

# **FREQUENT STRIKES BY LOCOMEN**

**SOME QUESTIONS  
AND  
THEIR ANSWERS**



**Q. 1—The loco running staff of the Northern Railway and elsewhere have gone on strike for a second time. Is it true that the assurances given to them have not been fulfilled?**

**Ans.** The current loco strike is, in fact, the third agitation launched by them during this year. For the past few years, sections of locomen have been launching agitations of one kind or another.

When they called off their strike in August 1973, the Railway Minister, Shri Lalit Narayan Mishra, in a statement in Parliament, had given a number of assurances. All these have been fulfilled. The loco employees arrested during the May and August agitations have been released. The arrested men have been taken back on duty.

The break-in-service of those who were on strike, which would have resulted in serious financial and service disadvantages to them, has been condoned.

Administrative charge-sheets have been withdrawn in all cases by the Railways. In respect of charge-sheets filed under the Defence of India Rules, in cases not involving sabotage, violence or damage to railway property, State Governments have been requested to withdraw them or drop the cases already instituted.

Action has been taken to withdraw penal transfers, reversions, suspensions and removals arising out of various locomen's agitations.

A Committee headed by the Deputy Railway Minister, Shri Mohd. Shafi Qureshi, was set up to finalise the details, mode and manner of Government's decision to reduce locomen's working hours from a maximum of 14 to 10. The locomen are represented on the Committee along with senior Railway officials.

It should be emphasised here that there was no assurance that schedule of 10-hour work would be introduced in six weeks. What was decided upon was that the Qureshi Committee would finalise the details and the mode and manner of

implementation of 10-hour work schedule within six weeks of the loco strike being called off.

The subject was discussed at some length in the Qureshi Committee but there was diversity of opinion between the loco representatives and the Railway officials as to the period of implementation. The Committee was to resume its work on January 17, 1974, but meanwhile, the locomen have launched another illegal strike, without any provocation or warning.

Not only have they chosen to resort to strike while their own representatives were associated with the Qureshi Committee's work, but they have also violated an assurance given to the Railway Minister in August, namely, that they would not resort to any direct action for three years.

**Q. 2—Is it proper that locomen should be asked to work for 14 hours per day?**

**Ans.** It is not correct to say that they are required to work for 14 hours daily. As in any transport industry, train operations are continuous in nature. Once a train is in motion, crews cannot be changed anywhere except at terminals which are situated at points where the staff can be relieved within the stipulated hours of work.

The loco running staff perform duty at a stretch and their working hours are totalled over a fortnightly period. Hours in excess of 108 are counted for grant of overtime to the staff, subject to maximum of 14 hours "at a stretch".

For every outstation trip, away from his home station, a driver or a fireman is entitled to 8 hours rest after spells of 8 hours duty or more. On return to his home station he is entitled to 16 hours rest. **In a month he gets rest of 4 periods of at least 30 hours or 5 of at least 22 hours.**

Although a driver may be on duty for 10 to 14 hours, there is a large element of idle time in each trip. The time spent by the driver or fireman while driving the engine is only one element, although a major one, of his total duty.

Considerable time is spent between 'signing on', i.e., reporting for duty, and the departure from the starting station. After the departure of the train, particularly in the case of goods trains, there are several periods of halts on the way. This time varies from a minimum of one hour for Mail and Express trains to about two to three hours for goods trains, even more when there are operational difficulties.

At the other end, before he calls it a day, the driver spends some more time between arrival at the destination and making over the engine, i.e., when he 'signs off'.

Even today, in advanced countries like the United States and the Soviet Union, the locomen have 12 hours duty shifts, that too after their electrification and dieselisation programmes were completed. Until December 1972, in the United States the duty at a stretch of a locoman was 16 hours.

The Air India pilots have a total flight duty time of 12 hours, which can be increased by another two hours at the Commander's discretion.

On the Indian Railways, the average working hours of locomen, employed on Mail, Express and Passenger trains, are between 8 and 9 from 'signing on' to 'signing off'. Even in the case of goods train drivers, 47.5 per cent of the total trips are below 10 hours, 29.3 per cent between 10 and 12 hours and 20.9 per cent between 12 and 14 hours. Only 11 per cent are above the 14 hours level.

**Q. 3—The Government has now decided to introduce 10-hours maximum duty for locomen. Why should the implementation require 3 to 4 years?**

**Ans.** As explained in reply to the preceding question, the loco running staff are given a stipulated period of rest after each duty shift. In other words, when they are away from their home stations, the Railways provide them with facilities like rest rooms and crew vans. At their home station they have to be provided quarters close to the loco sheds.

Since the maximum hours are 10, it follows that additional crew vans will have to be provided of each driver or fireman will

It also follows that a large number and firemen will be required. more than 20,000 additional staff recruited and trained.

Furthermore, additional loop wait to give passage to Mail will have to be built at points under the new 10-hour schedule such magnitude, which will inpenditure of about Rs. 38 crore completed in 30 or 90 days, as representatives. The Railway ed out the implications of the hour schedule in great detail conclusion that 4 years would ment it.

The Railway Minister has announced that the programme will be years. A beginning has already December 1, 1973, on Mail and the end of March 1974, all Mail would be covered and between 1974, all Passenger trains would special officers have been appointed Railway to expedite the implementation.

Only in August 1972, a Tribunal Miabhoj, retired Chief Justice Court, had given an award that of locomen should be reduced a period of 8 years. Justice Miabhoj the question at the instance cognised Railway Labour Federation a great deal of evidence from practices prevailing in advanced as other developing countries.

An independent Tribunal that even a 2-hour reduction implement. What the Government

working hours from 14 to 10 in just

receive adequate emoluments

monthly emoluments of the  
drivers, firemen, shunters—are  
of the other railway staff in  
The average take-home pay  
Mail and Express train driver,  
shunter railwayman in the similar  
has total emoluments of

i.e., Passenger and Goods  
979.54 and Rs. 942.50 res-  
pectively with Rs. 584.15 and  
other staff in similar scales.

in the category of Shunter 'A'  
of Rs. 734.33 and Shunter  
'B' draws average monthly  
48 and Fireman 'B', Rs. 549.13.  
at the bottom of the loco run-  
take-home pay of Rs. 430.82.

driver has a bigger take-home  
under whom he works. Some  
drivers enjoy total emoluments  
month.

provision of quarters, the loco  
is treated as essential. Thus they  
are given top priority, as near to the  
possible.

staff are one of the best paid  
and enjoy a wide range of

It would show that the locomen are  
overworked and underpaid as made

**Q. 5—Is it true that the Railways have been facing a spate of agitations in the past few months?**

**Ans.** Since the loco strike in August hardly a day has passed when the Railways did not have to face one agitation or another.

There has been a series of incidents of squatting on the track, mass absenteeism, gheraos, one section striking work in protest against another section of workers and other forms of agitations resulting in disruption of goods traffic and curtailment of passenger services.

In September, there were as many as 26 agitations on different Railways lasting from three hours to six days. October was no better with 30 agitations.

During November and December, the Railways have continued to be plagued with more and more of these agitations, incidents and hold-ups. There were 31 staff agitations in November and 15 in the first six days of December.

On a rough calculation the Railways lost during April to October 1973, 4.5 lakh man-days—nearly twice the number of man-days lost in the two preceding years taken together. In 1971-72 the total number of man-days lost was 1,23,742 and in 1972-73, 1,25,000.

**Q. 6—What do these strikes and agitations amount to?**

**Ans.** The Railways lost Rs. 2.25 crores of revenue in the agitations in April and May. The locomen's strike in August resulted in a staggering loss of Rs. 14.5 crores. Over one lakh wagons, about one-fourth of the total wagon holdings of the Railways, were immobilised.

As a consequence of the loco agitations, the Railways have lost traffic resulting in a downward trend in earnings. During April-October, there was a shortfall of Rs. 52.5 crores as compared with the budget anticipations.

For each rupee that the Railways lose, in goods or passenger earnings, the Nation loses 10 times over, or more.

Even steel plants have to slow down production. Power houses have to be kept going at the cost of other consumers of coal. Minimum essential movements of foodgrains to scarcity areas are ensured but not without affecting the movement of other traffic.

Commuters miss their day's work and wages. People cannot visit their dear and near ones in times of need. Businessmen cannot keep up their appointments. Even the movement of defence personnel can be affected.

The Railways are hit, the Nation suffers and the common man has to face more privations. Does it benefit the railwaymen? Who benefits by the strikes and agitations?

A few thousand locomen cannot be allowed to hold the Nation to ransom.

—:O:—

के लोको कर्मचारियों ने सच है कि उनको दिये गये

स्तव में इस वर्ष में की सालों से कुछ लोको आ रहे हैं।

ारियों ने अपनी हड़ताल आरायण मिश्र ने संसद में स्वासन दिये थे। ये सब प्रौर अगस्त के आंदोलनों दिये गये हैं। उन्हें काम

ौकरी में हुए 'सेवा-भंग' होने पर कर्मचारी को क्वी सम्बन्धी हानियां

गये सभी आरोप-पत्र त भारत-रक्षा-नियमों के ति का नुकसान करने के ंध में राज्य सरकारों म कर दें या आरोप-

गई हैं, जिन के अधीन ंनों के फलस्वरूप, दंड वनति की गई, मुअ्तली

शी की अव्यक्षता में एक करेगी कि लोको कर्म- 4 से घटा कर 10 करने कितने समय में लागू अधिकारियों के साथ-

अव्यक्त है कि इस प्रकार या कि काम के घंटे 10 दिया जायेगा। यह ड्यूटी करने का निर्णय

लागू करने के सम्बन्ध में कुरेशी समिति, लोको हड़ताल समाप्त होने के 6 सप्ताह के अन्दर, विस्तृत बातें तय करेगी कि इस निर्णय को किस प्रकार और कब तक लागू किया जाए।

कुरेशी समिति की बैठकों में इस विषय पर विस्तार के साथ बातचीत हुई, लेकिन लोको कर्मचारियों के प्रतिनिधि और रेलवे के अधिकारियों में इस प्रश्न पर मतभेद रहा कि यह निर्णय कितने दिनों में लागू किया जाए। समिति की अगली बैठक 17 जनवरी, 1974 को होनी थी लेकिन इस बीच लोको कर्मचारियों ने अकारण ही, बिना कोई चेतावनी दिये, यह गैरकानूनी हड़ताल शुरू कर दी।

जब कुरेशी-समिति में उनके अपने प्रतिनिधि हैं और बातचीत चल रही है; तब हड़ताल करके उन्होंने अगस्त में रेल मंत्री को दिया हुआ अना यह वचन भंग किया है कि लोको कर्मचारी 3 साल तक कोई भी हड़ताल या सीधी कार्रवाई नहीं करेंगे।

प्रश्न 2—क्या यह उचित है कि लोको कर्मचारियों से प्रतिदिन 14 घंटे काम कराया जाए ?

उत्तर—यह कहना सच नहीं है कि लोको कर्मचारियों को प्रतिदिन ही 14 घंटे काम करना होता है। किसी भी अन्य परिवहन उद्योग की भांति रेल गाड़ियां चलाना ऐसी प्रक्रिया है, जिसमें काम बराबर होता रहना चाहिए, रुकना नहीं चाहिए। एक बार गाड़ी टूटी, फिर रास्ते में मन चाही जगह पर चालक-दल को नहीं बदला जा सकता। उन्हें पहले से निश्चित टर्मिनल स्टेशनों पर ही बदला जा सकता है, जिन्हें एक निश्चित ड्यूटी के बाद, नया चालक दल कार्य-मुक्त करता है।

लोको कर्मचारियों को ड्यूटी एक साथ करनी होती है और पन्द्रह दिनों के अन्दर उनके काम के कुल घंटों को देखा जाता है। पन्द्रह दिनों में 108 घंटे से अधिक काम करने पर वे ओवरटाइम भत्ता के अधिकारी हैं और उनसे एक दिन में अधिक से अधिक 14 घंटे की ड्यूटी एक साथ ली जा सकती है।

अपने निजी स्टेशन से बाहर जाते समय हर ड्रायवर या फायरमैन को 8 घंटे या अधिक की ड्यूटी के बाद आठ घंटे का आराम करने का हक है। अपने स्टेशन पर वापस आने पर वह 16 घंटे आराम का हकदार है। एक महीने में उसे 4 बार

कम से कम 30 घंटे के का या पांच बार कम से कम 22 घंटे का रैस्ट मिलता है।

भले ही ड्रायवर 10 से 14 घंटे तक ड्यूटी पर रहे, फिर भी उसे एक यात्रा में बहुत-सा खाली समय मिलता है। जितने समय ड्रायवर या फायरमैन वास्तव में इंजन चला रहा होता है, वह उसकी कुल ड्यूटी का एक भाग होता है—जो प्रमुख भाग कहा जा सकता है।

ड्यूटी पर आने के हस्ताक्षर करने और प्रस्थान स्टेशन से रवाना होने के बीच काफी समय खाली होता है। गाड़ी रवाना होने, खासकर माल गाड़ी टूटने के बाद रास्ते में कई बार काफी देर तक गाड़ी रुकी रहती है। इसका कुल समय डाक गाड़ियों में कम से कम एक घंटा होता है, और माल गाड़ियों के लिए 2-3 घंटा। यदि परिचालन सम्बन्धी कोई कठिनाई उपस्थित हो जाए तो यह खाली समय और भी बढ़ सकता है।

जहां तक लोको कर्मचारियों को जाना होता है, वहां पहुंचने पर भी गाड़ी पहुंचने और इंजन दूसरे ड्रायवर को संभलवाने अर्थात् छुट्टी के हस्ताक्षर करने के बीच भी कुछ समय खाली मिलता है।

आज भी सं० रा० अमेरिका और सोवियत संघ सरीखे समुन्नत देशों में लोको कर्मचारी को 12 घंटे की ड्यूटी की शिफ्ट होती है। ऐसी स्थिति तो तब है, जब वहां विद्युतीकरण एवं डीजलीकरण के कार्यक्रम पूरे किये जा चुके हैं। दिसम्बर, 1972 तक सं० रा० अमेरिका में लोको कर्मचारी को एक साथ 16 घंटे तक काम पर रखा जा सकता था।

एयर इंडिया के चालकों की ड्यूटी का कुल समय 12 घंटे होता है जिसे कमांडर आवश्यक समझे, तो दो घंटे और बढ़ा सकता है।

भारतीय रेलों पर डाक, एक्सप्रेस और पैसेंजर गाड़ियों पर तैनात लोको कर्मचारियों को ड्यूटी पर आने के हस्ताक्षर करने तथा जाने के समय के हस्ताक्षर करने के बीच 8 से 9 घंटे तक की ड्यूटी देनी होती है। माल गाड़ियों के ड्रायवरों में से भी 47.5 प्रतिशत ड्रायवरों की कुल ड्यूटी 10 घंटे से कम, 29.35 प्रतिशत ड्रायवरों की 10 से 12 घंटे और 20.9 प्रतिशत की 12 से 14 घंटे की होती है। केवल 11 प्रतिशत लोको कर्मचारियों को ही 14 घंटों से अधिक की ड्यूटी देनी होती है।

प्रश्न ३—सरकार ने अब निश्चय किया है कि लोको कर्मचारियों की ड्यूटी अधिक से अधिक 10 घंटे की हो। इसे लागू करने में 3 से लेकर 4 वर्ष तक के समय की आवश्यकता क्यों होनी चाहिए ?

उत्तर—जैसा कि पिछले प्रश्न के उत्तर में बताया गया है, लोको कर्मचारियों को हर निर्धारित ड्यूटी-शिफ्ट के बाद निश्चित घंटों का अवकाश देना होता है। दूसरे शब्दों में, जब वे अपने स्टेशन से बाहर दूसरी जगह होते हैं, तो रेल उनके लिए विश्रामालय और वापस आने के लिए वाहन की व्यवस्था करती है। उन्हें अपने स्टेशन पर भी रहने के लिए क्वार्टर देने होते हैं जो कि लोको शैंड के बहुत ही करीब हों।

अब ड्यूटी के अधिकतम घंटे, कम करके 10 किये जा रहे हैं, तो इसका स्पष्ट मतलब है कि अतिरिक्त विश्रामालय और चालक वाहनों की व्यवस्था करनी होगी क्योंकि अब हर ड्रायवर या फायरमैन की यात्रा की दूरी कम हो जाएगी।

इसका यह भी अर्थ होता है कि बड़ी संख्या में नये ड्रायवरों और फायरमैन की आवश्यकता होगी। अनुमान है कि 20 हजार से अधिक लोको कर्मचारियों की भरती करनी होगी और उन्हें ट्रेनिंग देनी होगी।

यही नहीं, उन स्टेशनों पर भी अतिरिक्त लूप लाइनों का निर्माण करना होगा, जहां 10 घंटे की ड्यूटी के हिसाब से चालक-दल को बदलना पड़ेगा जिससे कि चालक-दल-परिवर्तन के समय गाड़ियां खड़ी हो सकें और डाक तथा एक्सप्रेस गाड़ियों को गुजारा जा सके। इतना विशाल कार्यक्रम जिस पर कि रेलों को करीब 38 करोड़ रुपये खर्च करने होंगे, 30 या 90 दिनों में पूरा नहीं किया जा सकता जैसी कि लोको कर्मचारियों के प्रतिनिधियों की मांग है। रेलवे प्रशासन ने 10 घंटे की अधिकतम ड्यूटी लागू करने के परिणामों का बारीकी के साथ अध्ययन किया और वह इस निर्णय पर पहुंचा कि इस कार्यक्रम को लागू करने के लिए कम से कम 4 वर्ष के समय की आवश्यकता होगी।

रेल मंत्री ने संसद में घोषणा की कि यह कार्यक्रम 3 वर्षों में क्रियान्वित कर दिया जायेगा। पहली दिसम्बर, 1973 से डाक और एक्सप्रेस गाड़ियों में इसकी शुरुआत कर दी गई है। मार्च, 1974 तक सभी डाक तथा एक्सप्रेस गाड़ियों के लोको कर्मचारियों पर इसे लागू कर दिया जाएगा और अप्रैल से दिसम्बर, 1974 तक सभी सवारी गाड़ियों के कर्मचारी इस कार्यक्रम के अधीन आ जायेंगे। इस कार्यक्रम

पट नंगी से श्रमल करने के लिए हर एक क्षेत्रीय रेलवे पर ऋ विशेष श्रविकाारी नियुक्त कर दिये गये हैं।

अगस्त, 1972 में, गुजरात उच्च न्यायालय के श्रवकाशा प्रान्त मुख्य न्यायाधीश जस्टिस मियाभाय की श्रव्यक्षता में ऋ न्यायाधिकरण ने श्रवने निर्णय में कहा था कि लोको कर्मचारियों के काम के घंटे 14 से घटाकर 12, आठ घंटे की श्रवधि में कर दिये जाएं। मान्यता प्राप्त दो रेलवे ऋन्क महासंघों में से एक महासंघ की मांग पर जस्टिस मिनाभाय ने इस प्रश्न पर विचार किया था और सभी पक्षों को बहुत सी गवाहियां इत्यादि ली थीं। उन्होंने समुन्वत ऋि और श्रव्य त्रिकासशील देशों में प्रचलित प्रथाओं का भी ऋख्यान किया था।

एक स्वतंत्र न्यायाधिकरण ने, इस प्रकार, यह निर्णय ऋि कि लोको कर्मचारियों के ड्यूटी के समय में दो घंटों को कमी करने के लिए भी 8 वर्षों के समय की श्रवव्यकता ऋन्क और श्रव सरकार काम के घंटे 14 से घटाकर 10 केवल 2 ऋों में करने जा रही है।

प्रश्न 4—लोको कर्मचारी जो काम करते हैं, क्या उसके लिए उन्हें ऋयोन वेतन मिलता है ?

उत्तर—लोको कर्मचारियों श्रवार् ड्रायवरों, फायरमैनों और वाटने का श्रवसत मासिक वेतन उनके ही वेतन-मानों में काम कान्ने वाले श्रव्य रेलवे कर्मचारियों की तुलना में बहुत श्रविक हान्त है। डाक तथा एक्प्रेस गाड़ियां चलाने वाला 'ए' श्रेड ड्रायवर श्रवसतत 1217.65 रुपये प्रति मास पाता है। उसके ऋि इन्त-मान तथा उस जैसी ही स्थिति वाले श्रव्य रेल कर्मचारी को कुल 688.70 रुपये प्रति मास मिलते हैं।

दूसरे गार्डियों और मालगाड़ियों के ड्रायवरों का श्रवसत मासिक वेतन क्रमशः 979.54 तथा 942.50 रुपये होता है जब कि उनके जैसे वेतन-मान में काम करने वाले श्रव्य कर्मचारियों का वेतन 584.15 तथा 423.55 रुपये होता है।

इसी प्रकार 'ए' श्रेणी के वाटनों का श्रवसत कुल वेतन 734.33 और 'बी' श्रेणी के वाटन का 684.29 रुपये होता है। फायरमैन 'ए' का श्रवसत कुल वेतन 662.48 रुपये तथा फायरमैन 'बी' का 549.13 रुपये होता है। फायरमैन 'सी' लोको कर्मचारियों में सबसे नीचे होता है। उसे भी कुल मिलकर श्रवसतत 430.82 रुपये वेतन मिलता है।

अक्सर डाक गाड़ी के ड्रायवर का कुल वेतन उस अक्सर से भी श्रविक होता है, जिसके श्राधीन वह काम करता है। कुछ सीनियर ड्राइवरों का कुल वेतन डेढ़ हजार रुपये प्रति मास तक होता है।

रहने के लिए क्वाटर दिये जाने के मामले में भी लोको कर्मचारी 'आवश्यक' कर्मचारी की श्रेणी में आते हैं; इस लिए उन्हें सबसे पहले क्वाटर दिये जाते हैं जो यथा-संभव काम के स्थान के समीप ही होते हैं।

हमारे समाज में सबसे श्रव्य वेतन पाने वाले लोगों में लोको कर्मचारी आते हैं जिन्हें अनेक प्रकार की सुविधाएं और श्रास सुलभ हैं।

इन सब तथ्यों से प्रकट है कि कुछ क्षेत्रों में कही गई यह बात सर्वथा गलत है कि लोको कर्मचारियों को श्रविक काम करना होता है और उन्हें वेतन कम मिलता है।

प्रश्न 5—क्या यह सब है कि पिछले कुछ महिनों में रेलों को अनेक श्रांशोलनों का सामना करना पड़ा है ?

उत्तर—लोको कर्मचारियों की अगस्त में हुई हड़ताल के बाद श्रायद ही कोई दिन ऐसा बीता, जब रेलों को इस या उस श्रांशोलन का सामना न करना पड़ा हो।

रेल-पथ पर बैठ जाने, व्यापक पैमाने पर अनुपस्थिति, बेराब, एक खंड के कर्मचारियों की सहानुभूति में दूसरे खंड के कर्मचारियों की हड़ताल या श्रव्य रूपों में किये गये श्रांशोलनों के फलस्वरूप माल-परिवहन में गाड़वाड़ी पड़ी और यात्री सेवाएं भी काम करनी पड़ीं।

सितम्बर में विभिन्न रेलों पर 26 श्रांशोलन हुए, जो 3 घंटों से लेकर 6 दिनों तक चले। अक्टूबर की स्थिति इससे कुछ बेहतर नहीं थी क्योंकि उस मास में भी 30 श्रांशोलन हुए।

नवम्बर और दिसम्बर में ये श्रांशोलन, घटनाएं और गाड़ियां रोकने का क्रम चलता ही रहा। नवम्बर में कर्मचारियों के 31 श्रांशोलन हुए और दिसम्बर के पहले 6 दिनों में इनकी संख्या 15 रही।

मोटे तौर पर हिसाब लगायें तो अप्रैल से अक्टूबर, 1973 तक रेलों को 4.5 लाख जन-दिनों की हानि हुई जो इससे पिछले समूचे वर्ष में हुई जन-दिनों की हानि से करीब दुगुनी है। 1971-72 से 1,23,742 जन-दिनों की हानि हुई थी जबकि 1972-73 में 1,25,000 जन-दिनों की हुई।

प्रश्न 6—इन हड़तालों और श्रांशोलनों का क्या परिणाम होता है ?

उत्तर—अप्रैल और मई में हुए श्रांशोलनों में रेलों की 2.25 करोड़ रुपये की आमदनी भारी गई। अगस्त में लोको कर्मचारियों की हड़ताल से 14.5 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ। रेलों के पास जितने माल डिब्बे हैं, उसका एक चौथाई भाग श्रवार्थ एक लाख माल डिब्बे रके खड़े रह गये।

लोको कर्मचारियों के श्रांशोलनों के फलस्वरूप रेलों का बहुत सा यातायात भार गया और उपाजन मिरने लगा। अप्रैल से अक्टूबर तक की श्रवधि में वजट अनुमान की तुलना में 52.5 करोड़ रुपये को श्राय कम रही।

माल तथा यात्री यातायात से रेलों को हुई हर एक रुपये की हानि से राष्ट्र की दस रुपये या इस से भी श्रविक की हानि होती है।

इस्यत कारखानों को उत्पादन की रफ्तार धीमी करनी पड़ी। श्रव्य कोयला उपभोक्ताओं के कण्ट का ख्याल न करते हुए, विजली घरों को चलाना जारी रखना पड़ा। श्रव्य की कमी वाले इलाकों के लिए गल्ले को श्रविवायं डुलाई तो की गई लेकिन इससे श्रव्य यातायात के श्रावागमन पर प्रभाव पड़े विना न रहा।

गाड़ियां न चलने से उपनगरीय यात्री की दिहाड़ी चली जाती है और वेतन भार जाता है। कड़ी श्रवव्यकता के समय लोग श्रवने सगे-सम्बन्धियों के पास तक नहीं पहुंच पाते। व्यापारी लोग निर्धारित समय पर वातचीत के लिए नहीं जा पाते। यहां तक कि सैनिकों एवं रसद को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने में भी सकावट आ सकती है।

इस प्रकार इन श्रांशोलनों से रेलों पर चोट पड़ती है, राष्ट्र की हानि होती है और सामान्य व्यक्ति का संपर्क टूटता है। क्या इन सबसे रेल कर्मचारियों का भला होता है ? हड़तालों और श्रांशोलनों से किसे लाभ होता है ?

यह नहीं होने दिया जा सकता कि कुछ हजार लोको कर्मचारी समूचे राष्ट्र को वधक बना लें।

संयुक्त मिदेशक, जन संपर्क, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) भारत सरकार, नई दिल्ली द्वारा प्रकाशित और रिकार्डर प्रेस, नई दिल्ली द्वारा मुद्रित।