார். op. cit., p. 380.

களைக் கொண்டிருந்ததால் இதற்கு ஒருமுகமாக முயற்சி செய்ய வில்லை. கடனைத் திருப்பிக்கொடுக்கும் பிரச்சினை ஐரோப்பியப் பொருளாதார மீட்சியைத் தடை செய்தது. சுங்க வரிகள் உயர்வாக இருந்தபோதிலும் அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தை வளர்ப்பதற்கு ஹூவர் தலைமையில் வர்த்தக இலாகா சிறந்த தொண்டாற்றியது. ஆனால், பொதுவாக வர்த்தக இலாகா அயல்நாட்டு முதலீட்டை ஆதரித்ததே தவிர தடை செய்ய வில்லை.



Each symbol represents 200 million dollars

PICTOGRAPH CORPORATION

(From H. U. Faulkner and Tyler Kepner, *America, Its History and People*, McGraw-Hill.)

1940-ல் அமெரிக்கரின் நேரிடை முதலீடு

அயல்நாட்டை நோக்கிச் சென்ற அமெரிக்க முதல் 1928-ல் குறைந்தது. 1929-ல் ஏற்பட்ட நெருக்கடிக்குப்பின் அயல் நாட்டு முதலீடு மிகவும் குறைந்துவிட்டது. 1930-ல் பொருளாதார மந்தம் தோன்றியது. அமெரிக்காவுக்கு அயல் நாட்டினர் கொடுக்கவேண்டிய முதலீட்டுக் கடன் 11,000,000,000 டாலர்கள் குறைந்துவிட்டது. இரண்டாவது உலகப் போர்க்காலம்வரை தென் அமெரிக்க முதலீட்டிலிருந்து அமெரிக்கர்கள் மிகக் குறைந்த வருமானத்தையே பெற்றார்கள். அமெரிக்கர்கள் லத்தீன் அமெரிக்காவில் பெரும்பாலும் அரசினர் பத்திரங்களிலேயே முதலீடு செய்தனர். 1940-ல் அமெரிக்கர்கள் 1,000,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பத்திரங்களைக் கொண்டிருந்தனர். இப் பத்திரங்களில் மூன்றில் இரண்டு பங்கு முழுமையாகவோ அல்லது ஒரு பகுதியோ மதிப்பிழந்தவையாக இருந்தன. ஐரோப்பாக் கண்டத்தில் நிலைமை மேலும் மோசமாக இருந்தது. 1940-ல் நேரிடை முதலீடு 1,370,000,000 டாலர்கள் மதிப்பைக் கொண்டிருந்தது.

அயல்நாடுகளில் அமெரிக்காவின் நீண்டகால முதலீடு. முதலீடுகளின் தரத்தையும் முதலீடு செய்த பகுதியையும் அடிப்படையாகக்கொண்டு அமையப்பெற்றவை, டிசம்பர் 31, 1940.

(மிலியன் டாலர்களில்)

பகுதி	நேரிடை முதலீடு	பத்திர முதலீடுகள்: அயல்நாட்டு டாலர் பத்திரங்கள்	பத்திர முதலீடுகள்: பல்வகை அயல்நாட்டுப் பத்திரங்கள்	பத்திர முதலீடுகள்: மொத்தம்	எல்லாம் சேர்ந்த மொத்தம்
கனடாவும் நியூபவுண்லாந்தும்	2,065	1,390	285	1,675	3,740
மேற்கிந்தியத் தீவுகள்	755	74	5	79	834
மத்திய அமெரிக்காவும் மெக்சிகோவும் ...	650	26	...	26	676
தென் அமெரிக்கா ...	1,615	893	5	898	2,513
ஐரோப்பா	1,370	506	130	636	2,006
ஆசியா	460	155	5	160	620
ஓஷியானிகா ...	135	95	3	98	233
ஆப்பிரிக்கா ...	105	2	17	19	124
மற்ற உலக நாடுகள் ...	25	...	...	...	25
மொத்தம் ...	7,180	3,141[a]	450	3,591	10,771

a. மார்க்கட்டில் இப் பத்திரங்கள் 1,791,000,000 டாலர்கள் மதிப்பைக் கொண்டிருந்தன. அமெரிக்க வர்த்தக இலாகா, Balance of International Payments in the United States in 1940. p. 51.

இதில் பெரும் பகுதி எதிரி நாடுகளில் இருந்தது. நாணய மாற்றுக் கட்டுப்பாடு இந்த நாடுகளில் அமலில் இருந்ததால் அமெரிக்கர்கள் தம் முதலை மீட்க முடியவில்லை. அமெரிக்கர்களுடைய சொத்தை இந்த நாடுகளிலிருந்து திரும்பப் பெற முடியவில்லை. ஒருவன் ஏராளமான பொருள்களை இழக்கத் தயாராக இருந்தாலன்றித் தன் சொத்தை மீட்க முடியாத நிலையில் இருந்தான். 1940ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் அமெரிக்கர்கள் ஐரோப்பாவில் 636,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பத்திர முதலீட்டைக் கொண்டிருந்தனர். இதில் 59 சதவீதத்திற்கு மேற்பட்ட பகுதி மதிப்பை இழந்துவிட்டது. 1934-ல் ஜான்சன் சட்டம் (Johnson Act) என்றழைக்கப்பட்ட, கடனைத் திருப்பிக் கொடுக்கத் தவறுதல்பற்றிய சட்டத்தை இயற்றினார்கள். இதன்படி கொடுத்த கடனைத் திருப்பிக் கொடுக்காத

நாடுகளுக்கு அமெரிக்கா மீண்டும் கடன் கொடுக்கக்கூடாது. இதற்குப்பின் அமெரிக்கா ஐரோப்பிய நாடுகளுக்குக் கடன் கொடுப்பதை நிறுத்திவிட வேண்டியதாயிற்று. சீனுவுக்கும் ஜப்பானுக்கும் இடையே ஏற்பட்ட போரும், உலகத்தில் அமைதியின்மையும் தூரக்கிழக்கில் அமெரிக்க முதலீட்டுக் கிருந்த வாய்ப்புகளைக் கெடுத்துவிட்டது.

அயல் நாட்டினர் அமெரிக்காவில் முதலீடு செய்ய முயற்சி செய்தனர். 1940ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் 9,695,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள நீண்டகால முதலீட்டையும், குறுகிய கால முதலீட்டையும் அயல் நாட்டினர் அமெரிக்காவில் செய் திருந்தனர் என்று வர்த்தக இலாகா கணக்கிட்டது. இந்த முதலீடு அமெரிக்கர்களுடைய அயல்நாட்டு முதலீட்டைவிடக் கிட்டத்தட்ட ஒரு மிலியன் டாலர்களே குறைவாக இருந்தது. பத்தாண்டுகளுக்கு முன் இருந்த நிலைமை 1940-ல் முற்றிலும் மாறியது.[8]

போர்க் கடன் பிரச்சினையும் நடுநிலைச் சட்டங்களும்

போர்க்காலத்துக் கடனைப்பற்றி இன்று கோட்பாட்டள விலேயே நாம் பேசுகின்றோம். ஆனால், இருபது ஆண்டுகள் அமெரிக்காவின் கொள்கையை இக் கடன் பாதித்தது. அமெரிக்கா போரில் இறங்கியபொழுது நேசநாடுகள் இயன்ற அளவு கடன் வாங்கிவிட்டன. மேலும், கடன் வாங்கமுடியாத நிலையில் இருந்தன. அமெரிக்காவின் கடன் உதவி நேச நாடு களுக்குத் தேவையாக இருந்தது. இந்த நாடுகள் கொடுத்த கடனைத் திருப்பிக் கொடுத்துவிடும் என்ற நம்பிக்கையில் அமெரிக்கா இவைகளுக்குக் கடன் கொடுத்தது. 1922-ல் அந்த நாடுகளின் நிலைமை மிகவும் மோசமாயிற்று. அமெரிக்கா உலகப்போர் அயல்நாட்டுக் கடன் குழுவை (World War Foreign Debt Commission) அமைத்தது. இதற்கு முன்பே கடன் வாங்கிய நாடுகள் கடனைத் தள்ளுபடி செய்யவேண்டும் என்று வேண்டின. இக் கடனைப் போரின் வெற்றிக்காக அமெரிக்கா செலுத்திய தொகை என்று கருதவேண்டும். கடன்தொகை பெரும்பாலும் அமெரிக்காவிலேயே செலவு செய்யப்பட்டது. அமெரிக்கா போரில் இறங்குவதற்குமுன், நேச நாடுகள் எதிரியை முறியடிப்பதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடு களைச் செய்வதற்கு இத் தொகையைப் பயன்படுத்தின.

[8] அமெரிக்க வர்த்தக இலாகா, (U. S. Department of Commerce), Balance of International Payments in the United States in 1940, p. 56.

நேசநாடுகள் இத் தொகையைச் செலவு செய்ததால்தான் அமெரிக்கா போருக்குத் தயாராக முடிந்தது. ஆகையால், அமெரிக்கா இத் தொகையைத் தள்ளுபடி செய்யவேண்டும் என்று நேச நாடுகள் முறையிட்டன. மேலும், கடனைத் திருப்பிக் கொடுப்பதற்காக நேச நாடுகள் அமெரிக்காவுக்குப் பொன்னை அனுப்ப முடியாது. ஏனெனில், ஐரோப்பாவில் வேண்டிய அளவு பொன் கிடைக்கவில்லை. ஐரோப்பிய நாடுகளிடம் இருந்த குறைந்த அளவு தங்கத்தைச் செலாவணிக்குக் காப்பு நிதியாகப் பயன்படுத்த வேண்டியிருந்தது. அமெரிக்கா உயர்ந்த சுங்க வரியை விதித்ததால், நேச நாடுகள் பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்ய முடியவில்லை.

அமெரிக்க அரசாங்கம் கடனைக் கணிசமான அளவு குறைக்கச் சாதாரணமாக ஒத்துக்கொள்ளும்; ஆனால், தொகையைத் தவறாமல் செலுத்திவிடவேண்டும் என்று வற்புறுத்தும். ஏழாண்டுகளில் 15 ஐரோப்பிய நாடுகளுடன் அமெரிக்கா ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டது. இதன்படி 62 ஆண்டுகளில் அந்த நாடுகள் 11,522,000,000 டாலர்கள் முதலைத் திருப்பிக் கொடுத்துவிட வேண்டும். ஆரம்ப காலத்தில் ஆண்டுதோறும் 214 மிலியன் டாலர்களையும், பின்னர் 414 மிலியன் டாலர்களையும் திருப்பிக் கொடுக்கவேண்டும். இந்த ஒப்பந்தப்படி இங்கிலாந்தின் கடன் 23 சதவீதமும், பெல்ஜியத்தின் கடன் 46 சதவீதமும், ஃபிரான்சின் கடன் 52 சதவீதமும், இத்தாலியின் கடன் 75 சதவீதமும் குறையும். அமெரிக்கா நேச நாடுகளின் கடன் தொகைகளைத் தாராளமாக குறைத்துவிட்டது என்று நாம் கருதக்கூடும். கடன் வாங்கிய காலத்தில் விலைகள் உயர்ந்திருந்தன என்பதையும், நேச நாடுகள் கடன்தொகையை அமெரிக்கப் பொருள்களை வாங்குவதற்கே பயன்படுத்தின என்பதையும் நாம் மறக்கக்கூடாது. அமெரிக்கா, கடன்தொகையைக் குறைத்ததால் பணச் சுருக்கத்தின் விளைவுகளை முழுவதுமோ அல்லது ஒரு பகுதியோ தள்ளுபடி செய்துவிட்டது என்று சொல்லலாம்.

அமெரிக்கர்கள் கடனைக் குறைப்பதில் தாராளமாக இருந்த போதிலும், ஐரோப்பியர்கள் கடனை முற்றிலும் தள்ளுபடி செய்யவேண்டும் என்னும் கிளர்ச்சி தொடர்ந்தது. ஜெர்மனி கொடுக்கவேண்டிய இழப்பீட்டுத் தொகையைக்கொண்டே நேச நாடுகள் அமெரிக்காவுக்குத் தம் கடனைக் கொடுத்தன. வெர்செய்ல்ஸ் (Versailles) உடன்படிக்கைப்படி ஜெர்மனி நேச நாடுகளுக்கு 33,000,000,000 டாலர்களை இழப்பீடாகக் கொடுக்க வேண்டும். நேச நாடுகள், ஜெர்மனி இத் தொகையைக்

கொடுக்கமுடியாதென்பதை உணர்ந்தன. ஜெர்மனி ஏராளமான பொன்னை இழந்தது. அந்த நாட்டில் ஒரு கொடிய பணவீக்கம் ஏற்பட்டது. நேச நாடுகள் ஜெர்மனியிலிருந்து பொருள்களை இழப்பீட்டுக்காகப் பெற முயற்சி செய்தன. இதன் விளைவாகக் கடன் கொடுத்த நாடுகளுடைய பொருளாதாரம் பாதிக்கப்பட்டது. 1924-ல் சார்லஸ் ஜி. டாஸ் (Charles G. Dawes) என்பவர் தலைமையில் கூடிய ஒரு குழு, ஜெர்மனி ஆண்டுதோறும் செலுத்தவேண்டிய கடன் தொகையைக் குறைத்தது. இக் குழு ஜெர்மனியின் வரவையும் செலவையும் சரிக்கட்ட முயற்சிசெய்தது. அமெரிக்கா ஏராளமான பொன்னை ஜெர்மனிக்குக் கடனாகக் கொடுத்து உதவியது. இந்தப் பொன்னை, ஜெர்மனி இங்கிலாந்துக்கும் ஃபிரான்சுக்கும் இழப்பீட்டுக்காக அனுப்பியது. அந்த நாடுகள் இப் பொன்னை அமெரிக்காவுக்கு, கடனைத் திருப்பிக்கொடுப்பதற்காக அனுப்பின. அமெரிக்கா ஜெர்மனிக்குக் கொடுத்த கடனை நிறுத்தும் வரை இந்த நிலை நீடித்தது.

டாஸ் (Dawes) திட்டம் தோல்வியடைந்தபின் ஓவன் டி. யங் (Owen D. Young) என்பவர் தலைமையில் மீண்டும் ஒரு குழு கூடி, ஒரு புதிய திட்டத்தை வகுத்தது. இப் புதிய திட்டப்படி ஜெர்மனி செலுத்தவேண்டிய தொகை குறைந்தது. நேச நாடுகள் அமெரிக்காவுக்குச் செலுத்தவேண்டிய தொகையைச் செலுத்தினாலன்றி, ஜெர்மனி நேச நாடுகளுக்கு இழப்பீட்டுப் பணத்தை ஆண்டுதோறும் செலுத்த வேண்டாவென்று ஏற்பாடு செய்தனர். இத் திட்டத்தை அமெரிக்கா அதிகார பூர்வமாக ஏற்றுக்கொள்ளாவிடினும், இதை நடைமுறையில் ஆதரித்தது. எனவே, ஜெர்மனி செலுத்திய இழப்பீட்டுத் தொகையில் $\frac{1}{4}$ பகுதியை அமெரிக்கா பெற்றது. 1931-ல் ஜெர்மனி செலுத்தவேண்டிய தொகையைச் செலுத்தத் தவறியது. ஒரு நெருக்கடி ஏற்படுவதைத் தடைசெய்ய ஜனாதிபதி ஹூவர் 1931ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் அரசாங்கங்கள் கொடுக்கவேண்டிய கடன்தொகைகளை ஓராண்டு காலத்திற்குத் தள்ளிவைத்தார். மற்ற நாடுகளுடன் கலந்தாலோசித்த பின்பே ஹூவர் இந்த முடிவுக்கு வந்தார். 1933ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதத்திற்குள் பின்லாந்து (Finland) அமெரிக்காவுக்குக் கொடுக்கவேண்டிய வட்டியைக் கொடுத்துவிட்டது. இங்கிலாந்து, இத்தாலி, லாட்வியா, செக்கோஸ்லோவேக்கியா, ருமேனியா, லிதுவேனியா முதலிய நாடுகள் செலுத்தவேண்டிய தொகையில் ஒரு பகுதியை வெள்ளி உலோகத்தைக் கொடுத்துச் செலுத்தின. பெல்ஜியம்

ஃபிரான்சு, ஹங்கேரி, போலந்து, எஸ்த்தோனியா முதலிய நாடுகள் செலுத்தவேண்டிய கடனைச் செலுத்தத் தவறின. 1934-க்குப்பின் பின்லாந்து மட்டுமே வட்டியைச் செலுத்தியது.

1932-ல் போர்க் கடன் பிரச்சினையை மீண்டும் பரிசீலனை செய்யவேண்டியதாயிற்று. அமெரிக்கா மூன்று வழிகளைப் பின்பற்றியிருக்கலாம். ஐரோப்பிய நாடுகள் கொடுக்க வேண்டிய கடனை மேலும் தாமதிக்கலாம், அல்லது கடன் தொகையைக் குறைத்திருக்கலாம், அல்லது கடனைத் தள்ளுபடி செய்திருக்கலாம். மூன்று திட்டங்களுக்கும் நாட்டில் ஆதரவு இருந்தது. 'ஐரோப்பா செலுத்தவேண்டிய கடன்தொகையை விட, அக் கண்டம் மீண்டும் வலிமை பெற்று வளர்ந்தபின் அமெரிக்கப் பண்டங்களை வாங்குவதே அமெரிக்காவுக்கு நன்மை பயக்கும்' என்று கருவூலச் செயலாளர் மெலான் (Mellon) என்பவர் கூறினார். அமெரிக்கா கடனைக் கண்டிப்பாகத் திருப்பிக் கேட்டால் ஐரோப்பிய நாடுகள் அமெரிக்கர்களை வெறுக்கலாம். மேலும், ஐரோப்பிய நாடுகள் பல தொல்லைகளுக்கிலக்காகிவிடும். ஆகையால், போர்க் கடன்தொகையைத் திருப்பி வாங்கவேண்டா என்று பலர் கருதினர். அமெரிக்கா ஐரோப்பியர்களிடமிருந்து கடன்தொகையைத் திருப்பி வாங்க முடியாது என்பது சிலர் கருத்து. உண்மையாகவே ஐரோப்பிய நாடுகள் கடன்தொகையைத் திருப்பிக்கொடுக்க முடியாத நிலையில் இருந்தன. ஆனால், கூலிட்ஜ் (Coolidge) போன்றவர்கள் ஐரோப்பிய நாடுகள் பெற்ற கடனைத் திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கூறினார்கள். போர்க்காலத்து அனுபவம் அமெரிக்காவுக்குப் பின்னர் உதவியாக இருந்தது.

போர்க்காலக் கடனை ஐரோப்பியர்கள் திருப்பிக்கொடுக்க விரும்பவில்லை. ஐரோப்பியர்களுடைய மனப்பான்மையை பல அமெரிக்கர்கள் வெறுத்தனர். எனவே, 1934-ல் அரசினர் கடனைத் திருப்பிக்கொடுக்கத் தவறுவதுபற்றிய சட்டத்தை (Debt Default Act) இயற்றினர். அமெரிக்காவின் நடுநிலைக் கொள்கைக்குப் பல காரணங்களுள் ஐரோப்பியர்களுடைய போக்கும் ஒரு காரணமாகும். போர்த் தளவாடத் தொழில் பற்றிய பிரச்சினைகளைப் பரிசீலனை செய்த ஒரு குழு, போரில் ஈடுபட்டிருந்த ஒரு நாட்டுடன் அமெரிக்கா நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டதால்தான் அந்த நாடு (அமெரிக்கா) போரில் இறங்க வேண்டியதாயிற்று என்று முடிவு செய்தது. மீண்டும் இது போன்ற நிலைமை ஏற்பட்டால் அமெரிக்காவின் நடுநிலைக் கொள்கை பாதிக்கப்பட்டுவிடும் என்று அஞ்சி, காங்கிரஸ் 1937-ல் மே மாதம் நடுநிலைச் சட்டத்தை (Neutrality Act)

இயற்றியது. இச் சட்டப்படிப் போர்த்தளவாடங்களை உற்பத்தி செய்வோர், அரசாங்கச் செயலாளரிடம் தங்கள் பெயர்களைப் பதிவு செய்துகொள்ளவேண்டும்; வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்வதற்கு அரசாங்கத்தின் அனுமதியைப் பெறவேண்டும். சட்டப்படி அரசினர் அமெரிக்கர்கள் வெளிநாடுகளுக்குக் கடன் கொடுப்பதையும், போர்த்தளவாடங்களைக் கொடுப்பதையும் தடை செய்யலாம். அமெரிக்காவின் அமைதியைக் குலைக்கும்வகையில் ஒரு நாட்டில் உள்நாட்டுக் கலகம் ஏற்பட்டால், அமெரிக்கர்கள் கலகத்தில் ஈடுபட்ட கட்சிகளுக்கு உதவி செய்யக்கூடாது. ஜனாதிபதியின் அனுமதியின்றி அமெரிக்கர்கள் போரில் ஈடுபட்ட நாடுகளின் கப்பல்களில் பிரயாணம் செய்யக்கூடாது. அமெரிக்கர்கள் தங்கள் கப்பல்களில் போர்த்தளவாடங்களை ஏற்றிச் செல்லக்கூடாது. அரசினர் தேசியப் போர்த்தளவாடக் கட்டுப்பாட்டுக் குழுவை (National Munitions Control Board) நியமித்தனர். இக் குழு போர்த்தளவாடங்களை உற்பத்தி செய்வோர் பெயர்களையும், ஏற்றுமதி செய்வோர் பெயர்களையும் பதிவு செய்தது. போரில் கலந்துகொண்ட நாடுகள் அமெரிக்கத் துறைமுகங்களை போர்க்காலத்தில் பயன்படுத்தக்கூடாது. போரில் ஈடுபட்ட நாடுகளின் நீர்மூழ்கிக் கப்பல்களையும், போருக்குத் தயாராக வந்த வர்த்தகக் கப்பல்களையும் அமெரிக்கத் துறைமுகங்களிலிருந்து விரட்டுவதற்கு ஜனாதிபதி அதிகாரம் பெற்றார்.

அமெரிக்க வர்த்தகக் கப்பல்களைப் போருக்குத் தயார் செய்யக்கூடாது. கடன் கொடுப்பதையும், போர்த்தளவாடப் பொருள்களையும் தவிர, மற்றப் பொருள்களை வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்வதையும், ஜனாதிபதி கட்டுப்பாடு செய்யலாம். இத்தகைய கட்டுப்பாடுகள் அமலில் இருந்த காலத்தில் அமெரிக்கர்கள் ஏற்றுமதி செய்த பொருள்களுக்கு அவ்வப் போது அயல் நாடுகளிலிருந்து பணத்தை வசூல் செய்ய வேண்டும். பொருள்கள் ஏற்றுமதியாவதற்குள் அவைகளை விற்பனை செய்துவிடவேண்டும். பொருள்களை அயல் நாட்டுக் கப்பல்களிலேயே ஏற்றுமதி செய்யவேண்டும். நடுநிலைச் சட்டங்கள் (Neutrality Acts) அமெரிக்கர்களுடைய தலையிடாக் கொள்கையையும், தனித்து வாழவேண்டுமென்ற அவாவையும் எடுத்துக்காட்டின. முதல் உலகப் போருக்குப்பின் மேற்கூறிய அவா உச்ச நிலையை அடைந்தது. அமைதியை விரும்பிய அமெரிக்கா தனது பழைய கொள்கையைக் கைவிட்டது. கடலை ஒரு நாடும் ஆக்கிரமித்துக்கொள்ளக் கூடாதென்ற

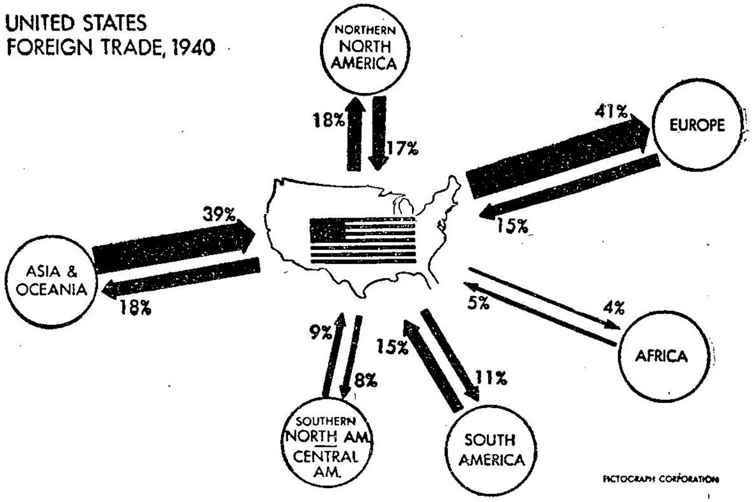
கோட்பாட்டையும் கைவிட்டது. இக் கொள்கை அமெரிக்காவை உலகப் போரில் இழுக்காமல் காப்பாற்றுமா என்பது எதிர்காலத்தில் முடிவாயிற்று.

பன்னாட்டு வர்த்தகப் பிரச்சினை

இரு உலகப் போருக்குமிடையே உள்ள காலத்தில் பன்னாட்டு வர்த்தகத்தில் அமெரிக்காவின் நிலை மூன்று வழிகளில் மாறியது. முன்பே நாம் குறிப்பிட்டபடி கச்சாப் பொருள்களின் ஏற்றுமதியும், உணவு ஏற்றுமதியும் குறைந்துவிட்டது. அமெரிக்கா ஓரளவு உற்பத்தியான பொருள்களையும், முழுவதும் உற்பத்தியான பொருள்களையும் முன்னிலும் அதிகமாக ஏற்றுமதி செய்தது. அமெரிக்கா கச்சாப் பொருள்களை முன்பைவிட அதிகமான அளவில் இறக்குமதி செய்தது. தொழிலுற்பத்திப் பொருள்களின் இறக்குமதி குறைந்தது. இந்த மாறுதல் அமெரிக்காவின் தொழில் வளர்ச்சியை எடுத்துக்காட்டியது. இங்கிலாந்து, ஜெர்மனி, ஜப்பான்போன்ற நிலையை அமெரிக்கா அடைந்தது. உலக நாடுகளுள் அமெரிக்கா, கச்சாப் பொருள்களை இறக்குமதி செய்யும் ஒரு நாடாகவும், தொழிலுற்பத்திப் பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்யும் நாடாகவும் வளர்ந்துவிட்டது. தொழில் வளர்ச்சியடைந்த மற்ற நாடுகளுடன் அமெரிக்கா போட்டி போட்டது.

மேலே குறிப்பிட்ட மாறுதல்கள் ஏற்பட்டபோதிலும் அயல் நாட்டு வர்த்தகம் அமெரிக்கப் பொருளாதாரத்தில் ஒரு முக்கியமான இடத்தைப் பெறவில்லை. ஆனால், மற்ற நாடுகளுக்கு அயல் நாட்டு வர்த்தகம் மிகவும் முக்கியமானதாக இருந்தது. அமெரிக்கா, முக்கியமான கச்சாப் பொருள்களைக் கொண்டிருந்தமையாலும், தொழிலை நன்கு வளர்த்துவிட்டதாலும், பொருளாதாரச் செழிப்புக்கு அயல் நாட்டு வர்த்தகத்தை எதிர்பார்க்கவில்லை. அமெரிக்கர்களுடைய கணிசமான பொருள்களை வாங்கும் சக்தியும் இதற்கு ஒரு காரணமாகும். அக் காலத்தில் அமெரிக்காவின் ஏற்றுமதியோ அல்லது இறக்குமதியோ நாட்டின் வருமானத்தில் 8 சதவீதத்திற்குமேல் உயரவில்லை. இதிலிருந்து சில பண்டங்களின் ஏற்றுமதியும், இறக்குமதியும், விலையுயர்வும், தாழ்வும் அமெரிக்க உற்பத்தியாளர்களைப் பாதிக்கவில்லை என்று நாம் கருதக்கூடாது. ஆனால், ஐரோப்பியர்கள் அமெரிக்கப் பண்டங்களை அதிகமாக வாங்காவிடில் அமெரிக்க விவசாயம் பாதிக்கப்படும். உதாரணமாக, பருத்தி உற்பத்தியாளர்கள்

ஏற்றுமதியையே நம்பியிருந்தார்கள். பல தொழில்களும் ஏற்றுமதியினுல் கணிசமான இலாபத்தை அடைந்தன. இருபதாண்டுகளில் அமெரிக்கா, எந்திரங்கள், மோட்டார்கார், பெட்ரோலியம், பருத்தி, இரும்பு, எஃகு பொருள்கள் முதலியவற்றை ஏற்றுமதி செய்தது.



(From H. U. Faulkner and Tyler Kepner, *America, Its History and People*, McGraw-Hill.)

மற்ற நாடுகளைப்போல் அமெரிக்காவுக்கு அயல் நாட்டு வர்த்தகம் முக்கியமானதல்ல. ஆனுல், அமெரிக்கா கணிசமான அளவு பொருளை இறக்குமதி செய்தது. நாட்டில் ஏராளமான கச்சாப் பொருள் உற்பத்தியானபோதிலும்கூட, கச்சாப்பட்டு, தகரம், ரப்பர் முதலிய பண்டங்களை அமெரிக்கா உற்பத்தி செய்யவில்லை. சர்க்கரை, செம்பு, காகிதம், காகிதக்கூழ், தோல் முதலிய பொருள்களை அமெரிக்கா போதிய அளவு உற்பத்தி செய்யவில்லை. காப்பி, வெப்பமண்டலப் பழங்கள், மற்ற போகப் பொருள்கள் முதலியவற்றை அமெரிக்கா இறக்குமதி செய்ய விரும்பிற்று. மேலே குறிப்பிட்ட பண்டங்களை அமெரிக்கா இறக்குமதி செய்தது. அமெரிக்க இறக்குமதியில் 66 சதவீதம் கச்சாப் பொருள்களாகவும், ஓரளவு உற்பத்தியான பொருள்களாகவும் இருந்தன. இதுபோக, எஞ்சிய பகுதி உணவுப் பொருள்களாக இருந்தது. அமெரிக்க உற்பத்தியில் 6 சதவீதமே உடனே பயன்படுத்தக்கூடிய தொழிலுற்பத்திப் பண்டமாக இருந்தது. இறக்குமதி செய்வதில் அமெரிக்கா இங்கிலாந்துக்கு

அடுத்தபடியான இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. கனடா, கியூபா, பிரேசில், ஜப்பான், கிழக்கிந்தியத் தீவுகள் முதலிய நாடுகளிலிருந்து அமெரிக்கா பொருள்களை வாங்கியதால், அந்த நாடுகள் ஐரோப்பாவிலிருந்து பொருள்களை வாங்க முடிந்தது. அமெரிக்கா உலக வர்த்தகத்தையே வளர்த்தது என்று சொல்லலாம்.

அமெரிக்காவின் இறக்குமதியைவிட ஏற்றுமதி அதிகமாக இருந்தது. இது அமெரிக்காவின் அயல் நாட்டு வர்த்தகத்தின் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும். அமெரிக்க வர்த்தகத்தில் இது ஒரு புதிய போக்கல்ல. 1889-லிருந்து ஆண்டுதோறும் (1893ஆம் ஆண்டு நீங்கலாக) அமெரிக்காவின் அயல் நாட்டு வர்த்தகம் இதே நிலையில் இருந்தது. அயல் நாட்டு வர்த்தகக் கொடுப்பல் நிலை (Balance of Trade) அமெரிக்காவுக்குச் சாதகமாக இருந்ததோடல்லாமல், அமெரிக்கா மற்ற நாடுகளுக்குக் கடன் கொடுக்கும் நிலையையும் அடைந்தது. சுருங்கக் கூறின், அமெரிக்க ஏற்றுமதியும், அந்த நாடு மற்ற நாடுகளுக்குச் செய்த ஏற்றுமதியும் அதன் நிலையை மாற்றிவிட்டது. இந்த நிலை நீண்ட காலத்தில் சிறந்த பயனைக் கொடுக்காது. அயல் நாடுகள் அமெரிக்காவுக்குக் கொடுக்கவேண்டிய கடனைத் திருப்பிக் கொடுப்பதற்குப் பொன்னை ஏற்றுமதி செய்ய வேண்டும், அல்லது பொருளை ஏற்றுமதி செய்யவேண்டும். கடன்பட்ட நாடுகள் மிகுதியான பொன்னை வைத்துக்கொள்ளவில்லை. அமெரிக்காவின் உயர்ந்த சுங்கவரி அந்த நாடுகளின் ஏற்றுமதியைத் தடை செய்தது. இந்த நிலையில் அமெரிக்கர்கள் அயல் நாட்டினர் தங்களுக்குச் செலுத்தவேண்டிய பணத்தை அங்குக் கடனாகக் கொடுத்தனர் அல்லது அந்த நாடுகளில் முதலீடு செய்தனர். 1920-க்குப்பின் இந்த நிலை நீடித்தது. அமெரிக்க வர்த்தகத்திற்குத் தகுந்தாற்போல் அமெரிக்கக் கடனும் மிகுதியடைந்தது. இந்த நிலை நீண்டகாலம் நீடிக்க முடியாது. அமெரிக்க முதலீட்டையும் கடனையும் அயல் நாடுகளில் பெருக்கிக்கொண்டே செல்வதால் பிரச்சினைக்கு ஒரு முடிவு காண முடியாது. இந்த நிலைமையில் ஒரு மாறுதல் ஏற்பட்டுப் பன்னாட்டு வர்த்தகத்தில் ஒரு நெருக்கடி ஏற்படுவதற்கு ஏற்ற சூழ்நிலை 1930-க்குள் வளர்ந்துவிட்டது.

பன்னாட்டு வர்த்தகத்தின் மோசமான நிலையை அரசியல் வல்லுநர்கள் உணர்ந்தனர். இந்த மோசமான நிலைக்கு அமெரிக்காவின் பொருளாதார நிலைமைமட்டும் காரணமன்று. இதை ஒருவகையில் முதல் உலகப் போரின் விளைவு என்று சொல்லலாம். கட்டுப்பாடுகள், ஏற்றுமதி, இறக்குமதி

முதலியவைகளை ஒரு குறிப்பிட்ட அளவுக்குட்படுத்துவது முதலிய முறைகளைக் கையாண்டு உலக நாடுகள் தம் பொருளாதார நிலையையும், அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தையும் சீர்படுத்திக்கொள்ள முயற்சி செய்தன. சர்வதேச சங்கம் பல மாநாடுகளைக் கூட்டி, உயர்ந்த சுங்க வரிகளைக் குறைக்க வேண்டுமென்று உலக நாடுகளைக் கேட்டுக்கொண்டது. ஆனால், இந்த முயற்சி பயனளிக்கவில்லை. பன்னாட்டுப் பொருளாதார மாநாட்டிலும் (1927) மற்றொரு மாநாட்டிலும் அமெரிக்காவைக் கலந்துகொள்ளும்படி சங்கம் வேண்டியது. 'உயர்ந்த சுங்க வரிகளைக் குறைக்க வேண்டும் என்ற மாநாட்டின் அறிக்கையில் அமெரிக்கப் பிரதிநிதி கையெழுத்திட்டார்.' ஆனால், ஜனாதிபதி ஹூவர், ஹாலி-ஸ்மூட் வரிச் சட்டத்தை (Hawley-Smoot Tariff) இயற்றினார்.

ஜனநாயகக் கட்சியினர் இக் கொள்கையை எதிர்த்தனர். 1932-ல் ஃப்ராங்க்லின் டி. ரூஸ்வெல்ட் (Franklin D. Roosevelt) ஜனாதிபதியாகப் பதவியேற்றபின் அமெரிக்காவின் கொள்கையில் ஒரு மாற்றம் ஏற்பட்டது. ஜனநாயகக் கட்சியினர் சுங்கவரியைக் குறைக்க வேண்டுமென்று முறையிட்டனர். 'பன்னாட்டுப் பொருளாதார மாநாடு ஒன்றைக் கூட்ட வேண்டுமென்றும், பன்னாட்டு வர்த்தகத்தைச் சீர்திருத்தியமைக்க வேண்டுமென்றும் இவர்கள் வேண்டினார்கள்'. சர்வ தேச சங்கம் 1933-ல் லண்டன் நகரில் ஒரு மாநாட்டைக் கூட்டியது. அமெரிக்கப் பிரதிநிதியான ஹல் (Hull) என்பவர் தேவையற்ற வர்த்தகத் தடைகளை நீக்கவேண்டுமென்று மாநாட்டில் கலந்துகொண்ட நாடுகளை வேண்டினார். சில ஐரோப்பிய நாடுகள் ஃபிரான்சின் தலைமையில், சுங்கவரிகளைக் குறைப்பதோடல்லாமல் செலாவணிச் சீரமைப்பையும் செய்யவேண்டும் என்று வேண்டின. ஜனாதிபதி ரூஸ்வெல்ட் முதலில் இந்த வேண்டுகோளை ஆதரித்தார். ஆனால், பின்னர் செலாவணிச் சீரமைப்புக்கு இணங்கவில்லை. பணவீக்கத்தின்மூலம் விலைகளை உயர்த்தியே பொருளாதார மீட்சியைத் துவக்க வேண்டுமென்பது இவரது கருத்தாகும்.

ரூஸ்வெல்ட்டின் கருத்துகள் லண்டன் மாநாட்டை அதிவிரைவில் முடிவுக்குக் கொண்டுவந்துவிட்டது. எனினும், ரூஸ்வெல்ட் உலக நாடுகளிடையே நல்லுறவை வளர்க்கவும், அவைகளுடைய வர்த்தகத்தைப் பெருக்குவதற்கும் பாடுபட்டார். நாட்டின் செயலாளராகப் பணியாற்றிய கார்டல் ஹல் (Cordell Hull) என்பவர் சுங்க வரியைக் குறைக்க ஏற்பாடு

செய்தார்; மற்ற நாடுகளுடன் பரிமாற்ற வர்த்தகச் சலுகை ஒப்பந்தங்களைச் செய்துகொண்டார். 1934-ல் இயற்றிய பரிமாற்ற வர்த்தகச் சலுகை ஒப்பந்தச் சட்டப்படி (Reciprocal Trade Agreements Act) ஜனாதிபதி, மூன்றாண்டு காலத்திற்கு காங்கிரஸ் சபையைக் கலந்து ஆலோசிக்காமலே சுங்கவரியை 50 சதவீதம் வரை உயர்த்தவும் குறைக்கவும் அதிகாரம் பெற்றார். 1930-ல் இயற்றிய சுங்கவரிச் சட்டத்திற்கு இதை ஒரு திருத்தமாக இயற்றினார்கள். 1930ஆம் ஆண்டு அமலில் வந்த ஹாவி-ஸ்மூட் (Hawey-Smoot) சட்டமே அமெரிக்கச் சுங்க வரியின் அடிப்படைச் சட்டமாக இருந்தது. ஆனால், அமெரிக்க வர்த்தகத்தைப் பெருக்குவதற்காகவும், பொருளாதார மந்தத்தைச் சமாளிப்பதற்காகவும் ஜனாதிபதி சட்டத்தை மாற்றுவதற்கு அதிகாரம் பெற்றார். வர்த்தக ஒப்பந்தங்களை வேண்டும்பொழுது புதுப்பித்தார்கள். 1948-ல் ஐந்தாவது முறையாக ஓராண்டு காலத்திற்கு வர்த்தக ஒப்பந்தத்தை காங்கிரஸ் சபை நீட்டித்தது. இக் காங்கிரஸ் சபையில் குடியரசுக் கட்சியினரே பெரும்பான்மையினராக இருந்தனர். 1948ஆம் ஆண்டு இயற்றிய மசோதாப்படி அரசாங்கம் (அதாவது, ஜனாதிபதி) எதிர்காலத்தில் சுங்கவரியை விருப்பம் போல் மாற்ற முடியாது. 1948-ல் பொதுத் தேர்தலில் ஜனநாயகக் கட்சியினர் வெற்றி பெற்றனர். 1949-ல் பழையபடி அரசாங்கத்தின் அதிகாரத்தை மூன்றாண்டு காலம் நீடித்தனர். குடியரசுக் கட்சியினர் இதைத் தடை செய்ய முடியவில்லை. 1934-லிருந்து 1948-க்குள் 29 நாடுகளுடன் வர்த்தக ஒப்பந்தங்களை ஏற்பாடு செய்தனர்.

பரிமாற்ற வர்த்தகச் சலுகை ஒப்பந்தப்படி அமெரிக்காவும் மற்ற நாடுகளும் சுங்க வரிகளை மட்டும் குறைத்ததோ டல்லாமல், சில பண்டங்களைக் குறிப்பிட்ட அளவுகளில் ஏற்றுமதி செய்யவும் இறக்குமதி செய்யவும் ஏற்பாடுகள் செய்தன; மேலும் வரிகளை உயர்த்துவதில்லை என்றும், சில பண்டங்களை வரிகளுக்குட்படாத பட்டியலிலிருந்து நீக்குவ தில்லை என்றும் உறுதி மொழி கூறின. இதன் விளைவாக, உலக நாடுகள் மேலும் சுங்க வரிகளை உயர்த்துவது தடை செய்யப்பட்டுவிட்டது. பொருளாதாரத் தேசிய உணர்வு (Economic Nationalism) போருக்குப்பின் உலகெங்கும் பரவியது. இக் காலத்தில் மேலே குறிப்பிட்ட நடவடிக்கைகள் அரசாங்கங்கள் விதிக்கும் சுங்கவரிகள் உயராமல் இருக்க ஏற்பாடு செய்தவை. சில நாடுகளுக்கு மற்ற நாடுகளைவிட

மிகவும் ஆதரவு கொடுத்துச் சலுகைகள் காட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்தார்கள்.[1] இச் சலுகைகளைப் பல வழிகளில் காட்டினார்கள்.

இரண்டாவது உலகப் போருக்குமுன் வர்த்தக ஒப்பந்தங்களைத் தொடர்ந்து ஏற்பட்ட விளைவுகள் யாவை என்று திட்டவட்டமாகக் கூறுவது கடினம். ஒப்பந்தம் செய்துகொண்ட 29 நாடுகளும் அமெரிக்கப் பண்டங்களை ஏராளமாக வாங்கும் நாடுகளாக இருந்தபோதிலும், 1939-க்குப் பின்னரும் வர்த்தக ஒப்பந்தங்கள் எவ்வளவு தூரம் அமெரிக்காவுக்கு நன்மை விளைவித்தன என்று நாம் சொல்ல முடியாது. இந்த 29 நாடுகளும், அமெரிக்கப் பண்டங்களை வாங்கும் நாடுகளுள் முதல் 10 இடங்களைப் பெற்றிருந்தன. அவைகளுடன் அமெரிக்கா கொண்ட வர்த்தகத் தொடர்பு, அதன் மொத்த அயல்நாட்டு வாணிகத்தில் $\frac{2}{3}$ பாகமாக இருந்தது. அமெரிக்காவின் மொத்த அயல்நாட்டு வாணிகம் 1934-லிருந்து 1937-க்குள் மிகுதியடைந்தது; 1938 முதல் 1939 வரை குறைந்தது. ஆனால், மீண்டும் போர் தொடங்கியதும், 1940-ல் வர்த்தகம் அதிகரித்தது. வர்த்தகம் பெருகியதற்குப் போர் எவ்வளவு தூரம் காரணமாக இருந்தது என்றும், பொருளாதார வளர்ச்சி எவ்வளவு தூரம் காரணமாக இருந்தது என்றும் நாம் திட்டவட்டமாகச் சொல்ல முடியாது. 1934—1935-லும், 1938—39-லும் புள்ளிவிவரங்கள் எடுத்தவர்களுடைய கணக்குப்படி ஒப்பந்தம் செய்துகொண்ட நாடுகளுக்கு அமெரிக்கா செய்த ஏற்றுமதி 63 சதவீதம் உயர்ந்தது. மற்ற நாடுகளுக்கு 32 சதவீதமே அதிகமாகப் பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்தனர். அதே ஆண்டுகளில் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்ட நாடுகளிலிருந்து செய்த இறக்குமதி 22 சதவீதம் உயர்ந்தது. மற்ற நாடுகளிலிருந்து செய்த இறக்குமதி 13 சதவீதமே உயர்ந்தது. ஒப்பந்தங்கள் செய்துகொள்ளாவிடினும், இந்த மாறுதல்கள் ஏற்பட்டிருக்கலாம். அமெரிக்காவுக்கு பாதகமாக ஓரம் காட்டும் பழக்கங்களையும் வர்த்தகத் தடைகளையும் இந்த வர்த்தக ஒப்பந்தங்கள் நீக்கி, வர்த்தகத்திற்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தன. ‘வர்த்தக ஒப்பந்தங்களைச் செய்துகொள்ளாமலிருந்தால், அமெரிக்கா எந்த நிலையில் இருக்குமோ, அதைவிடச் சிறந்த நிலையை நாடு அடைவதற்கு இவ்வொப்பந்தங்கள் உதவி புரிந்தன. வர்த்தகப் போட்டியில் அமெரிக்கா ஒப்பந்தங்கள்

[1] 1934ஆம் ஆண்டு செய்துகொண்ட உடன்படிக்கைப்படி கியூபாவுக்கு மிக்க ஆதரவு காட்டிச் சலுகைகள் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவில்லை. ஒரு நாடும் தன் காலனிகளுக்கு இத்தகைய சலுகைகளைக் காட்டவில்லை.

மூலம் சிறந்த பயனை அடைந்தது. இவ்வொப்பந்தங்களை நாம் சிறந்த தாற்காலிகமான ஏற்பாடுகளாகக் கருதலாம்' என்று ஒருவர் குறிப்பிட்டார்.[1]

வர்த்தக ஒப்பந்தங்கள்மூலம் உலக நாடுகளிடையே நல்லுறவை வளர்க்க முயற்சி செய்தனர். குறிப்பாக, லத்தீன் அமெரிக்க நாடுகளுடன் வர்த்தக ஒப்பந்தங்களை மேற்கூறிய நோக்கத்துடன் செய்துகொண்டது. 'அண்டை வீட்டுக்காரர்களுடன் நல்லுறவு கொள்ளும் கொள்கை' என்று இக் கொள்கையை அழைத்தனர். ரூஸ்வெல்ட் உள்நாட்டுப் பொருளாதார நிலையையும், அமெரிக்கா அயல்நாடுகளுடன்கொண்ட உறவையும் சீர்படுத்தினார்; 1933-ல் ருஷ்யாவுக்கு அமெரிக்கத் தூதரை அனுப்பினார். 1933-க்குமுன் 16 ஆண்டுகள் அமெரிக்கா ருஷ்ய அரசாங்கத்தை அங்கீகரிக்கவில்லை; 1933-ல் ருஷ்யாவுடன் ஒரு வர்த்தக ஒப்பந்தத்தையும் செய்துகொண்டார்.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

Mitchell, Broadus, Depression Decade, chap. II.

Lewis, Cleona, America's Stake in International Investments, chaps. 17–18.

Williams, B. H., Economic Foreign Policy of the United States, chaps. 1–4.

Moulton, H. G., and Pasvolsky, Leo, War Debts and World Prosperity, Part V.

Sayre, F. B., The Way Forward: The American Trade Agreement Program, chaps. 4, 8, 14.

Beckett, Grace, The Reciprocal Trade Agreements Program, chap. 6.

[1] Grace Beckett, The Reciprocal Trade Agreements Program (1941), p. 113.

32. இரண்டாவது உலகப் போர்

போருக்குத் தயார்செய்தல்

1939ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் மாதம் இரண்டாவது உலகப் போர் மூண்டது. இதனால், அமெரிக்காவில் இரண்டு விளைவுகள் ஏற்பட்டன. முதல் உலகப் போருக்குப்பின் அமெரிக்கா தனித்து வாழ்ந்த முறையைக் கைவிடவேண்டியதாயிற்று. போரில் அமெரிக்கா நேரிடையாகக் கலந்துகொள்ள வேண்டியதாயிற்று. 1937-க்குப்பின் ஒரு மந்தம் ஏற்பட்டது. போர் நாட்டைப் பொருளாதார மந்தத்திலிருந்து விடுவித்தது. 1941ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 7ஆம் தேதி ஜப்பான் பெர்ல் ஹார்பர் (Pearl Harbor) என்ற இடத்தைத் தாக்கும்வரை, பல அமெரிக்கர்கள், அமெரிக்கா போரில் நேரிடையாகக் கலந்து கொள்ளாமல் இருக்கமுடியும் என்று கருதினர்கள். ஆனால், பெரும்பான்மையோர் நேசநாடுகள் நேர்மையான நோக்கங்களுடன் போரில் ஈடுபட்டிருந்தன என்பதை உணர்ந்தனர். எனவே, அமெரிக்கா நடுநிலைக் கொள்கையைக் கைவிட வேண்டியதாயிற்று. அமெரிக்காவின் இலட்சியங்களும் இங்கிலாந்தின் இலட்சியங்களும் ஒரேமாதிரி இருந்ததால், அமெரிக்கா இங்கிலாந்தையும் மற்ற நேசநாடுகளையும் ஆதரித்தது. ஆனால், போரில் நேரிடையாகக் கலந்துகொள்ள வில்லை. அச்சு நாடுகள் (ஜெர்மனி போன்றவை) போர் தொடங்கிய காலத்தில் பல வெற்றிகளை அடைந்தன. எனவே, அமெரிக்கா, தற்காப்புக்காக ஏராளமான பணத்தைச் செலவு செய்து பல ஏற்பாடுகளைச் செய்தது. உள்நாட்டில் இராணுவத்தைப் போருக்காகத் திரட்டுவதைத் தவிர, அமெரிக்கா நேசநாடுகளுக்கும் உதவி செய்தது. இந்த ஏற்பாடுகள் அமெரிக்கப் பொருளாதாரத்தை முற்றிலும் மாற்றிவிட்டது.

போர் தொடங்கிய மூன்று வாரங்களுக்குள் ஜனதிபதி காங்கிரஸ் சபையைக் கூட்டி நடுநிலைமைச் சட்டங்களை ரத்து செய்தார். போரில் கலந்துகொண்ட நாடுகள் அமெரிக்காவில்

பண்டங்களை வாங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்தன. காங்கிரஸ் ஜனாதிபதியின் வேண்டுகோளுக்கிணங்கியது. ஆனால், வாங்கும் பொருள்களுக்கு நேசநாடுகள் அவ்வப்போது பணத்தைச் செலுத்திவிடவேண்டும். பொருள்களைப் போரில் ஈடுபட்ட நாடுகள் தம் கப்பல்களிலேயே ஏற்றிச் செல்லவேண்டும். போரில் ஈடுபடாத பகுதிகளுக்கு மட்டும் பொருள்களை அமெரிக்கக் கப்பல்கள் ஏற்றிச் செல்லலாம். இங்கிலாந்து சிறந்த கப்பற்படையை வைத்திருந்ததால், நேசநாடுகளே போர்க்காலத்தில் அமெரிக்கப் பண்டங்களை வாங்க முடிந்தது. ஜப்பானும் போரில் இறங்குவதற்கு முன் அமெரிக்கப் பண்டங்களை வாங்கியது. ஜெர்மனி ஒவ்வொன்றாகச் சிறிய ஐரோப்பிய நாடுகளை வென்றது. அயல்நாடுகளில் அமெரிக்கர்கள் வைத்துக்கொண்டிருந்த செல்வத்தைக் காப்பாற்றுவதற்காக அமெரிக்கா, ஐரோப்பிய நாடுகளும் மக்களும் அமெரிக்காவில் கொண்டிருந்த சொத்துகளைக் கைப்பற்றியது. அமெரிக்கா போரில் இறங்கியபின் ஜெர்மனியின் சொத்துகளையும் அரசினர் கைப்பற்றினர். கடனைத் திருப்பிக் கொடுக்கத் தவறுவதுபற்றிய சட்டமும் (Debt Default Act), அயல்நாட்டினருக்குக் கொடுக்கும் கடன் தொகையைத் திரும்பிப் பெறமுடியாது என்ற அச்சமும், தனிப்பட்டோர் அயல்நாட்டினருக்குக் கடன் கொடுக்கும் பழக்கத்தை நிறுத்திவிட்டன. ஆகையால், அயல்நாடுகளுக்குக் கடன் கொடுக்கும் பொறுப்பை அரசினரே ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டியதாயிற்று. போர் தொடங்கியதிலிருந்து புனரமைப்பு நிதிக் கார்ப்பரேஷன் (Reconstruction Finance Corporation) ஏற்றுமதி – இறக்குமதிப் பாங்குமூலமாகவும், மற்ற வழிகளிலும் அயல்நாடுகளுக்குக் கடன் கொடுத்தது.

ஜனவரி மாதம் ஜனாதிபதி நடுநிலைக்கொள்கையை மேலும் புறக்கணித்துவிட்டுக் காங்கிரஸ் சபையிடம் சில அதிகாரங்களைக் கேட்டார். ஜனநாயக முறையைப் பின்பற்றும் நாடுகளுக்கு அமெரிக்கப் போர்த் தளவாடங்களை விற்பனை செய்யவோ, கடனாகக் கொடுக்கவோ, மற்றப் பண்டங்களுக்குப் பதிலாகக் கொடுக்கவோ ஜனாதிபதி காங்கிரசிடம் அதிகாரத்தைக் கோரினார். மேற்கூறிய ஜனநாயக நாடுகளுடைய தற்காப்பும் அமெரிக்காவின் தற்காப்பும் இணைந்திருந்தன என்று ஜனாதிபதி கருதினால், அவைகளுக்கு அமெரிக்கா மேலே குறிப்பிட்டபடி உதவி செய்யவேண்டுமென்பது அவரது கருத்தாகும். இக் கோரிக்கைக்குக் காங்கிரஸ் இணங்குவது, நேரிடையாகப் போரில் இறங்குவதற்குச் சமமாகும் என்று

பலர் ஜனாதிபதியின் மசோதாவை எதிர்த்தனர். ஆனால், இரண்டு மாதங்களுக்குப்பின் காங்கிரஸ் சபை மசோதாவை ஏற்றுக்கொண்டது. லெண்ட்-லீஸ் சட்டப்படி (Lend-Lease Act) அயல்நாடுகளுக்கு ஜனாதிபதி ஏராளமான நிதியுதவி செய்ய வேண்டுமென்று கருதினார். இச் சட்டம் அவ்வப்போது பணம் செலுத்திப் பொருள் வாங்கும் முறையையும் ('cash and carry' principle), 1934-ல் இயற்றிய கடனைத் திருப்பிக் கொடுக்கத் தவறுதல்பற்றிய சட்டத்தையும் (Debt Default Act) தள்ளுபடி செய்துவிட்டது. மார்ச்சு மாதம் லெண்ட்-லீஸ் சட்டம் அமலில் வந்ததிலிருந்து அந்த ஆண்டு முடிவடைவதற்குள் அமெரிக்கா 750 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள பொருள்களை நேச நாடுகளுக்கு அனுப்பியது. லெண்ட்-லீஸ் சட்டமும், மேலே குறிப்பிட்ட மற்றச் சட்டமும், அரசினரின் ஆணைகளும் அமெரிக்காவை முறைமுகமாகப் போரில் ஈடுபடுத்தின. வெகு நாட்களுக்குப் பிறகே அமெரிக்கா நேரிடையாகப் போரில் இறங்கியது. முன்பு 'அமெரிக்கா கடல்களின் சுதந்திரத்தைக்' (freedom of the seas) காப்பாற்றும் கொள்கையைப் பின்பற்றியது. நடுநிலைக் கொள்கையைப் பின்பற்றிய காலத்தில் இக் கொள்கையை அமெரிக்கா கைவிட்டது. மீண்டும் இக் கொள்கையை அமெரிக்கா பின்பற்றும் என்பது எல்லோருக்கும் தெளிவாயிற்று. 1941-ல் ஜனாதிபதி ரூஸ்வெல்ட்டும், பிரதம மந்திரி சர்ச்சிலும் (Churchill) மேலே குறிப்பிட்ட கொள்கையை அட்லான்டிக் சாசனத்தின் ஒரு முக்கியமான பகுதியாக்கி விட்டனர்.

1938-ல் அமெரிக்கா தற்காப்புத் திட்டங்களை மும்முரமாகச் செயற்படுத்தியது. லெண்ட்-லீஸ் சட்டம் அமலில் வந்தபிறகு அமெரிக்கப் பொருளாதாரம் போர்க்காலத்திய பொருளாதார மாக மாறியது. டன்கிர்க் (Dunkirk) என்ற இடத்திலிருந்து நேசநாடுகளின் படைகள் மீட்சியடைந்த பின்பும், ஃபிரான்சு போரில் வீழ்ச்சியடைந்த பிறகும், அமெரிக்கப் போர்த்திட்டம் ஒரு தூண்டுதலைப் பெற்றது. தற்காப்புக்காக காங்கிரஸ் 1940-ல் 17,692,000,000 டாலர்களையும், 1941-ல் 50,000,000,000 டாலர்களையும் ஒதுக்கியது. 1940-ல் காங்கிரஸ் அட்லான்டிக் கடலிலும், பசிஃபிக் கடலிலும் கப்பற்படையை வைத்திருக்க ஏற்பாடு செய்தது. அதே ஆண்டு மக்களைக் கட்டாயமாக இராணுவத்தில் சேர்ப்பதற்கும் ஏற்பாடு செய்தனர். 1941-ல் அரசினர் விதித்த வரியும் அதுவரை நாடு காணாத உச்சநிலைக்கு உயர்ந்தது. வருமான வரிமூலம் மத்திய அரசாங்கம் 13,000,000,000 டாலர்களைச் செலவு செய்தது.

மிகப்பெரிய பாதுகாப்புத் திட்டத்தைச் செயலாற்றுவது கடினமாக இருந்தது. இதற்காக நிறுவிய நிருவாக அமைப்பு ஆரம்பகாலத்தில் குழப்பத்தையே விளைவித்தது. 1939-ல் ஒரு போர்ச் சாதனக் குழுவை (War Resources Board) அமைத்தனர். இக் குழு, பிரச்சினையை நன்றாகப் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். 1940-ல் ஜனாதிபதி, முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில் செய்ததைப்போலவே ஒரு தற்காப்புக் குழுவை நியமித்தார். இக் குழுவில் ஆறு அமைச்சர்கள் அங்கம் வகித்தனர். தேசியத் தற்காப்பு ஆலோசனைக் குழு (National Defense Advisory Commission) தேசியத் தற்காப்புக் குழுவுக்கு உதவி புரிந்தது. ஜெர்மனி நெதர்லாந்தின்மீது படையெடுத்தபின், ஜனாதிபதி அவசர நிருவாக அலுவலகத்தை (அ. நி. அ.) (Office of the Emergency Management) ஏற்படுத்தினார். இந்த அலுவலகம் தேசியத் தற்காப்பு ஆலோசனைக் குழுவைவிட மிகுதியான அதிகாரத்தைக் கொண்டிருந்தது. இது அக் குழுவின் பணிகளை மேற்கொண்டது. அவசர நிருவாக அலுவலகம் இரண்டு உறுப்புகளைக் கொண்டிருந்தது. (1) உற்பத்திச் செயலாட்சி அலுவலகம் (Office of the Production Management) உற்பத்தி, முன்னுரிமைகள், பொருள்களை வாங்குதல், தொழிலாளர்கள் பிரச்சினைகள், பங்கீடுபற்றிய ஒப்பந்தங்கள், பொதுமக்களுக்கு வேண்டிய பொருள்களை வழங்குதல் முதலியவற்றைக் கவனித்தது. சுருங்கக் கூறின், இவ்வலுவலகம் போர்த் தேவைகளையும், பொதுமக்கள் தேவைகளையும் கவனித்து உற்பத்தியைக் கண்காணிக்கவேண்டும். (2) விலை நிர்ணய அலுவலகம் (Office of the Price Administration) விலைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்தது.

1941-ல் ஜனாதிபதி, உற்பத்திச் செயலாட்சி அலுவலகத்தின் (Office of the Production Management) அதிகாரங்களை அதிகரித்தார். ஜெனரல் மோட்டார் கம்பெனியின் அதிபராகிய நுட்சென் (Knudsen) என்பவர் இதன் இயக்குநராகவும், தொழிலாளர் சங்கக் குழுவுடன் இணைந்திருந்த ஆடைத் தொழிலாளர் சங்கத்தின் தலைவராகிய சிட்னி ஹில்மன் (Sidney Hillman) என்பவர் துணை இயக்குநராகவும் நியமிக்கப் பெற்றனர். உற்பத்திச் செயலாட்சிக் குழு விறுவிறுப்பாக விரைவில் தன் பணியைச் செய்யாததால், ஜனாதிபதி செப்டம்பர் மாதம் ஒரு புதிய தற்காப்புக் குழுவை அமைத்தார். இக் குழுவை அளிப்பு, முன்னுரிமைகள், பங்கீட்டுக் குழு (Supply, Priorities, Allocations Board—SPAB) (அ. மு. ப. கு.) என்றழைத்தனர். உப ஜனாதிபதி (Vice President) வாலஸ்

(Wallace) என்பவர் அதன் தலைவராகவும், டோனல்டு நெல்சன் (Donald Nelson) என்பவர் அதன் இயக்குநராகவும் பணியாற்றினார்கள். செயலாளர்களாகப் பணிபுரிந்த ஸ்டிம்சன் (Stimson) என்பவரும் நாக்ஸ் (Knox) என்பவரும் அதில் அங்கம் வகித்தனர். உற்பத்திச் செயலாட்சி அலுவலகத்தின் இயக்குநர்களாகிய நுட்சனும் (Knudsen) ஹில்மனும் (Hillman), லெண்ட்-லீஸ் (Lend-Lease) மேற்பார்வையாளராகிய ஹாரி ஹாப்கின்சும் (Harry Hopkins), விலை நிர்ணய அதிகாரியான லியான் ஹெண்டர்சன் (Leon Henderson) என்பவரும் அ. மு. ப. குழுவில் அங்கத்தினர்களாகப் பணியாற்றினர். தற்காப்புக்கு வேண்டிய பொருளை உற்பத்தி செய்வதுபற்றிய எல்லாப் பிரச்சினைகளையும் இக் குழுவே தீர்க்கலாம். ஜனாதிபதி ஒருவரே இக் குழுவின் முடிவுகளை மாற்றமுடியும். பேர்ல் ஹார்பர் தாக்குண்ட பிறகு அமெரிக்கா போரில் இறங்கியபொழுது இக் குழுவே உற்பத்தியைக் கண்காணித்தது.

1939-ல் தொடங்கிய போர் அமெரிக்கப் பொருளாதாரத்தை உடனடியாக மாற்றியது. 'முதல் உலகப் போர்க் காலத்து நினைவுகள் நம் மனத்தில் தோன்றுகின்றன. அக் காலத்தில் எவ்வாறு மக்கள் மனநிறைவடையாத முறையில் பண்டங்களை வேண்டினார்கள் என்பதும், அக் காலத்துப் பற்றுக்குறை, பணவீக்கம் முதலியவைகளும் மீண்டும் நமது நினைவில் தோன்றுகின்றன. முன்பு ஒரு பங்குப் பொருள்களை வாங்கினவர்கள் போர்க் காலத்தில் மூன்று பங்கு வாங்கினார்கள். விலைகள் உயர்ந்தன. அடிப்படைப் பொருள்களின் விலைகளும் கச்சாப் பொருள்களின் விலைகளும் செப்டம்பர் மாதத்தில் மட்டும் 25 சதவீதம் உயர்ந்தன. விலையுயர்வே பொருள்களின் தேவையை அதிகரித்தது; மக்கள் முன்னைவிட அதிகமான பொருள்களை வாங்கினார்கள்'[1] என்று விலை நிர்ணய அதிகாரி ஹெண்டர்சன் குறிப்பிட்டார். பற்றுக்குறையும் மிகுதியான இலாபமும் ஏற்படும் என்ற அச்சத்தைத் தவிர வேறு சக்திகள் அமெரிக்கப் பொருளாதாரத்தை பாதித்தன. நடுநிலைக் கொள்கைச் சட்டங்களை ரத்து செய்து, லெண்ட்-லீஸ் சட்டம், வாங்கும் பொருள்களுக்கு அவ்வப்போது பணம் செலுத்தும் முறை, தற்காப்புத் திட்டம் முதலியவைகளை அமலில் கொண்டுவந்ததால் அமெரிக்கப் பொருளாதாரம் ஒரு புதிய கொள்கையை அடிப்படையாகக்கொண்டது.

[1] Office of Price Administration, விலை நிர்ணய அலுவலகம். First Quarterly Report, for Period Ended April 30, 1942, p. 1.

1939ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதத்திலிருந்து 1941ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதத்திற்குள் தொழிலுற்பத்தி இரட்டித்தது.[2] உற்பத்தியில் பெரும் பகுதியை நேசநாடுகளுக்கே ஏற்றுமதி செய்ததால் அமெரிக்காவின் ஏற்றுமதி மிகுதியடைந்தது. 1939-ல் ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 3,117,000,000 டாலராக இருந்தது. இந்த மதிப்பு 1941-ல் 5,147,000,000 டாலராக உயர்ந்துவிட்டது. 1929-ல் நாம் சற்றும் எதிர்பார்த்திருக்க முடியாத அளவு உற்பத்தி பெருகிவிட்டது. இதற்கு ஐரோப்பியப் போரும் உள்நாட்டுத் தற்காப்புத் திட்டங்களுமே காரணங்கள் என்று நாம் கருதமுடியாது. 1939ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதத்திலிருந்து 1941 ஆகஸ்டு மாதத்திற்குள் துய்ப்போர் பொருள்களை (consumers' goods) 25 சதவீதம் அதிகமாக மக்கள் வாங்கினார்கள். இதுவும் உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு ஒரு முக்கியமான காரணமாகும். வேலைவாய்ப்புகள் அதிகரித்ததாலும், தொழிலாளர்களுடைய ஊதியம் உயர்ந்ததாலும், பொருளாதார மந்தகாலத்தில் அவர்கள் வாங்க முடியாத பண்டங்களை அவர்கள் போர்க்காலத்தில் வாங்கியதாலும், பொதுவாக முன்பைவிட அதிகமான அளவில் பண்டங்கள் தேவைப்பட்டன. தொடக்க காலத்தில் வேலையின்மை (unemployment) நீங்கவில்லை. ஆனால், 1940ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் விவசாயத்தில் ஈடுபடாத மற்றத் தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கை 35,321,000 ஆக இருந்தது. இவ்வெண்ணிக்கை 1941ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 41,036,000 ஆக உயர்ந்தது. தொழிலாளர்கள் வாங்கிய சம்பளம்பற்றிய குறியீட்டெண் தொழில் உற்பத்திப் பெருக்கத்தை ஒட்டி உயர்ந்தது.[3]

மூலதனப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்த தொழிலாளர்கள் புதிய மாறுதல்களால் நன்மையையே அடைந்தார்கள். அவர்களுடைய வருமானம் விலைகளைவிட உயர்ந்தது. ஒரு மணி நேரத்திற்குத் தொழிலாளர்கள் பெற்ற ஊதியம் 1940ஆம் ஆண்டு 73.4 சென்டுகளாக இருந்தது. இந்த ஊதியம் 1941-ல் டிசம்பர் மாதம் 87·1 சென்டுகளாக உயர்ந்தது.

[2] 1935 முதல் 1939 வரை உள்ள ஆண்டுகளின் சராசரியை மூலமாக வைத்துக்கொண்டு ஃபெடரல் ரிசர்வ் குழு தயார் செய்த உற்பத்திக் குறியீட்டெண்கள் 1938-ல் 88 ஆகவும், 1941-ல் டிசம்பர் மாதம் 167 ஆகவும் இருந்தன.

[3] போரினால் விளைந்த பொருளாதார விளைவுகள்பற்றிய பட்டியல்களையும், வரைபடங்களையும் புரோடஸ் மிட்செல் (Broadus Mitchell) என்பவர் 'Depression Decade' என்ற நூலில் வெளியிட்டுள்ளார்; pp. 446-453.

இதனால் ஒரு வாரத்திற்கு அவர்கள் பெற்ற ஊதியம் 29.88 டாலரிலிருந்து 38.62 டாலராக உயர்ந்தது. தொழிலாளர்கள் வாங்கிய பொருள்களின் விலைகள் 10 சதவீதத்திற்கும் குறைவாகவே உயர்ந்தன. விவசாயிகள் உற்பத்தி செய்த பொருள்களின் விலைகள் அவர்கள் வாங்கிய பொருள்களின் விலைகளிலிருந்து வேறுபட்டிருந்தன. ஆனால், தொழிலாளர்களைப்போல் விவசாயிகள் விலையுயர்வினால் அதிகமாகப் பயனடையவில்லை. சில்லறை விலைகள், போர் தொடங்கிய காலத்தில் விரைவில் உயரவில்லை. ஏனெனில், தேவைக்கு வேண்டியபடி பொருள் உற்பத்தி விரைவில் பெருகிவிட்டது. 1940ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம்வரை மொத்த விலைகள் கணிசமான அளவு உயரவில்லை. 1941ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி மாதத்திற்குப் பிறகே மொத்த விலைகளும், சில்லறை விலைகளும் உயர ஆரம்பித்தன.

பேர்ல் ஹார்பர் தாக்குண்டபொழுது, நாடு போருக்கு வேண்டிய அளவு தயாராக இல்லை. அப்பொழுதுதான் அமெரிக்கா தற்காப்புக்கு வேண்டிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்ய ஆரம்பித்தது. நிருவாகக் குழுக்கள் திறமையுடன் பணியாற்ற ஆரம்பிக்கவில்லை. ஆனால், போருக்காக முன்கூட்டியே செய்ய வேண்டிய சில ஏற்பாடுகளை அரசினர் செய்துவிட்டனர். தற்காப்புக்கு வேண்டிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்யத் திட்டங்கள் வகுத்துவிட்டனர். அமெரிக்கா போரில் இறங்கியபின், மிகவும் அதிகமான நம்பிக்கைகொண்டவர்கள் எதிர்பார்த்ததைவிட மிகுதியடைந்தது. 1940–41-ல் அமெரிக்கா போருக்குப் போதிய அளவு தயாராக இல்லாவிடினும், 1942-ல் உற்பத்தி எல்லோரும் வியக்கத்தக்க அளவு பெருகிவிட்டது.

போருக்காகச் செய்த உற்பத்தி

போரை நடத்துவதற்கு ஏராளமான மனிதர்களும், பொருள்களும், பணமும் வேண்டியிருந்தன. அமெரிக்கா மேற்கூறிய போர்ச்சாதனங்களை வேண்டிய அளவில் பெற்றது. 1940ஆம் ஆண்டு பணியாட்களைத் தேர்ந்தெடுப்பதுபற்றிய சட்டத்தை (Selective Service Act) இயற்றினார்கள். பேர்ல் ஹார்பர் (Pearl Harbor) தாக்குண்ட பிறகு இச் சட்டத்தை மாற்றியமைத்தார்கள். வேண்டிய பணத்தைப் பெறுவதற்கு அரசினர் வரிகளை உயர்த்தினர். மக்களிடம் கடன்களையும் வாங்கினார்கள். அமெரிக்கா இரண்டாவது உலகப் போருக்காக ஏராளமான பொருளைச் செலவு செய்தபோதிலும், மக்கள் அதிகமான தொல்லைகளுக்கு இலக்காகவில்லை. போருக்கு

வேண்டிய பொருள்களைத் திரட்டுவதே ஒரு பிரச்சினையாக இருந்தது. உணவுப் பொருள்கள் உட்பட எல்லாவகைக் கச்சாப் பொருள்களையும் அதிகமாக உற்பத்தி செய்யவேண்டியிருந்தது. அமைதி நிலவிய காலத்தில் பொதுமக்கள் தேவையை ஒட்டிச் செய்த உற்பத்திமுறையை மாற்றிப் போருக்கு வேண்டிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்ய வேண்டியதாயிற்று. ஏராளமான போர்த் தளவாடங்கள் தேவைப்பட்டன. பொருளுற்பத்தியில் முன்னுரிமை, பங்கீடு முதலிய முறைகளைப் பின்பற்றவேண்டியிருந்தது.

போருக்கு வேண்டிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதையும், பங்கீடு செய்வதையும் செம்மையான முறையில் நிருவாகம் செய்யவேண்டும். நிருவாகக் குழுக்களைச் சீர்படுத்தியமைத்தனர். 1942-ல் இக் குழுக்களை நிலைப்படுத்தினர். ஜனவரி மாதம் 7ஆம் தேதி ஜனாதிபதி உற்பத்திச் செயலாட்சி அலுவலகத்தின் பணிகளையும், மற்ற உற்பத்திக் குழுக்களுடைய பணிகளையும் ஒருமுகப்படுத்தினார். இக் குழுக்களின் வேலைகளைப் போர் உற்பத்திச் சபையுடன் (War Production Board) இணைத்தனர். டோனல்டு நெல்சன் (Donald Nelson) என்பவர் இச் சபையின் தலைவராகப் பணியாற்றினார்[4]. இச் சபை போர்க்கால உற்பத்தியைக் கண்காணித்தது. தற்காப்புக்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகள் அனைத்தையும் அவசரச் செயலாட்சி அலுவலகம் செய்தது. இவ்வலுவலகம் ஜனாதிபதியின் நேரிடைக் கண்காணிப்பில் இருந்தது. போர் உற்பத்திச் சபையும் (War Production Board), பொதுமக்கள் தற்காப்பு அலுவலகமும் (Office of the Civilian Defence), தற்காப்புப் போக்குவரத்து வசதி அலுவலகமும் (Office of the Defence Transportation), லெண்ட்—லீஸ் நிருவாகத்துறையும், விஞ்ஞான ஆராய்ச்சியையும், வளர்ச்சியையும் கவனிக்கும் அலுவலகமும் (Office of Scientific Research and Development), தேசிய போர்க்காலத் தொழிற் சபையும் (National War Labor Board), பொருளாதாரப் போர்ச் சபையும் (Board of Economic Warfare), போர்க்காலக் கப்பற் படை நிருவாகமும் (The War Shipping Administration) அவசரச் செயலாட்சி அலுவலகத்தின் மேற்பார்வையில் பணியாற்றின.

[4] போர்த்துறை, கப்பற்படைத் துறை, விவசாயத்துறை முதலியவற்றின் செயலாளர்களும், ஃபெடரல் கடன்துறை நிருவாகி ஜெஸ்ஸி ஜோன்சும் (Jesse Jones), போர் உற்பத்திச் சபையின் அதிகாரியான வில்லியம் எஸ். நுட்சனும் (W. S. Knudsen), விலை நிர்ணயம் செய்யும் அலுவலகத் தலைவரான லியான் ஹெண்டர்சனும் (Leon Henderson), பொருளாதார நலச் சபையின் தலைவரான உப ஜனாதிபதி வாலசும் (Wallace), தற்காப்புத் துறைத் தலைவரான ஹாரி ஹாப்கின்சும் (Harry Hopkins) இச் சபையில் அங்கம் வகித்தனர்.

மேலே குறிப்பிட்ட பல குழுக்களும், மற்றக் குழுக்களும் என்ன வேலைகளைச் செய்தன என்பதைப்பற்றி நமது மனத்தில் குழப்பம் ஏற்படலாம். முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில் பணியாற்றிய குழுக்களைப்போலவே மேலே குறிப்பிட்ட குழுக்களும் வேலை செய்தன.

போர் உற்பத்திச் சபையும், அது தோன்றுவதற்கு முன் பணியாற்றிய குழுக்களும் போருக்கு வேண்டிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். புதிய உற்பத்தி நிலையங்களை அமைப்பதற்காக, மத்திய அரசாங்கம் 16,000,000,000 டாலர்களைச் செலவு செய்தது. இந்த வேலையைத் தற்காப்பு நிலையக் கார்ப்பரேஷன் (Defence Plants Corporation) செய்தது. போர்க்காலத்தில் தோன்றிய உற்பத்தி நிலையங்களில் குறைந்தபட்சம் 5/6 பகுதியை அரசினர் நிதியுதவியைக்கொண்டே ஆரம்பித்தனர். இப் புதிய உற்பத்தி நிலையங்கள் மிகவும் நேர்த்தியாக அமையப் பெற்றவை. போர் முடிந்ததும், மத்திய அரசாங்கம் செயற்கை ரப்பர், ஆகாய விமானம், மாக்னீசியம், கப்பல்கள் முதலிய பொருள்களைச் செய்யவேண்டிய உற்பத்திச் சாதனங்களில் 90 சதவீதத்தையும், அலுமினிய உற்பத்திச் சாதனங்களில் 70 சதவீதத்தையும், கட்டட வேலைக் கருவிகளை உற்பத்தி செய்யவேண்டிய சாதனங்களில் 50 சதவீதத்தையும் கொண்டிருந்தது. எஃகு, பெட்ரோல், ரசாயனம் முதலிய பொருள்களைச் செய்யவேண்டிய உற்பத்திச் சாதனங்களையும், நிலையங்களையும் அரசினர் கொண்டிருந்தனர். கிழக்குக் கரைக்குப் பெட்ரோலியம் அனுப்புவதற்கு 3,800 மைல்கள் நீளமுள்ள குழாய்களையும் அரசாங்கம் வைத்துக்கொண்டிருந்தது.

போர்க் காலத்திற்கு ஏற்றவாறு உற்பத்தியை மாற்றுவதற்குக் கருவிகள், தளவாடங்கள், தொழில் நேரம், தொழிற்கூட அமைப்பு முதலியவைகளை மாற்றவேண்டியிருந்தது. அமெரிக்கா இரண்டாண்டுகள் போருக்கு ஏற்பாடுகள் செய்தது. நேசநாடுகளுக்கு இந்த இரண்டாண்டுக் காலத்தில் உதவியளித்தது. இவ்வுதவியும் அமெரிக்காவின் ஏற்பாடுகளும் பயனளித்தன. அமெரிக்கா போரில் இறங்கியபின் நேசநாடுகளின் திட்டம் எதிர்பார்த்ததைவிட விரைவில் செயலாற்றப் பெற்றது. 'முன்பு சிந்தித்திருக்க முடியாத திட்டங்களை எல்லாம் இப்பொழுது அமெரிக்கா செயற்படுத்துகின்றது. ஆறு மாதங்களுக்கு முன் செயற்படுத்த முடியாதென்று நாம் கருதிய திட்டங்களை எல்லாம் இப்பொழுது மிக எளிய

முறையில் செயலாற்றுகிறோம்' என்று டோனல்டு நெல்சன் 1942ஆம் ஆண்டு மே மாதம் கூறினர். இதுவரை அமைதிக் காலப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்த பல்லாயிரக்கணக்கான தொழிற்சாலைகள் இப்பொழுது போர்த் தளவாடங்களை உற்பத்தி செய்தன. மோட்டார் வண்டிகளைச் செய்யும் தொழில் ஆகாய விமானங்கள், டாங்குகள், ஜீப்பு வண்டிகள், பெரிய மோட்டார் வண்டிகள் முதலியவற்றைச் செய்வதற்குத் தம் உற்பத்தி நிலையங்களை மாற்றியமைத்துக்கொண்டன. தொழிலுற்பத்திக் குறியீட்டெண் '1943-ல் 239 ஆக உயர்ந்தது (1935 - 1939 = 100); நிலையான பொருள்களின் உற்பத்திக் குறியீட்டெண் 360 ஆக உயர்ந்தது. இயந்திர உற்பத்தி நான்கு மடங்காகவும், மோட்டார்வண்டி, ஆகாயவிமானங்கள், ரயில்வே தளவாடங்கள், கப்பல்கள் முதலிய போக்கு வரத்துப் பொருள்களின் உற்பத்தி ஏழு மடங்காகவும் மிகுதி யடைந்தது. '1939-ல் இந்த நாடு வருமானத்தில் 2 சதவீதத் தைப் போருக்காகவும், 70 சதவீதத்தைப் பொதுமக்கள் தேவைக்காகவும், எஞ்சிய 28 சதவீதத்தை அரசினர் செலவுக் காகவும் செலவு செய்தது. 1944-ல் 40 சதவீதத்தைப் போருக் காகச் செலவு செய்தது. பொதுமக்களுக்காக அதே தொகை யைச் செலவு செய்தபோதிலும், நமது மொத்த உற்புத்தியில் பொதுமக்கள் அரைப் பகுதியையே பெற்றனர்கள்' என்று போர் உற்பத்திச் சபையின் தலைவராகப் பணியாற்றிய ஜே. ஏ. குருக் (J. A. Krug) என்பவர் கூறினர்.

1940ஆம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் முதல் தேதியிலிருந்து 1945ஆம் ஆண்டு ஜூலை மாதம்வரை அமெரிக்கா ஐந்தாண்டு களில் 186,000 மிலியன் டாலர்களைப் போர்த் தளவாடப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதற்காகச் செலவு செய்தது. இதனல், வியக்கத்தக்க விளைவுகள் ஏற்பட்டன. பேர்ல் ஹார்பர் தாக்குண்ட சமயம் அமெரிக்க இராணுவம் 1157 விமானங் களையும், கிட்டத்தட்ட 1157 டாங்குகளையுமே வைத்திருந்தது. ஐந்தாண்டுகளில் அமெரிக்கா 86,338 டாங்குகளையும், 297,000 ஆகாயவிமானங்களையும், 17,400,000 சுழல் துப்பாக்கிகளையும், ஏராளமான குதிரைப் படைத் துப்பாக்கிகளையும், பீரங்கி களையும், மற்றத் தளவாடங்களையும், 64,500 சிறிய கலங்களையும், ஆயிரக்கணக்கான போர்க் கப்பல்களையும், பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லும் கப்பல்களையும், மற்றப் போக்குவரத்துச் சாதனங்களையும் உற்பத்தி செய்தது. 1944-ல் இங்கிலாந்து, அமெரிக்கா, கனடா முதலிய நாடுகள் அச்சு நாடுகள் உற்பத்தி செய்ததைப்போல் நான்கு மடங்கு போர்த் தளவாடங்களை

உற்பத்தி செய்தன. போர்த் தளவாட உற்பத்தி மிகச் சிறந்த முறையில் நடைபெற்றது. 1944ஆம் ஆண்டு கோடைகாலத்தில் போர் உற்பத்திச் சபை, போர்த் தளவாட உற்பத்தியைக் குறைத்துப் பொதுமக்களுக்குத் தேவையான பொருள்களை மிகுதியாக உற்பத்தி செய்ய ஏற்பாடு செய்தது. அமெரிக்கா உற்பத்தி செய்த பொருள்கள் அனைத்தையும் அமெரிக்காவி லேயே பயன்படுத்தவில்லை. 1941ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 11ஆம் தேதியிலிருந்து 1945ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 1ஆம் தேதிவரை லெண்ட்-லீஸ் திட்டப்படி 49,096,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பொருள்களை அமெரிக்கா மற்ற நாடு களுக்கு அனுப்பியது. அமெரிக்கா மற்ற நாடுகளுக்கு ஆற்றிய பணியின் மதிப்பும் மேலே குறிப்பிட்ட தொகைக்குள் அடங்கியுள்ளது. இதில் 60 சதவீதத்தை இங்கிலாந்திற்கும், 22 சதவீதத்தை ருஷ்யாவுக்கும் அனுப்பியது.

போர்த்தளவாட உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்கு ஏராள மான கச்சாப் பொருள்கள் வேண்டியிருந்தன. அவைகளைச் சிறந்த முறையில் பங்கீடு செய்யவேண்டும். கனிப்பொருள் களின் உற்பத்திக் குறியீட்டெண் (1935—1939=100) 1942-ல் 148 ஆக உயர்ந்தது; "இவ்வுற்பத்திப் பெருக்கம் குறிப்பிடத் தக்கதாகும். ஏனெனில், போருக்கு இன்றியமையாத 'ஏடுகளை' நாடு 'கனிப்பொருள்களைக் கடைந்தே' எடுக்கவேண்டி யிருந்தது," என்று அமெரிக்காவின் உள்நாட்டுச் செயலராகிய ஐக்ஸ் (Ickes) கூறினார்.

நிலக்கரி, எண்ணெய் முதலிய எரிபொருள்களின் உற்பத் தியும் மிகுதியடைந்தது. 1944-ல் இப் பொருள்களின் உற்பத்திக் குறியீட்டெண் 145 ஆக உயர்ந்தது. விவசாய உற்பத்தி 1938-லிருந்து 1944 வரை ஆண்டுதோறும் பெருகியது. 1944-ல் விவசாய உற்பத்திக் குறியீட்டெண் 136 ஆக உயர்ந்தது.[5]

போருக்கு ஏற்ற முறையில் போக்குவரத்து வசதிகள் பெருகின. மற்றத் தொழில்களைவிடப் போக்குவரத்து வசதித் தொழில் விரைவில் பெருகியது. முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில் ரெயில்வே நிறுவனங்கள் நிலைமையைச் சமாளிக்க முடியாததால், அரசாங்கமே ரெயில்வேத் தொழிலை நடத்தியது. இரண்டாவது உலகப் போர்க்காலத்தில், தற்காப்புப் போக்கு வரத்து வசதிகள் அலுவலகத்தின் (Office of the Defence Transportation) மேற்பார்வையில் ரெயில்வே நிறுவனங்கள்

[5] இங்குக் கொடுக்கப் பெற்றுள்ள குறியீட்டெண்கள் Statistical Abstract, (1947, pp. 629,816)-லிருந்து எடுக்கப்பட்டவை.

சிறந்த முறையில் பணியாற்றியதால், அரசினர் கட்டுப்பாடுகள் தேவையில்லை என்பதை உணர்ந்தனர். 1939-ல் ஏற்றிச் சென்றதைப்போல் $2\frac{1}{2}$ மடங்கு டன் மைல்கள் சரக்குகளை ரெயில்கள் 1944-ல் ஏற்றிச்சென்றன என்று நிறுவனங்களின் அறிக்கை குறிப்பிட்டது. 1939-ல் ஏற்றிச் சென்றதைப்போல் $4\frac{1}{2}$ மடங்கு பிரயாணிகளை ரெயில்கள் ஏற்றிச்சென்றன. 1939-ல் இருந்த எஞ்சின்களைக்கொண்டே ரெயில்வே நிறுவனங்கள் 1944-ல் மேலே குறிப்பிட்ட தொழிலைச் செய்தன. 1944-ல் நிறுவனங்கள் பிரயாணிகளிடம் சிறிது உயர்ந்த கட்டணங்களை வசூல் செய்தன. ஜோசப் பி. ஈஸ்ட்மன் (Joseph B. Eastman) என்பவர் தற்காப்புப் போக்குவரத்து வசதி அலுவலகத்தின் தலைவராக 1944 வரை பணியாற்றினர். இந்த அலுவலகம் ரெயில்வே நிறுவனங்கள், ஆகாயவிமானப் போக்குவரத்து, கடற்கரை ஓரமாகச் செல்லும் கப்பல்கள், ரப்பரை ஏற்றிச் செல்லும் போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் முதலியவற்றைக் கட்டுப்பாடு செய்தது.

சுரங்கம், தொழில், விவசாயம், போக்குவரத்து முதலிய துறைகளில் உற்பத்தி பெருகியபோதிலும், போதிய அளவு பொருள்கள் கிடைக்கவில்லை. இராணுவத்திற்கு வேண்டிய பொருள்களும், பொதுமக்களுக்கு வேண்டிய பொருள்களும் போதிய அளவு கிடைக்கவில்லை. தொடக்ககாலத்தில் உற்பத்தியைப் பெருக்க முடியவில்லை; ஆனல், இப் பிரச்சினையை 1943ஆம் ஆண்டு தீர்த்துவிட்டனர். 1943-க்குள் எல்லா உற்பத்தித் துறைகளும் தேவைக்கு வேண்டியஅளவு உற்பத்தியைப் பெருக்கிவிட்டன. போர் முடிவதற்கு இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு போர்த்தளவாட உற்பத்தி உச்சநிலையை அடைந்தது. ஆனல், கச்சாப் பொருள்கள் வேண்டிய அளவு கிடைக்கவில்லை. ஆனல், நாளடைவில் நிலைமையில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. போதிய அளவு அலுமினியம் கிடைக்காததால் அரசாங்கம் அலுமினிய உற்பத்திக்கு ஒரு திட்டத்தை வகுத்தது. அரசினர் கட்டிய உற்பத்தி நிலையங்களைத் தனிப்பட்டோரே நிருவாகம் செய்தனர். அலுமினிய உற்பத்தி, போருக்குமுன் இருந்ததைப்போல் நான்கு மடங்கு பெருகியது.

1942-க்குள் அலுமினிய உற்பத்தியில் இருந்த பற்றாக்குறை நீங்கியது. ஆனல், இரும்பு, கப்பல்கள், ரப்பர், பெட்ரோல் முதலிய பொருள்கள் வேண்டிய அளவு கிடைக்கவில்லை. மற்ற நாடுகளைவிட அமெரிக்கா மிகுதியான இரும்பை வைத்துக் கொண்டிருந்தபோதிலும், மக்களுடைய தேவை உற்பத்தியை

விடப் பெருகிவிட்டது. பழைய இரும்பைப் பயன்படுத்தாமையால் பற்றுக்குறை ஏற்பட்டது. பழைய இரும்பின் உயர்ந்தபட்ச விலையை அரசினர் மிகவும் குறைவாக நிர்ணயம் செய்ததால், ஒருவரும் பழைய இரும்பைப் பயன்படுத்தவில்லை. ஆனால், நாளடைவில் அரசாங்கம் தொழிற்சாலைகளின் உற்பத்தி செய்யும் சக்தியைப் பெருக்கியதால் நிலைமையில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. எஃகைப் பொதுமக்கள் உபயோகத்திலிருந்து திருப்பிப் போருக்குமட்டுமே பயன்படுத்தினார்கள். போர்த் தளவாடங்களுக்குமட்டுமல்லாமல் எஃகு, கப்பற்படைக்கும், கப்பல்கள் கட்டுவதற்கும் தேவைப்பட்டது. ஜெர்மானிய நீர்மூழ்கிக் கப்பல்கள் அட்லான்டிக் கடலில் சுமார் 600 கப்பல்களை 1942-க்குள் அழித்துவிட்டன. இதனால் போதிய அளவு வர்த்தகக் கப்பல்கள் இல்லை. கப்பல்களைக் கட்டுவதற்கு ஒரு திட்டத்தை வகுத்தனர். 1942-ல் 3 மிலியன் டன்கள் எடையுள்ள வர்த்தகக் கப்பல்களையும், 1943-ல் 9 மிலியன் டன்கள் எடையுள்ள வர்த்தகக் கப்பல்களையும் கட்டி முடித்தனர். இக் கப்பல்களைக்கொண்டு ஜெர்மானிய நீர்மூழ்கிக் கப்பல்களை எதிர்த்துப் போராடி 1943-ல் ஜெர்மனியின் நாசவேலையை ஒழித்துவிட்டனர். அரசாங்கம் ஐரோப்பியப் போர்முனையில் இருந்த ஐந்து மிலியன் வீரர்களுக்குப் பொருள்களை அனுப்ப வேண்டியிருந்தது. எனவே, மீண்டும் இதற்கு வேண்டிய வர்த்தகக் கப்பல்கள் கிடைக்கவில்லை.

ஜெர்மானிய நீர்மூழ்கிக் கப்பல்கள் கொடுத்த தொல்லைகளால், பெட்ரோல், எரியெண்ணெய் முதலியவைகளை அமெரிக்கா வளைகுடாவிலுள்ள துறைமுகங்களிலிருந்து கிழக்குக் கடற்கரைக்கு எண்ணெய்க் கப்பல்களில் செலுத்துவது தடை செய்யப்பட்டது. கப்பல்களைப் பொதுமக்கள் மிகக் குறைந்த அளவிலேயே பயன்படுத்த முடிந்தது. எண்ணெயைக் கிழக்குக் கடற்கரைக்கு அனுப்புவதற்கு அரசினர் குழாய்களை அமைத்தனர். . கப்பல்களை மேலும் அதிகமாகக் கட்டினார்கள். மேற்கூறிய நடவடிக்கைகள்மூலம் இராணுவத்திற்கு வேண்டிய கப்பல்களை அரசாங்கம் கொடுத்தது. அலுமினியம், கப்பல், எண்ணெய் முதலிய பண்டங்களை மிகுதியாக உற்பத்திசெய்து பிரச்சினைகளைத் தீர்த்தது. ஆனால், ரப்பர் உற்பத்தியில் ஏற்பட்ட பற்றுக்குறையைத் தீர்க்கச் சிறந்த ஏற்பாடுகளைச் செய்யவில்லை. ஜப்பான் கிழக்கிந்தியத் தீவுகளைக் கைப்பற்றிய பிறகு, நேசநாடுகளும் அமெரிக்காவும் ரப்பரை வேண்டிய அளவு பெற முடியவில்லை. நேசநாடுகளுக்கு இத் தீவுகளே ரப்பரை அளித்தன.. நிலைமையைச் சமாளிப்ப

தற்கு உடனடியாக நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டியிருந்தது. ரப்பர் உற்பத்திபற்றிய ஆராய்ச்சியை நடத்தும் ரசாயன வல்லுநர்கள் அறிந்த முறையைப் பின்பற்றி செயற்கை ரப்பரை உற்பத்தி செய்யவேண்டியதாயிற்று. நாட்டில் இருந்த ரப்பரை விற்பனை செய்யாமல் வைத்துக்கொள்வதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்தது. மோட்டார் டயர்களைப் பங்கீட்டுக் குட்படுத்தினார்கள். பேர்ல் ஹார்பர் தாக்குண்டதிலிருந்து ஆறு மாத காலத்திற்குப் பின்பே அரசாங்கம் செயற்கை ரப்பர் உற்பத்திக்கு ஏற்பாடு செய்தது. செயற்கை ரப்பர் உற்பத்தியில் ஒரு குழப்பம் ஏற்பட்டதாலும், அதற்குப் பலர் பொறுப்பேற்றுக்கொண்டமையாலும், அது கட்சி அரசியலுக் குட்பட்டமையாலும் உற்பத்தித் திட்டத்தைச் சிறந்த முறையில் உடனடியாக அரசாங்கம் செயற்படுத்த முடிய வில்லை. விவசாயிகள், தாங்கள் உற்பத்தி செய்த பண்டங்களைக் கொண்டே செயற்கை ரப்பரைத் தயார் செய்யவேண்டும் என்று முறையிட்டதால், திட்டத்தை விரைவில் செயலாற்ற முடியவில்லை. ஜனாதிபதி, பெர்னார்டு எம். பருச் (Bernard M. Baruch) என்பவர் தலைமையில் ஒரு குழுவை நியமனம் செய்தார். பின்னர் தேசிய ரப்பர் பாதுகாப்புக் குழுவையும் அமைத்தார். ரப்பர் உற்பத்தித் திட்டத்தை இக் குழு செயற் படுத்தவேண்டும். அரசினர் கட்டிய உற்பத்தி நிலையம் 1944-க்குள் ஆண்டுதோறும் 836,000 டன்கள் செயற்கை ரப்பரை உற்பத்தி செய்யத் தொடங்கிவிட்டது. போருக்கு முன் அமெரிக்கா ஆண்டுதோறும் 550,000 டன்களிலிருந்து 650,000 டன்கள்வரை ரப்பரை இறக்குமதி செய்தது. இராணுவத்திற்கு வேண்டிய அளவு ரப்பர் உற்பத்தியைப் பெருக்கினார்கள். ஆனால், பொதுமக்களுக்கு ரப்பர் கிடைக்க வில்லை.

பங்கீடும் விலைக்கட்டுப்பாடும்

முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில் அரசாங்கம் விலைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்யவில்லை; பங்கீட்டு முறையையும் பின்பற்ற வில்லை. போர் நிருவாகத்தில், மேற்கூறிய முறைகளைப் பின்பற்றாமல் இருந்தது ஒரு பெரிய குறைபாடாகும். அமெரிக்கா போரில் கலந்துகொண்ட 19 மாதங்களில் விலை வாசிகளின் குறியீட்டெண் 162ஆக இருந்தது. (1914=100). இரண்டாவது உலகப்போரில் முதல்போரைவிட நீண்டகாலம் அமெரிக்கா பங்கெடுத்துக்கொண்டது. இரண்டாவது போரில் முதல் போரைப்போல் இரண்டு மடங்கு நீண்ட காலம்

அமெரிக்கா ஈடுபட்டிருந்தது. இக் காலத்தில் விலைவாசிக் குறியீட்டெண் 133 ஆகவே உயர்ந்தது (1939=100). முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில் விலைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்யாததால் போரின் செலவுகள் மிகுதி யடைந்தன. மிலியன் கணக்கான மக்களுடைய வாழ்க்கைத்தரமும் குறைந்து விட்டது. இரண்டாவது போரின் விளைவுகள் அமெரிக்காவில் தோன்ற ஆரம்பித்ததும் அரசாங்கம் விலைக் கட்டுப்பாட்டின் அவசியத்தை உணர்ந்தது. தேசியத் தற்காப்பு ஆலோசனைக் குழுவின் மேற்பார்வையில் 1940-ல் மே மாதத்தில் விலைகளை நிலைநாட்டும் அலுவலகத்தை (Division of Price Stabilization) ஆரம்பிப்பதற்கு முன் முக்கியமான கச்சாப் பொருள்களை வாங்குவதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்தது. விலைகளை நிலைநாட்டும் அலுவலகம் போர்க்காலத்தில் மிக முக்கியமான அலுவலகமாக இருந்தது. இதை ஜனாதிபதியின் நிருவாகத் துறையுடன் சேர்த்து 1941-ல் ஆகஸ்டு மாதம் 'விலையை நிலைநாட்டும் நிருவாகத் துறை' என்றழைத்தனர்.

போருக்கு முன் விலையை நிலைநாட்டும் நிருவாகத்துறை மிகுதியான அதிகாரம் செலுத்தவில்லை. இத் துறை விலைப் பட்டியல்களை அவ்வப்போது வெளியிடும். ஒப்பந்தங்கள் மூலமாகவும், கோரிக்கைகள் மூலமாகவும், எச்சரிக்கை மூலமாகவும் இத் துறை விலைகளை நிர்ணயம் செய்யும். இதன் விலைகளை ஏற்றுக்கொள்ளாத நிறுவனங்களை இத் துறை தண்டிக்க முடியாது. ஆனால், இது கணிசமான செல்வாக்கைப் பெற்றிருந்தது. ஏனெனில், அரசாங்கம் இதன்மூலமே பொருள்களை வாங்கியது. இந்த விதமாக விலையை நிலைநாட்டும் நிருவாகத் துறை நேர்மையான விலைகளை அமலில் கொண்டு வந்தது. போர் ஆரம்பித்த பிறகு காங்கிரஸ் 1942ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் அவசர விலைக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டத்தை (Emergency Price Control Act) இயற்றி, விலையை நிலைநாட்டும் நிருவாகத் துறைக்கு விலைகள், வாடகைகள் முதலியவற்றைக் கட்டுப்பாடு செய்வதற்கு அதிகாரம் கொடுத்தது. இத் துறை, கட்டுப்பாடுகளை மீறுவோருக்குத் தண்டனையும் கொடுக்கலாம். நாட்டில் பணவீக்கம் இருந்தது. அரசியலாரும் தனிப்பட்டோரும் மேலும் மேலும் அதிகமான அளவில் பொருள்களை வாங்கினார்கள். மக்கள் தேவைக்கேற்றபடி பொருள்கள் கிடைக்கவில்லை. முன்னைவிட இப்பொழுது அதிகமான பொருள்கள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. ஆனால், மக்களுடைய வருமானம் பெருகிவிட்டதால் அவர்களுடைய தேவையும் உற்பத்தியைவிடப் பெருகிவிட்டது.

1942-ல் விலையை நிலைநாட்டும் நிருவாகத் துறையின் கணக்குப்படி, நாட்டில் செய்த மொத்தச் செலவுகளினால் மக்கள் 117,000,000,000 டாலர்களை வருமானமாகப் பெற்றனர். இதில் மக்கள் 31,000 மிலியன் டாலர்களை வரிகள் மூலமாகவும், சேமிப்பு மூலமாகவும் அரசினரிடம் செலுத்தினார்கள். 86,000,000,000 டாலர்களை மக்கள் பண்டங்களை வாங்குவதற்குச் செலவு செய்தனர். அதே ஆண்டு உற்பத்தியான மொத்தப் பொருள்களின் மதிப்பு 61,000,000,000 டாலர்களாக இருந்தது. 17,000,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பணவீக்கப் பிளவு (inflationary gap) ஏற்பட்டது. இப் பிளவை நீக்குவதற்காக அரசினர் வரிகளை உயர்த்தினர். பத்திரங்களை அதிகமாக விற்பனைசெய்ய முயற்சி செய்தனர். தவணை முறையில் பண்டங்களை வாங்குவதைத் தடை செய்தனர். பங்கீட்டையும் விலைக் கட்டுப்பாட்டையும் விலைகளை நிலைநாட்டும் நிருவ்ாகத் துறை அமலில் கொண்டுவந்தது.

போர் ஆரம்பித்து ஒரு மாதகாலத்திற்குள் விலைகளை நிலைநாட்டும் நிருவாகத்துறை பங்கீட்டை அமலில் கொண்டு வந்தது. மே மாதம், இத் துறை பெட்ரோலைக் கிழக்குக் கடற்கரைப் பிரதேசத்திலும், அதன் பின்னர் நாடு முழுவதும் பங்கீடு செய்தது. இதேபோல் எரியெண்ணெயைக் கிழக்குப் பகுதியில் 1942-லும், 1943ஆம் ஆண்டு குளிர்காலத்தில் நாடு முழுவதும் பங்கீடு செய்தது. சர்க்கரையும் காப்பியும் வேண்டிய அளவு கிடைக்கவில்லை. போருக்குமுன் அமெரிக்கர்கள் சுமார் 8,000,000 டன்கள் சர்க்கரையைப் பயன்படுத்தினர். இதில் பெரும் பகுதியை அமெரிக்கா பிலிப்பைன் தீவுகள், ஹவாய், கியூபா முதலிய இடங்களிலிருந்து பெற்றது. போர் தொடங்கியபின் பிலிப்பைன் தீவுகளிலிருந்து சர்க்கரை இறக்குமதியாகவில்லை. ஹவாயிலிருந்து செய்த இறக்குமதி மிகவும் குறைந்தது. வேண்டிய அளவு கப்பல் போக்குவரத்து வசதிகள் கிடைக்காததால் கியூபாவிலிருந்து இறக்குமதியான சர்க்கரையும் அளவில் குறைந்துவிட்டது. லெண்டு – லீஸ் ஒப்பந்தங்கள் சர்க்கரைக்கு ஏற்பட்ட தேவையை அதிகரித்தன. வெடிமருந்துகள் தயார் செய்யச் சர்க்கரையைக் கொண்டு தயார் செய்யும் சாராயம் வேண்டியிருந்தது. ஆகையால், முன்பைவிட அதிகமான அளவில் சர்க்கரை தேவைப்பட்டது. அமெரிக்கா, பிரேசில் நாட்டிலிருந்து காப்பியை இறக்குமதி செய்தது. போர்க்காலத்தில் பிரேசில் நேசநாடுகளுக்குக் காப்பியை ஏற்றுமதி செய்தது. மேலும், வேண்டிய அளவு கப்பல் போக்குவரத்து வசதிகள் கிடைக்காததால்

காப்பியை இறக்குமதி செய்வது கடினமாயிற்று. 1942ஆம் ஆண்டு மே மாதம் சர்க்கரையைப் பங்கீடு செய்தனர். மக்கள் பங்கீட்டு விலைப் புத்தகங்களைக்கொண்டே (stamp books) சர்க்கரையை வாங்க முடியும். அதே ஆண்டு நவம்பர் மாதம் காப்பியைப் பங்கீடு செய்ய ஆரம்பித்தனர். எட்டு மாதங் களுக்குப் பிறகு காப்பிப் பங்கீட்டை நீக்கிவிட்டனர்.

1942-க்குள் இராணுவமும் லெண்டு - லீஸ் நாடுகளும் மொத்த உணவு உற்பத்தியில் 25 சதவீதத்தை வாங்கின. புட்டிகளிலும், தகர டப்பாக்களிலும் பக்குவம்செய்து போடப் பட்ட உணவுப் பொருள்களையும், உலர்ந்த காய்களையும், கனி ரசங்களையும் இராணுவமும், லெண்டு-லீஸ் நாடுகளும் ஏராள மான அளவில் வாங்கின. மளிகைக் கடைகளில் வைத்திருந்த இப் பொருள்கள் தீர்ந்துவிட்டபின், உணவு நிருவாகி (Food Administrator) கிளாடு விக்கர்டு (Claude Wickard) என்பவர் உணவுப் பொருள்களைப் பங்கிடு' செய்யவேண்டுமென்று விலைக் கட்டுப்பாட்டு அதிகாரி ஹெண்டர்சனுக்கு (Henderson) டிசம்பர் 27ஆம் தேதி ஆணையிட்டார். மக்கள் தம் பெயர்களைப் பதிவு செய்துகொண்டு இரண்டாவது எண் பங்கீட்டுப் புத்தகத்தைப் பெற்றனர். 'புள்ளிமுறை' (point system) அடிப் படையில் அமைந்த பங்கீட்டு முறை 1943ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் முதல் தேதியில் அமலில் வந்தது. நான்கு வாரங் களுக்குப் பிறகு இறைச்சியையும் பங்கீடு செய்தனர். 'புள்ளி முறை'ப்படி மக்கள் பல புள்ளிகளைக்கொண்ட கூப்பன்களைப் பயன்படுத்தியே பண்டங்களை வாங்கவேண்டும். விலைகளை நிலை நாட்டும் நிருவாகத்துறை புள்ளிகளின் மதிப்புகளையும், பொருள்களின் விலைகளையும் நிர்ணயம் செய்தது. 1943ஆம் ஆண்டில் உணவுப் பண்டங்களில் 95 சதவீதம் பங்கீட்டுக் குட்பட்டன. பொருள்கள் சிறந்த முறையில் பகிர்ந்துகொடுக்கப் பட்டன. ஆனால், பங்கீட்டு முறை பற்றாக்குறையைப் போக்க வில்லை. விலைகளை நிலைநாட்டும் நிருவாகத்துறை பாதுகாப்புப் பகுதிகளில் வாடகைகளையும் கட்டுப்பாடு செய்தது. வாழ்க் கைச் செலவை பாதிக்கும் எல்லாப் பொருள்களுடைய விலைக ளுக்கும் ஓர் உயர்ந்தபட்ச எல்லையை நிர்ணயம் செய்தார்கள். மேலே குறிப்பிட்ட இரு அலுவல்களையும் எளிய முறையில் செய்ய முடியாது.

சமுதாய, தேசிய, பிராந்திய அடிப்படைகளில் விலைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்தனர். மொத்த விலைகளும், சில்லறை விலைகளும் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டன. விலைகளை நிலை நாட்டும் நிருவாகத்துறை மக்களுடைய வாழ்க்கையை பாதித்த

அளவு, வேறு எந்த அரசாங்க நிருவாகத்துறையும் பாதிக்கவில்லை. இத் துறையை மக்கள் குறை கூறினார்கள். ஆனால், நாட்டுப் பற்றுக்கொண்ட பல அமெரிக்கர்கள் துறையின் பொறுப்பையும் தொல்லைகளையும் உணர்ந்தனர். அவர்கள் துறையை ஆதரித்தார்கள். ஆனால், ஒரு சிறுபான்மையோர் கட்டுப்பாடுகளை மீறியதால், பெட்ரோல், இறைச்சி முதலிய பண்டங்களுக்குக் 'கள்ள மார்க்கட்டு' ஏற்பட்டுவிட்டது. பல இடங்களில் இருந்த இந்தக் கள்ள மார்க்கட்டுகளை, விலைகளை நிலைநாட்டும் நிருவாகத்துறை ஒழிக்க முடியவில்லை. எனினும், விலைகளை நிலைநாட்டும் நிருவாகத்துறை சிறந்த முறையில் பணியாற்றியது. இத் துறை மக்களுடைய பணத்தை வீணுக்காமல் காப்பாற்றியது. நாடெங்கும் நிலவிய குழப்பத்தையும் இத் துறை நீக்கியது. விலைக் கட்டுப்பாடும் பங்கீடும் அமலில் கொண்டுவரப்படாவிட்டால் மக்கள் பல தொல்லைகளுக்கு இலக்காயிருப்பார்கள்[6].

பணவீக்கத்தை ஒழிப்பதற்குக் கூலிகளையும், விவசாயப் பண்டங்களின் விலைகளையும் கட்டுப்பாடு செய்ய வேண்டியிருந்தது. பணவீக்கத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்வதற்கு முயற்சி செய்த ரூஸ்வெல்ட் 1942-ல் காங்கிரஸ் சபையிடம் விவசாயப் பொருள்களின் விலைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்வதற்குச் சிறப்பான அதிகாரங்களைக் கோரினார். காங்கிரஸ், ஜனாதிபதியின் வேண்டுகோளுக்கிணங்கியது. ஜனாதிபதி கூலிகளையும் சம்பளங்களையும் கட்டுப்பாடு செய்வதற்கும் அதிகாரம் பெற்றார். ஜனாதிபதி (1) தேசியத் தொழிலாளர்கள் குழுவுக்குக் கூலிகளையும் சம்பளங்களையும் கட்டுப்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று ஜனாதிபதி ஆணையிட்டார்; (2) விலைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்யும் நிருவாகத் துறைக்கு அதுவரை கட்டுப்பாடு செய்யப்படாத வாடகைகளையும், சில்லறை விலைகளையும், மொத்த விலைகளையும் கட்டுப்பாடு செய்யும்படி ஆணையிட்டார்; (3) விவசாயத்துறையும், விலைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்யும் துறையும் ஒத்துழைக்கவேண்டும் என்றும், விவசாயப் பண்டங்களின் விலைகளைக் குறைக்க வேண்டும் என்றும் கட்டளையிட்டார். இந்தப் பணிகளையே மேற்பார்வையிட நாட்டின் பொருளாதாரத்தை நிலைப்படுத்தும் அலுவலகத்தை

[6] விலைகளை நிலைநாட்டும் அலுவலக அதிகாரியாகப் பணியாற்றிய லியான் ஹெண்டர்சன் (Leon Henderson) 1943ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் பதவியிலிருந்து விலகினார். அவருக்குப் பின் பிரன்டிஸ் எம். பிரௌன் (Prenties M. Brown) என்பவர் பணியாற்றினார். பிரௌன் மிச்சிகன் பகுதியின் பிரதிநிதியாக செனட் சபையில் பணியாற்றினார். பிரௌனுக்குப் பிறகு செஸ்ட்டர் ஏ. பௌல்ஸ் என்பவர் பணியாற்றினார்.

(Office of the Ecnomic Stabilization) நிறுவினர். ஜேம்ஸ் எஃப். பைர்னஸ் (James F. Byrnes) என்பவர் உயர்நீதி மன்றத்தில் வகித்த பதவியை ராஜினமா செய்துவிட்டு, மேலே குறிப்பிட்ட அலுவலகத்தின் தலைவராகப் பணியாற்றினர்.

போர்க்காலத்தில் தொழிலாளர்கள்

அரசினர் மூன்று முக்கியத்துவம் மிக்க பிரச்சினைகளுக்கு முடிவு காண வேண்டியிருந்தது. முதலாவதாக, போர்த் தொழில்களுக்கு வேண்டிய பயிற்சி பெற்ற தொழிலாளர் களைத் திரட்டவேண்டும். இரண்டாவதாக, தொழிலாளர்கள் பிரச்சினைகளைத் தீர்க்க ஒரு செம்மையான கொள்கையைப் பின்பற்றவேண்டும். மூன்ருவதாக, அரசினர் விலைக் கட்டுப் பாட்டுக் கொள்கையுடன் முரண்பாடு கொள்ளாத கூலிபற்றிய கொள்கையைப் பின்பற்றவேண்டும்.

முதல் வேலையாகிய வேண்டிய தொழிலாளர்கள் படை யைத் திரட்டுவது, தொடக்க காலத்தில் இயலாத காரிய மாகத் தோன்றியது. இராணுவத்தில் சேர்ந்த 12,000,000 ஆண்களுக்கும் பெண்களுக்கும் பதிலாகத் தொழிலாளர் களைத் திரட்டி உற்பத்தித் துறைக்கு உதவியளிக்கவேண்டும். மேலும், உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்கு அதிகமான எண்ணிக் கையில் தொழிலாளர்களை வேலையில் அமர்த்த வேண்டி யிருந்தது. இவ் வேலையை அரசினர் நாளடைவில் வெற்றிகர மாகச் செய்தனர். 1940-லிருந்து 1945-க்குள் தொழிலாளர் படை 54 மிலியனிலிருந்து 64 மிலியனுக மிகுதியடைந்தது. அதாவது, தொழிலாளர் படை 20 சதவீதம் பெருகியது. இராணுவத்தில் சேர்ந்தவர்களுக்குப் பதிலாகத் தொழிற்சாலை களில் சேர்ந்தவர்களையும், தொழிற்சாலைகளில் உபரியாகச் சேர்ந்த 10 மிலியன் பேர்களையும் அரசினர் பல வழிகளில் தேர்ந்தெடுத்தனர். 1939-ல் 9,000,000 பேர்கள் வேலை யில்லாமல் இருந்தார்கள். இவர்கள் போர்க்காலத்தில் வேலை களில் அமர்ந்தனர். பள்ளிகளில் படித்த மாணவர்களையும், வேலையிலிருந்து விலகி ஓய்வெடுத்துக்கொண்டவர்களையும், பெண்களையும் வேலையில் அமர்த்தினர். போர்க்காலத்தில் 5 மிலியன் பெண்கள் வேலைகளில் அமர்ந்தனர். 1939-லிருந்து 1944-க்குள் தொழிலகங்களில் வேலை செய்த பெண்களின் எண்ணிக்கை இரட்டித்தது.

நாட்டில் பெரிய தொழிலாளர் படை இருந்தபோதிலும், பொதுமக்கள் தேவைகளுக்கு வேண்டிய பொருள்களையும், போருக்கு வேண்டிய பொருள்களையும் உற்பத்தி செய்வது

கடினமாக இருந்தது. தொழிலாளர்கள் கடுமையாக உழைப்பதற்கும், நீண்ட நேரம் வேலை செய்யவும் தயாராக இருந்ததால்தான் அரசாங்கத்தின் கொள்கை வெற்றியடைந்தது. 1939-லிருந்து 1944-க்குள் தொழில் உற்பத்தியில் ஒரு வார வேலைச் சராசரி 37.7 மணி நேரத்திலிருந்து 45.2 மணி நேரமாக அதிகரித்தது. சுரங்க வேலை 32.3 மணி நேரத்திலிருந்து 43.9 மணி நேரமாக மிகுதியடைந்தது. கட்டட வேலை 32.4 மணி நேரத்திலிருந்து 39.5 மணி நேரமாக அதிகரித்தது. 'மொத்த உற்பத்தியும், தொழிலாளி ஒரு மணி நேரத்தில் செய்த உற்பத்தியும் விரைவில் உயர்ந்தன. போர்த்தளவாடங்களைப் போர்முனைக்கு விரைவில் செலுத்தவேண்டும் என்று அரசினர் விடுத்த வேண்டுகோளுக்கிணங்கி, தொழிலாளர் சிறந்த முறையில் தொண்டாற்றினார்கள்' என்று போர் உற்பத்தி சபை குறிப்பிட்டது[7].

4 மிலியன் கணக்கான தொழிலாளர்கள் புதியதாக வேலையில் அமர்ந்தனர். பலர் பழைய வேலைகளைவிட்டுப் புதிய வேலைகளில் அமர்ந்தனர். இவர்கள் எல்லோரும் வேலையில் பயிற்சி பெறவேண்டியிருந்தது. வயது வந்தவர்களுக்கும் இளைஞர்களுக்கும் ஒவ்வொரு தொழிற்சாலையும் பயிற்சியளித்தது. இதற்காகச் சில பயிற்சிக் கூடங்களும் நிறுவப்பட்டன. தற்காப்புப் பகுதிகளுக்குப் பல தொழிலாளர்களை அனுப்பவேண்டியிருந்தது. இப் பகுதிகளில் வேண்டிய அளவு வீட்டு வசதிகள் இல்லாமையால், தொழிலாளர்கள் நெருக்கமாக ஒரே இடத்தில் வாழவேண்டியதாயிற்று. பலர் நோய் வாய்ப்பட்டனர். பலர் இவ்விடங்களுக்குச் செல்ல மறுத்தனர். ஒவ்வொரு நாளும் நீண்டநேரம் உழைத்ததால், மிகவும் வலிமை பெற்றவர்களைத் தவிர மற்றவர்கள் எல்லோரும் சோர்வுற்றனர். பல பெண்கள் தம் வீட்டு வேலைகளைத் தவிரத் தொழிற்சாலைகளிலும் பணியாற்றினர். ஆண்களும் சாதாரண காலங்களில் செய்வதைவிட அதிகமான வேலையைச் செய்தனர்.

முதல் உலகப் போர்க் காலத்தைப் போலவே இப்பொழுதும் அரசாங்கத்துடன் தொழிலாளர்கள் ஒத்துழைத்தனர். அரசினர் இவ் வொத்துழைப்பைப் போற்றி வளர்த்தனர். எல்லாக் குழுவிலும் தொழிலாளர்களுடைய பிரதிநிதிகள் தொண்டாற்றினர். அமெரிக்கா போரில் இறங்குவதற்கு முன்பே தேசியத் தற்காப்பு ஆலோசனைக் குழுவில் தொழிலாளர்களுடைய பிரதிநிதிகள் பணியாற்றினார்கள்.

[7] ஜே. ஏ. குருக் (J. A. Krug), op. cit. p. 2.

முன்பே நாம் குறிப்பிட்டபடி ஆடைத் தொழிலாளர்கள் சங்கத்தின் தலைவராகப் பணியாற்றிய சிட்னி ஹில்மன் (Sidney, Hillman) என்பவர், உற்பத்திச் செயலாட்சி அலுவலகத்தின் துணைத் தலைவராக நியமிக்கப்பெற்றார். தொழிலாளர்கள் துறையில் அரசாங்கத்தின் கொள்கையை இரு குழுக்கள் செயலாற்றின. போர் மனித சக்திக் குழுவினர் (War Manpower Commission) 'போருக்கு வேண்டிய தொழிலாளர் படையைத் திரட்டித் தொழிலாளர்களைச் சிறந்த முறையில் பயன்படுத்த வழிகளை வகுக்க வேண்டும்'. தொழிலாளர்களைத் தேர்ந்தெடுக்கும் பணியையும், அவர்களுக்குப் பயிற்சியளிப்பதையும், அவர்களைப் பல்வேறு தொழில்களில் அமர்த்துவதையும் இக் குழு மேற்பார்வையிடலாம். இக் குழுவே தொழிலாளர்கள்பற்றிய கொள்கைகளை வகுத்தது. அவர்களைத் தேர்ந்தெடுக்கும் முறை இவர்கள் கண்காணிப்புக்குட்பட்டிருந்தது.

தேசியத் தொழிலாளர்கள் சபையும் (National Labor Board) முக்கியமான பணிகளைச் செய்தது. இச் சபை தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு நீதிமன்றமாகத் தொண்டாற்றியது. அவர்களுடைய சச்சரவுகளை இச் சபையே தீர்த்தது. இச் சபையின் முடிவுகளை ஏற்றுக்கொள்ளாத நிறுவனங்களை அரசினரே கைப்பற்றி நடத்தலாம். இச் சபையில் 12 அங்கத்தினர்கள் இருந்தனர். தொழிலாளர்களும், பொதுமக்களும், முதலாளிகளும் கொண்ட பிரதிநிதிகளின் எண்ணிக்கை சமமாக இருந்தது. போர்க்காலத்து முக்கியமான குழுக்களில் இதுவும் ஒன்றாகும். இச் சபை பொதுமக்களுடைய ஆதரவைப் பெற்றிருந்தது. இச் சபை, கூலிகளை நிலைநாட்டும் பொறுப்பை ஏற்றபின் தொழிலாளர்களுடைய வெறுப்புக்கு இலக்காயிற்று.

விலைகளும் கூலிகளும்

போர்க்காலத்தில் தொழிலாளர்கள் அரசாங்கத்தின் கொள்கையை ஆதரித்தனர். அவர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்வதில்லை என்று உறுதிமொழி கூறினர். ஆனால், சங்கங்களின் அனுமதியைப் பெருமல் சில தனிப்பட்ட தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்தனர். வேலைநிறுத்தம் செய்தவர்கள் பெரும்பாலும் சங்கங்களிலிருந்து நீக்கப்பட்டவர்கள். பொதுவாகத் தொழிலாளர்களின் தலைவர்கள் அரசினருக்குக் கொடுத்த உறுதிமொழியைக் காப்பாற்றினர்கள். ஆனல், ஜான் எல். லீவிஸ் (John L. Levis)

என்பவரும் ஐக்கிய மோட்டார் தொழிலாளர்கள் சங்கத்தினரும் அரசாங்கத்தின் கொள்கையை ஆதரிக்கவில்லை. அவர்களைப்பற்றிய விவரங்களைக் கீழே காணலாம். தொழிலாளர்கள் இலாகாவின் அறிக்கைப்படி 1942ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் முதல் தேதியிலிருந்து 1945ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதம் 14ஆம் தேதிவரையில் 6,728,000 தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தங்களில் கலந்துகொண்டார்கள். நாடு 35,998,000 மணி நேர வேலையை இழந்தது. 1943ஆம் ஆண்டு வேலைநிறுத்தங்கள் சராசரி 5 நாட்களும், 1944-ல் 5, 6 நாட்களும் நீடித்தன. 1943–1944-ல் வேலைநிறுத்தங்களால் நாடு மொத்த வேலை நேரத்தில் ஒரு சதவீதத்தில் பத்தில் ஒரு பங்கை இழந்தது. வேலையின் கடுமையையும் விலையுயர்வையும் நாம் எண்ணிப் பார்த்தால், தொழிலாளர்கள் சிறந்த முறையில் பணியாற்றினார்கள் என்றே நாம் சொல்ல வேண்டும்.

கூலிகளைக் கட்டுப்பாடு செய்வதைத் தொழிலாளர்கள் விரும்பவில்லை. அரசாங்கம் விலைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்வதைப் போல் கூலிகளையும் கட்டுப்பாடு செய்யவேண்டுமென்று 1942-ல் தேசியத் தொழிலாளர் சபைக்கு ஆணையிட்டனர். வாழ்க்கைச் செலவை ஒட்டி, விலைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்யவேண்டுமென்று அரசினர் கட்டளை யிட்டனர். பெத்லஹம் (Bethlehem), யங்ஸ்ட்வுன் (Youngstown), இன்லாந்து (Inland), ரிப்பப்ளிக் (Republic) முதலிய எஃகு கம்பெனிகளில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் நாளொன்றுக்கு ஒரு டாலர் அதிகப்படியான கூலியைக் கோரியபொழுது, போர்த் தொழிலாளர் சபை கூலியை 15 சதவீதம் உயர்த்த அனுமதி கொடுத்தது. 1941ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதத்திலிருந்து 1942ஆம் ஆண்டு மே மாதம்வரை வாழ்க்கைச் செலவு எவ்வளவு உயர்ந்ததோ, அதற்கேற்றபடி போர்த் தொழிலாளர் சபை கூலியை உயர்த்தியது. போர்த் தொழிலாளர் சபை செய்த இந்த ஏற்பாட்டை, 'சிறிய எஃகு திட்டம்' (little steel formula) என்றழைத்தனர். போர்த் தொழிலாளர் சபை இத் திட்டத்தையே போர்க்காலத்தில் செயற்படுத்தியது. தொழிலாளர் பிரச்சினைகளை ஆராய்ச்சி செய்த பொருளியலார்கள் விலைகளும், விவசாயிகள் பெற்ற இலாபமும் 15 சதவீதத்திற்குமேல் உயர்ந்துவிட்டன என்று எடுத்துக் காட்டினர். இவர்கள் தம் கூற்றை நிரூபித்துக்காட்டப் புள்ளி விவரங்களைக் கொடுத்தனர். ஆனால், போர்த்தொழில் சபை இவர்கள் கூற்றை ஏற்றுக்கொள்ளாமல் பழைய திட்டத்தையே பின்பற்றியது. ஆனால், சபை விடுமுறை காலத்தில்

கூலி கொடுக்கவும், அதிகப்படி வேலைக்கு உயர்ந்த கூலிகளை கொடுக்கவும் ஏற்பாடுசெய்தது. மேலும், அது தொழிலாளர்களுடைய வருமானத்தை மறைமுகமாகப் பெருக்கியது.

1943, 1944ஆம் ஆண்டுகளில் தொழிலாளர்கள் சங்கங்கள் உயர்ந்த கூலிகள் வேண்டுமென்று முறையிட்டன. 'சிறிய எஃகு திட்டத்தை' ஒழிப்பதற்கு இச் சங்கங்கள் முயற்சி செய்தன. 1943-ல் ஐக்கியச் சுரங்கத் தொழிலாளர்கள் சங்கத்தினர் ஜான் லீவிஸ் (John Lewis) தலைமையில் நான்கு முறை வேலைநிறுத்தம் செய்ததால், அரசாங்கம் சுரங்கங்களை நிருவாகம் செய்யவேண்டியதாயிற்று. தொழிலாளர்கள் உயர்ந்த கூலியைப் பெற்றனர். அதே ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் ரெயில்வே தொழிலாளர்களும் வேலைநிறுத்தம் செய்வதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்தனர். ரெயில்வே நிறுவனங்களும் அரசினர் நிருவாகத்தின் கீழ் வந்தன. அரசியலார் 4 வாரங்கள் ரெயில்வே நிறுவனங்களை நிருவாகம் செய்து, தொழிலாளர் பிரச்சினைகளுக்கு முடிவு கண்டனர். வேலைநிறுத்தங்களை மக்கள் வெறுத்தனர். 1943ஆம் ஆண்டு காங்கிரஸ் போர்த்தொழிலாளர் சச்சரவுச் சட்டத்தை (ஸ்மித் - கோனலி சட்டம்) இயற்றியது. ஜனதிபதி இச் சட்டத்தை ஏற்கவில்லை. ஆனல், காங்கிரஸ் இதை இயற்றியது. போர்க் காலத்திலும், அதற்குப் பின் ஆறு மாதங்களும் இச் சட்டம் அமலில் இருந்தது.

போருக்கு வேண்டிய உற்பத்தி, தடையற்ற முறையில் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கவேண்டும் என்ற நோக்கத்துடன் இச் சட்டத்தை இயற்றினர்கள். இச் சட்டம் போர்த் தொழிலாளர் சபையின் அதிகாரத்தை வன்மையாக்கியது. போருக்கு வேண்டிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் நிறுவனங்களை அரசினரே நிருவாகம் செய்யலாம். அரசாங்கத்தின் நிருவாகத்தின்கீழ் வந்தபிறகு வேலைநிறுத்தம் செய்வதும், நிறுவனத்தை மூடிவிடுவதும் சட்ட விரோதமாகும். தனிப்பட்ட நிறுவனங்களில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்ய விரும்பினுல் ஒரு மாதத்திற்கு முன் அதை அரசாங்கத்திற்குத் தெரிவிக்கவேண்டும். உடனே அரசாங்கம் எல்லாத் தொழிலாளர்களும் வேலைநிறுத்தம் செய்ய விரும்புகிறார்களா என்பதை ஓட்டுப் பதிவு மூலம் தெரிந்துகொள்ளும். மத்திய அரசாங்க அதிகாரிகளின் தேர்தலில் நிறுவனங்களும், தொழிலாளர் இயக்கங்களும் ஈடுபடக்கூடாது. 1943ஆம் ஆண்டைவிட 1944-ல் அதிகமான வேலைநிறுத்தங்கள் இருந்ததால், சட்டம் எதிர்பார்த்த பயனைக் கொடுக்கவில்லை என்பது தெளிவாகின்றது. காங்கிரஸ் சபையும் அரசாங்கமும் தொழிலாளர்

இயக்கங்களை வெறுத்தனர் என்பதைச் சட்டம் எடுத்துக் காட்டுகின்றது. இச் சட்டத்தைத் தொடர்ந்து, காங்கிரஸ் எதிர் காலத்தில் மேலும் சட்டங்களை இயற்றலாம் என்பதை இச் சட்டமே எடுத்துக்காட்டியது.

போருக்கு நிதி திரட்டல்

முதல் உலகப் போரை நடத்துவதற்கு நிதி திரட்டியதை விட இரண்டாவது போருக்கு வேண்டிய நிதியைத் திரட்டுவது மிகச் சிக்கலான பிரச்சினையாக இருந்தது. இரண்டாவது போர், முதல் போரைவிட நீண்ட காலம் நடைபெற்றது. இரண்டாவது போருக்கு முதல் போரைவிட மிகுதியான தொகையைச் செலவு செய்யவேண்டி யிருந்தது. ஆனால், அரசினர் தம் பணியை முன்பைவிட இப்பொழுது சிறந்த முறையில் செய்தனர். முதல் போரில் உண்டான அரசாங் கத்தின் அனுபவம் இரண்டாவது போரை நடத்துவதற்கு உதவியிருக்கலாம். அரசாங்கம் நாட்டின் ஒவ்வொரு பொருளா தாரத் துறையுடனும் நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டது. மேலும், பணவீக்கத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்ததால் செலவுகள் மிகவும் அதிகரிக்கவில்லை. விலையுயர்வை அரசாங்கம் தடை செய்ததால், பொதுமக்கள் அரசினர் பத்திரங்களை வாங்க முடிந்தது. இப் பத்திரங்களுடைய வட்டிவீதம் குறைவாகவே இருந்தது. வரிகள் மூலம் அரசாங்கம் மிகுதியான தொகையை வசூல் செய்ய முடிந்தது.

போர்ச் செலவுகள் மிகவும் அதிகமாக இருந்தன. அரசினர் திறமையுடன் நிதியை நிருவாகம் செய்தது சிறந்த பயனைக் கொடுத்தது. 1941 முதல் 1945 வரை உள்ள நிதி ஆண்டுகளின் அரசாங்கத்தின் வரவு–செலவுத் திட்டத்தில் ஏற்பட்ட மொத்தச் செலவு 317.6 பிலியன் டாலர்களாகும். இதில் 281.5 பிலியன் டாலர்களை, அதாவது 88.6 சதவீதத்தைப் போருக் காகச் செலவு செய்தனர். 1941-ல் மத்திய அரசாங்கம் 12.8 பிலியன் டாலர்களை நேரிடையாகப் போருக்காகச் செலவு செய்தது. இந்தச் செலவு 1945-ல் 100 பிலியன் டாலர்களாக அதிகரித்தது. 1941-ல் பொதுக்கடன் 48.9 பிலியன் டாலர்க ளாக இருந்தது. 1945-ல் இக் கடன் 258.7 பிலியன் டாலர்க ளாக மிகுதி யடைந்தது. அரசாங்கம் நேரிடையாகச் செலவு செய்த 281.5 பிலியன் டாலர்களில் 159.6 பிலியன் டாலர்களை இராணுவத்திற்காகவும், 88.4 பிலியன் டாலர்களைக் கப்பற் படைக்காகவும் செலவு செய்தனர். எஞ்சிய தொகையை

அமெரிக்கக் கப்புற்படைக் குழுவும் (United States Maritime Commission), போர்க்கப்பல் துறை நிருவாக அலுவலகமும் (War Shipping Administration), மற்ற நிருவாக அலுவலகங் களும் செலவு செய்தன. போருக்கான செலவில் 43 சத வீதத்தை வரிகள்மூலமும், கடன் வாங்காமல் மற்ற வழிகளிலும் அரசினர் திரட்டினர். இந்தத் தொகையை 1940ஆம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் முதல் தேதியிலிருந்து 1945ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31ஆம் தேதிவரை திரட்டினர். முதல் போர்க் காலத்தில் இத் தொகையில் $\frac{1}{3}$ பகுதியையே அரசாங்கம் மேற் கூறிய வழிகளில் வசூல் செய்தது.

1940ஆம் ஆண்டு இயற்றிய வருவாய்ச் சட்டத்திலிருந்தே (Revenue Act) அரசினர் போருக்கு நிதி திரட்டத் தொடங்கி விட்டனர். இச் சட்டப்படி அரசினர் புதிய வரிகளை விதிக்க வில்லை. ஆனால், பழைய வரிகளை உயர்த்தினர். அரசாங்கத்தின் வருவாயைப் பெருக்கினர். பின்னர் அரசாங்கம் இயற்றிய மசோதாக்கள் இதே நோக்கத்தைக் கொண்டிருந்தன. 1941ஆம் ஆண்டு இயற்றிய பொதுக்கடன் சட்டம் ஒரு மாறுதலைக் கொண்டிருந்தது. சட்டம் அமலில் வந்தபிறகு வெளிவந்த அரசினர் பத்திரங்கள்மூலம் மக்கள் பெற்ற வட்டித் தொகை மத்திய அரசாங்க வருமானவரிக் குட்பட்டது. 1943ஆம் ஆண்டு இயற்றிய வரியைச் செலுத்தும் சட்டப் (tax payment act) படி மக்கள் செலுத்தவேண்டிய வருமான வரியை அவர்கள் பெறும் கூலி, சம்பளம் முதலியவற்றில் பிடித்துக் கொண்டு, மீதியை அவர்களிடம் கொடுக்கலாம். 1941-லிருந்து 1945 வரை அரசாங்கம் சுமார் 138.5 பிலியன் டாலர்களை வரி மூலம் வசூல் செய்தது. இதில் 36.2 சதவீதத்தை வருமான வரியாகவும், உபரி இலாப வரியாகவும் தனிப்பட்டவர்களிடம் வசூல் செய்தனர். 34.2 சதவீதத்தை நிறுவனங்களிடம் வசூல் செய்தனர். மீதி 29.6 சதவீதத்தை உள்நாட்டு வருவாய், தொழில் வரி, சுங்க வரி முதலியவைகள் மூலமும் வசூல் செய்தனர். 1939-ல் 7,633,000 பேர்களும், நிறுவனங்களும் டிரஸ்டுகளும், வரிகள் செலுத்தினர். இவ் வெண்ணிக்கை 1943-ல் 43,602,000 ஆக உயர்ந்தது.

1941ஆம் ஆண்டு மே மாதம் முதல்தேதி சேமிப்புப் பத்திரத்தின் E வரிசையில் (Savings Bond E. Series) முதல் பத்திரத்தை ஜனதிபதி வாங்கினர். 1941ஆம் ஆண்டு மே மாதத்திலிருந்து வெற்றிப் பத்திர விற்பனையை முடித்து, இறுதியில் வசூல்செய்த டாலரைக் கருவூலத்தில் 1946ஆம்

ஆண்டு ஜனவரி மாதம் செலுத்தும்வரை, அரசினர் 185.7 பிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள பத்திரங்களை விற்பனை செய்து, போருக்கு நிதி திரட்டினர். அரசினர் ஏழு முறை ஆரம்பித்த கடன்கள் மூலமாகவும் இறுதியில் தொடங்கிய வெற்றிக் கடன் பத்திர விற்பனை மூலமாகவும் 156.9 பிலியன் டாலர்களை வசூல் செய்தனர். இத் தொகையில் மூன்றில் இரண்டு பங்கை, அதாவது, 102.2 பிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள பத்திரங்களைக் கார்ப்பரேஷன்கள் வாங்கின. மூன்றில் ஒரு பங்கை, அதாவது, 43.3 பிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள பத்திரங்களை வாணிகப் பாங்குகள் வாங்கின.

இரண்டு உலகப் போர்கள்

முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில் அரசினர் பெற்ற அனுபவத்தை அடிப்படையாகக்கொண்டே இரண்டாவது போர்க்காலத்தில் திட்டங்களை வகுத்தனர். அமெரிக்க ஜனாதிபதி முதல் போர்க்காலத்தில் கப்பற்படையின் துணைச் செயலாளராகப் பணியாற்றியதால், அதிகாரிகளுடைய பிரச்சினைகளையும் நிருவாக முறையையும் அவர் நன்கு அறிந்தார். வில்சன் (Wilson) அமைத்த போர் அமைச்சர் அவையைவிட ரூஸ்வெல்ட்டின் போர் அமைச்சரவை (war cabinet) சிறந்ததாக இருந்தது. போரில் அமெரிக்கா இறங்குவதற்கு முன்பே அரசாங்கம் கட்டாயமாக மக்களை இராணுவத்தில் சேர்த்தது. அட்லான்டிக் கடலிலும் பசிபிக் கடலிலும் கப்பற்படை இருந்தது. முதல் உலகப் போரைவிட இரண்டாவது போருக்கு அமெரிக்கா முன்கூட்டியே தயார் செய்துவிட்டது.

முதல் போரைவிட இரண்டாவது போருக்கு மிகுதியான நிதி வேண்டியிருந்தது. மேலும், இரண்டாவது போர்க்காலத்தில் பல கட்டுப்பாடுகள் அமலில் வந்தன. கடனைவிட வரிகள்மூலமே போருக்கு வேண்டிய நிதியைப் பெரும்பாலும் அரசினர் திரட்டினர். நாடு எதிர்கால மக்கள்மீது அதிகமான கடன்சுமையைத் தள்ளவில்லை. இரண்டாவது போர்க்காலத்தில் அரசினர் பொருள்களைப் பங்கீடு செய்தனர்; விலைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்தனர். அரசினர் கொடிய பண வீக்கம் ஏற்படுவதைத் தடை செய்தனர். மிலியன் கணக்கான மக்கள் இதனால் பயனடைந்தார்கள். பங்கீட்டு முறையும் சிறந்த முறையில் செயலாற்றப்பட்டதால் மக்கள் பயனடைந்தார்கள். அமெரிக்கா மற்ற நாடுகளைவிட இரண்டாவது போரைச் சிறந்த முறையில் நடத்தியது.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

கிராப், ஜே. ஆர். (Craf, J. R.), 'A Survey of American Economy, 1940–1946'.

ஹாரிஸ், எஸ். இ. (Harris, S. E.), 'Prices and Related Controls in the U. S.,' Chaps. 1–7.

நெல்ஸன் டோனல்டு (Nelson Donald), 'Arsenal of Democracy', Chaps. 9–16.

ஸ்டெட்டினஸ், இ. ஆர். (Stettinius, E. R., Jr.), 'Lend Lease, Weapon for Victory', Chaps. 15–28.

பாக்ஸ்டர், ஜே. பி. (Baxter, J. P.), '3rd, Scientists Against Time', Chaps. 20–28.

33. போர்ப் பிற்கால ஆண்டுகள்

போர்ப் பிற்கால விளைவுகள்

பன்னாட்டு உறவைத் தவிரப் பிற துறைகளில் முதல் போருக்குப்பின் இருந்த நிலைமையே இரண்டாவது போருக்குப் பின்பும் நிலவியது. ஆனால், அமெரிக்கா முதல் போருக்குப் பின் தனித்து வாழும் கொள்கையைத் தானே உதறிவிட்டது. 1918-ல் விரைவில் போரை முடித்துக்கொண்டு, பழைய இயல்பான நிலையை விரைவில் அடைய வேண்டுமென்று விரும்பியது போலவே 1945-லும் இந் நாடு விரும்பிற்று. பழைய நிலைக்குத் திரும்பும் முயற்சி விரைவாகவும் வெற்றிகரமாகவும் நடைபெற்றது. கட்டுப்பாட்டு நீக்கத்தை விரைவுபடுத்தியதால் துரதிர்ஷ்டவசமாகப் பண வீக்கம் ஏற்படலாயிற்று. பண வீக்கம் ஏற்பட்டதன் உடனடி விளைவு, தொழிலாளர் மன உளைச்சலும் முதல் உலகப் போருக்குப் பின்னர்த் தோன்றியது போன்ற வேலை நிறுத்தமும் ஆகும். தொழிலாளர்க்கு விரோதமான சட்டங்கள் உடன் தோன்றின. இவற்றின் விளைவாகப் பொருளாதார நிச்சயமின்மையுடன் சகிப்பின்மை, எதிர்ச் செயல் ஆகியவையும் உடன் தோன்றின. அரசினர் தொழிலாளர்களுடைய போக்கைக் கண்டனம் செய்தனர். அவர்களுக்கு ஆதரவு காட்டவில்லை.

போர்க் காலத்தில், 1944-ல் இயற்றிய போர்வீரர்கள் சலுகைச் சட்டப் (Servicemen's Re-adjustment Act)படி போரில் கலந்துகொண்ட வீரர்களுக்குப் பல சலுகைகள் கொடுப்பதாக அரசினர் உறுதிமொழி கூறி, அதனை நிறைவேற்றினர். இச் சட்டத்தை 'ஜி. ஐ. உரிமைப் பத்திரம்' (G. I. Bill of Rights) என்றும் அழைத்தனர். அரசினர் இச் சட்டத்தை அமலில் கொண்டுவந்தனர். இதைத் தவிர அரசினர் வேறு எந்தச் சமூகச் சீரமைப்புத் திட்டங்களையும் வகுக்கவில்லை. முதல் போருக்குப் பின்பும் இதே நிலைமை நிலவியது. 1946-ல் நடந்த

தேர்தலில் வெற்றி பெற்ற காங்கிரஸ் அங்கத்தினர்களில் பெரும்பான்மையோர் ஜனாதிபதியின் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களாக இல்லை. போர் தொடங்கியதிலிருந்து முதன்முறை இந்த நிலைமை ஏற்பட்டது. எனவே, அரசாங்கம் காங்கிரஸின் ஒத்துழைப்புக்கொண்டு, சீரமைப்புத் திட்டங்களை வகுத்துச் செயலாற்ற முடியவில்லை. புதிய காங்கிரஸ் சபை தொழிலாளர்களை எதிர்த்துச் சட்டங்களை இயற்றியது; வரிகளையும் குறைக்க முயற்சி செய்தது. அமெரிக்கா மீண்டும் படைக் கருவிகளைத் திரட்டியது; ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கு ஏராளமான தொகையை உதவிப் பணமாகக் கொடுத்தது. அரசினரின் செலவுகள் மிகுதியடைந்த சமயம் வரிகளைக் குறைத்தது சரியான கொள்கையல்ல. புதிய சட்டங்கள் தொழிலாளர்களுடைய போக்கைக் கண்டித்ததால், அவர்கள் அரசாங்கக் கொள்கையை வெறுத்து, வன்மை முறைகளைக் கொண்டனர். ஒரு சிறந்த சீரமைப்புத் திட்டத்தை உருவாக்குவதில் காங்கிரஸ் சபை அக்கறை காட்டவில்லை. அச் சபை இயற்றிய சட்டங்கள் நிலைமையை மேலும் மோசமாகச் செய்தன. நியூ டீல் திட்டங்கள் பயனற்றுவிட்டன. ஆனால், 1948-ல் ஜனநாயகக் கட்சியினர் மீண்டும் தேர்தலில் வெற்றி பெற்றதால், பழைய நிலைமை மீட்சியடைந்தது. ஆனால், மீண்டும் 1952-ல் குடியரசுக் கட்சியினர் அடைந்த வெற்றி நிலைமையை மோசமாக்கியது.

பொருளாதார அமைப்பை மாற்றியமைத்தலும் கட்டுப்பாடுகளை நீக்குதலும்

1943ஆம் ஆண்டின் இறுதியிலும், 1944ஆம் ஆண்டின் தொடக்கத்திலும் போர் உற்பத்தி சபை, போர்த் தளவாடப் பொருள்களை முன்னிலும் குறைவாக வாங்கியது. பொது மக்கள் பயனுக்காகச் சாதாரணப் பொருள்களை அதிகமாக உற்பத்தி செய்யும்படி உற்பத்தியாளர்களுக்கு ஆணையிட்டது. போர்த் துறையிலும், பொது நிருவாகத் துறையிலும் பணியாற்றிய அதிகாரிகளையும் பணியாட்களையும் வேலையிலிருந்து நீக்குவதுபற்றிக் கருத்து வேற்றுமை ஏற்பட்டது. இதனால் போர் உற்பத்தி சபையின் தலைவராகப் பணியாற்றிய டோனல்டு நெல்சன் (Donald Nelson) என்பவர் பதவியிலிருந்து ராஜினமா செய்தார். ஜூலியஸ் ஏ. குருக் (Julius A. Krug) என்பவர் அவருக்குப்பின் பதவியேற்றார். 1944ஆம் ஆண்டு, அக்டோபர் மாதம் படை திரட்டலுக்காகவும், போர்க்காலத்துப் பொருளாதாரத்தை மாற்றி

யமைப்பதற்காகவும் ஓர் அலுவலகத்தை நிறுவினார்கள். இப் படை திரட்டல் அலுவலகம் (Office of War Mobilisation and Reconversion) போர்க்காலத்தில் நாட்டின் உற்பத்தி சாதனங்களையும் மனித சக்தியையும் பயன்படுத்துவதற்கு ஒரு திட்டம் வகுக்க வேண்டும். போர் முடிந்ததும் படைக் கலைப்புக்கும், பொருளாதாரத்தை மாற்றி யமைக்கவும் இவ்வலுவலகம் ஒரு திட்டம் வகுத்தது.

போர்க்காலத்துப் பொருளாதாரத்தை விரைவிலும் திறமையுடனும் மாற்றியமைத்தனர். உற்பத்தி சாதனங்களில் 50 சதவீதத்தைப் போர்க்கால முயற்சிக்குப் பயன்படுத்தினார்கள். போர் முடிந்தபின் இச் சாதனங்களைப் பொதுமக்கள் பயன் படுத்தும் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதற்கே மீண்டும் பயன் படுத்தினார்கள். 1947-க்குள் போர்க்காலத்துப் பொருளாதாரத் தைப் பழையபடி மாற்றி யமைத்துவிட்டனர். மூன்றரை ஆண்டுகளாக மக்களுக்குப் பல பண்டங்கள் போதிய அளவு கிடைக்கவில்லை. போர் முடிந்ததும், மக்களுடைய தேவையை உணர்ந்த அரசினர் உற்பத்தியை விரைவில் மாற்றியமைத் தனர். போர்க்காலத்தில் ஏற்படுத்திய நிருவாகக் குழுக்களை அரசினர் கலைத்துவிட்டனர். 1939-லிருந்து 1946-க்குள் இராணுவத் துறையையும், கப்பற்படைத் துறையையும் தவிர மற்றத் துறைகளில்மட்டும் 165 அவசர நிருவாகக் குழுக்களை அரசாங்கம் நிறுவி யிருந்தது. இக் குழுக்களில் சிலவற்றை, சாதாரண கால அரசாங்க நிருவாகத்துறை களுடன் சேர்த்தனர்; மற்றவற்றை நீக்கிவிட்டனர். 1946-ல் போர்க் காலத்திய முக்கிய நிருவாகக் குழுக்களில் சுமார் 12 மட்டுமே பின்தங்கின. இக் குழுக்களை விரைவில் கலைத்ததால் தீமைகளே விளைந்தன. இத் தீமைகளைப்பற்றிய விவரங்களைப் பின்னர்ப் பார்ப்போம். இராணுவத் துறையில்கூட அரசினர் படைக் கலைப்பு வேலையைக் கால தாமதமாகச் செய்திருக்க வேண்டும். மூன்றாண்டுகளுக்குள் அரசினர் மீண்டும் படை திரட்டலை மேற்கொள்ள வேண்டியதாயிற்று.

போர்க்காலத்துப் பொருளாதார அமைப்பை மாற்றிய தால், அதிகமாக வேலையின்மை ஏற்படவில்லை. பொருளா தாரத்தை மாற்றி யமைத்ததால் ஏற்பட்ட விளைவுகளுள் இதுவே மிகச் சிறந்ததாகும். 1920, 1921ஆம் ஆண்டுகளில் அமெரிக்காவில் வேலையின்மை இருந்தது. ஆனால், இரண்டாவது போருக்குப்பின் வேலையாட்கள் அதிகரித்தனர். ஜனாதிபதியின் பொருளியல் ஆலோசனைக் குழுவின் (President's Council of Economic Advisers) அறிக்கைப்படி வேலையில் இருந்தவர்களின்

எண்ணிக்கை 1945-ல் 54 மிலியனாக இருந்தது. இவ்வெண்ணிக்கை 1952-ல் 61 மிலியனாக உயர்ந்தது.[1] இதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. போர்க்காலச் செழிப்புப் போருக்குப் பின்பும் நீடித்தது. இச் செழிப்புக்கு மூன்று காரணங்கள் இருந்தன.

போர்க்காலத்து உற்பத்தியை மாற்றுவதற்காக, உற்பத்தியாளர்கள் ஏராளமான பணத்தைச் செலவு செய்தனர். போர்க்காலத்தில் கிடைக்காத பல பொருள்களை ஏராளமாக மக்கள் வாங்கினார்கள். ஏற்றுமதி விரைவில் மிகுதியடைந்தது. ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 20,000 மிலியன் டாலர்களாகவும், இறக்குமதியின் மதிப்பு 8,000 மிலியன் டாலர்களாகவும் இருந்தன. ஏற்றுமதிக்கு வேண்டிய நிதியில் அரைப் பகுதியை மத்திய அரசு அளித்ததால், அரசினர் செயற்கை முறையில் செழிப்பை ஏற்படுத்தினர் என்றே நாம் சொல்லவேண்டும். இச் செயற்கைச் செழிப்புக்கு வேண்டிய நிதியை அரசினர் வரிகள் மூலம் மக்களிடமிருந்து பெற்றனர். இதனால் உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்பட்டது. ரெயில்வே நிறுவனங்கள் சீரமைப்புக்காக ஆண்டுதோறும் 8 பிலியன் டாலர்களைச் செலவு செய்தன.

காங்கிரஸ், ஜி. ஐ. உரிமைப் பத்திரத் (G. I. Bill of Rights) தின்படி வேலையின்மையை ஒழிக்கவும், போர்வீரர்களுக்கு வேலை கொடுக்கவும் ஏற்பாடு செய்தது. காங்கிரஸ் மக்களுக்கு மற்றும் பல உதவிகளைச் செய்ய ஏற்பாடு செய்தது. மருத்துவசாலைகளையும் அரசினர் நிறுவினர். வேலையில்லாதவர்கள் உதவிச் சம்பளம் பெற்றனர். வேலையில்லாத பல சிறுவர்களை அரசினர் பள்ளிக்கூடங்களுக்கு அனுப்பினார்கள். அங்கு இவர்கள் நான்காண்டுகள் கல்வி பயின்றார்கள். அமைதி நிலவிய காலத்திலும் நாட்டில் இராணுவம் இருந்தது. மேலும், பல பெண்கள் போர் முடிந்ததும், தொழிற்சாலைகளைவிட்டு விலகினர். அவர்கள் போர்க்காலத்தில் தாற்காலிகமாகவே வேலையில் அமர்ந்தனர். மேற்கூறிய காரணங்களால் வேலையின்மை ஏற்படவில்லை.

பற்றுக்குறையும் பணவீக்கமும்

போருக்குப் பின் ஒரு நாட்டில் ஏற்படும் பிரச்சினைகளுள் பற்றுக்குறையும் பணவீக்கமுமே முக்கியமானவை. அமெரிக்கா இரண்டாவது போரில் மூன்றரை ஆண்டுகள் ஈடுபட்டிருந்தது. முதல் உலகப் போரில் அமெரிக்கா சுமார் 1½ ஆண்டு

[1] 'The Economic Report of the President (January, 1953)', p. 172.

காலமே ஈடுபட்டிருந்தது. முதல் உலகப் போர்க்காலத்தைவிட இரண்டாவது போர்க்காலத்தில் மக்கள் பயன்படுத்தும் பொருள்களில் கடுமையான பற்றுக்குறை ஏற்பட்டது. போர்க் காலத்தில் மக்கள் பயன்படுத்தும் பொருள்கள் அதிகமான அளவில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. ஆனால், தேவைக்கேற்ற அளவு உற்பத்தி பெருகவில்லை. ஆனால் போர்த் தளவாட உற்பத்தியை நிறுத்திவிட்டு, பொதுமக்களுக்கு வேண்டிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்ததால், அரசினர் நிலைமையை சமாளிக்க முடிந்தது. வெற்றியடைந்த தினத்திலிருந்து (V. J. Day) இரண்டாண்டுகளுக்குள் பற்றுக்குறையை நீக்கிவிட்டனர்.

ஆனால், சில பொருள்களில், குறிப்பாக மோட்டார் வண்டிகள் உற்பத்தியிலும் வீடுகளிலும் 1948ஆம் ஆண்டில் கூடப் பற்றுக்குறை இருந்தது. 1948ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் ஓராண்டுக்கு 5,000,000 மோட்டார் வண்டிகளை உற்பத்தி செய்தனர். ஆனால், இவ் வுற்பத்தி நாட்டின் தேவைக்குப் போதவில்லை. வீட்டு வசதி நிலைமை இதைவிடக் கடுமையாக இருந்தது. நான்காண்டுகளாக இராணுவத்திற்கும், தற்காப் புக்குமே நாட்டில் கட்டடங்களை எழுப்பினர். மக்கள் உபயோகத்திற்குக் கட்டடங்கள் கட்டப்படவில்லை. போருக்குப் பின் 1946, 1947ஆம் ஆண்டுகளில் 3 மிலியன் பேர்களுக்கு வீடுகள் தேவைப்படும் என்று படைதிரட்டல் அலுவலகத் தினர் கருதினர். அரசாங்க நிலையங்கள் ஆண்டுதோறும் ஒன்றரை மிலியன் வீடுகளைக் கட்டுவதற்கு இடங்களைத் தேர்ந்தெடுத்தன. ஆனால், கட்டப்பட்ட வீடுகளின் எண்ணிக்கை குறைவாகவே இருந்தது. வீடுகள் கட்டுவதற்கு வேண்டிய பொருள்களும் தொழிலாளர்களும் கிடைக்கவில்லை. வாடகைகளை அரசாங்கம் கட்டுப்பாடு செய்ததாலும் வீடுகளைக் கட்டும் தொழில் முன்னேறாமல் இருந்திருக்கலாம். கட்டடத் தொழில்களில் இருந்த இடையூறுகளை நீக்குவதற்கு, காங்கிரஸ் சபை 1946-ல் 400,000,000 டாலர்களை உதவிப் பணமாகக் கொடுத்தது; மக்களுக்கு வீடு கட்டிக்கொள்வதற்கு ஏராளமான தொகையைக் கடனாகக் கொடுப்பதற்கும் ஏற்பாடு செய்தது. ஜி. ஐ. உரிமைப் பத்திரப்படி போரிலிருந்து திரும்பிய வீரர் களுக்கு வீடு கட்டிக்கொள்ள வசதிகள் செய்து கொடுத்தனர்.

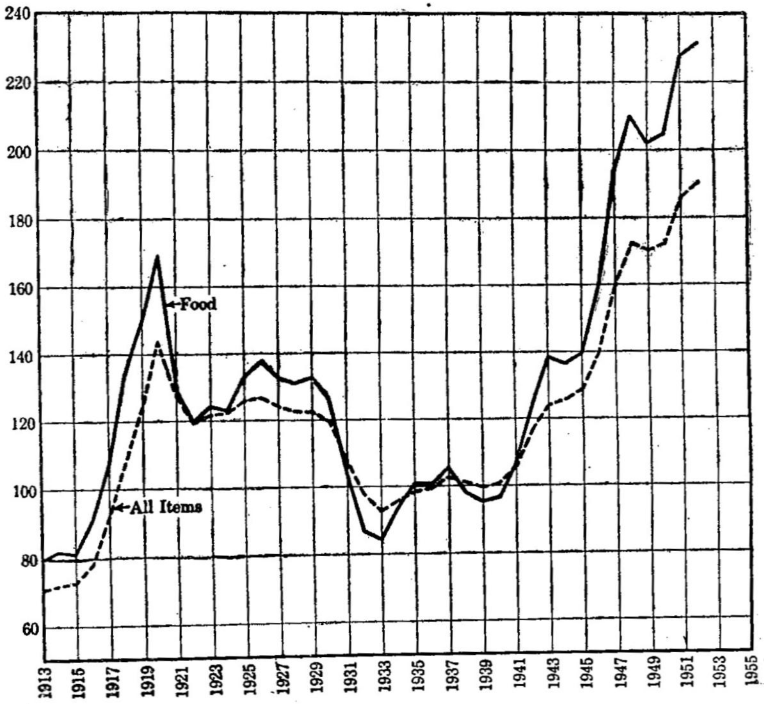
1940-லிருந்து பிறப்பு வீதம் உயர்ந்ததால், மக்கள்தொகை முன்பைவிட 19 மிலியன் அதிகமாயிற்று. 1950-ல் மக்கள் தொகை 150,700,000 ஆகவும், 1958-ல் 175,000,000 ஆகவும் இருந்தது. போர் முடிவடைந்ததிலிருந்து 1950-க்குள் 4,871,000 புதிய குடியிருப்பு இல்லங்களைக் கட்டினார்கள். இதில்

விவசாயப்பண்ணை இல்லங்கள் சேர்க்கப்படவில்லை. சில பெரிய ஊர்களில் 1950-ல் கூடப் போதிய வீடுகள் இல்லை. ஆனால், நிலைமையில் முன்னைவிடக் கணிசமான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுவிட்டது. மற்றப் பண்டங்களும் வீடுகளைப்போலவே இதே நிலையில் இருந்தன. போர்க்காலத்தில் ஏற்பட்ட பற்றாக் குறையை நீக்குவதற்காகப் போருக்குப்பின் தொழில்களைப் பெருக்கினார்கள். 1950-ல் இக் காரணத்தால் தொழில் அதிகம் பெருகவில்லை. பற்றாக்குறைகள் நீங்கிவிட்டன. கிராமாந்தரப் பகுதிகளுக்கு மின்சக்தி யளிப்பது போன்ற சில புதிய திட்டங் களையும் அமெரிக்கர்கள் செயலாற்ற ஆரம்பித்துவிட்டனர். டெலிவிஷன் போன்ற சில புதிய பொருள்களையும் மக்கள் பயன்படுத்த ஆரம்பித்துவிட்டனர். 1953-க்குள் மின்சாரத் தைப் பயன்படுத்திய வீடுகளில் 47 சதவீதத்தில் டெலிவி ஷன்கள் இருந்தன.

பற்றாக்குறையைவிடப் பணவீக்கம் சிக்கலான பிரச்சினை யாக இருந்தது. ஏனெனில் பற்றாக்குறை நாளடைவில் மறைந்தது. ஆனால், பணவீக்கத்தின் கொடுமை நீண்டகாலம் இருந்தது. 1945, 1946ஆம் ஆண்டுகளில் கொள்கையை வகுத்தவர்கள் முந்தியகால அனுபவத்தைப் பயன்படுத்திப் பணவீக்கத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்ய முடியவில்லை. அரசினர் சில்லறை விலைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்யாததால் முதல் உலகப் போர்க்காலத்திலும் அதற்குப் பின்பும் விலைகள் இரட்டித்தன. பணவீக்கம் 1925 வரை நீடித்தது. அரசினர் செலவுகளும், மக்கள் செலவுகளும் அதிகரித்தன. 1925-க்குப் பின் ஒரு நெருக்கடி ஏற்பட்டது; விலைகளும் தாழ்வடைந்தன. நடுத்தர மக்கள் வாங்கும் பொருள்களின் விலைகளுடைய குறியீட்டெண் 1913-ல் 70.7ஆக இருந்தது. இக் குறியீட்டெண் 1918-ல் 107.5 ஆகவும், 1920-ல் 143.3ஆகவும், 1921-ல் 127.7ஆகவும் இருந்தது. (1935–39=100). இக் குறியீட்டெண்ணைத் தொழி லாளர்கள்பற்றிய புள்ளிவிவரக் கழகம் (Bureau of Labour Statistics) தயார் செய்தது.

இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலத்தில் பங்கீடும் விலைக் கட்டுப்பாடும் அமலில் இருந்தமையால் முதல் போர்க் காலத்திய அனுபவம் மீண்டும் ஏற்படவில்லை. விலைகளின் குறியீட்டெண் 1940-ல் 100.2ஆகவும், 1945ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 15ஆம் தேதி 129ஆகவும் இருந்தது. முதல் உலகப் போருக்குப்பின் ஏற்பட்ட அளவு பணவீக்கம் ஏற்படவில்லை. இரண்டாவது போர் முதல் உலகப் போரைவிட நீண்டகாலம் நடைபெற்றபோதிலும், முந்திய போர்காலத்தில் இருந்த

பணவீக்கம் இரண்டாவது போர்க்காலத்தில் ஏற்படவில்லை. இரண்டாவது போர் முடிந்தபின் கட்டுப்பாடுகளை நீக்கினார்கள். விலைகளும் உயர்ந்தன. 1945-ல் விலைகளுடைய குறியீட்டெண் 128.6ஆகவும், உணவுப் பொருள்களின் குறியீட்டெண் 139.1 ஆகவும் இருந்தன. விலைகளுடைய குறியீட்டெண் 1952-ல் 189.7ஆகவும், உணவுப் பொருள்களுடைய குறியீட்டெண் 231.4ஆகவும் உயர்ந்தன. 1952-க்குப் பின்பும் பணவீக்கம்



வாழ்க்கைச் செலவு, 1913—1952 (1935—1939=100)

நீடித்தது. ஆனால், அது விரைவில் மிகுதியடையவில்லை. விலைக் கட்டுப்பாடுகளையும், முன்னுரிமை முறைகளையும் கைவிட்டதால்தான் விலையுயர்வும், பணவீக்கமும் ஏற்பட்டன. சில முக்கியமான பண்டங்கள் வேண்டிய அளவில் கிடைக்கவில்லை. மக்களுடைய (பொருள்களை) வாங்கும் சக்தி அதிகரித்து விட்டது. போர்க்காலத்தில் அரசாங்கம் பின்பற்றிய நிதிக் கொள்கையும் இதற்குக் காரணமாக இருந்தது. இக்கொள்கை மக்களுடைய (பொருள்களை) வாங்கும் சக்தியை மிகைப்படுத்தி

விட்டது. அமெரிக்க அரசாங்கம் ஐ. நா. சபையின் சீரமைப்புத் திட்டங்களையும், உதவித் திட்டங்களையும் செயலாற்றுவதற்காக வெளிநாடுகளுக்கு ஏராளமான தொகையைக் கடனாகக் கொடுத்தது. மேலும், மார்ஷல் திட்டப்படி (Marshall Plan) ஐரோப்பிய மீட்சித் திட்டத்திற்கும் ஏராளமான தொகையைக் கடனாகக் கொடுத்தது. இதனால் அமெரிக்காவில் பணவீக்கம் ஏற்பட்டது.

அரசாங்கம் மேற்கூறிய திட்டங்களைச் செயலாற்றியதால், விலைக் கட்டுப்பாடுகளை மேலும் நீட்டித்திருக்க வேண்டும். போர் உற்பத்தி சபை, வெற்றித் தினத்திற்கு முன்பே பல பண்டங்களை முன்னுரிமைப் பட்டியலிலிருந்து நீக்கிவிட்டது. 1945ஆம் ஆண்டு நவம்பர்மாதம் போர் உற்பத்தி சபை கலையும்வரை, முன்னுரிமைப் பட்டியலிலிருந்து மேலும் பல பொருள்களை அது நீக்கிவிட்டது. ஜப்பான் சரணடைந்தவுடன், அடுத்த நாள் விலை நிர்ணய அலுவலகம், பெட்ரோல், எரி எண்ணெய், டப்பாக்களில் அடைக்கப்பட்ட உணவுப் பண்டங்கள் முதலியவற்றைப் பங்கீட்டு முறையிலிருந்து நீக்கிவிட்டது. இதற்குப்பின், விலை நிர்ணய அலுவலகம் விலைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்ய முயற்சி செய்தது. ஆனால், கட்டுப்பாடுகளை மக்கள் எதிர்த்தனர். மேலும், கள்ள மார்க்கெட்டு தோன்றியது. ஆகையால், அரசினர் வெண்ணெய், இறைச்சி, செருப்பு, மோட்டார் வண்டிகள், டயர்கள் முதலிய பண்டங்களை கட்டுப்பாடுகளிலிருந்தும் பங்கீட்டு முறையிலிருந்தும் நீக்கிவிட்டனர். 1946ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் விலை நிர்ணய அலுவலகத்தைக் கலைக்கவேண்டும். அதற்குள் விலைகள் மீண்டும் உயர ஆரம்பித்ததால், ஜனாதிபதி ட்ரூமன் (Truman) இவ் வலுவலகத்தைக் கலைக்காமல் நீடிக்கவேண்டுமென்று, காங்கிரஸ் சபையைக் கேட்டுக்கொண்டார். காங்கிரஸ், ஜனாதிபதியின் கோரிக்கையை ஏற்றுக்கொண்ட போதிலும், பயனற்ற ஒரு மசோதாவை இயற்றியது. ‘சட்டமியற்றிய பின்பும் பணவீக்கம் இருப்பதை அனுமதிப்பதை விட, சட்டமியற்றாமலே பணவீக்கத்தை அனுமதிக்கலாம்’ என்று ஜனாதிபதி இச் சட்டத்தை ஏற்க மறுத்துவிட்டார். இதற்குப் பின், காங்கிரஸ் விலை நிர்ணய அலுவலகத்தை ஓராண்டு காலத்திற்கு நீட்டிக்க ஒரு மசோதாவை இயற்றியது. ஆனால், இந்த அலுவலகம், வாடகைகளைத் தவிர மற்ற விலைக் கட்டுப்பாடுகளை நீக்கும் பணியை மேற்கொள்ளவேண்டும். விவசாயப் பொருள்களுடைய விலைகளை நிலைநாட்டுவது விவசாயத் துறையின் பொறுப்பாயிற்று.

1946ஆம் ஆண்டின் முடிவுக்குள் சர்க்கரை, அரிசி, வாடகை முதலியவைகளைத் தவிர, மற்றவைகளை எல்லாம் கட்டுப் பாடுகளிலிருந்து நீக்கினார்கள். ஓராண்டு சென்றபின், வீட்டு வாடகைக் கட்டுப்பாடுமட்டும் நீடித்தது. குடியிருப்பவர்கள் சம்மதித்தால் வீட்டு வாடகையை 15 சதவீதம் உயர்த்தலாம். 1946ஆம் ஆண்டில் நடந்த தேர்தலில் குடியரசு கட்சியினர் வெற்றி பெற்றதால், ஜனநாயகக் கட்சியினர் 14 ஆண்டுகள் பெற்றிருந்த சட்டமியற்றும் அதிகாரத்தை இழந்தனர். ஜனாதிபதி ட்ரூமனுடைய (Truman) விலைக் கட்டுப்பாட்டுக் கொள்கையில் ஜனநாயகக் கட்சியினரே அக்கறை காட்ட வில்லை. குடியரசு கட்சியினர் இக் கொள்கையைச் சற்றுக்கூட ஆதரிக்கவில்லை. பணவீக்கம் மேலும் நீடித்ததால் தொழி லாளர்கள் உயர்ந்த கூலி வேண்டுமென்று கிளர்ச்சி செய்தனர். 1947ஆம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் நடந்த காங்கிரஸ் சபையின் சிறப்புக் கூட்டத்தில், ஜனாதிபதி ட்ரூமன் பணவீக்கத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்வதற்கும், ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கு உதவி செய்வதற்கும் அதிகாரங்களைக் கொடுக்கும்படி காங்கிரஸ் சபையிடம் கோரினார். காங்கிரஸ் சபை ஓரளவு அதிகாரங்களைக் கொடுத்தது. ஜனாதிபதி இவ் வதிகாரங்கள் போதாவென்று கருதினார்.

ஜனாதிபதி கூறியபடி இவ் வதிகாரங்கள் பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதற்குப் போதா. இந்த நிலையில் 1948ஆம் ஆண்டு பணவீக்கம் நீடித்தது. அதைக் கட்டுப்பாடு செய்வதற்கு ஒரு நடவடிக்கையையும் எடுக்காமல் 18ஆம் காங்கிரஸ் சபை கலைந்தது. இரு கட்சியினரும் ஆதரித்த பல கொள்கை களுக்குள் பணவீக்கத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்வதும் ஒன்றாக இருந்ததால், ஜனாதிபதி, காங்கிரஸ் சபையின் ஒரு சிறப்புக் கூட்டத்தை ஜூலை மாதம் கூட்டினார். காங்கிரஸ் சபை மீண்டும் ஜனாதிபதிக்குத் தவணைகளில் மக்கள் பொருள்களை வாங்கு வதைக் கட்டுப்பாடு செய்யவும், ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் வைத்துக்கொள்ள வேண்டிய ரொக்கத்தைப் பெருக்கு வதற்குமே அதிகாரம் கொடுத்தது. பாங்குகள் ரொக்கத்தை அதிகமாக வைத்துக்கொண்டால், தொழிலதிபர்களுக்கு மிகுதி யான தொகையைக் கடனாகக் கொடுக்கமுடியாது.

பணவீக்கம் இதே முறையில் மிகுதியடைந்தது. கொரியப் போர் இதற்குக் காரணமாக இருந்தது. 1950ஆம் ஆண்டு, செப்டம்பர் மாதம் தற்காப்பு உற்பத்திச் சட்டத்தை (Defence Production Act) இயற்றினார்கள். இச் சட்டப்படி ஜனாதிபதி மீண்டும் விலை, கூலி, கடன் கொடுத்தல் முதலியவைகளைக்

கட்டுப்பாடு செய்யலாம். பங்கீட்டு முறையையும் ஜனாதிபதி அமலில் கொண்டுவரலாம். ஜனாதிபதி ஜெனரல் எலக்ட்ரிக் கம்பெனியின் தலைவரான சார்லஸ் இ. வில்சன் (Charles E. Wilson) என்பவரைத் தற்காப்புப் படை திரட்டல் அலுவலகத்தின் இயக்குநராக (Defence Mobilization Director) நியமனம் செய்தார். பொருளாதாரத்தை நிலைப்படுத்தும் துறை (Economic Stabilization Agency) வில்சனுடைய மேற்பார்வையில் பணியாற்றியது. இத் துறையின் இரு பகுதிகள் விலைகளையும் கூலிகளையும் கட்டுப்பாடு செய்தன. 1952ஆம் ஆண்டுவரை விலைகளை நிலைப்படுத்த முடியவில்லை. 1952ஆம் ஆண்டு மொத்த மார்க்கெட்டுப் பேரங்களில் 76 சதவீதம் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டிருந்தது. அடுத்த ஆண்டு ஐசன்ஹோவர் பதவிக்கு வந்த பிறகு, வீட்டு வாடகைகள் உள்பட எல்லா விலைக் கட்டுப்பாடுகளும் மறைந்தன. இதனால், விலைகள் மீண்டும் உயர்ந்தன.

ஐசன்ஹோவர் நாட்டுப் பிரச்சினைகளைச் சிறந்த முறையில் தீர்க்க முடியவில்லை. எதிர்காலத்தில் தொழில்களுக்கு இடையூறுகள் ஏற்படாமல் இருக்க ஏற்பாடுகளைச் செய்யவும் முடியவில்லை. நாட்டில் 22 ஆண்டுகளாகப் பணியாற்றிய புனரமைப்பு நிதிக் கார்ப்பரேஷன், 1953-ல் செம்மையான முறையில் தொண்டாற்றவில்லை. இக் கார்ப்பரேஷன் சிறிய நிறுவனங்களுக்கே உதவியளித்தது.

முதல் உலகப் போருக்குப்பின் ஏற்பட்ட பணவீக்கத்தைத் தொடர்ந்து ஒரு பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்டது. இரண்டாவது போருக்குப்பின், இதுபோன்ற மந்தம் ஏன் ஏற்படவில்லை என்பதை நாம் கவனிக்கவேண்டும். 1945-க்குப் பின், ஏன் பொருளாதாரச் செழிப்பு நீடித்தது? இதற்கு நான்கு காரணங்களைக் கொடுக்கலாம்: (1) போர்த் தளவாட உற்பத்தியை மாற்றியமைப்பதற்காக ஏராளமான பணத்தைச் செலவு செய்தனர். புதிய உற்பத்தி நிலையங்களையும் ஏற்படுத்தினார்கள். (2) பொதுமக்கள் ஏராளமான பணத்தைச் செலவு செய்தனர். அவர்கள் போர்க்காலத்தில் வாங்கமுடியாத பொருள்களைப் போருக்குப்பின் வாங்கினார்கள். (3) இறக்குமதியைவிட ஏற்றுமதி மிகுதியடைந்தது. இவ் வேற்றுமதிப் பொருள்களுக்கு அரசினர் பணத்தைச் செலுத்தினர். (4) விலையுயர்வுக்குத் தகுந்தாற்போல் தொழிலாளர்கள் இயக்கங்கள் கூலிகளை உயர்த்துவதற்காகச் செய்த முயற்சி பயனளித்தது.

போருக்குப்பின் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமை

விலை யுயர்வையும், பணவீக்கத்தைத் தடை செய்வதற்குக் காங்கிரஸ் சபை நடவடிக்கைகள் எடுக்காமல் இருந்ததையும் மக்கள் வெறுத்தனர். ஆனால், பொதுமக்களுடைய இயக்கங்கள் இல்லாமையால், அவர்கள் போராட்டம் செய்ய முடியவில்லை. தொழிலாளர்கள் இயக்கங்களே விலையுயர்வை எதிர்த்துப் போராடின. தொழிலாளர்கள் இந்த முயற்சியில் தோல்வி யடைந்தபின் கூலிகளை உயர்த்தவேண்டுமென்று முறையிட்டனர். தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தில் முன்பைவிட அதிகமான அங்கத்தினர்கள் சேர்ந்தனர். 1940-ல் இவ் வியக்கத்தில் 8,500,000 அங்கத்தினர்கள் இருந்தார்கள். இவ்வெண்ணிக்கை 1947-ல் 15,400,000 ஆக உயர்ந்தது.

கூலிகளை உயர்த்துவதற்காகக் கிளர்ச்சி செய்த தொழிலாளர்கள், 1945ஆம் ஆண்டின் இறுதியிலும், 1946-லும் பல முறைகள் வேலைநிறுத்தங்கள் செய்தனர். 1946-ல் 4,700,000 தொழிலாளர்கள், 4,700 வேலைநிறுத்தங்களில் கலந்து கொண்டனர். தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழுவுடன் இணைந்திருந்த சங்கங்கள் வேலைநிறுத்தங்களை ஆதரித்தன. மோட்டார் தொழில், மின்சாரக் கருவிகள் செய்யும் தொழில், இறைச்சியைப் பாடம் செய்து அனுப்பும் தொழில், எஃகு தொழில் முதலிய தொழில்களில் ஈடுபட்டிருந்தவர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்தனர். தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தங்கள் மூலம் விலையுயர்வுக்குத் தகுந்தாற்போல் கூலிகளை உயர்த்தும் முயற்சியில் வெற்றி யடைந்தனர். விலைகள் தொடர்ந்து உயர்ந்துகொண்டே சென்றதால், 1946ஆம் ஆண்டு நிர்ணயம் செய்த கூலிகளுக்கும் நாட்டில் நிலவிய விலைகளுக்கும் பொருத்தம் இல்லை. தொழிலாளர்கள் மீண்டும் வேலைநிறுத்தம் செய்தனர். 1947-ல் மீண்டும் கூலிகள் உயர்ந்தன. 1948-ல் விலைகள் மேலும் உயர்ந்ததால் கூலிகளையும் உயர்த்தினர். கூலியை உயர்த்துவதற்காக மோட்டார் தொழிலாளர்களும், சுரங்க வேலைத் தொழிலாளர்களும், எஃகு தொழிலாளர்களும் கிளர்ச்சி செய்த போதிலும் மற்றத் தொழிலாளர்களும் இதனால் பயனடைந்தனர். கூலிகள் உயர்ந்ததற்குச் சங்கங்களுடைய கிளர்ச்சிகள் மட்டுமே காரணம் என்று சொல்ல முடியாது. பொதுவாக நாட்டில் செழிப்பு ஏற்பட்டது; இலாபம் உயர்ந்தது; வேலை வாய்ப்புகள் பெருகிவிட்டன. இதுபோன்ற பல காரணங்களும் கூலியுயர்வுக்கும் காரணமாக இருந்தன.

போர்க்காலத்தில் தொழிலாளர்களுடைய போக்கைப் பலர் கண்டனம் செய்தனர். எனவே, அரசினர் தொழிலாளர்களுடைய போர்க் காலத்திய சச்சரவுகள்பற்றிய சட்டத்தை (War Labor Disputes Act) இயற்றினார்கள். போருக்குப் பின்பும் கூலிகளை உயர்த்துவதற்காகத் தொழிலாளர் அடிக்கடி வேலை நிறுத்தம் செய்ததால், பொதுமக்கள் அவர்களைக் கண்டனம் செய்தார்கள். பணவீக்கத்திற்கும் கூலியுயர்வுக்கும் தொழிலாளர்களே காரணமாக இருந்தனர் என்று பொதுமக்கள் கருதினார்கள். தொழிலாளர்கள் தம் பொறுப்பை உணரவில்லை. அவர்கள் பணவீக்கம் மேலும் பெருகுவதற்கு உதவியாக இருந்தனர். அரசாங்கம் மிகுதியான பண்டங்களை வாங்கியது. பொருள்கள் போதிய அளவில் கிடைக்கவில்லை. விலையுயர்வை அரசாங்கம் தடை செய்யவில்லை. போர்க் காலத்திய கட்டுப்பாடுகளை நீக்குவதைத் தொழிலாளர் சங்கங்கள் எதிர்த்தன என்று தொழிலாளர் எடுத்துக் காட்டினர். மேலும், இலாபம் அதிகரித்துவிட்டதால் விலைகளை உயர்த்தாமல் முதலாளிகள் உயர்ந்த கூலிகளைக் கொடுக்கலாம் என்று தொழிலாளர்கள் வாதாடினார்கள். கூலிகள் உயராவிடில் தொழிலாளர்களுடைய நலன்கள் பாதிக்கப்படும் என்றும், வேலை நிறுத்தங்கள்மூலம் தங்களைக் காப்பாற்றிக் கொள்ள வேண்டியிருந்தது என்றும் தொழிலாளர் வாதாடினார்கள்.

போருக்குப்பின் தொழிலாளர்களுடைய சங்கங்களில் முன்பைவிட மிகுதியான அங்கத்தினர்கள் சேர்ந்தனர். இச் சங்கங்கள் கூலிகளை உயர்த்தும் முயற்சியில் வெற்றியடைந்தன. ஆனால், சங்கங்களுடைய நிலைமை வேறு சில காரணங்களால் நலிவுற்றது. 1930-க்குப்பின் தொழிலாளர்கள் சங்கங்கள் பொதுமக்களுடைய ஆதரவைப் பெற்றிருந்தன. ஆனால், இரண்டாவது போருக்குப்பின் சங்கங்கள் இவ் வாதரவை இழந்தன. சங்கங்களை எதிர்த்தவர்களுடைய பொருளாதார, அரசியல் வலிமை பெருகிவிட்டது. முதல் உலகப் போருக்குப்பின் பழைய நிலையையே போற்றும் பிற்போக்குக் கொள்கை வளர்ந்துவிட்டது. இரண்டாவது போருக்குப் பின்பும் இதே நிலை ஏற்பட்டது. சீர்திருத்தத்தையும் முற்போக்கையும் ஒருவரும் ஆதரிக்கவில்லை. போர்க் காலத்தில் நாட்டுப்பற்றை இழந்தவர்களே வேலைநிறுத்தம் செய்தனர் என்றும், போருக்குப்பின் வேலைநிறுத்தம் செய்தவர்கள் பணவீக்கத்தை வளர்த்தனர் என்றும் பொதுமக்கள் கருதினார்கள். தேசியத் தொழிலாளர்கள் சட்டம் தொழிலாளர்களுக்கு

அளவுக்கு மீறிய அதிகாரத்தைக் கொடுத்துவிட்டது என்றும், தொழிலாளர்களுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் இடையே இருந்த உறவில் ஒரு சமநிலையை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்றும் பலர் கருதினார்கள். இவர்களுடைய முயற்சி வெற்றி பெற்றது. தொழிலாளர்களை எதிர்த்தவர்கள் கூற்றுத் தவறானது என்று தொழிலாளர்கள் எடுத்துக்காட்டத் தவறினார்கள். அவர்கள் பொது மக்களுடன் நல்லுறவு கொள்ளவில்லை.

தொழிலாளர்கள் முதலாளிகளுடன் பேரம் செய்யும் சக்தியையும் இழந்தனர். மந்த காலத்தில் தொழிலாளர் களுடைய தலைவர்கள் மதிப்பை இழந்தனர். போர்க்காலத்தில் தொழிலாளர்களுடைய சிறந்த தொண்டு தலைவர்களுடைய மதிப்பை மீண்டும் வளர்த்தது. முதலாளிகளுடைய இலாபம் பெருகியதாலும், நாட்டில் செழிப்பு ஏற்பட்டதாலும், தொழிலாளர்கள் எதிர்காலத்தில் கொண்ட நம்பிக்கை வளர்ச்சியடைந்தது. குடியரசு கட்சியும் இதே நிலையில் இருந்தது. 1946ஆம் ஆண்டு நடந்த தேர்தலில் குடியரசு கட்சியினர் வெற்றியடைந்துவிட்டனர். இத் தேர்தலில் அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபரும், (A.F.L), தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழுவும் (C.I.O.), ஓர் அரசியல் கட்சியையும் தேர்தலில் ஆதரிக்கவில்லை. ஆனால், தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழுவின் அரசியல் வேலைத்துறை (Political Action Committee) 1936-லிருந்து ரூஸ்வெல்ட்டை ஆதரித்தது. ஃபெடரேஷனுடைய ஆதரவைப் பெற்ற அமெரிக்கத் தொழிற் கட்சியும், (American Labor Party), லிபரல் கட்சியும் (Liberal Party) ரூஸ்வெல்ட்டை ஆதரித்தன. 1952-ல் ஐசன்ஹோவரும் (Eisenhower), ஸ்டீவன்சனும் (Stevenson) ஜனாதிபதி பதவிக்குப் போட்டியிட்டனர். இப் போட்டியில் ஃபெடரேஷனும் தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழுவும் ஜனநாயகக் கட்சியை ஆதரித்தன.

தொழிலாளர்கள்பற்றிய கொள்கையும் கருத்துகளும் மாறியதால், 1943-ல் தொழிலாளர்களுடைய போர்க்காலத்திய சச்சரவுகள்பற்றிய சட்டத்தை (War Labor Disputes Act) இயற்றினார்கள். 1946ஆம் ஆண்டு அமலில் வந்த லீ சட்டம் (Lea Act) பாடுபடுவோர் சங்கத்தின் முறைகளைக் கண்டித்தது. அதே ஆண்டு ஹாப்ஸ் தொழிலாளர்கள் பணம் பறித்தல் எதிர்ப்புச் சட்டத்தையும் (Hobbs Anti-Racketeering Act) இயற்றினார்கள். இச் சட்டம் டீம்ஸ்டெர் சங்கத்தின் (Teamsters Union) நடவடிக்கைகளைத் தடை செய்தது. காங்கிரஸ் இயற்றிய கேஸ் சட்டத்தின் (Case Bill) பல கூறுகளைப் பிறகு

இயற்றிய டாஃப்ட் ஹார்ட்லி சட்டத்தில் (Taft Hartly Act) சேர்த்தார்கள். கேஸ் சட்டத்தை ஜனாதிபதி மறுத்த பின் காங்கிரஸ் அதை மீண்டும் இயற்றவில்லை. தொழிலாளர்களுக்கு எதிராகக் காங்கிரஸ் பல சட்டங்களை இயற்றியது. ஜனாதிபதி நேர்மைத் தொழில் தர, சட்டப்படி (Fair Labor Standards Act) நிர்ணயம் செய்யப்பெற்ற கூலியை உயர்த்த வேண்டுமென்று கூறினார். ஆனால், காங்கிரஸ் இக் கருத்தை ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. 1947வரை பணியாற்றிய ஜனநாயகக் காங்கிரஸ் மேலே குறிப்பிட்ட சட்டங்களை இயற்றியது. 1947-ல் குடியரசு கட்சியினர் பதவியேற்றபின் அவர்களும் இதே கொள்கையைப் பின்பற்றினார்கள். 80ஆம் காங்கிரஸ் சபையின் முக்கியமான நோக்கம் சட்டங்கள்மூலம் தொழிலாளர்கள் சங்கங்களை முறியடிப்பதே யாகும்.

தொழிலாளி - முதலாளி உறவுச் சட்டம்
(Labor - Management Relations Act)

தேசியத் தொழிலாளர்கள் சட்டம் (National Labor Relations Act) தொழிலாளர்களுடைய வலிமையைப் பெருக்கி விட்டது. தொழிலாளர்களுடன் முதலாளிகள் பேரம் செய்ய முடியவில்லை. இவ்விரு சாரார்களுக்குமிடையே இருந்த உறவில் ஒரு சம நிலையை ஏற்படுத்துவதற்காகவே தொழிலாளி—முதலாளி உறவுச் சட்டத்தை டாஃப்ட் ஹார்ட்லி சட்டம் (Taft Hartly Act) 1947ஆம் ஆண்டு இயற்றினார்கள். தொழிலாளர்கள் பின்பற்றிய சில முறைகள் தீய முறைகளாக இருந்தால், அவைகளை ஒழிக்க வேண்டுமென்பது அரசாங்கத்தின் எண்ணமாகும். அப்படிச் செய்தால், அமைதியான முறையில் தொழில் உற்பத்தி நடைபெறும். 1935ஆம் ஆண்டில் இயற்றிய தொழிலாளர்கள் சட்டப்படி, தொழிலாளர்கள் சங்கத்தில் சேருவதையோ அல்லது கூட்டுப் பேரங்கள் செய்வதையோ முதலாளிகள் தடை செய்ய முடியாது. அவர்கள் அப்படிச் செய்தால், தொழிலாளர்கள் தேசியத் தொழிலாளர்கள் குழுவிடம் (National Labor Relations Board) முறையிடலாம். புதிய டாஃப்ட் ஹார்ட்லி சட்டம் மேற்கூறிய சட்டத்தின் அம்சங்களை நீக்கவில்லை. ஆனால், தொழிலாளர்களுடைய நேர்மையற்ற முறைகளை இச் சட்டம் கண்டித்தது. தொழிலாளர்கள் மட்டுமல்லாமல், முதலாளிகளும், மற்றச் சங்கங்களும் தேசியத் தொழிலாளர்கள் குழுவின் உதவியை நாடலாம். அரசினர் ஒரு புதிய தேசியத் தொழிலாளர்கள் குழுவை நிறுவினர்.

(1) ஒருவன் சங்கத்தில் சேர விரும்பாவிடில் அவனைக் கட்டாயப்படுத்தி சங்கத்தில் சேர்ப்பது சட்ட விரோதமாகும்; (2) சங்கத்தில் சேராதவனுக்கு எதிராகச் சங்கங்களோ அல்லது முதலாளியோ ஓரம் காட்டுவது சட்ட விரோத மாகும். சங்கம் தனது செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தி, சங்கத்தில் சேராதவனை வேலையிலிருந்து நீக்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்யக் கூடாது; (3) கூட்டுப்பேரம் செய்வதற்குச் சங்கங்கள் மறுக்கக் கூடாது; (4) சில சமயங்களில் வேலைநிறுத்தமும் கூட்டு மறுப்பும் (Boycott) சட்ட விரோதமானவையாகக் கருதப்படலாம். முதலாளிகளை, சில முதலாளிகள் சங்கங்களில் சேரவேண்டுமென்று கட்டாயப்படுத்துவதற்காகத் தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்யக் கூடாது. அவர்களைத் தொழிலாளர்கள் சில சங்கங்களிலிருந்து விலகவேண்டுமென்றும் வற்புறுத்தக் கூடாது. இதை இரண்டாந்தரக் கூட்டு மறுப்பு (secondary boycott) என்றழைத்தனர்[1]; (5) நீதி நிருவாகத் துறையின் அலுவலர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்யக் கூடாது; (6) முதலாளிகளுடன் சங்கக் கடைகள்பற்றிய ஒப்பந்தங்கள் செய்துகொள்ளும் சங்கங்கள், அதிகமான தொகையைத் தொடக்க காலத்தில் செலுத்தவேண்டிய பணமாக வசூல் செய்யக் கூடாது; இக் கட்டணங்களை வசூல் செய்வதில் அங்கத்தினர்களிடையே ஓரம் காட்டக் கூடாது; (7) 'பணியாற்றாமலே தொழிலாளர்கள் முதலாளிகளிடம் கூலியைக் கேட்பது' (feather bedding) சட்ட விரோதமாகும்; (8) வேலைநிறுத்தம் செய்யப் போவதாக 60 நாட்களுக்கு முன்பே சங்கங்கள் முதலாளிகளுக்கு முன்னறிவிப்புக் கொடுக்க வேண்டும். முன்னறிவிப்புக் கொடுக்காமல் வேலைநிறுத்தம் செய்யும் சங்கங்கள் முதலாளிகளுடன் பேரம் செய்யவோ அல்லது ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ளவோ முடியாது. வேலை நிறுத்தத்தைப்பற்றி முன்னறிவிப்புக் கொடுத்ததிலிருந்து 30 நாள்களுக்குள் தொழிலாளர்கள் முதலாளிகளுடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்ளலாம். அவர்கள் இவ் வொப்பந்தங்களைச் செய்துகொள்ளத் தவறினால், அதை மத்திய அரசாங்க மத்தியஸ்தக் குழுவினரிடமோ (Federal Mediation and Conciliation Service) அல்லது இராச்சிய அரசின் மத்தியஸ்தக் குழுவினரிடமோ (State Mediation Board) தெரிவிக்கவேண்டும்.

[1] சங்கத்தில் சேராத தொழிலாளர்கள் செய்த பொருள்களை, மற்றத் தொழிலாளர்கள் கையாள மறுத்தனர். தொழிலாளர்கள் சச்சரவு செய்துகொண்டிருக்கும் தொழிற்சாலையில் உற்பத்தியான பொருள்களையும் அவர்கள் கையாள மறுத்தனர். இதையே சட்டம் இரண்டாந்தரக் கூட்டு மறுப்பு என்றழைத்தது. வேலைநிறுத்தம் செய்யாமல் தொழிலாளர்கள் மறியல் செய்தால் இரண்டாந்தரக் கூட்டு மறுப்புச் சட்ட விரோதமாகாது.

புதிய சட்டத்தை அமலில் கொண்டு வருவது தேசியத் தொழிலாளர்கள் குழுவின் பொறுப்பாயிற்று. இக் குழுவில் முன்பு மூன்று பேர்கள் அங்கம் வகித்தனர். ஆனால், இப்பொழுது ஐந்து பேர்கள் அங்கம் வகித்தனர். இக் குழு நடவடிக்கைகளை நிறுத்த வேண்டும் என்று தொழிலாளர்களை ஆணையிடலாம். இக் குழுவின் பொதுச் சபை உயர்நீதி மன்றத்தைத் தடை உத்தரவு போடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளலாம். சட்டத்தை மீறுவோர் தடையுத்தரவுகளுக் குட்படுவார்கள். நீதிமன்றத்தின் உத்தரவுக்குக் கீழ்ப்படிய மறுத்தவர்கள் தண்டிக்கப்படுவார்கள். அவர்கள் அபராதத்தைச் செலுத்த வேண்டி யிருக்கும் அல்லது சிறையில் தள்ளப் படுவார்கள்; அல்லது அவர்கள் இரண்டு தண்டனைகளுக்கும் உட்படுத்தப்படலாம். சங்கங்கள் தேர்தல்பற்றிய மனுக் களையும் முதலாளிகளுடைய நேர்மையற்ற முறைகளைப்பற்றிய மனுக்களையும் தேசியத் தொழிலாளர்கள் குழுவுக்கு அனுப்ப லாம். குழுவின் உதவியை நாடும் சங்கம், அதன் அமைப்பு, விதிகள், அதன் நிதிபற்றிய விவரங்கள், சங்கத்தின் அலுவலர் களின் பெயர்கள், அவர்களுடைய சம்பளங்கள் முதலிய விவரங்களைக் குழுவுக்கு அவ்வப்போது அனுப்ப வேண்டும். வட்டாரக் குழுக்களின் அலுவலர்களும், தேசியக் குழுவின் அலுவலர்களும் பொதுவுடைமைக் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் அல்ல என்றும், அக் கட்சியுடன் எவ்விதத் தொடர்பும் கொள்ள வில்லை என்றும் உறுதிமொழி கூறவேண்டும். அரசியலமைப் புடன் முரணான வழியையும், வன்முறைகளையும் பின்பற்றி அரசாங்கத்தைக் கவிழ்க்க முயற்சி செய்யவில்லை என்றும் அவர்கள் உறுதிமொழி கூறவேண்டும்.

ஒரு நிறுவனத்தில் வேலைசெய்யும் பணியாட்கள் அனைவரும் சங்கத்தில் சேரவேண்டும் என்ற ஒப்பந்தங்களைத் தடை செய்யவேண்டும் என்று பலர் முறையிட்டனர். இப்படிச் செய்திருந்தால் தொழிலாளர்கள் இயக்கம் மிகவும் நலிவுற் றிருக்கும். சட்டப்படி சங்கத்தில் சேராதவர்களை ஒரு முதலாளி வேலையில் அமர்த்தலாம். ஆனால், நிறுவனத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்கள், நிறுவனத் தொழிலாளர்கள் சங்கத்தை (Union shop) நிறுவவேண்டுமென்று முடிவுசெய்தால், சங்கத்தில் சேராத தொழிலாளி வேலையில் அமர்ந்ததிலிருந்து 30 நாள்களுக்குள் சங்கத்தில் சேரவேண்டும். நிறுவனத் தொழி லாளர்கள் சங்கம் காப்பாற்றப்பட்டபோதிலும், தடை யுத்தரவைத் தொழிலாளர்களுக்கு எதிராகப் பயன்படுத்துவ தற்குச் சட்டம் இடங்கொடுத்தது. இதனால், தொழிலாளர்கள்

பல தொல்லைகளுக்கிலக்கானார்கள். தொழிலாளர்கள் தடையுத்தரவுகளை எதிர்த்து 50 ஆண்டுகள் போராடினார்கள். கிளேட்டன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டம் தடையுத்தரவின் பயனைக் குறுகிய எல்லைகளுக்குட்படுத்தியது. நாரிஸ்-லா கார்டியா சட்டப் (Norris-La Guardia Act) படி, தடையுத்தரவுகளைச் சில குறிப்பிட்ட சந்தர்ப்பங்களிலேயே பயன்படுத்தலாம். பல ஆண்டுகள் தொழிலாளர்கள் போராடிக் கிளர்ச்சி செய்து அடைந்த உரிமையைச் சட்டம் நீக்கிவிட்டது. ஒப்பந்தத்தைத் தொழிலாளர்கள் மீறினாலும், இரண்டாந்தரக் கூட்டுமறுப்பு (secondary boycott) செய்தாலும், முதலாளிகள் தொழிலாளர்களிடம் இழப்பு ஈட்டைப் பெறுவதற்காக நீதிமன்றத்தில் வழக்குத் தொடரலாம். சங்கங்கள் சார்பில் தலைவர்கள் செய்த செயல்களுக்குச் சங்கங்கள் பொறுப்பேற்கவேண்டும். தனிப்பட்ட தொழிலாளியை நீதிமன்றம் அபராதம் செலுத்தவேண்டுமென்று கட்டளையிட முடியாது. அபராதத்தைச் சங்கமே செலுத்தவேண்டும்.

தொழிலாளர்கள் செலுத்தவேண்டிய தொகையைப் பிடித்துக்கொண்டு மீதியை அவர்களுக்கு, முதலாளிகள் கொடுக்கக்கூடாது. ஆனால், செலுத்தவேண்டிய தொகையைக் கூலியில் பிடித்துக்கொள்ளலாம் என்று தொழிலாளர்கள் எழுதிக் கொடுத்திருந்தால், முதலாளிகள் அத் தொகையைப் பிடித்துக்கொள்ளலாம். தொழிலாளர் நல நிதிக்கு (Welfare Fund) ஒப்பந்தப்படி, முதலாளிகளும் தொழிலாளர்கள் செலுத்தும் தொகைக்குச் சமமான தொகையைச் செலுத்துவதாக ஒப்புக்கொண்டால், தொழிலாளர்கள் இந்த நிதிக்குச் செலுத்தவேண்டிய தொகையைப் பிடித்துக்கொண்டு, மீதியை அவர்களுக்குக் கூலியாகக் கொடுக்கலாம். சங்கங்கள் மேற்கூறிய நிதியின் பணத்தை மத்திய அரசாங்கத் தேர்தலுக்குச் செலவு செய்யக்கூடாது.

'மக்களுடைய சுகாதாரத்தையும் நலனையும் பாதிக்கக்கூடிய' வேலைநிறுத்தங்களை அரசினர் சட்டப்படி தாமதிக்கலாம். இத்தகைய வேலைநிறுத்தங்களைத் தொழிலாளர்கள் செய்தால், ஜனாதிபதி ஒரு குழுவை நியமித்து விசாரணை நடத்தலாம். விசாரணைக் குழுவின் முடிவுகளை ஜனாதிபதி பிரசுரம் செய்யலாம். குழுவின் அறிக்கையைப் பெற்றபின், 80 நாள்களுக்குத் தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்யக்கூடாது என்று ஜனாதிபதி ஆணையிடலாம். மத்திய அரசாங்க

ஊழியர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்வதையும் சட்டம் தடை செய்தது. தொழிலாளர் சச்சரவுகளைத் தீர்ப்பதற்கும் சட்டம் ஏற்பாடு செய்தது. தொழிலாளர்கள் இலாகாவின் உறுப்பாக இருந்த அமெரிக்க மத்தியஸ்தப் பணித்துறையை (United States Circulation Service) அரசாங்கம் அரசினர் கட்டுப்பாட்டுக் குட்படாத தனிப்பட்ட அலுவலகமாக மாற்றியது. அதன் பெயரையும் ஃபெடரல் மத்தியஸ்தப் பணி அலுவலகம் (Federal Mediation and Circulation Service) என்று மாற்றியமைத்து விட்டது. இவ் வலுவலகம் தொழிலாளர்களுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் பணியாற்ற முன்வரலாம். ஆனால், இதன் முடிவுகளை அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று கட்டாயப்படுத்த முடியாது.

மேற்கூறியவை தொழிளாளி-முதலாளி உறவுச் சட்டத்தின் கூறுகள். சமத்துவக் கொள்கையுடன் இச் சட்டம் முரணாக இருந்தது. மேலும், இச் சட்டம் கூட்டுப் பேரத்தைச் சிக்கலான முறைகளுக்குட்படுத்தியது. மேலும், சட்டத்தை அமலில் கொண்டுவருவதில் காலதாமதம் ஆகும். ஆகையால், ஜனாதிபதி ட்ரூமன் இச் சட்டத்தை ஏற்க மறுத்தார். ஆனால், காங்கிரஸ் சபை அதை மீண்டும் இயற்றியது. நூறாண்டுகளாகத் தொழிலாளர்கள் போராட்டம் செய்து அடைந்த வெற்றி வீணாயிற்று என்று அவர்கள் எடுத்துக்காட்டினார்கள். தொழிலாளர்களை இச் சட்டம் அடிமைகளாக்கிவிட்டது என்றும் அவர்கள் முறையிட்டனர். ஆனால், சட்டத்தை ஆதரித்தவர்கள், சட்டம் முதலாளிகளுடைய பேரம் செய்யும் சக்தியை உயர்த்தித் தொழிலாளி-முதலாளி உறவில் ஒரு சம நிலையை ஏற்படுத்தும் என்று குறிப்பிட்டனர். தொழிலாளர்களுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் தீமை விளைவிக்கும் ஊழல்களை இச் சட்டம் நீக்கியது என்றும் இவர்கள் குறிப்பிட்டனர். சட்டத்தை ஆதரித்தவர்களும் குறை கூறினவர்களும் அதன் நலன்களையும் குறைபாடுகளையும் மிகைப்படுத்தினார்கள். ஆனால், சட்டம் ஊழல்களை மட்டும் நீக்கவில்லை. தொழிலாளர்கள் கிளர்ச்சி செய்து பெற்ற நலன்களையெல்லாம் இழந்தனர். அவர்கள் நிலைமை தாழ்வடைந்தது. 1948-ல் ஜனநாயகக் கட்சியினர் தேர்தலில் வெற்றியடைந்தபின், இச் சட்டத்தில் சிறிய மாறுதலைப் புகுத்தினர். ஜனநாயகக் கட்சியினர் இச் சட்டத்தை ரத்து செய்வதாக மக்களுக்கு வாக்குறுதியளித்திருந்தனர். 1952-ல் ஜனநாயகக் கட்சியினர் இச் சட்டத்தை ரத்து செய்வதை மீண்டும் ஆதரித்தது. குடியரசு கட்சியினர் சட்டத்தைத் திருத்தியமைக்க வேண்டுமென்று கூறினார்கள்.

தொழிலாளர்கள் சங்கங்களை இணைத்தல்

நாட்டில் செழிப்பு வளர்ந்ததாலும், மிகுதியான அளவில் தொழிலாளர்கள் தேவைப்பட்டதாலும் அவர்களுடைய சங்கங்கள் வளர்ச்சியடைந்தன. தொழிலாளர்கள் இலாகாவின் கணக்குப்படி 1953-ல் தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தில் 16,500,000 அல்லது 17,000,000 அங்கத்தினர்கள் இருந்தனர். இச் சங்கங்கள் கனடாவில் 6,000,000 உறுப்பினர்களைக் கொண்டிருந்தன. 9,500,000 பேர்கள் பெடரேஷனுடைய அங்கத்தினர்களாகவும், 5,000,000 பேர்கள் தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழுவின் அங்கத்தினர்களாகவும் இருந்தனர். மற்றவர்கள் ரெயில்வே தொழிலாளர்கள் சங்கங்களிலும், பொதுவுடைமைக் கருத்துகளை ஆதரித்தவர்கள் என்ற காரணத்தால் தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழுவிலிருந்து நீக்கப்பட்ட சங்கங்களிலும் அங்கத்தினர்களாக இருந்தனர். தொழிலாளர்கள் சங்கங்கள் சிறந்த வளர்ச்சியடையாமைக்கு டாப்ட்-ஹார்ட்லி சட்டமே காரணம் என்று சங்கங்கள் கூறின. ஆனால், இதற்கு மற்றக் காரணங்களும் இருந்தன. சிலரே சங்கங்களில் அக்கறை காட்டினர். பல தொழிலாளர்கள் சங்கங்களில் சேரவில்லை. சங்கங்களைப் பெரிய இயக்கங்களுடன் இணைப்பதைப் பலர் ஆதரிக்கவில்லை. தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழுவைச் சேர்ந்த சில சங்கங்கள் பொதுவுடைமை வாதிகள் ஆதிக்கத்தில் இருந்தன. தொழிலாளர்கள் பொதுவுடைமை வாதிகளுடைய போக்கை எதிர்க்க வேண்டியிருந்தது. 1949-50-ல் தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழு 11 சங்கங்களை (பொதுவுடைமைக் கொள்கையை ஆதரித்ததால்) இயக்கத்தைவிட்டு வெளியேற்றிவிட்டது. இச் சங்கங்களுக்கு எதிர்ப்பாக வேறு சங்கங்களையும் துவக்கியது. 16 ஆண்டுகள் தொழிலாளர்கள் சங்கக்குழுவின் தலைவராகப் பணியாற்றிய ஃபிலிப் மர்ரேயும் (Philip Murray), 27 ஆண்டுகள் பெடரேஷனின் தலைவராகப் பணியாற்றிய வில்லியம் கிரீன் என்பவரும், 1952-ல் இறந்தனர். அவர்களுக்குப்பின் வால்ட்டர் ரூதர் (Walter Reuther) என்பவரும் ஜார்ஜ் மீனி (George Meany) என்பவரும் பதவியேற்றனர்.

பெடரேஷனுடன் இணைந்திருந்த சங்கங்கள் கைவினைத் தொழிலாளர்கள் சங்கங்களாகவும், தொழிலாளர்கள் சங்கக் குழுவுடன் இணைந்திருந்த சங்கங்கள் தொழிற் சங்கங்களாகவும் இருந்தன. ஆனால், பெடரேஷனும் குழுவும் ஒரேவித அமைப்பையும் நோக்கத்தையும் கொண்டிருந்தன.

19 ஆண்டுகள் தனித்து இயங்கியபின், 1955ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் பெடரேஷனும் குழுவும் இணைந்துவிட்டன. இணைந்த இயக்கத்தின் நிருவாகக் குழுவில் ஒரு தலைவரும், ஒரு செயலரும் 27 உதவித் தலைவர்களும் பணியாற்றினர். ஜார்ஜ் மீனி (George Meany) இயக்கத்தின் தலைவரானார். 8 உதவித் தலைவர்கள் கொண்ட ஒரு சிறிய குழுவும் பணியாற்றியது.[1]

இவ்விணைப்புமூலம் தொழிலாளர்கள் சர்வாதீனங்களை ஏற்படுத்தித் தம் அரசியல் அதிகாரத்தைப் பெருக்கிக்கொள்வார்கள் என்று பலர் அஞ்சினர். ஆனால், புதிய இயக்கம் (பெடரேஷன்-குழு) சில சங்கங்களுடைய நேர்மையற்ற முறைகளைக் கண்டித்து, அவைகளைச் சிறந்த முறையில் மாற்றியமைத்தது. டீம்ஸ்டர்ஸ் சங்கம் (Teamsters Union) உள்படச் சில பெரிய சங்கங்களைப் புதிய இயக்கத்திலிருந்து வெளியேற்றிவிட்டது. சட்டம் வேலை செய்யும் உரிமையை எல்லோருக்கும் அளிப்பதால், சங்கத்தில் சேராத தொழிலாளர்களைச் சங்கம் எதிர்த்து ஒன்றும் செய்ய முடியவில்லை. 1958-ல் நடந்த இடைக்காலத் தேர்தல் காலத்தில் 18 மாநிலங்கள் வேலை செய்யும் உரிமைச் சட்டங்களைக் கொண்டிருந்தன. மேலும், ஆறு மாநிலங்களில் இச் சட்டத்தை இயற்ற முயற்சி செய்தனர். ஆனால், கன்சாஸ் இராச்சியத்தில் மட்டுமே சட்டம் இயற்றப்பட்டது.

1947-ல் டாப்ட்-ஹார்ட்லி சட்டத்தை இயற்றிய பிறகு, 1959 வரை அரசினர் வேறு தொழிலாளர்கள் சட்டத்தை இயற்றவில்லை. தொழிலாளர்களும் முதலாளிகளும் நேர்மையற்ற செயல்களில் ஈடுபட்டிருப்பதைப்பற்றி செனட் குழு விசாரணை செய்து, ஒரு அறிக்கையைத் தயார் செய்தது. இதற்குப்பின் காங்கிரஸ் சபை டாப்ட்-ஹார்ட்லி சட்டத்தைத் திருத்தியமைக்க முயற்சி செய்தது. 1959-ல் இயற்றிய சட்டம் இரண்டாம்தரக் கூட்டு மறுப்பைத் தடைசெய்தது. தொழிலாளர்கள் வேலைநிறுத்தம் செய்துகொண்டிருக்கும் தொழிற்சாலைகளில் உற்பத்தியான பண்டங்களை—சில்லறையில் விற்பனை செய்வோரை—மறியல் செய்யக்கூடாது. சங்கங்கள், தம் அமைப்பு நிதியின் நிலை, துணை விதிகள் முதலியவைகள் பற்றிய விவரங்

[1] பெடரேஷனும் குழுவும் இணைந்தபின், அவை ஆறு வர்த்தகத் தொழில் இலாகாக்களைக் கொண்டிருந்தன. 139 தேசியச் சங்கங்களும், மற்ற நாடுகளின் சங்கங்களும் புதிய இயக்கத்துடன் இணைந்திருந்தன. 48 மாநில இயக்கங்களும், 60,000 சிறிய சங்கங்களும், தேசியச் சங்கங்களும், உலகச் சங்கங்களும் புதிய இயக்கத்துடன் இணைந்திருந்தன. 800 பிராந்தியச் சங்கங்கள் புதிய இயக்கத்துடன் நேரடியாக இணைந்திருந்தன. புதிய இயக்கமாகிய பெடரேஷன்-குழு 1000 நகரங்களில் மையக் குழுக்களையும், 16,000,000 அங்கத்தினர்களையும் கொண்டிருந்தது.

களைத் தொழிலாளர்கள் துறைச் செயலாளருக்கு அனுப்ப வேண்டும். முதலாளிகளும் சங்கத்தின் அலுவலகங்களுக்குக் கொடுத்த தொகைகளைப் பற்றிய அறிக்கையைத் தொழிலா ளர்கள் இலாகாச் செயலாளருக்கு அனுப்பவேண்டும். புதிய சட்டம் பேச்சுரிமையையும், இயக்கங்களை ஏற்படுத்துவதற்கு வேண்டிய உரிமைகளையும், தொழிலாளர்கள் வெளிப்படை யாகக் கூட்டங்கள் கூட்டுவதற்கு வேண்டிய உரிமையையும் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்தது. சங்கக் கூட்டங்களில் தேர்தல் நடத்தும்பொழுது இரகசிய ஓட்டுப்பதிவு முறையைப் பின்பற்றவேண்டும். சங்கங்கள் மூன்றாண்டுக் கொருமுறை தேர்தல் நடத்தவேண்டும். தேசிய இயக்கம் ஐந்தாண்டுக் கொருமுறை தேர்தல் நடத்தவேண்டும். சங்கத்தின் அங்கத் தினர்களுடைய உரிமைகளைப் பறித்தவர்கள் அதற்காகத் தண்டிக்கப்பட்டிருந்தால், சங்கங்களில் எந்தப் பதவியையும் வகிக்கக் கூடாது. பொதுவுடைமை வாதிகளும், முன்பு பொது வுடைமைக் கொள்கையைப் பின்பற்றியவர்களும் சங்கங்களில் அதிகாரிகளாகப் பணியாற்றக் கூடாது. அரசாங்கத்திடம் 2,000 டாலர்களுக்குமேல் கடன் வாங்கியவர்களும், அரசாங் கத்தின் பணத்தைக் கையாடல் செய்தவர்களும், அதிகாரி களைப் போலவே சில கட்டுப்பாடுகளுக்குட்பட்டிருந்தனர். தேசியத் தொழிலாளர்கள் சபை மிகச் சிறிய சச்சரவுகளை மாநிலத் தொழிலாளர்கள் சபைகளின் தீர்ப்புக்கு விடும்.

புதிய சட்டம், சங்கங்களின் அங்கத்தினர்களைக் காப் பாற்றுவதற்கும், அவைகளுடைய கருவூலங்களைக் காப்பாற்று வதற்கும், சங்கங்களுடைய பணத்தைத் தம் சொந்தச் செலவு களுக்காகச் சிலர் பயன்படுத்துவதைத் தடை செய்வதற்கும் ஏற்பாடுகள் செய்யும் நோக்கத்துடன் இயற்றப்பெற்றது. தொழிலாளர்கள் இந்தச் சட்டத்தை வெறுக்கவில்லை. ஆனால், சட்டம். இரண்டாந்தரக் கூட்டு மறுப்பைத் தடைசெய்தது. இத் தடையைத் தொழிலாளர்கள் வெறுத்தனர். சிறிய சச்சரவுகளை மாநிலத் தொழிலாளர்கள் சபை தீர்த்து வைப் பதையும் தொழிலாளர்கள் விரும்பவில்லை. புதிய சட்டம் சங்கங்களுடைய வலிமையைப் பாதித்துவிடும் என்று அவர்கள் கருதினார்கள்.

குடிபுகுதல்

போருக்குப்பின் தொழிலாளர்கள் நாட்டில் அயல் நாட்டினர் குடிபுகுதலைப்பற்றிய கருத்துகளை மாற்றிக் கொள்ளவில்லை. 1952-ல் இயற்றிய மக்கரான் - வால்டர்

சட்டம் (McCarran-Walter Act) பழைய சட்டத்தைப் புதுப்பித்தது. 1924-ல் அமலில் வந்த முறை நீடித்தது. இந்த முறைப்படி ஆண்டு தோறும் ஒரு குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கையில் குடியேற்றத்தை அனுமதித்தனர். ஆண்டுதோறும் 154,657 பேர்களுக்கு மேல் அமெரிக்காவில் குடியேற முடியாது. முன்பு ஆசிய மக்களையும், பசிபிக் பகுதி மக்களையும் அமெரிக்காவில் குடியேற அனுமதிக்கவில்லை. ஆனால், இத் தடையை 1952-ல் நீக்கிவிட்டனர். இப் பகுதியிலிருந்து ஆண்டுதோறும் 2,000 பேர்களுக்குமேல் அமெரிக்காவில் குடியேற முடியாது. கிழக்கு ஐரோப்பாவிலிருந்தும், ஆசியாவிலிருந்தும், தென்கிழக்கு ஐரோப்பியப் பகுதியிலிருந்தும் அமெரிக்காவில் மக்கள் குடி புகுதலை அரசாங்கம் ஆதரிக்கவில்லை. ஆசிய, பசிபிக் பகுதியினர் ஆண்டுதோறும் 2000 பேர்களே அமெரிக்காவில் குடியேறலாம். இச் சட்டத்தைப் பலர் குறை கூறினர். நாச வேலையில் ஈடுபட்டிருப்போர் நாட்டில் குடியேறுவதைச் சட்டம் தடைசெய்தது. பொதுவுடைமைக் கட்சியினர் நாட்டில் குடியேறிய பிறகுகூட, அவர்களை அட்டார்னி ஜெனரல் நாடு கடத்தலாம். ஜனாதிபதி ட்ரூமன் இச் சட்டத்தை ஏற்க மறுத்தார். ஆனால், காங்கிரஸ் சபை இதை மீண்டும் இயற்றியது. செனட் சபையில் மசோதாவை இயற்றுவதற்கு வேண்டிய பெரும்பான்மை ஓட்டுகளுக்கு மேல் இச் சட்டம் ஒரே ஓர் ஓட்டைப் பெற்றது.

காங்கிரஸ் சபை 1948-ல் சொந்த நாட்டைவிட்டு விலகியவர்களுக்கு அமெரிக்காவில் புகலிடம் கொடுப்பதற்கு ஒரு சட்டத்தை இயற்றியது. ஆண்டுதோறும் சட்டம் குடி புகுதலை ஒரு குறிப்பிட்ட அளவில் அனுமதித்தது; இதில் 50 சதவீதத்தைச் சொந்த நாட்டைவிட்டு விலகியவர்களுக்காக ஒதுக்கியது. இச் சட்டம் அமலில் இருந்த மூன்றாண்டு காலத்திற்குள் 315,000 நாடு துறந்தவர்கள் அமெரிக்காவில் குடியேறினார்கள். 1945-ல் அமலில் வந்த மற்றொரு சட்டம் அமெரிக்கப் போர் வீரர்களுடைய அயல் நாட்டு மனைவிகளையும், அமெரிக்கப் பெண்களின் கணவர்களையும் குழந்தைகளையும் நாட்டில் குடியேற அனுமதித்தது. இவ்வாறு குடியேறுவோரின் எண்ணிக்கை, முந்திய சட்டத்தில் குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கைக்கு மேற்படலாம். இச் சட்டம் 1948வரை அமலில் இருந்தது. இச் சட்டப்படி 119,700 பேர்கள் அமெரிக்காவில் குடியேறினார்கள். 1953-ல் இயற்றிய சட்டப்படி 214,000 ஐரோப்பிய அகதிகள் நாட்டில் குடியேறினார்கள். அமெரிக்காவில் வேற்று நாட்டினர் குடிபுகுதல் முன்பைவிட எளிதாயிற்று. அகதிகளுக்கு இடர் உதவியளித்தல் சட்டப்படி ஹங்கேரியில்

1956ஆம் ஆண்டு நடந்த புரட்சிக்குப்பின் 35,000 ஹங்கேரியர்கள் அமெரிக்காவில் குடிபுகுந்தனர். 1957-ல் 326,867 பேர்கள் அமெரிக்காவில் குடிபுகுந்தனர்.

ஐ. நா. சபைமூலம் உலக நாடுகளுடன் ஒத்துழைப்பும் மார்ஷல் திட்டமும் (Marshall Plan)

போருக்குப் பின் அமெரிக்க அரசாங்கத்தின் உள்நாட்டுக் கொள்கை பிற்போக்கானதாக இருந்தது. ஆனால், வெளிநாட்டுக்கொள்கை மிகச் சிறந்ததாக அமைந்திருந்தது. ஐ. நா. சபையைத் துவக்குவதில் அமெரிக்கா மற்ற நாடுகளுக்கு ஒரு வழிகாட்டியாக இருந்தது. இது மட்டுமன்றி, உலக நாடுகளுக்கு உதவியளிக்கப் பல பொருளாதாரக் குழுக்களை அமைப்பதில் அமெரிக்கா அக்கறை காட்டியது. இக் குழுக்கள் பிறகு பொருளாதாரச் சமூகச் சபையின் (Economic and Soical Council) உறுப்புகளாகத் தொண்டாற்றின. பொருளாதாரச், சமூக சபை ஐ. நா. சபையின் மிக முக்கியமான ஒரு பகுதியாகும். 1949-க்குள் இச் சபை மக்களுடைய உரிமைகளைப் பாதுகாப்பதற்கும், பெண்டிர் நிலையை உயர்த்துவதற்கும், வேலை வாய்ப்புகளைப் பெருக்குவதற்கும், பொருளாதாரப் பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்கும், போக்குவரத்து வசதிகளைப் பெருக்குவதற்கும், மக்கள் தொகைப் பிரச்சினைகள், நிதிப் பிரச்சினைகள், முதலியவற்றைத் தீர்ப்பதற்கும் ஆராய்ச்சிக் குழுக்களை அமைத்தது. ஆசியாவுக்கும் ஐரோப்பாவுக்கும் இச் சபை சிறப்பான பொருளாதாரக் குழுக்களை நியமனம் செய்தது. இவைகளைத்தவிர உலக நாடுகளின் கூட்டுறவை வளர்க்கப் பல குழுக்களை இச் சபை நியமனம் செய்தது. இவைகளே எதிர்காலத்தில் உலக நாடுகளின் கூட்டுறவை வளர்க்க வேண்டும்.

ஐ. நா. சபையின் சிறப்பான உறுப்புகளில் பன்னாட்டுத் தொழிலாளர்கள் நிறுவனம் (International Labor Organization) ஒன்றாகும். இந்த நிறுவனம் பழைய சர்வதேச சங்கத்தின் (League of Nations) உறுப்பாகப் பணியாற்றியது. இது போர்க்காலத்திலும் பணியாற்றியது, போருக்குப்பின் 1946-ல் இது ஐ. நா. சபையுடன் இணைந்தது. இந்த நிறுவனம் அடிக்கடி மண்டல மாநாடுகளைக் கூட்டியது. தொழிற் குழுக்கள்மூலம் இது உலகத் தொழிலாளர்கள் நிலையை உயர்த்துவதற்குப் பாடுபட்டது. இது போன்ற நான்கு சிறப்பான நிறுவனங்களையும் ஐ. நா. சபையின் ஆதரவுடன் போர்க்

காலத்தில் ஆரம்பித்தனர். 1944-ல் பிரிட்டன் உட்ஸ் மாநாட்டில் (Bretten Woods Conference) புனரமைப்புக்கும் வளர்ச்சிக்கும் உதவி செய்யும் பன்னாட்டுப் பாங்கு (International Bank For Reconstruction And Development) ஒன்றை நிறுவ வல்லரசுகள் ஏற்பாடுசெய்தன. இப்பாங்கு 9,000,000,000 டாலர்களை மூலதனமாகக் கொண்டிருந்தது. பின்தங்கிய நாடுகளுக்கும், போரினால் தாக்குண்ட நாடுகளுக்கும் இந்தப் பாங்கு நிதியுதவி யளித்தது. அரசினரும், தனிப்பட்டோரும் கொடுத்த கடன் தொகைக்கு இப் பாங்கு உறுதிமொழி கூறியது. 8,800,000,000 டாலர்கள் கொண்ட மூலதனத்துடன் ஒரு பன்னாட்டு நாணய நிதியையும் (International Monetary Fund) வல்லரசுகள் ஆரம்பித்தன. இந்த நிதி உலக நாடுகளின் செலாவணிகளுடைய மதிப்பை நிலைப்படுத்தியது, பன்னாட்டு வர்த்தகத்தையும் பெருக்கியது. உணவு, விவசாய நிறுவனம் (Food and Agricultural Organisation) விவசாய உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்கும், வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதற்கும் ஏற்பாடு செய்தது. பொது மக்கள் ஆகாய விமானப் பிரயாண நிறுவனம் (Civil Aviation Organisation) ஆகாய விமானப் பிரயாணத்தின் ஆபத்துகளை நீக்குவதற்காக விமானிகள் பின்பற்ற வேண்டிய விதிகளை வகுத்தது. ஐ. நா. சபையின் விஞ்ஞானக் கலாசாரக் கல்வி நிறுவனமும் (United Nations Educational Scientific and Culture Organisation), உலகச் சுகாதார நிறுவனமும் (World Health Organisation), உலக வர்த்தக நிறுவனமும் (International Trade Organisation) உலக நாடுகளிடையே தொடர்பையும் ஒத்துழைப்பையும் வளர்த்தன. இந்த நிறுவனங்களை ஆரம்பிப்பதில் அமெரிக்காவே அதிக ஊக்கம் காட்டியது.

உலகப் பொருளாதாரத்தில் சமநிலையை ஏற்படுத்துவதற்கும், பன்னாட்டு வர்த்தகத்தைப் பெருக்குவதற்கும் பன்னாட்டு வர்த்தக நிறுவனத்தை ஆரம்பித்தார்கள். 1948-ல் நடந்த ஹவானா மாநாட்டில்தான் (Havana Conference) ப. வ. நிறுவனத்தின் சாசனத்தைத் தயார் செய்தனர். ஆனால், 1947-ல் நடந்த ஜெனிவா மாநாட்டிலேயே சுங்க வரி, வர்த்தகம் பற்றிய பொது ஒப்பந்தத்தை (சு. வ. வ. ஒ.) (General Agreement on Tariff and Trade) ஏற்படுத்திவிட்டனர். அந்த மாநாட்டில் கலந்துகொண்ட நாடுகளுள், அதிகமான அளவு அயல் நாட்டு வர்த்தகத் தொடர்புகள் கொண்ட 23 நாடுகள் 123 ஒப்பந்தங்களைச் செய்துகொண்டன. அமெரிக்காவும் 19 வர்த்தக ஒப்பந்தங்களைப் பல நாடுகளுடன் செய்துகொண்டன.

இதற்குப்பின் சு. வ. வ. ஒ. மாநாடுகள் நடைபெற்றன. 1958-ல் ஜெனிவாவில் கூடிய மாநாடு, அயல்நாட்டு வர்த்தகக் கொடுப்பல் நிலையைச் சரிக்கட்டுவதற்காக இறக்குமதியைத் தடை செய்யும் பிரச்சினையை ஆராய்ச்சி செய்தது. ஆறு ஐரோப்பியப் பொது மார்க்கெட்டு (European Common Market) நாடுகளுடன், பொது மார்க்கெட்டுத் திட்டம் அதில் சேராத நாடுகளை எப்படிப் பாதிக்கும் என்பதைப்பற்றி மற்ற நாடுகள் ஜெனிவாவில் கலந்து ஆலோசனை செய்தன. அமெரிக்காவின் சுங்க வரிகள் மிகவும் தாழ்வடைந்தன. குடியரசின் தொடக்க காலத்தில்தான் சுங்க வரிகள் அவ்வளவு தாழ்வாக இருந்தன. 1934-லிருந்து காங்கிரஸ் சுங்கவரியைக் குறைக்கும் கொள் கையைப் பின்பற்றியது. 1958-ல் காங்கிரஸ் ஜனாதிபதிக்கு மற்ற நாடுகளுடன் பரஸ்பர வர்த்தக ஒப்பந்தங்களைச் செய்து கொள்ள 11ஆவதுமுறை அதிகாரம் வழங்கியது. ஆனால், அயல் நாடுகள் சுங்க வரியை உயர்த்தி, அமெரிக்காவிலிருந்து பெறும் இறக்குமதியைக் குறைத்துவிட்டன. இறக்குமதியைக் குறிப் பிட்ட அளவுக்குட்படுத்துவது, அனுமதி முறை முதலிய கட்டுப்பாடுகள் மூலம் அமெரிக்கப் பண்டங்களின் இறக்கு மதியைக் குறைத்துவிட்டன.

ஐ. நா. சபை உலக நாடுகளின் பொருளாதாரத் தொடர்பு களையும் கூட்டுறவையும் எவ்வளவு தூரம் வளர்க்கும் என் பதைப்பற்றி நாம் இப்பொழுது ஒன்றும் கூற முடியாது. ஐ. நா. சபை உலக அமைதியைக் காப்பாற்றி, கொள்கை பற்றிய கருத்து வேற்றுமைகள் அமைதியைக் குலைக்காமல் இருக்க ஏற்பாடுகள் செய்வதைப் பொறுத்தே, உலக நாடு களின் பொருளாதாரக் கூட்டுறவும் தொடர்புகளும் வளர்ச்சி யடையும். ஆனால், போருக்குபின் உலக நாடுகள் கொள்கை யளவிலே கொண்ட கருத்து வேற்றுமைகள் உலகத்தின் அமை தியைப் பாதுகாக்கவில்லை, பாதித்துவிட்டன. ருஷியா, யால்ட்டா (Yalta), போட்ஸ்டாம் (Potsdam) ஒப்பந்தங்களை மீறித் தன் அரசியல், பொருளாதார அமைப்புகளை ஏழு கிழக்கு ஐரோப்பிய நாடுகளில் கட்டாயமாகப் புகுத்தியது. கிழக்கு ஜெர்மனியும் ருஷியாவின் ஆக்கிரமிப்புக்கு இலக் காயிற்று. கிரீஸிலும் (Greece), மற்றக் கிழக்கித்திய நாடுகளிலும், தூரக் கிழக்கிலும் ருஷியா தன் ஆதிக்கத்தை நிலைநாட்ட முயற்சி செய்தது. ‘இராணுவ பலத்துடன் ஒரு நாட்டில் சிறுபான்மையோர் செய்யும் அடக்குமுறையையும், வெளி நாடுகளின் அரசியல் ஆதிக்கத்தையும் எதிர்க்கும் எல்லா மக்களும் சுதந்திரத்துடன் வாழவிரும்பினால், அவர்களுக்கு

அமெரிக்கா உதவி புரியவேண்டும்' என்று ஜனதிபதி ட்ரூமன் கூறினர். கிரீஸ் (Greece) நாட்டுக்கு உதவியளிப்பதற்காகக் காங்கிரஸ் சபை 1947-ல் 250,000,000 டாலர்களையும், துருக்கி நாட்டுக்கு (Turkey) உதவியளிப்பதற்கு 150,000,000 டாலர்களையும் ஒதுக்கியது. இத் தொகையைப் பெரும்பாலும் இராணுவ உதவியாகவே கொடுத்தனர். 'ட்ரூமன் கொள்கை' (Truman Doctrine) மார்ஷல் திட்டமாக வளர்ச்சியடைந்தது. ஹார்வர்டு நகரில் (Harvard) அமெரிக்கச் செயலாளர் மார்ஷல் என்பவர் தமது திட்டத்தை விளக்கினர். 'பட்டினி, வறுமை, இக்கட்டான நிலை, குழப்பம் முதலியவைகளை எதிர்த்துப் போராடவும், உலக நாடுகளின் பொருளாதாரத்தைச் சீர்ப்படுத்தியமைக்கவும், அந்த நாடுகளில் அரசியல் நிலையிலும், சமூக நிலையிலும் முன்னேற்றத்தை ஏற்படுத்தவும், அங்குச் சுதந்திரத்துடன் இயங்கும் எல்லா நிலையங்களையும் பாதுகாக்கவும் அமெரிக்கா ஏற்பாடுகள் செய்யத் தயாராக இருக்கின்றது' என்று மார்ஷல் அவர்கள் குறிப்பிட்டார். இத் திட்டத்தைத் துவக்குவதற்கு ஐரோப்பிய நாடுகள் ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று அவர் குறிப்பிட்டார்.

மார்ஷல் திட்டப்படி ஐரோப்பிய நாடுகள் ஒத்துழைக்க வேண்டும், ஆக்க வேலைக்கு எல்லா உற்பத்திச் சாதனங்களையும் பயன்படுத்தவேண்டும். பொருளாதாரத் தொடர்புகளைத் தடை செய்யும் கட்டுப்பாடுகளை நீக்கி விடவேண்டும், ஐரோப்பா கண்டத்தின் தேவைகள் யாவை என்று கணக்கெடுக்க வேண்டும். அரசினர் மாநாடுகளைக் கூட்டி, எல்லோரும் வியக்கத்தக்க அளவில் விரைவாகத் திட்டத்தை ஆரம்பித்தனர். அமெரிக்கா, மேற்கு ஐரோப்பிய நாடுகளை அடிமை நாடுகளாக மாற்றி, அவைகளைத் தன் ஆதிக்கத்திற்குட்படுத்தத் திட்டம் வகுத்துள்ளது என்று ருஷியா அமெரிக்காமீது குற்றம் சாட்டியது. ருஷியா அமெரிக்காவுடன் ஒத்துழைக்க மறுத்து விட்டது. ருஷிய ஆதிக்கத்துக்குட்பட்ட நாடுகள் ருஷியாவின் கட்டளைக்குக் கீழ்ப்படிந்தன. ஆனல், அவைகள் முழுமனத்துடன் அப்படிச் செய்யவில்லை. 16 ஐரோப்பிய நாடுகள் மார்ஷல் திட்டத்தில் ஈடுபட்டிருந்தன. 1948ஆம் ஆண்டு, ஏப்ரல் மாதம் அரசாங்கம் மார்ஷல் திட்டத்தைச் செயலாற்றுவதற்கு முதல் ஆண்டு செய்யவேண்டிய செலவுக்காக 5·3 பிலியன் டாலர்களை ஒதுக்கியது. பிறகு, இத் தொகையை 6 பிலியன் டாலராக உயர்த்தியது. இத் தொகையில் சீனவுக்கும், துருக்கிக்கும், கிரீஸ் நாட்டுக்கும் இராணுவ உதவி செய்வ

தற்காக ஒரு பகுதியை அமெரிக்க அரசாங்கம் ஒதுக்கியது. இத் திட்டத்தைப் பொருளாதாரக் கூட்டுறவு நிருவாகத் துறை (Economic Co-operation Administration) அமலில் கொண்டுவர வேண்டும். பால் ஜி. ஹாப்மன் (Paul G. Hoffman) என்பவர் இத் துறையின் தலைவராகப் பணியாற்றினர். இத் துறை ஐரோப்பியப் பொருளாதாரக் கூட்டுறவுக் குழு (Committee cf European Economic Co-operation) வுடன் ஒத்துழைத்தது.

16 ஐரோப்பிய நாடுகளிலும், ஜெர்மனி நாட்டின் பிரிட்டிஷ், அமெரிக்க, பிரெஞ்சு, டீரீஸ்டு பகுதிகளிலும் ஐரோப்பிய மீட்சித் திட்டத்தைச் செயற்படுத்தினர். இத் திட்டம் பட்டினியால் வாடும் மக்களுக்கு உதவியளிப்பதோடல்லாமல், ஐரோப்பிய நாடுகளின் விவசாயத்தையும் தொழிலையும் சீர்ப்படுத்தி அமைப்பதற்கும் ஏற்பாடு செய்தது. ஐரோப்பிய மீட்சித் திட்டம் ஐரோப்பிய நாடுகளுடைய செலாவணி முறையையும் நிதியமைப்பையும் சீர்திருத்தியமைக்கவும் ஏற்பாடு செய்தது. இந் நாடுகளில் தன்னிறைவை (Self sufficiency) ஏற்படுத்துவதும் இத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். பொதுவுடைமைக் கொள்கைகளை வளர்க்கும் வறுமையையும் குழப்பத்தையும் ஒழிக்கவேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன் இத்திட்டத்தை வகுத்துச் செயலாற்றினர். திட்டத்தைச் செயலாற்ற ஆரம்பித்த ஆண்டு, வசந்த காலத்திலும், கோடை காலத்திலும் அமெரிக்கா ஏராளமான உணவுப் பொருள்களையும், விவசாயப் பொருள்களையும் ஐரோப்பாவுக்கு ஏற்றுமதி செய்தது. குளிர் காலத்திலும், இலையுதிர் காலத்திலும் நீண்ட காலத் தொழில் முன்னேற்றத்துக்கு வேண்டிய பொருள்களை அமெரிக்கர்கள் ஐரோப்பாவுக்கு அனுப்பினர்கள். மார்ஷல் திட்டம் ஒரு நீண்ட காலப் பொருளாதாரச் சூதாட்டம் போன்றது. ஆனால், அத் திட்டம் வெற்றிகரமாக இருந்தது. மூன்றரை ஆண்டுகளுக்குள் உதவி பெற்ற நாடுகளின் உற்பத்தி 25 சதவீதம் உயர்ந்தது. தொழில் உற்பத்தி 64 சதவீதமும், விவசாய உற்பத்தி 24 சதவீதமும் உயர்ந்தது. மேலும், உதவி பெற்ற நாடுகள் நெருங்கிய பொருளாதாரத் தொடர்புகள் கொண்டன. அவைகளுக்கிடையே தடையற்ற முறையில் பண்டங்கள் செலுத்தப் பட்டன. ஐரோப்பிய நாடுகளின் செலுத்தும் சங்கமும் (European Payments Union), ஸ்கூமன் திட்டமும் (Schuman Plan) ஆறு ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கு ஒரு பொது மார்க்கெட்டுப் பகுதியை ஏற்படுத்தின. எஃகையும் நிலக்கரியையும் உற்பத்தி செய்யும் நாடுகளுள் மேற் குறிப்பிட்ட ஆறு நாடுகள் மிகவும் முக்கியமானவை.

மார்ஷல் திட்டத்தைச் செயலாற்றிய பொருளாதாரக் கூட்டுறவு நிருவாகத் துறை (Economic Co-operative Administration), 12,000,000,000 டாலர்களைச் செலவு செய்தது. இதில் 5,500,000,000 டாலர்களைத் தொழில் உற்பத்திப் பண்டங்களுக்காகவும், 5,200,000,000 டாலர்களை உணவுப் பண்டங்களுக்காகவும், விவசாயப் பண்டங்களுக்காகவும், 800,000,000 டாலர்களைப் போக்கு வரத்துக் கட்டணங்களுக்காகவும் செலவு செய்தனர். ஐரோப்பிய நாடுகள் 9,000,000,000 டாலர்களைச் செலவு செய்தன. 1949-ல் வட அட்லான்டிக் ஒப்பந்தத்தை ஏற்படுத்திய பின் அமெரிக்கா, சுதந்திர நாடுகளுக்கு இராணுவ உதவி செய்வதற்காக ஏராளமான தொகையை வரவு செலவுத் திட்டத்தில் ஒதுக்கியது. 1951-ல் காங்கிரஸ் சபை பொருளாதாரக் கூட்டுறவு நிருவாகத் துறையைக் கலைத்தது. பாதுகாப்பு இலாகாவுக்கும் (Department of Defence), பரஸ்பர பாதுகாப்பு நிருவாகத்துறைக்கும் (Mutual Security Administration) அதிகமான தொகையைச் செலவு செய்ய அதிகாரம் வழங்கியது. காங்கிரஸ் இத் துறைகளுக்கு அதிகமான பணத்தையும் கொடுத்தது. 1945ஆம் ஆண்டு ஜூலை மாதத்திலிருந்து, 1952ஆம் ஆண்டின் முடிவுக்குள் அமெரிக்கா, 37·6 பிலியன் டாலர்களை அயல் நாடுகளுக்குக் கடனாகவும் நன்கொடையாகவும் கொடுத்தது. இத் தொகையைப் பெரும்பாலும் ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கே கொடுத்தது. 27·8 பிலியன் டாலர்களை நன்கொடையாகவும் 9·9 பிலியன் டாலர்களைத் திருப்பிக் கொடுக்கவேண்டிய கடனாகவும் அமெரிக்கா கொடுத்தது. பொருளாதார உதவியாகவும், இராணுவ உதவியாகவும், ஐ. நா. சபையின் புனரமைப்புத் திட்ட நன்கொடையாகவும் கொடுத்த ஏராளமான தொகைகள் மேலே குறிப்பிட்ட தொகையில் சேர்ந்துள்ளன. இங்கிலாந்துக்கு அமெரிக்கா கணிசமான தொகையைக் கடனாகக் கொடுத்தது. அமெரிக்கா ஏற்றுமதி - இறக்குமதிப் பாங்கு (Export - Import Bank), மூலமாகவும் ஏராளமான தொகைகளைப் பல நாடுகளுக்குக் கடனாகக் கொடுத்தது.

அயல்நாடுகளுடன் பொருளாதார உறவு

1889-லிருந்து 1933 வரை அமெரிக்காவின் இறக்குமதி ஏற்றுமதியைவிட அதிகமாக இருந்தது. அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தில் தங்க, வெள்ளி உலோகங்களின் ஏற்றுமதியும் இறக்குமதியும் சேர்ந்துள்ளன. 1934-லிருந்து 1940 வரை ஏற்றுமதியைவிட இறக்குமதி அதிகமாக இருந்தது. 1941-க்குப்பின்

அமெரிக்கா நேச நாடுகளுக்கு உதவியளித்ததால், இறக்குமதியைவிட ஏற்றுமதி அதிகரித்தது. ஆனால், அயல்நாட்டுக் கொடுப்பல் நிலை (Balance of Payments) இந்த நிலையைக் காட்டவில்லை. 1942ஆம் ஆண்டையும், 1945 முதல் 1950வரையிலும் உள்ள ஆண்டுகளையும் தவிர, அயல்நாட்டுக் கொடுப்பல் நிலை அமெரிக்காவுக்குச் சாதகமாகவே தோற்றமளித்தது. அமெரிக்கா லெண்டு-லீஸ் (Lend Lease) திட்டப்படியும், ஐ.நா.சபையின் புனரமைப்புத் திட்டப்படியும், அயல்நாடுகளுக்கு ஏராளமான அளவு உதவிசெய்தபோதிலும், அயல்நாட்டுக் கொடுப்பல் நிலை சாதகமாகவே தோற்றமளித்தது. அமெரிக்கர்கள் வெளிநாடுகளில் முதலீடு செய்த மூலதனத்தையும் இலாபத்தையும் பெற்றனர். இவைகளும் அயல்நாட்டுக் கொடுப்பல் நிலையில் சேர்ந்துள்ளன.

1935-லிருந்து 1940-க்குள் அமெரிக்காவின் முதலீடு ஒரு சிக்கலான பிரச்சினையாக இருந்தது. ஒரு நாட்டின் அயல்நாட்டுச் சொத்துகளை மதிப்பீடு செய்வது கடினமாக இருந்தது. இச் சொத்துகள்பற்றிய அரசினர் ஆவணங்கள் ஒன்றுக்கொன்று ஒவ்வாதவையாக இருந்தன. 1939-லிருந்து 1945 வரை வேற்று நாட்டினருடைய அமெரிக்க முதலீடு, அமெரிக்காவின் அயல்நாட்டு முதலீட்டைவிட அதிக மதிப்பைக்கொண்டிருந்தது. அதாவது, குறுகிய காலக் கடனையும் முதலீட்டில் சேர்த்தால், அயல்நாட்டினருக்கு அமெரிக்கர்கள் தொகை, அவர்கள் அமெரிக்கர்களுக்குச் செலுத்த வேண்டிய தொகையைவிட அதிகமாக இருந்தது. போருக்குப்பின் இந்த நிலை மாறியது. 1920-லிருந்து 1935 வரை இருந்த நிலைமை மீட்சியடைந்தது. 1958-க்குள் அயல்நாடுகளில் அமெரிக்கா செய்திருந்த முதலீட்டின் மதிப்பு 49 மிலியன் டாலராக இருந்தது. அயல்நாட்டினர் இத் தொகையைவிட 17.9 மிலியன் டாலர்கள் குறைவான தொகையையே அமெரிக்காவில் முதலீடு செய்திருந்தனர்.

உலகப் போருக்குப் பின் அமெரிக்கப் பொருளாதாரம்

இரண்டாவது போர் முடிந்ததும் பொருளாதார மந்தம் ஏற்படவில்லை. ஆனால், போருக்குப்பின் விலைவாசிகள் சில சமயங்களில் குறைந்ததால் பொருளாதார முன்னேற்றம் தடைபட்டது. 1948-49-லும், 1953-54-லும், 1957-58-லும் விலைகள் குறைந்தன. ஆனால், கடந்த 15 ஆண்டுகள் செழிப்பான காலமாகவே இருந்தது. 1900-லிருந்து ஆண்டுதோறும் மொத்தப் பொருளுற்பத்தி ஓராண்டுக்கு மூன்று சதவீதமாகப்

பெருகியது. 1948-லிருந்து இந்த உற்பத்திப் பெருக்கம் 4 சத விதமாக உயர்ந்தது. 'மதிப்பு மாறாத' டாலர்களைக்கொண்டு செய்த மதிப்பீட்டுப்படி, 1929-ல் மொத்த உற்பத்தியின் மதிப்பு 196 மிலியன் டாலர்களாகவும், 1958-ல் 438 மிலியன் டாலர்களாகவும் இருந்தன. 1880-ல் ஒரு தொழிலாளி ஒரு வாரத்தில் சராசரி 63 மணி நேரம் வேலை செய்தான்- 1958-ல் அவன் 42 மணி நேரமே வேலை செய்தான். எனினும், மொத்த உற்பத்தி பெருகியது. தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்தவர்களுடைய வேலை நேரம் வாரத்திற்கு 42 மணி நேரத்தைவிடக் குறைந்திருந்தது. நாடு கொண்டிருந்த கச்சாப் பொருள்களின் அளவு குறைந்துவிட்டது. குறிப்பாக உலோகம், பெட்ரோலியம் போன்ற பொருள்களின் அளவு மிகவும் குறைந்து விட்டது.

போர்க்காலத்தில் பொதுமக்கள் பல பண்டங்களை வாங்க முடியவில்லை. போர் முடிந்தபின் அவர்கள் இப் பண்டங்களை அதிகமான அளவில் வேண்டினர். உற்பத்தியாளர்கள் போர்க் காலத்திய உற்பத்தியை மாற்றி, அமைதி நிலவும் காலத்தில் தேவைப்படும் பொருள்களை உற்பத்தி செய்தனர். போர்க் காலத்தில் வரிகள் உயர்ந்தபோதிலும், மக்கள் கணிசமான தொகையைச் சேமித்து வைத்திருந்தார்கள். போர் முடிந்த பின் அவர்கள் இத் தொகையைப் பயன்படுத்திப் பொருள்களை வாங்கினார்கள். இதன் விளைவாக அமைதிக் காலத்தில் மக்கள் பயன்படுத்தும் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் பணியில் ஈடுபட்டிருப்போரின் எண்ணிக்கை பெருகியது. 1945-ல் வேலையில் அமர்ந்திருப்போரின் எண்ணிக்கை 52,000,000 ஆக இருந்தது. இவ்வெண்ணிக்கை 1958-ல் 65,000,000 ஆகப் பெருகியது. இதில் மூன்றில் ஒரு பகுதியினர் பெண்களாக இருந்தனர். மக்கள் தொகை பெருகியதாலும், மக்களுடைய ஆயுள்காலம் நீண்டதாலும் அவர்கள் மிகுதியான அளவில் பண்டங்களை வாங்கினார்கள். மக்கள்தொகைப் பெருக்கத்தைத் தவிர உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு வேறு காரணமொன்றும் இருந்தது. 1879-ல் தொழிற்சாலைகளில் பணியாற்றிய ஒரு தொழிலாளி 1-25 குதிரை ஆற்றலைப் (horse power) பயன்படுத்தினான். 1958-ல் அவன் பயன்படுத்திய குதிரை ஆற்றல் பத்தாகப் பெருகிவிட்டது.

கடந்த பத்தாண்டுகளில், நாடு அதுவரை கண்டிராத அளவு தொழில் நுட்பமும், ஆராய்ச்சியும், புதிய கண்டுபிடிப்புகளும் பெருகின. விஞ்ஞானிகள், மின்சாரம், மோட்டார் வண்டிகள் உற்பத்தி, ஆகாய விமானங்கள், ரேடியோ

முதலியவைபற்றிய பழைய ஆராய்ச்சிகளை நீடித்து நடத்தியதோடல்லாமல், அணுசக்தி, மின்னணுவியல் (Electronics), செயற்கைத் துணி, பிளாஸ்டிக் பொருள்கள், புதிய உலோகங்கள் முதலியவைபற்றிய புதிய ஆராய்ச்சியையும் செய்தனர். இரசாயன வல்லுநர்களும், மருத்துவ விஞ்ஞானிகளும் மக்களுக்குப் பேருதவியாக இருக்கும் பல தடுப்பு மருந்துகளை மிலியன் கணக்கான டாலர்களைச் செலவு செய்து உற்பத்தி செய்தனர். தனிப்பட்டோரும் அரசினரும் ஆண்டுதோறும் சுமார் 6 மிலியன் டாலர்களை, ஆராய்ச்சி செய்வதற்காகச் செலவு செய்தனர். புதிய கண்டுபிடிப்புகளால் பலர் நீண்ட நாட்களாக செய்துவந்த தொழிலைவிட்டு விலகவேண்டியதாயிற்று. ஆனால், புதிய வேலை வாய்ப்புகள் பெருகின. பலர் புதிய வேலைகளைச் செய்வதில் பயிற்சி பெற்றனர். இக் கண்டுபிடிப்புகளைத் தொடர்ந்து, பொருள்களைப் பயன்படுத்தும் பொதுமக்களுடைய பழக்க வழக்கங்களும் மாறுபாடடைந்தன. விஞ்ஞானமும் ஆராய்ச்சியும் வளர்ச்சியடைந்தன. தொழிலகங்கள் நேர்த்தியான கருவிகளையும், தானாக இயங்கும் எந்திரங்களையும் பயன்படுத்தின, ஆகையால், மிகுதியான தொழிலாளர்கள் சில துறைகளில் தேவைப்படவில்லை. ஆனால், தொழிலாளர்கள் படை பெருகிக் கொண்டே செல்கின்றது.

பொருளாதார உலகம் மாறுபாடடையாமல் ஒரே நிலையில் இராது. புதிய பொருள்களும், புதிய முறைகளும் சில தொழில்களின் செழிப்பையும் வளத்தையும் பெருக்கி விட்டன. ஆனால், சில தொழில்கள் நலிவுற்றன. போருக்குப் பின் ரெயில்வே நிறுவனங்கள் ஆண்டுதோறும் ஒரு மிலியன் டாலர்களைச் செலவுசெய்து, பணியாட்களுக்குப் பல நன்மைகளைச் செய்தன. ஆனால், இந்த நிறுவனங்கள் மோட்டார் வண்டிகளுடைய போட்டியையும், ஆகாய விமானங்களுடைய போட்டியையும், சமாளிக்க வேண்டியதாயிற்று. இருப்புப் பாதைக் கம்பெனிகளுடைய தொழில் குன்றியது. அவைகளுடைய வருமானம் குறைந்துவிட்டது. 1958-ல் இருப்புப் பாதைக் கம்பெனிகளுள் மிகப் பெரிய இரண்டு கம்பெனிகளும், பல சிறிய நிறுவனங்களும் இலாபகரமான முறையில் தொழில் நடத்த முடியவில்லை. கண்டத்தின் குறுக்கில் ஒரு கோடியிலிருந்து மற்றொன்றுக்கு இருப்புப்பாதைகளை அமைத்த சில நிறுவனங்கள் இலாபம் அடைந்தன. ஆனால், நிலைமை எப்படி மாறும் என்று ஒருவரும் சொல்ல முடியாதபடி இருந்தது.

1959-ல் தோன்றிய செயின்டு லாரன்ஸ் கடல்வழி (St. Lawrence Seaway) மேலும், ரெயில்வே தொழிலே பாதிக்கலாம். இரண்டாவது போருக்குப் பின் முன்னேறிய கடல்வழிப் போக்குவரத்தைக் கனடா நாடு 1951-ல் துவக்கியது. அமெரிக்கா இதை 1954-ல் ஆரம்பித்தது. மாண்ட்ரீல் (Montreal) நகரத்திலிருந்து, ஈரி ஏரி வரையில் (Lake Erie) உள்ள கால்வாயை ஆழமாகவும் அகலமாகவும் அமைத்த தால், அட்லான்டிக் கடலில் செல்லும் கப்பல்கள், உள் நாட்டில் 2,200 மைல்கள் சென்று சுப்பீரியர் ஏரியை அடைய லாம். வில்லி-டோண்டெரோக் கால்வாயின் நீளம் 10 மைல்கள் ஆகும். இதுவும் ஒரு கடல்வழிக் கால்வாயாகும். இக் கால் வாய்க்கு செயின்ட் லாரன்ஸ் ஏரியிலிருந்து (St. Lawrence Lake) நீரை அனுப்புகின்றனர். இத் திட்டத்தின்மூலம் உற்பத்தியாகும் மின்சாரத்தை அமெரிக்காவும் கனடாவும் பகிர்ந்து கொள்கின்றன.

பின்னேக்கிய பார்வை

மூன்றரை நூற்றுண்டுகளில் அமெரிக்க வரலாற்றில் நிகழ்ந்தவற்றை நாம் இதுவரை பார்த்தோம். தலைமுறை தலைமுறையாக அமெரிக்கர்கள் மேற்குப் பகுதியை நோக்கிச் சென்று, கண்டம் முழுவதையும் தம் ஆதிக்கத்துக்குட்படுத்தி, நிகரற்ற ஒரு நாகரிகத்தை நாட்டில் வளர்த்து, எதிர்கால மக்களுக்கு அதை அளித்தார்கள். அமெரிக்காவில் முதன் முதலில் குடியேறிய புராதன விவசாய மக்கள், அங்குக் கிடைத்த ஏராளமான கச்சாப் பொருள்களைக்கொண்டு நாட்டின் பொரு ளாதார வாழ்க்கையை வளப்படுத்தி, மனித சமுதாயம் கண்டறிந்த எல்லாத் துறைகளிலும் அரிய சாதனைகளைச் செய்துவிட்டனர். முதன்முதலில் அமெரிக்கர்கள் பொரு ளாதாரச் சுதந்திரத்துடன் வாழவில்லை, பின்னர்ப் பொரு ளாதார, அரசியல் சுதந்திரங்களைப் பெற்று, அமெரிக்கா உலக நாடுகளுள் ஒரு தலை சிறந்த இடத்தைக் கைப்பற்றியது, இரண்டு உலகப் போர்களிலும் அமெரிக்காவின் உதவியைப் பெற்ற பின்பே, நேச நாடுகள் வெற்றியடைந்தன. ஏராள மான கச்சாப்பொருள்களும் உற்பத்தி வாய்ப்புகளும் உள்ள ஒரு நாட்டை மனித சமுதாயத்தின் நலனுக்காகப் பயன்படுத்திய கதை என்றே நாம் அமெரிக்காவின் பொரு ளாதார வரலாற்றைக் கூறலாம். இரண்டு உலகப் போர்களால் தாக்குண்ட உலக நாடுகளுக்குப் பொருளாதாரச் சீரமைப்புக்கு வேண்டிய வசதிகளையும் நிதியுதவியையும் அமெரிக்கா ஒன்றுல் தான் கொடுக்க முடிந்தது.

ஐரோப்பிய நாடுகள் அமெரிக்காவுடன் நல்லுறவு கொள்ள வேண்டும், அமெரிக்காவை ஆதரிக்க வேண்டும் என்பதை நாட்டு மக்கள் அனைவரும் உணர்ந்தனர். ஆனால், அமெரிக்கா இதற்காகப் பின்பற்றிய முறைகள் செம்மையானவை அல்ல. அரசினர் வீண் செலவுகளைச் செய்தனர்; உயர்ந்த மதிப்புள்ள கச்சாப் பொருள்களை வீணாக்கினார்கள். அரசினர் தலையிடாக் கொள்கைக் காலத்தில் (Era of Laissez Faire) மக்கள் பொருள்களை மேலே குறிப்பிட்டபடி சேதப்படுத்தினார்கள். ஆனால், பூரணமான தலையிடாக் கொள்கையை எந்த அரசாங்கமும் பின்பற்ற முடியாது. அமெரிக்காவிலும் அரசினர் பூரணமான தலையிடாக் கொள்கையை என்றுமே பின்பற்றியதில்லை. குடியாட்சிக் காலத்தில் (Colonial period) பூரணமான தலையிடாக் கொள்கையை அரசாங்கம் பின்பற்ற வில்லை. மக்களுடைய பொருளாதார வாழ்க்கையின் எல்லாக் கூறுகளையும் அரசினர் குடியாட்சிக் காலத்தில் அரசினர் இயற்றிய சட்டங்கள் கட்டுப்பாடு செய்தன. தலையிடாக் கொள்கை 19ஆம் நூற்றாண்டில் வளர்ச்சியடைந்தது. இக் கொள்கையை அரசாங்கம் பின்பற்றிய காலத்தில்கூட மத்திய அரசாங்கமும், இராச்சிய அரசாங்கங்களும் போக்குவரத்துத் தொழிலுக்கு உதவியளித்தன. மத்திய அரசும், மாநில அரசு களும் பாங்கு முறையையும் கட்டுப்பாடு செய்தன. ஆனால், 20ஆம் நூற்றாண்டில் அமெரிக்கா தலையிடாக்கொள்கையைக் கைவிட்டது. 20ஆம் நூற்றாண்டின் பிரச்சினைகளைத் தலை யிடாக் கொள்கை மூலம் தீர்க்க முடியவில்லை.

தலையிடாக் கொள்கையை அரசாங்கம் புறக்கணித்த தற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. பல வகுப்பினர் அரசாங்க உதவியையும், பாதுகாப்பையும் நாடினார்கள். உற்பத்தி யாளர்கள் பொதுமக்களுடைய நலன்களைப் புறக்கணித்துச் சர்வாதீனங்களை வளர்த்தனர். ஆகையால், அரசாங்கம் மக்க ளுடைய பொருளாதார விவகாரங்களில் தலையிட வேண்டிய தாயிற்று. தடையற்ற போட்டி, தொழிலுக்கு உகந்ததல்ல என்பதை உணர்ந்த உற்பத்தியாளர்கள் போட்டியை நீக்கித் தொழில் நிறுவனங்களை இணைத்தனர். இதன் விளைவாக மக்க ளுடைய பொருளாதார வாழ்க்கையும் சமூக வாழ்க்கையும் சிக்கலாகிவிட்டபடியால், அரசாங்கக் கட்டுப்பாடுகள் இன்றி யமையாதவையாக ஆகிவிட்டன.

நமது நாடு மேலும் வளர்ச்சியடைந்தபொழுது, ஐரோப்பிய நாடுகளில் தோன்றிய பொருளாதார, சமூகப் பிரச்சினைகள் நமது நாட்டிலும் தோன்றின. நமது பொருளா

தாரம் வளர்ச்சியடைந்ததால், மக்கள் மேலும் மேலும் நகரங்களிலேயே வாழ்ந்தனர். பல பொருளாதார வகுப்புகளைச் சேர்ந்தவர்கள் புதிய வகுப்புணர்ச்சியைப் பெற்றனர். ஆனால், நாடு முழு வளர்ச்சி பெற்ற பின் அரசினர் பல குறைபாடுகளை நீக்கினார்கள். இயற்கை உற்பத்திச் சாதனங்களைச் சேதப்படுத்துவதைத் தடை செய்தனர். மக்களுடைய வாழ்க்கைத்தரம் உயர்ந்தது. அவர்களுடைய வருமானம் பெருகியது. குறைந்த வருமானமுடையவர்களுடைய வருமானம் பெருகியது. மக்கள் இப்பொழுது சிறந்த உடைகளைப் பயன்படுத்துகின்றனர்: சிறந்த உணவை உட்கொள்ளுகின்றனர்; தொழிலாளர்களுடைய வேலை நேரம் குறைந்துவிட்டது. அவர்கள் வசதியுடன் வாழ்கின்றனர்.

கடந்த 25 ஆண்டுகளில் சில துறைகளில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றம், பொருளாதார அமைப்பு முழு வளர்ச்சி பெற்ற பின்பும் ஏற்பட்டது. பொருளாதாரம் முழு வளர்ச்சி பெற்ற பின் ஏற்பட்ட முன்னேற்றம் வியக்கத்தக்கதாகும். அமெரிக்காவின் எதிர்காலத்தைப்பற்றி நாம் எதையும் திட்டவட்டமாகச் சொல்லமுடியாது. உலக நாடுகளிடையே நல்லுறவு ஏற்பட்டால், அவை தற்காப்புக்காகச் செய்யும் செலவைக் குறைக்கலாம். அணுசக்தியை ஆக்கவேலைகளுக்குப் பயன்படுத்தினால், மக்களுடைய வாழ்க்கைத்தரம் உயரும். தொடர்ந்த பொருளாதார வளர்ச்சியும் ஏற்படும். ஆனால், இதற்கு உலக நாடுகள் சுதந்திரமாக வாழவேண்டும். அறிவுள்ள தன்னலமற்ற தலைவர்கள் உலக நாடுகளை ஆட்சி செய்யவேண்டும். தனிப்பட்டோருடைய உற்பத்தியை ஆதரிக்க வேண்டும். இன்றியமையாத கட்டுப்பாடுகளையும் அமலில் கொண்டுவர வேண்டும்.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

'The Economic Report of the President'. Transmitted to Congress, January, 1953, pp. 1–27.

Mills, H. A. (மில்ஸ், எச். ஏ.) and Brown, E. C., 'From Wagner Act to Taft-Hastley', chap. 16.

Galbraith, J. K. (கால்பிரைத், ஜே. கே.), 'The affluent Society.'

Slichter, S. H. (ஸ்லிச்சர், எஸ். எச்.), 'What is Ahead for American Business ?'

கலைச்சொல் அகராதி

(ஆங்கிலம்—தமிழ்)

A

Accelerator — வேகவிசை
Acceptance Houses — ஏற்பகங்கள்
Agricultural Mortgage Corporation — விவசாய அடைமானக் கார்ப்பரேஷன்

B

Balance of payments — அயல்நாட்டுக் கொடுப்பல் நிலை
Balance of trade — அயல்நாட்டு வர்த்தகக் கொடுப்பல் நிலை
Banks — பாங்குகள்
Bank Charter Act — பாங்கு சாசனச் சட்டம்
Bank of International Settlements — உலக பாங்கு
Bank of England — இங்கிலாந்தின் தலைமை பாங்கு
Bank rate — மைய பாங்கு வீதம் அல்லது பாங்கு வீதம்
Barter — பண்டமாற்று முறை
Bilateralism — இருமுக வாணிகம்
Bills of exchange — வாணிக உண்டியல்கள்
Black Market — கள்ள மார்க்கெட்டு அல்லது கறுப்பு மார்க்கெட்டு
Booms — பொருளாதார வீக்கம்
Branch banks — கிளைபாங்குகள்
Budget — வரவு-செலவுத் திட்டம்

C

Capital — மூலதனம்
Cheques — செக்குகள்

Civil service — பொதுப் பணித்துறை
Clearing House — செக்கு தீர்வகம்
Coins — நாணயங்கள்
Collateral securities — துணையீட்டு அடைமானப் பொருள்
Consols — கன்சோல் பத்திரங்கள்
Consumers — துய்ப்போர்
Consumption function — துய்ப்புத் தொடர்பு
Controls — கட்டுப்பாடுகள்
Convertibility of currencies — செலாவணிகளை மாற்றுவது
Cost — அடக்கச் செலவு
Cost inflation — அடக்கச் செலவுப் பணவீக்கம்

D

Death duty — மரண வரி அல்லது சொத்துப் பேறு வரி
Demand — தேவை
Depreciation of capital — மூலதனப் பொருள்களின் தேய்மானம்
Devaluation — மறைமுக நாணய மதிப்புக் குறைப்பு
Dictatorship — சர்வாதிகாரம்
Diminishing returns — குறைந்துசெல் விளைவு விதி
Discount house — தள்ளுபடி நிலையம்
Distribution of Income — வருமானப் பங்கீடு
Dividend — இலாப ஈவு
Division of Labour — சிறப்புத் தேர்ச்சி அல்லது சிறப்பாக உற்பத்தி செய்தல்
Dollar — டாலர்
Dumping — டம்பிங்

E

Elasticity — நெகிழ்ச்சி – தேவை, அளிப்பு இவற்றின் நெகிழ்ச்சி
Eligible papers — தகுதியுள்ள அடைமானப் பத்திரங்கள்
Equality — சமத்துவம்
European Payments Union — ஐரோப்பியச் செலுத்துவோர் சங்கம்
Exchange control — நாணயமாற்றுக் கட்டுப்பாடு

Exchange equalisation account — பரிவர்த்தனைச் சமன் காப்பு நிதி

Exchange rate — நாணயமாற்று விதம்

F

Federal Reserve Board — ஃபெடரல் ரிசர்வ் குழு

Fiduciary note issue — நம்பிக்கை வெளியீடு

Financial Corporation for Industry — தொழில் நிதிக் கார்ப்பரேஷன்

Full employment — வேலைநிறைவு

G

Gold standard — பொன் நாணயத் திட்டம்

H

Hire-purchase system — தவணைமுறைக் கடன்

Hoarding — பதுக்குதல்

Holding company — ஓல்டிங் கம்பெனி

I

Immigration — குடிபுகுதல்

Imperial preference — பேரரசுச் சலுகை அல்லது சாம்ராஜ்யச் சலுகை

Income — வருமானம்

Income tax — வருமான வரி

Index numbers — குறியீட்டெண்கள்

Industrial and Commercial Finance Corporation — தொழில் வர்த்தக நிதிக் கார்ப்பரேஷன்

Inflation and deflation — பணவீக்கம், பணச்சுருக்கம்

International Monetary Fund — பன்னாட்டு நாணய நிதி

International trade — பன்னாட்டு வர்த்தகம்

Investment — முதலீடு

Investment intermediaries — முதலீட்டு (அல்லது) நிதி நிலையங்கள்

Investment trusts — முதலீட்டு டிரஸ்டு

Issuing houses — வெளியீட்டகங்கள்

L

Laissez faire — தலையிடாக் கொள்கை

Legal tender — சட்டபூர்வமான செலாவணி

Lquidity — ரொக்கத்தன்மை

M

Marginal productivity — இறுதிநிலை உற்பத்தி
Mercantilism — மெர்க்கண்டலிசம்
Mobility of labour — தொழிலாளர்களின் இடப்பெயர்ச்சி
Money — பணம்
Monopoly — சர்வாதீனம்
Multiplier — பெருக்கி

N

National Health Service — தேசீயச் சுகாதாரப் பணி
National Income — தேசீய வருமானம்
National recovery programme — தேசீய மீட்சித் திட்டம்
Nationalisation — தேசீயமயமாக்குதல் அல்லது நாட்டுடைமை ஆக்குதல்
New issue market — புதிய வெளியீட்டு மார்க்கெட்டு

O

Open market operations — வெளிமார்க்கட்டு நடவடிக்கை

P

Payments — செலுத்துதல்
Planning — திட்டம் வகுத்தல்
Population — மக்கள்தொகை
Pound sterling — பவுன் ஸ்டெர்லிங்
Price mechanism or Price system — விலைவாசி முறை
Priority — முன்னுரிமை
Private enterprise — தனியாகத் தொழில் செய்தல்
Profit — இலாபம்
Protection — தொழிலுக்குப் பாதுகாப்பளித்தல்
Public sector — பொதுத்துறை
Public works — பொது வேலை
Purchasing power parity — வாங்குதிறன் சமநிலை

Q

Quantity theory of money — பணப்பரிமாணக் கோட்பாடு

R

Rationing — பங்கீட்டு முறை
Rent — வாரம்
Reserves — காப்பு நிதிகள்

S

Salaries — சம்பளங்கள்
Savings — சேமிப்பு
Social services — சமுதாயப் பணிகள்
Speculation — ஊகவாணிகம்
Stagnation — தேக்கம்
Sterling area — ஸ்டெர்லிங் பகுதி
Stock exchange — பங்குமாற்று நிலையம்
Stocks — பங்குகள்
Subsidy — உதவிப் பணம்
Sunspot — சூரியனில் புள்ளி

T

Tariff — சுங்கவரி
Taxation — வரிவிதித்தல்
Term loans — தவணைக் கடன்கள்
Thrift — சிக்கனம்
Trade Board — வர்த்தகக் குழு
Trade cycle — வர்த்தகச் சகடம்
Trade unions — தொழிலாளர்கள் சங்கங்கள்
Transfer payments — மாற்றுக் கட்டணங்கள்
Treasury bills — கருவூல உண்டியல்கள்

U

Unemployment — வேலையின்மை
Unit trust — யூனிட் டிரஸ்ட்

V

Velocity of circulation — புழக்க வேகம்

W

Wages — கூலிகள்
Weighted index numbers — நிறையிட்ட குறியீட்டெண்கள்

கலைச்சொல் அகராதி

(தமிழ்—ஆங்கிலம்)

அ

அயல்நாட்டுக் கொடுப்பல் நிலை — Balance of payment
அடக்கச் செலவுப் பணவீக்கம் — Cost inflation

இ

இங்கிலாந்தின் தலைமை பாங்கு — The Bank of England
இருமுக வாணிகம் — Bilateral trade
இலாப ஈவு — Dividend
இறுதிநிலை உற்பத்தி — Marginal productivity
இலாபம் — Profit

உ

உலக பாங்கு — World Bank or International Bank for Reconstruction and Development
உதவிப் பணம் — Subsidy

ஊ

ஊகவாணிக நோக்கம் — Speculative motive

ஏ

ஏற்பகங்கள் — Acceptance Houses

ஐ

ஐரோப்பியச் செலுத்துவோர் சங்கம் — European Payments Union

ஒ

ஓல்டிங் கம்பெனி — Holding company

க

கருவூல உண்டியல்கள்	—	Treasury bills
கள்ள மார்க்கெட்டு அல்லது கறுப்பு மார்க்கெட்டு	—	Black market
கன்சோல் பத்திரம்	—	Consols
கட்டுப்பாடுகள்	—	Controls

கா

காப்பு நிதி	—	Reserves

கு

குறைந்துசெல் விளைவு விதி	—	Law of diminishing returns
குடிபுகுதல்	—	Immigration
குறியீட்டெண்	—	Index number

கூ

கூலி	—	Wage

ச

சர்வாதிகாரம்	—	Dictatorship
சட்டபூர்வமான செலாவணி	—	Legal tender
சர்வாதீனம்	—	Monopoly
சம்பளங்கள்	—	Salaries
சமுதாயப் பணிகள்	—	Social services

சி

சிறப்புத் தேர்ச்சி	—	Specialisation

சு

சுங்கவரி	—	Tariff

சூ

சூரியனில் புள்ளி	—	Sun spot

செ

செக்குகள்	—	Cheques
செக்கு தீர்வகம்	—	Clearing house
செலாவணிகளை மாற்றுவது	—	Convertibility of currencies
செலுத்துதல்	—	Payment

சே

சேமிப்பு	—	Savings

ட

டம்பிங்	—	Dumping

டா

டாலர் — Dollar

த

தள்ளுபடி நிலையம் — Discount houses
தகுதியுள்ள அடைமானப் பத்திரங்கள் — Eligible papers
தவணைமுறைக் கடன் — Hire-purchase system
தலையிடாக் கொள்கை — Laissez faire
தனியார் தொழில் செய்தல் — Private enterprise
தவணைக் கடன்கள் — Term loans

தி

திட்டம் வகுத்தல் — Planning

து

துணையீட்டு அடைமானப் பொருள் — Collateral security
துய்ப்போர் — Consumers
துய்ப்புத் தொடர்பு — Consumption function

தே

தேவை — Demand
தேசீயச் சுகாதாரப் பணி — National health service
தேசிய வருமானம் — National income
தேசிய மீட்சித் திட்டம் — National recovery programme
தேசியமயமாக்குதல் அல்லது நாட்டுடைமை ஆக்குதல் — Nationalisation
தேக்கம் — Stagnation

தொ

தொழில் நிதிக் கார்ப்பரேஷன் — Industrial Finance Corporation
தொழில் வர்த்தக நிதிக் கார்ப்பரேஷன் — Industrial and Commercial Finance Corporation
தொழிலாளர்களின் இடப்பெயர்ச்சி — Mobility of labour
தொழிலுக்குப் பாதுகாப்பளித்தல் — Protection
தொழிலாளர்களின் சங்கம் — Trade union or Labour union

ந

நம்பிக்கை வெளியீடு — Fiduciary issue

நா

நாணயங்கள் — Coins
நாணயமாற்றுக் கட்டுப்பாடு — Exchange control
நாணயமாற்று வீதம் — Exchange rate

நி

நிறையிட்ட குறியீட்டெண்கள் — Weighted index numbers

நெ

நெகிழ்ச்சி — Elasticity

ப

பண்டமாற்று முறை — Barter
பரிவர்த்தனைச் சமன் காப்பு நிதி— Exchange equalisation account
பதுக்குதல் — Hoarding
பணவீக்கம் — Inflation
பணச்சுருக்கம் — Deflation
பன்னாட்டு நாணய நிதி — International Monetary Fund
பன்னாட்டு வர்த்தகம் — International trade
பணப்பரிமாணக் கோட்பாடு — Quantity theory of money
பங்குமாற்று நிலையங்கள் — Stock exchanges
பங்குகள் — Shares

பா

பாங்கு சாசனச் சட்டம் — Bank Charter Act
பாங்குகள் — Banks

பு

புதிய வெளியீட்டு மார்க்கெட்டு— New issue market
புழக்க வேகம் — Velocity of circulation

பெ

பெடரல் ரிசர்வ் குழு — Federal Reserve Board
பெருக்கி — Multiplier

பொ

பொருளாதார வீக்கம் — Boom
பொருளாதார மந்தம் — Slump

பேரரசு (அல்லது சாம்ராச்சிய)ச் சலுகை — Imperial preference
பொதுப் பணித்துறை — Civil service
பொன் நாணயத் திட்டம் — Gold standard
பொதுத்துறை — Public sector
பொது வேலை — Public works

ம

மரண வரி அல்லது சொத்துப்பேறு வரி — Death duty
மறைமுக நாணய மதிப்புக்குறைப்பு — Devaluation
மக்கள் தொகை — Population

மா

மார்க்கெட்டு சக்தி — Market force
மாற்றுக் கட்டணங்கள் — Transfer payments

மு

முதலீடு — Investment
முதலீட்டு நிலையங்கள் — Investment houses or Investment intermediaries
முதலீட்டு டிரஸ்டு — Investment trust
முன்னுரிமை — Priority

மூ

மூலதன மார்க்கெட்டு — Capital market
மூலதனப் பொருள்களின் தேய்மானம் — Depreciation of capital goods

மெ

மெர்க்கண்டலிசம் — Mercantilism

மை

மைய பாங்கு வீதம் அல்லது பாங்கு வீதம் — Bank rate

ரொ

ரொக்கத் தன்மையுடைய சொத்துகள் — Liquid assets
ரொக்கத்தன்மை — liquidity

யூ

யூனிட் டிரஸ்டு — Unit Trust

வ

வரவு-செலவுத் திட்டம் — Budget
வருமானப் பங்கீடு — Distribution of income
வர்த்தகச் சகடம் — Trade cycle or Business cycle
வருமானம் — Income
வருமான வரி — Income tax
வரிவிதித்தல் — Taxation
வர்த்தகக் குழு — Trade Board

வா

வாணிக உண்டியல்கள் — Trade bills
வாங்குதிறன் சமநிலை — Purchasing power parity theory
வாரம் — Rent

வி

விவசாய அடைமானக் கார்ப்பரேஷன் — Agricultural Mortgage Corporation
விதி — Law
விலைவாசி முறை — Price system or Price mechanism

வெ

வெளி மார்க்கெட்டு நடவடிக்கை — Open market operations
வெளியீட்டகங்கள் — Issuing houses

வே

வேகவிசை — Accelerator
வேலைநிறைவு — Full employment
(அ) வேலையின்மை — Unemployment
(ஆ) பிறழ்ச்சி காரண வேலையின்மை — Frictional unemployment
(இ) பருவகால வேலையின்மை — Seasonal unemployment

ஸ்

ஸ்டெர்லிங் பகுதி — Sterling area

பொருள் குறிப்பு அகராதி

அ

அடிஸ்டன் குழாய் வழக்கு, 127.
அலபாமா, 92.
அலாஸ்கா, 306.
அயல்நாட்டினரை ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டு அழைத்து வருதல், 147.
அலுமினியம், 535.
அமெரிக்க நெடுஞ்சாலைச் சீரமைப்புக் கழகம், 222.
அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர், 153, 156, 368, 417, 423, 499, 563.
அமெரிக்கன் சுகர் ரிஃபைனிங் கம்பெனி, 107, 126.
அமெரிக்கத் தொலைபேசி, தந்திக் கம்பெனி, 104, 229.
அமெரிக்கன் டொபாகோ கம்பெனி, 107; ஓல்டிங் கம்பெனி, 130.
அரிஸோனு, 75.
அட்கின்சன் டொபெகா அண்ட் சாண்டாஃபீ ரயில்வே கம்பெனி, 189.
அட்லான்டிக் சாசனம், 526.
அரசினர் கழகங்கள், 279–280.
அயல்நாட்டு வர்த்தகம், 275, 283, 351, 578.
அமெரிக்காவின் அரசியலமைப்பு, 166, 348, 373.
அரசியலமைப்பு–மாநிலங்கள்–93 (அடிக்குறிப்பு), 199, 202.
அமெரிக்காவிடம் கடன் வாங்கிய நாடுகள், 352, 414, 433; அமெரிக்க முதலீடு, 507, 519.
அமெரிக்கா கடன் வாங்கிய நாடுகள், 308, 433, 505.
அவசர பாங்குச் சட்டம், 456, 459.
அவசரக் கப்பற்படைக் கார்ப்பரேஷன், 361.
அவசர விலைக்கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், 538.
அமெரிக்காவில் அயல்நாட்டினர் முதலீடு, 308, 505, 512.
அயல்நாட்டினர் - குடிபுகுதல் என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.
அரசியலமைப்பின் 14ஆவது திருத்தம், 95 (அடிக்குறிப்பு), 201.
அலாஸ்காவில் பொன்–அலாஸ்காவில் பொன் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது, 256; மற்ற நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்வது, 436.
அரசினர் உதவி – உதவிப் பணம் என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.
அரசினர் ஒப்பந்தச் சட்டம், 491.
அரசினர் ரயில்வே கம்பெனிகளை நிருவாகம் செய்தல், 363; ‘ப்ளம் திட்டம்’, 395.
அயல்நாட்டினர் குடிபுகுதல், 425 – (1924ஆம் ஆண்டுச் சட்டம்).

அமெரிக்காவின் ஆதி குடிமக்களும் பேரரசாட்சி முறையும், 307.
அவசரச் சுங்கவரிச் சட்டம், 301, 413.
அயோவா, 15.
அயர்லாந்து நாட்டிலிருந்து மக்கள் அமெரிக்காவில் குடி புகுதல், 180.
அவசர நிருவாக அலுவலகம், 527, 531.
அஞ்சல் அலுவலகப்பணி, 230, 338.
அரசியலில் முற்போக்கு இயக்கம், 206.
அப்டன் சின்கிளேர், 128 (Uppton Sinclair).
அமெரிக்க நிலவளம், 470.
அலெக்சாந்தர் ஸ்டீவார்ட், 271.
அடால்ஃப் ஸ்டிராஸர், 157.
அளிப்பு, முன்னுரிமைப் பங்கீட்டுக் குழு, 527.
அமெரிக்கா புதிய நாடுகளைக் கைப்பற்றுதல், 306.
அண்டர் வுட் சிம்மன்ஸ், 300.
அமெரிக்காவின் முதலீடு, 307.
அமெரிக்க வீட்டுவசதி அலுவலகம், 490.
அமெரிக்கக் கப்பற்படைக் குழு, 486, 518.
அமெரிக்க வர்த்தகக் கப்பல் கம்பெனி, 110.
அமெரிக்கக் கப்பல் சபை, 285, 357, 360.
அமெரிக்கன் எஃகு கார்ப்பரேஷன், 109, 393, 421.

ஆ

ஆடம்ஸ் – சார்லஸ் ஃப்ரான்ஸிஸ், 196.
ஆடம்ஸன் எட்டுமணிச் சட்டம், 165, 168, 208, 367.
ஆகாயவிமானத் தபால் முறைச் சட்டம், 485.
ஆரிஜின் ஆஃப் ஸ்பீஷிஸ், 337.
ஆல்ட்ரிச் திட்டம், 260.
ஆல்ட்ரிச் வீர்லாந்து சட்டம், 259.
ஆலன் (எஃப். எல்.), 439.
ஆமிஸ் ஓக்ஸ், 195.
ஆந்திரசைட் நிலக்கரி, 118.
ஆர்தர் (சி. ஏ.), 249, 297.
ஆகாயவிமானப் பிரயாணம், 222; அரசினர் உதவி, 223; கடிதங்களைச் செலுத்துதல், 230; இரயில்வே கம்பெனிகளுடன் போட்டி, 399, 409; தொழிலின் வளர்ச்சி, 407–408; ஆண்ட்ரூ கானர்ஜீ, 59, 109.
1873ஆம் ஆண்டின் நாணயச் சட்டம், 246; 1878ஆம் ஆண்டுச் சட்டம், 248; 1890ஆம் ஆண்டுச் சட்டம், 250; 1929ஆம் ஆண்டுச் சட்டம், 414, 416; 1916ஆம் ஆண்டில் இயற்றிய ஜோன்ஸ் சட்டம், 326; ஆரகன், 75.
1873ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட பீதி, 241, 245, 251; 1920–21ஆம் ஆண்டின் மந்தம், 379, 409; 1929ஆம் ஆண்டின் மந்தம், 432.
1912ஆம் ஆண்டுத் தேர்தல் பிரசாரம்: தொழிலாளர்களும் அரசியலும், 162; சுங்கவரியும் அரசியலும், 300, 452–453; ஜனநாயகக் கட்சியின் கொள்கை, 502.
ஆராய்ச்சி–தொழில், 64.
ஆறுகளையும் துறைமுகங்களையும் சீரமைத்தல், 280.
ஆதாம் ஸ்மித், 95.
1929ஆம் ஆண்டு பங்குமாற்று நிலையத்தில் ஏற்பட்ட வீழ்ச்சி, 438–439.
1943ஆம் ஆண்டு வரி செலுத்துதல், 518.
ஆடை உற்பத்தித் தொழில், 84.
ஆர்வில் ரைட்; வில்பர் ரைட், 223.

இ

இரும்பு, எஃகு, தகரம் முதலிய தொழில்களின் சங்கம், 424.
இரசாயனப் பொருள்கள், 300, 350.
இணைப்பு இயக்கம்.—21ஆவது அதிகாரம்.
இணைப்பு முறையும் ஏற்றுமதியும்—கிளேட்டன் சட்டம், 135.
இல்லினய்ஸ்—உற்பத்தி, 401.
இல்லினய்ஸ்—நீர்ப்பாதை, 401.
இறக்குமதி, 275 ; உள்நாட்டுப் போருக்குப் பிறகு, 282 ; மந்தகாலத்தில், 443.
இராச்சியங்களின் வர்த்தகச் சட்டம், 204.
இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழு, 204, 395, 484.
இரும்பு-எஃகு தொழில், 90 ; முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில், 352.
இத்தாலியர் குடிபுகுதல், 180.
இறைச்சியைப் பெட்டிகளில் அடைக்கும் தொழில், 82.
இணைப்புகள், 110, 209, 388–389.
இணைப்பு முறையைக் கண்டனம் செய்தவர்கள், 124, 318.
இரண்டாவது உலகப்போர்க் காலத்தில் உற்பத்தி, 530.
இலாபமும் வர்த்தகச் சுழற்சியும், 431.
இரண்டாவது உலகப்போர்க் காலத்தில் பங்கீட்டு முறை, 537, 558.
இரண்டாவது உலகப்போருக்குப்பின் உற்பத்தி நிலையங்களை மாற்றியமைத்தல், 551.
இரண்டாவது நூறுண்டுப் போர், 306.
இரண்டாவது உலகப் போர், 94, 375, 427, 510, 522 ; போர்ப் பின்னணி, 524 ; போர்க்காலத்தில் உற்பத்தி, 530–537 ; பங்கீடும் விலைக் கட்டுப்பாடும், 537–542 ; போர்க்காலத்தில் தொழிலாளர்கள் நிலைமை, 542–544 ; போருக்கு நிதி திரட்டல், 547–549 ; போருக்குப்பின் உற்பத்தி நிலையங்களை மாற்றியமைத்தல், 552–554.
இழப்பீட்டுத்தொகை கொடுத்தல் (ஜெர்மனி), 513.

ஈ

ஈஸ்ட்மன் கோடாக் கம்பெனி, 421.
ஈலி (ஆர். 4) (அடிக்குறிப்பு), 151.
ஈரிக் கால்வாய், 224, 402.
ஈரி ரயில்வே கம்பெனி, 196.

உ

உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு வர்த்தகச் செயலகம், 280–281.
உபரி லாபவரி, 374.
உணவுப் பொருள்களைப் பக்குவம் செய்தல், 73, 80.
சுத்தமான உணவுச் சட்டம், 130.
உணவு, விவசாய நிறுவனம், 574.
உணவு, எரிபொருள் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், 358.
உணவுப் பொருள்கள்—முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில், 358 ; இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலத்தில், 557; உலகத் தொழிலாளர் சங்கம், 159 ; உள்நாட்டு நீர்ப்பாதைகள் — கால்வாய்கள் என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.
உள்நாட்டு நீர்ப்பாதைக் குழு, 227, 280, 401 (Inland waterway commission).
உலக பாங்கு, 574.
உலக நாடுகளின் பொருளாதார மாநாடு, 520.
உற்பத்திச் செயலாட்சி அலுவலகம், 527.
உற்பத்தி சாதனங்கள் : இயற்கை வளங்கள் என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.

உலோகம் கொடுக்கும் வழக்கத்தை மீண்டும் தொடங்குதல், 244.
உலோகம் கொடுத்தல், 244.
உரியா-எஸ். ஸ்டீஃபன்ஸ், 149.
உதவிப் பணப்படை, 448.
உதவிப் பணம், 282; ரயில்வேக் கம்பெனிகளுக்கு, 188; ஆகாயவிமானங்களுக்கு, 409, 486.
உயர் நீதிமன்றம், 166; தொழிலாளர்களும் நீதிமன்றமும், 174, 419, 496; ரயில்வே கம்பெனிகளும் நீதிமன்றமும், 204; தொழிற் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டமும் உயர் நீதிமன்றமும், 393; விவசாயச் சட்டமும் உயர் நீதிமன்றமும், 470; தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டமும் உயர் நீதிமன்றமும், 475; நேர்மைத் தொழில்தரச் சட்டமும் நீதிமன்றமும், 492.
உள்நாட்டுப் போக்குவரத்து, 223; உள்நாட்டு நீர்ப்பாதைகள், 400; தெருக்களில் ஓடும் இருப்புப்பாதைகள், 218; 1920ஆம் ஆண்டின் போக்குவரத்துச் சட்டம், 213, 217, 484; இரயில்வே அவசரச் சட்டம் (1933), 484; இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலத்தில், 534.
உலகச் சுகாதார நிறுவனம், 574.
உடா, 75, 174.
உலகப் போர் அயல்நாட்டுக் கடன் குழு, 512.

ஊ

ஊதுஉலே, 91.

எ

எட்வர்ட் பெல்லாமி, 123.
எராஸ்டஸ் பி. பிக்லோ, 86 (Erastus B. Biglow).
எட்டி, ஏ. ஜி., 120 (அடிக்குறிப்பு) (Eddy, A. J.).
எக்பர்ட் எக்பர்ட்ஸ், 87 (Egbert Egberts).
எம்பயர் ஸ்டேட் கட்டடம், 385.
எஷ் (கம்மின்ஸ்) மசோதா, 141, 363; 1920ஆம் ஆண்டுச் சட்டம், 395.
எழுத்தறிவுச் சோதனை, 182.
எண்ணெய் – பெட்ரோலியம் என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.
எஃகு, 90; உற்பத்தி முறைகள், 91; வேலை நிறுத்தம், 418.
எலிஹூ தாம்ஸன், 218 (Elihu Thompson).

ஏ

ஏற்றுமதி–இறக்குமதி பாங்கு, 578.
ஏற்றுமதி: 1860-க்குப்பின், 275; முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில், 285; முதல் உலகப்போருக்குப்பின், 379, 519; மூலதன ஏற்றுமதி, 505–512.
ஏரியிலிருந்து விரிகுடாவரை ஆழமான நீர்ப்பாதை, 227.

ஐ

ஐக்கிய நாடுகளின் பொருளாதாரச் சமுதாய சபை, 579.
ஐசன்ஹோவர், 563.
ஐரோப்பியப் பொது மார்க்கெட்டு நாடுகள், 575.
ஐரோப்பிய மீட்சித் திட்டம், 577.
ஐக்ஸ் ஹெரால்டு, 534.
ஐக்கிய சுரங்கத் தொழிலாளர்கள், 155, 159, 499.
ஐரோப்பியச் செலுத்துவோர் சங்கம், 577.

ஒ

ஒமாகா, 68.
ஒற்றர்கள் – தொழிலாளர்களுக்கு எதிர்ப்பாக நியமிக்கப்பெற்றவர்கள், 419.

ஓ

ஓல்டிங் கம்பெனி, 108, 210, 392, 480.
ஓரிடத்தில் தொழிற் செறிவு, 67 (Localisation of industry).
ஓஹியோ கருத்து, 243.
ஓஹியோ ஆற்றுக் கால்வாய்த் திட்டம், 401.
ஓய்வூதியத் திட்டம் பற்றிய சட்டம், 423, 494.
ஓவன். டீயங், 514.

க

கரோலினு—விவசாயம், 77.
கம்பளி உற்பத்தி, 72, 86.
கரிய வெள்ளி (Black Friday), 245.
கம்பெனி யூனியன், 420, 497.
கவர்னர்களின் மாநாடு, 342.
கடனைப் பெற்ற தொகையைத் திருப்பிக் கொடுக்கத் தவறுவதுபற்றிய சட்டம், 511, 515.
கடன்பட்டவர்கள், 241.
கல்வி விஞ்ஞானக் கலாசாரக் குழு, 574.
கம்பளித்துணி செய்தல், 87.
கடற்கரை வழியே செல்லும் நீர்ப்பாதை, 403.
கண்டுபிடிப்புகள், 89; கால் அணிகளை உற்பத்தி செய்யும் தொழிலில் தைக்கும் கருவி, 90; இரும்பு - எஃகு துறையில் தந்தி, தொலை பேசி, வான்தந்தி, ரேடியோ, 230.
கல்வி, தொழிலாளர்கள் நிலை முதலியவற்றை ஆராய்ச்சி செய்வதற்காக அமைக்கப் பெற்ற செனட் குழு, 498.
கட்டணச் சலுகை, 19 .
கப்பல் கட்டும் தொழில், 282; முதல் உலகப்போர்க் காலத்தில், 361; முதல் உலகப் போரின் விளைவுகள், 353, 357, 360; இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலத்தில், 536.
கப்பல் தொழில், 282.
கண்டத்தின் குறுக்கே செல்லும் இருப்புப்பாதைகள், 187.
கன்னித்தீவுகள் (விர்ஜீனியத் தீவுகள்), 322.
கம்பியில்லாத் தந்தி அல்லது வான்தந்தி, 230.
கம்பளி உற்பத்தி — உள்நாட்டுப் போருக்குப்பின், 85–86.

கா

காலிஃபோர்னியாவின் பண்டங்கள், 187.
கால்வாய், 224, 226; ஓஹியோ ஆற்றுக் கால்வாய், 401.
காட்முனைக் கால்வாய், 227.
காரே சட்டம், 342.
கார்டெல்ஹல், 520.
காலிஸ். பி. ஹண்டிங்டன், 188.
கார்ல் மார்க்ஸ், 451.
கார்னலியஸ் வாண்டர்பில்ட், 196 (Cornelius Vanderbilt).

கி

கிரேஸ் பக்கட், 563.
கிரிஸ்லர் கார்ப்பரேஷன், 499.
கிளேட்டன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டம், 132, 168–169, 281, 348, 393, 567.
கிளீவ்லாந்து — தொழிலாளர்கள், 152; பொன் நாணய முறை, 249; கிராமாந்தரப் பகுதியில் வரையற்ற பட்டுவாடா முறை (Free delivery system), 231; பேரரசாட்சி முறை, 311.
கிரடிட் மொபிலயர், 195–196, 245.
கிராசர் டிரில் சட்டம் (அடிக் குறிப்பு), 397.
கியூபா, 312, 332–333.
கிளென் எச். கர்டிஸ் (Glenn H. Curtiss), 223.
கிரேஞ்சர் இயக்கம், 198.
கிரேட் அட்லாண்டிக் அண்ட் பசிபிக் கம்பெனி, 389.

கிரேட் நார்தர்ன் ரயில்வே கம்பெனி, 210.
கிரீன்பாக்கு இயக்கம், 163.
கிரீன்பாக்குகளின் வெளியீடு, 236, 242.
கிரஷாம் விதி, 246–248, 251.
கிங், டபிள்யு. ஐ., 346, 380.
கிட்டி ஹாக், 223.
கிப்ஃபோர்ட் பிஞ்சாட், 342.
கிராமாந்தரப் பகுதிகளும் பொருள்களை வாங்குதலும், 271.
கிளாட்விக்கர்ட், 540.

கு

குழந்தைத் தொழிலாளர்கள், 70, 172–173; (அடிக்குறிப்பு), 419; வாஷ் ஹீலி ஒப்பந்தச் சட்டம், 491.
குழந்தைகள் கழகம், 343.
குளிர்முறைப் பாதுகாப்பு — தொழிலாளர்கள் நிலைமை, 87.
குவாம், 313.
குல்லாய்த்தொழில், 158.
குடிபுகுதல் — அயல்நாட்டினர் குடிபுகுதலும் தொழிலாளர்களும், 179; காரணங்கள், 180; ஜெர்மானியர், அயர்லாந்து நாட்டினர், ஆங்கிலேயர், சீன தேசத்தவர் முதலியோர் குடியேறுதல், 180–181; குடிபுகுதலுக்குத் தடையும் கட்டுப்பாடுகளும், 182, 424; முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில், 425.
குருக் (ஜே. ஏ.), 533, 543; (அடிக்குறிப்பு), 552.
குறைந்தபட்சக் கூலிச்சட்டம், 158, 176, 417.

கூ

கூட்டுப் பேரம், 154, 417; நியூடீல் காலத்தில், 495, 497.
கூலிட்ஜ் கால்வின், 393, 414, 481, 515.
கூட்டுறவு பாங்கு நிறுவனங்கள், 100, 389.
கூட்டு இன்சூரன்ஸு திட்டம், 423,
கூலிகள்: உள்நாட்டுப் போர்க்காலத்தில், 170; முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில், 176, 368; முதல் உலகப் போருக்குப்பின், 379, 529, 545; இரண்டாவது உலகப் போருக்குப்பின், 561.
கூலி வேலை நேரம்பற்றிய சட்டம், 491.

கை

கையுறைத் தொழில், 71.

கொ

கொலராடோ தொழில்கள், 75.
கொரியப்போர், 559.

ச

சர்வாதீனம், 119.
சர்வதேசத் தொழில் சங்கம், 371.
சர்வதேசச் சங்கம், 520.
சர்வாதீனம் — யுனைடெட் மெஷின் கம்பெனி, 89; ரயில்வே கம்பெனிகளின் இணைப்பு, 209.
சமவாய்ப்புக் கொள்கை (Open door policy), 327.
சமோவத் தீவுகள், 311.
சமூகச் சீர்திருத்தச் சட்டம், 339, 347–348.
சமூகப் பாதுகாப்புச் சட்டம், 487.
சம்னர் (Sumner), 237.
சர்க்கரைத் தொழிலைக் கண்காணிக்கும் குழு, 360.

சா

சால்மன் பி. சேஸ் (Salmon P. Chase), 237.
சார்லஸ் டார்வின், 321.
சார்லஸ் ஜீ. டாஸ், 514.
சார்லஸ் இ. டூரியா (Charles E. Duryia), 221.
சாயப்பொருள்கள் — முதல் உலகப் போருக்குப்பின், 352.

சாமுவேல் காம்பர்ஸ், 155–156, 164, 313, 368.
சாமுவேல். பி. லாங்லி (Samuel P. Longley), 222, 228.
சார்லஸ் எட்வர்ட் ரஸ்ஸல் (Charles Edward Russell) 128.
சார்லஸ் ஸ்டீமேரிக் கால்வாய், 225.
சாண்டோ டாமினிகோ, 320.
சார்லஸ் இ. வில்சன், 560.
சார்லஸ் டி. எர்க்ஸ், 218.

சி

சிகாகோ-உற்பத்தியாளர்கள், 66, 68 ; புல்மன் வேலை நிறுத்தம் (Pullman strike), 169 ; ஹே மார்க்கெட்டுக் கலகம், 152 (அடிக்குறிப்பு).
சிறந்த அண்டை வீட்டுக் கொள்கை, 316, 523.
சிட்னி ஹில்மன், 527, 544.
சிறிய எஃகு திட்டம், 545.
சில்வி, டபிள்யு. எச். (Sylvis, W. H.), 148.

சீ

சீனியிஸ், 88.
சீனர்கள் குடிபுகுதல், 148, 181.
சீர்திருத்தம் — தொழிலாளர்கள் பற்றிய அதிகாரம்.

சு

சுயேச்சையான கருவூல முறை, 237.
சுத்தமான உணவு, மருந்து பற்றிய சட்டம், 273.
சுங்கவரி : 1860-லிருந்து, 294 ; 1883ஆம் ஆண்டு இயற்றிய சட்டம், 297 ; 1890ஆம் ஆண்டுச் சட்டம், 298 ; 1909ஆம் ஆண்டுச் சட்டம், 299 ; 1913ஆம் ஆண்டுச் சட்டம், 300 ; 1920ஆம் ஆண்டுச் சட்டம், 300-301 ; 1922ஆம் ஆண்டுச் சட்டம், 301 ; 1930ஆம் ஆண்டு இயற்றிய ஹாலி-ஸ்மூட் சட்டம், 433, 443, 520–521 ; விவசாயத்திற்கு உதவி, 413 ; பொருளாதார மந்தத்தின் விளைவுகள், 423–436 ; முதல் உலகப் போருக்குப்பின் ஐரோப்பியச் சுங்கவரி பரிமாற்ற வர்த்தகச் சலுகை ஒப்பந்தச் சட்டம் (1934), 521.
சுங்கவரிக் குழு, 300.

செ

செஸ்டர் பவுல்ஸ், 541 (அடிக்குறிப்பு).
சென்ட்ரல் பசிஃபிக் ரயில்வே கம்பெனி, 188.
செஸ்பீக் ஓஹியோ கால்வாய், 225.
செம்பு, 350.
செலாவணி—கிரீன் பாக்குகள் (Green Backs), 236 ; தேசிய பாங்கு முறை, 237, 258 ; அடிக்குறிப்பு, 237 ; நியூ டீல் காலத்தில், 265, 455–456 ; 1873ஆம் ஆண்டின் நாணயச் சட்டம், 246 ; பிளாண்ட்-ஆலிசன் சட்டம் (Bland-Allison Act—1878), 248 ; ஷெர்மன் வெள்ளி வாங்கும் சட்டம், 250 ; 1900ஆம் ஆண்டுச் சட்டம், 256 ; ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறை (Federal Reserve System), 260 ; முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில் பொருளாதாரக் கொள்கை, 375.
செலாவணித் தாள், 236; கிரீன் பாக்குகள், 265, செலாவணி என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.
செலிக் போர்ல்மன், 154 (அடிக்குறிப்பு).
செயற்கை ரப்பர், 537.
செயின்ட் லாரன்ஸ் கப்பல் கால்வாய், 402.
செயின்ட் லூயிஸ், 158.
செலிக்மன் (இ.ஆர்.ஏ.), 386.
செருப்புத் தொழில், 73, 89.
செயின்ஸ் போர், 272.

சை

சைக்கிள், 221.
சைரஸ் ஃபீல்ட் (Cyrus Field), 229.

ட

டக்லஸ் பால், எச்., 344.
டன், ஆர். டபிள்யு. (Dunn, R. W.), 423.
டக்வெல். ஆர். ஜி. (R. G. Tugwell), 317 (அடிக்குறிப்பு).

டா

டான்புயூரி ஹாட்டர் வழக்கு, 127, 155, 158, 420.
டார்ட்மௌத் கல்லூரிவழக்கு, 101 ; (அடிக்குறிப்பு), 199.
டாமினிகக் குடியரசு, 320.
டாக்டர் ஹாலிஸ் காட் ஃபிரே (Dr. Hollis Goetfrey), 357.
டாக்டர் பிராங்க்லின் மார்டின், 357.
டாஃப்ட் வில்லியம் ஹவ்வார்ட் 130, 299, 320, 323.
டாஃப்ட் – ஹார்ட்லி சட்டம், 564.
டார்பெல் (Tarbell), 128.
டாசிக், 234 (அடிக்குறிப்பு) ; 295 (அடிக்குறிப்பு).

டி

டிரஸ்ட் எதிர்ப்பு இயக்கம், 119, 121 ; ஷெர்மன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டம், 130, 368, 393 ; நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பு, 125–126 ; கிளேட்டன் சட்டம், 132 ; மத்திய வர்த்தகக் குழு, 135, 348, 393.
டிலாவேர்-செஸ்பீக் கால்வாய், 403.
டிலாவேர் - லக்கவன்னு மேற்கத்திய ரயில்வே கம்பெனி, 400.
டிங்லி சுங்கவரிச் சட்டம், 299.
டிரேக் இ. எல்., 112.
டிராலி வண்டிகள், 218.
டிரஸ்டுகள், 106 ; இணைப்பு முறை என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.

டீ

டீட்ஸ்டர் சங்கம், 570.

டு

டுவிட்டு, டபிள்யு. மாரோ (Dwight W. Morrow), 324.

டூ

டூவி (டேவிஸ், ஆர்.), 237 (அடிக் குறிப்பு).

டெ

டென்னசி பள்ளத்தாக்குத் திட்டம், 481–482.
டெக்சாஸ், 306.

டே

டேனிஷ் மேற்கிந்தியத் தீவுகள், 322.
டேனியல் ட்ரூ, 196.
டேவிட் ஏ. வெல்ஸ் (David A. Wells), 297.
டேனியல் வில்லார்ட் (அடிக் குறிப்பு), 357.

டை

டைடிங்ஸ்-மாக்டஃப் சட்டம் 1934 (Tydings–McDuffe Act 1934), 327.

டோ

டோனல்ட் நெல்சன், 528, 531, 552.
டோனல்ட் ரிச்பர்க், 476.

த

தற்காப்பு நிலையக் கார்ப்பரேஷன், 532.
தற்காப்பு உற்பத்திச் சட்டம், 559.
தற்காப்பு இலாகா, 578.
தடை, 516.
தடை உத்தரவு, 169, 418.
தனித்து வாழும் கொள்கை, 551.
தலையிடாக் கொள்கை, 95 ; தலையிடாக் கொள்கை நலிவுறல், 337–340.
தபால் கடிதங்கள், 230, 408, 485.
தற்காப்புப் போக்குவரத்து அலுவலகம், 534.

தந்தி, 229.
தற்காலிகத் தேசியப் பொருளாதாரக் குழு, 479.
தபால் மூலம் பொருள்களை விற்பனை செய்யும் நிறுவனங்கள், 272.

தா

தானியம்–கதிர்–முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில் உற்பத்தி, 350.
தானியக் கூட்டுறவு சங்கம், 360.
தானிய விலையை நிலைநாட்டும் கார்ப்பரேஷன், 447.
தாமஸ், டபிள்யு. லாமண்ட், 589 (அடிக்குறிப்பு).
தாமஸ் லாசன், டபிள்யு. (Thomas Lauson, W.), 128.
தாமஸ். எஃப்ரயான், 218.
தார்ஸ்டின் – வெப்லன் (Thorstein–Veblen), 450.

தி

திவாலாவது பற்றிய பிரேசியர்–லெம்கி சட்டம் (1934) (Frazier–Lemke Bankruptcy Act), 473.
தியோடர் டி. ஜூடா (Thodre D. Judah), 188 (அடிக்குறிப்பு).
தியோடர் ரூஸ்வெல்ட், 319, 338; உற்பத்தி சாதனங்களைப் பாதுகாக்கும் இயக்கம், 342; 1907ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட பீதி, 258; பனமா கால்வாய், 319.
தி உல்வொர்த் ஃபைவ் அண்ட் டென் சென்ட் செயின் கம்பெனி, 272.

து

துரிதப்படுத்தும் சட்டம் (எக்ஸ்பிடைடிங் சட்டம்), 129, 206.
துத்தநாகம்–உற்பத்தி, 350.

தூ

தூரக்கிழக்கு, 292; பொருளாதாரப் பேரரசாட்சி முறை, 325.

தெ

தெருக்களில் பொருள்களை விற்பனை செய்வோர், 271.
தெரன்ஸ், வி. பௌடர்லி (Powderly, T. V.), 149.
தென்பகுதி, 77; தொழிலுற்பத்தி, உள்நாட்டுப் போர், மரவேலை, பருத்தி உற்பத்தி முதலிய சொற்களைப் பார்க்கவும்.
தென்கரோலினு தொழிலுற்பத்தி, 149.
தென்சீரமைப்புக் கம்பெனி, 113.
தெருக்களில் ஓடும் ரயில்வே வண்டிகள், 218.

தே

தேசியத் தற்காப்பு—ஆலோசனைக்குழு, 357, 527, 543.
தேசிய பாங்கு முறை, 239, 258.
தேசியப் பொருளாதார ஆராய்ச்சிக் கழகம், 345.
தேசிய வேலைவாய்ப்புப் பணிச் சட்டம் (1933), 490.
தேசிய உணவு நிருவாகம், 359.
தேசியத் தொழில் மாநாட்டுக் குழு, 380.
தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டம், 175, 474. 496, 498.
தேசியத் தொழிலாளர்கள் பற்றிய சட்டம், 496, 564.
தேசியத் தொழிலாளர்கள் இயக்கம், 147.
தேசியத் தொழிலாளர்கள் சங்கம், 148.
தேசியச் செலாவணிக் குழு, 259.
தேசியப் போர்த்தளவாட உற்பத்தி, 534.
தேசிய மீட்சி நிருவாகம், 476.
தேசிய வாலிபர் நிருவாகம், 502.

தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டம், 476; சட்டத்தின் 7 (a) பிரிவு, 495–496.

தை

தைத்த ஆடைகள், 88.

தொ

தொழிலகங்களை அமைத்தல்—இணைப்பு முறை என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.

தொழில் இணைப்புகள்: நலன்கள், 100; பிணைந்த நிருவாக முறை, 105, 135; விலைகளும் இலாபமும், 118; டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டம் (ஷெர்மன் சட்டம்), 124; கிளேட்டன் சட்டம், 132; வெப் சட்டம் ஏற்றுமதியை ஆதரிப்பதற்காக, 135; பாங்கு முறை, 138; ரயில்வே கம்பெனிகளின் இணைப்பு, 209; முதல் உலகப் போருக்குப்பின், 387–94; ஹோல்டிங் கம்பெனி; பூல், டிரஸ்ட் முதலிய வார்த்தைகளைப் பார்க்கவும்.

தொடர்பு வசதிகள்-1860-க்குப் பிறகு, அதிகாரம் 23.

தொழிற் சங்கக் காங்கிரசு (Congress of Industrial Organisation), 161, 563.

தொழில் நிறுவனங்களை இணைத்தல்—அதிகாரம் 21; முதல் உலகப் போருக்குப் பின், 389–390; இணைப்பு முறை — மூலதனம், 391; இரயில்வே நிறுவனங்களை இணைத்தல், 209, 390.

தொழிலாளர்கள் நிறுவனங்களின் பங்குகளை வாங்குதல், 421.

தொழிலை நடத்துவோர், 59.

தொழிற்சாலை முறை, 43.

தொழிலாளர்கள் செய்யாத வேலைகளுக்குக் கூலியைக் கோரும் வழக்கம் (feather bedding), 565.

தொழிற்சாலைகளில் ஆபத்துகள், 176; இழப்பீட்டுச் சட்டம், 177; ரயில்வே தொழில், 216.

தொழில்கள்—இணைப்பு முறை என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.

தொழிற் புரட்சியும் பொருளாதாரப் பேரரசாட்சி முறையும், 307.

தொழில் அதிகாரம், 20; உள்நாட்டுப் போருக்குப் பிறகு தொழில் வளர்ச்சி, 350; உற்பத்தியை அமைதிக் காலத்துக்கு ஏற்றவாறு மாற்றியமைத்தல், 381; நியூ டீல் காலத்தில், 474.

தொழிலாளர்கள் சீர்திருத்தக் கட்சி, 163.

தொழிலாளர்கள்: பெண் தொழிலாளர்கள், 172; தொழிலாளர்களும் அயல் நாட்டினர் குடிபுகுதலும், 179, 424; தொழிலாளர்களும் அரசியலும், 148, 162; தொழிலாளர்களும் தலைவர்களும், 156; தொழிலாளர்களும் நீதிமன்றமும், 166; தொழிலாளர்களும் ரயில்வே கம்பெனிகளும், 208, 397; முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில், 366–370; போருக்குப் பிற் காலத்திய பிரச்சினைகள், 417; நியூ டீல் காலத்தில், 487, 495; இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலத்தில், 546; இரண்டாவது உலகப் போருக்குப்பின், 561; குழந்தைத் தொழிலாளர்கள் என்ற சொல்லையும் பார்க்கவும்.

தொழிலாளர்கள் இலாகா, 280, 339, 369.

தொழிலாளர்கள் சங்கங்கள்—சங்கங்களும் தொழிலாளர்கள் பற்றிய சட்டமும்—22ஆவது அதிகாரம்—மத்திய

அரசின் சட்டங்கள், 166, 177, 217; கிளேட்டன் சட்டம், 168–169, 393, 565; ஆடம்சன் சட்டம், 165, 208; வாஷ்ஹீலி சட்டம், 175, 491; எஷ்-கம்மின்ஸ் சட்டம், 363, 395; நியூ டீல் காலத்தில், 474–480; சமூகப் பாதுகாப்புச் சட்டம், 493; தொழிலாளர் எதிர்ப்புச் சட்டம், 545–546, 552.
தொழிலாளர்கள் – முதலாளிகள் பற்றிய சட்டம், 564.
1860-க்கு முன் தொழிலாளர்கள் இயக்கம், 143; உள்நாட்டுப் போர்க்காலத்தில், 143; தேசீயத் தொழிலாளர்கள் சங்கம், 148.
தொழிலாளர்கள் பற்றிய கொள்கை, 156; கூட்டு மறுப்பு, வேலே நிறுத்தம், தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தின் குறைகளை எடுத்துக்காட்டல், 161–162; வர்த்தக சங்கங்கள், 475; தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தின் இழப்புகள், 418; தடை உத்தரவின் பயன்கள், 417, 419–420; தொழில் மீட்சிச் சட்டத்தின் கீழ், 495; தொழிற்சங்கக் காங்கிரசு, 500, 563; குறைந்த எண்ணிக்கைத் தொழிலாளர்களைக் கொண்டு வேலை செய்யும் எந்திரங்களைப் பயன்படுத்துதல், 445.
தொழில்துறையில் பெருவாரியான உற்பத்தி: அதிகாரம்–20, 119.
தொழிலகங்களுக்குக் கடன் கொடுப்பதுபற்றிய சட்டம், 463.
தொழிலகங்களைக் கட்டுப்படுத்துதல்: அரசினர் கட்டுப்பாடுகள் என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.
தொலைபேசி, 228.
தொழிலாளர்கள் இழப்பு பற்றிய சட்டம், 177.

ந

நகரங்கள் (1860-லிருந்து), 144.
நகர்ப்புறங்களில் வாழும் மக்களின் எண்ணிக்கை, 143.
நகைகள் செய்யும் தொழில், 72.
நடுநிலைமை நாடுகளின் உரிமை, 353.
நடுநிலை நாடுகள்பற்றிய சட்டம், 515, 525.

நா

நாஷனல் சிட்டி பாங்கு, 390.
நாட்டின் செல்வப் பங்கீட்டின் விவரங்கள், 345–46.
நாட்டின் இயற்கை வளங்களைப் பாதுகாத்தல்.
நாக்ஸ்-லீ வழக்கு, 243.
நாட்டின் இயற்கை உற்பத்தி சாதனங்களைப் பாதுகாத்தல், நிலத்தின் வளத்தைப் பாதுகாத்தல், 340, 471.
நாட்டின் பொருளாதாரத்தை நிலைப்படுத்தும் அலுவலகம், 541.
நாட்டின் செல்வம், 344; தொழிலாளர்களின் செல்வம், தலா வருமானம், 344–345 (அட்டவணை).

நி

நிலக்கரித் தொழில் வேலை நிறுத்தம் (1919), 418.
நில அடைமான மீட்புரிமைச் சட்டம், 472.
நில அடைமானம், 472.
நிதிக் கம்பெனிகள், 274.
நிக்கர்போக்கர் டிரஸ்ட் கம்பெனி, 257.
நில விற்பனையில் ஊகவாணிகம், பொருளாதார மந்தத்திற்குக் காரணம், 430.
நியூ பெட்ஃபோர்ட், 69, 71.
நியூ டீல்–அதிகாரம் 20.
நியூ இங்கிலாந்து உற்பத்திகள், 71–72.

நியூ ஜெர்ஸி உற்பத்திப் பொருள்கள், 72.
நியூ மெக்ஸிகோ, 175.
நியூ ஆர்லியன்ஸ் வர்த்தக முக்கியத்துவம், 224.
நியூயார்க் பார்ஜ் கால்வாய், 402.
நியூயார்க் சென்ட்ரல் ரயில்வேக் கம்பெனி, 421.
நியூயார்க், நியூஹாவன் அண்ட் ஹார்ட்ஃபோர்ட் ரயில்வேக் கம்பெனி, 214.
நியூயார்க் மாநிலமும் ஈரி கால்வாயும்-உற்பத்திப் பொருள்கள், 224–225.
நியூலாண்ட்ஸ் சட்டம், 208, 342.
நிகார்குவா, 321.
(ஜே.பி.) நிக்கோலாஸ் (J. B. Nicholas), 89.

நீ

நீலக்கழுகுச் சின்னம், 476.
நீர் மின்சக்தி உற்பத்தி செய்தல், 481.
நீர்சக்திச் சாதனங்கள், 342.

நூ

நூற்பு—புதிய கண்டுபிடிப்புகள், 85.

நெ

நெவாடா, 75, 247.

நே

நேர்மைக் கூலிச் சட்டம், 175, 491.

ப

ப்ளம்புத் திட்டம், 395.
ப்யூடோரிகோ, 313, 316.
பர்மிங்ஹாம், 78.
பல்கலைக்கழக அறிஞர்கள், 458.
பக். எஸ். ஜே., 200.
பக்ஸ் டௌ அண்ட் ரேஞ்ச் வழக்கு, 155, 158, 169.
பக்க விளைவு, 78; இறைச்சியைப் பெட்டியில் அடைத்தல், 82.
பண்டங்களைப் பெட்டிகளில் அடைத்தல், 68, 80, 83.
பணப்பெருக்கம், கிரஹாம் விதி, இரட்டை நாணய முறை, கிரீன்பாக்கு இயக்கம் முதலிய பகுதிகளைப் பார்க்கவும்.
பண்டங்கள் விற்பனைச் சட்டம், 466.
பருத்தி உற்பத்திப் பொருள், 77.
பருத்தி ஆலைப்பொருள்களின் நிலைநாட்டு நிலையம், 447.
பண்டங்களை ஏற்றிச்செல்ல வசூல் கட்டணம், 216.
பணவீக்கம் — முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில், 374, 458; இரண்டாவது உலகப் போருக்குப்பின், 554, 559.
பன்னாட்டு நாணய நிதி, 576.
பன்னாட்டு வர்த்தகக் கழகம், 576.
பனாமா கால்வாய், 226, 319.
பண டிரஸ்ட், 138.
பரஸ்பரப் பாதுகாப்பு நிருவாகம், 578.
பசிஃபிக் கடல், 311.
பசிஃபிக் மாநிலங்கள்—தொழிலுற்பத்தி, 75.
பத்திர விற்பனைபற்றிய சட்டம், 465.
பத்திர விற்பனைபற்றிய சட்டம் (1934), 466.
பத்திர விற்பனைக் கழகம், 466.
பட்டுத் தொழில், 87.
பங்குமாற்று நிலையத்தில் ஊக வாணிகம், 436–439.

பா

பாங்குகள்—ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறை, 260, 374, 456, 463; ஃபெடரல் நிலபாங்கு, 449, 472; பாங்கர் டிரஸ்ட் கம்பெனி, 138–139, 389; பாங்குகள் திவாலாதல், 380; தேசிய பாங்குகள், 258–59.

பணியாட்கள் தேர்ந்தெடுப்பது பற்றிய சட்டம், 530.
பக்ஸார் கலகம், 328.
பாங்குச் செலாவணிப் பெருக்கம்—முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில், 374; விவசாயிகளுக்கு உதவிபுரிய, 471–472; நியூ டீல் காலத்தில், 458.
ஃபால் ரிவர், 69, 71.
பானஸ்டில் தீர்ப்பு, 501.
பாதுகாப்புப் படையினர் (Civilian Conservation Corps), 488.
பால். ஜி. ஹாப்மன், 577.
பாதிரியார்கள், 308.
பாட்டர்சன், 68.
பாட்டர் சட்டம், 200.

பி

ஃபிலிப் டி. ஆர்மர், 59.
பியார்ட், சி.ஏ. (அடிக்குறிப்பு), 340.
பியர்ட் (சார்லஸ்) மேரி (அடிக்குறிப்பு), 296.
பிட்டுமின் நிலக்கரி, 340.
பிளாண்ட் ஆலிசன் சட்டம், 248.
பிரௌன் பிரெண்டிஸ் (அடிக்குறிப்பு), 541.
பிரெயென்ஸ் சமாரோ உடன்படிக்கை, 322.
ஃபிரை (Frye), 282.
ஃபிளாரிடாவை விலைக்கு வாங்குதல், 306.
பிணைந்த இயக்குநர் முறை, 105, ரயில்வேக் கம்பெனிகள், 135.
பின்னல்வேலைப் பண்டங்கள்—ஆடைத்தொழில் என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.
ஃபிலிப் மர்ரே, 500.
ஃபிரடெரிக் ஹேறன்ஸ் நீவெல், 342.
ஃபிலடெல்ஃபியா அண்ட் ரீடிங் திரேஷனல் கார்டேஜ் கம்பெனி, 251, 257, 400.
ஃபிலிபைன்ஸ் சட்டம், 326.
ஃபிலிபைன்ஸ் தீவுகள், 314, 325; ஜோன்ஸ் சட்டம், 326; 1934ஆம் ஆண்டுச் சட்டம், 327; சுதந்திரம் பெற்றது, 327; வர்த்தகச் சட்டம் (1946), 327.
பிளாட் திருத்தம் (அரசியலமைப்பு), 315.
பிராவிடன்ஸ், 72.
பிராங்லின் டி. ரூஸ்வெல்ட், 316, 453, 455, 526, 541.

பீ

பீக் சிகாகோ அண்ட் வடமேற்கு ரயில்வேக் கம்பெனி வழக்கு, 202.

பு

புல்மன் ரயில்வே வண்டிகள், 215.
புனரமைப்பு நிதிக் கார்ப்பரேஷன், 448, 461, 488, 560.

பூ

பூல் ஒப்பந்தங்கள், 105; ரயில்வேக் கம்பெனிகளின் பூல் ஒப்பந்தங்கள், 198.
பூஜோக் குழு, 140, 390.

பெ

பெர்னார்ட் எம். புரூச், 537.
பெல் அலக்சாண்டர்கிரஹாம், 228.
பெஸ்ஸமர் முறை, 214.
பெவரிட்ஜ், 314.
ஃபெடரல் டெபாசிட்டு இன்சூரன்சுக் கார்ப்பரேஷன் (1933), 466.
ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்கு முறை, 260, 269, 456, 459, 464.
பெரிய ஏரிகள், 223.
பெருவாரியான அளவு உற்பத்தி. 277.
பென்சில்வேனியா — தொழிலுற்பத்தி, 72; ஓய்வூதியக் குழு, 423.
பென்சில்வேனியா ரயில்வேக் கம்பெனி, 211.

பெட்ரோலியத் தொழிலின் வளர்ச்சி, 74 ; ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியின் வளர்ச்சி, 112 ; பெட்ரோலியம் பங்கீடு, 93–94, 536 ; மெக்சிகோவில், 323 ; குழாய்களில் பெட்ரோலியத்தை மேற்குக் கடற்கரைக்குச் செலுத்துதல், 532.

பெண் தொழிலாளர்கள் பற்றிய சட்டங்கள், 172 ; முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில், 376 ; இரண்டாவது உலகப் போர்க்காலத்தில், 542.

பே

பேரரசாட்சி முறை (சீனு), 325 (அதிகாரம் 26) ; பழைய பேரரசாட்சி முறை, 305 ; அமெரிக்காவும் புதிய பேரரசாட்சி முறையும், அதிகாரம் 26 ; மன்ரோ விதி வகுக்கப்பட்டதிலிருந்து ஸ்பானிய அமெரிக்கப் போர்வரை, 310 ; ஸ்பானியப் போரிலிருந்து வர்ஜீனியத் தீவுகளைக் கைப்பற்றும் வரை, 312 ; தூரக்கிழக்கு, 325 ; பேரரசாட்சி முறையிலிருந்து மீட்சியடைதல், 335.

பேன் ஆல்ட்ரிச் சுங்கவரி, 299, 443 (அடிக்குறிப்பு).

பேசில் ராச் (Basil Rauch), 458 (அடிக்குறிப்பு).

பொ

பொருள்களைப் பயன்படுத்துவோர், 393, 469, 473.

பொருளாதார மந்தம், வர்த்தகச் சகடம், பீதி முதலிய வார்த்தைகளைப் பார்க்கவும். புரட்சிக்குமுன் ஏற்பட்டது, 46 ; 1873ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட கடுமையான பீதி, 46, 248 ; 1914ஆம் ஆண்டின் பீதி, 380 ; விவசாயம் நலிவுறுதல், 409–416, 427.

பொருள்களின் பங்கீடு, 267, 274, 359 ; செல்வப் பங்கீடு, 345.

பொருளாதாரக் கூட்டு நிர்வாகம், 577.

பொருளாதாரப் பேரரசாட்சி முறை, அதிகாரம் 26.

பொருளாதாரத்திட்டம்வகுத்தல், 457.

பொருளாதாரத்தை நிலைப்படுத்தும் நிலையம், 560.

பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லுதல், 399 ; கால்வாய், இரயில் வேக்கட்டணத்தைத் தள்ளுபடி முதலிய வார்த்தைகளைப் பார்க்கவும்.

பொன் ரத்துக் கூட்டுத் தீர்மானம் (1933), 460.

பொன் காப்பு நிதி, 252, 256, 462.

பொன் நாணயத் திட்டம், 251.

பொறிவழியாக்கம் அல்லது தொழிலுற்பத்தி, 43 ; அமெரிக்கத் தொழிலுற்பத்தியின் சிறப்பியல்புகள், ஓரிடத்தில் தொழிற்செறிவு (Localisation), 67–80 ; வடகிழக்குப் பகுதியில் தொழில், 73–74 ; மத்திய மேற்குப் பகுதியில், தூரமேற்குப் பகுதியில் (பசிபிக் பகுதியில்), 75 ; தென் பகுதியில், 77 ; உணவுப் பொருள்களின் உற்பத்தி, 80–84 ; ஆடை உற்பத்தி, 84–90 ; இரும்பு, எஃகு உற்பத்தி, 90–94.

பொதுநல முதலாளித்துவம் (Welfare capitalism), 422.

பொதுக்கடன் சட்டம் (1941), 518.

பொதுநலம், 394.

பொது நிலங்களை ரயில்வேக் கம்பெனிகளுக்கு நன்கொடையாகக் கொடுத்தல், 190–194 ; பெரிய நிறுவனங்கள் நேர்மையற்ற முறையில்

காடுகளையும் கனிப்பொருள்கள் நிறைந்த நிலங்களையும் பெற்றன, 342.
பொதுநலப் பணித்துறைத் தொழில்—அரசினர் ஆதிக்கத்தில் இருக்கும் தொழில்கள் என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும். அரசினர் கட்டுப்பாடு, இரயில்வேக் கம்பெனி என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும், 394; ஓல்டிங் கம்பெனிச் சட்டம் (1935), 482.
பொதுப்பணி நிருவாகம், 488.
பொருள்களை ஒரே தரமாக்குதல், 64.
பொது வேலை முன்னேற்றத் துறை, 488.

போ

போகார்ட் (அடிக்குறிப்பு),307.
போருக்காக நிதி திரட்டல்—செலாவணிச் சட்டம் (போர்க்காலத்தில்), 233.
போட்டித் தொழிலில் கிளேட்டன் சட்டம், 96–97; இரயில்வே நிறுவனங்களின் போட்டி, 132, 209; நியூ டீல் காலத்தில், 475; இணைப்பு முறை என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.
போருக்கு வேண்டிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதற்காக உற்பத்தி நிலையங்களை மாற்றுதல், 532.
போர் ஃபிரியோ டயஸ் (Por Ferio Diaz), 323.
ஃபோர்டு மோட்டார் கம்பெனி, 499, 508.
ஃபோர்ட்னே மக்கும்பர் சுங்க வரிச் சட்டம், 301, 413.
போர்த்தளவாடப் பொருள்களின் உற்பத்தி-முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில், 350; இரண்டாவது உலகப் போர்க்காலத்தில், 516.
போருக்காக உற்பத்தி சாதனங்களைத் திரட்டி அவைகளை மாற்றியமைக்கும் அலுவலகம், 552.
போலக் விவசாயிகள் டிரஸ்ட் கம்பெனி, 299.
போஸ்டல் சேவிங்ஸ் அல்லது அஞ்சல் அலுவலக சேமிப்பு முறை, 231, 338.
போர்க்கடன், 371, 512.
போர்நிதிக் கார்ப்பரேஷன், 414.
போர்த்தொழில் சபை, 357.
போர்த்தொழிலாளர்கள் சபை, 369, 531, 544–545.
போர்வீரர்கள் சலுகைச் சட்டம், 551.
போர்மனித சக்திக்குழு, 544.
போர் உற்பத்தி சபை, 531, 552, 558.
போர் உற்பத்தி சாதன சபை, 527.
போர்க்காலக் கப்பற்படை நிருவாகம், 548.

ம

மத்திய அரசின் பத்திர வெளியீடு, 240; முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில், 371; இரண்டாவது உலகப் போர்க்காலத்தில், 548.
மத்திய அமெரிக்காவில் அமெரிக்க நலன்கள், 321.
மந்தங்கள் — பீதிகள் என்ற வார்த்தையைப் பார்க்கவும். பொருளாதார மந்தம் என்ற வார்த்தையைப் பார்க்கவும்.
மத்திய அவசர உதவி நிருவாகம், 488.
மத்திய விவசாய சபை, 415, 447.
மத்திய அரசாங்க விவசாயச் சட்டம், 449.
மத்திய அரசாங்க நில அடைமானக் கார்ப்பரேஷன், 472.
மத்திய அரசாங்க வீட்டுவசதி நிருவாகம், 463.

மத்திய அரசாங்க நிலபாங்கு, 449, 472.
மத்திய அரசாங்க நீர்சக்திக் குழு, 480.
மத்திய அரசாங்க உபரிப் பொருள் கார்ப்பரேஷன், 473.
மத்திய அரசாங்க வர்த்தகக் குழு, 135, 348, 421.
மற்ற நாடுகள் அமெரிக்காவில் செய்த முதலீடு, மற்ற நாடுகளில் அமெரிக்கர்களின் முதலீடு, 506, 512; மற்ற நாடுகளில் அமெரிக்கர்கள் செய்த முதலீடு, 328, 333, 505, 510.
மரவேலை—தென்பகுதியில், 75.
மக்கல்லோச் ஹியூ, 243.
மக்கின்லி வில்லியம், 257, 299; மக்கின்லி சட்டமும் டிரஸ்ட் முறையும், 125; மக்கின்லி சட்டமும் பொருளாதாரப் பேரரசாட்சி முறையும், 311, 314.
மக்கின்லி சுங்கவரிச் சட்டம், 250, 252, 298, 311, 444 (அடிக்குறிப்பு).
மக்நாரி – ஹாகன் மசோதாக்கள், 414.
மன்-எல்கின்ஸ் சட்டம், 207.
மசாசுசெட்ஸ் மாநிலம், 173; குழந்தைத் தொழிலாளர்கள் பற்றிய சட்டம், கட்டாயக் கல்வி முறை, 173.
மன்ரோக் கொள்கை, 310, 319.
மாண்ட்கோமரி வார்ட் அண்டு கம்பெனி, 271.
மன்-இல்லினய்ஸ் வழக்கு, 201.
மஸ்கின் ஷோல்ஸ்—டென்னசி நதிப் பள்ளத்தாக்குத் திட்டம் பற்றிய சட்டம், 481.
மக்கள் பெருக்கம்—இரண்டாவது உலகப் போருக்குப் பின், 555.
மக்கள் கட்சி (Populist Party), 163.
மரக்கலங்கள் செல்லக்கூடிய ஆறுகள், 224.
மஞ்சள்நாய் ஒப்பந்தம், 170, 420, 497.

மா

மார்ஷல் ஃபீல்டு, 271.
மாலின், ஜே. சி. (J. C. Malin) (அடிக்குறிப்பு), 416.
மார்கோனி, 230, 276.
மார்ஷல் திட்டம், 558, 573.
மார்க்கன் (ஜே. பி.) கம்பெனி, 109, 131, 254.
மார்க்கன்-ஹில் ரயில்வே நிறுவனம், 210.
மாரில் சுங்கவரிச் சட்டம், 234, 295.
மாலுமிகள், 283.
மாநிலங்களின் உதவி (ரயில்வேக் கம்பெனிகளுக்கு), 193; சர்வாதீனங்களைக் கட்டுப்படுத்த மாநிலங்களின் சட்டங்கள், ரயில்வேக் கம்பெனிகளைக் கட்டுப்படுத்த மாநிலச் சட்டங்கள், 200.
மாநில பாங்குகள், 238.

மி

மின்சக்தி செயின்ட் லாரன்ஸ் கப்பல் கால்வாய், 403 அடிக்குறிப்பு; கட்டுப்பாடு, 480; டி.வி.ஏ. (T.V.A.), 481.
மின்சார ரயில்வே, 217.
மின்சாரக் கருவிகள், 93, 384.
மின்சக்தியைக்கொண்டு ரயில் வண்டிகளைச் செலுத்தல், 214, 400.
மிச்சிகன் – தொழிலுற்பத்தி, 74.
மில்லர்டைடிங்ஸ் சட்டம், 479.
மின்னியப் போலிஸ், 66.
மின்னசோட்டா ரயில்வேக் கம்பெனிகளைக் கட்டுப்படுத்துதல், 202.
மின்னசோட்டா கட்டண வழக்கு, 203.
மிசிசிபி ஆறு-போக்குவரத்து குன்றுதல், 224.

மிசௌரி – தொழிலுற்பத்தி, 75.
மிசௌரி கட்டண வழக்கு (அடிக்குறிப்பு), 132.

மு

முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில் கடல் முற்றுகை, 353.
முதல் உலகப் போருக்குப் பின்—1860-லிருந்து கடன், 234–235, 370; இரண்டாவது உலகப் போர்க்காலத்தில், 509.
முதல் உலகப் போருக்கு நிதி திரட்டல், 371–375; இரண்டாவது உலகப் போருக்கு நிதி திரட்டல், 547–49.
முதலீட்டு டிரஸ்ட், 437.
முல்ஹால் (எம்.ஜி.), 45.
முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில் நடுநிலைமைக் கொள்கை, 348–355.
முன்னுரிமைச் சபைகள், 363, 527.
முதல் உலகப் போருக்குப்பின் வேலையின்மை, 379, 387, 433, 445; வேலையின்மையை ஒழிக்க நியூ டீல் திட்டம், 487.
முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில் கோதுமையின் விலை, 350.
முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில் ரயில்வேத் தொழில், 362; போரின் விளைவுகள், 355; போர்க்காலத்தில் அரசினர்க் கட்டுப்பாடுகள், 360–366; போருக்குப்பின் நிதி திரட்டல், 371–75.

மூ

மூலதனம் – இணைப்பு முறை – அதிகாரம் 21, 390; மூலதன ஏற்றுமதி, 307–308, 505; புதிய பேரரசாட்சி முறை என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.
மூல நாடுகள் அடிப்படையில் குடியேற்றம், 425.

மெ

மெக்சிகப் போர், 306, 310.
மெக்சிகோ, 323.

மொ

மொண்டானா, 76.

மோ

மோட்டார்த் தொழில், 47, 220–222.
மோட்டார்களை உற்பத்திசெய்தல், 384, 405, 555.
மோட்டார் வண்டி, 220, 399, 403.
மோட்டார்த் தொழில் சட்டம் (1935), 484.
மோட்டார் வண்டிகள் செல்லக்கூடிய சாலைகள், 221; சிறந்த சாலைகளை அமைப்பதற்கு மக்களுடைய போராட்டம், 222, 403; சாலைகளை அமைப்பதற்கு மத்திய அரசின் உதவி, 404.

யு

யுனைடெட் சிகார் ஸ்டோர், 272.
யுனைடெட் ஷூ மெஷினரி கம்பெனி, 89.

யூ

யூஜின். வி. டெப்ஸ், 159, 164, 169.
யூனியன் பசிபிக் ரெயில்வேக் கம்பெனி, 188, 253.

ர

ரயில்வே விபத்துகள், 216; தொழிற் கூட்டங்களில், 343.
ரயில்வேத் தொழிலாளர்கள் சங்கம், 147, 155.
ரயில்வே கம்பெனி கவிழ்தல், 251–252; பாங்குகள் கவிழ்தல், 245, 257. 380, 455.
ரயில்வே கம்பெனிகளை அரசினர் கட்டுப்படுத்துதல், 362, 388; அரசினர் நேரிடையாக நடத்துவது, 394, 474–475.

ரயில்வேத் தொழிலாளர்கள் சங்கம், 147 ; நைட்ஸ் ஆஃப் செயின்ட் கிரிஸ்பின், 148 ; ஆந்திரசைட் நிலக்கரிப் பகுதியில் உள்ளவர்களைப்பற்றி ஜே. எஃப். ரோட்ஸ் எழுதியுள்ளார் (அடிக்குறிப்பு), 149 ; அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர், 153 ; நைட்ஸ் ஆஃப் லேபர், 152 ; உலகத் தொழிலாளர் சங்கம் (Industrial Workers of the World), 159.

ரயில்வே கம்பெனிகளுக்கு நிலங்கள் கொடுத்தல், 191.

ரயில்வே கம்பெனியின் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், 363.

ரயில்வே கம்பெனிகளின் இணைப்பாளர், 483.

ரயில்வே அவசரச் சட்டம் (1933), 483.

ரயில்வேத் தொழிலாளர்கள் சட்டம், 397.

ரயில்வேத் தொழிலாளர்கள் குழு, 396.

ரயில்வேத் தொழிலாளர்கள் ஓய்வு பெறுவது பற்றிய சட்டம், 487.

ரயில்வேத் தொழிலின் முக்கியத்துவம். 187; இரயில்வேத் தொழிலுக்கு நிதி திரட்டல், 190 ; கண்டத்தின் குறுக்கே செல்லும் இருப்புப்பாதைகள், 187 ; அரசினர் உதவி, 190 ; இராச்சியங்களின் வாணிகக்குழு, 187 ; உள்நாட்டுப் போருக்குப்பின் வளர்ச்சி — அதிகாரம் 23 ; அவசரச் சட்டம் (Expediting Act), 206 ; தொடக்க காலத்தில் குழப்பமும் ஊழல்களும் 194 ; பங்குகள் மதிப்பை இழத்தலும் கிரேஞ்சர் இயக்கமும், 198–203 ; ஹெப்பர்ன் சட்டம், 206; மன்-எல்கின்ஸ் சட்டம், 207 ; ஆடம்சன் சட்டம், 208 ; நியூலாந்துச் சட்டம். 208 ; இணைப்பு முறை, 209–213 ; சீர்திருத்தங்கள், 214 ; 1920ஆம் ஆண்டுப் போக்குவரத்துச் சட்டம், 213, 217, 395 ; கட்டணங்கள், 216 ; ரயில்வேத் தொழிலும் முதல் உலகப் போரும், 362 ; போருக்குப்பின், 394 ; 1919-ல் நடந்த வேலை நிறுத்தம், 418.

ரயில்வே கம்பெனிகளின் போர்ச்சபை, 363,

ரயில்வே கம்பெனிகளின் பங்குகள் மதிப்பை இழத்தல், 196.

ரா

ரான்சம் இ. ஙூல்ட்ஸ், 221.

ராபின்சன் பாட்மன் சட்டம், 479.

ராக்ஃபெல்லர் (ஜான் டி.), 59, 112.

ராக்ஃபெல்லர் வில்லியம், 112.

ரி

ரிப்லே (டபிள்யு.இஜட்.) அடிக்குறிப்பு), 213.

ரு

ருஷியா—பேரரசாட்சி முறை, 334.

ரூ

ரூஸ்வெல்ட் கொள்கை, 319, 335.

ரே

ரே ஸ்டன்னர்ட் பேக்கர், 129.

ரேடியோ, 230.

ரோ

(இ.பி.) ரோசா (பட்டியல்),372.

ல

லண்டன் பொருளாதார மாநாடு, 520.

லா

லாஃபோலட் சட்டம், 206, 339; (அடிக்குறிப்பு), 418.

லாஃபோலட் மாலுமிகள், 168.
லாகனர் – நியூயார்க் வழக்கு, 168.
லார்வின் (எல்.எஸ்.) (அடிக் குறிப்பு), 423.

லி

லியனூர்ட் அயெர்ஸ் (அடிக் குறிப்பு), 441.
லியோன் ஹெண்டர்சன், 528, 531, 541.
லிவர் எரிபொருள் உணவுப் பொருள் சட்டம், 419.
லிபர்ட்டிக் கடன் பத்திரம், 372.
லின் செருப்புத் தொழில், 72, 89.
லிங்கன் ஸ்டீஃபன், 128.

லீ

லீ சட்டம், 563.
லீவிஸ் கிளியோனு (அடிக் குறிப்பு), 308, 330; (அடிக் குறிப்பு), 506.
லீலாண்ட் ஸ்டாஃபோர்ட்,188.

லூ

லூயிஸ் ஹாக்கர், 504.
லூயிசானுவை வாங்குதல்,306.

லெ

லெயிட்லர் (எச். யு.) (அடிக் குறிப்பு), 392.
லெண்ட்லீஸ் சட்டம், 526, 528, 534.

லே

லேமன், ஆர். பிளேக், 89.

வ

வர்த்தகம், 224, 275, 277, 279; பெரிய வரிகளில், 224; உள் நாட்டுப் போரிலிருந்து–வழி களும் தடைகளும், 267; உள் நாட்டு வர்த்தகக்குழு, 280–281.
வர்த்தக நீதிமன்றம், 204.
வர்த்தக இலாகா, 279, 339.
வர்த்தகம் (அயல்நாட்டு வர்த் தகம் என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்).
வருமானம் (1909–1919) விவசா யிகளுடைய நிலைமை, 343, 469; இரண்டாவது உலகப் போருக்குமுன், 529.
வருமான வரி, 234, 292, 339, 373, 549.
வர்த்தகக் கப்பற்படை, 282; உள்நாட்டுப் போருக்குப் பின் வாணிகக் கப்பல்களின் எடை, அயல்நாட்டு வர்த்த கத்தில் ஈடுபட்டிருந்த கலங் களின் எடை, 282; முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில், 353, 485; இரண்டாவது போர்க்காலத்தில், 536.
வர்த்தகக் கப்பற்படைச் சட் டம் (1920), 285; வர்த்தகக் கப்பற்படைச் சட்டம் (1936), 486,
வட அட்லாண்டிக் ஒப்பந்தம், 578.
வட கரோலினு — தொழிலுற் பத்தி, 77.
வட பசிபிக் ரயில்வே கம் பெனி, 189, 191, 210, 245.
வடபத்திரக் கம்பெனி (நார் தர்ன் செக்யூரிடி கம்பெனி), 110, 210.
வர்த்தக ஒப்பந்தம், 471; பரி மாற்ற வர்த்தகச் சலுகை, 521.
வயதானவர்களுக்குப் பாது காப்பும் பொருளாதாரப் பாதுகாப்பும், 387.
வர்த்தகச் சட்டங்கள், 475.
வயோமிங், 76, 174.

வா

வாழ்க்கைச்செலவு: உள்நாட் டுப் போருக்குப்பின், 344; முதல் உலகப் போருக்குப் பின், 380, 433; நியூ டீல் காலத்தில், 423; இரண்டா வது உலகப் போர்க்காலத் தில், 537, 539, 545.
வால்டர் சி. கிஃபோர்ட் (அடிக் குறிப்பு), 357.

வால்டர் டி. ஹைன்ஸ் (அடிக் குறிப்பு), 364, 366.
வாழ்க்கைத்தரம், 344.
வான் டெப்போல் (Van Depole C. J.), 218.
வாபாஷ் செயின்ட் லூயிஸ் அண்ட் பசிபிக் ரயில்வே கம்பெனி — இல்லினாய்ஸ் வழக்கு, 202.
வாக்னர் டீகால் வீட்டுவசதிச் சட்டம், 489.
வாலஸ் ஹென்றி, ஏ. (Wallace Henry. A.), 527.
வாஷ் ஹீலி சட்டம் (Wash Heley Act), 175, 491.
வாஷிங்டன் - உற்பத்திப் பொருள்கள், 75.
வாட்கின்ஸ் (Watkins), (அடிக் குறிப்பு) 394.
வாட்கின்ஸ் (எம். டபிள்யு.) (அடிக்குறிப்பு), 169.
வாட்சன் பார்க்கர் சட்டம் (அடிக்குறிப்பு), 397.
வானூர்தி நிலையம், 280, 485.
வானிலைச் செயலகம், 280.

வி

விளம்பரம், 272, 385.
விவசாய அட்ஜெஸ்ட்மென்ட் நிருவாகம் (Agricultural Adjustment Administration), 468, 470.
விவசாயக் கடன், 414.
விவசாயப் பொருள்களின் ஏற்றுமதி, 292, 414; வர்த்தக ஒப்பந்தங்கள், 522.
விவசாயப் பொருள்களின் மதிப்பு; பொறிசெய் பொருள்களின் மதிப்புடன் ஒப்பீடு, 44.
விவசாயச் சங்கம் - கிரேஞ்சர் இயக்கம், 198.
விவசாயிகளின் போராட்டம்- கிரேஞ்சர் இயக்கம், 198-199.
விவசாயப் பொருள்களின் விலை இறங்குதல், 410.
விவசாய உற்பத்தி-முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில், 349.
விவசாயம்-முதல் உலகப் போருக்குப்பின், 379, 409, 433, 477.
விவசாயம்-நியூடீல் கொள்கை, 467-474.
விவசாய இலாகாவின் உதவி, 339, 471.
விமானப் பாதுகாப்புக் குழு, 485.
விமானத்தொழில் வளர்ச்சி, 222-223, 407, 485.
வில்லியம் ஆர்ச்சர் (Archer Williams), 96.
விடுமுறை பாங்கு, 455.
விக்டர் பெர்கர், 164.
வில்லியம் ஜென்னிங்ஸ் பிரயன், 254.
வின்ஸ்டன் சர்ச்சில், 128, 526.
விவசாய இலாகா, 339, 471.
வில்லியம் எல். எல்கின்ஸ் (William L. Elkins), 218.
விவசாயிகளுடைய கூட்டணி, 413.
விவசாய உதவிப் பணவீக்கச் சட்டம் (1933), 459, 468.
விவசாயத் தொழிலாளர்கள் கட்சி, 163.
விவசாயிகளின் இயக்கம் - கிரேஞ்சர் இயக்கம் என்ற சொல்லைப் பார்க்கவும்.
வில்லியம் சி. கோர்க்காஸ், 226.
வில்லியம் கிரீன் 164, 569.
வில்லியம் டி. ஹேவுட் (Haywood William D.), 159.
வில்லியம் எஸ். நுட்ஸன் (Knudsen William, S.), 528.
வில்லியம் ஜி. மக்கடூ (Mc. Adoo, William. G.), 364.
விவசாய எந்திரங்கள், மின்சார எந்திரங்கள், 60, 89, 409.
விலைகளை நிலைநாட்டும் நிருவாகத்துறை, 527.

விவசாய அடைமானக் கடன் மீட்புரிமைச் சட்டம், 472.
விற்பனை அல்லது உற்பத்தி உரிமை, 62.
விலைகள், 170; உள்நாட்டுப் போரிலிருந்து, 379–80.
விவசாயம் நலிவுறுதல், 381, 442; பொருத்தமான விலை, 468, 470; விலைகளைக் கட்டுப்படுத்துவது, 537; கட்டுப்பாடுகளை நீக்குவது, 551; (Decontrol), 552.
விட்னி ஆசா (Whitney Asa) (அடிக்குறிப்பு), 188.
வில்லியம் கிராம்ப் அண்ட் சன்ஸ், 287.
விஸ்கான்சின் — தொழிலுற்பத்தி, 75; சமூகச் சீர்திருத்தச் சட்டங்கள், 339, 493–94.

வீ

வீடுகள் கட்டுவதற்கு கடன் கொடுக்கும் பாங்குகள் பற்றிய சட்டம், 449, 463.
வீட்டுச் சுவாந்தார்களுக்குக் கடன் கொடுப்பது பற்றிய சட்டம், 463.
வீட்டிலேயே செய்யும் உற்பத்தி, 43, 81.
வீட்டுவசதிப் பிரச்சினை, 490, 555.
வீலர் போக்குவரத்துச் சட்டம், 484.

வெ

வெஸ்லி சி. மிட்செல் (Wesley Mitckel, C.), 383, 431.
வெள்ளிப் பிரச்சினை, 246; 1934ஆம் ஆண்டுச் சட்டம், 462.
வெள்ளி வாங்குவதுபற்றிய சட்டம், 462.
வெர்செய்ல்ஸ் உடன்படிக்கை, 513.
வெனிசூலா, 311.
வெனிசூலா எண்ணெய், 94.
வெப் ஏற்றுமதிச் சட்டம், 134, 294.

வே

வேலை செய்ய உரிமைபற்றிய சட்டம், 570.
வேலை நிறுத்தம் — 1894ஆம் ஆண்டு நடந்த புல்மன்வேலை நிறுத்தம், 127, 169; கௌல்ட் ரயில்வே கம்பெனியில் வேலை நிறுத்தம், 151; நிலக்கரித் தொழிலாளர்களின் வேலை நிறுத்தம் (1902), 156; 1912ஆம் ஆண்டு நடந்த லாரன்ஸ் வேலை நிறுத்தம், 160–161; 1919ஆம் ஆண்டு நடந்த வேலை நிறுத்தம், 396, 418; 1922-ல் நடந்த வேலை நிறுத்தம், 421; நியூ டீல் காலத்தில், 477, 500; இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலத்தில், 546; இரண்டாவது உலகப் போருக்குப் பின், 562.
வேலையின்மை இன்சூரன்சுத் திட்டம், 492.

ஸ்

ஸ்டீஃபன் ஏ. டக்லஸ் (Douglas Stephen, A.), 312.
ஸ்டீஃபன் டி. ஃபீல்ட், 218.
ஸ்கெட்ஸர் வழக்கு (Schetcher Case), 478.
ஸ்குமன் திட்டம் (Schuman Plan), 577.
ஸ்மித் கோனலி சட்டம் (Smith Conally Act), 546.
ஸ்பார், சி. பி. (அடிக்குறிப்பு), 346.
ஸ்பானியர்களிடமிருந்து பிளாரிடாவை வாங்குதல், 306, 312.
ஸ்டாண்டர்டு ஆயில் கம்பெனியும் இணைப்பு முறையும், 107–108, 128; ஸ்டாண்டர்டு ஆயில் கம்பெனியும் ரயில்வே கம்பெனிகளும், ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனிக்காக மற்ற நிறுவனங்கள்

செய்த பணியை ஒருமுகப் படுத்தி அதை ஸ்டாண்டர்டு கம்பெனியே மேற்கொள்ளு தல், 394; தொழிலாளர்கள் கம்பெனியின் பங்குகளை வாங்குதல், 421; வெளிநாடு களில் கிளைகளை நிறுவுதல், 505.
ஸ்டிம்ஸன் ஹென்றி, எல். (Stimson Henry, L.), 528.

ஹ
ஹவாய்த் தீவுகள், 311.
ஹட்சன் விரிகுடா கம்பெனி, 189.

ஹா
ஹாரி, ஏ. கார் ஃபீல்ட் (Harry. A. Gar Field), 360.
ஹானே. எல். எச். (L. H. Haney), 101 (அடிக்குறிப்பு).
ஹாரிமன் ரயில்வே கம்பெனி, 210–211.
ஹாரிங்டன் எஃப். எச். (அடிக் குறிப்பு) (Harrington F. H.).
ஹாரிஸன்–வில்லியம் ஹென்றி (Harrison William Henry), 125, 298.
ஹாலி-ஸ்மூட் சுங்கவரிச் சட் டம், 413, 433.
ஹாரி ஹாப்கின்ஸ், 528, 531 (அடிக்குறிப்பு).

ஹி
ஹில் ரயில்வே கம்பெனி, 210–211.
ஹில்லிக்குட் மாரிஸ் (Hillicut Morris), 164.
ஹியூ எஸ். ஜான்சன், 476.

ஹூ
ஹூவர், 277, 281, 359, 402, 444, 448–449, 453, 481, 510, 514, 520; ஹூவருடைய ஆட்சி யும் விவசாயமும், 409.

ஹெ
ஹென்றி ஃபோர்டு, 221.
ஹென்றி ஜியார்ஜ், 123.
ஹென்றி, ஓ. ஹாவ்மேயர், 99 (Henry O. Havemayor).
ஹென்ரிக் ஜே. பி. (Hendrick. J. B.), 129.
ஹெப்பர்ன் சட்டம், 206.
ஹெட்ஸ் ஹென்சரிச், 276.
ஹென்றி டாமரஸ்ட் லாயிட் (Lloyed Henry Damerest), 122, 124.
ஹென்றி வில்லார்ட், 189.

ஹே
ஹே ஜான் (Hey John), 327.
ஹே மார்க்கெட்டுக் கலகம் (அடிக்குறிப்பு), 152.
ஹேயன்ஸ் எல்உட், 221.

ஜ
ஜனநாயகக் கட்சியின் போராட்டம், 254.
ஜப்பான், 287, 325, 327, 334.
ஜனாதிபதி வில்ஸன், 322; அடிக்குறிப்பு, 377; வில்ஸ னும் பேரரசாட்சி முறை யும், 322.
ஜப்பானியர் அமெரிக்காவில் குடிபுகுதல், 181.
ஜனாதிபதியின் மீட்சிவேலைத் திட்டம், 476.

ஜா
ஜார்ஜ் டபிள்யு. கோதால்ஸ், 226.
ஜான்ஸ் டவுன், 71.
ஜான் மேனார்ட் கீன்சு, 451–452.
ஜான் எல். லீவிஸ், 499, 544.
ஜார்ஜ் மீனி, 569.
ஜான் மிட்செல், 156, 169.
ஜான் மூடி, 109 (அடிக்குறிப்பு).
ஜார்ஜ் டபிள்யு. நாரிஸ் (Norris, George W.), 481.
ஜான் வெஸ்லி பவல் (Powell John Wesley), 342.
ஜான் ரைல் (John Ryle), 88.
ஜார்ஜ் பி. செல்டன் (Seldon, George B.), 220,

ஜார்ஜ் சோல் (அடிக்குறிப்பு) (George Soule), 365, 382; (அட்டவணை), 437; (அடிக்குறிப்பு), 508 (அடிக்குறிப்பு).
ஜான் வனமேக்கர் (Wanamaker John), 271.

ஜி

ஜி. ஐ. உரிமைப்பத்திரம் (G.I. Bill of Rights), 551, 554–555.

ஜூ

ஜூலியஸ் ரோசன்வால்ட் (அடிக்குறிப்பு), 357.

ஜெ

ஜெனரல் எலக்டிரிக் கம்பெனி, 508.
ஜெனரல் மோட்டார் கார்ப்பரேஷன், 275, 499, 508.
ஜெர்மய்யா டபிள்யு. ஜெங்ஸ் (Jenks Jeremiah, W.), (அடிக்குறிப்பு) 100, 120 (அடிக்குறிப்பு), 127 (அடிக்குறிப்பு)
ஜெஸ்ஸி ஜோன்ஸ் (அடிக்குறிப்பு) (Jesse Jones), 531.
ஜெரால்ட் பி. நை (அடிக்குறிப்பு), 354.

ஜே

ஜேம்ஸ் ஜி. பிளேன் (James G. Blaine), 311.
ஜேம்ஸ். எஃப். பைர்னஸ், 542.
ஜே குக் கம்பெனி, 189, 245.
ஜே கூல்ட், 196.
ஜேம்ஸ் ஜே. ஹில் (James J. Hill), 189.

ஜோ

ஜோசஃப். பி. ஈஸ்ட்மன் (Eastman Joseph, B.), 484, 535.

ஷெ

ஷெல்பி எம். குல்லம் (Cullom Shelby, M.), 203.
ஷெர்மன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டம், 124, 127, 338, 393.
ஷெர்மன் வெள்ளி வாங்குவது பற்றிய சட்டம், 250.

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம்

சென்னை—9

1965வரை வெளியிட்டுள்ள நூல்கள்

பொருளாதாரம்

	நூல்	ஆசிரியர்	ரூ.	பை.
*1.	பொருளாதாரம்—II	சி. வேலாயுதம்	9	00
2.	புதுமைப் பொருளாதாரக் கூறுகள்	திருமதி ஆர். தாமரஜாட்சி	12	00
3.	பொருளாதாரம் ஓர் அறிமுகம்—I	தி. சி. மோகன்	12	00
4.	பொருளாதாரம் ஓர் அறிமுகம்—II	எம். ஏ. அபூர்வசாமி, பி. வி. ஸ்ரீநிவாசன்	10	75
5.	பொருளாதாரக் கோட்பாடு வளர்ந்த வரலாறு	க. முத்தையன்	7	00
*6.	பணவியலும் பாங்கியலும்—II	சி. வேலாயுதம்	11	50
7.	நவீன பாங்கு இயல்	க. வெற்றிவேல்	7	50
*8.	இந்தியச் செலாவணியும் பாங்குமுறையும்	பி. வி. ஸ்ரீநிவாசன்	5	50
*9.	அரசாங்க நிதி இயல்	அர. சேஷாசலம்	4	75
10.	இந்தியப் பொருளியல்—I	எம். பாலசுப்பிரமணியன்	10	00
11.	இந்தியப் பொருளியல்—II	எம். லூர்துநாதன்	4	25
12.	நமது பொருளாதாரப் பிரச்சினை—I	சி. சுந்தரராஜன்	10	75
13.	நமது பொருளாதாரப் பிரச்சினை—II	எஸ். குழந்தைநாதன்	10	50
14.	இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாறு-I	சீ. சீ. இராமசாமி	6	00
15.	இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாறு-II	,,	6	00
16.	அமெரிக்காவின் நவீன பொருளாதார வளர்ச்சி	தி. சி. மோகன்	5	00
17.	அமெரிக்கப் பொருளாதார வரலாறு—I	மு. க. சுப்பிரமணியம்	11	00

			ரூ.	பை.
18.	அரசாங்க நிதியியலின் பொருளாதாரம்—I	மா. குமாரசாமி	10	00
19.	இந்தியாவின் பொருளாதார வளர்ச்சி—I	தே. வேலப்பன்	10	00
20.	பணம் சிறு விளக்கம்	கோ. இராதாகிருஷ்ணன்	10	00
*21.	வணிக இயலின் தத்துவங்கள்	கு. ஆளுடைய பிள்ளை	9	50
22.	பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் கிரேட் பிரிட்டனில் தொழில், வாணிபப் புரட்சி	கு. ரா. கருப்பண்ணன்	11	00

வரலாறு

*23.	பிரிட்டன் வரலாறு—I	கி. ர. அனுமந்தன்	10	00
*24.	பிரிட்டன் வரலாறு—II	,,	9	75
*25.	ஐரோப்பிய வரலாறு—I	டி. வி. சொக்கப்பா	4	50
26.	ஐரோப்பா—கடந்த ஐந்து நூற்றுண்டுக் காலச் சரித்திரம்	வை. விருத்தகிரீசன்	15	00
27.	இங்கிலாந்து வரலாறு—I	இரா. அண்ணாமலை	13	00
28.	இங்கிலாந்து வரலாறு—II	பா. மாணிக்கவேலு	13	00
29.	இங்கிலாந்தின் வரலாறு—I	க. த. திருநாவுக்கரசு	15	00
30.	இந்தியாவின் சிறப்பு வரலாறு—I	தி. வெ. குப்புசாமி	7	50

அரசியல்

*31.	இந்திய அரசியலமைப்பு	வீ. கண்ணையா	4	75
32.	அரசியலுக்கு ஓர் அறிமுகம்	டி. செல்லப்பா	8	50
33.	தற்கால அரசியல் அமைப்புகள்	மோ. வள்ளுவன் கிளாரன்சு	8	50
34.	பன்னாட்டு அரசியல்—I	திருமதி நார்ஜஹான் பாவா	16	00
35.	பொதுத்துறை ஆட்சி இயல்—I	வீ. கண்ணையா	9	00
36.	பொதுத்துறை ஆட்சி இயல்—II	அ. ஜெகதீசன்	7	25

உளவியல்

37. குழந்தை உளவியல்—I	கி. ர. அப்புள்ளாச்சாரி	8	00
38. குழந்தை உளவியல்—II	,,	7	00
39. உட்கவர் மனம்	சி. ந. வைத்தீஸ்வரன்	7	00
40. இளையோர் உளவியல்—I	தி. இரா. அரங்கராசன்	12	00
41. இளையோர் உளவியல்—II	,,	9	00
42. சமூக உளவியல்	என். வேதமணி மானுவேல்	9	25
43. பிறழ்நிலை உளவியல்	அ. பெசன்ட் கிரீப்பர்ராஜ்	11	00
44. பித்தரின் உள்ளம்	,,	3	00

தத்துவம்

45. இந்து சமயத் தத்துவம்	ஞா. ராஜாபகதூர்	5	50

அறவியல்

46. அறவியல்—ஓர் அறிமுகம்	கோ. மோ. காந்தி	8	50

அளவையியல்

47. அளவை இயல்—தொடக்க நூல்	கி. ர. அப்புள்ளாச்சாரி	2	50

மானிடவியல்

*48. மானிடவியல்	ம. சு. கோபாலகிருஷ்ணன்	4	75
49. பண்பாட்டுக் கோலங்கள்	கி. பூ. சுப்பிரமணியன்	5	50

சமூகவியல்

50. சமூகவியலின் அடிப்படைக் கோட்பாடுகள்	ஜெ. நாராயணன்	10	00

புவியியல்

*51, ஆசியா—I	கொ. சேஷ. நரசிம்மன்	9	50
*52. ஆசியா—II	,,	8	75
*53. ஐரோப்பாக் கண்டத்தின் புவியியல்	ஏ. எஸ். நாராயணன்	8	50

*54. வட அமெரிக்கா	குமாரி இரா. அலமேலு ...	8	25
*55. தென் கண்டங்கள்—ஆஸ்திரேலியா ...	திருமதி எச். நியூமன் ...	4	00
*56. புவிப்புறவியல்—II	நா. அனந்தபத்மநாபன் ...	6	00
*57. செய்முறைப் புவியியல்	சு. ஜெயச்சந்திரன்	9	00
*58. மக்கட் பரப்பியல்	வி. எஸ். அனந்தபத்மநாபன் ...	6	25
*59. சமுத்திரவியல்	கோ. இராமசாமி	6	50
60. காலநிலை இயல்—I	கொ. சேஷ நரசிம்மன் ...	10	00
61. வளியியலுக்கு ஓர் அறிமுகம்	கோ. இராமசாமி	11	00
*62. புவி அமைப்பு இயல்	சி. விசுவநாதன்	4	75

புள்ளியியல்

*63. புள்ளியியல்—அறிமுகம்	சு. வைத்தியநாதன் ...	10	00
64. புள்ளியியல் முறைகள்—I	கோ. சண்முகசுந்தரம் ...	10	00
65. நம்மைச் சுற்றியுள்ள பேரண்டம் ...	தி. வி. லட்சுமிநரசிம்மன் ...	6	50

விலங்கியல்

*66. விலங்கியல்	பெ. மா. அண்ணாமலை, இரா. முருகேசன்	12	00

பௌதிகவியல்

67. ஒளி நூல்	ச. சம்பத்து	10	00

பொது நூல்கள்

68. மகாத்மா காந்தி	சரஸ்வதி தங்கையன் ...	3	25
69. இந்தியாவில் குடியானவர் வாழ்க்கை ...	எஸ். இலட்சுமி	3	50
70. விவசாயப் புரட்சி	வி. கார்த்திகேயன்	8	00
71. சேமக் கை–நூல்	ஆ. சுப்பிரமணியன்	2	50
*72. நீரிழிவு—க்ஷயரோகம்	ஜி. வேங்கடசாமி, ஏ. கதிரேசன்	2	50

* மூலநூல் (Original Book)

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகப் புதிய வெளியீடுகள், 1966

வரலாறு

கிரேக்க நாட்டு வரலாறு-I, II, III ... *ஜே. பி. ப்யூரி*

அரசியல்

ஆங்கிலேயப் பயன்வழிக் கொள்கையினர் —*பிளாமனுட்ஸ்*
பொதுத்துறை ஆட்சியலுக்கு ஓர் அறிமுகம்-I, II —*லியனார்ட் டி. ஒயிட்*

பொருளாதாரம்

பென்ஹாம் பொருளாதாரம்-I, II —*ஃபிரடெரிக் பென்ஹாம்*
வரவுசெலவுத் திட்டம் —*ஆர். ரங்கா...*

தத்துவம்

அறிவு ஆராய்ச்சி இயல் —*ஆர். இராமானுஜாச்சாரி*
மேலைநாட்டுத் தத்துவம் —*ரா. ஸ்ரீ. தேசிகன்*
அத்துவித தத்துவம் —*T. M. P. மஹாதேவன்*

உளவியல்

குமர உள்ளம் —*டாக்டர் எம். அறம்*

புவியியல்

தென் அமெரிக்கா —*எம். என். பத்மநாபன்*
தென் கண்டங்கள்—ஆட்பிரிக்கா —*எஸ். முத்துக்கிருஷ்ணக் கரையாளர்*
தென் கிழக்கு ஆசியா—புவியியல் —*ஜி. கிருஷ்ணமூர்த்தி*

கணிதம்

வகை நுண்கணிதம் —*டி.கே. மாணிக்கவாசகம் பிள்ளை*
தொகை நுண்கணிதம் —*தி. கோவிந்தராசன்*
ஆயத்தொலை வடிவுகணிதம் —*டி கே, மாணிக்கவாசகம் பிள்ளை*

விஞ்ஞானம்

வானவெளி வெற்றி —*டாக்டர் எம். ஏ. தங்கராஜ்*
ரேடியோ —*டாக்டர் பி. திருஞானசம்பந்தம்*
எக்ஸ்—ரே —*பெ. நா. அப்புசாமி*
பாம்புகள் —*பெ. மா. அண்ணாமலை*
தாவரம்—வாழ்வும் வரலாறும்—I —*டாக்டர் சி, சீனிவாசன்*

மருத்துவம்

மகப்பெறும் மாதர் நோயும் —*ஏ. கப்ளான்*
பாக்டீரியா —*சு. சுந்தரம்*

பொறியியல்

நீங்களே வீட்டைக் கட்டலாம் —*ஆர். எஸ். தேஷ்பாண்டே*

சட்டம்

குற்ற இயல் சட்டம் —*எம். சண்முக சுப்பிரமணியம்*

பொது

கரும்பு —*கு. பெரியசுவாமி*
உணவும் ஊட்டமும் —*தி. வேங்கடகிருஷ்ணய்யங்கார்*
முற்காலச் சோழர் கலையும் சிற்பமும் —*எஸ். ஆர். பாலசுப்பிரமணியம்*

இவற்றுடன் மேலும் 11 நூல்களும் ஆக 42 நூல்கள்