

का स्टाक रखना जल्द ही क्योंकि इन सामानों को काफी पहले से खरीद लिया जाता है ताकि एक बार काम शुरू होने के बाद उसकी प्रगति में रुकावट न घाने पाये। इसके अतिरिक्त, अन्य सारा सामान उसी समय नहीं मिल पाता है जिससे निर्माण स्थल पर पहले से प्राप्त सामान के वास्तविक प्रयोग में बिलम्ब हो जाता है इसी प्रकार, लाइनों से निकले पुराने सामान को भी निकटतम स्टेशन पर तब तक रखना आवश्यक होता है जब तक कि उनका मार्बैजिनिक नीलामी या अतरण के द्वारा निपटान न हो जाय।

(ख) सरकार का यह सतन प्रयास होता है कि नये और पुरान सामानों की इन्वेन्टरी कम से कम हो।

(ग) ऐसे सामान का मूल्य लगभग 15 करोड़ रुपये होगा जो वर्ष के दौरान किये गये रेल पथ के नवीकरण, लाइनों को दोहरा करने, नयी लाइनों के निर्माण, सामान परिवर्तन के कार्यों की कुल लागत की तुलना में अधिक नहीं समझी जाती।

Direct train between Delhi and Sikar

1899 SHRI RAJ KESHAR SINGH:
Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the number of passengers travelled from Delhi to Sikar, Delhi to Jodhpur and Delhi to Bikaner, separately, from 1st April, 1977 till date;

(b) whether the number of passengers to Sikar was equal or more in comparison to the number of passengers to Jodhpur and Bikaner in proportion of the population of these places; and

(c) if so, the reasons for not running a direct train between Delhi and Sikar like Jodhpur Mail and Bikaner Mail?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI SHEO NARAIN): (a) The number of

originating passengers who travelled from Delhi to Sikar, Jodhpur and Bikaner during the period from 1st April, 1977 to 31st October, 1977 are given below:—

Destination	No. of passengers
Sikar	8,973
Jodhpur	39,386
Bikaner	31,328

(b) As per the Census of 1971, the population of Sikar, Jodhpur and Bikaner was 70,987, 3,17,612 and 2,08,894. The number of originating passengers ex. Delhi therefore amounted to 12.6 per cent, 12.4 per cent and 14.9 per cent of the population.

(c) In addition to the originating passengers ex Delhi, Bikaner and Jodhpur Mails also cater for through passengers and those for important stations en-route. The passenger traffic to and from Sikar is adequately catered for by two through service coaches i.e. one partial II Class Sleeper and one composite I and II Class at present running between Delhi and Sikar. A separate train to Sikar is neither justified nor operationally feasible.

Self-sufficiency in Life Saving Antibiotics

1900 SHRI RAJ KESHAR SINGH:
SHRI SIVAJI PATNAIK.

Will the Minister of PETROLEUM AND CHEMICALS AND FERTILIZERS be pleased to state:

(a) whether the country is likely to be self-sufficient in life saving antibiotics in the near future;

(b) if so, by what time; and

(c) whether the required know-how is available in the country and if not, whether Government propose to import it and from which countries?

THE MINISTER OF PETROLEUM AND CHEMICALS AND FERTILIZERS (SRI H. N. BAHUGUNA):

(a) to (c). Three Statements indicating (i) the name and quantity of important antibiotics produced in the country during 1976-77, (ii) the name, quantity and value of important antibiotics imported during 1975-76 and (iii) the details of Letters of Intent/Industrial Licences granted to various drug manufacturing units for the manufacture of antibiotics during the last 2 years, alongwith information regarding steps being taken to attain self-sufficiency in field of Antibiotics have already been placed on the Table of the House in reply to Lok Sabha Unstarred Question No. 6818 on 2-8-77.

For raising the production of antibiotics and making the country self sufficient to the extent possible, in this field, I. D. P. L. have procured know-how, and high yielding strains for production of Streptomycin, Tetracycline and Penicillin and technology for Semi-Synthetic Penicillins from Italy. Similarly, HALL have also gone in for improved Japanese technology and strain.

Generally, the production of antibiotics is based on the fermentation process where yields depend mainly on the potency of the strains, which are developed in various countries from time to time. As such, procurement of foreign technology in this field may continue to be necessary in the context of maximising production of various antibiotics. A decision will be taken on a case-by-case basis.

श्रीपुर-भिण्ड नैरोगेज लाइन पर रेल गाड़ियों के इन्जनों में सुधार

1901. श्री छबिराम शर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) श्रीपुर-भिण्ड नैरोगेज लाइन पर चलने वाली रेलगाड़ियों के इन्जनों में सुधार के लिये दोस प्रस्ताव सरकार को कब प्राप्त हुए;

(ख) क्या सरकार का विचार इन इन्जनों में सुधार करने हेतु कबल यतने का है ताकि इस सैकशन पर रेलगाड़ियाँ समय पर चले;

(ग) श्रीपुर-भिण्ड नैरोगेज लाइन पर 26 जून, 1975 के बाद से रेलगाड़ियाँ प्रतिदिन कितने घण्टे देर से आईं अथवा देर से गईं हैं;

(घ) क्या सरकार का विचार इन नैरोगेज लाइनों पर डीजल चालित इन्जन चलाने का है, यदि हाँ, तो कब; और

(ङ) क्या यह सच है कि 16 अक्टूबर 1977 को 662 अप गाड़ी 17.35 बजे पहुंची और आधी रात को टूटी, और इसके लिये उत्तरवाही अधिकारियों को नाव क्या है तथा विभाग ने उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की है ?

रेल संसलक्ष्य में राज्य मंत्री (श्री सिख नारायण) : (क) दिनांक 1-5-77 को मिले थे। ऐसीमेंट ट्यूबें 19-6-77 को मिली थी। कोल्ड लॉगर 19-7-77 को और वायलर ट्यूबें 15-8-77 को मिली थी।

(ख) जी हाँ।

(ग) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(घ) जैसे ही 2 फुट आनाम वाली छोटी लाइन के लिए डीजल रेल इन्जन का उपयुक्त अभिकल्प तैयार हो जायेगा डीजलीकरण शुरू कर दिया जायेगा।

(ङ) 662 अप गाड़ी सबलगत स्टेशन पर 17-35 बजे पहुंची और इन्जन सं० 761 एन०एम० के खराब हो जाने के कारण आधी रात को टूटी। सीधी तरह की रिकॉर्ड आर्स पिन टूट जाने के कारण इन्जन खराब हो