

تاریخچه سندیکای کارگران شرکت واحد به مناسبت سالگرد اعتصاب رانندگان شرکت اتوبوس رانی تهران در 4 دی 1384

برگرفته از: کانون مدافعان حقوق کارگر

در ۱۴ تیر ۱۳۳۵ شرکت اتوبوسرانی واحد افتتاح شد و اولین اتوبوس از میدان فردوسی به سمت بازار حرکت کرد. [1] به دنبال آن در سال ۱۳۳۶ اولین هیات موسس سندیکای مستقل کارگران شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه آغاز به کار کرد. این هیات موسس دفتری را در زیرپل چوبی اجاره کرد. با تلاش های اعضای این هیات موسس، سندیکای مستقل کارگران شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه با شماره ثبت ۸۲ تشکیل شد و در تاریخ ۲۷ فروردین ۱۳۳۷ جشنی برای افتتاح سندیکا در تماشاخانه تهران واقع در لاله زار برپا شد. [2]

در مهر ۱۳۳۷ اولین انتخابات هیات مدیره سندیکای کارگران اتوبوسرانی تهران و حومه برگزار شد. و فرج فرج الهی به عنوان رئیس هیات مدیره و یوسف ساروخانیان به عنوان دبیر انتخاب شده بود. اولین اعتصابی که پس از تاسیس سندیکا شکل گرفت در سال ۱۳۳۹ بود هر چند هیات مدیره سندیکا با این اعتصاب مخالف بود. در این سال شرکت واحد از دادن حق عایله مندی به رانندگان خودداری و روز جمعه را روز کار محسوب کرده بود و بابت نیامدن به سرکار در روز جمعه کارگران جریمه می شدند. رانندگان در اعتراض به این مسایل دست به اعتصاب زدند. رانندگان با پارک کردن اتوبوس های خود در کنار خیابان و در سکوت کامل بر روی جدول کنار خیابان نشستند.

پلیس آگاهی تهران به محض اطلاع از این موضوع با دستگیری رانندگان اعتصاب را درهم شکست. رانندگان اعتصابی به طور دسته جمعی اخراج شدند. هیات مدیره به دبیری یوسف ساروخانیان با کارفرما وارد مذاکره شد. در این مذاکرات کارفرما حق عایله مندی را پذیرفت و پس از آزادی رانندگان زندانی، رانندگان به کار بازگشتند.

در سال ۱۳۴۰ در جریان بازدید نخست وزیر وقت علی امینی از شرکت واحد، اعضای هیات مدیره سندیکای کارگران شرکت واحد در محل

تعمیرگاه شرکت واقع در نارمک جلسه ای با وی داشتند. در این جلسه مذاکره کنندگان به کسر مالیات از حقوق ناچیز کارگران اعتراض کرده و خواستار رفع این مشکل شدند. پس از این جلسه قرار شد این مالیات از سود حاصله از درآمد خود شرکت واحد کسر شود و بدین سان کارگران شرکت واحد تا سال ۱۳۵۹ از کسر مالیات از حقوقشان معاف شدند.

سندیکای کارگران شرکت واحد بعد از انقلاب فعالیت خود را ادامه داد. اما به تدریج از فعالیت تمام تشکل های کارگری جلوگیری شد و شوراهای اسلامی کار جایگزین آنان شدند.

اواخر سال 1383 برخی از رانندگان شرکت واحد با استناد بر مقاوله نامه های ۸۷ و ۹۸ سازمان بین المللی کار - که آزادی تشکل های کارگری و پیمان های دسته جمعی را برای کشورهای عضو این سازمان الزامی می داند - اقدام به بازگشایی سندیکای کارگران شرکت واحد کردند. آنان حسینیه ای را در محل انجمن صنفی خبازان واقع در میدان حسن آباد گرفته و اقدام به برگزاری کلاس های آموزشی کردند. تعدادی از فعالین کارگری در این کلاسها آموزش های لازم را به رانندگان داده و به این طریق و رانندگان با برخی از مبارزات کارگران و فعالان کارگری در گذشته ، آشنا می شدند. در این کلاسها حقوق اولیه ی انسانی، بخش هایی از قانون اساسی، روابط کار، قانون کار و دانستنی های سندیکایی، سیاست های جهانی سازی و ... آموزش داده می شد. به رغم آنکه عوامل امنیتی به صورت نامحسوس در تمامی جلسه های هفتگی حضور داشتند، این فعالیت ها ادامه یافت. کارگران آموزش دیده با همکاران دیگرشان در خطوط ارتباط برقرار می کردند و در مورد حقوق و مطالبات عقب افتاده، حق مسکن و طرح طبقه بندی مشاغل صحبت می کردند و آموزش های لازم را در مورد بهداشت و ایمنی کار، جایگاه رانندگان در حمل و نقل و فواید داشتن تشکل و سندیکای کارگری به طور فردی به آنها می دادند. این ارتباطات به صورت چهره به چهره تا پایان سال 83 به صورت مستمر ادامه داشت، اما از ابتدای سال 84 شکل پی گیرانه و جدی تری به خود گرفت. از هر منطقه ی شرکت واحد یک نفر در هیئت مؤسس حضور داشت و هر کدام از آنان در مناطق خودشان به همراه کارگران آگاهی که قبلاً آموزش های لازم را دیده بودند، به صورت علنی در توقفگاه ها، پایانه ها، خطوط و سرویس های کارگری با همکاران شان در مورد مسائل صنفی گفت و گو می کردند. از ابتدای سال 84 به صورت علنی رانندگان به انجمن صنفی خبازان در میدان حسن آباد دعوت می شدند؛ روزهای جمعه جلسه برگزار

می‌شد و رانندگان از تمامی منطقه‌ها در آن شرکت می‌کردند و مشکلات کاری‌شان را مطرح می‌کردند. این جلسه‌ها اوایل با 50-60 نفر تشکیل می‌شد، اما به تدریج تعداد رانندگان بیشتر و بیشتر می‌شد. به دلیل کمبود جا، جلسه‌ها روزهای پنج‌شنبه و جمعه تشکیل می‌شد و روزهای عادی به صورت نوبتی هر روز یکی از اعضای هیأت‌مؤسس در حسینیه‌ی خبازان کشیک می‌ماند و نظرات رانندگان را می‌شنید و از آنان برای تشکیل سندیکا امضا می‌گرفت. در این جلسات فرصتی هم به شکل نوبتی به رانندگان داده می‌شد تا در مورد مسائل و مشکلات کاری‌شان و معضلات مناطق خودشان صحبت کنند.

یکی از فعالیت‌های هیئت‌مؤسس جمع‌آوری اخبار منطقه و خطوط با کمک خود رانندگان بود. هفته‌ای یک بار این گزارش‌ها توسط اعضای هیئت‌مؤسس بررسی می‌شد. مقاله‌های آموزشی و بولتن‌های آشنایی با قانون اساسی، حقوق کار، روابط کار و ایمنی کار تهیه و در اختیار کارگران قرار داده می‌شد. همچنین نامه‌های زیادی با امضای هیئت‌مؤسس در رابطه با مشکلات رانندگان، کارکنان، مناطق و شرکت واحد به مسئولین شرکت واحد، شورای شهر و وزارت کشور نوشته شد و درخواست شد که وضعیت رانندگان را از لحاظ حقوق و اجرای طرح طبقه‌بندی، کمک راننده و مسکن بهبود ببخشند، هر چند هیچ پاسخی به آنها داده نمی‌شد.

پس از ماه‌ها فعالیت مستمر و ارتباط چهره‌به‌چهره، تعداد زیادی از رانندگان درخواست تشکیل سندیکا کردند. امضاهای جمع‌آوری شده از کارگران به اداره‌ی کار تسلیم شد. به دنبال جدی شدن مساله تشکیل سندیکا، عوامل خانه‌ی کارگر و شوراهای اسلامی با همکاری مدیریت شرکت واحد و حراست و عوامل امنیتی، ترتیب حمله به محل سندیکای شرکت واحد را دادند. این حمله در تاریخ 19 شهریور 84 صورت گرفت و افرادی مانند حسن صادقی (رییس هیأت‌مدیره‌ی کانون عالی هماهنگی شوراهای اسلامی کار)، احمدی پنجکی (رییس هیأت‌مدیره‌ی کانون هماهنگی شوراهای اسلامی کار استان)، حسن فرجی (رییس هیأت‌مدیره‌ی کانون شهرستان ورامین) در آن شرکت داشتند. در این حمله چند نفر از فعالان سندیکایی زخمی شدند و هرچه در سندیکا بود به یغما رفت. این امر نه تنها سبب ترس رانندگان مصمم شرکت واحد نشد بلکه روند بازگشایی این سندیکا تسریع شد. اولین جلسه مجمع عمومی به دلیل به حد نصاب نرسیدن حاضران تشکیل نشد. سپس از طریق روزنامه و همچنین ارتباطات گسترده‌ای که با بخش‌هایی از رانندگان وجود داشت، بار دیگر تاریخ مجمع عمومی برای 19 خرداد اعلام شد.

این بار هیأت مؤسس از برای ثبت نام و کاندیداتوری هیأت مدیره سندیکا دعوت کرد. حدود 60 نفر در تمامی منطقه‌ها به عنوان کاندید ثبت نام کردند. اما روز انتخابات رانندگان حسینی‌هی خبازان را در محاصره نیروی انتظامی یافتند. در آن روز تعدادی از کارگران فعال دستگیر شدند، اما رانندگان با شنیدن این خبر در خیابان‌های اطراف حسینی‌هی راه‌پیمایی کردند و در میدان حسن‌آباد تجمع کردند. رانندگان خواستار آزادی همکاران خود و انجام انتخابات بودند. حوالی ظهر همه دستگیر شدگان آزاد و به جمع رانندگان در میدان حسن‌آباد پیوستند. نیروی انتظامی درخواست متفرق شدن داشت اما پافشاری و اصرار رانندگان باعث شد که مسئولان و نیروی انتظامی عقب‌نشینی کنند و با دستور شورای تأمین استان، شرایط برای انجام انتخابات فراهم شود. پس از برگزاری مجمع و تصویب اساسنامه، در حضور مأموران انتظامی و لباس‌شخصی و همچنین نماینده‌ی وزارت کار، رانندگان در دسته‌های 10 نفری وارد حسینی‌هی می‌شدند و نمایندگان خودشان را انتخاب و محل را ترک می‌کردند. پس از اتمام شمارش آرا، 19 نفر به عنوان هیئت‌مدیره و 2 نفر به عنوان بازرس انتخاب شدند و پس از استراحت کوتاه نیم‌ساعته، اولین جلسه‌ی هیأت‌مدیره برگزار شد.

پس از تشکیل هیئت‌مدیره و انتخابات داخلی و مشخص شدن کمیسیون‌ها، فعالیت و کار اعضا متشکل‌تر و رسمی‌تر شد. جلسه‌های آموزشی هفتگی و جلسات هیئت‌مدیره برگزار می‌شد. اعضای سندیکا پی‌گیر مشکلات رانندگان در مناطق و خطوط بودند و هر هفته گزارشی از یک منطقه در هیأت‌مدیره مطرح می‌شد و در این جلسه‌های هفتگی به سؤالات رانندگان در مورد مشکلات کاری از جمله وضعیت اتوبوس، مرخصی، تعمیرگاه، برخورد کنترل خطوط با رانندگان و ... پاسخ داده می‌شد.

هیأت‌مدیره‌ی سندیکا هر هفته گزارشی از نمایندگان مناطق دریافت می‌کرد و در جلسه‌های خود حرف‌ها و درد دل‌های رانندگان را می‌شنید و ضبط می‌کرد و بعد از بررسی آن‌ها، با مسئولان شرکت واحد گفت‌وگو می‌کرد و در صورت عمل نکردن با شورای شهر و وزارت کشور مکاتبه و مسائل، مشکلات و درخواست‌های رانندگان را اعلام می‌کرد. عدم رسیدگی به خواسته‌های کارگران سبب شد که آنان برای دستیابی به خواسته‌ها و حل مشکلاتشان به اعتصاب متوسل شوند. اولین اعتراض روشن کردن چراغ‌های اتوبوس‌ها در تاریخ 16 مهر 84 بود. در جریان این حرکت، در روزی آفتابی تمام چراغ‌های اتوبوس‌ها در سطح شهر تهران روشن شد که در جامعه بازتاب داشت و چند نفر از اعضای هیئت‌مدیره در همان روز در دفتر رئیس‌جمهوری حاضر شدند و مشکلات رانندگان را مطرح

کردند. بی توجهی به این خواسته ها و اعتراض رانندگان، دومین اعتراض با فاصله‌ی پانزده روز به شکل نگرفتن بلیط از شهروندان شکل گرفت. تا دی‌ماه 84 نه تنها مشکلی از دوش کارگران برداشته نشد بلکه تعداد دیگری از اعضای هیئت‌مدیره نیز بازداشت شدند. این بی‌توجهی‌ها به خواسته‌های کارگران و بازداشت‌ها سبب شد تا بخش‌هایی از رانندگان در مجمع‌های هفته‌گی تقاضای اعتصاب کنند. البته درون هیئت‌مدیره برای شروع اعتصاب اختلاف بود و اکثریت عقیده داشتند که برای اعتصاب آموزش و آگاهی کافی وجود ندارد و نباید اعتصاب کرد. سندیکا به این منظور اطلاعیه‌ی آموزش اعتصاب منتشر کرد اما به محض این‌که اطلاعیه به دست رانندگان رسید، رئیس هیئت‌مدیره، منصور اسالو، و چندین نفر از اعضای هیئت‌مدیره دستگیر شدند. این بازداشت‌ها سبب شد که کارگران رسماً و با اصرار از سندیکا بخواهند اعتصاب انجام شود و در حقیقت اعتصاب با فشار بدنه‌ی کارگری شکل گرفت. تعدادی از اعضای هیئت‌مدیره که هنوز بازداشت نشده بودند با صدور اطلاعیه‌ای، روز 4 دی‌ماه 1384 را روز اعتصاب اعلام کردند که پس از آن باز هم تعداد دیگری از اعضای هیئت‌مدیره و اعضای سندیکا بازداشت شدند. این اعتصاب که برای گرفتن مطالباتی از جمله افزایش دستمزد، اجرای طرح طبقه‌بندی مشاغل، دریافت بن کارگری، ایجاد امکانات بهداشتی، رفاهی و ورزشی و . . . بود، خواسته‌ی دیگری نیز داشت که آزادی اعضای بازداشت شده‌ی هیئت‌مدیره و سندیکا بود. هر یک از اعضای هیئت‌مدیره، مأمور مناطق خودشان بودند و موظف بودند اول صبح و زودتر از رانندگان در منطقه حضور داشته باشند و رانندگان را دعوت به اعتصاب کنند. یکی از اعضای هیئت‌مدیره در مورد روز اعتصاب چنین می‌گوید: «من هم مسئول منطقه‌ای بودم و صبح زود و جلوتر از دیگر رانندگان به همراه یکی از دوستان در آن منطقه حاضر شدم. جلوی منطقه پر از مأموران انتظامی و لباس‌شخصی بود. تعدادی از رانندگان تعرفه‌های خودشان را گرفته بودند اما به طرف اتوبوس‌هایشان نرفته بودند و منتظر بودند. بعد از مدتی همه‌ی رانندگان رسیدند و اعلام شد که هیچ‌کس اتوبوس را از منطقه خارج نکند تا با همکاران مناطق دیگر هماهنگ باشند. تعداد دیگری از رانندگان فعال دستگیر شدند. منطقه‌ی 4 تا ساعت 11 بسته شده بود و تنها پس از درگیری توانسته بودند آن را باز کنند. فعالان اعتصاب در منطقه‌ی 5 (توقفگاه 17 شهریور) بازداشت شده بودند و به کلانتری منتقل شده بودند، اما کارگران اعتصابی خواهان آزادی آنها شده بودند و به همین دلیل مأموران وحشتزده ساعت 8 صبح آنها را به منطقه بازگردانده بودند. در این منطقه با همکاری دوستانی که از منطقه‌ی 4 آمده بودند، توانستند اعتصاب را تا ساعت 12:30 ظهر نگه

دارند. اما کانون اعتصاب منطقه‌ی 6 بود که یکی از بزرگ‌ترین مناطق اتوبوسرانی تهران به شمار می‌رفت؛ رانندگان از مناطق دیگر که اعتصابشان شکسته شده بود به آنجا رفته بودند و حتی برخی خانواده‌های خود را نیز آورده بودند که آنان نیز از خروج اتوبوس‌ها جلوگیری می‌کردند. ابراهیم مددی که همان روز از زندان آزاد شده بود نیز در آنجا حضور پیدا کرد. نیمه‌های شب بود که خبر داده بودند شهردار تهران در جمع کارگران اعتصابی حاضر خواهد شد. حضور او در منطقه 6 اتوبوسرانی برای شکستن اعتصاب بود. در چند روز بعد رانندگان بازداشت شده به تدریج آزاد شدند. شهردار هم با هیئت‌مدیره‌ی سندیکا جلساتی گذاشت و قول همکاری داد. پس از گذشت چند هفته نه اسالو آزاد نشد و نه مسئولان چراغ سبزی به خواسته‌های رانندگان نشان دادند.

شهردار ترتیب ملاقاتی را با کل رانندگان در استادیوم 12 هزار نفری آزادی داد تا شاید موفق شوند رانندگان را از همکاری با سندیکایشان منصرف کنند. بیش از 8 هزار نفر از رانندگان در این گردهمایی شرکت کردند. تمام مسئولان شرکت واحد از جمله مدیر عامل شرکت واحد به این محل آمده بودند. خانواده‌ی اسالو هم آمده بود تا شاید بتوانند قول آزادی اسالو را از شهردار بگیرند. شهردار تهران در سخنرانی خود ضمن دادن وعده‌ی رسیدگی به مشکلات رانندگان، سعی داشت کارگران را قانع کند تا با سندیکای کارگران شرکت واحد همکاری نکنند. این صحبت‌ها خشم رانندگان را برافروخت و رانندگان شعارهایی برای آزادی اسالو و حمایت از سندیکا دادند. آنان شعار «قالیباف اعتصاب یادت نره» را سر می‌دادند.

پس از آن دیگر به اعضای سندیکا در شهرداری اجازه‌ی ملاقات نمی‌دادند و مدیر عامل وقت هم که به تازگی عوض شده بود از ملاقات با اعضای هیئت‌مدیره امتناع می‌ورزید و همان حرف‌های رئیس قبلی مبنی بر این‌که «من سندیکا را به رسمیت نمی‌شناسم» و «شخصاً به خواسته‌های کارگران رسیدگی می‌کنم» را تحویل نمایندگان سندیکا داد. این گونه بود که تصمیم به انجام اعتصاب دوم گرفته شد. به محض توزیع اطلاعیه‌ی اعتصاب از طرف سندیکا، از سوی شهردار و مدیرعامل شرکت واحد قرار ملاقاتی با اعضای هیئت‌مدیره‌ی سندیکا و در محل دفتر مدیر عامل اتوبوسرانی گذاشته شد که از طرف سندیکا مددی، رضوی و سلیمی به محل مذاکره رفتند. تا روز اعتصاب دوم یعنی 8 بهمن 84، یک هفته وقت باقی بود و این زمان برای آن گذاشته شد که اعضای هیئت‌مدیره فکر می‌کردند شاید بتوان در این مدت امتیازی برای کارگران گرفت و

در این صورت اعتصاب متوقف شود. مذاکره در حضور عوامل حراست شهرداری، نماینده شهردار، مدیر عامل شرکت واحد و حراست شرکت واحد از ساعت 2 ظهر شروع شد و تا حدود 9 شب ادامه داشت که طرفهای مقابل اعضای سندیکا حاضر به دادن هیچ امتیازی جهت شکستن اعتصاب نشدند و تسلیم وعده‌های سر خرمن همیشگی نشدند!

بلافاصله پس از پایان مذاکره، از طرف وزارت اطلاعات تمام اعضای سندیکا احضار شدند و پس از بازجویی چندین ساعته در دادگاه انقلاب که تا ده شب ادامه داشت، تعداد زیادی از آنان به بند 209 زندان اوین منتقل شدند با این وجود اعتصاب در همان ساعات اولیه شکل گرفت و بخشهایی از شهر تحت تأثیر اعتصاب رانندگان قرار گرفت. در روز اعتصاب صدها نفر از رانندگان دستگیر شدند و روانه زندان اوین شدند. بیش از سیصد نفر در همان روزهای اولیه پس از اعتصاب از کار بی‌کار شدند. به مرور تا مدت ششماه اکثریت کارگران اخراجی به جز 45 نفر به سر کار خود بازگشتند و اعضای سندیکا هم هر کدام بعد از چندین ماه با قرارهای وثیقه‌ی صد میلیونی از زندان آزاد شدند و دارای پرونده‌های در انتظار دادگاه شدند یکی از اعضای هیئت مدیره می‌گوید: «اگر تخمینی بخواهم بگویم از سال 84 تا امروز بیش از 400 بار اعضای هیئت‌مدیره و فعالان سندیکای شرکت واحد بازداشتی داشته و ده‌ها پرونده‌ی محکومیت به خاطر فعالیت سندیکایی ایجاد شده است.

از آن پس هم فعالیت‌های سندیکا با افت و خیزهایی ادامه یافته است. تعداد زیادی از رانندگان در این رابطه بازداشت شده و حبس کشیدند اما این فعالیت‌ها بی نتیجه نبوده است. وضعیت رفاهی رانندگان شرکت واحد بهتر از قبل شده و ...

برگرفته از:

کانون مدافعان حقوق کارگر

www.kanoonm.com

[1] - اوایل دهه سی، دو بنگاه حمل و نقل درون شهری با هم در رقابت بودند، با نام‌های اتو توکل متعلق به حاج آقا توکل و اتو

واحد متعلق به حاج آقا واحد. در دوران دکتر مصدق قرار بود طرحی اجرایی گردد که سرویس حمل و نقل شهری با مدیریت دولتی در تهران راه اندازی شود. در سال ۱۳۳۵ حاج آقا واحد توانست رقیب را از میدان بدر کرده و امتیاز تنها سرویس حمل و نقل درون شهری را به خود اختصاص دهد، و قرار شد اتو توکل هم سرویس حمل و نقل حومه تهران را پوشش دهد.

[2] - پیام سندیکا شماره 41