

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: That is what I said. When the control order was lifted, non-levy aluminium, which was required by ICF, was available in the free market. The original term was 'subject to variation in prices in the control order'. When the control order was lifted, we had to do it. We did not go to the open market, but we paid some more money, over Rs. 3 lakhs after ascertaining prevailing market prices. Even with the additional amount paid to these people, compared to the rates quoted by other people, their rates were lower.

SHRI INDRAJIT GUPTA: Are you satisfied. He is always giving figures of coach production, orders for coaches, for 1973-74 and 1974-75. This statement is relating to the period prior to 31st December 1973. The company was to give these aluminium sheets by 31st December, 1973.

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: No.

SHRI INDRAJIT GUPTA: It is in your statement. What can I do?

SHRI MOHD SHAFI QURESHI: I have made it clear that the terms of the contract indicated definite terms of delivery. They had to supply 5-10 tonnes a month, the total being 300 tonnes. They were within their right to supply it within 3 years. A request was made.

SHRI VAYALAR RAVI: Before lifting control?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: A request was made to the firm, if it was possible for them to expedite.

SHRI INDRAJIT GUPTA: Why?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: We made a request because we wanted it.

SHRI N. K. P. SALVE: The thrust of the question is whether or not Hindalco conformed to the terms of

the contract. If they have conformed to the terms of the contract, and despite that they were required to purchase in the open market, it is for them to decide. Therefore, the first question is whether they conformed to the terms of the contract. Then is it that they deliberately slowed down supplies under the contract, and when the control order was lifted, they said 'All right, now purchase at higher prices'. Is that when has happened? If this is what has happened, a two-fold explanation is called for from the hon. Minister. One, why did they take short deliveries and two, having taken short deliveries, why did they not penalise Hindalco for their being required to purchase at higher cost after the control was lifted?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: The point is that according to the terms of the contract, Hindalco supplied the requisite quantities within time. The only thing is that when the control was lifted, the matter was about the price, not about the delivery. The dispute arose in regard to price; they wanted a higher price.

Derailments of Trains

*212 **SHRI M RAM GOPAL REDDY:** Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state—

(a) whether a recent study has revealed that a majority of the derailments on the Indian Railways were due to defective wagon build-up or defective overhauling of the wagons; and

(b) if so, the remedial steps the Railways have taken or propose to take in this regard?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI BUTA SINGH): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

श्री एम० राम गोपाल रेड्डी : अध्यक्ष महोदय, मैंने प्रश्न हिन्दी में किया था, उत्तर हिन्दी में ही दें तो ठीक है।

श्री बूटा सिंह : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

श्री एम० राम गोपाल रेड्डी : अगर हमारी वेंगन्स के बनाने में डिफैक्ट नहीं है, तो यह बड़ी ख़ुशी की बात है। मगर हमारी वेंगन्स की रिपेयर बराबर नहीं ही सकती है, और इस कारण जो एक्सीडेंट हुये हैं उनके बारे में मंत्री जी क्या फरमाते हैं ?

श्री बूटा सिंह : हमारे यहां जो मरम्मत होती है वह एक लगातार चलता हुआ काम है। यह दो तरह की होती है। एक तो समय के अन्दर होती है, उसको हम पीरियॉडिकल ओवरहालिंग कहते हैं और दूसरे चलती हुई गाड़ियों में मरम्मत होती है जिसे लाइन पर वर्कशाप कहते हैं, उसको सिक लाइन कहते हैं। जहां भी डिफैक्ट हमारे नोटिस में लाया जाता है वहीं वेंगन खोलवाए ठीक कर दिया जाता है। अगर माननीय सदस्य का प्रश्न पीरियॉडिकल या जो समय निर्धारित मरम्मत होती है, उसके बारे में है तो मैं कहूंगा कि हमारी वर्कशाप की परफॉर्मन्स जो है, उसका कार्य बहुत ही ठीक और सराहनीय है। 1973-74 में जो ऐसे वेंगन थे, जिनको समय में ठीक करना चाहिये था, उनमें जो बाकी बचे थे, उनकी संख्या अब बहुत थोड़ी रह गयी है।

श्री एम० राम गोपाल रेड्डी : मरम्मत करने की जो आपकी कैपेसिटी, क्षमता है, वह सिर्फ चौथाई है। जितने भी वेंगन हैं, 4 लाख वेंगन में 4 साल में एक वेंगन को दुस्त करना पड़ता है। तो क्या समय में बराबर वृद्धि हो रही है, यह मैं पूछना चाहता हूँ।

श्री बूटा सिंह : माननीय सदस्य ने जो पूछा है, तो मालगाड़ियों के बारे में मैं कह सकता हूँ कि 426 गाड़ियों की डिरेलमेंट्स से एक साल में (1973-74) में सिर्फ 16 डिब्बे ऐसे थे जो ओवरहाल नहीं हो पाये। इसलिए यह सही है कि अब जो हमारी क्षमता हो जाएगी वह हमारी जरूरत के मुताबिक है।

श्री श्रींकार लाल बेरवा : मंत्री महोदय ने जैसा बताया कि माल डिब्बों में मरम्मत में किसी तरह की कोई खराबी नहीं है, वह अच्छे बनते हैं, तो क्या सब है कि पहले गैंगमैन 13 किलो मीटर की दूरी पर काम करते थे और आजकाल 19 किलो मीटर की दूरी पर काम करते हैं, इसलिए लाइन को पूरी तरह ठीक नहीं कर सकते हैं ?

श्री बूटा सिंह : यह तो वेंगन की मरम्मत का सवाल है। अगर लाइन की मरम्मत के बारे में पूछना है तो अलग में जवाब देंगे।

SHRI B. N. REDDY : The main question, which was about derailment, has itself derailed. I want to know the main reason for increasing derailments, according to the government reports?

SHRI BUTA SINGH. I could not get his question.

MR. SPEAKER: It is a large question.... (Interruptions)

श्री राम सहाय पांडे : प्रश्न यह है कि रेलगाड़ियां कैसे उलटती हैं। मंत्री महोदय उनके कारण बताये कि क्या डिब्बों की खराबी के कारण उलटती हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि गाड़ियों के उलटने के, डिरेलमेंट होने के और क्या कारण हैं ?

अध्यक्ष महोदय : और कई कारण हो सकते हैं।