



**Railroad Workers Bulletin**

# 铁路工人通讯

2016年2月 第3期



铁路工人的沟通 · 合作 · 发声平台

# ★ ★ ★ 本期目录 ★ ★ ★

<b>开场白</b>	致广大铁路职工	
<b>职工来信</b>	致“减员增效”中受害的退养职工.....	谭雨 2
	哈局两职工,维权为住房.....	于福亮 4
<b>维权点滴</b>	录音·拍照·视频录制.....	伍壹 6
<b>劳务工</b>	南昌客运段“劳务工”列车员的签名信(2011).....	9
	铁路劳务派遣工合法吗?(2014年).....	老山上的阿訇 13
	关于铁路劳务工转正问题的倡议书(2015年).....	15
	乌局车辆段劳务工自述(2015年1月22日).....	18
	乌局的劳务工.....	阿狼 19
<b>工人自述</b>	我的兄弟.....	老狼 24
	2011年的一次行动.....	老狼 25
	一位客运老列车员的陈述.....	火海 31
	铁路子弟说铁路.....	小龙 40
	铁路变迁中的职工和领导.....	小龙 47
<b>英哲在线</b>	老职工当班遭暴打 四恶人行凶受庇护.....	李英哲 50
<b>工人组织</b>	北美“铁路工人联合会”简介.....	53
<b>工人文艺</b>	火车司机之歌.....	61
	单行的轨道.....	铁路人 62
	乘务员的除夕贺电.....	沈局大车 63
	昼夜游荡在钢轨上的精灵——大车.....	64
<b>征稿启事</b>		

## 【前 言】

到目前为止，包括本期在内，《铁路工人通讯》已不定期地编了三期。参与的职工少，传播的范围小，职工的反馈和投稿也不多。这和创办《通讯》时的期望差得较远，没有起到帮助积极的职工增加编辑和写稿经验、锻炼民主平等的分工合作精神、加强与职工之间的沟通和互动的作用。

编者征求过一些职工的意见。普通职工多数表示：“说出了我们的心声。”但能够给出具体意见的很少。这不免让人遗憾。个别职工对通讯中关于“铁路职工为子女就业而维权”的内容感到不安，好像这是令人反感的“特权”，不宜摆到台面上说。尽管编者对争取子女就业的职工总的来说抱积极支持的态度（同时希望职工能够尊重子女本人的意愿），但更希望职工自己多来发表各自的意见。在这个基础上，才有可能真正取得“共识”，对自身利益理解得更清楚。套用一句老话说：“职工利益无小事”。由于国企职工经常被舆论“妖魔化”，跟私企外企工人之间也较为隔膜，国企工人的抗争事实上很难得到所谓社会舆论的支持，所以必须首先靠自己，也应当首先靠自己。

至于有鲜明政治取向（不论左、右）的职工，对通讯内容都非常不满，但同样没有提出任何具体意见。编者对此也不在意。通讯是以工人为中心的，而工人在今天的各种“政治”里都是被漠视、没有份量的。但是，在当代，工人利益就是最大的政治；工人应当重视自己。

经济萧条导致货运量大幅下降，工人又一次被变为牺牲品。2015年，铁路职工在降薪后的苦闷中度过。但这似乎只是个开始。最近某段忽然把乘务员摆车时间列为守车时间，变相削减职工收入；某些局段针对职工的工资捆绑和考核扣款的力度加大了；集体企业的改革也将在近期收场，大批工人面临下岗。这新的一年，包括中国在内的全球资本主义经济危机，也有进一步恶化的趋势。这一切预示着，我们正迎向又一个多事之秋。

2016年2月

## 致“减员增效”中受害的退养职工

· 谭雨 ·

先说说1998年×局×铁路分局是怎样“减员增效”的。

在1998年之前几年，分局官方就对工人进行恐吓性、欺诈性宣传：“业务考试不及格的，出了行车责任事故的，受到行政记过处分的，三种职工统统无限期下岗，下岗之后每月发给260元生活费直到退休。”

1998年初，下发了以上内容的正式文件，紧接着就下发提前退休文件即内退文件。第一批内退文件办完之后，又下发168号退养文件。内退文件规定：距法定退休年龄少于5年的，内退可拿100%的工资；50岁以上内退的，拿90%工资。168号退养文件规定：20年以上工龄可以退养，年龄不限，拿80%工资。内退和退养期间算工龄，退养职工算在职，每次在岗职工加工资，都给内退和退养职工加上应加的等量工资。等到退休时，算为退休养老金基数，等于内退和退养职工退休时，每月拿的养老金和自己同工龄、同工种、同档次的在岗职工退休时拿的一样多。

但这些都只是不兑现的数字，是铁路官方给工人设下的圈套，同时又用恐吓欺诈手段把工人往圈套里赶。很多胆小的职工内退、退养，上了当，吃了大亏。特别是退养职工，收入减少一大半。

2006年省人力资源和社会保障厅出台了一份（×劳社厅（2006）20号文件），规定退休养老金基数只能以职工每月到手的工资现金的一定百分比来交纳计算，从而把路局168号退养文件开出的空头支票一笔勾销了。工资越高，允许交纳的养老金就越多，养老金的基数就高，退休时拿的养老金就越多。工资低的职工想多交养老金是不允许的。由于退养职工的月工资比在岗职工少一大截，结果退休后每月到手的养老金比同工龄、同工种、同档次的在岗职工退休时的养老金每月少600元左右，而且每次国家给退休工人加养

老金时又少 100 元左右。这对于一个穷工人来说是很大的一笔款项。工人一生没有多少利益，上班挣工资奖金是工人唯一仅有的利益。路局的行为，使工人的利益受到严重侵害，精神上也受到严重的创伤。

第一批内退的职工吃亏太大，在 2003 年自发地组织起来上访维权。2005 年他们终于维权成功，每人得到 2 万多元不等的经济赔偿，养老金增加一倍，基数改为正常基数；没有达到退休年龄的职工可以回原单位上班。他们讨回了自己的经济利益，也讨回了尊严。

前面说过，成千上万被诈骗恐吓而退养职工经济损失最大。路局违反国务院 111 号文件和劳社部 259 号文件“距法定退休年龄 5 年内的职工才能内退”的规定。因此，退养的全路工友们，我们应该向内退的师傅们学习，团结起来共同维权，讨回我们的经济利益与人格尊严。

铁路所赚的每一分钱，都是铁路一线工人按《铁路技术管理规程》去熬更、守夜、风里来雨里去干活挣来的。而我们养活的铁路的管理者们，从“减员增效”中大获其利，车间主任的年收入是工人的三倍，段长的年收入则是车间主任的四倍！那都是职工的血汗钱啊！

我本人是 1998 年退养的职工，上访维权 12 年，成果是单位给我赔偿 6 万元。本人手头有调解协议和法院的司法确认书。有心维权的退养职工，可以通过《铁路工人通讯》与我联系。

工友们，团结起来吧！

2016 年 1 月 7 日



solidarity 意为“团结”

## 哈局两职工，维权为住房

· 于福亮 ·

我是哈尔滨机务段的职工于福亮。我和来自三棵树车辆段的职工叶正因为哈尔滨铁路局经济适用房的问题，走上了维权之路。我已做好了打持久战的准备。希望遇到类似问题的各局铁路职工也能挺身而出，让我们站在一起。

2010年，哈尔滨铁路局给职工盖了两处经济适用房，一处是海城街文海溪畔小区，一处是哈西货场小区。凭心来说，这算是给职工的福利。住房是铁路职工的老问题了。普通职工往往捱到40岁以上，才有指望分到。但路局的这个“莫大恩惠”却导致我踏上了“维权不归路”。

我们和其他职工当时买下房子，每平米是4400多元。后来才知道，2010年国家规定的经济适用房价格在3000左右。我们足足多花了近一半的钱。房子的公摊面积也大，建筑系数约1.65（普通楼房为1.5左右）。入住后，我们发现：两处小区的房屋配套设施十分恶劣。屋内设施，比如暖气、门窗都是质量较差的。就连电梯都是旧的。叶正亲身经历过一次可怕的事情：电梯从14楼突然滑落到7楼；电梯里的一个女孩子当时吓尿了。

为了讨个公道，我们一直在到处奔波——哈尔滨铁路局，哈尔滨市政府，黑龙江省政府等等，能去的地方都去了，但没解决任何问题。没办法了，最后咱和其他维权职工一道上北京找铁总，仍然是求诉无门，这让职工们真真感到绝望了。到今天为止，我去了九趟北京，叶正去了七趟，得到的一次次答复全是托词。

为此我们还得罪了路局，遭到报复。叶正因为去京上访被扣了钱。我呢，待岗两次。第一次是2015年5月末，当时哈尔滨铁路局发出《给经济适用房购买者关于房价的答复》，让我和其他职工代表前去路局。哈尔滨机务段整备车间工长、副主任刘雨欣、书记朱丙生明知此事，硬是不准我请假。我坚决

要去路局，结果被算作离岗1小时40分。处罚是待岗三个月。

我们车间里不知道养了多少闲人，多少病号。有些无赖职工对单位领导说骂就骂，这样的人可以想来就来想走就走。但是路局给职工答复，车间领导干部却蛮横霸道地拦着职工不让去，还让职工待岗。这帮人除了在职工身上扣钱榨钱，还会啥呢。对了，还会抓钱捞钱。我们单位的建设花了不少钱，都有猫腻呢，我打算实名举报。这件事，以后咱再给大家汇报。

第二次待岗，罪名是不服从管理，把我分流培训了。

原因是，我爱人去单位给我请病假。单位知道我去上访，无人敢批假。最后，我爱人没奈何，把一张处方贴在了单位的电视上，把病假条揣回了家。这下，领导揪住不放了，硬说我交的是假的病假条，给我定罪。哈哈。你想要真的病假条，咱老子随时都能拿出来给你，有必要交假的吗？

两次待岗，让我原本就不宽裕的家庭雪上加霜。上高中的女儿，白血病的妻子，卧床的父亲，都靠我的双肩挑着。就在我维权期间，老父亲走了。没有一个单位领导关心过他，或到场送职工家属一程。哎，想到这些事，自己死的心都有，事情不解决，就从自家的楼房跳下去，让社会关注这件事。但我还是坚持走下去，目前，先走劳动仲裁之路。

不管怎样，这两位职工仍然在坚持不懈地维权。一个没有产权的房子，一个“莫大恩惠”，却给他们带来这样不幸的结果。但我们也知道，在铁路各局，还有许多同样处境的职工。

让我们拭目以待，关注于福亮、叶正两位职工与哈尔滨铁路局的维权之争，为他们加油！



## 录音·拍照·视频录制

### · 伍 壹 ·

维权职工要养成认真、周密地考虑维权方法的习惯，多跟已有维权经历的职工交流经验教训，多做总结，并根据实际情况运用和发挥。

电话录音（特别是和管理层、政府相关部门、信访办领导等等的对话），或维权现场的录音、拍照和视频录制，通常有两种作用。一种在诉讼中作为有法律效力的辅助证据来使用（必须是存在手机或录音笔等摄录器材里的原件，而不是复制品）；另一种是作为宣传品来使用，发布在网络上。此外，这些资料还可以拿来让其他人一起分析，帮忙想对策。

一些有经验的维权者，在行动之前，就计划好把整个维权过程录音和拍摄下来，以便事后发布到网上，扩大影响。这是值得称赞的。

但是目前网上的多数维权视频，如果没有附加文字说明的话，别人看了往往不清楚到底发生什么事。一个让人看了没头没脑的视频，宣传效力会大打折扣。因此，需要“画外音”。录制者最好能够像一个进行现场报导的记者那样，在视频中介绍维权的原因和现状。“解说词”事先就要拟好。

**【案例】** 2015年11月2日，北京南动车所乘务员因为完不成路局规定的所谓任务量，被扣发奖金。职工和所里协商无果，约70人前往北京铁路局。他们在路局大门口一再高呼“还我工资！有请局长！”的口号，质问和抗议。最后争回每月500元的工资。

拍摄现场视频的职工，一边拍摄一边解说：“我们现在在北京铁路局门口，北京动车段、机械师、随车机械师、北京机所、北京南所、石家庄南调所职工，反映段、车间胡乱考核、工资挂钩不合理问题，北京总车站、北京动车站，乱扣工资，财务不明。”

有时，公开拍摄可能遭到蛮横干涉，手机或相机可能被抢走、摔坏，那么事先就要做好自我保护、随时撤离的准备。在集体行动中，可以指定几个人专门负责拍照、录制。在遇到干涉时，摄录者应及时回到队伍中或离开现场，或者其他维权者要能够及时上前保护摄录者。可以事先讨论，在各种可能的情况下，采取哪些保护措施，如何分工和相互配合，并进行“演习”。

职工最好能够集体穿上工装（可以在快要到达现场之前换上工装）。为了加强宣传效果，要尽量发挥创意，比如把横幅设计得与众不同；制作某些“道具”；等等。如果横幅可能被没收，可以考虑把文字写在或缝在服装上。

维权职工还可以利用图片、录音、视频和文字材料等等来制作宣传品，就像电视台制作一个专题节目那样。目前正在向铁路争取安置子女就业的多个路局的职工，就在根据手头的材料，把整个事件制作成视频，以便宣传。这不仅在个人、少数人的维权中可以采用，在集体维权中，更应该尽量自己来尝试制作，而不是坐等媒体前来采访。



哈局铁路集体工 2016 年 1 月 25 日到路局上访

## 【“劳务工”专题·编者按语】

劳务派遣是70年代在美国、日本等发达资本主义国家兴起，至今已风行全球的最新剥削方式之一，其目的是剥夺工人的岗位保障和降低福利待遇。

和许多国企一样，90年代至21世纪，劳务派遣工在铁路职工中所占的比例越来越大。我们在两期《通讯》中都发表过劳务工维权资讯。不管正式职工对自己的处境如何不满，但劳务工以至外包工的存在表明：在管理层眼中，职工仍有进一步压迫的空间。这更加提醒我们，所有职工应当平等团结。

2008年《劳动合同法》实施前后，华夏各地，从政府部门到国企私企外企，纷纷刮起了裁员潮、强迫员工改签劳务派遣潮。鉴于“劳务派遣乱象”可能危及“党的执政基础”和“企业的长远发展”，人大决定修法，并于2012年底推出新法，对劳务派遣的使用加以一定限制（岗位性质、使用比例等），但是关于同工同酬的新解释，对劳务工却极为不利。这次修法的主要结果，是大量劳务工被转为外包工，待遇和保障甚至比先前更恶化了。铁路也是如此。据说为了“避免法律风险”，到2016年2月底，铁路将完成相关整改。

这期间发生了不少铁路劳务工维权事件。最近一次是2015年12月西安客运段劳务工进京找铁总请愿。据报导，他们“已经工作了20余年，一直都是临时工身份，不仅工资水平停滞在十多年前水平，且西安铁路局正在进行劳动合同重签，他们担心如果坚持同工同酬诉求，会被西安局辞退”。他们的顾虑，反映出劳务工维权的双倍艰难。

要全面了解中国与全球各国的劳务派遣状况，可在网上搜索下载《劳务派遣纵横谈——派遣工手册》电子书。



## 南昌客运段“劳务工”列车员的签名信

**【编者按】**南铁劳务工的维权“历史悠久”。这封签名信写于2011年4月。网上尚有转载，题为《致广大有良知朋友的一封信》，其中错字不少，编者转发时予以删订。“新《劳动合同法》”一律删掉“新”字。据2012年的一篇报导称，经过近二个月协调，“客运段劳务派遣工工资同比平均增长40.6%”。

我们是南昌铁路局（以下简称“南铁路局”）南昌客运段所谓的“劳务工”列车员，在此向你们反映我们所受到的极不平等的待遇，希望引起您们的关注和帮助，并为我们维护和伸张正义。以下我将情况简单介绍一下：

南昌客运段于1993（下半年）—1996（下半年）因岗位，先后在我们铁路内部职工的子女中招聘列车员，招聘数量约有一千多人，当时统称为“合同工”，与南铁路局签订了劳动合同，一年一签，工资收入当时只比“正式工”稍低。2000年以后，路局又陆陆续续在社会上招聘了一千多名“合同工”列车员。直到2005年底，我们这些“合同工”被南铁路局强迫与江西省人力资源公司签订劳务派遣合同，期间有相当一部分忍受不了的同事选择了辞职，如今仍在工作着的我们这部分人都是任劳任怨地辛勤工作，但是我们却一直都遭受着不公平（如用工性质被“劳务工”、工资报酬极低、医疗保险未纳入社会统筹、住房公积金未按标准比例缴纳、未按正常规定享受年假等）。

一、南铁路局在《劳动合同法》即将颁布但还未正式实施之际，为规避《劳动合同法》关于无固定期限合同的条款，强行胁迫我们这些一直与其存在着劳动合同的“合同工”与江西省人力资源公司转签劳务派遣合同。

2005年底，南铁路局强迫我们改签至江西省人力资源公司。当时我们是集体反对的，并且每日数十人至一百人在路局门口集体抗议，有少数人还采取了不惜“卧轨”的无奈之举，借以对路局的野蛮、霸道行为表示不满（这

些事都是属实，可以调查的)。但是在南铁路局的压力和胁迫下(通过车队、班组层层施压)，我们后来大多只有选择被动地与江西省人力资源公司签订了劳务派遣合同，成为了现在所谓的“劳务派遣工”(他们习惯说为“劳务工”)，部分选择了辞职。直到2007-2008年我们才明白，路局目的就是为了规避2008年的《劳动合同法》。《劳动合同法》规定，劳动者在用人单位连续工作满十年或者连续订立二次固定期限劳动合同后将订立无固定期限劳动合同。当时，我们中很大一部分工龄都即将到达10年(1996年1997年铁路内招的)，有的甚至超过了10年(1994年铁路内招的)。我们改签合同出于无奈，只是想保住一份工作(虽然工资很低)，我们当年就是这样“被劳务工”了。《劳动合同法》明确规定“劳务派遣一般在临时性、辅助性或者替代性的工作岗位上实施”，但我们都是长期在一线岗位从事列车员乘务工作的，时间长的都有17或15年了(如1994年、1996年铁路内招的那些人员)，因此不适合签订劳务派遣合同。

二、南铁路局的发展壮大，离不开我们所有一线乘务员的努力奋斗和奉献，当我们“被劳务工”后，我们就一直没有平等地享受过应得的平等待遇。

《劳动合同法》规定“被派遣劳动者享有与用工单位的劳动者同工同酬的权利”，而南铁路局却一直都未按规定执行。一是工资相当悬殊，基本工资甚至都未到达南昌市最低工资标准。我们这些所谓的“劳务工”和“正式工”干着同样的工作享受不同的工资待遇。目前在每月工作时间为300-360小时(一个月有半个月在车上)的情况下，我们这些所谓“劳务工”每月的工资大多还不到1000元，但南铁正式工乘务员工资却是2000-3000元。我们这些内部招聘的“合同工”，当时每次都会和正式工一样进行工资套改，收入只与正式工稍有差别。但是被南铁路局“劳务工”后，我们的工资只有一直执行着“劳务工工资标准”，2006年至2008年的基本工资是550元，2008年至2010年是700元，在2009年政府调整最低工资标准后，2010年下半年才增加到720元(这当中都是包含了社保个人缴费)，如果除去个人缴费，事实上还没有达到南昌市最低工资标准。二是加班费比正式工少三倍多。我们的加

班费一般只有每天 90 多元，正式工是每天 300 多元。三是列车晚点等情况下的加班加点从未支付加班费。众所周知铁路晚点是经常的事，对于这块加班加点的劳动付出，南铁却从未给付过我们劳动报酬。这样一个月下来，我们每月收入只有 720 元的工资，再加上加班费等还不到 1000 元，远远低于社会平均工资，与我们的劳动付出是绝对不对称的。我们这些快四十岁，已经上了年纪的，上有老下有小的家庭如何生存？

另外，我们这些人的住房公积金，南铁路局一直都未按标准比例缴纳（现在每月只是在我们工资里扣除 16 元缴纳住房公积金），且很长时间都是收存在南铁内部账户上，未进入公积金系统，导致我们这些人在买房时，都无法享受住房公积金贷款。我们这些“合同工”在“被劳务工”之前，都是享有南铁的铁路医疗保险的，如今我们的医疗保险形式是，只有拿着医疗发票到省人力资源公司报销，没有纳入社会统筹。我们这种人不能按正常规定的工作年限享受年休假。

《劳动合同法》第六十六条规定：“劳务派遣一般在临时性、辅助性或者替代性的工作岗位上实施。”从法律规定的原义来看，劳务派遣原本作为一种灵活性的用工形式和补充性的就业方式，然而我们从十八九岁进入南铁客运段，一直工作到现在大都年近四十岁，尽管被南铁路局“劳务工”了，但从

没有间断地在南铁客运段列车员的岗位上（有人甚至连车队都没有更换过）辛勤工作。如今我们这些所谓的“劳务工”中，连续工作满十年的约有 600 多人，未满十年的约有 1400 多



人。《劳动合同法》明确规定：满十年的应该签订无固定期限劳动合同。《最高人民法院关于劳动争议案件若干解释》第十六条规定：对于那些在同一工作单位连续工作十年，本应签订无固定期限合同而未签订的应视为无固定期限劳动合同关系的存在，并与其重签无固定合同，并履行相关权利和义务。而《劳动法》四十六条规定：我们公民作为合法劳动者，应遵循按劳分配的原则实行“同工同酬”。这是指工作相同，劳动量和业绩相同，不受性别、民族、身份的影响都应取得相同的劳动报酬。

鉴于我们的实际情况，我们开始维权。一是坚决要求南铁路局鉴于我们与南铁客运段存在的事实上的长期的劳动关系，必须由南铁客运段与我们签订劳动合同，并履行相关权利和义务。并且依据《最高人民法院关于劳动争议案件若干解释》第十六条规定，对于我们当中在南铁客运段已连续工作十年及以上的人员，南铁路局本应签订无固定期限合同而未签订的，必须视为无固定期限劳动合同关系的存在，由南铁客运段与这部分“劳务工”重新签订无固定期限合同，并履行相关权利和义务。二是坚决要求南铁路局执行《劳动法》四十六条规定的有关“同工同酬”的条文，按劳分配，使我们真正能够劳有所得。三是按照有关法律法规，平等地享受合同的医疗、公积金等福利待遇。四是要求南铁路局赔偿我们在南铁路局工作以来的应得而未得的收入（南铁路局有义务提供相关收入证明）。五是其他未尽事宜，南铁路局有义务同我们平等协商，并必须予以解决。

恳请上级领导在百忙之中能够挤出时间亲自过问我们这些弱势群体的苦难经历，请求上级部门进行调查裁决，帮助我们维护正当的合法权益。

附相关地方法规文件：（略）

南铁客运段的所谓“劳务工”群众

二〇一一年四月六日

## 铁路劳务派遣工合法吗？

**【编者按】**“老山上的阿訇”2014年12月11日发表于铁道论坛。编者对文字稍作修订。原文中的“劳务合同派遣工”统一改为“劳务派遣工”，“新《劳动法》”统一改为“新版《劳动合同法》”。当时南昌局有450名退伍兵，武汉有1千多名，要求安置。路局让他们签劳务派遣合同，承诺2年转正。为此引发了2014年底堵火车事件。

质疑铁路系统普遍使用”劳务派遣工”：

**一是：**为什么铁路部门本身就缺人，却钻法律的空子，不招聘正式职工，通过其他途径（中介公司）招聘“劳务工”，克扣他们的工资，养活一大帮不劳而获的“中介公司”，这些人存在依据的法律是什么？

**二是：**新版《劳动合同法》规定“劳务派遣用工是补充形式，**只能在**临时性、辅助性或者替代性的工作岗位上实施”。同时规定，“用工单位应当严格控制劳务派遣用工数量，不得超过其用工总量的一定比例”<sup>1</sup>。可笑的是，工作在铁路线上的列车员、司机等，难道是临时性的、辅助性的？而且有的单位使用”劳务派遣工”的比列高达60-80%，这样的比列是正常的？

**三是：**新版《劳动合同法》明确规定：“被派遣劳动者享有与用工单位的劳动者同工同酬的权利。用工单位应当按照同工同酬原则，对被派遣劳动者与本单位同类岗位的劳动者实行相同的劳动报酬分配办法”，很明显，被派遣劳动者享有与用工单位的其他劳动者同工同酬的权利。

用工单位应当按照“同工同酬”的原则，对被派遣劳动者与本单位同类岗位的劳动者实行相同的劳动报酬分配办法，但事实情况却不是这样。他们

---

<sup>1</sup> 这是2013年新版《劳动合同法》第66条中的规定。旧版《劳动合同法》第66条仅规定“劳务派遣**一般**在临时性、辅助性或者替代性的工作岗位上实施。”——编者注

与铁路正式员工从事的一样的工作，享受的却是另类的待遇。正式工工资是按企业标准执行的，有各种补贴，享受铁路员工的有关待遇。

可“劳务派遣工”执行的是按出车 500-600 元 / 趟次执行的，每月的工资在 1500-2000 元之间浮动（由于列车运行的原因，每月出车的天数相同，趟次不同，铁路部门执行的按趟次标准发放工资，减少工资），而且几乎没有任何的补助和奖励，这样的做法确实伤了很多“劳务派遣工”的心。

**四是：**正式工和“劳务派遣工”因签订合同的单位不同，使用的法律解释也就不同。在发生劳动纠纷时，很难和自己工作的铁路部门对簿公堂，因为“劳务派遣工”是与“中介公司”签订的合同，这样就规避了铁路部门的相应责任？这是为什么？

堂堂的国有企业本是执行国家法律的模范单位，现在却在法律的保护下，成了明目张胆克扣、剥削“劳务派遣工”的急先锋。这样的制度、这样的社会难道是合理的？

据我了解，存在于铁路系统里的“劳务派遣工”与存在于政府机构、行政机构里的“西部开发志愿者”、“临时工”、“协警员”、“协管员”，存在于教育部门的“代课者”、“志愿者”、“特岗教师”一样，他们为了祖国的事业呕心沥血，为了养家糊口贡献了自己的青春，但他们比正式工作人员和员工的工资低了很多，从事的却是正式工不愿干的活儿。

更令人气愤的是，有些国有企业、事业单位、行政单位大钻法律的空子，与中介机构勾结，不明里招工，大量使用“劳务制合同工”，推卸自己与劳动者的劳动关系，损害劳动者的合法权利，这样的问题为什么在新版《劳动合同法》即将实施之前越演愈烈，而且屡禁不止！？

这样的怪现象，这些明目张胆的做法，我们的劳动人事保障部门和监察本门真的不知道，还是故意纵容？



## 关于铁路劳务工转正问题的倡议书

**【编者按】**此文又称“南铁倡议书”，2015年2月曾在铁道论坛和百度南昌吧等处发布，是南昌铁路局劳务工的维权文件。他们在路局门口拉起“还我青春，我要转正!”、“进了铁路门，不是铁路人”的横幅。有人“抗议领导特权，把属于我们的转正指标都拨给自己的七大姑八大姨，鸡犬升天！转正指标多了还拿出去卖，坐地起价——五万起步”等等。还有人写道：“这是今天发生在南昌铁路局门口真实的一幕，列车员被警察打倒在现场，无一人救援，在现场的信访办主任双手抱胸，满脸笑容的看着地上的列车员。”“根据路局劳卫处通知精神，对自明日起，仍然到路局门口参与缠访的列车长、主列等主要工种，无论起否带头作用，一律撤职或免职！”

各位兄弟姐妹：

10多年前，我们是现在的90后，但我们迈出了校门，来到了国家最大的企业从事简单的工作。这份工作伴随着我们从少不经事的少男少女到现在的为人父母。我们没有后悔，因为我们曾经是家庭的骄傲，我们为中国的铁路事业奉献了自己的黄金十年！

10多年后的我们，回首过往的历程，却发现我们在法律上已经不再是铁路的一员，虽然我们还穿着铁路制服，履行着铁路职工们一样的职责。但我们在填写履历表工作单位一栏时，却要填写另外一个我们从未谋面的单位的名字——劳务派遣！十多年的光阴，我们从事的工作周而复始一成不变！唯一变化的是，我们的收入和现在铁路上的员工渐行渐远。

为什么？因为我们是派遣员工，是外人，永远无法享受到自己人的待遇，即使国家同工同酬提出了很多年，也写进了政策和法律，但是每月工资到账之日，还是让人无比的心酸！

现在，兄弟姐妹们，你们或许不知道，或许已经知道，我们派遣员工的

待遇出现了一丝曙光，路局已经给一些人转为正式员工的机会，可是，能享受到这个待遇的人必须是我们中获得荣誉的人。这些获得荣誉的人也是的我们之中的一部份，而转正并不是一项荣誉，只是我们的权益，我们没有必要为之前主体转移的错误做法买单！

我们需要的是一个公平的机会。我们知道，我们只是一群很普通的人，平凡的人，我们只会每天用亲切的问候，耐心的倾听，细心的解释对待南来北往的旅客，十年如一日的简单枯燥的重复，默默无闻！可是平凡岗位中的我们一样爱岗敬业，领导布置下来的工作也会很好的完成，在行动中讲责任、讲纪律！

我们在这里挥洒的青春！现在我们为了我们已经工作了十年的岗位还要去争取一次，我们不是十年前的我们，我们也没有这种精力、激情、机会来争取成为现在录取的对象。我们有多少个十年，谁为我们逝去的十年时光买单！

现在我们面临的形势是什么呢？

我们是这里的主要业务人员，但国家法律给我们的空间是10%，因为根据《劳务派遣暂行规定》，用工单位使用的被派遣劳动者数量不得超过其用工总量的10%。现在客运段有多少人，我们派遣工有多少人？这是个简单的数学问题。我们有时间吗？答案是没有！国家给客运段的最后时限是2016年2月29日。

根据就是《劳务派遣暂行规定》第二十八条的规定，用工单位在本规定施行前使用被派遣劳动者数量超过其用工总量10%的，应当制定调整用工方案，于本规定实行之日起两年内降至规定比例。再看第二十九条，本规定自2014年3月1日起施行！

有解决这个比例的办法吗？有！那就是把路局作为一个用工单位来看待，这样就能解决人员比例的问题，这也就是说：为啥路局要给外包单位跑车的原因！扩充客运段正式员工的比例！不得不说这个是一个貌似很精明的办法！但请看看《劳务派遣暂行规定》的第三条规定，用工单位只能在临时性、辅

助性或者替代性的工作岗位上使用被派遣劳动者。我们是临时性、辅助性或者替代性的工作岗位上工作吗？显然不是的！因为，这条规定，临时性工作岗位是指存续时间不超过 6 个月的岗位；辅助性工作岗位是指为主营业务岗位提供服务的非主营业务岗位；替代性工作岗位是指用工单位的劳动者因脱产学习、休假等原因无法工作的一定期间内，可以由其他劳动者替代工作的岗位。

这下各位明白了吗？即使我们占的用工总量不到 10%，我们的存在也是违法的，因为我们的岗位性质不允许使用派遣员工！换句话说，到了 2016 年 2 月 29 日我们就成了非法用工，这也就是法律给我们的最后期限！

那么到了 2016 年 2 月底，我们将何去何从？



兄弟姐妹们，常言道：众人一条心，黄土变成金。在这个世界上，只有团结一心，才能获得成功！争取合法权益，是每位公民正当的权利！维权道路可能会艰难，但是如果到了没权可维的时候，我们该何去何从！也许很多人认为，法告不到官！可是不拿起手中的权利，就更没希望了！

我们只是一名普普通通的劳动者，朴素得像一座山，简单得像一株树，微小得像一棵草，但我们要像小草用自己一份微薄的力量团结起来为自己的生存争取一缕阳光，一方土地！

## 乌局车辆段劳务工自述

【编者按】“lxf253608621”于2015年1月22日发表于乌局的铁路职工网上家园。标题为“劳务工的心声永远的伤与痛!!!!”。有所删减，增加一些标点。

我是一名车辆段普通的劳务工，说好听点是劳务工，其实我们心里比谁都清楚我们在职工眼里就是民工!!!刚到铁路上来工作，在家人和亲朋好友的眼中，铁路工人工资高待遇好。其实只有我们自己知道其中的辛酸苦辣。

车辆段是一个被多少人忘记的工种，一年365天只要火车不停，我们永远工作在第一线，严寒酷暑、风雨无阻。那怕是天上下刀子，车来了我们必须去工作，去看车。尽管这样，我还是那么热爱着我们的这份工作。记得刚来时，单位职工少，劳务工可以说是中流砥柱，那时我一同事发低烧，5月份的天气，穿着皮大衣坚持看车，就因为我们休息就意味当天没钱拿，还要扣，干着一样的活，却拿着比职工少一半的工资。那时候听说要同工同酬了，我觉得我们的希望来了，但是到回来一点变化没有。在班里我们是领导完成考核任务的重点照顾对象。记得刚来时看一辆车是那么多钱，5-6年过去了，一份凉皮从4元涨到了7元，而我们的辆单价却从来没变过。也许5-6年来唯一没变的就是考核和辆单价。

本想是好好干，都坚持这么久了，也许哪一天路局招工时会考虑我们这些曾经为铁路付出的民工同志，呵呵。是我想的太天真，还是本应该就如此？路局确实招一批批大中专院校的毕业生，一来就是职工，工作不到半年拿的就比我们多，在被考核时还对我们说我任性（有钱）。现在单位一批批的大学生分下来，那业务那素质我真不想说什么。现在单位开始清退、劝退我们。5-6年了！人这一生有几个5-6年可以让我们任性。我们这些人把人生最年青的时光任性给了铁路，换来了什么……我知道领导们想提高职工队伍素质，我们这些人中，不缺大中专生，也不缺复退军人……

## 乌局的劳务工

· 阿 狼 ·

劳务工闹的是转正。最近因为新劳动合同法规定，劳务工要控制在企业总人数的百分之十，好像是到2016年春节前，就彻底不要劳务工了。

现在铁路缺人，也不安排铁路子弟，都是外面招劳务工干着呢。很多干劳务工的都是甘肃农村雇来的。招职工子女，领导不敢收礼太多，赚不上钱。

南疆那边更缺人，工长都是招劳务工。这种现象就是兰新线这边。大学生分来的比较多，可是老职工、老技师子女没就业的也多。我们这哈罗线的，是个新线，老职工没人去。那边的线路工长，线路车间主任，很多都是劳务工。

乌局的外聘劳务工存在好多年了，五花八门，从哪招的都有，各局都有。只要一出事，磕磕碰碰伤到了，铁路就会说，去找劳务公司。像工务、供电、电务，这样大型集体作业的时候，出了事都是互相推，干部把责任推给职工，职工把责任推给劳务工。最后倒霉的就是外聘的。一张令：某某劳务工，违纪，开除！



辞退一个职工，很多道手续的。基层没有权力开除职工，只有让职工下岗几个月，再严重就是副工人，还不至于开除。基层只有开除劳务工的权力。

现在工务段一个工区就是工长、工班长、预算员、技术员这些是正式职工，其他全是外来的，不定期，无合同。还有一些年龄特别大的，和劳务工一起干。我们工区40多号人，只有9个正式职工。

我这个人，这几年和那些从农村来的劳务工，关系处理得都可以。包括买不上票，和客运段的哥们朋友联系一下，送上车，我都愿意帮忙。但是也有外地非铁路院校的回老家买不上票，我会告诉他：火车是我家开的吗，你买

不上，我就能买上了？不过话说回来，有些农村来的劳务工，真的要比一些内地非铁路院校出来的，要强百倍。

内地可能机会多一点。西北不是内地，都想来铁路。还有很多当官的，拿劳务工骗钱：给我多少多少钱，来干劳务工，过几年转正。客运段有花5万进来干劳务工的，说她的中间人给她承诺了，五年之内转正。要我说，这样的官，比贪官更王八蛋，拿90后的青春骗钱。

劳务工转正的太少太少了。我们这有干了13年，都有没转的。

每个月开工资，职工有工资条，劳务工没有。劳务工肯定要问：我咋没有？我就给一些劳务工聊了实情，讲职工和劳务工的区别。结果有劳务工找中间人去了，中间人就找我们车间领导，我们车间领导找到我，说：你咋那么多屁事撒，别人能骗来人，骗来钱，你还不行呢！悄悄的，干好你的工长就行了。再屁事多，工长都别干了！

宁局劳卫处[2015字第69号文]：根据铁总[劳卫2015字159号文]的精神，宁局决定对局管内各单位所使用的劳务工（第三方合同用工）进行整理，清退，清理后各单位劳务工人数不得超过职工总数的10%，各单位于2015年6月底之前完成此项工作并上报局劳卫处。客运段（动车，普速）要减大概500人。

现在后勤的先转劳务外包了。听说后勤单位去年实验一年了，比较成功，闹的比较少。下一步要拿运输一线的劳务工开刀！还没有啥太大的变化，不知道咋搞呢。

我们这房产公寓段的，在沿线公寓和地区食堂做饭烧锅炉的，还有物业的，叫班的，还有物资段看仓库的，都是后勤，劳务工很多，都转换了一种形式，劳务派遣转劳务外包了，叫外包工。咱也搞不懂。从家到沿线上班，掏钱买票，小慢车也得买。有哈密机务段的，在柳园乘务公寓的劳务工，现在去柳园上班，18元的慢车票（哈密一开车，下站柳园）。以前的劳务工，还有个务工证，证件顶上写个乘车

区间，就可以进站，上通勤车。现在这些人没有劳务工的证件了，没法进站，那你想干，就得掏钱买票。后勤是这么搞的，觉得不爽了，辞职走人。

现在乌铁局，除了工务段没有清退劳务工，其他单位的劳务工，有的要么被分流到客运段，不干的就回家，有的要么就是直接清掉。除了客运和工务，乌铁局现在很少有劳务工了，都转劳务外包，想干劳务工都没门了。不像以前缺人了，还整个劳务派遣，还给人家购买社保啥的，铁路局还关心一下。现在外聘的都是干一天是一天的钱，啥都没有，合同一年一签，哪天工务段说不要就不要了。去沿线干活的，要买票去沿线。

外包了的，待遇肯定跟着变。以前劳务工一个月拿得跟集经工差不多，现在还不如集经工，换了谁都不会干的。好多一听说外包，都辞职了，把基层领导愁得，本身就已经很缺人了，再把劳务工折腾走，快没人干活了。

我们这火车司机，也意见大得很。外包工还不如派遣工。派遣工还给你好好做饭，外包工给你胡做。

我就发现啊，现在领导骗死人不偿命。我认识一个柳园乘务公寓的厨师，家是哈密地方的，干了6年多，去年转劳务外包了。我说，你一个二级厨师，在哈密哪个酒店打工最少不都得三四千，你到柳园乘务公寓，坐车去18元，下班回来18元，如果坐快车，40多元，一来一回80多元，何必呢？人家给我说的，你们铁路上有个领导给我说了，让我好好干，路局给房产段指标了，就是我的，所以，我要坚持。听得让人哭笑不得。我说，人家骗你的，劳务派遣有转正指标，劳务外包是根本没有的。人家不信。我还能说啥？我说，你告诉我，是房产公寓段哪个王八蛋，我帮你闪他去。人家还不出卖领导！

现在全路的劳务工都在闹转正。乌鲁木齐车务段60个劳务工上访。路局前几天直接下了个文件：劳务工敢上访，直接按A类处理，开掉！所有车间班组，劳务工达到三分之一甚至到三分之二的，都学这个文件了。路局领导说了，想来铁路干劳务工的人多得很，不愁找不到人；中国不缺人。

我挺佩服我们这乌鲁木齐车务段的劳务工的，心比较齐。人家也不是职工子女，铁路上一关系都没有，人家就敢五六十号人上路局，直接就问领导，凭什么给我们外包。

现在乌局也在作事！你看这两条事故，那就是故意作事呢。

7. 2015年1月17日乌鲁木齐局担当的Z42次（乌鲁木齐南-上海）在兰州局管内的兰州西站临时停车期间，3-11车列车员（新进人员）臆测到达兰州站，打开车门组织旅客下车；少数列车员发现未到兰州站后应急处置不当，造成多名旅客和列车员漏乘，构成一般D10类事故；列乌鲁木齐客运段主要责任，兰州站重要责任。

8. 2015年1月3日乌鲁木齐局担当的Z41次（上海-乌鲁木齐南）列车在兰新客专青藏公司管内门源站因车站发车条件确认制度不落实，造成18名旅客漏乘。

我觉得就是客运段故意的。一般人都知道站外停车，不让开车门，哪怕是兰州郊区，也不行啊！估计是客运段劳务工故意的。如果不是故意的，3到11号车厢，8个车厢列车员，都这么搞？他们这样闹情绪，也值得理解，多少年的劳务工了！

现在领导都在感叹，太他妈难管了，以前不好好干的，去回家把你爸妈叫来！现在在碰到外招来的，比较难管的，你要给他说，去把你爸妈叫来，人家会说，老子不干了，可以吧。

4月间，新疆广汇东疆片区在招聘，争着要乌鲁木齐铁路局清掉的劳务工，不看学历。广汇有自己的铁路线，把他们的货物，拉到铁路这边的正线上，然后铁路局的机车挂上，就走了。乌铁局的劳务工，有车务段调车员，工务段线路工，铁路货场的叉车司机，等等，都是干了很多年的，过去了就可以直接到他们的专用线上岗。

新疆有些地方的化工单位也有自己的专用线，也需要人，听说去了，比铁路职工钱都多，还给交社保五金。铁路才给三金呢。而且现在的铁路降薪降得，我都……

家里父母是铁路职工的劳务工比较惨。最近流行的一句话叫“世界那么大，我想出去看看”。可是这些劳务工家里的父母是铁路职工，被领导忽悠惨了。其实这部分人也想走，被忽悠说给转正呢。其实屁，啥都没有。

## 哄人成精的领导

以前劳务工是直接和站段签订合同，叫合同工。后来全都推向劳务公司，这矛盾就大了。领导们一向喜欢用“等到什么什么时候，你们就好了”哄着劳务工，不说10年，说干满7到8年转正。其实，铁路领导都知道，只要哄过5年，基本上就已经成勺活了，没有斗志了！再熬三年，就他妈更勺掉了！他们就可以欺压了。

前几年，2007年到2013年这段时间，劳务工闹得太凶，路局印个表，发下去填写，给个定心丸。再闹，再填。这都是乌局前几年玩剩下的。

就拿前些任的局长唐××说，也是让填表。填完表，没动静了。他妈他调走了。来了个甄××。大伙都不知道啊。有的时候换局长，下面老百姓过他妈两年才知道。劳务工去闹了。甄局长派路局行办主任出来解释，那是唐局长搞的事情，甄局长不知道啊；不过呢，甄局长也不会亏待各位劳务工兄弟的。好嘛，老甄再来填两回表。下面又闹起来了。最近甄局长也走了，又来一个局长，我正式工都不知道是哪来的，下面劳务工更不知道了。等知道以后，又该去找了，还是那一套：那是甄局长搞的，我不知道！

这两年因为新《劳动合同法》出来，劳务工要搞到不能超过单位人数的百分之十。上面领导也不骗了，省事了。你闹事，就干你。直接开掉！

自从我正式参加铁路工作，到现在，乌局糊弄职工待业子女、劳务工，都是一个套路出牌。我2005年上班到现在，11年换了四任局长。就光车问让我给下面发表，我都想不起来多少回了，都是填表完以后，就他妈拉倒了！

估计这新来的，今年可能还要给画个饼。又该印表了。



领导以前哄着劳务工干活，现在改哄大学生了。台词是，路局有困难，解决不了房子问题，你要想办法克服一下，国家这两年经济不景气，铁路也一样啊；你只要撑过2018年，就好了；到那时铁路局肯定给你们这些功臣解决福利房的问题。这话听着，比看《欢乐喜剧人》还招笑呢！

## 我的兄弟

· 老 狼 ·

今天早上我一个兄弟走了，年仅42岁，一个铁路司机，是我老乡也是同事，曾经一起喝酒一起乐的兄弟。

半年前他在出勤厅里因为脑溢血晕倒，再也没能站起来。段里相当重视，车间干部特别热心，对他的家属说会立即不惜一切代价全力抢救。这样，他做了开颅手术，度过了最危险也最关键的48小时。大家知道为什么关键吗？

因为48小时内，职工死亡算工伤，得赔上百万元！

这位哥们是退伍军人，特种兵，曾路遇歹徒，一人空手对四人，背部被铁棒猛击也未倒下。

但是手术做完，他成了植物人，在医院里躺了半年，一直没有恢复知觉。170斤的块头，剩下不足一百斤了。我到医院看望他时，曾听见他无意识地呻吟，可见他是在痛苦中，在生与死之间挣扎着。今早终于脱离了苦海。

住院期间，开始是由职工护理的，后来请了护工，但机务段居然连护理费都不愿出，迟迟不给支付。家属联合工友去段上闹了几次。同事们说：不行就把人抬到段里的机关办公室摆起！可能是怕激起公愤吧，经过多次的纷争，最终还是支付了一二万块钱。我们乘务员的生命何其廉价，一二万元钱就买了一条鲜活的生命。

如果不是因为日复一日的超劳，不是因为高磁场、高强度、高度紧张的工作性质，如此年轻、强壮、鲜活的生命，怎会抛下白发双亲，抛下妻儿，抛下一身未尽的责任，轻易地逝去。

我们给他家里捐了钱，上山，送他最后一程。

我是乘务员，开车的车夫。我的兄弟走了，我感到悲戚，同时我感到唇亡齿寒。

趁着还有一口气，我们来争取属于我们的权益！



## 2011 年的一次行动

· 老 狼 ·

事情发生在 2011 年 1 月。

那次段里面搞了一个改革。以前乘务员是按出乘的趟数计算报酬的，段里要改为按劳时统计来支付报酬。因为以前我们局的乘务员基本上都吃过这个亏——经常是劳时跑得越高，单价就越低；如果跑得低一点，劳时的含金量就要高一些——所以都比较反感这个改革。如果按单趟算的话，乘务员大致能够算清自己该开多少钱，但按劳时统计，乘务员都是蒙的，都不知道自己该开多少钱。

1 月 16 日那天，段上的计划已经制订出来了，叫了乘务员选出的职工代表来商谈，把这几个人弄到街上的一个饭店里面去，做他们的思想工作。其他乘务员担心代表们被段里面说服，所以就自发组织一批人前去。他们在运用车间聚集了十多二十号人，来到了饭店里。后来，人越聚集越多。大家就当场整理出几个条文：必须继续按趟数算钱；乘务员的超劳费，段上一直都没有按国家的劳动法来计算，必须改正；还有关于机车视频那一块，乘务员吃喝拉撒睡全都在机车上，管理层不得随时通过视频来监控大家，只有在出了事情的时候，才能调视频出来看；等等。

到了中午那会儿，聚集了可能有一百多号人。大家联名签字。每个人在签字的同时，把自己的驾驶证也交了，交到某个人手里，第二天全部交给段长了，总共有 170 多本。大家以此来下决心，宣誓嘛。驾驶证对于一名火车司机来说是相当重要的。交出驾驶证，也就意味着放弃乘务工作，改职干其他工种。事情平息了大概一个月，这些驾驶证才全部归还。

到了晚饭的时候，总共来了有一百七、八十号人。大家商讨好了第二天的行动。

当天晚上，段上的领导——副段长啊，党委书记啊——就去跟乘务员做工作，包括发起这次行动的领头人。他懂一些劳动法，知道得比较详细，并且把相关的问题和诉求整理出来了。段领导把他单独叫去谈。大家当时都有这方面的猜测：“他会不会得到什么好处啊？”但是到最后，他都没有屈服，一直都没有被说服。

第二天，在大会堂里面，大家把整理出来的东西向段领导申诉，提出要求。当时人劳科的科长出面说话，但是都被我们反驳得哑口无言。他说的那些东西在法律上都是站不住脚的。接着就一直僵持。段上也不敢给答复。

僵持到后来，没办法。大家就散了，回到段的职工食堂里面，等待段领导给答复。那时聚集的有两百多号人，南线、西线、东线的占多数。大家都是成人，不会瞎闹，就是在那里玩，打打扑克牌，吹吹牛。

就在这时候，我们看到乘务员里出现一些陌生的人，约有十个左右，穿着便衣，在那里用摄影机拍照啊，用手机录音啊。大家起了疑心，围上去，叫他们把摄像的机子打开。在这过程中发生了口角，然后就动上手了。那几个人肯定吃了点亏，有人受伤，一个伤了指骨，一个伤了耳膜。

大概十多分钟后，来了有一两百号特警——不知道是特警还是铁路警察——据说是公安分处的处长带的队。他们把食堂桌子推到一边，把人员全部隔离在另一边，最后把我们乘务员抓了四个到派出所去。这四个兄弟在派出所里还挨了打。其他乘务员坚持聚集在那里，要求他们放人，不然的话就不



出车。后来铁路局驻贵×办事处的×处长跟大家承诺说：在零点左右把他们放出来。到了零点左右，终于放出来了。大家放了心，像迎接英雄凯旋一样为他们鼓掌，欢迎归队。

那天有两百多号人没

有出车，据说耽误了十多趟列车。有时候人手紧张到这个程度：一个司机，在没有副司机的情况下，就开一辆列车走了。段领导当然忙着给大家“做工作”。有一部分乘务员没能抵制住诱骗，出车了，给我们的队伍造成消极影响。

接下来，还剩下一百多号乘务员一直聚集在段的办公大楼会议厅里面，等第二天答复。

第二天，我们那位懂法律知识的领头人被他们找去说话。段上把他的家人——他的妻子，小孩，还有他妈妈——都带来了。他妈妈来了以后，当场给他跪下，要他放弃。听当时在场的人说，这个七尺男儿流下眼泪，被迫妥协了。其余的人对劳动法一知半解，对于机务段制定的条款怎样不符合劳动法，讲不出很多道道来。后来，就慢慢散了。

领导称心如意地把改革推行下去了。也许是因为怕我们再闹，开始的几个月里，收入比以前有了提高。再往后，就不明显了。关键是大家算不清该开多少钱，一个月少个千儿八百的根本看不出，就只感觉钱少了。去找劳资部门核算，又是对得上数的。2011年当时的月收入6000左右。我们现在拿的钱比2011年有所提高，那是因为每年都长效益工资。当然，同时物价也在上涨。

回头看这次行动，很明显，当时大家准备得并不充分，也没有这方面的经验。如果换作现在，情况肯定会有所不同。

## 后来的一些事

前面说到的那个事——不让管理层随时通过视频来监控大家。现在的HXD1机车出厂就附带有6A视频装置。我们都反感。这是侵犯我们的肖像权和隐私权。你月月紧张超劳，就这状态下，还得防音频、视频、监控等等直到违规作业，一不小心这趟车就作贡献了。和我一机班的同事，停车时手机闪了一下，被考核150元。当时别人打电话，他从口袋里掏出手机立马关掉。就因为屏幕闪一下，被说成是停车玩手机。那么眼睛眨一下，是否要当作打瞌睡处理呢。

为这个，我和我机班的同事抗争过，原本还联络了一些朋友跟上的，但他们都没能跟进，最后就一些朋友参与了声援，抗争一个月左右。最后不了了之。

我们还想过进京的。段里车间通过各种渠道要求我们罢手。那段时间段里一直挂我们旷工。我们事情没搞成功，但是段里也让步。前面20来天全算日勤工资，后面一礼拜左右，是处理完这事后，自己休息的算请假。有一趟车没走，原本按考核要处罚400，最后一分钱也没扣。

视频这块，我自己的想法是：你不过分，我忍；过分了，俺自有办法收拾你们。

2015年全局降工资。我们这边一线工人没降，指导司机没降。上月跑到340~350个劳时的，有将近一百人。最高有跑370个劳时以上的，扣除所有，开到手一万三多点，缴税就两千多。当官的降了，包括车队长和车队书记一级的。但牛毛出在牛身上，当官的损失最终会通过其它形式转嫁到工人身上。比如，我们火车司机名义上没降，但考核力度加重了，美其名曰：高标准严要求。7月份，我们车间就出了新规定，运行中不允许就餐，否则按

规定考核。很多钱都算不清，克扣几百块根本看不出。

年底段里发放奖金，人均1600元，各科室车间5~11月在岗人员都有，病事假不超35天、旷工不超两天的都应足额发放。这些都清楚写着的。可到了车间，每个病事假的都扣几十元钱，我被扣了480元。可我们乘务员每个月即使有病事假也都是超劳的，工厂里不超劳也能拿满奖金。

总之一句话：钱放别人兜里，想揩点油还不容易吗？



## 说说我们职工的状况

现在铁路上纯粹是把咱们当工具用，不分黑夜白昼，不分饥寒冷暖，眼观六路耳听八方，手比眼看，呼唤应答，服从命令听指挥，与外单位起纠纷不管对错，先认错，这他娘的还让人活吗？！

高强度，高风险，高磁场，高度集中。每个月若不请假至少 300 劳时。我段去年 11 月份，最高劳时有超 400 的，计工室不敢统计，算到 380，把最后一张挪到下个月去统计。那个月我自己休息了将近 10 天，都突破了 300 劳时。试问咱们是人吗？这是人能干下去的活吗？年复一年，日复一日，再强的人也会疲惫，再强的心也会停顿。现在高血压、高血糖、高血脂也接踵而至了。心脏病，胃病，腰椎病，痛风，四十岁上下的乘务员基本无法幸免。

我身边有不少同事英年早逝，与长期超劳、压力过大脱不了干系。还有几个同事集高血压、糖尿病、腰椎病等于一身，每年都住院调养。

现在单位缺人，我们想改职都改不了，拖着残破之躯，依然风餐露宿，不管春夏秋冬，寒来暑往，日夜奔波在第一条线。

前个月我请一个月的探亲假，开到手的工资是 3400 多一点。这就是高强度、高风险、高磁场、不分白昼黑夜常年不着家、腰颈椎胃病糖尿病集于一身的一名火车司机应得的报酬？？

咱们不是富二代，更不是官二代。咱们连自己的身体、自己的亲人都顾不上，谈奉献那是哄鬼的把戏。

火车司机苦了累了有谁知？火车司机的孩子哭了，妻子跟人跑了，父母双亲老了，有谁知？我敢说每一个火车司机身上都有一部辛酸血泪史。跑车十年，我敢说再强的身体都被摧垮，因此能活着干到退休的火车司机就已是打了一场大胜仗，但却命里注定不能长寿。但人们往往无力回天，于是选择了忍耐和沉默。

工人的意愿，有太多。首先是人格上的尊严，然后劳有所得，老有所靠，病有所托。

当下的工人子女，一没良好的经济基础，二没接良好的教育，三无房，

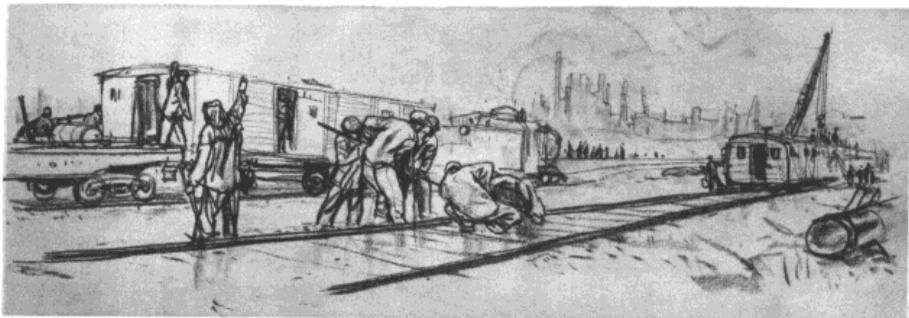
四无地。除了子承父业，吃他父辈的二茬子苦，他们还能靠啥活下去？

铁路上有关系就当官，没关系就拍马，不会拍马就花钱买个太平。俺只做到一个工人的本份。俺啥都不会，就一特长专业——打狗！管它狼狗土狗，一般不敢对着俺吠。铁路上当官的狗，就喜欢欺软怕硬，这个铁路人都知道。因为他们屁股上夹得有屎，所以不能硬气说话，不然就拉稀摆带了。我们工人跟他们肯定是谈不到一起的。吃肉的能与吃草的一桌子吃饭吗？以当前铁路的领导意识，工人如同机器，不吃不喝，不拉不睡，比牛马不如。但俺们不能输了锐气，非要让他理亏辞穷，灰溜溜夹着尾巴逃走不可。

根据俺多年的斗争经验，要多团结身边的同事，人多力量大。很多职工都说大家不团结。我这里或者稍好些，组建了自己的群，大家时常聚聚。

我们不是都没有办法。只要大家一起请假，机务段就没辙了，当官的自然会知道大家的诉求。就算是单干，我也跟他们干过，把假条，桌上一丢走人，愿批不批随便，最终也不能把我如何。我一个工人，只要能保住安全，谁也奈何不了我。拍马屁能有啥，出大事别人保不了你，小事就不过罚款而已。

悲莫大于心死。年少时对未来的憧憬，对世事的乐观，已一步步一点点地被消磨殆尽。唯一的庆幸是自己还活着！



## 一位客运老列车员的陈述

· 火 海 ·

### 列车员的生活

在我十多岁的时候，父亲母亲都因病去世。从小学到中学我都是一个品学兼优的孩子，爱憎分明，有理想有抱负。70年代末我参加工作，进了铁路，当了列车员，积极努力地工作，一心一意为旅客服务，总是有使不完的劲，多次被评选为先进工作者和优秀党员。可是先进归先进，奖品就得不到了，不知道跟哪个“有心人”跑了。几次下来，我心灰意冷了。

列车员真是太苦了。有的列车没有餐车，列车员吃饭就成了问题。他们买点饭，就哄弄着吃一口。吃一顿饭还得摸一摸口袋里的钱包。有一次我们打电话订饭，听说烧饼从5毛长到了8毛的时候，大多数的列车员都不订了，一直挺着到中午一起吃，早晨的饭就取消了。上面还规定，不能当着旅客的面前吃东西。因为吃不好生病得肠癌肝癌的人比比皆是。

三九天是冬天里最冷的天。三九天在咱东北，那是非常非常的冷啊。列车里温暖，热呼呼的。但是车到哈×车站，要停车30多分钟。我们每个列车员都要站30分钟啊，在门头立岗，不能动的。手和脚像冻得狗咬似的疼。

以前我们这儿规定，列车进出站，列车员要在门头立正敬礼。几年前一个晚上，列车到达沈阳。沈阳站的站务员说：看看你们单位的领导，一个个就像傻逼似的，规定什么进出车站敬礼，敬个啥礼啊，这大半夜的谁看你们啊，在那站着就像死人似的，吓唬人呢……经过这几年的工作实践，领导们太缺德了，也不值得我们去尊敬。他来了就是要扣钱的，你尊重他也要扣，不尊重他他也扣。

前不久客运段搞“春整卫生会战”（春季基础卫生整治会战），说是如果验收合格，达到90分以上的，每个人给300—500块钱的奖励。可现在冬运

都开始了，钱也没影，不知道又进谁的腰包了。我们白白付出的艰苦努力啊。

对上有老下有小的职工来说，生活有多么的艰难。刚刚上班的时候，我们年轻，充满着热情。现在，当我们老了，一身的病痛，身体的个个零件都坏了。谁来管我们呢？无论身体，还是心里，都被折磨得遍体鳞伤。这些年，有过多少晚上我失眠，睡不着，翻来覆去地想。

我去过大连，去过北京，看见过天安门。现在我可能哪都去不了了，因为我没有钱，我的钱都让我们单位领导给扣了。扣多扣少都有，不一定的。职工每个月被扣200—300的，太平常了。我现在能开3000多，去掉扣的钱，看病买药吃，所剩无几了，正常的生活都无法保证。

现在物价逐渐在上扬。可盼到了长点工资，又给扣回去了，说什么铁路亏损严重，让职工负担。放屁。领导在上面天天讲反腐败，可拉出来一个比一个腐败得厉害。让事实来说话吧。

我走班车最多的一次，曾经在春运时走了15天的车。从车上下来的时候，迷迷糊糊地要倒了的感觉。有个同事在车上一走就是21天，家都回不去啊。

我的亲人们，有几个是在我在他们要离开人世的时候，能陪伴在他们的病床前，看着他们走的呢？没有几个，大都是在我出乘务的时候，我没有能够陪伴着他们。

我是在哥哥姐姐的照顾下长大的。我的大哥和大嫂，大姐和姐夫，二姐和姐夫，三姐夫……他们都先后离开了我。作为他们的亲人，我本应该守在他们的病床前。可是当他们一个个离开人世的时候，每次我都是在工作岗位上。我真的是愧对他们，愧对我的逝去的亲人们啊！我的内心是多么的痛苦和悲伤。这种痛苦的感觉谁能理解啊。

而更让你痛苦的是，自己工作勤勤恳恳，任劳任怨，十分辛苦的努力，到最后，成绩没有了，还要考核你，扣你工资。

## 考核扣款种种

关于考核扣款的事，要从我们佳×客运段和哈×客运段合并的时候说起。

那时，有乘务员私自带无票旅客上车，这些事情被记者暗访到了。从那个时候起，铁路的形势一天比一天紧，要求一天比一天严格。客运段制订了职工考核管理办法，就是对职工的两违问题进行处罚的。要求严格也没啥，问题是领导们开始瞎胡乱整了，从松得没边，到严得没缝。

在现实工作中你会感觉到，就是领导说了算。他说你违反规章制度，你就是违反规章制度了。如果你去找领导问个清楚，好嘛，下个月你的违反规章制度的两违信息就会更多。

检查组下来抓违章违纪，可他们处处都不讲道理，蛮横无理，强词夺理，法西斯主义啊！

我们有一位年轻的乘务员，在餐车吃饭的时候说话，让检查组看见了，说是违反了餐车就餐不容许说话的规章制度，给了A类考核，扣了40块钱。

后来，这个年轻人又和人说话了。列车长说：你怎么还说呢，上升处理！又扣40，一共扣了80块钱。

这就是新一代的铁路乘务员。

他们在正常工作的时候，还要看住厕所，不能让旅客方便出来的东西有臭味。旅客列车洗面间的台面不能有水印——那是旅客经常要去的、洗脸洗手的地方啊。火车靠站的时候，要禁止旅客使用。可是，假如旅客在卫生间里，没有方便完，你总不能把旅客从卫生间里拉出来，说我们铁路有规定，在火车站停靠时不能使用吧。旅客在车门口抽烟，把烟头扔在地下，不能超过3个，超过3个了，每多一个要扣40块——如果列车上超员，你就根本做不到。

如果领导发现有这些情况，就要扣40大块的。

你能说啥呢，人家就是这么规定的。你防不胜防啊。

我们客运有个规定，列车出车站要做到“停开、动关出站锁”的车门管理制度。如果车门没有及时锁上，发现后要扣钱的。

有一次，我们的一个车队上车检查，在我身后走。我在他前面检查一个个车门。当我发现一个车门没有锁门的时候，马上把它锁好，防止了可能出

现旅客跳下去的隐患。

按道理，你车队长应该奖励我才对吧。你不奖我也没有意见。我是铁路的老乘务员了，这些是我应该做的。可是万万没想到，这个车队长回去就给我一个A信息，扣了我40块钱！你说说，我冤枉不！

我们有一个乘务员在列车运行时从后面的2车来到办公的8厢送旅客人数通知单。因为是在夜里，出于关心同事的角度，当时看见他过来，我就问他：“饿不饿？你如果饿了，我这里有吃的。”当时的列车没有餐车，乘务员吃饭是一个大问题。

这个时候，有一个副队长看见了，就说我们是工作中闲谈，给了我们一人一个A类信息，各扣40大块钱。

有一个乘务员得了痔疮，用矿泉水瓶子装了热水，放在脚下。等到收场的时候，矿泉水瓶子已经冻硬了。检查组看见了，说他立岗姿势不正确，给了他一个A类信息。多么地没人性啊！

你说说，哪里还有公平，公理？我也只能骂两句，解解恨。

一次上车检查，发现我没有把制服按照标准摆放，就要考核我，扣我分。我说：领导，你来也不容易，考核就考核吧，不过你考核我，得让我心服口服吧。

他说：你没有按照规定摆放制服，没定位。

我说：对不起领导，咱们这节车没有乘务员室，让检车的给占用了。

他说：那你把制服定位在前门的车。

我说：对不起领导，前门的车的乘务室我也不能用，广播给占用了。

领导说：哎呀，这好办，你把制服定位在广播室前面那个车吧。

我说：领导啊，你怎么两句话就把问题给解决了呀，如果是这样的话，列车运行当中，我啥都不干，就执行你这个定位，我都没办法完成，更何况列车运行中的工作是无量的，大量的的工作都无法进行下去，就单单执行你这一条，太难做了……

我们这个领导就是想达到扣分的目的。

有一次，检查组上车后从硬席 2 号车往前走，到包房后和车长聊天。不一会列车长传过来话说，×车×车卫生不好，要交钱平事，其中就有我的车。

我当时就感觉好冤枉，因为我刚刚打扫完卫生。说我的车卫生不好，那不是睁眼说瞎话吗？我就去包房找检查组的人想理论。

列车长看见我去，就吓坏了，把我拦住，问我想干啥。我说我要公平，找检查组的同志说说情况。

列车长说，你不用说了，没有你车的事了。就这样我才没有被扣 100 元。这个列车长有背景，据说姐夫是市里的一个头头。

我们单位有一个车队长，外号叫柳一刀，据说他的工作方法就是多出去看车，发现工人有违反规章制度的现象，就“出刀”，拼命地扣钱，所以工人们都亲切地叫他柳一刀。

有一天，这个柳一刀在哈×上车，看见一个乘务员在边上坐着，闭眼睛呢，就上去给这个乘务员一脚，踢醒了。这个乘务员当时就挺生气的，问说你是谁呀。这个柳队说，人家都在干活你在这里睡觉，像话吗。其实啊，我们这个乘务员是刚刚下班。他上后半夜的班，在哈×车站刚刚交接班，还没有吃饭。在家带来的饭已经冷了，就去有茶炉的车厢热饭，刚刚把饭盒放到茶炉上加热，自己回到车厢里坐着，没几分钟就睁不开眼睛了，正好让这个柳队给看见了，问也不问就给了一脚。

当时，这个柳队没有着装（制服），穿的是便服，我们这个乘务员又不认识他。他坐在那里，心里这个憋屈啊，心想，我他妈的工作了大半夜，累得够呛，又饿又困又疲劳，还他妈的被踢了一脚，越想越窝囊，就去包房找这个柳队去了（其实按我们客运段规定，列车添乘干部不许私自在包房休息的）。



他想和柳队解释一下情况，希望不要扣钱了吧。可是走到包房门口的时候，这个柳队以为他是找他算账来了呢，上去就给了这个乘务员一拳头，说你想干啥。

我们这个乘务员怒火一下子就冲上了头，两个人在包房里就厮打起来。

干部每个月要扣职工40个A，40个B，40个C，40个D信息，这样就能完成任务。以此类推，各个级别的领导都要拼命去完成任务，最终倒霉的是工人。工人在超负荷的精神压力下，饱受折磨。你没有违反这些个规章制度，他硬说你违反规章制度了，扣你的钱。不查出来几个、十几个不安全的消息，这火车就要翻车了似的。我的感觉，他们就和抢劫犯一样，拿着小刀上来就抢，还冠以企业管理的合法外衣。

我们的车队长，扣分能手，乘务员私底下称呼他是：分哥。

我们还有一个“分姐”，更是他妈的厉害，扣分相当的厉害。有一次出来添乘务，来到我值乘的车上。当时我在出场，她过来就和我说话，聊天，问我家在那呀，什么的。我当时心想，领导来了，我不能没有礼貌，她说啥咱也得附和着她说吧。可是没想到，回去她就给我一个考核，是说我工作当中与旅客闲聊。她就是来完成考核指标的啊，所以没话找话跟我说。

牡×客运段的考核信息每天都要上日报，可以查看的。

我去找工会主席，想把考核的事情给他说说。工人有困难就应该去工会，让工会出面为工人做主嘛。结果工会主席说，是我的心理承受能力不行。

我靠，怎么样的心理承受能力能叫行啊？！

这就是我们的铁路管理制度。我都快给整出精神病啦。不合理的规章制度，不合理的管理机制，制造出多少精神病啊。

工人没有地方去说理，就算有证据，那也没用。领导都是官官相护。你说了也是白说，只能忍气吞声的。

检查组来自四面八方，安全，卫生，客运，路风，监察……各个级别的

都有：铁道部，铁路局，客运段，等等一系列的。有句话说得好：带黑袖标的管不着，剩下的都能管着乘务员。有一次我走班时候上来 12 伙的检查组，正如宋丹丹小品说的，人山人海，铺天盖地呀！这个跟那个说：你们检查差不多就行了，给我们留着点。你说奇迹不？！他们连打带吓唬，先让你精神崩溃，然后强取豪夺。

列车长每趟出去，车队都要求考核多少多少钱。如果完不成，回来就扣列车长的钱。有的列车长不忍心扣列车员，自己就要被扣，因为你没完成考核任务。你想想，天天这样折磨人，做噩梦，弄得列车长都逼死好几个了。这些是有人味的列车长。有些列车长，哪趟回来都是超额完成任务！

## 列车长和车队长们

说说列车长、班长预备职考试这个事吧。出的考试题好多，题库里有 A、B、C 类的考试题。跟领导关系好的人，只要背几道题就行，到时候领导就考你两道题，你就会拿高分的。而真正去复习的，有可能就考不过去。

为什么要搞预备职呢？因为列车长经常是干不长久的。我们单位就有只干了一个班车次的列车长，也有只做了一个月的列车长。有个说法，“列车长队伍青黄不接”。所以就要组织考试，说是择优录取，做预备。

你如果给领导送钱、送礼，就好使了，你上去就快，有位置（列车长退下了）就安排你。如果你不给送，可能就永远是预备职位。

有的列车长上去了，想把送出去的钱弄回来，就拼命地搞。

为什么列车长干不长久呢？原因也很多。

有的列车长素质差，条件不符合，给了钱，上来没几天，出了事，就给干下去了。出的事情是五花八门的，说出来都成笑话啦。

客运段管理考核机制中，有一条是列车长实行尾数淘汰制度。检查组上车检查记录不能超过 16 开纸的 4 行字。如果超过，就要出局。列车长都害怕了，开始动脑筋，和检查组的人周旋。检查组的人呢，也玩起了文字游戏。比如吧，列车长和检查组的人搞好关系的话，人家就这样写：“×年×月×日



可恨的是，就连领导的家里红白喜事也要找上职工。有的车长啦，车队的什么书记、队长啦，什么七大姑八大姨结婚啦，生孩子啦，考学啦，都要来告诉职工。有一个车队长的孩子都听说已经上班了，还通知大家说去喝喜酒去呢，说孩子考上大学了。还有一次，车队长让车长通知个个班组的乘务员，说去喝酒，实际上是收红包的。你不去，不给表示一下，那你等着看吧。都这样搞啊！

我们单位曾经有一个车队长，把车队里的党员集中起来写保证书，强迫党员自愿放弃年休假，还必须要写上“我自愿”三个字，真他妈做绝了。谁不写，他就说党员没有思想觉悟。

有一次车队长让大家签字，说给兼管别的车的列车员补助。字签完，都多少年了，没看见这钱。这些事，别说去闹，就是提一提，都要说你呢。你要再说下去，车长就会去车队，找那些听话的人把你换下。你被调去新的班组，谁都不认识，还得慢慢熟悉班组的情况。可是，如果你自己想换去另外一个班组，不塞个三百两百的，根本就没人。

还有一个车队长，看到一个乘务员在学习室看劳动法，他就公然在班组学习的时候说：“你一个小小的工人，学什么劳动法呀。”你说气人不吧？

这些事，三天三夜都说不完呀。

我们要团结起来和他们斗，和侵犯工人利益的行为斗，让他们吃着我们的，喝着我们的，都给我吐出来。是我们这些个普普通通的劳动者养活了他们，现在他们越来越不像话，欺人太甚了！



问题是铁路职工团结不起来，都见不到面，相互不认识。我们客运段就是这样，你走他回，他回来你走，职工很难凑到一起，也就形成不了合力。这就让当官的欺负工人的胆子越来越大，有恃无恐，变本加厉地克扣、罚款。

## 铁路子弟说铁路

· 龙 龙 ·

### 当兵进铁路

我是铁路子弟，当兵，入党，退伍进了铁路，工作了两年，认认真真。我是供电段的。当时我们分的人各个站段都有。我爱铁路，因为家里几代都是铁路的，从小看火车，走铁轨。我原来很乖，虽然没有千依百顺，但是也是很听话的一个。我性格就这样。起先什么都不懂。当我越来越了解铁路现状的时候，我发现铁路是职工的十八层地狱，给铁路干活就是正儿八经的扣自己钱。真是恶心，跟父辈的那个铁路简直是天壤之别！我就觉得，如果自己不好好的生活，成天像奴隶一样生存，就完了。我经常说，我们都辛苦，在这么远上班，不开心一点，成天担惊受怕的，咋活？

洛机的司机李伟杰为了超劳打官司，这是个案，机务段也只是一个部门。建筑段，供电段，电务段，客运段，哪一个不存在超劳？用着廉价劳动力，还要扣钱。职工不反抗，谁反抗？

我们这里好多的工长、领工，都是白头发，活不多，但压力大啊，害怕出事，晚上睡不着觉；做了两年就变了，还成天怕这怕那，领导说啥就是啥。

最近高铁死了不少职工，累死的。陕西这边好像有两个，一个27岁，干高铁接触网的，前几天夜里上班期间重度脑梗，进了西京的ICU（重症监护室），估计活不了多久了，能活也是瘫痪。花了几十万了，铁路不报工伤。领导全都说是这人自己生的病，不管。

还有一个24岁的，前几年跳楼了。这些事情都是不通报的，要说可以说上几个火车皮呢。

铁路职工工伤都是假性工伤，按工伤处理，但是不报。

但是铁路现在不承认过度劳累，说不属于工伤，属于自己的病。

真的很后悔当兵到铁路。主要是铁路领导把职工压迫得没办法，要不然铁路是一个好单位。领导都是故事大王，可会哄职工了。职工见个段长都难呀，还没进去，就被别人劝离了。我是因为不想辜负家人的期望，才在铁路苟活。要不是当兵什么的，早都去外面干了。好多大学生不也辞职了吗？起码人家是大学生，社会还是要的。像我们当兵的就很麻烦。

不过，既然铁路这个样子，首先我们不应该老是躲避。抱怨是正常的。因为学的就是铁路的东西，所以也不会轻易离开铁路。毕竟铁路是铁饭碗。将来我会尝试在外面做生意什么的。成功了，那绝对会离开铁路。但是绝对不是真正意义上离开，起码弄个相当于停薪留职的情况。

你们知道铁路院校那次打砸事件吗？那是我们前2届的事情。

当兵退伍的铁路子弟都会先去铁路院校学习。那时候铁路给学生一个月几百块钱工资。但是学校里买开水要钱，吃饭很贵，学生都付不起。时间长了，大家越来越烦躁，问了几个在别的城市的院校的退伍兵，都是一个样子的，结果他们联合把学校砸了。武汉，西安，好几个铁路院校统一时间开始打砸。国务院都来人查了。那次之后，我们上学的工资从600涨到了1200多。

## 几种职工

铁路有两种人，一种勤勤恳恳，还不爽地干活，越干扣的越多，还要把领导巴结好。这种人居多。另一种怂，管谁也不能开除我，也不能咋，钱也月月发，没啥事干天天上网，溜达。这种人比较少。领导都是拣软柿子捏，欺软怕硬。你看那些抽大烟的，就是铁路最牛逼的人物，就是不干活，没人能开除你；再一个，你啥都没干，怎么给你下单子？我是从优秀轮成这种的。

我是党员，干得很好表扬很多。但是大家都知道干的多扣的多，虽然领导说的好，但是该扣还是扣，而且有很多不顺心。但是有些不吭声、天天在房子里的，钱拿的一样，活得还潇洒。在经过一次令我彻底对铁路的失望以后，我也变了，反而现在更轻松，更舒服了。当着领导面前，我也不给他面

子。有本事他把我开除了。当然，本职工作该干的干了，咱也不是无赖对吧，但是多的一律不干。有人说我拿着铁路的钱，还骂铁路，职业道德有问题。我倒要问问：你们领导那样子，是什么道德？为什么工人这么多的怨言？你劝我好好上班？我做得再好，一大堆的单子能砸死我。什么考核制度，装摄像头监视职工，咋不给领导办公室装摄像头让工人监督？



市里面还有些职工是挂职，却没怎么上班的？这里又有两种人，第一种是有关系的，第二种是抽大烟，或者做生意的。还有就是谁都不怕的。

铁路的城市职工，不管怎样，生活起码能正常，所以一般不反抗。但是沿线的，也就是市区周边县级市、村镇等等，那里的职工，无法与外接沟通，永远都是领导说什么就是什么，从来不反抗。职工与职工之间也被领导的政策弄得各个自保，而且弄得经常是职工监督职工，谁扣了我 100，他扣了谁 100 等等。好多领导在沿线可以说的上是土皇帝。我们这里原来就有个领导跟土皇帝一样，把职工骂遍了，唯独几个不好惹的他没真正意义上骂。

现在 30-50 岁的在铁路上居多，大部分是被骂也不敢吭声的。年轻人来的多了，了解铁路了，能辞职的都辞职，前段时间就有 5 个高职生辞职了。

最命背的，就是院校里出来的合同工，签个 3 到 6 年的合同，拿不到正式工的钱，还老扣钱。

客运段为什么正式职工越来越少，合同工那么多？合同工在前 2、3 年实习的时候不到 1000 元；实习完 1600 多，和正式工差一倍的工资。学校和铁路把合同工的钱分完了。

飞机场也是这样，包括首都机场。除了飞行员空姐，还有个别岗位，其他工资都不到 2000 块。就是让院校派人来实习。年年有新人，工资是 1600。

## 考核下单·工分制

铁路聪明的领导一天到晚想着用规章制度来挑拨职工们的关系，互相扣钱，互相点炮，弄个发单子，再弄个工分制。

工分制就是——打扫卫生几分，值班几分，学习几分，干活几分。扣钱种类也很多：拿工人的1600块钱来考核，5个人就是乘以1600再经过基数。比如这个月大家的分数是200-250不等，那么250吃200分的部分钱，中间分数就是不吃不扣，结果为难工长也为难工人。有的工区就出现了盯人、跟工长搞关系、抢着本不是重要的活来加分。工长搞平均主义，就会让有的职工不爽。有的工长借这个机制去扣跟自己不一路的人的钱，工人也没办法。所以职工现在都是狗咬狗，互相看工资，这多那少的，其实就那么区区一两百块钱，搞得职工窝里斗，争过来争过去。底下不稳定，上面就稳定嘛。一个站好几个工区。原来的铁路，大家在一起玩。现在工区和工区之间、段与段之间划清界限，很少有串门的。到最后，同一个工区的工人都很少在一起，基本都是大门不出二门不迈。

下单子是一个毒瘤。我在客运段跑车的时候听说，一个A类，总共罚下来要20多万。它应该是根据段、单位的情况来罚钱的。

干活前下单子，干活中下单子，干完活下单子。

不干活的时候，电脑台账下单子，卫生下单子，宿舍下单子，料库下单子，工具下单子，只要是跟人接触和不接触能说问题的都下单子！

车厢有烟头下单子。厕所有屎下单子。旅客有问题下单子……

客运段一般都是被路局检查，在别的路局也会被查，然后就是从路局扣钱，扣到段上就是几十万，然后再平分到个人，就几千了吧。

现在单子的钱，从每个人身上抠下来，真的是一个不菲的收入。

干部的奖金那里来的？就跟传销一样，弄一个，就奖多少钱。大家可以到各段的网上去看。发工资1600，只有职工才会显示，干部是没有的。

领导下单子，是把任务完成就好了。比如一个干事，一个月要下5到10个单子。那么，他一个月里如果发现问题，能下个2~3个；没问题，跟工头

们商量的下单子估计在6~8个。任务完成，拿到奖金……好多单子，都是上面电话过来索要的。

乘务员和车长，唉，都是劳累的人，却被规定弄得人人自危，人人嫌弃职工，巴结领导。大部分职工为扣了多少钱纠结呢，从来没想过为什么扣钱。

现在我在供电段，这里是动弹都扣钱。说是为了安全，可没打扫卫生，能死人不，也要扣钱，为什么？

现在职工出去干活，都是在安全范围内，领导扣不到钱了。可职工都要造假的，扔个工具，少带个安全帽，要不然你们怎么扣？

最搞笑的就是，10个工人干活，来了13个干部。下单子都要先下手为强。他能怎么办，顶多少扣一点，要不然，他自己也拿不到奖金。

现在都是各个机关出问题来考核职工。大家看看，从办公室，到劳人科，安全科，技术科，质检科，职教科，等等科，哪一个不扣钱，不出一堆么蛾子？从计分，到现在的三层五级。说白了就是要扣你们职工钱。

量化指标、三层五级、安质效、计件、月考核、查考保，还有一堆堆考核标准。这些领导脑子除了弄这些，就是买录音笔让职工对话，买摄像头监督职工，记录仪——干活，说话，照明，上山下水等等——每个工区车间都配上……买照相机看职工干啥呢！

最可怕的是，领导让职工自己每人想3条不同的问题来进行考核。领导已经想不到问题，让职工们自己想了，可怕不可怕？！

说难听点，他们借着一些下三滥手段，利用职工的弱点来控制大家而已。

每个职工每个月都被300-500的扣着。可是我觉得，铁路的工人如果把工资看得淡点，就不怕了，就不给他弄啥，领导不可能扣你的真正工资。如果职工都聪明了，他们领导就玩完了！

妈的，一个段长可以承包的项目几百万，主任的项目几十万，还不够你们拿的？还成天的扣职工！风险你们往下压，职工干活还要承担。下这个单子的人有没有想过，可能这个职工家庭真的很难，有这么50-100块钱就能买上几个好药，你们领导随便就扣了，想过自己良心吗？

## 现在的领导们

多少职工都没有房子。领导房子那么多，还都是最好的房型。每次分房都是内定，把最好的房子选走了。哪一个副主任以上的领导没有个130平方米以上的房子？随便装修一下都是三五十万。

有本事把铁路领导全部查一查，不是公款旅游，就是吃喝玩乐。职工呢，除了上班就是回家。你见过那个工人天天下馆子，天天旅游的。

首先是一把手。比如主任，科长，段长，局长都属于一把手。一般到了一把手就可以一手遮天。每次开会的时候，所有的汇报或是什么新的政策，首先大家说完之后，能拿事的只有一把手。

领导里面也忙着勾心半角，希望那个下台，这个走的，所以只顾自己，从来不顾工人。铁路现在没有一个敢为职工说话的。

有些领导也是有苦难言。我们这里有一个主任，换到好的地段之后，第一件事就是把一个来当副主任的整到基层当一般干部，要不然，他这个主任是不好当的。

你有关系的，即便是工人，说让当领导，那不也就一句话的事。现实我就见了几个。有个人是公认的不行，从段就不同意，但是路局下令了，就必须当官。谁让人家哥是大官呢。

一般工人当然是上不去的。现在的铁路，年轻人干得好的，就往工班长和技术能手培养，哪有往领导干部培养的。从基层上来的领导，懂得对付职工，这是肯定的，但是他也知道职工的苦，

知道什么是危险，什么是不危险但是比较累的。现在的领导老说，安全最重要。但是，好多职工都是在危险的情况下干活。

说到有的领导不休假，但拿的钱多啊。领导揽的工程多，挣不少钱，当然不愿意回家了。工人不挣钱，成天干活，又



要学习，又要考试，考试还是八竿子打不着的居多，还回不去家。家里人需要照顾，小孩需要父亲母亲。我们一个月就那么几天假，老婆孩子老人都不要了，在单位呆着，好歹多发点钱，让我们多弄点钱给家里，也说得过去。可是一个月拼死拼活，除了司机（他们超劳多），其他站段基本都在3000到4000，自己留一两千，剩下寄回家，真是可怜。

我现在都不瞄领导。老子照上班，不想工作了就是身体不舒服，他们没办法扣我钱，也没办法把我咋样。大家把铁路文件好好学习一下。安排工作是前一天通知的。身体不适和心理不稳定的时候，是可以拒绝干活的。让他们自己干去！一个月就那么多钱，少个几百死不了，总比干着活扣着钱舒服。

我尊重他们的时候，他们跟我背地里玩刀子。那我就只能正面对抗了。我就是骂了他们，他们也没办法，顶多说我这人素质不行。但是我骂了，我心里可开心。铁路最怕的职工就是“无赖”。你看，把党员逼成这样……

我上次见到领导。他问，有水没。我说没。他问，为啥没？我说，没热水器，原来的早坏了。领导打电话，买了热水器，又问，还有什么别的困难？我说，房子没空调，冬天冻死，夏天热死。领导打电话，买了空调。领导有什么好怕的？不照样把东西弄好了。

大多数职工，见领导跟见了皇上一样，就差跪下了。我看，我要了这些东西，也没人把我咋嘛。现在舒服了，啥都有了。

职工中人言可畏。有些人就会说，这人咋这样，让领导弄这弄那，不尊重领导；或者是，领导来了不照顾好，不该提那些要求等等。这种人大部分是小市民和农民心态。我可没有贬低他们哦，可能是本身教育问题吧。

我只想告诉大家，铁路领导并不可怕，可怕的是职工自己的奴性。职工辛辛苦苦的。你们坐办公室。工人要点东西怎么了。

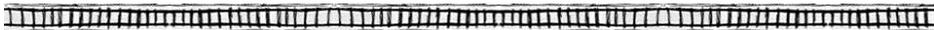
我问了好多老职工，有人被开除过没。他们都说除了犯罪，和给铁路造成严重事故的，才会被开除，否则哪怕是旷工几年都没有被开除的。说明打了领导，顶多就是发配到更远的地方。我这里已经算够远的了。哈哈！

现在铁路领导不像原来那样，可以动你的钱。现在不行了。敢动，就直

接举报，有一点苗头就往上捅。他们也怕得跟啥一样。所以领导你们也乖乖的，别让职工抓到把柄！

领导们托亲带故地把自己亲人弄上去，职工都是我们来当。领导官官相护。不管职工上访还是举报，投诉还是发到地方台，他们都有办法全部浇灭。铁路职工法盲太多，包括我。所以起码要把维护职工的法律学好，跟他们干。

但是也因为懂法了，我才知道，法律不是万能的，该激进的时候要激进一下。就是因为有了法律才让这些狗官们舒舒服服地欺负职工。放在 80 年代 90 年代，你欺负职工，职工两巴掌就把领导打蒙了。不过，那时候只是少部分领导受到过掌掴。大多数领导还是不错的。现在有了法律，所以才少了。



## 铁路变迁中的职工和领导

· 龙 龙 ·

【来源】铁道论坛。发表于 2015 年 12 月 8 日。原题为“铁路，铁路工人的梦魇”。编者做了一些修订。

铁路职工的风光年代已经过去了。想想当年的父辈们，穿着铁路工作服在城里闲逛，都不时的被顶着，觉得铁路人好牛，买得起好东西。时过境迁，还有多少人穿铁路服去逛商场逛街的？

我家里几代人都是铁路职工。那时候大家爱铁路，喜欢铁路。铁路是我们的工作，也是我们的生活。那时候的人淳朴，领导和蔼可亲，帮助困难职工，经常和职工一起工作生活。记得小时候还能碰见领导与职工们开玩笑，打闹。那时候没有什么监工，没有什么 ABCD 单子，大家齐心协力干好活，回家抱老婆抱孩子。

现在呢？有几个职工真正跟领导说过几句话？有人上班几年可能都没见过段领导。局领导更不用说了。现在这班领导，就跟部队里说的那些人一样：叨参谋，烂干事，来基层罚钱。想想真是可笑。领导不嘘寒问暖，不问生活工作，就是来下单子的。铁路人都明白下单子是干什么的，但是路外人不知道，那么给你讲讲吧。这个单子就是领导“发现”的问题。A类单子最重，全段要扣几十万到几千不等。依此类推，D类算是最少的，可罚可不罚。你以为最多就是扣上一次两次？错了！月月都有单子，而且借口都不同。只要下来，领导就必须下单子。每个月，有的工区下几个单子，被下了几十个单子的工区也不在少数。但据我了解，供电段是所有段里面扣单子最多的，而且是所有段里面最勾心斗角的段。领导现在下单子，除非是真的出了事情，没办法了铁定要下单子，其余的都是商量着下的。你想想，一个工区就算都做得很好了，你要找，那也总能找出一堆问题。有时候看到下单子的原因，令人啼笑皆非，有时候就是无中生有！铁路职工谈干活就害怕。不干活呢，单子还少些。只要干活，一堆跟屁虫就来了，开始发单子。现在弄得职工干活小心到不敢干了。干活就扣钱，谁有心情干活？这就是铁路下单子的结果。

再想想流传的“三个铁路职工养不起一个干部”。现在的铁路，领导干事，管你是不是个人，从段里出来就算干部。没用的东西太多了。让他们整人，下单子，溜须拍马屁，那是一个比一个牛逼。真正能干活的只能是铁路职工。现在的职工干活简直跟原来没法比。领导下的任务就跟天方夜谭一样，有种想要星星职工都要给我摘下来的感觉。好多不能干、不敢干的事情，在成天坐在办公室的领导口中，就是必须要干的事情了。他不知道，要么就是不在乎职工可能要冒着生命危险去干这个活。领导现在很少下现场，真正去看职工干活，都是听底下阿猫阿狗的说法。反正整死一两个职工那是绰绰有余的。在我写这个文章的时候，就听到了几个消息，反正是累死人了。

还有就是铁路这个分配，简直就是领导谋私的重要来源。据我了解，原则上，职工基本上都应分配在户口所在地上班。但是呢，大家仔细看看，有多少人是在家附近上班的？除了他家烧了香的、有关系的，还有谁轻易能分

配到户口所在地？铁路分配职工的办法，就是奇葩——把东边分到西边，把西边分到南边，把南边分到北边，反正不能轻易让你回家。看看铁路上有多少人能顺顺当当结婚的？又有多少人离婚的？更有多少人照顾不到父母，看不到爱人，抱不到小孩的？就这样，多少人写了申请，请求领导帮助的，又有多少人能够如愿？除了有关系的，除了找对人上、好货的，还有几个人能回当地工作了？可能回家都到四、五十岁了吧。小家都没弄好，怎么弄大家？

铁路职工现在最大的难题其实不在于工资低，而在职工的幸福感。想想多少年轻职工找不到对象的？找到对象1个月里见不了1星期的？多少职工的父母重病在身不能照顾的？多少孩子生下来当时父母不在身边，没见到的？职工能好好干活吗？本来工作压力就大，又学习，又扣钱，还要养活家庭。家庭困难成堆，解决不了，职工成天想着家里的困难，干活有动力吗？领导呢，不作为，不理解，不帮助。职工恨不得领导全家都得病，恨不得多出点大事故，让这些没用的领导一个一个下台。

现在的领导慢慢地已经都是学校化了，从基层干出来的太少了。好多那些领导没有干过活，净出一些馊点子。我们所有职工强烈邀请每一个干部下基层锻炼2年，体验一下职工的生活和工作，看一看职工有多难。职工的文化水平也许不高，但是都没有坏心眼，都是为了家庭好好干活。但是你们这些狗东西，弄得职工天天提心吊胆，再加上自以为是地弄点政策，来蛊惑那种奴隶心态的职工，让职工窝里斗。什么查考保，什么工分，聪明的人都知道这是让职工之间产生隔阂。你们自己怎么不弄个干部分的考核？怎么不给干部下单子，怎么不公开自己的收入？



我希望总有一天铁路职工们醒醒，不要再当奴隶了。领导是人，我们也是人，我们凭什么不争取我们的利益，凭什么就这样轻易扣了扣我们钱？凭什么你们说什么就什么？我们只想照顾好自己家庭，认认真真地工作，不希望成天想着被扣钱，被谁整。你们扣下去的钱，总有一天要吐出来的！

## 【“英哲在线”·编者按语】

哈局大车李英哲是一位令人敬佩的维权积极份子，为职工的利益付出许多努力。他自告奋勇，要求在《铁路工人通讯》上开辟一个专栏“李英哲讲述身边的铁路人”。对此，我们欢迎而且感谢。英哲负责组稿或帮忙维权职工记录整理的文章，也发布在本专题。

## 老职工当班遭暴打 四恶人行凶受庇护

### ——哈局齐齐哈尔房产段的新拍案惊奇

我叫范永权，是哈尔滨铁路局齐齐哈尔房产段加格达奇车间的一名职工。今年59岁，临近退休却突遭人祸。这事情提起来仍然让我心有余悸……

2015年10月4日晚18点左右，我在光明小区物业车间附近，与物管站长宋启新、工友李玉江一起吃晚饭。期间，车间主任张宏桥给宋启新来电话，说群众反映，光明小区的路灯未亮。小区路灯是定时的，电闸开关锁在箱子里，物业工作人员无权使用。肯定是出故障了。

我们三人回到小区，看见了院里的施工人员，我问了一句：“是不是谁把开关动了？”谁知施工包工者林海青（房产段加格达奇车间的二线领导）张口便骂：“谁关的跟你有你妈逼的关系。”我认识林海青。我回话说：“你得跟我们物业说一声啊。”话音刚落，一个路外施工人员田某就偷偷上来给了我一记重拳，打在我左眼部位。我当场眼冒金星，天旋地转……

当时在场的还有北小区物管站长王志刚（给林海青工地看现场）。宋启新把我搀扶进了值班室。我的脸部疼痛难忍。宋启新说，老范啊，你的脸肿起来了。我强忍着疼痛照了照镜子，发现脸部肿得挺高。我心里这个气啊！我这么大岁数，你说打我就打我。我做了什么对不起你的事了？我便打电话给林海青。开始他不接，老挂掉。后来接了，说“没人搭理你，操你妈的。”我

更气了。打了我，还有理了？

我又打给王志刚。王志刚也不接。最后总算接了，我便问：“谁打的我？”王志刚说：“操你妈！谁打的你能咋的。你就消停的得了！”我不服，还嘴道：“那可不行，我这么大岁数了，你说打我就打我。我惹到你们了？我还是犯到哪条王法了？”王志刚说：“那行，你非得要找，我们一会儿过去。”

大约两个多小时后，20点30分左右，王志刚来到值班室，尾随而来的还有林海青、他的亲兄弟林海生、儿子林壮（两人分别是客运段和机务段职工）。四人均带着酒气。进屋后，林壮张口便骂：“操你妈，你挨打没够啊。”我说：“我这是在当班，这是职场。”林壮言语更猖狂了：“当班能咋的，段长是我干爹。”话未说完，四人便对我大打出手。这四人均手持凶器。林壮拿个大手电，林海青手拿铁锹，林海生手持铁棍。我一个年逾花甲的老人，哪是这帮虎豹豺狼的对手，眨眼便倒在血泊之中，无力起身。

工友李玉江见状，忙拨打110报警。那四人打完我，退出了值班室。我原以为警察来了，有一丝希望了，哪知接下来的事更荒唐。那个林海生对警察大声说：我挨捅了，肚子有刀伤，里边的人捅的。警察二话不说，把我控制起来。我踉踉跄跄到了光明派出所做笔录。警察还要我交出伤人的刀。真是笑话。警察在场时，已把值班室翻天覆搜查了半天，这会儿还找我要刀？我一个六十岁老人，伤得那么重，不让去医院，反而抓来做笔录。伤我的四个壮年却开车大摇大摆地离开！

做完笔录，我已接近休克状态。警察看我实在挺不住了，打电话叫来我的女儿、女婿和我的侄子。我才被送进医院，被诊断为脑外伤。我患有糖尿病，心脏也支过架，在医院好几次感到自己要没知觉。第二天，警察在我值班室周围地毯式搜索，找所谓“伤人的刀”，一无所获。住院期间，只有车间主任张宏桥、工长宋启新探望过我。房产段领导齐岩不闻不问。他来加格达奇车间检查时，我前往求见。得到的答复是……不见。

老职工有冤情，见领导一面却如此之难！单位连工伤都不给我报。警察无理收押，再“取保候审”；真正的凶手们却逍遥法外！我向前来车间检查的

哈局主管房产的徐局长反映情况。局长听后很气愤，质问房产段段长齐岩。齐岩长竟然答道：“咱们职工有责任，拿刀了。”公安局至今没定论呢，他凭啥信口雌黄？！更可气的是，齐岩大老爷停了我的工资。这让我何如生活？谁叫凶手之一林壮是齐岩大老爷的干儿子呢！

近一段，我受了外界太大压力，真的累了，妥协吧。可是，林海青放出话来，说我不拿个三五十万，这事就没完。有朋友劝我花钱买平安，说惹不起啊。我们老两口也想过，是不是卖掉房子，拿钱喂这些豺狼虎豹，求一条生路，还有一年我就退休了啊。但我还有个孩子没结婚呢。自己受了气，还得赔钱！思来想去，我咽不下这口气。我要讨个公道。

作为职工，我请求单位给我报工伤，毕竟我是在单位值班时受的伤。

作为公民，我请求公安机关彻查此事，不能让真正的凶手逍遥法外。

作为受害人，要求凶手赔偿我住院期间的花费，现在看病的费用，以及精神损失费。

我，范永权，一个无权无势、年逾花甲的老人，在此请求大家的关注和帮助。我说的话句句属实，愿负法律责任。

泣血拜谢!!!!!!

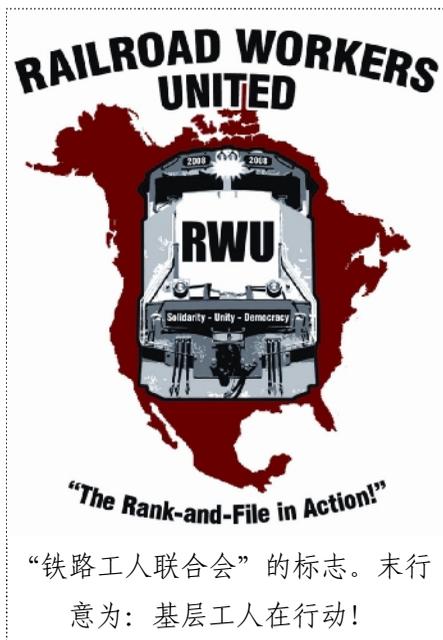
(范永权 讲述；李英哲 记录整理)



## 北美“铁路工人联合会”简介

这个组织名为 Railroad Workers United, 简称 RWU, 意思是“联合起来的铁路工人”。网址: [www.railroadworkersunited.org](http://www.railroadworkersunited.org)。它是由一些不满工会现状、较有斗争性的铁路员工于 2008 年正式组建的, 试图联合各工会和全体铁路工人的行动, 包括加拿大和墨西哥的铁路工人, 目前在全国有数百名成员。

考虑到美国经济何等依赖于大批量列车货运, 人们会以为, 代表铁路工人的各工会应该非常强大。但在全国多家铁路公司, 存在着 13 家不同的、按职业划分的、代表各种工人的工会, 即落后的职业工会, 而非行业工会——全行业工人不分工种联合的组织。在某些较短的路段, 工人根本没有加入工会。这种落后且分裂的局面, 使得工人难以进行卓有成效的斗争, 难以抵挡资方的攻势, 保卫自己的生活水平和工作条件。而在过去几十年间, 铁路货运商和客运公司一直千方百计让工人多干少拿。RWU 试图扭转这一局面。



本文内容主要取材于该组织网站。由于缺乏更多的资料来源, 暂时也没有机会接触到他们, 以及美国的铁路工人, 我们还无法判断 RWU 的斗争性如何, 在全国铁路工人中间有多大影响。写这篇介绍的目的, 一方面借以侧面了解美国铁路工人现状, 另一方面也是为了提供一个借鉴: 如何从现实出发, 开动脑筋, 创造出种种适合于维护工人利益的组织, 切实地加强工人之间的沟通、联络与团结。RWU 所开展的几项活动, 与中国铁路职工所面临的状况也有相通之处。

# 铁路工人联合会——原则声明

Railroad Workers United - Statement of Principles

(2007年11月13日正式通过)

**所有工种职工的统一：**数十年间，铁路运营商离间不同工种的工人，让我们彼此伤害。不统一，导致我们缺乏力量，反过来又阻碍了我们谈判与贯彻合同的能力。在铁路运营商针对我们全体职工的重大问题上，诸如考勤、全体职工严重疲劳、处罚、安全等等，我们都无法有效应对，因为我们被分裂了。铁路运营商降低我们的岗位级别和技能级别，实施那些威胁我们的工作、安全和生计的新技术，提议废除联邦雇主责任法<sup>2</sup>，要求大幅削减医疗保健，等等。在咄咄逼人的攻势之下，不同工种的工人需要尽可能团结，这还有什么疑义吗？因此，铁路工人联合会支持铁路各工种、各工会的工人尽可能统一与合作，不仅在领导层，而且在普通职工之间。

**结束各工会之间的冲突：**我们谴责铁路工会之间的任何敌对行为。联合运输工会(United Transportation Union, UTU)与火车司机兄弟会(Brotherhood of Locomotive Engineers, BLET)之间的公开冲突尤其要受谴责。我们要求立即停止领导层长久以来不负责任和不顾后果的对骂、诽谤和指责。我们绝不赞成工会陷入这种——或其它任何一种——兄弟姐妹之间毁灭性的自相残杀，他们本是天然盟友。

**基层民主：**工会领导层往往漠视会员们的需求和问题。我们需要建立基于会员民主控制的工会，而不是那种仅仅为少数把官位当作终身职业的高薪

---

<sup>2</sup> 联邦雇主责任法(Federal Employers Liability Act, FELA): 西奥多·罗斯福总统于1908年制订的工伤赔偿法，使工人可以针对雇主过失导致的工伤索赔。——译注

工会官员代收会费的工会。我们需要包含——但不限于——如下的条款：包括主席（General Chairmen）在内的各级干部直接选举；（会员）有权罢免干部；限制工资和开销范围；取消特殊的额外津贴和特别待遇；工会大会实行比例代表制；保证少数派和异见得到保护。

**工会成员的参与和行动：**发展团结和民主之外，同等重要的是，我们发展一个铁路工人运动，这个运动以工会成员自己的群众性行动为基础。许许多多年来，我们听任工会被一小撮人所“领导”，而普通工会成员始终不知情、没兴趣和不参与。为了有效对抗铁路运营商，我们必须克服普通会员的怀疑讥讽、心灰意冷和绝望，把各工会改造成由这样的会员组成的工会，即有抱负的、受到良好训练的、积极的、愿意行动起来保卫我们岗位和我们工会的会员。

**团结：**多年来，我们未能阻止铁路运营商唆使不同工种和不同工会的工人彼此对抗。是时候重树工人的这一旗帜了：“对一个人的伤害，就是对**全体**的伤害！”只有当我们互相支持，互相帮助，并且行动起来捍卫彼此，我们才会有一个强大的工会。记住，这就是工会成立的初衷！如果西雅图的北伯灵顿-斯塔菲（Burlington Northern SantaFee, BNSF）铁路公司的工人受到攻击，就等于我们**全体**受到攻击。当太平洋联合铁路公司（Union Pacific Railroad, UP）的司机们遭到威胁，就等于我们遭到了威胁。铁路工人联合会矢志于重建这种团结的精神。

**拒绝削价式谈判（Concessionary Bargaining）：**经过几十年的削价式谈判，拿到一份烂合同已经成了铁路工人们意料之中的事。我们要拒绝在谈判桌上进一步退让！假如工会做不到起码维持会员们目前的生活水平和劳动条件，它在工人的生活中将日益无足轻重。我们致力于协调各铁路工会的谈判策略。我们发誓反对在谈判桌上做任何退让，并且发誓要创立一个涵盖各工种的基层工人的战斗性运动，以采取必要的行动来捍卫我们的工作、我们的生计、我们的权利和我们的工会！

## 铁路工人联合会开展的几项活动

### ● “黑衫日”——开展向牺牲的铁路工人致敬和纪念的计划

这是鉴于铁路工人四分五裂，为了寻求团结而制订的计划。不管哪个岗位或哪个工会的工人因工死亡，就开展纪念活动，向受害者家属寄送明信片 and 鲜花，等等。他们把每年父亲节（即每年6月的第三个星期日）定为铁路工人悼亡日，又名“黑衫日”（Black Shirt Day），也就是大家一起穿黑衫，为工亡的铁路员工举行悼念活动。

### ● 针对“驾驶室内安装视频”的决议

2011年冬，联邦铁路管理局（FRA）发布公告，要在所有的机车上安装摄像头。

RWU一边开展“取消视频监控”的斗争，一边寻求在现状下防止资方对视频监控的“滥用”，即对铁路运营公司如何利用这种驾驶室摄像头加以约束与限制。

这对我们也有参考意义。2011年成局贵段的火车司机在维权行动中提出的要求中包括：乘务员吃喝拉撒睡全都在机车上，管理层不得随时通过视频来监控大家，只有在出了事情的时候，才能调视频出来看（参看本期的工人自述文《2011年的行动》）。



[图上文字] 全体铁路工人  
悼念死者并为生者而战的时刻

## ● 要求解决乘务员严重疲劳问题，采用精确列车控制系统（PTC）

“正如近期纽约地铁北站客车的车祸所表明的，疲劳是杀手。从初步报告看来，司机打了盹。乘务员（在行车时）睡着，这当然不会是第一次。如我们所知，这种事一直发生。而结果是灾难性的。”

事故发生后，舆论铺天盖地谴责乘务员。

司机确实普遍处在嗜睡、瞌睡、困乏状态。问题是，各种因素造成货运、客运司机的严重疲劳。工作性质；货运业缺乏调度；工余（下班）时间少；随时待命，而排班时间无序；人手不足；不能保证司机有足够的休息时间。此外，乘务员也是人，会出错，会走神，会忘事，会烦躁，会偷懒（走捷径）。

要命的是，历史上，铁路运营公司始终抵制任何减轻乘务员疲劳的企图，并且大力游说，拖延强制推行精确列车控制系统（Positive Train Control, PTC）的日期。现在还大搞单司机执乘，从而加大事故风险。

这种情况下，如何防止类似悲剧？真正让人惊奇的，不是出了这么多事故，而是居然没有发生更多的事故。

**注：**PTC 系统是美国铁路信号公司所研制的以全球卫星定位系统为基础的安全技术，主要针对防范列车相撞、超速出轨、无授权进入施工区、轨道转辙器错误，等等。按照国内杂志介绍，美国“铁路货运业低迷”，推广这套系统有难度（恐怕是因为老板们不想花这“冤枉钱”）。2008年9月12日两列车于洛杉矶相撞，死25人，伤135人。国会才通过法案，强制要求1级货运、



客运铁路公司在2015年底以前部署该系统。司机们对此表现得很矛盾。既希望安装PTC系统，又担心安装后，饭碗被砸，资方会更有借口把现行的双司机执乘制改为单司机执乘制。

不过，根据最新消息，奥巴马总统和国会把 PTC 系统全面部署的时间又延后两年，推到 2018 年前完成。原因：要花几十亿美元；政府没钱；老板没钱。光是通勤客车这块，就要花 20 亿美元。货运铁路运营商抱怨已经花了几十亿。为了省钱，铁路一直在大搞裁员。全美铁路员工数量已经从 1970 年的 61.7 万人，裁减到 2014 的 23.5 万人。可还是……没钱。现在，铁路上许多重要设备处在年久失修的危险状态，都还是没钱更换呢。（译者）

联邦铁路管理局对货运司机持续工作的时数做了限制，糟糕的是，火车司机不知道什么时候要被叫班，也就永远不知道什么时候该睡觉。美国一级铁路的一名 56 岁的中西部司机——他因为怕被解雇，要求我不要透露他的名字——讲述了他与雇主之间的一段经典的、两难式的对话：

“你要我什么时候去工作？”

“我不知道。我会叫你的。”

“好吧，那我现在要去上床睡觉呢，还是不要睡觉，看看电视？”

“那是你的事；但我希望你能好好休息。”

——摘自《如何防止美国的下一次火车失事》（Dan Baum，2013 年 1 月）



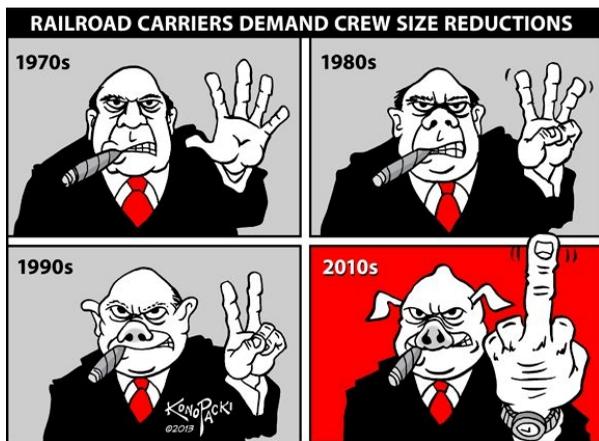
#### [图片说明]

在阿拉斯加偏僻山间的一座露天机车维修厂，三位修理工目送疾驶而过的列车。（来自网络，2011 年）

## ● 开展反对单司机执乘制的运动

于 2012 年劳动节正式发起。各铁路运营商在稳扎稳打地全面推进单司机执乘制度。RWU 宣告：见他的鬼去！（HELL NO!）要大伙都来参与这个运动，“清除这个垃圾”。RWU 网站上为此设立了一个专题，并为此奋斗至今。他们出版的通讯《The Highball》上一直有这方面的斗争报导和评论。

[图片说明] “新技术的出现(比如蒸汽机车换成电力机车——译注)加上工会力量的衰弱,再加上铁路公司对工人与公众安全傲慢的漠视,使得资方不断削减执乘人数标准,从最初的五人减至三人,接着减至二人。现在,



这些铁路大公司已开始琢磨着要贯彻单司机执乘制了。只有你，才能够阻止他们这么干！请加入铁路工人联合会，努力制止单司机执乘制！”

**资料** 1991年4月，全美铁路工人因为工会与资方谈判了三年无结果——这意味着三年间工资没有增加——而发动罢工。谈不拢的原因，是资方要削减员工福利（比如从免费的医疗服务改为工人付四分之一的钱）和增加劳动强度（比如增加查票员与制动司机的行车里数，减少乘务组编制，把2200名制动司机逐步裁掉）。工人先是依法由总统委任的紧急委员会来仲裁，结果完全偏袒资方。仲裁期间有60天不许罢工的“冷静期”。接着波斯湾战争爆发，政府趁机以国家利益为名将之延长30天。到了4月18日全国20万铁路工人终于开始罢工。国会和总统立即介入，禁止罢工，决定工资提高3%，同时工人须缴付15%的医疗保险费。工会官员们顺水推舟，不经一战中止了罢工。



## 火车司机之歌

曲：伍壹

词：据网上流传的《当火车司机的你们伤不起啊!》改编。作者不详，最早似发表于2011年2月9日。

火车轮子不停转啊，  
不分昼夜，叫班就走。  
哥的生物钟早塔玛乱啦！  
哥的内分泌早已失调啦！

跑车时间多么长，  
在家休息时间多么短。  
哪个月没有超劳啊？  
劳动法你算个屁呀！※

※ 麻痹，叫班了！  
麻痹，出库了！

春节你们看春晚，  
哥在这里看信号啊。  
你们洗刷去睡觉，  
哥还在这拼命熬啊！

家里的事没时间管，

爸妈身体不好谁来陪？  
媳妇独守空房没办法，  
小孩辅导功课指望不上啊。※

社交圈越来越小，  
找你打牌你没时间，  
找你喝酒你怕出勤  
吹响那个验酒仪啊。

找你爬山你没劲儿，  
找你办事你没用。  
尼玛法定节假日  
跟我有个蛋关系啊。※

天天高压电磁场，  
砖家他说了没屁事儿。  
振动噪声视力疲劳，  
哥受不了这磨练哪！

爬到三楼直喘气，  
跑车太累，吃了就睡。  
三高、心肌缺血、脂肪肝，  
猛男一去不复返。※

昔日顶风尿三丈，  
今日顺风湿了鞋，  
天天一张蜡黄脸，  
天天一对黑眼圈儿。※

哥就是一挣钱工具，  
可挣挣挣也挣的不够啊。  
你当我是高级蓝领吗？  
每个月的钱总拿不全啊。 ※

考核 A 类 B 类 C 类 D 类，  
防不胜防暗无天日啊！  
多亏他们英语烂哪，  
没把哥搞到 XYZ 啊！

天苍苍，野茫茫，  
扣钱的人蹲在哪？  
抽烟喝茶在办公室  
也能看着监控把你扣啊！ ※

你当我是小学生吗？  
领导天天要考试。  
故障处理、非正常行车、  
事、技、行、运、安规不能少。

哥最怕的还是领规啊，  
领导的规定天天有。  
他闲得蛋疼尽整这些，  
你当哥是忍者神龟吗？ ※

火车轮子不停转啊，  
哥表示鸭梨很大很大。

总之火车司机不是人干的活！  
欧了，不说了，不说了…… ※



## 单行的轨道

作者：铁路人

每一列火车 前进必须沿着轨道  
追随着信号 驰往平淡或热闹  
每一列火车 累了就能随时停靠  
我迈向目标 却又想要逃

我每天都重新出发  
可是不快乐 真的不快乐  
每天走着同样的岔  
可是我并没有选择

这是一条 单行的轨道  
我已经退不了后路  
走在一条 单行的轨道  
让铁路决定了命运  
决定我每一步都脱离不了  
单行的轨道  
单行的轨道  
单行的轨道  
.....

## 乘务员的除夕贺电

【哈局机车乘务员发来除夕贺电！】

丙申年春节即将来临，  
这是一个劳动的春节！  
一个战斗的春节！  
我广大英勇顽强的机车乘务员，  
决心在火车头光辉旗帜的指引下，  
以饱满的精神状态，  
昂扬的革命斗志，  
发扬孙大圣战天斗地的大无畏英雄  
主义，  
以满腔的热情投入到无限的工作中  
去。

无论交路有多紧，  
调度有多瞎，  
我们奋起千钧棒，  
我们拉空各货场，  
我们披星戴月，  
我们逐电追风，  
我们在空旷的原野上呼啸而过，  
我们在闹市的夹缝中低调潜行……  
我们是精锐，  
所以没有什么 TMD 我们做不到的事  
情！

向广大同行致敬：  
我们的肉体比排障器还硬！  
我们的精神比工字钢还强！  
我们是坚不可摧的铁路精英!!!  
最后，  
谨通过车载摄像头，  
向过节期间仍兢兢业业奋战在监视  
我们一举一动第一线的王八犊子  
们致以双中指的问候!!!



## 昼夜游荡在钢轨上的精灵——大车

如果你是火车司机的亲人，朋友，请你们一定要看看。

大车就是铁路上对火车司机的一种称呼。我是一名火车司机。

大车，是黄昏时分那个逆着下班的人流去上班的男人，是那个常常斜背着沉甸甸的乘务包匆匆赶路的人，是一年四季奔波在人们梦乡里的人，是深夜归来悄悄上楼怕惊扰别人甜梦的人。

大车的茶杯很大。浓浓的茶叶积年累月的浸泡，杯底已经形成清洗不掉的黑黑的茶垢。在晃动的机车里，眼前的茶杯是忠实的伴侣，风里雨里，滋润着大车干燥的岁月。

大车的背包很沉。里面装着检车锤，手电筒，信号旗等行车工具，还塞满学习资料和日常生活用品。走到哪里，背包就背到哪里，远远看去，大车好像一位漂泊不定的旅人。

大车的路很长。长路奉献给远方，大车奉献给长路。风雨兼程，大车用滚滚的车轮丈量着无尽的长路。一段旅程的结束，意味着新的旅程的开始。视野里的平行线——那两条钢轨，就是大车眼前的风景。不变的是风景，瞬变的是时间与季节。



大车的日子很忙。他不在火车上，就在奔赴去开火车的路上。刚刚才走下机车，就估算着下一次出乘的时间。估算总是出现偏差：不是早了，就是晚了。上班的时间充满了不确定性。腰里的手机是一根绳子，每每在意想不

到的时候收紧。在路上，大车碰见大车的问候语，往往是啥班啊，走几点的，“叫班啦”，或是“快叫了”。“叫”，是一种呼唤，大车是被“叫”呼唤到那台机车，呼唤到一生的旅途上去的。往往能~~在家里睡上一宿~~，乐得合不拢嘴。

大车的旅伴还有烟。捏在手里的白色烟卷，仿佛一段自由支配的日子，大车从生命的烟盒慷慨地弹出，轻轻点然，悠闲地吐出。烟缕缭绕。也是为了深夜里提提精神，瞪大了眼睛看着只有两条线的前方和看着都要吐的监控。谁能忍受没有滋味的的生活？苦的茶，苦的烟，也能品啜出香甜的味道。茶与烟伴着长夜与长路，伴着烟云雨露中的跋山涉水。

大车，是铁路上的跑车人。是身着朴素的工装，一手拎饭盒一肩背包，相跟着一起走过繁华街道的人，是开着价值上千万的大车，熬了个通宵也不舍得花钱打的回家的人，是那个推着瘪了胎的自行车在黎明时分赶回来的人。是夜里睡觉梦见火车越过红色信号机而被惊醒的人，是凌晨四点半起来问计划的人，是承载着价值千万的货物，但是拿不到千万分之0.00000000001薪水的人，是为了国家利益，而放弃自己利益的人。是为了大家，而不顾小家的人。有时是媳妇生孩子而不在身边的人。是离婚率最高的群体。是被不懂大车这个职业性质的人误会的群体。

大车是父亲~~的儿子~~，大车不是一个好儿子。父亲需要他的时候，他在车上；父亲呆在病床上的时候，他在路上；父亲想和他说会儿话的时候，他却在开火车。大车是儿子的父亲，大车不是一个好父亲。儿子在作文上说“我的爸爸是一名火车司机，他总是在我睡得迷迷糊糊的时候回家。还有一次，我们刚走进动物园，他就急着要赶回单位上班……”大车，还是妻子的丈夫，大车，当然也不是一位好丈夫……，大车身边的朋友，有很多不理解大车工作的性质，而怀疑大车对朋友的真诚的群体，想朋友在一起聚聚时，张罗好几天因为大车而聚不上的群体。



大车，就是那个在众人面前嘻嘻哈哈不知道忧伤为何物的男人；大车，就是那个在深夜的角落偷偷拭去眼角泪水的男人；大车，就是那个让风里来雨里去奔波的生活磨砺得粗糙的男人；大车，就是那个被春天的原野冬夜的月光浪漫得一塌糊涂的男人……

大车的生活很单调，单调到三点一线，在家、公寓与机车之间循环往复。大车的生活很单纯，总是沿着固定的路线跑来跑去。大车的日子又很丰富，在路上可以欣赏春花秋月旭日晚霞，可以感受大地上的事情，点点滴滴体验着，属于生命的酸甜苦辣。多少个节日不能和亲人在一起，多少次遗憾还念念不忘。即使是春节，大车依然还在工作着。手机上交，大车们连给亲人打电话问候的权利都没有。



有时候幸福，有时候失落。有时候叹息，有时候欢歌。也有牢骚，也有豪情，也有悲哀，也有快乐。大车，是一种人生的形式，大车，是一种生活的选择。

这就是我，火车司机……大车……无数的脸上都写着平凡，无数的身影，却凝聚成山的巍峨。

**【编后记】** 本文可以称为散文诗。原作者是洛阳的大车潘红亮，笔名“雁阵”。原题《跑车人笔记·大车素描》，大概写于2008年。但网上流传的版本，是经过了其他大车增补的。增补的内容很精彩，所以我们收录这个“增补版”。其他大车增补的地方，下加重点号标示。



# 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](mailto:railworker616@163.com))，给我们写信或投稿，也可以加入 QQ 群：428062757。

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”。



## 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 other 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”。