

**डीजल तथा विद्युत् इंजनों का उत्पादन****30. श्री निरंजन वर्मा :****श्री डी० डी० पुरी :****श्री बाबुभाई एम० चिनाई :**

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले तीन वर्षों में चित्तूरंजन के रेल इंजन बनाने के कारखाने में प्रति वर्ष कितने डीजल तथा विद्युत्-इंजन बनाये गये;

(ख) इस कारखाने की पूरी क्षमता कितने इंजन प्रति वर्ष बनाने की है ;

(ग) क्या यह सच है कि देश में भाप के इंजनों का बनाया जाना बन्द कर दिया गया है; यदि हाँ, तो उसके क्या कारण हैं; और

(घ) बिजली का इंजन सम्बन्धी सामान स्वदेश में ही मिलने लगे इस बात को सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं ?

**PRODUCTION OF DIESEL AND ELECTRIC LOCOMOTIVES**

30. SHRI NIK AN JAN VARMA : SHRI D. D. PURI : SHRI BABUBHAI M. CHINAI :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state

(a) the annual production of diesel and electric locomotives at the Chittaranjan Locomotive Works during the last three years;

(b) the annual installed capacity of this workshop;

(c) whether it is a fact that the manufacture of steam locomotives has been discontinued in the country; if so, the reasons there or; and

(d) the steps taken by Government to ensure the availability of electrical traction equipments indigenously]

†[ ] English translation.  
L29RS/70—5

**रेल मंत्री (श्री गुलजारी लाल नन्दा) : (क)**

	बिजली रेल इंजन	डीजल शॉटिंग रेल इंजन
1967-68	30	2
1968-69	48	17
1969-70	31	22

(ख) और (ग) शुरु में प्रति वर्ष 168 भाप रेल इंजन तैयार करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया था जबकि 1959-60 में उत्पादन का स्तर प्रति वर्ष 173 भाप रेल इंजन तक पहुंच गया। भाप कर्षण की तुलना में डीजल और बिजली कर्षण से होने वाले परिचालनिक और अन्य लाभों को देखते हुए अन्य प्रगतिशील देशों की रेलों की भांति भारतीय रेलों ने भी अपनी भविष्य की चालन शक्ति संबंधी आवश्यकताओं को डीजल और बिजली रेल इंजनों द्वारा पूरा करने की योजना बनायी है। इसलिए डीजल और बिजली रेल इंजनों का उत्पादन बढ़ाकर भाप रेल इंजनों के उत्पादन को धीरे-धीरे कम कर दिया गया है। 1971 के अन्त तक भाप रेल इंजनों का उत्पादन बन्द कर दिया जायेगा और उसके बाद चित्तूरंजन रेल इंजन कारखाने में केवल बिजली और डीजल रेल इंजन तैयार किये जायेंगे। चित्तूरंजन रेल इंजन कारखाने में उत्पादन में परिवर्तन का यह काम 1961 से शुरू हुआ। 1969-70 में चित्तूरंजन रेल इंजन कारखाने में 45 भाप रेल इंजन, 31 बिजली रेल इंजन और 22 डीजल रेल इंजन तैयार गये गये थे, जबकि 1971-72 तक आशा है, इस कारखाने का उत्पादन स्तर प्रति वर्ष 75 बिजली रेल इंजन और 50 डीजल रेल इंजन तक पहुंच जायेगा।

(घ) बिजली रेल इंजनों, डीजल बिजली रेल-इंजनों और बिजली गाड़ी के डिब्बों के लिए बिजली कर्षण उपस्कर का स्वदेश में निर्माण करने के उद्देश्य से चित्तारंजन रेल इंजन कारखाने में और मेसर्स हैवी इलेक्ट्रिकल (इंडिया) लिमिटेड, भोपाल के सहयोग से क्षमता का विकास किया गया है। सार्वजनिक क्षेत्र के दो अन्य उपक्रमों अर्थात् मेसर्स भारत हैवी इलेक्ट्रिकल लिमिटेड, हरिद्वार और एन० जी० ई० एफ०, बैंगलोर के सहयोग से और अधिक क्षमता विकसित करने की संभावनाओं का पता लगाया जा रहा है।

‡[THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI GULZARILAL NANDA) : (a)

Year	Electric locomotives	Diesel Shunting locomotives
1967-68	30	2
1968-69	48	17
1969-70	31	22

(b) and (c) Against an original targetted production of 168 steam locomotives per year, a production level of 173 steam locomotives per year was reached in 1959-60. Like Railways in advanced countries, the Indian Railways have also planned to meet future motive power requirements by diesel and electric locomotives in view of the operational and other advantages of diesel and electric traction over steam traction. Production of steam locomotives has therefore, been tapered off, increasing the production of diesel and electric locomotives. Steam locomotive production will be discontinued by the end of 1971 and thereafter Chittaranjan Locomotive Works will produce only electric and diesel locomotives. Diversification of production commenced in the Chittaranjan Locomotive Works from 1961. As against the production of 45 steam

locos, 31 electric locos and 22 diesel locos during 1969-70, the Chittaranjan Locomotive Works is expected to reach a production level of 75 electric locomotives and 50 diesel locomotives per year by 1971-72.

(d) Capacity has been developed in the Chittaranjan Locomotive Works and with M/s. Heavy Electrical (India) Ltd., Bhopal for indigenous manufacture of electric traction equipment for electric locos, diesel-electric locos and electric multiple unit stock. The possibility of developing further capacity with two other public sector undertakings viz. M/s. Bharat Heavy Electrical Ltd., Hardwar. & NGEF/Bangalore are being explored.]

#### SALEM STEEL PLANT

31. SHRI T. V. ANANDAN : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether the Central Official Team sent for selection of site for the setting up of Salem Steel Plant has completed its task; and

(b) if so, the details thereof and the time by when the plant will start functioning ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

#### NEW TIMINGS OF-GRAND TRUNK EXPRESS

32. SHRI GODEY MURAHARI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether any complaints have been received about the new timings of the Grand Trunk Express; and

(b) what are the reasons for the increase in the running time of that train ?