THE

PARLIAMENTARY DEBATES

OFFICIAL REPORT

IN THE HUNDRED AND SECOND SESSION OF THE RAJYA SABHA

Commencing on the 18th July, 1977/the 27th Asadha, 1899 (Saka)

RAJYA SABHA

Monday, the 18th July, 1977|the 27th Asadha 1899 (Saka)

The House met at eleven of the clock, (**Mr. Deputy Chairman** in the Chair.

MEMBERS SWORN

1. Shri T. V. Chandrashekharappa (Karnataka).
2. Shri Baleshwar Dayal Shivshanker (Madhya Pradesh).
3. Shri Patitpaban Pradhan (Orissa).
4. Shri K. B. Asthana (Uttar Pradesh).
5. Shri Dinesh Singh (Uttar Pradesh).
6. Shri Shanti Bhushan (Uttar Pradesh).
7. Shri Narendra Singh (Uttar Pradesh).
8. Shri Prem Manohar (Uttar Pradesh).
9. Shri Sujan Singh (Haryana).

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

गोरखपुर रेलवे कारखाना

***1. श्री नागेश्वर प्रसाद शाही :**
श्री नत्थी सिंह :

क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गोरखपुर रेलवे कारखाने की कार्य क्षमता में वृद्धि करने की कोई योजना सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†[**Gorakhpur Railway Workshop**

*1. SHRI NAGESHWAR PRASAD SHAHI:†
SHRI NATHI SINGH:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether any scheme to increase the working capacity of the Gorakhpur railway workshop is under Government's consideration; and

(b) if so, what are the details thereof?]

रेल मंत्री (प्रो० मधु दंडवते) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

‡[THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.]

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : श्रीमन्, गोरखपुर रेल कारखाने की कार्य क्षमता आज जो है उससे लगभग दुगनी थी आज से

†The question was actually asked on the floor of the House by Shri Nageshwar Prasad Shahi.

‡[ ] English translation.

दस साल पहले । जब से लोहे के कोचेज बनने लगे हैं तब से उसकी कार्य क्षमता को कम किया जाना शुरू हुआ है । पहले जब लकड़ी के कोचेज बनते थे तब उन लकड़ी के कोचेज बनाने का बहुत बड़ा काम गोरखपुर के कारखाने में होता था और कारखाने का लगभग तीन चौथाई हिस्सा लकड़ी की कोचेज बनाने का काम करता था । उसमें हजारों मजदूर काम करते थे । जब से लकड़ी की कोचेज बनना बन्द हुआ और आयरन शीट्स के कोचेज बनने शुरू हुए तब से उस कारखाने का काम समाप्त किया जाने लगा । जब यह समाप्त शुरू हुई उस समय हम लोगों ने ऐतराज किया था कि गोरखपुर कारखाने की कार्य क्षमता कम नहीं होनी चाहिए और मजदूरों का रिट्रेंचमेंट नही होना चाहिए । वायदा जरूर किया गया कि मजदूरों का रिट्रेंचमेंट नही जायेगा, लेकिन वायदे के खिलाफ काम हुआ और कुछ मजदूरों का रिट्रेंचमेंट भी वहां हुआ । इस समय वह काम वहां पूर्णतः समाप्त हो गया है । उसकी पूर्ति के लिये 1973 में जब छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का फैसला किया गया बारा-बंकी से समस्तीपुर तक, इस कारखाने के एक्सपेंशन के लिये 6 करोड़ रुपये का इस्टीमेट बनाया गया और पार्लियामेंट में भी वह इस्टीमेट पेश हुआ था और पास हुआ था । इस 6 करोड़ रुपये से डिजिल इंजिन की रिपेयरिंग का काम वहां शुरू होना था । श्रीमन्, यह कारखाना . . .

(*Interruption*)

श्री एन० पी० चौधरी : उपसभापति महोदय, यह कौन से विषय पर भाषण हो रहा है ?

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : अगर सदस्यों में यह भी ज्ञान न हो कि यह सवाल है या क्या है तो उसका इलाज मेरे पास नही है । यह सीखना चाहिए आपको क्या सवाल कहलाता है ।. . . (*Interruption*) . . .शान्ति से सुनिये । आपके हल्ले गुल्ले का ठीक जवाब मैं दे सकता हूं । हल्ला-गुल्ला मत करो ।

श्री एन० पी० चौधरी : यहां बैठकर क्या करते रहे इतने दिनों तक ?

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : श्रीमन्, मैं पूछ रहा हूं कि 1973 में तय हुआ था कि डीज़ल इंजन की रिपेयरिंग का काम वहां शुरू किया जाएगा और उसके लिए 6 करोड रुपये का ऐटिमेट भी बना था । बाद में किसी कारण से यह स्कीम ड्राप कर दी गई । इसलिए मैं मन्त्री महोदय से जानना चाहता हूं कि पुराने कपेसिटी को कायम करने के लिए क्या वहां डीज़ल इंजन की रिपेयरिंग का काम शुरू किया जाएगा ?

श्री मधु दंडवते : मान्यवर, मैं माननीय सदस्य को जानकारी देना चाहता हूं कि नार्थ-इस्ट रेलवे पर गोरखपुर, इज्जत नगर तथा समस्तीपुर ये तीन रेलवे वर्कशाप हैं । जहां तक क्षमता का सवाल है, सिर्फ एक कारखाने की क्षमता का हम विचार नहीं करते हैं, वरन् इन तीनों वर्कशाप्स की क्षमता का हम विचाच करते हैं । इन तीनों वर्कशाप्स की कुल क्षमता क्या है, उसका हम विचार करते हैं । मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि जहां तक गोरखपुर का कारखाना है इसमें लोको रिपेयर्स की क्षमता 27 है, कोचेज की 240 है और वैगन्स की 416 है । कुल मिला कर क्षमता 683 है । इज्जत नगर की लोको की क्षमता 9, कोचेज की 120, वैगन्स की 270, कुल मिला कर 399 है । समस्तीपुर में सिर्फ वैगन्स रिपेयर की क्षमता 121 है तथा कोच रिपेयर्स की क्षमता 30 है । पूरे नार्थ-इस्ट रेलवे के लिए जितने भी साधन आवश्यक होते हैं, रिपेयर, वैगन्स और मेंटिनेंस के बारे में जो हमारी ज़रूरत होती है, इन तीनों वर्कशाप की जो क्षमता है वह हमारे लिए पूरी है । जो भी क्षमता हमारे पास है उसका हम इस्तेमाल करना

चाहते हैं । इस हालत में आज आवश्यकता नहीं है कि हम गोरखपुर के कारखाने का विस्तार करें लेकिन आगे चल कर अगर यह महसूस हो जाएगा कि हमारी जरूरत वहां की जो क्षमता है उससे भी ज्यादा है तो हम शायद गोरखपुर के कारखाने की क्षमता बढ़ाने का विचार करेंगे । आज उसकी आवश्यकता नही है ।

श्री नागेश्वर प्रसाद शाही : श्रीमन्, डीजल इंजन की रिपेयर करने की व्यवस्था कि बात मैंने इसलिए कही कि उस लाइन पर पिछले दो साल डीजल इंजन दिया गया और कुछ गाड़ियों में डीजल इंजन इस्तेमाल हो रहा है । लेकिन उसकी मरम्मत की कोई व्यवस्था लखनऊ और समस्तीपुर के बीच नहीं है और लखनऊ और समस्तीपुर के बीच की दूरी लगभग 600 किलोमीटर है । रास्ते में अगर कोई इंजन खराब होता है तो उस इंजन की मरम्मत की कोई व्यवस्था नहीं है । नतीजा यह होता है कि इंजन को वहीं छोड़ दिया जाता है और स्टीम इंजन से गाड़ी को आगे बढ़ाया जाता है । इससे भारी परेशानी मुसाफिरों को होती है । अगर रिपेयर करना होता है तो लखनऊ से मकेनिक भेजा जाता है । तो इस कठिनाई को समझते हुए कि 600 किलोमीटर की दूरी में कोई व्यवस्था डीजल इंजन के रिपेयरिंग की नही है, क्या गोरखपुर में डीजल इंजन की रिपेयरिंग की व्यवस्था आप करेंगे ?

प्रो० मधु दंडवते : मान्यवर, जहा तक आज का अनुभव है, डीजल इंजिन के मामले मे और कारखाने में काम की क्षमता के सम्बन्ध में हमारे सामने कोई दिक्कत नहीं है । आगे चल कर भविष्य में अगर कोई दिक्कत महसूस होगी और वहां के काम की कंपेसिटी बढ़ाने की आवश्यकता होगी तो जरूर हम इस पर विचार करेंगे, यह बात स्पष्ट रूप से माननीय सदस्यों को मैं बताना चाहता हूं ।

श्री नत्थी सिंह : मैं माननीय मन्त्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि जैसा वे जानते हैं, इस प्रकार के कारखानों में पूरी क्षमता के साथ काम करने का सम्बन्ध लोगों को रोजगार देने की क्षमता से भी है, इसलिए अगर पूरी क्षमता के साथ काम नहीं होगा तो रोजगार देने की क्षमता में भी क्या किसी प्रकार की कमी नहीं होगी ? ऐसी स्थिति मे मैं जानना चाहता हूं कि इस कारखाने की क्षमता बढ़ाने के लिए क्या उपाय किये जा रहे हैं ?

प्रो० मधु दंडवते : मान्यवर, जो मूल सवाल पूछा गया है वह क्षमता के सिलसिले में है । अगर आप इजाजत दें तो मैं मूल प्रश्न से हट कर इस सवाल का जवाब दे दूं, लेकिन मैं पहले आपकी इजाजत चाहता हूं ।

Operation of double-deck coaches

*2. SHRI IBRAHIM KALANIYA:†
SHRI JAGAN NATH BHARDWAJ:
SHRI KHURSHED ALAM KHAN:
SHRI BHISMA NARAIN SINGH:
SHRI YOGENDRA MAKWANA:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state whether it is fact that double-deck passenger coaches are proposed to be put into service on some sections of the Indian Railways?

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): Yes, Sir. One prototype Double-decker coach has been manufactured and is presently running on 311/312 Madras-Jolarpettai Expresses. 12 more Doubledecker coaches have been ordered on Integral Coach Factory.

श्री इब्राहीम कलानिया: क्या माननीय मन्त्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि

†The question was actually asked on the floor of the House by Shri Ibrahim Kalaniya.