

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 नहीं 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 मेकैनिक भेजा जाता है। तो इस कठिनाई को समझते हुए कि 600 किलोमीटर की दूरी में कोई व्यवस्था डीजल इंजन के रिपेयरिंग की नहीं है, क्या गोरखपुर में डीजल इंजन की रिपेयरिंग की व्यवस्था आप करेंगे ?

प्रो० मधु दंडवते : मान्यवर, जहां तक आज का अनुभव है, डीजल इंजन के मामले में 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 कपेसिटी बढ़ाने की आवश्यकता होगी तो जरूर हम इस पर विचार करेंगे, यह बात स्पष्ट रूप से माननीय सदस्यों को मैं बताना चाहता हूं।

श्री नत्थो 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 में 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 दूँ, लेकिन मैं पहले आपकी इजाजत चाहता हूं।

Operation of double-deck coaches

*2. SHRI IBRAHIM KALANIYA:†
SHRI JAGAN NATH BHAR-
DWAJ:
SHRI KHURSHED ALAM
KHAN:
SHRI BHISMA NARAIN
SINGH:
SHRI YOGENDRA MAK-
WANA:

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.

यह जो डबल डेकर कोचेज का डिजाइन बनाया गया यह कब बनाया गया और कहाँ बनाया गया है और ये कोचेज कहाँ बन कर तैयार किये गये हैं ? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि इसके परीक्षण कहाँ कहाँ हुए हैं और परीक्षणों का क्या नतीजा निकला है ? इसके साथ-साथ मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि ये डबल डेकर कोचेज अन्य कौन-कौन मुल्कों में प्रयोग में लाये जाते हैं ?

प्रो० मधु दंडवते मान्यवर, मद्रास की इंटेग्रेल कोच फैक्टरी में डबल डेकर कोचेज बनाये गये हैं । मैंने खुद जाकर डबल डेकर कोचेज को देखा है । इन कोचेज के सम्बन्ध में पसेंजरों से भी प्रयोग के आधार पर हमने सुझाव मांगे थे और इस सम्बन्ध में कुछ सुझाव हमारे पास आये हैं जिनको हमने मान लिया है । इस बीच में अखबारों में भी एक खबर आई थी कि डबल डेकर की हाईट बहुत बड़ी होगी और इसलिए जब टनल के अन्दर से गाड़ी गुजरेगी तो उसमें दिक्कत होगी । मैं यह साफ कहना चाहता हूँ कि यह बात गलत है । जो मूल प्रोटोटाइप कोच बनाया गया है उसकी हाईट आम डिब्बों से करीब 10 इंच ज्यादा होगी । इसका डिजाइन इस तरह से बनाया गया है कि किसी तरह की दिक्कत न हो । पहले जिन कोचेज में 90 पसेंजर का इन्तजाम किया जाता था, अब उनमें 148 पसेंजरों का इन्तजाम किया गया है । इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि ये जो गाड़ियाँ बनाई जा रही हैं, ये जनता गाड़ियाँ होगी, इनमें किसी तरह का क्लास या वर्ग नहीं होगा । ये गाड़ियाँ एक ही वर्ग की होंगी और इनमें सब के लिए समान रूप से सुविधाएँ होगी । इसलिए हमारी कोशिश यह होगी कि इस काम को जल्दी से जल्दी पूरा किया जाय ।

SHRI SARDAR AMJAD ALI: Sir, the first question has not been replied to. When was the design made? That was the first question.

प्रो० मधु दंडवते : यह जो डबल डेकर बनाये गये हैं, ये मद्रास में तैयार किये गये हैं ।

SHRI SARDAR AMJAD ALI: No. The question is in which year the design was made.

PROF. MADHU DANDAVATE: I think in the middle of 1973 the design was made.

श्री इब्राहीम कलानिया : मैं यह जानना चाहता हूँ कि भारत में अब तक कितने डबल डेकर कोचेज बन कर तैयार किये गये हैं और आगे आने वाले तीन वर्षों में कितने और कोचेज बन जाने की आशा है ? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि डबल डेकर कोचेज भारत में तैयार करने की योजना किस रेलवे मिनिस्टर महोदय ने तैयार की थी और ये कोचेज कब से और किन-किन रेलवे सेक्शनों पर चलाने की योजना है ?

प्रो० मधु दंडवते : मैं जानता हूँ कि माननीय सदस्य यह जानकारी क्यों लेना चाहते हैं । मैंने यह जानकारी छिपाई नहीं है और जब मैंने रेलवे बजट के सम्बन्ध में आपका भाषण दिया था तो उसमें बताया था कि इसका डिजाइन कब तैयार हुआ था । लेकिन फिर भी मैं इसके सम्बन्ध में जानकारी सदन के सामने रख देता हूँ । डिजाइन के बारे में मैं पूरा क्रेडिट में लेना नहीं चाहता हूँ लेकिन क्रेडिट इतना ही लेना चाहता हूँ कि जो काम रुक गया था उसको थोड़ा आगे बढ़ाने की कोशिश की । एक विज्ञान का विद्यार्थी होने के नाते मैंने कुछ सुझाव भी दिये इंजीनियर होने के नाते कुछ सुझाव देकर तबदीली भी करवाई । मैं आपको यकीन दिलाना चाहता हूँ कि मैंने पहले प्रश्न के उत्तर में भी बताया है कि एक कोच जारी है और एक कोच चलने के लिये है । जब फाइनैशियल इयर पूरा हो जाएगा तब तक कम से कम 12 कोचेज तैयार हो सकते हैं । 12 कोचेज तैयार होने के बाद शोर्ट डिस्टेंस लेवल पर दो कोचेज गाड़ियाँ

और शुरू कर सकते हैं। इसके साथ-साथ मैं यह भी बताना आवश्यक समझता हूँ कि इलेक्ट्रीफिकेशन जिस रूप पर है वहाँ पर भी एक गाड़ी चलाई जाए इसलिये गाड़ी के ऊपर का जो हिस्सा है उसको इंशोलेशन करने का इन्तजाम हमने किया है। इलेक्ट्रीफिकेशन रूटों पर गाड़ियाँ नहीं चल सकतीं सिर्फ दूसरे रूटों पर गाड़ियाँ चल सकती हैं।

SHRI JAGAN NATH BHARDWAJ:
Will the hon. Minister be pleased to say as to what steps have been taken from the safety point of view in introducing these double-deck coaches?

PROF. MADHU DANDAVATE:
Every possible aspect has been taken into account. When I say that all facilities must be provided to the passengers, the most important aspect of the facilities is the safety of the passenger. If he survives, then only he can enjoy the facilities. Therefore, the safety aspect has been taken note of, and a number of changes have been introduced. One of the reasons why we are going in for insulation is that we do not want on the electrified routes any dangerous situation to be created.

SHRI KHURSHED ALAM KHAN:
The main idea seems to be to introduce larger capacity coaches to avoid over-crowding of too many trains. But here I would like to know whether it would be possible to run these coaches on the suburban trains and also whether it would be possible to run these coaches in the underground system, particularly the tube tunnel which is under construction in Calcutta. What is the dimension of tube tunnel and what is the dimension of these double-deck coaches? Would it be possible to make this experiment also?

PROF. MADHU DANDAVATE: Sir, I may inform the hon. Member that though all the tunnels, through which normal trains pass, the double-deck trains will also be able to pass very safely. Therefore, whether it is a tunnel on any line or it is an electrified

traction, in every possible case this train will be able to run. But our purpose will be to introduce it on the short journey train.

SHRI KHURSHED ALAM KHAN:
Then suburban is the best.

PROF. MADHU DANDAVATE:
Therefore, I accept the suggestion made by the hon. Member. Suburban route will be one of the routes that will be utilised for this experiment.

SHRI KHURSHED ALAM KHAN:
Thank you.

श्री भीष्म नारायण सिंह : माननीय मन्त्री जी से यह जानना चाहूँगा कि ईस्टर्न रेलवे के किसी सेक्शन में भी इस तरह की रेलें चलाने का कोई प्रस्ताव है या नहीं ?

प्रो० मधु दण्डवते : गाड़ी शुरू करने से पहले कौन से रूट पर गाड़ी चलानी है और कितनी दूरी तक चलानी है इस पर विचार करना है। जब इस पर विचार हो जाएगा और विभिन्न रेलों के विभागों से जो मुझाव आयेगे उन पर भी विचार किया जाएगा तब जहाँ ज्यादा कंजेशन है और शोर्ट डिस्टेंस है वहाँ नई रेल गाड़ियाँ इंट्रोड्यूस करने की कोशिश की जायगा।

Electrification of Olavakot-Trivandrum Section

*3. **SHRI P. K. KUNJACHEN:** Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether the Kerala Government has offered an amount of Rs. 50,000 to the Central Government for carrying out the cost-cum-feasibility survey for the electrification of the Olavakot-Trivandrum Section in Kerala; and

(b) if so, what is the present stage of the project?