

아침햇발

김금수 논설위원



“이성사회에서 강압적인 방법으로 문제를 해결하려는 것보다 더 어리석은 짓은 없다. 인간을 중심에 두지 않고 잘못된 제도와 체제로 억압하려는 자들이 갈 곳은 역사의 감옥뿐이다.” 〈한겨레신문〉 8월13일치 ‘독자의 눈’으로 실린, 이름을 밝히지 않은 서울지역 한 철도 검수원의 글이다.

지난 6월 철도와 지하철의 총파업이 있고 난 뒤에도 열차는 적어도 겉모습으로는 일상 궤도 위를 정상적으로 달리고 있다. 그러나 철도·지하철 노동자들의 요구는 어느것 하나 제대로 해결되지 않은 상태에서 오히려 파업에 대한 보복의 성격을 띤 가혹한 조치들이 잇따라 파업의 불씨는 더욱 시퍼렇게 내연하고 있다. 오늘날 열차는 헤아리기 어려운 노동자들의 저 깊은 분노를 함께 실어나르며, 그 분노를 목청껏 외치며 달리고 있는 것이다. 우리가 별 생각없이 타고 다니는 열차는 분명 ‘분노’의 열차이다.

파업불씨 더욱 시퍼렇게 내연

따지고 보면, 철도·지하철 파업도 노동자들이 품어왔던 분노의 폭발이었다. 변형근로 시간제 폐지와 휴일 보장, 3% 임금인상 억제 철회 등 그들의 절박한 요구는 정상적인 노

여명에 이른다.

징계처분은 그렇다 치고, 현재 철도 노동자들의 가장 큰 반발을 불러일으키고 있는 것은 전문성과 안전성을 무시한 직종 변경과 무연고지 전출이다. 기관사나 검수원으로 일하던 사람을 선로 보선원으로 직종을 바꿔 연고지에서 ‘가장 멀리’ 전출시키는 일이 노동현장에 짙은 먹구름을 드리우고 있다.

“강제노역...이래도 살아야 하나”

서울지방철도청 서울객화차 사무소에서 검수원으로 일하다 순천지방철도청 남원보선사무소 곡성분소 죽정선로반 보선원으로 전출당한 박철국씨가 ‘철도해고노동자회’ 앞으로 보내온 편지 몇 구절을 따면 이렇다.

“나는 하루하루를 죽지 못해 살고 있다. 이것은 작업이 아니라 강제노역이다. 한 사람이 하루 일하며 20리터 들어 한통의 물을 마시는 셈이나, 소변은 별로 나오지 않는다. 땀으로 배출이 다 되는 모양이다.” “주말에 서울 집에 다녀오려면 왕복 20시간 가까이 걸려 사실상 가족과 함께 지내는 시간은 몇시간 안된다.” “10년 경력에 월급이래야 세금 빼고 나면 고작 60만원 정도인데, 밥값 주고나면 남은 돈 30만원으로 서울 처자식 생활비 하

분노의 열차

사교섭을 통한 이성적인 해결이 불가능한 상태였다. 거기에서 정부가 노동자들이 파업에 돌입하기도 전에 미리 물리력을 동원하여 쟁의상태를 강압적으로 진압하려 한 것이 철도·지하철 파업의 발단이었다.

파업이 끝난 뒤 현장으로 돌아온 노동자들의 가슴에는 분노가 사그라지기는커녕 불덩이처럼 더 커져만 가고 있다. 노동자들의 요구는 전혀 실현되지 않았고, 놓여진 처지는 조금도 달라지지 않은 채 갖가지 무거운 통제와 억압 조치들이 꼬리를 물고 있기 때문이다. 노조간부 구속·해고를 비롯한 대량징계, 노조와 노조간부들에 대한 손해배상 청구, 무더기 고소·고발, 직종 변경과 무연고지 전출 등이 철도·지하철 노동자들을 숨막히는 막다른 곳으로 몰아넣고 있다.

직종 바꿔 가장 멀리 내쫓아

철도 현장에서는 어떤 일들이 벌어지고 있는가. 철도 파업과 관련하여 전국기관차협의회 간부 29명이 구속되었다가 재판에 계류중인 8명을 빼고는 집행유예 등으로 풀려났다. 이들에게 적용된 합의 내용은 폭력 행사, 업무방해, 직무유기 등이었다. 징계처분을 받아 해고당한 사람이 59명이고, 곧 해고당할 처지에 있는 사람은 4명이다. 또 정직·감봉 등의 징계를 받은 노동자는 8백50여명에 이르고, 다른 지역으로 전출당한 사람의 수는 1백30

기도 어려운 형편이다. 고통스런 나날을 보내면서 꼭 살아야 하는가 싶은 절망과 함께 죽고만 싶다.”

정도의 차이는 있을지 모르나 타지역으로 전출당한 사람들의 처지는 박씨의 경우와 비슷할 것으로 짐작된다.

직원 30%징계...퇴직금 가압류도

서울지하철의 경우는 어떤가. 지하철 파업과 관련하여 지금까지 구속된 노동자는 17명이다. 파면·직권면직 등으로 해고당한 사람은 51명에 이르고, 직위해제 52명, 정직 10명, 추가징계 10명, 주의·경고 등 경징계는 2천5백56명이다. 전체 직원의 30%에 해당하는 2천9백여명이 징계를 당한 것이다. 또 서울지하철공사는 노동쟁의조정법 위반과 업무방해 등의 혐의로 노동자 67명에 대해 고소·고발을 해놓은 상태이며, 파업기간중 운수손실금 40억4천만원에 대해 서울민사지법에 손해배상청구 소송을 내고 조합비와 노조간부들의 개인재산 및 월급, 심지어는 해고자의 퇴직금까지 가압류 조치를 취해놓았다. 부산지하철의 경우에도 해고자 13명, 정직 6명, 감봉 3명, 경고·견책 77명에 이르는 징계가 단행되었다.

열차는 지금도 달리고 있다. 그러나 그 열차는 ‘분노’의 열차이다. 언제까지 분노의 열차가 그냥 달리도록 둘 것인가?