

پشت پرده اعتصاب حمل و نقل نیویورک

آنچه اتفاق افتاد و نیافتاد

استیون دانز

برگردان: بینا داراب زند

نهم بهمن ماه هشتاد و پنج

صبح زود بیستم دسامبر ۲۰۰۵، اتحادیه کارگران حمل و نقل TWU منطقه صد، به نمایندگی از سی و سه هزار کارگرمتر و اتوبوسرانی شهر نیویورک، اعلام اعتصاب کرد. هنگامی که خورشید بالا آمد، از حمل و نقل عمومی هیچ خبری نبود و میلیون ها نفر از اهالی نیویورک یا با پای پیاده، یا از طریق همسفر شدن با دارندگان ماشین سواری و یا با دوچرخه، طی طریق کردند و یا در خانه ماندند.

اعتصاب کارگران خدمات عمومی در نیویورک غیر قانونی است. پس چرا اتحادیه پرداخت میلیون ها دلار جریمه را، علیه خود و هر یک از اعضایش، برای اعلام یک اعتصاب به خطر انداخت؟ چرا اعضای این اتحادیه در حله اول قرارداد پیشنهادی را رد کردند، اما دوباره به آن رضایت دادند.

اعتصاب رسماً به دلیل اعلام "شرکت حمل و نقل شهری" MTA مبنی بر بالا بردن نرخ کسری به صندوق بازنشستگی، از حقوق کارگرانی که قرار بود در آینده استخدام شوند آغاز گشت. مدیریت خواستار این اضافه کسری شد. چرا که سی میلیون دلار دیگر تا زمان سررسید قرارداد، صرفه جویی میکرد. علیرغم این که دارای یک میلیارد دلار مازاد موجودی در این صندوق بود. این نشان میدهد که چگونه کارفرمایان از موجودی صندوق های بازنشستگی در اقتصاد استفاده می کنند و هزینه ها آن را از دوش خود برداشته و به دوش کارگران می گذارند. رئیس اتحادیه در منطقه صد، راجر توسینت Roger Toussaint، صراحتاً اعلام نمود که حاضر به پذیرش این پیشنهاد نیست. به زبان خودش "حاضر نیست پشت کسانی که هنوز به دنیا نیآمده اند را خالی کند."

این که درخواست مدیریت برای اضافه کردن کسری از حقوق کارگران آینده جهت برنامه بازنشستگی، نقش ماشه اعتصاب را بازی کرد، قابل قبول است. اما توضیح کافی و موجهی برای وقوع اعتصاب نیست.

منطقه صد در دسامبر گذشته اعتصاب کرد، برای این که در سال های ۱۹۹۹ و ۲۰۰۲ اعتصاب نکرده بود! مشخصه مبارزات برای هر دو قرارداد ۱۹۹۹ و ۲۰۰۲، بسیج عمومی اعضای منطقه صد تا مرز اعتصاب بود. در هر دو مبارزه، تظاهرات های بیش از ده هزار نفره در مقابل دفتر "شرکت حمل و نقل شهری" برپا شده بود. در هر دو مبارزات، شاهد جلسات عمومی اعضای مشتاق به اعتصاب بودیم. در هر دو سال، همه شاهد بودند که چگونه شهرداران وقت شهر نیویورک (گالیانی در ۱۹۹۹ و بلومبرگ در ۲۰۰۲) برای جلوگیری از اعتصاب به دادگاه رفته و حکم گرفتند که هرکسی که در اعتصاب شرکت کند، محکوم به پرداخت جریمه ای معادل با بیست و پنج هزار دلار خواهد شد و جریمه اتحادیه نیز برابر با یک میلیون دلار در هر روز از اعتصاب خواهد بود. هم چنین،

در هر دو دوره، معامله در آخرین روز انقضای قرارداد، جوش خورد. و باز هم در هر دو واقعه، توافقات پیشنهادی، علیرغم مخالفت های برخی از مسئولین و فعالان اتحادیه، به نسبت دو به یک تصویب گشت.

در سال ۱۹۹۹، بسیج عمومی اعضاء بوسیله فعالین معمولی و رهبران رده پایین اتحادیه، در مخالفت با رهبری منطقه، ویلیام جیمز، صورت پذیرفت. علیرغم این که قرارداد مذاکره شده توسط ویلیام جیمز به تصویب اعضاء رسید، اما، عدم موفقیت او در پیشبرد مبارزه ای جانانه، سرنوشت او را رقم زد. در انتخاباتی که درسامبر ۲۰۰۰ صورت پذیرفت، در مبارزه ای سه جانبه، جیمز در مقام سوم قرار گرفت و کاندیدای "جهت گیری نوین"، راجر توسینت، با شصت در صد آرا انتخاب شد. در سال ۲۰۰۲، مبارزه به وسیله توسینت رهبری شد.

مبارزه برای قرارداد ۲۰۰۵

از زمان انتخابات تا سال ۲۰۰۵، توسینت زیر فشار قرار داشت تا مذاکره را برای قراردادی که به وضوح پیروزی اعضایش را نشان دهد، به پیش ببرد. در این میان، توافقات بدست آمده در سال ۲۰۰۲ مورد انتقادات قابل ملاحظه ای قرار گرفته بود. هزینه های روبه تزاید معاش از میزان ارتقاء درآمدها پیشی گرفته و تمامی وعده های مدیریت نسبت به رفتار بهتر با کارگران، تو خالی از آب در آمده بود. با این که او در سال ۲۰۰۳ مجدداً انتخاب شد، اما، سه نفر از چهار نفر از معاونانش که در گروه توسینت بودند، رای نیاوردند. از آنجایی که اعضاء اتحادیه خواهان ضربه زدن به مدیریت "شرکت" ... بودند، نسبت به رهبری توسینت در پیشبرد چنین مبارزه ای تردید داشتند.

در سال ۲۰۰۵، آن بسیج همه جانبه ای که در مبارزات قراردادهای ۱۹۹۹ و ۲۰۰۲، مشخصه ی مرکزی را تشکیل می داد، خبری نبود. رهبری اتحادیه تشویق می کرد که اعضایش برای بالا بردن تعداد شرکت کنندگان در جلسات فرهنگی ای که در مقر اتحادیه، در شهر آلبانی، تشکیل می شد به رایزنی بپردازند تا از این طریق بتوانند آمادگی ایشان را برای مبارزه بسنجند.

در پائیز، منطقه، عملیات معروف به "سه شنبه ها" را آغاز کرد. در این روزها قرار بود که اعضاء با پیراهن های اتحادیه بر سر کار خود حاضر شوند و در ساعات نهار، بیرون پایانه ها و کارگاه ها، صف اعتراضی تشکیل دهند. این اقدامات در چند ناحیه روحیه ها را بالا برد، اما از راهپیمایی های ده هزار نفره و تظاهرات های سال های گذشته خیلی فاصله داشت. بر خلاف عقب گرد رهبری اتحادیه، اعضا به شکل فزاینده ای مصمم می شدند که در آن سال قرارداد خوبی به دست آورند.

با نزدیکتر شدن موعد جلسه ی عمومی درسامبر ۲۰۰۴، فعالین اتحادیه از رهبران منطقه صد خواستند که صراحتاً و علناً به اعضاء اعلام کنند که امکان یک اعتصاب می رود و آنها را تشویق کنند که صندوق های اعتصاب خود را با پس انداز کردن حداقل بیست دلار در هفته آماده سازند. هم چنین، از مأموران و مهمانداران قطارها خواسته شود تا به اجرای دقیق مقررات عملیاتی و ایمنی بپردازند. سر گروه های صف اعتصاب مشخص شوند و تعلیمات لازم را برای پیشبرد صف ها به آنها داده شود.

موضع سرسختانه مدیریت "شرکت حمل و نقل شهری" MTA در تابستان

"شرکت حمل و نقل شهری" MTA با اعلام این نکته که علیرغم دارا بودن ذخیره ای برابر با یک میلیارد دلار،

آمادگی تخصیص بخشی از آن را برای بالا بردن دستمزدها و مزایا ندارد، نشان داد که خیال دارد (در مذاکرات آتی) موضع سرسختانه ای را اتخاذ کند. این موضع متکبرانه، در میان کارگران، این باور را که با آنها به درستی برخورد می شود و در قیاس با کارگران بخش های دیگر، برای کار برابر، دستمزد کمتری دریافت می کنند را تقویت کرد. چرا که نیروی کار حمل و نقل شهری، اکثراً از آمریکایی های آفریقایی تبار و لاتینی ها شکل می گیرد که اکثریت مشتریان ایشان نیز از رنگین پوستان هستند.

فعالین کارگران عملیاتی مترو همکاران خود را به اجرای سرسختانه مقررات عملیاتی و ایمنی تشویق کردند تا حدودی، رفت و آمد قطارها را آهسته تر سازند. هم چنین در مباحثات مربوط به چگونگی اجتناب از تکرار وقایع سال ۲۰۰۲، حمایت از موضع اساسی "عدم عقب نشینی" را در پیش گرفتند. وقتی که تاریخ انقضاء قرارداد نزدیک شد، اعضای اتحادیه، برای دستیابی به یک قرارداد عادلانه، سوگندنامه ای را آماده و امضاء کردند که در آن قید شده بود: "من از تلاش منطقه صد برای دستیابی به قراردادی که هر گونه تقاضای "شرکت حمل و نقل شهری" را برای باز پس گیری حقوق و مزایا رد می کند، حمایت می کنم. من سوگند می خورم که به هر پیشنهادی که حمل بر "عقب نشینی" باشد، رأی منفی می دهم." این سوگند نامه قرار بود در روز پانزدهم دسامبر - تاریخ انقضاء قرارداد - به مسئولان ارشد منطقه صد تسلیم شود. اعضای اتحادیه آن چنان از این سوگند نامه استقبال کردند که می شد گفت آن را در هوا قاپیدند.

در جلسه عمومی دهم دسامبر، توسینت از تقاضای "عدم عقب نشینی" حمایت کرد، اما، در همان حال به مسئولان ارشد اتحادیه دستور داد تا از ابراز بیش از اندازه اشتیاق اعضای جلوگیری به عمل آورند. آنها از ورود هر گونه مطبوعه ی غیر مجاز و یا پلاکاردهایی که مضمون محکوم کردن "شرکت حمل و نقل شهری" بر آنها نقش بسته بود، و بر موضع "عدم عقب نشینی" اصرار می ورزید، جلوگیری کردند. هنگامی که توسینت در صحبت های خود تأکید کرد که "ضرب العجل، ضرب العجل است!" و از اعضای خواست که اگر تا نیمه شب پانزدهم دسامبر بر سر قرارداد به توافق نرسیدند، او اختیار اعلام اعتصاب را داشته باشد، کلیه حاضرین فریاد تأیید بر آوردند.

اما "ضرب العجل، ضرب العجل" نبود! در روز پانزدهم دسامبر، "شرکت حمل و نقل شهری" خواسته خود مبنی بر بالا بردن سن و سال های خدمت برای دریافت حقوق بازنشستگی را بر روی میز گذاشت. توسینت مؤکدانه با آن مخالفت کرد، اما برای این که مذاکرات رسیدن به قرار داد ادامه پیدا کند، حاضر شد ضرب العجل را تا نوزدهم دسامبر به تعویق اندازد. هنگام رسیدن به تاریخ ضرب العجل جدید، "شرکت..." در پیشنهاد نهایی خود، تغییرات اساسی ای داده بود. آنها دیگر تقاضای کار بیشتر و بازنشستگی دیرتر را برای کارگران جدید، مطرح نمی کردند، بلکه می گفتند که استخدامی های جدید، مبلغ بیشتری را به صندوق بازنشستگی بپردازند. یعنی در عوض دو درصدی که کارگران کنونی می پرداختند، آنها شش درصد بپردازند.

آغاز اعتصاب

توسینت در میان مدیریتی مصر بر خواسته هایش و نیروهای اتحادیه، که حاضر به قبول هیچ شکلی از عقب نشینی نبودند و در عین حال قرارداد خوبی می خواستند، قرار گرفته بود. همان طور که بعد ها اذعان کرد، نظرسنجی اعضای او را متقاعد ساخته بود که آنها آماده گی پذیرفتن قراردادی که از درون یک اعتصاب بیرون نیامده باشد را نداشتند.

جو حاکم میان اعضا، حق قبول قراردادی که بوی عقب نشینی را می داد از توسینت گرفته بود. او که پس از عدم موفقیت ویلی جیمز در رهبری مبارزه دلخواه اعضایش، انتخاب شده بود، می دانست آنها باید متقاعد شوند که او هر چه از دستش برمی آمده و امکان داشته، انجام داده است. از جمله، اعلام یک اعتصاب! برای این که نشان دهد قراردادی را که به دست آورده نتیجه یک مبارزه واقعی بوده است. بنابراین، در تاریخ بیستم دسامبر، هیئت اجرایی منطقه صد اعلام اعتصاب کرد. اعتصابی که اعلام داشته بود حاضر به قبول پایین آوردن دریافتی خالص نسل های بعدی کارگران نیست!

اعتصاب صد درصد مؤثر بود. هیچ قطار مترو و یا اتوبوس شهری از جایش تکان نخورد. کارگران حمل و نقل به خود و به رهبری شان افتخار می کردند. بالاخره آنها به مدیریت "نه" گفته بودند و این پاسخ را با نمایش قدرتی که همیشه می دانستند که دارند، نشان دادند. اما در صف های اعتصاب کاملاً واضح بود دلایلی را که توسینت برای اعتصاب ذکر کرده بود، آنهایی نبودند که اکثریت اعتصابیون خواهانش بودند. بر روی پلاکاردها، بازدار "شرکت..." از اضافه کردن کسری حقوق کارگران آتی برای صندوق بازنشستگی قید گشته بود. اما، این چیزی نبود که آنها در ماه های قبل از انقضاء قرارداد درباره اش صحبت کرده و به گردش جمع شده بودند. از دید اکثر اعتصابیون، این اعتصاب، پاسخ به سال ها آزار و اذیت کارگران توسط "شرکت.." بود. این اعتصاب راجع به ایستادگی در مقابل بی احترامی و دستمزد و مزایای پایین تری بود که با انگیزه های نژاد پرستانه، در مقایسه با کارگران و نیروی کار قطارهای راه آهن که عمدتاً سفید پوست بودند، به آنها پرداخت می شد. این اعتصاب، حکم ضربه متقابل را داشت. هم چنین، برای کارگران، این اعتصاب برای کسب قرارداد خوبی بود که حقوق و مزایای بهتری برایشان داشت. در حالی که چیزی از آنها پس گرفته نشود. متأسفانه، اهداف توسینت این چیزها نبود. برای او، هدف از این اعتصاب، رسیدن به قراردادی بود که بدون اعتصاب، به تصویب کارگران نمی رسید و انتخاب مجددش را تضمین نمی کرد.

استواری منطقه صد در برابر فشارهایی که بر ایشان وارد می آمد، مخالفت های قابل تأملی را برانگیخته بود. آنها هدف حملات آتشین شهردار بلومبرگ، فرماندار پاتکی، و رسانه های مزدور شرکت ها قرار گرفته بودند. علیرغم این حملات، نظرسنجی ای که در روز دوم اعتصاب به عمل آمده بود، نشان داد که پنجاه و چهار درصد از نیویورکی ها از اقدام اتحادیه حمایت می کردند. اما، رهبران دیگر اتحادیه های شهر نیویورک، که در گرد هم آیی های قبل از اعتصاب، "حمایت های بی دریغ" خود را اعلام نموده بودند، کنار کشیدند و به توسینت فشار می آوردند که بدون رسیدن به نتیجه، اعتصاب را خاتمه دهد. اتحادیه ی بین المللی کارگران حمل و نقل TWU، نه تنها مخالف اعتصاب بود، بلکه فعالانه در تخریب آن تلاش کرد. مایک ا. بریایان، رئیس TWU برای فرار از جریمه شدن، علناً و درملاء عام از منطقه صد خواست تا اعتصاب را رها کرده و به سرکار بازگردند.

با این که در سال های ۱۹۹۹ و ۲۰۰۲ نیز حملات و خیانت های مشابهی صورت پذیرفته بود، اما بنظر می آمد که رهبری منطقه صد آمادگی برخورد با آنها را ندارد. آنها در مقابل حملات مدیریت، برای حفظ دارایی های اتحادیه و یا گسترده تر کردن اعتصاب، عکس العمل قاطعانه ای از خود نشان ندادند. بطور مثال، هنگامی که اعتصابیون درخواست کردند که پیش قراولانی از صف اعتصاب به محله شمالی شهرویا به پایانه راه آهن لانگ آیلند که بخشی از ساختار "شرکت حمل و نقل شهری" بود، بروند، رهبران اتحادیه با آن مخالفت کرده و اقدامی به عمل نیاوردند.

فقدان آمادگی لازم، گزینه های توسینت و نهایتاً، موفقیت های اعتصاب را محدود کرد. با این حال دارای جنبه های مثبتی هم بود. در قسمت هایی از منطقه، سرپرستان صف اعتصاب تعیین نشده و تعلیمات لازم را ندیده بودند. مثلاً در بخش مترو، در همان روز انقضاء قرارداد، یعنی پانزدهم دسامبر، با برخی از اعضاء تماس گرفتند و از آنها خواستند تا سرپرستی صف های اعتصاب را بپذیرند. با این اوصاف، صف های اعتصابیون تشکیل شد و پلاکاردها بالا رفت. پیش کاران اتحادیه و برخی از اعضاء، بصورت داوطلبانه، صف ها را تشکیل داده و به آنها رسیدگی می کردند. آنها با برقراری تماس های دوستانه با دیگر محلات، درباره ی چگونگی مؤثرتر کردن اعتصاب تبادل نظر می کردند. در محله برانکس، گروه هایی از اعتصابیون را برای تشکیل صف های اعتصابی به مقابل توقفگاه های شمال شهر اعزام کرده بودند. در صف ها، اعضای محلات و بخش های مختلف، در سرما، در کنار هم قرار گرفته و درباره اتحادیه و اعتصاب و مفادی که مایل بودند در قرارداد جدید ببینند، با یک دیگر بحث و گفتگو می کردند. در منطقه صد، تنها یک بار در سال جلسه فراگیری که تمامی محلات را در بر می گرفت، برگزار می شد که در آن، اعضاء حق صحبت نداشتند. پس این تبادل نظری که در صف های اعتصاب صورت می پذیرفت، بمثابه فرصت خارق العاده ای بود که تمامی اعضاء منطقه را، بدون در نظر گرفتن عناوین و بخش های مختلف به هم پیوند می داد.

چرا اعتصاب پایان گرفت؟

اعتصاب به مدت شصت ساعت ادامه داشت. در روز سوم، بیست و دوم دسامبر، هیئت اجرایی بدون این که به توافق جدیدی دست یابد، به پایان اعتصاب رأی داد. با این که تعدادی از اعضای منطقه صد از پایان یافتن اعتصاب نفس راحتی کشیدند. اما، بسیاری از این واقعیت که اتحادیه "عقب نشینی" کرده است، منزجر شدند. آنها با اکراه به سر کار خود بازگشتند و نسبت به آنچه در درون مذاکرات می گذشت، ابراز نگرانی می کردند. بخصوص این نگرانی ها زمانی افزایش یافت که در رفتار توسینت علائمی دیدند که اگر صاحب اختیاران "شرکت..." در مورد "حقوق بازنشستگی" از خود انعطاف نشان می دادند، او حاضر بود در مورد پرداخت کارگران به "برنامه درمانی" معامله کند.

نگرانی اعضاء اتحادیه موجه بود. هنگامی که ایشان در صبح بیست و هشتم دسامبر از خواب بیدار شدند و فهمیدند که توسینت با چه مواردی توافق کرده و کمیته اجرایی نیز بر روی این توافقات صحه گذاشته است، هزاران کارگر به آن اعتراض کرده و می گفتند که اینها مواردی نبوده که آنها به خاطرش اعتصاب کردند. در برابر عقب نشینی "شرکت حمل و نقل شهری" در زمینه تغییرات ساختار حقوق بازنشستگی، توسینت پذیرفته بود که برای اولین بار، کارگران برای برنامه ی درمانی مبلغی پرداخت کنند. "شرکت..." به دنبال این بود که بخشی از هزینه های بازنشستگی را بردوش کارگران بیاندازد، و توسینت این را نپذیرفته بود. اما برای کارفرمایان چه تفاوتی می کرد که کدام بخش از هزینه ها را کارگران پرداخت کنند؟ توسینت با انتقال بخشی از هزینه های بیمه درمانی به کارگران توافق کرده بود. علاوه بر این، نتوانسته بود بخشی از حقوق کارگران را که تورم بلعیده بود زنده سازد. و مهمتر آن که، اهرمی را که تاریخ انقضای قرارداد - در دوران تعطیلات و فصل خرید کریسمس - در اختیارشان گذاشته بود،

با توافق به تمدید ضرب العجل تا اواسط ژانویه، از دست داده بود. مسئولین اتحادیه ادعا می کردند که از ۱/۵ درصد پرداخت حق بیمه درمانی توسط کارگران، نمی توان به عنوان "عقب نشینی" سخن گفت، چرا که این مبلغ به برنامه جدید بیمه درمانی برای بازنشستگان پرداخت می شد. اما هرگز توضیح ندادند که چرا کارگران باید یکصد میلیون دلار برای برنامه درمانی ای پرداخت کنند که قرار است فقط سی و یک میلیون دلار برای "شرکت..." هزینه داشته باشد؟

مبارزه برای رأی منفی

"کمپین رأی منفی" به قرارداد، با عجله سازمان یافت و ادعا کرد که این قرارداد به اعتصابش نمی ارزید. مخالفین قرارداد، با اشاره به پرداخت بیمه درمانی اظهار می داشتند که جایگزین کردن یک "عقب نشینی" با "عقب نشینی" دیگر، آن چیزی نبود که برایش اعتصاب کردند. در مقابل، مدیریت نیز سعی کرد این گونه نشان دهد که طرفداری از حقانیت اعتصاب برابر با دادن رأی مثبت به قرارداد است. آنها امیدوار بودند اعضای که به اعتصابشان افتخار می کنند، قرارداد را تأیید کنند. اما، اتخاذ چنین سیاستی، اعضای که هنگام راه رفتن در صف های اعتصابی به عمل شان افتخار میکردند را به تردید و داشت که نکند با حمایت از اعتصاب، مرتکب حماقت شده باشند. جالب اینجاست! همان اعتصابی که توسینت برای قبولاندن یک قرارداد پیش و پا افتاده اعلام کرده بود، اینک مانع تصویب آن توسط اعضاء می شد. اعضای که هنگام قدم بر داشتن در صفوف اعتصاب، به قدرت خود در فلج کردن شهر نیویورک پی برده بودند. آنها از این که توانسته بودند بدون هیچ آموزش و راهنمایی ای از طرف اتحادیه، صفوف اعتصاب را راه اندازی کرده و به آنان رسیدگی نمایند، احساس اعتماد به نفس میکردند. آنها نمی توانستند قبول کنند که با چنان قدرتی که از خود نشان داده بودند، چرا باید به چنین "عقب نشینی" ای در قراردادهای خود تن دهند. پس از مبارزه ای شدید بین دو طرف، قرارداد با رأی بسیار نزدیک ۱۱۲۲۷ موافق در برابر ۱۱۲۳۴ مخالف، رد شد. اتحادیه های رانندگان قطارها، بلیط فروشان مستقر در قطار، کارگران ریلی (که توسینت قبل از انتخاب شدن به عنوان رئیس منطقه، سخنگوی شان بود) و فروشندگان بلیط در ایستگاه ها و نظافت چیان به قرارداد رأی منفی دادند. اتحادیه هایی که تعداد زیادی از آمریکایی های آفریقایی تبار با اکثریت لاتینی ها را در بر می گرفتند. همان اشخاصی که در سال ۲۰۰۰، پشتیبان "جهت گیری نوین" بودند و در سال ۲۰۰۳ از انتخاب مجدد توسینت حمایت کردند. با رد شدن قرارداد، مخالفین خواهان برگزاری یک جلسه عمومی اضطراری شدند تا مبارزه خود را برای بدست آوردن قرارداد بهتری تجدید کنند. آنها برای ایجاد "کمیته بسیج" که بتواند تمامی منطقه را برای از سر گیری اعتصاب احتمالی هماهنگ کند، اصرار ورزیدند. آنها هم چنین درخواست کردند تا مذاکرات از سر گرفته شود و تعداد شرکت کنندگان در کمیته مذاکره کننده نیز افزایش یابد. در مقابل، رهبری اتحادیه نیز به اعضایش هشدار داد که مراقب انتظارات خود باشند. توسینت و گروهش، به جای پذیرفتن تصمیم اعضاء و تأمل برای یافتن راه های تجدید مبارزه، شکایت داشتند که مخالفان قرارداد درباره محتوای آن دروغ می گویند. و این که اعضاء اتحادیه موفق به درک مفاد آن نشده اند. مرتبا اعضاء را تهدید می کردند که با این اوصاف، اینک، قرارداد از طریق "حکمیت"، واجب الاجرا خواهد بود.

به علت نزدیکی نتایج رأی گیری، برخی از مفسران مطبوعاتی و ناظران وقایع، توصیه می کردند که رأی گیری تکرار شود. توسینت در حله اول با این پیشنهاد مخالفت کرد. اما، پس از دو ماه، هنگامی که مسئولان اتحادیه صراحتاً عدم آمادگی خود را جهت تجدید مبارزه اعلام داشتند، توسینت، در چهاردهم مارس اعلام نمود که یک بار دیگر برای تأیید همان موافقت نامه رأی گیری خواهد کرد... اما، پیتر کالیکاو، رئیس هیئت مدیره ی "شرکت حمل و نقل شهری" اعلام داشت که قرارداد پیشنهادی را مجدداً روی میز مذاکره قرار نخواهد داد و این مسئله باید از طریق "حکمیت" حل شود. با در نظر گرفتن این واقعیت که توسینت نیز حاضر نبود برای قرارداد بهتری به میز مذاکره بازگردد، در مرحله ی دوم رأی گیری، اکثریت قاطع ۱۴۷۱۶ رأی موافق در برابر ۵۸۷۷ رأی مخالف، قرارداد به تصویب رسید. تنها رانندگان بودند که آنرا برای دوم بار رد کردند.

پیامدها

میان دو رأی گیری، "منطقه" به جرم سرپیچی از حکم قاضی مبنا بر ممنوعیت اعتصاب، به پرداخت دو میلیون و پانصد هزار دلار جریمه محکوم شد. هم چنین، حق "منطقه" در کسر خودکار حق عضویت از چک های دستمزد اعضایش، بعد از ژوئن ۲۰۰۷ که اقساط جریمه به پایان می رسید، محروم شد. به علاوه، هر یک از اعتصاب کنندگان نه تنها حقوق روزهای اعتصابشان را دریافت نمی کردند، بلکه، به پرداخت جریمه ای برابر با یک روز دستمزد محکوم شدند. و تکان دهنده تر از همه این که، راجر توسینت نیز به جرم توهین به دادگاه، به ده روز زندان محکوم گردید. قاضی مربوطه، این حکم را علیرغم توصیه های شهردار بلومبرگ و دادستان ایالت نیویورک صادر کرد. آنها معتقد بودند که پرداخت جریمه های سنگین برای تنبیه "منطقه" و هشدار به رهبران دیگر اتحادیه ها کفایت و حکم زندان از توسینت یک شهید خواهد ساخت. زندانی کردن یک رئیس اتحادیه برای یک اعتصاب، بیانگر ارتقاء جدی تهاجم به اتحادیه هاست. اما، در منطقه صد، به حکم زندان توسینت با سردی برخورد شد. هنگامی که "منطقه" و شورای مرکزی کارگران از اعضاء خواستند تا برای همراهی توسینت، هنگام رفتنش به زندان، در یک راهپیمایی نمادین "گذشتن از روی پل بروکلین" شرکت کنند، تنها دویست نفر از اعضاء منطقه صد حاضر شدند. واضح است که اعضاء به دلیل آن که احساس می کردند که به ایشان خیانت شده است، از این دعوت استقبال نکردند. علل این عدم استقبال در حله اول به این خاطر بود که توسینت بدون دریافت یک قرارداد از اعتصاب رویگردان شد. دوم، به علت "عقب نشینی ای" که در قرارداد وجود داشت. و سوم به این دلیل که او، با برگزاری رأی گیری. مجدد به توافق نامه ای که از طرف ایشان رد شده بود، به آنها بی احترامی کرده بود. در پایان ژوئیه ۲۰۰۶، منطقه صد، هنوز بدون قرارداد است. "حکمیت" در حال برگزار شدن است تا اجرای توافق نامه را تحمیل کند. گروه بندی هایی در حال شکلگیری است که در انتخابات منطقه که قرار است در پائیز برگزار شود، توسینت را به چالش بکشند.

مایکل ا. برایان، رئیس اتحادیه بین المللی، کسی که به اعتصاب خیانت کرد، اینک به دلایل پزشکی بازنشسته شده است و خلف او، تیم لیتل، پس از تأیید رأی گیری دوم توسط توسینت، تلاش دارد تا روابط بین اتحادیه بین المللی و منطقه صد را بهبود بخشند.

اعتصاب حمل و نقل ۲۰۰۵ یک واقعه تاریخی بود. کارگران حمل و نقل نشان دادند که در میان کارگران، قدرت و اراده برای مبارزه وجود دارد. اما، از آنجایی که این اعتصاب، از طرف رهبری آن، تنها برای خالی کردن عقده اعضاء و به تصویب رساندن قرارداد حاوی "عقب نشینی" صورت پذیرفته بود، به سمت نتیجه موفقیت آمیز حرکت نکرد. این اعتصاب نشان داد که یک برنامه ریزی و رهبری ضعیف، می تواند حتی مؤثرترین اعتصابات را نیز محکوم به شکست کند.

برخی از اعضاء اتحادیه منطقه صد هنوز به توسینت اعتقاد دارند، اما بیشتر آنهایی که در صفوف اعتصاب شرکت کرده بودند، به این که شاید در حمایت از اعتصاب مرتکب حماقت شده اند، در تردید به سر می برند. دیگران، اما، به تلاش شان در طول اعتصاب افتخار می کنند. آنها معتقدند که توانایی به دست آوردن قرارداد بهتری را داشتند. آنها از تظاهر قدرت کارگری ای که در دسامبر گذشته بخشی از آن بودند، الهام گرفته و مصمم اند که مبارزه را برای یک اتحادیه قوی تر و دموکراتیک تر، با رهبری ای که ارزش حمایت اعضاء اتحادیه را داشته باشد، دنبال کنند.

لاف جریان "Against the Current" شماره سپتامبر/اکتبر

برگرفته از: سایت «سلام دموکرات»

کانون پژوهشی «نگاه»، www.negah1.com