



铁路工人通讯

2015年6月16日 第1期

铁路工人的沟通·合作·发声平台

开 场 白

这是一群铁路工人自己编写的通讯, 仅通过网络和手机传播。

为什么要编写它?

因为我们有一些故事, 想讲给你听。

因为我们有一些感慨, 想要说说, 并且希望得到你的共鸣。

因为铁路工人的日子越来越不好过, 压力越来越大, 一盘散沙和消极的现状让我们无能为力。为此, 需要寻求改变, 需要加强各地、各部门、各工种和各类职工的联络沟通; 需要更多认真思考工人权益问题的积极分子; 需要让大家真正感到: 我们是同呼吸共命运的整体。

《铁路工人通讯》就是为此而创造的一个平台, 供全体铁路工人传递消息、讨论、沟通、宣传、合作和互助的平台, 让各地越来越多的积极分子能够汇聚到一起, 以民主参与、平等合作的精神, 为全体职工的利益, 尽我们的一份力。

我们被许多界限分割开来——集体工、合同工、正式工、派遣工、外包工……。需要正视和打破这些界限, 追求所有工人的平等与联合。

我们关注一切影响到职工生活、劳动状况的政策、法律、事件。尤其关注各地职工的维权事件。尽力跟进与报导。

对于需要帮助的维权工人, 我们尽可能提供法律咨询服务和其他服务。

这份《通讯》, 将主要在铁路工人中间传播。如果你认为它的确有意义, 请发送给你的同事们。

有人会说: “工人看了有什么用? 让其他人知道才有用。”比如, 那些主宰我们命运的人; “社会”; 舆论……

我们不反对让更多的人了解我们的处境、感受和想法, 但我们首先寻求职工自己的团结与交流。因为改变命运的钥匙, 一直就握在我们自己手上。

欢迎联系我们, 加入我们, 一起编写通讯。详情请见“征稿启事”。

★ ★ ★ 本 期 目 录 ★ ★ ★

开 场 白	致广大铁路职工	
降薪专题	反对哈尔滨铁路局降薪保亏损的决议.....	1
	从“铁路公司降低工人工资”传闻说起.....	3
	铁路为何降工资.....	5
工人自述	几个维权故事.....	百年孤寂 7
	主任，一路走好！.....	郑局大车 9
	【附】关于一起“暴力反抗事件”.....	10
	不得人心的时代总是要过去的.....	老王 11
	客运段领导是怎样“依法治段”的.....	无忌 14
	贵阳客运段“被派遣”列车员的维权经历.....	16
铁路工人节	来自日本铁路工会的一封信.....	18
	对呼吁书的几点解释和评论.....	伍壹 20
	火车司机的倡议书.....	23
工人文艺	新铁路方阵解说词.....	25
	铁路职工真为难.....	25
	火车司机自嘲（三篇）.....	26
	我只是个火车司机.....	27
征稿启事		

征稿启事

铁路工人联合会

这是一份主要由铁路工人写稿，合作编辑，面向广大铁路职工的通讯。

如果它能够引起你的共鸣，或者愿意提供宝贵的意见建议，请联系我们。

如果你愿意进一步交流沟通，甚至参与通讯的编辑，欢迎加入我们。

您可以通过电子邮箱（railworker616@163.com），给我们写信或投稿，也可以加入 QQ 群：432037453（群名“新 27 火车司机中国之家”，但也有很多其他岗位的职工）。

如果你愿意为通讯提供稿件，我们将非常感谢。不论是否已经在网络上发表过，都可以寄给我们。你可以——

1. 以“读者来信”形式写写你的感受，你自己或身边同事的工作和生活，以及所见、所闻、所想。

2. 单位里最近的变化或事件。

3. 写写发生在你或同事身上的维权经历。

4. 如果你的工龄够长，可以写写这么多年来铁路环境和人的变迁。

5. 你认为值得写下的其它事情。

你也可以向我们推荐其他人的值得刊载的网文和作品。

但请注意，《铁路工人通讯》的核心是“铁路职工的生活、工作、权益”。



【“降薪”专题·编者按语】

铁路职工降薪的消息，4月间传开。接着，哈局、兰局等路局的职工证实了降薪实有其事，但到现在，是否已扩展到全路，还不清楚。

这里附上当时职工发布的三篇文，一篇是反对降薪的“决议”，两篇是对这次降薪事件的分析。我们并不是把这些文章的观点当作“定论”，而是希望在面对一切“突发事件”时，职工也应该像这样及时作出反应，站在一线工人的立场上提出“对策”；多跟其他局段的职工交流讨论。

反对哈尔滨铁路局降薪保亏损的决议

【编者按】这份“决议”转自“铁道论坛”，出自职工之手，可供各地职工参考。前7点要求领导干部为亏损担责；后4点申张职工权益，不宜混在一起，所以收入本通讯时，把它们分开。文字上也有删改。但内容保持完整。

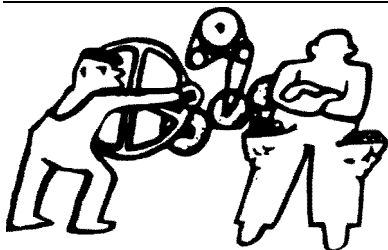
此次哈局调整工资，说是因为亏损。全路只有西安太原不亏损。领导啥责任都没有，职工成了替罪羊。大口一开，降薪方案就出台了。

作为心系铁路的“主人翁”，我们也提几个方案，供大家参考！

第一，恳请总公司、国家审计署审查、深查哈局亏损的真正原因，查查天价采购问题，过度施工、重复建设问题；查出硕鼠，揪出苍蝇（各段可以找出各自了解的问题反映汇总，比如哈机机车安装视频都是大价钱来的）。

第二，请总公司核查哈局机关以及站段机关科室人浮于事的问题，连带干部二线供养制度的问题。

第三，要求先行撤销哈局主要领导职务，不能领着我们扭亏，却把亏损转嫁到职工身上，我们不信任这样的领导。



第四，对二次分配问题要求见光，晒晒路局到底给我们多少工资，站段上报多少工资，和我们开到手的工资比一比。

第五，哈机文化建设资金来源以及建设项目公开：哪来的钱？咋用的？每一项都有出处吗？路局开给我们工人的钱，领导有没有擅自挪用了？

第六，公布段领导干部工资条、工资表，看看他们公积金扣多少？养老金扣多少？去年年终奖多少？

第七，站段领导配车是否超标超配？……

同时，我们要说说职工权益所受的伤害，来评评理：到底职工的待遇该降，还是该提？

第一，各个部门职工存在超时工作、统计不合理问题（比如，客运职工干三天休三天，都是不合理；出去三天都是劳动时间，一天按 24 小时统计，在车上轮休也是工作时间；《事规》附件一 42 条有对劳动时间的界定，机车乘务员待乘学习都算）。

第二，通勤职工两地分居长期解决不了，也可以说不解决，以及补偿不合理问题；付出的时间代价大，没有得到相应的补偿。

第三，各站段自订土政策、小立法，克扣工人工资，不合理，

第四，职工有病住院休假，站段违反劳动法克扣工资，有的职工休一个月开几毛钱，钱哪去了？路局知道吗？支持犯法吗？必须补偿！……

还有哪些，大家集思广益吧！！

【附】某职工评论

发表于 2015-4-21 20:48:

铁路一线职工如此辛苦工作，只为了养家糊口。如今却要降薪？工务段一线职工风餐露宿。行车部门有家似无家。机务部门工作精神高度集中，生活规律全无。领导坐在办公室高谈阔论，胜似指点江山的味道，收入不菲。没事就改标准化。执行了多年的标准化说改就改。现在铁路亏损了，却要降低职工的那么一点血汗钱。领导无能叫职工买单，真本事。

从“铁路公司降低工人工资”传闻说起

原标题：关于网上传闻：《铁路公司降低工人工资》的引申看法

来源：“铁路魂”发布于2015年4月21日

编者按：这里发表的不是全文，而是摘录。文字也做了修订。

最近在各个铁路 BBS 网上，大家都疯传着铁路总公司将要降低职工基本工资的消息，据说降幅异常之大，甚至有的人说已经到手的工资确实少了很多很多。如果这个事情是谣传，那么我们需要总公司出来指正辟谣。如果是真消息，也需要总公司勇敢地站到媒体前，向几百万职工解释明白。

这次降薪事件，是从赤峰工务段一张没盖公章的打印文件传开的，应该不会有闲得蛋疼的人没事搞出这个“炸弹”来调侃铁路职工的脆弱神经吧？

刘部长时代大跃进似地修建铁路，但是，是以牺牲将来不知道多少代铁路职工的幸福为代价。盛部长接任后，及时回应了广大职工怨声载道的工资问题，下发文件涨工资，持续 5 年之久，给了铁路职工们一针兴奋剂。但两年之后，第三年开始，就变味了许多。绝大多数职工都在说，涨了看不见钱；上面说涨 500，到手才 200 多。各大单位都会根据自己站段的盈亏，来给职工的工资做一些调整；干部们更是一边给职工涨工资，一边加大扣罚力度，结果真正涨到手的工资少得可怜。

虽然涨工资涨到最后面目全非，但降薪的事，各部门执行起来却异常地迅速果断。

2015 年头 3 个月涨的工资将要被扣回，4、5、6 月原本要涨的工资还要收回（见“赤峰工务段印发文件”），如此这般地扣款，这种要回涨过的工资，推翻 5 年前自己颁发的《关于保持持续铁路职工工资增长》的红头文件，是绝无仅有的。是谁给了这些人如此大的胆子剥削工人阶级原本不多的工资，不只是市场萧条，还有不顾职工死活地大建铁路，银行的高额贷款，铁路内

部众多的白蚁侵蚀，才大大降低了铁路的“抗亏损能力”。当赚得金银满盘的时候，他们从牙缝里挤出两、三百块，安抚一下长久拿着低工资的职工。到了亏损的时候，他们又想起职工了，盯上我们困难职工的腰包了。铁路当下的亏损，是经济大势所致，不是我们职工能够扭转局面的。但他们就是要从我们干瘪的腰包里榨出粘着汗血的钱，来填补亏损。

用不了多久，各站段都会整体开工资了。传言是否属实，我们拭目以待。

【编者按】因未见到“赤峰工务段”的文件。但有人发布了“嘉峪关机务段《关于4月份停发2015年新增在岗职工岗位工资的通知》”，内容如下：

关于4月份停发2015年新增在岗职工岗位工资的通知

关于4月份停发2015年新增在岗职工岗位工资的通知

各车间并党总支（支部）、科室：

2015年一季度我段工作量完成情况为：支配机车总重吨公里计划完成3446819.7万吨公里，实际完成3288682.3万吨公里，较时间进度欠158137.4万吨公里；配属机车总走行计划完成1248.6万公里，实际完成1205.2万公里，较时间进度欠43.4万公里。可见，一季度我段支配机车总重吨公里、配属机车总走行不但没有完成6.31%的增量，而且较2014年同期相比分别欠3.5%、4.6%。根据《兰州铁路局工资总额与安全效益挂钩清算办法》的规定：2015年一季度工作量与去年同期相比，未完成计划数，少清算工资总额214.7万元；工作量没有增幅，将扣除1、2、3月份的2015年新增在岗职工岗位工资504万元；2月8日发生铁路交通一般D8事故，安全工作考核44.5万元（已在3月份工资中扣除）；一季度发生机车故障7件，运输质量效率考核1.1万元。以上共计核减工资总额764.3万元，人均2083元。

鉴于以上情况，根据路局、段工资总额与安全效益挂钩考核实施办法，经段研究决定：在4月份的工资中停发全段职工2015年新增在岗职工岗位工资，在职工工资单“效益考核”栏中显示。

嘉峪关机务段

2015年4月13日

各车间并党总支（支部）科室：

2015年一季度我段工作量完成情况为：支配机车总重吨公里计划完成3446819.75吨公里；实际完成3288682.3万吨公里，较时间进度欠158137.4万吨公里；配属机车总走行计划完成1248.6万公里；实际完成1205.2万公里，较时间进度欠43.4万公里。可见，一季度我段支配机车总重吨公里、配属机车总走行不但没有完成6.31%的增量，而且较2014年同期相比分别欠3.5%、4.6%。根据《兰州铁路局工资总额与安全效益挂钩清算办法》的规定：2015年一季吨工作量与去年同期相比，未完成计划数，少清算工

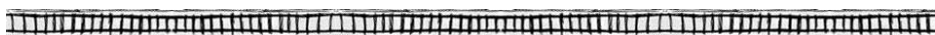
资总额214.7万元；工作量没有增幅，将扣除1、2、3月份的2015年新增在岗职工岗位工资504万元；2月8日发生铁路交通一般D8事故，安全工作考

核 44.5 万元（已在 3 月份工资中扣除）；一季度发生机车故障 7 件，运输质量效率考核 1.1 万元。以上共计核减工资总额 764.3 万元，人均 2083 元。

鉴于以上情况，根据路局、段工资总额与安全效益挂钩考核实施办法，经段研究决定：在 4 月份的工资中停发全段职工 2015 年新增在岗职工岗位工资，在职工工资单“效益考核”栏中显示。

嘉峪关机务段

2015 年 4 月 13 日



铁路为何降工资

原标题：通货膨胀，铁路局降低薪酬，职工怎样生活

来源：“铁路魂”发布于 2015 年 4 月 22 日

这几天有不少人都在质疑铁路降工资的事情。铁总没有发布任何关于降薪的消息，只对外宣布工资照涨，可为什么不少职工都在网上说起自己被降薪的事情呢！

我在这里可以告诉大家，因为改革，这次铁总的改革方向是不再担负各路局职工的托底工资，也就是说自负盈亏，各铁路局怎么发展是自己的事情，职工的工资由各铁路局自己负责。

大家可能会看到铁路局为了这次降薪工作做了不少铺垫，下发的执行命令都是不加盖任何公章的。

降薪令都是各局人事部下发的，上面是这样写的：

路局暂不结算 2015 年调整局岗位工资

2015 年 4 月 14 日路局通知

3 月 29 日，路局召开薪酬管理委员会会议，经过对路局 1-2 月份经营指标完成情况分析及全年经营结果预测，实现 2015 年工资增长将十分困难。决定从 4 月份起，各单位调整岗位工资标准，增加的工资总额，路局暂不予结算。1 季度预支的岗位工资增资部分暂不扣回，将视路局全年经营情况在〔再〕做处理。

按路局通知要求，从 4 月份起 2015 年调整增加的局岗位工资暂不支付。

2015 年 4 月 14 日

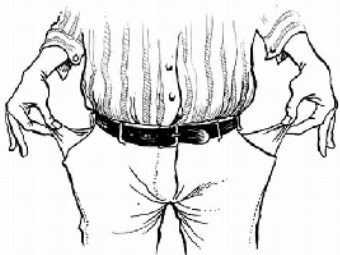
劳动人事科

这是降薪通知的全部内容，大家可以看到是谁给职工降的工资——路局的薪酬委员会。

先让我们了解一下薪酬委员会：薪酬委员会一般为公司董事会的常设专门委员会，由 4-6 名董事会任命的董事委员（大多为独立董事）组成，通过薪酬委员会会议行使职权。

薪酬委员会履行的主要职能有：评估经理绩效；制定和监督经理薪酬计划；制定员工退休金、利润分享等收益计划。

在执行命令上提到一季度预支的岗位工资增资部分暂不扣回，大家看清楚是暂不扣回，没有说固定，也就是说经营不善的情况下还是要拿回的。



为什么降工资，其原因有三：

- 1、铁路局货运量急剧下降；
- 2、原先建设铁路的贷款没有还清；
- 3、贪污腐败无人治理。

现在给职工增长工资，俩字：没钱！

几个维权故事

· 百年孤寂 ·

维权就是要团结。南铁×段××车间就做得很好。

他们是三个人牵头组织起来的，自己翻阅法律法规，然后司机们集体去维权，很讲策略：

1. 不闹事，照常上下班；
2. 休班人员组织去省政府信访办，自觉穿制服，排好方阵；
3. 分流一批路局门口排队！等于是说每天都有方阵队伍在……

段里要把三个领袖拆开，调走。司机们一下班，就十几个人去找段长理论。段长天天被拉扯得青一块紫一块的，衣服也扯成布条状。

听说段里领导请这几个人吃饭。他们坐那里，还没有开吃，就把桌子一掀：“不吃你们的饭！”总之，不受段里的诱惑。其他司机都支持他们。不管段里怎么处理他们，所有的司机凑钱补足他们的薪水。

那么多司机凑几个人的薪水，一个人摊得了多少钱？事情成了，每个人又能进账多少？大家算算，有小学生的水平，就能算好这道数学题。

结果他们成功了，取得了阶段性的胜利，但也没有就此停下来。到现在，他们还继续争取自己的权益。

这事情大概发生在 2008 年。维权成功以后，收入大大提高。那个时候，指导司机都要求跑车，2008 年左右就能到手 12000 多啊！我们那时还只有他们的零头，是后面的零头，不是前面的。

所以要维权，就要推举能说会道的、懂的人上前；其他职工要挺头，要实际行动起来支持，大家不能有私心。还要做到有理有据有节。这就不能靠说空话。要事先有准备，翻翻资料。怎么做也要有计划的。

兄弟们要挺头、头要拒绝诱惑，这样就大事可成。领导看见这么多人，

他们也会慌乱的。一个人维权，不上班，领导可以丢一边，不管你，整你。十个人呢？一百个人呢？一千个人呢？我们不团结，他不拿我们当屁；我们团结，他们就是个屁。就算打官司，几个、十几个去打，它应付得来；四、五百人一起起诉、陪着一起打官司，打多久陪多久，没人开车了，自然会坐下来谈。

这个事情，一下就成功也不现实。可以组织看看，有钱出钱，有力出力。老大挺身而出，去谈判；兄弟们站外面，给老大捧场、壮胆。

我也知道，能做到这样很难，但这似乎是唯一的办法。我问过他们，他们一句话说：“不团结，扯什么都是多余的。”

我听说福建一个哥们维权的例子，也是很牛逼的。他是一个人上北京，晚上 10 点才登记住宿，早上六点就离开，让人无法捉摸他的去向，无法拦截。第 2 天他到天××广场举牌子，被便衣带走，然后把材料递交上去。后来，每个职工加了一两千块钱。

还有“南昌客运段 7 姐妹”，你们听说过吗？

是 7 个集体工，小集体、大集体之类的。现在是开行一趟车就招人。这些招进来的职工，干同样的事情，待遇跟正式工一直有很大的差别。这 7 个女职工就上总公司去，要求同工同酬，在铁总门口跪着举牌。人家去的时候，真的是做了最坏的打算的。

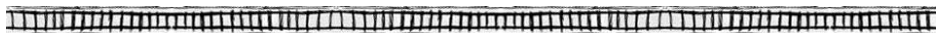
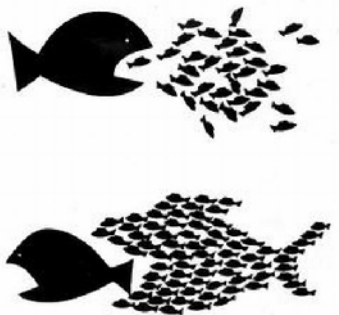
听内部人透露说，关于其他的合同工转正的问题，铁总的文件规定是每年按 10% 左右转。但是我们下面的人不知道呀！只能任由路局乱来。前几个月南局客运段就是因为这个事情到路局门口静坐。

这些都是我从其他司机那儿听来的。唉，和他们聊天，真是听得热血沸腾。我自己也想回去拉人一起搞，妈的没人！

前两年，我亲眼看见过一次集体维权行动。50 多个司机上路局，跟路局谈不下，直接转车上京。段里就慌了，叫回来谈判了。

现在那些领导就是无赖，所以我们也不能光和他们讲道理。去年因为交路问题，我们几十个司机都说：这样的交路不跑，谁爱跑谁跑。要我们跑，我们就集体请假。一本假条拿手里，填好往办公室一丢，回家不来了。

唉，一线职工为了这口饭，何其艰苦，活得何其没有尊严！我们的维权目的，是提高我们的收入，我们用青春汗水和泪水换取的应得的收入。我是“铁路世家”。我们的上一辈人把一生都给了铁路。我们这一辈也是吃这口饭。我们只是希望活得有尊严，条件更改善。



主任，一路走好！

· 郑局大车 ·

我是新×机务段的司机。

近几天，机务段某运用车间主任在机车运用调度室里跟一名机车司机干上了，被连刺十余刀后，当场死亡。机车司机也在搏斗中被运用主任刺中五刀，现正在医院抢救中。

某铁路局长在机务段领导陪同下，当日 18 点前到达了出事现场。事件还在进一步调查中。

职工杀死干部，这是铁路史上罕见的。据有关人士透露：这次凶杀事件，仅仅是因为车间主任把那位机车司机划为预备司机，不给他安排正常的机车乘务工作。这样一来，他的月工资收入就要减少将近 3000 元。

火车司机为什么要这样对待我们的主任呢？

我就是这个车间的一名普通司机，这件事上我最有发言权了！

大家不知道，这个主任上任以来，我们就生活在旧社会的水深火热之中。下到普通副司机，上到车间副主任，没有一个人不对他恨之入骨的！

你可能要问：段领导不知道这件事吗？

他们当然知道！他们还知道：我们的“可爱”的局长和这位主任有很特殊的关系！

所以，大家都是敢怒不敢言！

持刀杀人的这位火车司机，不是流氓无赖，也不是好勇斗狠的人。亲戚朋友都知道，他是好人，特别好的一个人，为人特别地仁义。他为什么要拿起刀对着主任呢？因为他给我们主任“上贡”了 2000 元钱，可是别人上贡得比他多，他就被刷下来了，没资格上岗了！

他先是找到主任，和他好好地说，可是遭到痛斥！

中午，他和几个同事一起喝酒，想到别人都混得比他强了，为什么他就落得这样惨！越想越憋闷……

我总是在想：人活着是为了什么？比如这个车间主任，现在他死了，没有一个人为他流泪。我是说，没有人真的想念他。

但是我还要在这里深情地说一句：主任一路走好！希望下辈子不要为了钱活得这样痛苦！

【附】关于一起“暴力反抗事件”

甲：元月 8 日左右，遵×运用车间中心支线指导司机佟××，因学习会上激怒乘务员，被群殴，肋骨被打断两片，脚也被严重打伤，时至今日还在医院治疗。

乙：敢于动手的都是好样的，现实中有大量的马屁精存在。

丙：肯定有人要倒霉。轻的罚款，重的进去蹲几天。暴力解决不了问题，重要的是如何用更有效的维权方法？

丁：没那么轻巧啊！肋骨打断，够轻伤了，得追究刑事责任的！判三年以下，赔偿巨额经济损失！涉案人员还得解除劳动合同。这种结果是我们想要的吗？

戊：平常抗争太少，结果往往爆发成这种剧烈暴力，确有可能造成乘务员自己也要受害，付出代价。自觉的职工应该努力去制止这种做法。一方面必须给压迫者必要的教训，另一方面必须自我保护（即工人的自我保护）。这很难，需要自觉份子本身在大伙中间有一定威信。



不得人心的时代总是要过去的

· 老 王 ·

我不是司机，是做行修的，在单位修理临时出故障的机车。工资平均 5000 左右吧。每个月拿出 400 喂狗就好了（指管理层克扣——编者）。我大学同学果断没进铁路，现在深圳，混得比我好。

我们这边有个司机，前几天说实在受不了，不想开车了，去申请换岗改职。

他去劳人，人家答说：知道了，回去等结果。然后当他面走到床下面，拉出个箱子，直接把他的申请扔里面。床下面有三箱子的申请呢！

下辈子我绝对不和铁路来往。怎么说呢。不得人心的时代总是要过去的。

说说维权的事

维权说说容易，做起来难。有人主张“以段为单位，联合职工签名写申请，交给段工会、党委和段长”。我认为基本没用。领导肯定分别找人谈话，问谁挑的头，然后把领头的处理掉。

现实就是这样！不信你随便问。

现在段长你当他傻啊！直接下面截流，要是闹大了，就换个主任，说自己不知道；过个半年吧，主任就变别的部门的领导了。

成都那边维权成功了，所以这几年管理上要好很多，人性化很多。你们知道成都是咋玩的吗？

我听他们大车说：有十个人领头，做好直接辞职的准备；大家一人拿出 2 万给他们，分下来大概一人 50 万左右吧。最后闹成功了。现在他们每个月收入比我们这边要高 2000 左右。

现在外面工作也不好找。失业了能不为生计发愁，才能搞成功。

成都那边上 6A（注：安装在机车驾驶室里的 6A 视频监控系统）就有人拆。你们试试。

当然我是道听途说。你们应该多打听打听，也说说。

我们这边也试过大家都不去上班。领导直接上你家里，问怎么了，没大事你后天来上班，不然单位没人。

你说：家里实在有事，实在走不开，你找谁谁谁问问吧！

领导就说：有啥问题，组织给你解决，你能不能后天上班。



你说：先问下别人吧。

他说：不，我就问你，后天能来不？

一个个揪过去。就这么结束了。

不是没争取过。每争取一次，就处理一批人。搞好多次了。领导一找上门，大家都缩了。坚持的就倒霉了。搞了几次后，现在心散了。

有人说：“我们单位就是缺少一个带头大哥！”

有这种想法就输在起跑线了。记住：没有什么救世主，要靠我们自己。万事开头难。先从我们自己能做的做起。

大学生的是非

我看到很多人在数落大学生的各种不是。有人把话说得更极端，什么“大学升”啊，“学习怎么来骑人”啊，“老师只会教育人学会听话，拍马屁，往上爬”啊。难道你当年的老师就是这么教你的？

我就是大学毕业出来的。我老师可没教过我这个。我老师告诉我，时间可以改变权势，但是改变不了真理。大学生应该传播真理，真理把人类都送上月球了。但你不要只把希望寄托在大学生身上。

就我自己的体会，反而是到单位后，工人师傅才这样告诉我的。但是我没有去做我不认可的事情。

特别是老师傅们，要扪心自问你们教导过他们什么？不要把不幸都怪罪到大学生头上。我们之前已经这样了。我们还得努力去扭转它。你可以回去翻翻段志，看看哪一条哪一款强加政策是大学生制定的？制定条款的时候，你们没站出来反对，现在丢给我们个烂摊子，你们是有责任的。

上大学本身是没有什么错的。大家毕业了找工作，也是为了糊口。这也没错。错就错在进入单位后，单位是怎么引导大家的。

我说的是你们老一辈的所有人。不要一个劲地诋毁大学生，要把我们当作一起受苦的晚辈来对待。

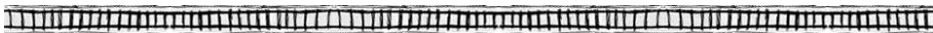
一点感慨

我的意见是：想在铁路干，人吩咐啥干啥就是了。不得人心的时代总是要过去的。现在大家工资不高，但比大多数人要有保障。要是企业不发工资了，那再说。我就这么安慰自己的。

现在你不干，大街上吼一嗓子，多的是人要来干。不要太把自己当回事。反正我就一个人，吩咐啥咱做啥，你还能把我劈两半？当然，没理由地扣我钱，那就不行。

如果我做好自己的，大家觉得我是对的，就会一样去做。我做了是对的，周围的人只是说说风凉话，然后等我一人去挽救世界，那么好吧，大家去等哪个可以拯救大家的人吧！

不满归不满，我其实还是蛮感谢铁路的。谁想进铁路，还是可以考虑一下的。



客运段领导是怎样“依法治段”的

· 无 忌 ·



按照国家法律的相关规定，铁路公司作为企业，无权对职工罚款，但是×局南×客运段的领导制定考核列车员的罚款条款竟然达 591 条之多！此外还有所谓的“五条红线”，最近更变本加厉地搞出“四十五条红线”，对职工进行压迫。当领导

干部看哪个职工不顺眼的时候，就会拿出这些所谓的“红线”大肆恐吓，强迫职工卑躬屈膝地向领导干部低头认错，极力奴化职工。

通过非法的罚款考核制度，南×客运段每年榨取巨额的罚款金——铁路职工的血汗钱。领导干部们的待遇因此更上一层楼，幸福指数更高了。他们正向着“小康”之路狂奔。而在这些红光满面的领导干部面前，广大职工成了默默忍辱的奴工。

罚款是铁路干部们的尚方宝剑，无往而不利。客运段领导干部对职工的罚款“考核”无所不用其极。列车员可能会因为车厢吸烟处有烟灰，或者烟灰缸有超过两个以上的烟头，以及车厢地板上可能有一张纸巾、一点瓜子壳，以及车厢四壁有点灰尘，又或者洗脸间有点水渍等等防不胜防的小问题，被领导干部们罚扣十几直至上千元。

至于领导干部们自己，就像有意炫耀自己的特权似的，上车工作不按规定着装，不佩带工作牌，照样雄赳赳气昂昂地对职工的工作指手划脚；看哪个职工不顺眼，就任意找茬，大棒乱挥；遇到不肯屈膝的职工，就百般压迫，职工不低头，就绝不罢休。

最近，一位身患多种慢性疾病十多年、经常带病上班的列车员，因为感冒吃药的缘故，在当班车上眯了一会眼，就被领导干部们罚款 1000 元，停职 15 天。后因该列车员未及时向有关领导干部“认罪”，被停职 15 天后，处罚升级为行政警告处分，罚款力度百分之几百的提升。当事列车员去找段领导反映时，客运段副段长王××和李××当着职工的面叫嚣：领导干部和工人不同，领导干部可以打瞌睡，列车员眯一会眼都不行！

总之，南×客运段的领导干部们就是这么“依法治段”的。这现状什么时候才能改变，如何改变，靠谁来改变？……

相关文章：《申诉状——即我对南宁铁路客运段对我的投诉答复的答复》

贵阳客运段“被派遣”列车员的维权经历

【编者按】本文取材于维权职工代表所写的《成都铁路局贵阳客运段职工维权案例简介》，并参考了其他相关资料。

事情还得从 80 年代的国企用工制度改革说起。

1986 年 9 月，国务院发布了《国营企业招用工人暂行规定》等四项暂行规定，又于 1988 年 4 月发布《全民所有制工业企业法》，允许国企自主录用和辞退职工。

成都铁路局贵阳客运段——当时是铁路分局——据此于 1990 年成立了贵阳铁路分局旅行社，陆续从铁路职工子女中招聘了 530 多人，在火车上担任乘务工作。1992 年改名为“贵阳铁路分局旅游列车车队”。据一名职工说，当时“相关领导给我们每个列车员承诺要给我们转正，还要集资建房子，藤××局长在会议上讲话：我们的待遇和全民制职工一样。”

1995 年初，成都铁路局向车队全体职工统一核发了为期 5 年的“铁路职工工作证”。段里称她们是“临时性合同工”，待遇与“固定工”不同：没有岗位工资；而效益工资及路局发放的各种一次性奖金都是减半发放。

2002 年中，职工续签了为期 1 年半的合同，接着在 8 月间统一合并到贵阳客运段。第二年合同到期后，客运段既没有终止，也没有续订劳动合同。按当时的法律，这就“视为续订劳动合同”。此时，职工们在车队都干了 11 年左右，符合订立无固定期限劳动合同的条件。

但当职工提出这一要求的时候，客运段就开始耍弄手腕了。为了稳住她们，于 2003 年 10 月份统一填发给她们一个铁路职工工作证，期限至 2005 年底，解释说，发了证“就等于是续签了劳动合同”。职工们相信了。

2004 年 11 月，客运段暗中同一家 5 月份才成立的劳务公司签订了一份《劳务用工派遣协议》。派遣对象正是这 530 多名职工。接着，让她们逐批到段学习室来“续签劳动合同”，其实是跟劳务派遣公司签合同。

包括女车长在内的 28 名职工识破了阴谋，坚决拒签，被客运段违法除名。

12 月底，其余 500 多名职工被强迫签下合同，成了这家皮包劳务公司的第一批“员工”。段里派人把她们关起来，不签字就不许出车（工作）。派来维持现场秩序的人数，比在场职工还要多。

那以后，她们便踏上了漫长的维权路，从本单位的工会、行办、党委，到省总工会、省人社厅、各级劳动保障监察，省内各级劳动仲裁、省内各级法院、省内各级信访、成都铁路局，甚至到过铁道部设在北京的人力资源和社会保障部递交过相关材料。

2015 年初，她们提请劳动仲裁，要求贵阳客运段：

（一）按同工同酬原则，补发自 2005 年起近 10 年间的岗位工资等；

（二）支付 2007 年 7 月至今“应订立而未订立”无固定期限劳动合同而依法应支付的双倍工资

（三）以欺诈、胁迫的手段让职工签下的劳务派遣合同无效，依法补签无固定期限劳动合同；

（四）赔偿精神损失费人均 1 万元。

市劳动争议仲裁委不予立案，在收下“劳动争议仲裁申请书”后，有名无实地搞了一番仲裁审理，拖上半年多，然后作出枉法裁决。当然，裁决结果完全照着贵阳客运段的意思。

4 月 12 日，职工们把案子提交到区法院。为她们加油吧！



左：2015 年初，职工在客运段门口拉横幅抗议。

右：维权女职工遭殴打。



【标语：“粉碎（铁路）第二次分拆·民营化”；“停止外包！废除非正式工作！”】

来自日本铁路工会的一封信

6.16 世界铁路工人节联合书

- 日本铁路工会、国铁千叶动力车劳动组合发布
- 来自日本铁路工人对 6.16 世界铁路工人节的团结呼吁书

致中国战斗着的铁路工人同志们：

对以工人阶级的解放为目标的中国铁路工人的英雄式斗争，国铁千叶动力车劳动组合国际联合委员会致以崇高的敬意，我们为了诚挚地呼吁国际团

结发送这封信。

我们完全支持去年赣州铁路司机的罢工，和以李伟杰为首的中国铁路工人控告恶劣劳动条件的诸多斗争。被压迫的中国工人争得了本该的权利和诸多的胜利让我们深受感动。中国铁路工人为了纪念这些胜利，将6月16日定为“世界铁路工人节”。对于中国铁路工人的这个决定，我们诚挚地表示团结性的支持。

在自1987年强行推行“日本国有铁路拆分·私营化”以来的28年间，我们日本铁路工人一直在不屈不挠地进行斗争。为了反对私营化、反对对铁路工人的大规模裁员、反对外包制度和非正式工制度，我们毅然地举行了无数的罢工来进行斗争。现在我们的斗争正与美国工人和韩国工人的斗争联结在一起。我们认为这场反对新自由主义的斗争与中国铁路工人的斗争是一致的。全世界工人的斗争现在正成为一个整体。目前以韩国为首的工人们正在全世界发起总罢工等斗争。

与此同时，现在的日本政府对华实行战争政策，与中国争夺高速铁路和核电站的海外输出，战争的危机正在不断提升。而能够阻止这场新战争的只有中日两国工人的团结。



让我们团结起来一起斗争吧！与6.16世界铁路工人节相呼应，我们铁路工人将在6月7日举行集会。中国、日本、韩国的工人们现在团结起来吧！共同向着胜利前行！

2015年5月22日
国铁千叶动力车劳动组合国际联合委员会

对呼吁书的几点解释和评论

· 伍 壹 ·

“616” 的起源说明



这份“联合书”同时以日文、中文和英文三种语言发表，象征铁路工人的国际团结。

“616”形似两侧钢轨上前进的车轮，中间有个火车司机在开车。“6.16 世界铁路工人节”，是郑

州局洛阳机务段洛襄车间电力司机李伟杰最早在火车司机 QQ 群里倡议的。2012 年 4 月，老李在单位里摔伤，因为了解到职工很多权益被侵害，走上劳动争议的仲裁和诉讼之路，最后孤身发起争取全体火车司机（以至铁路职工）权益之战，为此饱受打击。其中的艰难困苦，说来话长，以后再叙。

老李巧合地选在 2013 年 6 月 16 日那天创建了火车司机维权 QQ 群，聚集起各地众多火车司机，并商议把这个日子定为“大车维权纪念日”，后来扩展为“世界铁路工人节”。在维权之路上，他结识了一些朋友，间接地接触到日本的铁路工人组织。

日、韩铁路私有化与工人抗争

日本国铁有过强大的、富有战斗性的工会组织，一直是政府的眼中钉。

进入 80 年代，就像同时期的英国首相撒切尔、美国总统里根一样，日本的中曾根首相决心把工人斗争关进笼子里，打垮工会，推动国企私有化。

1980 年，日本国铁有 42 万职工，到 1987 年正式进行分拆和私有化时，

已裁掉 21 万即一半的工人。全日本最大的工会“国劳（国铁劳动组合）”解体，工会人数锐减。后来中曾根首相自己透露，他的目标就是要解散工会。

面对一轮又一轮裁员，铁路工人忍无可忍，发起两次大罢工，政府则派出配有装甲车的一万名机动队实行镇压，解雇上千名斗争积极分子，争取复职的官司持续了十多年。

私营化的结果，工人的劳动强度不断增加，正式工不断被临时工、合同工、派遣工和外包工所取代。



战斗的日本铁路工人



前来镇压的武装机动队

呼吁书中提到与韩国（铁路）工人的团结。这是因为，日本国铁的故事如今又在韩国重演，铁路工人正在反抗当局大力推动的私有化政策。这场斗争从卢武铉总统时期就开始了。这位卢总统在朴正熙军政权时代是个“设立公害问题研究所，开办劳动法律咨询所，免费为穷苦民众辩护”的“人权律师”。到了 2003 年，他就毫不手软地逮捕那些挡了私有化之道的铁路工会会员，解雇工会领袖和组织者。他公开叫嚣要“以 1981 年里根总统开除一万两千名罢工航管员的案例来惩处继续参与罢工的铁路劳工”。

直到现任总统朴槿惠上台，政府推进私有化之心不死。铁路工人也抗争

不止。这次，早已饱受私有化之害的日本铁路工人组团前往韩国声援斗争。

各国都发生过反私有化斗争，并且还在发生。这不等于抗争的工人热爱国企（在国企里他们并没有“当家作主”，仍然受剥削被压迫），或者有“社会主义思想”，而是因为现实中，各国的私有化政策都是对准工人开刀，力图剥夺他们的岗位保障，降低他们的待遇、社保福利，打击工人组织，等等。抗争的动力，源于工人利益所受到的现实的、具体的、重大的损害。

中日工人的隔阂

不能不说，这份呼吁书表明中日两国的铁路工人之间是多么隔阂——

在我们这里，不屈不挠的维权斗争是有的，但还没有“以工人阶级的解放为目标”的“英雄式斗争”。我们不知道“解放”是什么意思，也从没想过。

工人基本不懂什么“新自由主义”。

不少国企工人对私有化幻想多多，以为它能让自己摆脱腐败官僚的统治，以为竞争和市场化能使自己增加就业机会和讨价还价能力，从而提高收入。

对外国工人的斗争，我们很少共鸣，不会拍掌欢呼“哥们，干得好！”，因为我们并不把这些抗争看成是工人受剥削受压迫的痛苦的反应，而是把它解释成工人所反抗的那个制度的优越性：“你看，人家有工会，可以组织罢工。”

有些工人对“跨国团结”本能地感到不安，怀疑是不是对“祖国”不忠……

总之，中国工人未必缺乏斗志，但障碍还很多。中日两国工人走过的路有所不同，所处环境和斗争阶段不同。中国工人对自己的斗争史也好，对外国工人的现状与抗争也好，都知之不多。因此，加强中外工人的沟通，包括“增进中日两国人民的传统友谊，发展两国人民的文化交流”，实在意义重大。



火车司机的倡议书

【编者按】这份倡议书的内容限于机车乘务员，但也可供其他铁路工人在争取权益时参照，看看有可能提出哪些要求。倡议者曾试图征集签名，递交给总公司。这不是有效的维权方式。这样做只是造舆论，其压力不足以使领导们同意任何一条倡议。只有当群众真正起而维权，集体签名才可能成为有用的手段之一，否则就只是毫无意义的表演，甚至使某些签名者付出无谓代价。

各级铁路领导应立即停止侵犯在一线辛苦工作的火车司机权益，尊重工人，依法管理！因此我们广大机车乘务员提出以下必须解决的 16 项要求：

- 1、我们必须知道工资是怎么分配的，加班工资基数应符合国家规定，国家的工资标准必须明确告知职工并公布明细表；
- 2、带薪公休假和其他有薪假的支付方法必须按照国家劳动法的规定执行；
- 3、乘务员的工作时间应按劳动法的相关要求执行；
- 4、因企业生产布局调整等单方面原因造成职工完不成月额定工时的应补足应得收入；
- 5、机车乘务员月 166.6 的工作时间不能比照日班制工作时间制定，因为乘务员的工作性质跟日班制存在根本不同，长期在外吃住公寓的时间也是工作期间的组成部分，应当计入工时；
- 6、全段各车间干部职工的奖金是如何分配的，必须公开公平公正；
- 7、根据路局文件规定向一线职工倾斜，尤其向乘务员倾斜的部分在哪？应予明确具体翔实地公示于众；
- 8、强制占用职工休息时间的生产培训、考试、打扫卫生、擦车、以及分析等时间必须计入职工的劳动时间，没有劳动报酬绝对不允许考核；
- 9、取消危害乘务员人身安全开门式的确认调车信号及手比方法；
- 10、长交路大轮乘的入段机车取消乘务员整备及附加作业，因为乘务员尽管

已存在超劳，但入库签点到退勤点这部分辅助劳动时间单位一般不计入工时，不计算劳动报酬；

- 11、每届职工代表必须由职工选举产生；给机车乘务全员无条件办理通勤免票并将对一线职工的疗养度假的安排纳入强制性长期制常态化；
- 12、机车乘务员的计件方法必须经过乘务员选举的代表讨论方可执行；
- 13、摄像头是作为取证之用，不能作为一种延伸检查和考核监视的工具；
- 14、待乘、备班卡控是占用机车乘务员正常休息时间，因此必须支付乘务员劳动报酬；
- 15、根据职工跟段签定的劳动合同并没相关考核内容，同时国家已废止《企业奖惩条例》，因此段和车间及车队制定的违章违纪范围与考核措施条例都是违法行为，必须立即终止；
- 16、把每年的 6 月 16 日定为全国机车乘务员的 #6.16 大车节#，同时也是所有铁路工人的“6.16”节日。

2015 年 3 月 29 日





■ 新铁路方阵解说词

解说员：

现在无精打采地向我们走来的，是人民铁路方队。这是一支表面风光，内心彷徨，容颜未老，心已沧桑，成就难有，郁闷经常，比骡子还累，比蚂蚁还忙，有着光荣传统的学习型队伍，在很短的时间里，他们完成了由主导型向服务型弱势群体的转变。

为了构建和谐社会，他们毅然放弃了社会主导地位。现在他们走过来了！他们身穿皱巴巴的制服，面黄肌瘦，头戴八条禁令，脖子上围着五个严禁，脚踏三条底线，肩扛各种考核指标，左手捧着党风廉政责任制，右手捧着安全责任书，腋下夹着各种规章考试复习题，包里装着各类学习材料。

他们目光呆滞，声音沙哑地喊着口号：“打不还手，骂不还口！旅客

毁我千万遍，我待旅客如初恋！不向国家要待遇，不给领导添麻烦！”

他们正走过主席台，领导问候“同志们好”，方队回复“为旅客服务”。领导说“同志们辛苦了”，铁路方队整齐地回答“坚决不要涨工资！”



■ 铁路职工真为难

铁路职工真为难，领导检查没个完。不问职工苦和寒，专给工人找麻烦。领导室内享轻闲，报纸闲茶抽着烟。不论酷暑和严寒，职工流汗在苦干。一滴汗水摔八瓣，为了一家吃和穿。上班没有空时间，只有下班才能玩。尽管这样受着难，职工怨言憋心间。可是领导不情愿，开会来把文件传。开会占用的时间，八小时外任支遣。虽说自己的时间，开会不到还扣钱。开会没有正经事，训完话来念文件。文件电报学不完，通报罚款天天传。上班流尽满身汗，下班还不能休闲。就这还不能算完，各种考试考不完。天天要求保安全，百日实现不给钱。巧立名目乱摊派，工资也难拿完全。

年底把那先进选，名额领导先占全。
职工现场保安全，领导却要多拿钱。
职工机关去办事，脸难看来口难言。
机关小鬼最难缠，装腔作势拉长脸。
百年不遇涨次钱，职工脸上现欢颜。
可是领导又发难，一涨工资就扣钱。
住房显示不一般，领导住进八宝山。
职工拼命在攒钱，就这还需去贷款。
机关大院显威严，都是职工血汗钱。
班组车间很寒酸，领导装作看不见。
虽说配置电器全，限制用电摆设闲。
机关冬暖夏清凉，车间夏暖冬严寒。
领导端坐手一挥，职工现场跑断腿。
为了工作出意外，活该倒霉还问罪。
责怪职工不注意，出了工伤该怨谁。
大会批来小会斗，伤好还嫌是累赘。
领导出行小车配，职工步行别说累。
领导现场来视察，数落职工一大堆。
没有领导是和非，都是职工的不对。
领导饭桌喝点酒，见到职工脸更黑。
又是查来又是训，职工必须笑脸陪。
哪个职工缺尊重，下岗除他还有谁。
职工下班喝点酒，领导见了皱眉头。
职工喝酒为解乏，结果罪名身上背。
如果酒后音调高，认定酒后把事闹。
批评检查免不了，工资怕是还得少。
各种奖金领导高，摊派却跟职工同。

摊派领导不抱怨，机关又可再发钱。
职工若是有抱怨，思想品德不健全。
自此领导睁着眼，专等闪失罚你款。
走路石头垫着脚，说你注意力跑掉。
要是累了歇一会，说你怠工又消极。
老实上班也难安，忽的冒出检查团。
口号文件全查完，再把职工毛病捡。
反正正反一个理，理都在那领导边。
难啊难，难啊难，铁路职工真为难。



■ 火车司机自嘲

(一)

一开车，俩把闸；
三更起床，四肢发麻；
五本帐，六本假；
七考，八问，九抽查；
十面埋伏把钱罚！

(二)

开车日当午，
汗滴轨下土。
领导盘中餐，
吃得真辛苦。

■ 我只是个火车司机

(三)

少壮不努力，长大跑火车。
春眠不觉晓，醒来跑火车。
举头望明月，低头跑火车。
红星闪闪亮，照我跑火车。
生当作人杰，死亦跑火车。
商女不知亡国恨，至今还在跑火车。
夜夜思君不见君，原来君在跑火车。
亲朋好友如相问，就说我在跑火车。
垂死病中惊坐起，为了挣钱跑火车。
人生自古谁无死，来生继续跑火车。
问君能有几多愁，恰似一年到头跑火车。



有人问：你是搞运输的？我回答：不，我只是个火车司机。

有人问：你是铁路的火车头！我回答：不，我只是个火车司机！

有人问：你是中国经济的带头人？我回答：不，我只是个火车司机！真的，我只是个火车司机！

有人说：火车司机应该有奉献精神，吃苦耐劳！我回答：不，我只是个司机！我要休息，我有自己的家庭，有自己的孩子。我有自己的爱好。我希望能够心安理得地，像别的行业的人一样享受自己的生活，我希望自己的劳动能够得到社会的认可，我同样希望自己付出的劳动能得到应该有的回报。仅此而已，错了吗？

有人说：你既然干了这一行，干了火车司机就应该一丝不苟把每列车都安全正点地拉到终点站。我回答：我只是个火车司机！

我是个平凡的人。我承认火车的安全正点并不是我的功劳，是各个部门共同努力的结果。我靠自己的努力工作；同样很多事故不是我能左右的。我尽了全力，可还是不敢保证趟趟安全。当出现非正常时，车站可以

错，调度可以错，甚至对我们全权指挥的120也可以错，而司机不能错。在事后的口诛笔伐（罚！）面前，司机是多么的无助。不知道一月的辛苦能不能拿的回自己的工资。

我很困惑，我只是个火车司机，怎么成了福尔摩斯了，从出勤开始到退勤都要明察秋毫：找出机车信号等设备的故障；要发现所有人给你设的陷阱。找出来是应该的；忽视了，哼！所有司机都知道后果！可是我这个福尔摩斯一个月跑二十多趟车还要候班学习。半夜三更别人睡觉我却上班。我这个福尔摩斯却顾不上老婆孩子！节假日对我们来说只是别人的节日。

我很困惑我只是个火车司机，怎么成了线路工了！每趟车都要明察秋毫有预见性的排查各种隐患，确认线路正常。发现线路异常要及时采取措施，同时要注意周围有没有可疑人员及时报告。我很困惑，我只是个司机，怎么又成了法医一个鉴别死者身份，在半夜三更荒郊野外冷静的处理尸体，然后还能正常工作吃饭的法医。我很困惑，我只是个司机。怎么又成了接触网检修工，怎么又是列检，车

号员……我那微薄的薪水和单薄的身体担不起这么多。我是谁？我不知道了！请剥去我沉重的外衣，用一种平等的眼光来看待我，我只是个火车司机。别把他当成消除一切事故的万能工具！别把他当成什么都会的电脑，别给他赋予太多不能承受之重。我只是个火车司机！

我在幻想：如果有一天我能全身心的投入到操纵列车中，不用操心机车各个部件的原理，不用天天背弓网故障怎么处理，不用牢记二十五字令，不用月月考试，不用记车辆轴温多少度超标。如果有一天中国铁路变得合理，一切真正按章行事，真正是大家都喜欢的……呵呵，想想而已。实现他？可笑……可叹……实现他？对不起，我无能为力，我只是个火车司机！

