



در این شماره می‌خوانید:

صورت جلسه فوق‌العاده ۱۷ فوریه انجمن

اعتصاب تاکسی

گزارش مختصری از Porte Maillot

آنشب میدان کنگورد بودم

روز پنج‌شنبه ۱۳ فوریه: آئروز در فرودگاه اورلی بودم

VTC

پروازی کوتاه بر فراز عید نوروز

در سوگ پدر

انجمن تاکسیران یک انجمن مستقل و دمکراتیک، صنفی و فرهنگی است
«ماهنامه انجمن»، زیر نظر هیئت مدیره انجمن تاکسیران

صورت جلسه فوق العاده دوشنبه ۱۷ فوریه

براساس تظاهراتی که در ماه ژانویه (۱۳ ژانویه) تاکسی‌های پارسی انجام دادند و با عدم تعهد مسئولین دولتی روبرو شدند، تظاهرات دیگری در روز ۱۰ فوریه تدارک دیده شد که در این روز نزدیک به تمامی سندیکاهای تاکسی در آن همگی با هم شرکت داشتند، که این موضوع باعث شد که تعداد بی‌شماری از رانندگان تاکسی در پاریس یک پارچه دست به اعتصاب گسترده‌ای بزنند و همگی هم‌صدا خواستار جلوگیری از بی‌مسئولیتی دولت نسبت به وضعیت تاکسی‌ها در پاریس و بطور کلی در فرانسه بشوند. در واقع علت اصلی این اعتصابات جلوگیری از رشد بی‌رویه و عدم وجود قوانین مشخص برای کار VTC رقیب تاکسی‌ها در فرانسه بود که تظاهرات در روز دوشنبه ۱۰ فوریه به نتیجه نرسید، ولی همکاران پرتلاش و از خود گذشته ما، موضوع تظاهرات را رها نکردند و به اعتصابات خود در روزهای سه‌شنبه و چهارشنبه و پنج‌شنبه ادامه دادند تا اینکه دولت مجبور شد که به خواست‌های تاکسی‌ها اهمیت قائل شود و وارد مذاکره با نمایندگان سندیکاهای تاکسی بشود.

به این دلایل هیئت مدیره انجمن تصمیم گرفت که جلسه فوق‌العاده‌ای در رابطه با این مسائل برگزار کند که با دعوت دو نماینده سندیکایی از CGT و FNTI صورت گرفت. ناگفته نماند که به علت حادثه‌ای که برای نماینده FNTI رخ داد، وی نتوانست در این جلسه شرکت کند. مسائلی که در این جلسه فوق‌العاده مطرح شد بسیار با اهمیت و برای اطلاع‌رسانی کلیه اعضا و همکاران بی‌نهایت ضروری می‌باشد. خلاصه نظرات و ایده‌های اعضای حاضر در جلسه و همچنین نماینده CGT به شرح زیر می‌باشد:

۱ - نماینده CGT اظهار داشت که دلیل شروع این تظاهرات امضاء پروتکلی بود که توسط G7 و تعداد کمی از سندیکاهای تاکسی آنرا قبول کرده بودند و مسئله ۱۵ دقیقه انتظار قبل از رزرواسیون برای VTC و اضافه شدن TVA از ۷ درصد به ۱۰ درصد بود و در ضمن امسال بنا بود از طرف Préfecture de police فقط تعداد ۲۷۹ لیسانس مجانی صادر شود که در این پروتکل صحبت از اضافه شدن ۲۰۰۰ لیسانس در سال ۲۰۱۴ بود.

در تظاهرات ۱۳ ژانویه ما به نتیجه‌ای نرسیدیم

ولی در تظاهرات ۱۰ فوریه که چندین روز به طول کشید و خودجوش و با پی‌گیری بی‌وقفه تاکسی‌ها، اعتصابات ادامه داشت، دولت مجبور به پذیرش نمایندگان سندیکاهای شد که با تعیین یک Médiateur از طرف دولت مشغول مذاکره هستیم تا به راه حل مناسبی برسیم. البته ناگفته نماند که دولت با این کار مسئولیت را از گردن خود باز کرده و مشکل اساسی ما را با VTC به دست Médiateur سپرده است و در حال حاضر هیچگونه تظاهراتی در نظر گرفته نشده است. هدف ما و کلیه سندیکاهای تاکسی ایجاد قوانین و مقررات صحیح و حساب شده برای کار شرکت‌های VTC در سراسر فرانسه می‌باشد. در ضمن ما از طریق قانونی و با استخدام وکلای مجرب و باتجربه در این کار در حال مبارزه با VTC هستیم که به طریق قانونی جلوی تقلبات و خلاف‌کاری‌های VTC گرفته شود که البته احتیاج به زمان هست.

۲ - نتیجه‌ای که از کلیه نظرات اعضا و همکاران حاضر در جلسه فوق‌العاده انجمن گرفته شد این بود که برای تقویت و پربار شدن فعالیت‌های سندیکاهای بهتر است که هرچه بیشتر افراد به سندیکاهای بپیوندند و به این وسیله هم از نظر مالی و هم از نظر شرکت بیشتر افراد در تظاهرات سندیکاهای از قدرت بیشتر و بارزتر برخوردار باشند تا بتوانند اقدامات لازم را در مقابل فشار دولت مفیدتر انجام دهند.

۳ - در پایان جلسه، مسئول انجمن با جمع‌بندی نظرات ارائه شده و بنا به پیشنهاد یکی از اعضای انجمن، اظهار داشت که بهتر است در تظاهرات آینده، اعضای انجمن و همچنین همکاران ایرانی با انسجام و برنامه‌ریزی مشخص و یک‌دست و حتی با ژلیت‌های زرد رنگ که کلمه TAXIRAN در پشت آنها نوشته شده است، در محل معینی از تظاهرات با هم شرکت کنند تا بدین وسیله نقش مهم انجمن در اعتصابات پررنگ‌تر و مفیدتر باشد.

مسئول انجمن همچنین از حضور و شرکت نماینده CGT در این جلسه فوق‌العاده قدردانی کرد و از توضیحات و اطلاعات مفیدی که ایشان در اختیار اعضای انجمن قرار دادند، تشکر کرد.

موفق و پیروز باشید
هیئت تحریریه انجمن



اعتصاب تاکسی

مقدمه

پس از اعتصاب ۱۳ ژانویه ۲۰۱۴ تاکسی‌های پاریس که بواسطه بدی سازماندهی و عدم شرکت و همکاری تعدادی از سندیکاها و مراکز رادیو تاکسی ناموفق بود و اینکه قبلاً این سندیکاها و مراکز رادیو تاکسی توافق‌نامه‌ای را با دولت امضاء کرده بودند که در یکی از بندهای آن فاصله بین رزرواسیون و سوار شدن مسافر برای VTC (اتومبیل توریست با شوفر) را حداقل ۱۵ دقیقه در نظر گرفته بود و بنا به درخواست Uber و VTC این بند توافق‌نامه هم توسط Conseil d'Etat ملغی شد و علاوه بر آن شرکت Uber جرات کرد با تحریک و حمله به تاکسی‌ها موضوع یک کاربرد اینترنتی برای مسافرکشی همگانی تحت عنوان «هم‌اتوموبیلی» را مطرح کند این موضوع‌ها خشم تاکسی‌ها را برانگیخت و بنا به فراخوان اکثریت سندیکاها، تاکسی‌ها در ۱۰ فوریه دست به اعتصاب دوباره زدند تا علیه رفتار VTC و Uber و توسعه VTC توسط دولت اعتراض کنند. اینک به گزارش محسن توجه کنید.

طولانی‌ترین روز (اعتصاب تاکسی) ۱۳ ژانویه

آن شب وقتی به خانه رسیدم، از شدت خستگی روی کاناپه ولو شدم و حتی جواب سلام و احوال‌پرسی خانواده را به سردی دادم. بقدری از نتیجه اعتصاب و تظاهرات و رفتار بعضی از همکاران، و از همه مهم‌تر بی‌تفاوتی و سیاست دولت و مقامات مربوطه که خود را نسبت به گرفتاری‌های مردمی که به آنها رأی داده و مقام و منزلت امروز خود را مدیون آنها هستند بی‌خیالی نشان دادند، رمقی در خود ندیدم. بعد از چند لحظه فرزندم در کنارم نشست و دستش را روی دستم گذاشت و گفت بابا خیلی خسته به نظر می‌آیی؟ گفتم آره همین‌طور، گفت چرا، چی شده؟ جوابش را ندادم. او که در جریانات تاکسی و مسئله رقابت‌های غیرقانونی و غیراخلاقی بوده و همیشه بصورت ایمیل مقالات روزنامه‌های مختلف را در زمینه تاکسی برایم ارسال می‌کند، گفت بابا می‌دونی تو زندگی کسانی بوده‌اند که از امروز به فردا تمام سرمایه خود را از دست داده‌اند، مثلاً صاحب قبلی سینماهای MK2 که ده‌ها سالن در سراسر فرانسه داشت به همین سرنوشت گرفتار شد. موضوع از این قرار بود که صاحب

سالن‌های UGC که تنها رقیب خود را سینماهای MK2 می‌دید به فکر افتاد که این سالن‌ها را بخرد که خودش بی‌رقیب مالک کلیه سالن‌های سینما گردد. ولی به قیمت روز، سرمایه خیلی زیادی لازم بود که در اختیار نداشت. برحسب اتفاق یکی از نزدیکان او به وزارت فرهنگ رسید، موضوع را با او در میان نهاد. به فکرشان رسید که برای اداره سالن‌های سینما می‌بایست اجازه و یا لیسانس مخصوص از وزارت فرهنگ دریافت کرد و شرایط صدور این لیسانس را طوری تعیین کردند که صاحب سینمای رقیب، آن شرایط را نداشت و ناچار شد سینماهای خود را به قیمت بسیار پائین به دیگری بفروشد. وقتی حرفش تمام شد به او گفتم بابا اون بطری را می‌بینی، اگر تو و مامان خونه نبودید امشب برای فرار از این وضعیت تا ته سر می‌کشیدم تا همه چیز امروز را فراموش کنم، ولی او همچنان تلاش می‌کرد فکر مرا از جریانات روز منحرف کند! بهش گفتم از دست رفتن یک روز کاری اهمیتی ندارد این کمترین هزینه‌ای است که می‌بایست پرداخت بلکه بی‌خیالی مسئولان مملکتی نسبت به مشکلاتی که گریبان‌گیر اکثریت جامعه می‌شود و اتلاف وقت و اعصاب خرد شدن و تصادفات و بهم خوردن خیلی از قرارها و آلودگی هوا و اختلاف افتادن بین اعتصابیون و کسانی که بی‌خیال و بی‌درد و بی‌رگ بدون کمترین همبستگی با بقیه همکاران به کار مشغول می‌شوند، تصورش را بکن ما ساعت ۸،۵ صبح از فرودگاه شارل دوگل راه افتادیم و ساعت ۵،۵ بعد از ظهر به محل تجمع در پاریس هفتم رسیدیم یعنی ۹ ساعت در راه بودیم چرا این همه طولانی؟ برای اینکه در طول مسیر ده‌ها بار کاملاً توقف کرده و به بحث و گفتگو در وسط اتوبان و همین‌طور کمربندی مشغول شدیم. خب معلوم است مردمی که در پشت سر ما قرار داشتند نیز بجز سوختن و ساختن کاری ازشان برنمی‌آمد. گرچه بسیاری از آنها با دولت و مسئولین میانه خوبی نداشتند ولی بخشی از مشکلات امروز را تاکسی‌ها و خود را گروگان ما می‌دانستند! در مسیر راه هر جا کسانی از همکاران غیراعتصابی که به کار مشغول بودند مشاهده می‌شدند با تخم‌مرغ مورد پذیرایی قرار می‌گرفتند. شاید گفته شود پس دموکراسی چه می‌شود؟ واقعیت این است که ما به ندای دموکراسی

جواب مثبت داده و همراه با اکثریت همکاران در اعتصاب شرکت کرده بودیم و لذا اقلیت ناموافق نیز باید بهر طریقی شده همبستگی خود را با اکثریت نشان داده و حداقل ساعتی چند در جنبش شرکت می کردند. البته گفتنی است که بر اثر فشارهای وارده به ماها، مواردی از برخورد های افراطی دیده شد که فقط نتیجه رفتار تحقیر آمیز مقامات و افراد غیر اعتصابی است. ما وقتی از فرودگاه راه افتادیم حدود ۷۰۰ تاکسی بودیم و در بین راه بعضی ها خود را کنار کشیدند و شاید بیش از ۵۰۰ نفر به انتهای خط نرسیدیم! در موقع رسیدن به آنجا معلوم شد که نمایندگان با دست خالی از دیدن با نماینده دولت برگشته بودند و هیچگونه تعهدی نیز نگرفته بودند. اینگونه برخورد مسئولین نشان دهنده اوج بی مسئولیتی آنها و بسیار تحقیر آمیز بود و باعث شد بلافاصله نطفه تظاهرات بعدی بسته شود. همه از خود می پرسیدیم چرا از کار خود هیچ نتیجه ای نگرفتیم؟ تقریباً سابقه نداشت که تظاهرات ما بدون هیچ نتیجه ای پایان گیرد. در دو اعتصاب سال های گذشته اولی در موقع گزارش آتالی و رئیس جمهور سابق به دلیل شرکت تمامی صنف تاکسی به عقب نشینی دولت و پس گرفتن طرح خود و در اعتصاب بعدی بر سر حذف بازپرداخت مالیات گازوئیل بود که با وجود شرکت معدودی از تاکسیران ها، توانستیم از حذف کامل آن جلوگیری کنیم، چنانچه تا امروز تقریباً یک سوم مبلغ کل آن که حدود ۲۴۰۰ یورو بود، دریافت کرده ایم (۶۰۰ تا ۸۰۰ یورو). بی نتیجه بودن تظاهرات، نشان داد که با روش های گذشته نمی توان به مصاف دولت رفت لذا در تظاهرات دوم بر رادیکالیزم آن افزوده شد که نتیجه اش فعلاً توقف ثبت شرکت های VTC بود و تعیین نماینده ای از طرف دولت برای شنیدن پیشنهادات سندیکاها. در حقیقت نوعی آتش بس برقرار شد تا دوباره بعد از تعطیلات جنبش از سر گرفته شود. سئوالاتی که اکنون مطرح است بایستی قبل از شروع دوباره اعتصابات پاسخ گرفته باشد و تلاش کرد سندیکاها بر سر اصول و مطالبات اساسی توافق کرده و از موضع واحدی در گفتگو با دولت دفاع نمایند و نگذارند نماینده دولت بین آنها اختلاف انداخته و کار را با عدم موفقیت روبرو گرداند. دوم اینکه پیش بینی کرد در صورت

نپذیرفتن مطالبات ما تداوم اعتصاب بطور قانونی چگونه میسر خواهد بود؟ و از چه روش هایی استفاده کرد تا بدون برخورد با مردم به حداکثر فشار بر دولت منجر شود؟ مثلاً از فرودگاه ها شروع و به میدان جمهوری ختم شود و تا گرفتن نتیجه لازم در آنجا بست نشسته و آنجا را مرکزی به فعالیت های تبلیغاتی علیه دولت و توضیح نظرات خود برای مردم، تبدیل نمود و هر روز گروه گروه تاکسی ها برای همدردی و گرفتن خبر به آنجا آمده و آنها که کار می کنند بخشی از درآمد خود را به اعتصابیون بدهند (ایجاد صندوق همیاری). به استخدام در آوردن وکلای دلسوز و زبردست تا مطالبات ما را در محاکم دادگستری مطرح و دولت را وادار به تسلیم نمائیم. اعضاء سندیکاها با تقسیم مسئولیت بین خود در محل های اصلی تخلفات VTC ها نظیر فرودگاه ها و ایستگاه های قطار با تهیه سند و مدرک و گزارش ضابطه های دادگستری (huissiers) آنها را به دادگاه ها کشانیده، فعالیت های آنها را با مشکلات همراه گردانیم.

دوستان و همکاران گرامی!

ما روزهای سختی در پیش داریم. باید افراد از قبل آماده شوند و پیوند بین سندیکاها هرچه بیشتر و کار توضیحی بین راننده ها افزایش یابد و در دفاتر سندیکاها حتماً منشی ها در طول مدت تظاهرات به کسب آخرین خبرها پرداخته تا ما با تماس بتوانیم بهتر خود را در جهت منافع جنبش قرار دهیم. در تظاهرات روز دوم نیاز به یک ستاد خبررسانی و ایجاد ارتباط بین گروه های مختلف اعتصابیون احساس شد. خود من از طریق ارتباط تلفنی با دوستان که در گروه های مختلف پخش و پلا بودیم تماس می گرفتم. مثلاً یکی از ما در محل تجمع یعنی Place Joffre و یکی دیگر از بچه ها در گروه Porte Maillot و خود من در گروه راهبندان Porte St.-Ouen بودم. توقف تا ساعت یک بعد از نیمه شب ادامه داشت و با توجه به اینکه تظاهرات تا ساعت ۶ بعداز ظهر مجاز بود، هر لحظه امکان درگیری با پلیس وجود داشت. بالاخره در این ساعت باوجود اینکه هنوز عده ای از جوانان که بخش رادیکال جنبش را تشکیل می دادند در محل بودند به خانه برگشتم چون که در این لحظه هیچ پیش بینی از ادامه کار نداشتیم و نمی دانستم عاقبت

روزهای دیگر است و دلم را خوش کرده بودم که گویا امروز شاید یکی از خرابی کار در روزهای گذشته را برطرف کنم. از تعداد زیاد مسافر در خیابان هم تعجب می کردم و بی خبر از اوضاع، غرق در افکار خودم بودم که زنگ تلفن یکی از دوستان مرا به خود آورد. در مکالمه تلفنی با این دوست باخبر شدم که همکارانم بطور جدی و با پشتکار و جدیت جنبش مبارزه برعلیه VTC را ادامه داده و من بی خبر به دنبال چند یورو هستم که می خواهد مشتری به پاس خدمتی که به او می کنم با هزار منت به من بپردازد به ویژه که با آمدن VTC بعضی از مشتری ها انگار به ما لطف می کنند که تاکسی می گیرند و با برخوردشان به ما می فهمانند که اگر کمی به ساز آنها نرقصیم یا اگر مورد پسند آنان رفتار نکنیم سفر بعدی خود را با VTC انجام خواهند داد، چون ماشین های لوکس دارند، راننده هم کت و شلوار و کراوات به تن. تازه درب را هم برایشان باز می کند و به خیال خودشان ارزان تر هم از تاکسی برایشان تمام می شود. بگذریم در مکالمه تلفنی، دوستم به من خبر داد که همکاران با همت و شجاع ما فرودگاه Roissy را بسته و در بزرگراه A1 راهبندان ایجاد کرده اند. جملگی به سوی منطقه اداری La Défense در راه می باشند. گویا قرار است که این منطقه را ببندند. من هم با شنیدن این اخبار به غیرت آمدم و گفتم که وظیفه دارم مانند سایر همکاران صدای اعتراض و نابرابری را به گوش دست اندرکاران برسانم و از این حق پایمال شده دفاع کنم. پس از کمی پرس و جو برای کسب اطلاعات بیشتر و شنیدن اخبار رادیو متوجه شدم که جنبش خودبخودی همکاران می رود که تبدیل به یک حرکت عظیم بشود.

دوباره زنگ تلفن بصدا درآمد. یکی از دوستانم که عضو سندیکا بود با من تماس گرفت و گفت که قرار است یکی از نمایندگان دولت مسئولین سندیکاها را به حضور بپذیرد و بهتر است برای فشار به دولت ما هم با نیروی بسیار به دروازه مایو رهسپار شویم و در آنجا ازدحام کنیم زیرا هرچه تعدادمان زیادتر باشد نتیجه مذاکرات بیشتر به نفع ما خواهد بود. پس از این تلفن، من با مسئول انجمن تماس حاصل کرده و پیغام را به او رساندم تا او به اطلاع سایر اعضای انجمن برساند و از آنها بخواهد که بسوی

به چه چیزی ختم می شود، در حالیکه اگر مسئولین سندیکاها قبلاً برنامه ریزی کرده بودند نیازی به ادامه کار براساس ابتکار شخصی نبود.

ناگفته نماند که این اعتصابات روزهای ۱۱، ۱۲ و ۱۳ فوریه ادامه پیدا کرد و همزمان تاکسی های مارسی، لیون، نانت (۱۰۰۰ تاکسی)، لیل، دیژون، تولوز، بر دو (۴۰۰ تاکسی) و نیس راهبندان هایی برای حفظ کار تاکسی و حمایت از تظاهرات تاکسی در پاریس انجام دادند و حتی تعدادی از تاکسی های مارسی و نیس به تظاهرات پاریس پیوستند. در پاریس در ۱۱ فوریه حدود ساعت ۲۲،۳۰، تعداد ۶۴ راننده تاکسی در میدان کنکور دستگیر شدند و تا روز بعد در بازداشت بسر بردند اما بلافاصله تظاهرات و راهبندان در بلوار مالزرب شروع شد که ساعت ۲۳ توسط پلیس ضدشورش محاصره شدند.

ختم این تظاهرات و مبارزه در ساعت ۱۹ روز ۱۳ فوریه با میانجیگری Mr Thomas Thévenoud نماینده سوسیالیست مجلس با قبول تعلیق نمره گذاری جدید VTC که شامل شرکت Transder هم می شود اعلام شد.

اما توجه کنیم که اولاً Mr Thévenoud خود طرفدار توسعه VTC برای ایجاد کار است. دوماً دولت وانمود می کند که دعوا بین تاکسی و VTC است و خود را از مسئولیت در مورد این مسائل مبرا می داند در حالیکه مسئول اصلی این وضع دولت است که با توسعه VTC و عدم اجرای قانون در مورد طرز عملکرد VTC این مسئله را ایجاد کرده است.

بهر صورت باید توجه کنیم که شرکت های بزرگ و تراست ها هر کجا مشتری و درآمدی باشد می خواهند آنرا به سود خود قبضه کنند یا حداقل تا آنجا که بتوانند سهمی از آن بگیرند. نمونه آن ایجاد Carrefour Market برای از بین بردن خواربار فروشی های عرب است. حال تا چه مدت آرتیزان ها بتوانند مقاومت کنند این جای سؤال دارد!

محسن و جواد

گزارش مختصری از Porte Maillot

چهارشنبه بود روزی که بطور معمول کار ما رانندگان بهتر از ۲ روز اول هفته می باشد. من هم به مانند بخشی از همکارانم که با رادیو کار می کنند در انتظار پیام رادیو برای رفتن به دنبال مشتری بودم و شاد از اینکه تعداد رزرواسیون های تاکسی بیشتر از

تقریباً می‌توان گفت غیر از ما، چند پیرمرد بقیه پی هر برخوردی را به تن مالیده بودند و به هیچ وجه حاضر به ترک میدان نبودند. از طرف دیگر هم نماینده پلیس آمده بود و پیشنهاد می‌داد و بعضی مواقع خواهش می‌کرد که میدان را ترک کنیم و قول می‌داد که ما را با همراهی چند پلیس موتورسوار بدون آنکه پراکنده کند به محل تجمع تاکسی‌ها در میدان Joffre ببرد، ولی گوش شنوا برای شیرین سخنی‌های این مأمور نبود و بعد تهدید می‌کرد که پلیس ضد شورش تاکسی‌ها را مجبور به ترک مکان خواهد کرد و می‌خواست با ایجاد رعب و ترس محل را ترک کنیم ولی آن جماعت موجود در Pte. Maillot بیدی نبودند که با این بادها بلرزند.

من و فرشید هم در این میدان دور می‌زدیم و به دنبال یک آشنا که حداقل به ماشین او پناه ببریم تا هم گرم بشویم و هم از شر باران خلاص شویم. هر چقدر چشم انداختیم همکار آشنا و یا ایرانی ندیدیم. داشتیم ناامید می‌شدیم که فرشید دوستان البرز را دید. هر دو ما نیمه‌خیس به ماشین البرز پناه بردیم و از داخل ماشین اوضاع را دنبال می‌کردیم. پس از کمی گرم شدن از ماشین پیاده شده و رفتیم سر و گوشی آب بدهیم. در جمع تظاهرکنندگان دودستگی ایجاد شده بود و عده‌ای می‌خواستند که به خواست پلیس میدان را ترک کنند و به میدان Joffre بروند. عده‌ای هم کاملاً اصرار داشتند که Pte. Maillot بسته بماند و کسی آنجا را ترک نکند. قرار شد که در همانجا رأی‌گیری شود ولی فرصت نظرخواهی نشد چون کسانی که قصد ماندن داشتند و تعدادشان زیاد هم بود به رأی‌گیری رضایت نمی‌دادند. به نظر می‌رسید پلیس هم نمی‌خواهد به زور کاری بکند، گویا دستور درگیری با تظاهرکنندگان هنوز صادر نشده بود. جرثقیل پلیس هم در مقابل چشم رانندگان تاکسی به نمایش گذاشته شده بود ولی آنهم نمی‌توانست رانندگان را مرعوب کند تا دست از اعتصاب بردارند. بعد از چندی پلیس اعلام کرد که همه به اتومبیل‌های خود برگردند و گرنه پلیس ضد شورش ممکنست بهانه بگیرد و به آنها حمله‌ور شود. نماینده پلیس حاضر در میدان می‌خواست به ما بفهماند که با پلیس ضد شورش فرق دارد و حکایت چماق و نان قندی است یعنی ما به شما نان قندی می‌دهیم و

Porte Maillot رهسپار شوند که در کنار هم بصورت یک مجموعه متحد عمل کنیم. با فرشید هم تماس گرفتیم. او در خیابان Grande Armée بود. از او خواستیم که به علت مسدود بودن خیابان‌ها تاکسی‌هایمان را در نزدیکی میدان Maillot پارک کرده و پیاده به تظاهرات برویم. او هم موافقت کرد. دو نفری روانه Porte Maillot شدیم. هنگامی که به آنجا رسیدیم ماشین‌های ژاندارمری در سمت جنوبی میدان اسکان داده شده بودند، تعدادی هم پلیس راهنمایی تاکسی‌ها را به زور به طرف خیابان Malakoff می‌فرستادند تا از بسته شدن کامل میدان جلوگیری کنند و رانندگان هم با اکراه بر اثر فشار پلیس از طرف خیابان Malakoff به سوی میدان Joffre هدایت می‌شدند. گویا قرار شده بود که کلیه رانندگان در آنجا گرد هم آیند. من و فرشید هم در زیر باران به دنبال یک چهره آشنا بودیم تا ما را با خود به میدان Joffre برساند. بعد از حدود ده دقیقه انتظار متوجه شدیم تعدادی از تاکسی‌ها بخشی از میدان Pte. Maillot را اشغال کرده‌اند. به یکباره کلیه افراد پلیس راهی وسط میدان شدند تا از بسته شدن میدان جلوگیری کنند، ولی با هوشیاری خط پیش‌تاز رانندگان تاکسی که وسیله نقلیه خود را رها کرده و از آن خارج شدند و این حرکت سبب شد که برنامه‌ریزی پلیس برای جلوگیری کردن از بستن Pte. Maillot به هم بخورد و هدف دیگر پلیس که قصد داشت میان رانندگان فاصله ایجاد کند تیر به سنگ خورد. پلیس راهنمایی با فشار بر رانندگان آنها را مجبور کرد که دو راه را آزاد بگذارند تا ماشین‌های دیگر راحت بتوانند عبور کنند، ولی بعد از چند دقیقه همکاران با حرکتی قهرمانانه آن دو راه را هم بستند و در نتیجه قسمت جنوبی میدان کاملاً بسته شد و از خروجی خط کمربندی راهی به Pte. Maillot نبود. راه خروجی شهر Neuilly هم کاملاً مسدود شده بود و همکاران ما بخشی از خیابان شارل دوگل را به سمت پاریس بسته بودند. در واقع تمام منطقه فلج شده و رفت و آمد دیگر اتومبیل‌ها به سختی انجام می‌شد. پلیس ضد شورش هم به صورت آماده‌باش در مقابل رانندگان ایستاده و قدرت‌نمایی می‌کرد. ولی به نظر من نه پلیس ضد شورش و نه نیروی دیگری نمی‌توانست هراسی به دل صدها جوان پرخاشجو و سرکش بیاندازد و

و گفتند به ما پیوند، مسافرت را پیاده بکن و برگرد. گفتم به شرطی که اعتصاب آرام باشد.

حدود ساعت هفت شب برگشتم با استقبال گرم همکاران مواجه شدم. واقعاً جو خوبی بود. از ماشین پیاده شدم تا از چند و چون ماجرا آگاه شوم و بعد به هموطنان ایرانی خبر بدهم، چون می‌دانستم خیلی‌ها مثل من در صدد اعتصاب هستند ولی از جایش خبر ندارند.

نصف میدان را تاکسی‌ها اشغال کرده بودند و پلیس‌ها دو برابر و یا بیشتر از تاکسی‌ها بودند. میدان کمی باز بود برای رفت و آمد ماشین‌ها.

خلاصه از ماشین پیاده شدن همان و در محاصره پلیس قرار گرفتن همان. پلیس به ما کلک زد چون اولش گفت شماها را به طرف ماشین‌ها هدایت می‌کنیم و بعدش خیلی سریع در محاصره قرار گرفتیم. همگی خیلی ترسیدیم. وقتی پلیس‌ها با باطوم و یک چیزی شبیه اسلحه ما را نشانه گرفتند همگی به زمین نشستیم. بعد کم کم با آنها بحث کردیم، خیلی آرام مسائل و مشکلات شغل را برایشان توضیح دادیم و از طرفی نگران ماشین‌هایمان بودیم که داشتند بار می‌زدند.

باور کنید تقریباً قانع بودند و به ما حق می‌دادند. آنقدر اصرار کردیم و بحث کردیم و حتی بهشان گفتیم این طبیعی نیست که ما که با کارمان کیسه دولت (منجمله حقوق شما) را پر می‌کنیم و شما حق به رقبای ما می‌دهید که حتی نمی‌دانید پولشان به کیسه کی خواهد رفت.

خلاصه پلیس می‌گفت دستور داریم، دستور دستور است. ما هم می‌گفتیم انسان هستند، و انسان انسان است. معجزه شد و آزاد شدیم. سریع ماشین‌هایمان را پیدا کردیم، البته آنهایی که شانس داشتند. من اگر دو دقیقه دیگر درگیر بودم آن شب بی‌ماشین می‌ماندم.

یک تجربه خوبی بود. اگر متحد باشیم و با برنامه‌ریزی شاید همان شب نتیجه می‌گرفتیم، در حالیکه پراکنده و بی‌برنامه نتیجه بهتر از این نمی‌شد. می‌دانستم بعضی از همکاران در صدد بودند به ما بپیوندند ولی دیگر دیر بود و خانواده‌ام شدیداً نگران. به خودم گفتم این اول کار است. برای دفعات بعد انرژی بیشتر و با برنامه‌ریزی و اتحاد جلو خواهیم رفت. امیدوارم خیلی زیاد.

پلیس ضد شورش چماق را برایتان آماده کرده. همه در انتظار نتیجه تظاهرات بودیم و بدنبال خبرگیری از میدان Joffre ولی متأسفانه نیروی جسمانی من به خاطر مشکل سلامتی تحلیل رفته و ناچار بودم که محل را ترک کنم. گویا همگان تا نیمه شب در آن میدان حضور داشتند.

هنگامی که به ماشین خودم برگشتم در حرکت به سوی خانه بودم اول فکر کردم این تظاهرات اگر یک رهبری داشت شاید نتیجه بهتری می‌داد ولی با کمی تعمق به این نتیجه رسیدم که این شیوه یک حرکت عمومی خودجوش و بدون رهبری مشخص بود، شاید اگر نمایندگان سندیکاها حضور داشتند به خاطر اختلاف سلیقه نمی‌توانستند به نتیجه بهتری دست یابند. متأسفانه در میدان Maillot به غیر از من، فرشید و مجید از اعضای انجمن و دو ایرانی غیرعضو، ما به دیگر ایرانیان برخورد نکردیم. بنا به اطلاع رسیده تعداد اعضاء انجمن حاضر در میدان Joffre هم از تعداد انگشتان دست تجاوز نمی‌کرد. کمبود فعالیت گسترده ما اعضاء انجمن و جمع ایرانی‌ها در تظاهرات خودجوش بسیار محسوس می‌باشد. امیدوارم که هیئت مدیره انجمن با برنامه‌ریزی و پیگیری در جلسات مختلف و بحث و تبادل نظر با سایر اعضاء و کار توضیحی بتواند در همایش‌های بعدی عده بیشتری از ایرانیان را متحد و با تعداد بیشتر بسیج کند.

دوستان عزیز! در شرایط فعلی که سرمایه‌داران با سرمایه‌های هنگفت بسیج شده‌اند که بخش بزرگی از درآمد ما را به جیب بزنند، همگی موظف و مسئولیم که در تمام حرکت‌های اعتراضی به این جریان به شکل گسترده شرکت نمائیم. موفق و پیروز باشید.

داود

آنشب میدان کنکورد بودم

بعد از یک روز اعتصاب، روز دوشنبه ۱۰ فوریه تا ساعت یک شب مقاومت در پورت لاشاپل خسته و کوفته و دست خالی به خانه برگشتم.

روز سه‌شنبه کار را شروع کرده با دلی که به کار نبود هر لحظه یک خبر جدید می‌آمد و به طرف آن محل رفته از اعتصاب خبری نبود.

تا اینکه ساعت ۵ بعدازظهر با مشتری از میدان کنکورد گذشتم و چند همکار آنجا سراغ من آمدند

VTC

این روزها مسئله VTC بطور جدی سوژه بحث بین ما همکاران است. این موضوع مهم باعث نگرانی رانندگان تاکسی و گردانندگان صنف تاکسی رانی گردیده و غالباً در جرائد و رادیو و تلویزیون‌ها از تاکسی رانی و رقبای آن صحبت است.

متأسفانه خواسته یا ناخواسته، ژورنالیست‌ها که می‌بایست در چنین شرایطی بیطرف باشند بر علیه رانندگان تاکسی جبهه گرفته و افکار عمومی را نیز ضد ما می‌شورانند.

عدم شناسائی خبرنگاران غیرمتخصص از این شغل از یک طرف، تبلیغات گسترده در مورد VTC از طرف دیگر باعث دگرگونی بیش از حد در کار ما شده و بیم آن می‌رود که با توجه به رکود اقتصادی موجود در کشور صدمات غیرقابل جبرانی به شغل ما وارد گردد و این وظیفه تک تک همکاران است که به هر نحوی قادر باشند از حق خود دفاع و در عقیم کردن سیستم VTC فعالیت نمایند.

برای روشن شدن مطلب اجازه می‌خواهم چند سطری خارج از موضوع از نظراتان بگذرانم. همانطور که دوستان می‌دانند، من خلبان شکاری بوده‌ام و قبل از ورود به فرانسه با انواع هواپیماهای شکاری پرواز جنگی نموده‌ام و یکی از افتخاراتم پرواز جنگی در جنگ ایران و عراق بوده است.

یکی از مراحل جنگی، درگیری بین دو هواپیما است که به اصطلاح هوایی به آن DOG.FIGHT می‌گویند. در این مرحله خلبانان هر هواپیما بدنبال سرنگونی دیگری است و در این درگیری از انواع مختلف سلاح‌های جنگی استفاده می‌کنند که عبارتند از:

- ۱ - مسلسل کالیبر ۲۵ میلیمتری
 - ۲ - موشک هوا به هوای حرارتی (مادون قرمز)
 - ۳ - موشک هوا به هوای راداری FENIX
 - ۴ - علاوه بر این سلاح‌ها که در هواپیمای دشمن حمل می‌شود موشک‌های هدایتی زمین به هوا نیز وجود دارد که از روی سکوهای پرتاب در منطقه دشمن پرتاب و به طرف هواپیما هدایت می‌گردد.
- برای هر کدام از این سلاح‌ها راه حلی بخصوص وجود دارد که اگر غیر از این عمل کنیم سرنگونی هواپیمایمان حتمی است.

A - در مورد مسلسل تنها چیزی که می‌تواند

روز پنج‌شنبه ۱۳ فوریه: آنروز فرودگاه اورلی بودم

روز پنج‌شنبه تا نزدیک ظهر منتظر خبر جدید بودم. بعدش خبر آمد که همکاران شهرستانی به همکاران فرودگاه اورلی پیوستند. به چند تا از بچه‌ها زنگ زدم و رفتم. به هیچ وجه نمی‌خواستیم این واقعه را از دست بدهیم. در آنجا با استقبال اکثر همکاران روبرو شدیم. جایاتن خالی برای اعتصابی‌ها آب میوه، میوه، ساندویچ و شیرینی تهیه دیده بودند. کمی بعد همکاران دیگر شهرها به ما پیوستند.

این بار خیلی خوشحال‌تر بودم که همکاران (آلن، شها، سوسن، مهرداد) و هم‌وطنان با هم بودیم. انجمن ما اگر در آن روزها برنامه‌ریزی صحیحی می‌کرد به تنهایی می‌توانستیم نخست‌وزیر بلکه رئیس‌جمهور را هم به پای تلویزیون بیاوریم.

انصافاً این عمل عقب‌نشینی و آمدن نخست‌وزیر به تلویزیون را مدیون زحمات، شب‌نخوابی و کار نکردن و خصوصاً برنامه‌ریزی و اتحاد همکاران بخصوص همکاران مغربی می‌دانم. گاهی تبدیل به حمله و پرخاش می‌شد که بلافاصله به شرایط عادی برمی‌گشت. ولی اگر یک جمع منسجم و سندیکایی باشیم می‌توانیم از این مسائل که دور از ما و شغل ما هست جلوگیری بکنیم.

اینجا بحث یک روز و دو روز یک هفته کار نیست. لیسانس ما که بر اثر پرکاری و زحمت و تنها گذاشتن همسر و بچه‌هایمان بدست آورده‌ایم و در آینده قیمت بازنشستگی‌مان را دارد در خطر است. نسل ما ایرانی‌ها خصوصاً راننده تاکسی چندین بار زمین خورده، این بار نباید بگذاریم چون حق ماست در آرامش (نسبی) باشیم و این حق گرفتنی است.

اگر پشت در پشت هم بایستیم و متحد، هنوز دیر نیست می‌توانیم شغلان و لیسانس تاکسی را از چنگ این دیوهای بی‌شاخ و دم نجات دهیم. فقط راه درست را باید پیدا کرد.

این حق قانونی هر کدام از ماست از عرقی که ریخته‌ایم و زمان و وقتی که گذاشته‌ایم و به این کشور خدمت کرده‌ایم، دفاع بکنیم. به نظر من هر چه زودتر هر سندیکایی که بهتر و بیشتر قبول داریم و از حرفه ما بهتر دفاع می‌کند، انتخاب کرده و باید عضو آن بشویم و گرنه سقوط آزاد.

ژیلا

به موشک می‌دهد و اگر خلبان آن را ببیند که معمولاً هم می‌توان آن را دید چون به طول بیش از ۴ متر و از آگروز آن آتش می‌آید، باید به جای فرار از آن به طرف آن شیرجه کرد. با این کار سرعت خود را به سرعت نزدیکی موشک اضافه کرده و فرصت محاسبه مجدد به موشک داده نمی‌شود که البته این کار جرأت زیادی لازم دارد. بدین ترتیب موشک از جنب هواپیما می‌گذرد و خودبخود منفجر یا پس از تمام شدن سوختش به زمین می‌خورد.

غرض از اینهمه داستان خارج از موضوع و ذکر تجربیات بر این بود که به عنوان یک نظامی به مسئله نگاه کرده و به این نتیجه رسیدیم که می‌توانیم با VTC مبارزه کنیم و از این مقوله سربلند بیرون آئیم و این کار از جنگ با هواپیما مسلماً ساده‌تر است.

در این مبارزه نیز ابتدا باید دشمن را شناسائی کنیم، مقدرات، محسنات و نقاط ضعف او را در نظر گرفته و وارد عمل شویم. در مقابل نقاط مثبت او جبهه دفاعی گرفته و به نقاط ضعف او حمله کنیم. به نظر من تنها نقطه مثبت (point fort) در VTC تمیز بودن اتومبیل‌ها و برخورد آنها با مشتری می‌باشد.

مسلماً ما می‌دانیم که اولین ambassadeur در هر کشوری برای توریست‌ها رانندگان تاکسی می‌باشند، چه اولین کسانی هستند که با توریست برخورد دارند و در همان لحظه اول می‌توانند خوش‌آمدگوی آنها بوده یا آنها را از آمدنشان به کشور میزبان پشیمان کنند. داشتن یک اتومبیل کثیف یا راننده کثیف در فرودگاه یا هر جای دیگری به عنوان تاکسی اولین ضربه را به شغل وارد می‌کند، بخصوص که با تکنولوژی جدید همه دنیا از رزرواسیون با اینترنت و استفاده از VTC با اطلاع بوده و همان لحظه اول تصمیم خود را می‌گیرد.

VTC و مسئولین آن این موضوع را فهمیده و از آن به نفع خود استفاده می‌کنند و این تنها نقطه مثبت آنهاست که باید با آن مبارزه کرد. اما چگونه؟

۱ - در مرحله اول وظیفه خود ماست. در انجمن تاکسیران بیش از ۱۲۰ عضو راننده تاکسی وجود دارد و می‌دانیم که نظافت و خوش‌روئی و میهمان‌نوازی در خون هر ایرانی بود و جزو فرهنگ ماست. حالا اگر هر کدام از ما با ده نفر دیگر در این

سرنوشت‌ساز باشد، تجربه خلبان و مهارت و شجاعت اوست و باید قدرت مانور هواپیمای دشمن را خوب بداند و نسبت به آن مانورهایی انجام دهد که نگذارد در جلوی هواپیمای دشمن قرار گیرد. وای از زمانی که خلبان از دشمن بهراسد یا دست و پای خود را گم کند و در یک مانور غلط جلوی هواپیمای دشمن قرار بگیرد آنوقت کار او ساخته است.

B - موشک حرارتی مادون قرمز

این موشک طوری ساخته شده است که کلاهک آن از یک دوربین مادون قرمز برخوردار بوده و حرارت آگروز هواپیمای دشمن را تعقیب می‌کند و معمولاً از فاصله یک کیلومتری مشخص و قابل دید است. اگر خلبان پس از رؤیت این موشک بتواند بطرف خورشید پرواز کرده و موتورهای هواپیما را یک لحظه خاموش یا روی دور کمی بگذارد چون حرارت خورشید به مراتب بیشتر از آگروز هواپیماست موشک دچار شک و تردید می‌گردد و در همان لحظه باید مسیر هواپیما را با یک مانور سریع تغییر داد و تمام این مسائل در چند ثانیه اتفاق می‌افتد و نیاز به خونسردی زیاد دارد.

C - موشک راداری FENIX

در کلاهک این موشک یک رادار کوچک تعبیه شده است که خلبان قبل از رها کردن آن را روی هدف قفل می‌کند و پس از رها شدن اتوماتیک‌وار موشک توسط رادار خود هدف را تعقیب و منهدم می‌نماید.

برای دفاع از خود به محض دیدن موشک که از فاصله دو تا سه کیلومتری رها می‌گردد می‌توانیم با فرستادن امواج راداری یا ریختن براده‌های آلومینیوم رادار موشک را دچار انحراف بنمائیم و در فاصله‌ای که رادار موشک در حال محاسبه مجدد است از دید او خارج می‌شویم. لازم به توضیح است که این فاصله زمانی بسیار کوتاه است.

حالا فرض می‌کنیم که از دست همه مقدرات هوائی دشمن رها گشته و خود را به هدف زمینی نزدیک کرده‌ایم و می‌خواهیم تأسیسات نظامی دشمن را تخریب کنیم و در اینجا است که با موشک‌های زمین به هوای دشمن روبرو می‌گردیم.

D - موشک زمین به هوا SAM (Surface to Air Missile)

این نوع موشک‌ها از روی سکوها یا پرتاب و توسط اپراتور رها می‌گردد و اپراتور قبل از رها کردن مختصات هواپیما، سرعت، ارتفاع، سمت هواپیما را

۴ - شما دوستان ۶ تا ۷ روز در هفته و ۱۱ تا ۱۲ ساعت در روز کار می کنید و هنوز آخر برج برای پرداخت های خود اشکال دارید. حالا آیا راننده VTC که چند کورس در روز می زند (البته اگر بخواهد طبق قانونی که برای او در نظر گرفته شده است عمل کند) چگونه می تواند از پس مخارج خود درآید، مگر اینکه تقلب کند که آن همان مالیات ندادن و RSI ندادن و غیره است.

۵ - برای رفتن به Gare du Nord راه های زیادی است. فرض کنیم که راننده تاکسی از Boulevard Sébastopol استفاده می کند و مسافر را سریع به مقصد می رساند. اگر VTC از این بلوار استفاده نکند اختلاف زمانی گاهی از نیم ساعت تجاوز می کند. اگر راننده VTC با توجه به فعال نبودن پلیس از راهرو مخصوص اتوبوس و تاکسی استفاده کند این اختلاف برطرف می شود پس باید این نقطه را همیشه در نظر داشت که آنها نباید بتوانند از راهروی اتوبوس استفاده نمایند.

از این نوع مسائل و نقاط ضعف VTC فراوان می توان پیدا کرد که باید آنها را از یک طرف به گوش مسئولین و از طرف دیگر به گوش مشتریان برسانیم که روشن کردن مطالب برای مسئولین به عهده سندیکاهاست که خوشبختانه انجام می دهند و در مورد مشتریان به عهده رانندگان تاکسی است.

من به نوبه خود با گرفتن یاری از فرزندانم یک blog در اینترنت باز کرده ام که این اشکالات را برای عموم روشن سازم که مشخصات این Blog در زیر به عرضتان خواهد رسید و در این راه از دوستان انتظار کمک فکری دارم.

بامید پیروزی

امیر

مشخصات سایت به قرار زیر است:

Mon père, ce taxi

برای فرستادن پیام از Mail من استفاده کنید:

abidqolirad@yahoo.fr

fbidqolirad@gmail.com

XXXXXXXXXX

پروازی کوتاه بر فراز عید نوروز

مفهوم، مراسم، دانسته ها و شایسته ها

انسان به عنوان بخشی از طبیعت و در ارتباط پویا و مستمری که با طبیعت دارد، برای بقا و پاسخ به نیازهای مادی و روزمره ی خویش، ناچار بود تفکر

مورد صحبت کنیم و آنها را به خوشروئی و نظافت دعوت نمائیم و از آنها نیز بخواهیم هر کدام با ده نفر دیگر این کار را بکنند به صورت تصاعدی کیفیت سرویس در تاکسی پاریس بالا می رود.

۲ - شرکت های Radio Taxi

ALFA - Taxi bleu - G7 و غیره بایستی با چاپ بروشور و کلاس های مداوم و بازدیدهای دوره ای رانندگان را هدایت کرده و در مورد بهتر کردن سرویس و بخصوص بازاریابی بیشتر، فعالیت انجام دهند.

۳ - سندیکاهای Taxi

a - با پخش نشریه ها و سخنرانی های گروهی در فرودگاه ها و دیگر مجامع تاکسی ران ها آنها را به بهتر کردن سرویس هدایت کنند.

b - قبل از تظاهرات و اعتصاب بخصوص مشتریان را بوسیله بروشورهائی که در دسترس رانندگان می گذارند در جریان بی عدالتی های دولت و سردمداران قرار داده و به آنها بفهمانند که مورد ظلم قرار گرفته و اگر اعتصاب می کنند از روی اجبار و برای دفاع از حق خود می باشد.

c - در تظاهرات از هر نوع برخورد خشونت آمیز جلوگیری کنند چه خبرنگاران منتظر همین هستند که این نوع خشونت ها را بزرگ کرده و صنف تاکسیران را در نظر افکار عمومی منفور نمایند.

حالا که خود را آماده کرده و در یک سطح با VTC قرار گرفته ایم باید نقاط ضعف او را ارزیابی کرده و به آن نقاط حمله کنیم.

۱ - آیا آنها آنطور که دولت فکر می کند تولید کار می کنند؟ یا همچنان جیره خوار Pôle emploi باقی خواهند ماند؟

۲ - هر کدام از ما برای ۱۰۰ یورو درآمد ۵۴ یوروی آن را به عنوان شارژهای مختلف به دولت می دهیم. آیا شرکت های آمریکائی VTC چنین کاری می کنند یا همانند GOOGLE و McDonald و Irland و غیره درآمدهای میلیارد دلاری خود را در California اعلام می دارند؟

۳ - اگر راننده تاکسی خدای ناکرده خطائی بکند G7 تا rue de Morillon و سرانجام دادگاه ها و بیمه ها با او درمی افتند ولی یک شرکت خارجی خود را کنار کشیده و می گویند به ما ربطی ندارد و در ضمن پیدا کردن راننده بدون لیسانس مشخص، کار آسانی نخواهد بود.

سبزه، سیر، سنجد، سمنو، سیب، سکه و سنبل که هر کدام نماد خاصی است که بسیار جالب است. به طور مثال سبزه نماد رویش، سیر نماد تندرستی، سنجد نماد عشق، سمنو نماد باروری، سیب نماد زیبایی، سکه نماد فراوانی و سنبل نماد طراوت است. هرچند در دورانی از تاریخ به جای هفت‌سین، هفت‌شین یا هفت میم می‌چیدند، اما محتوا همیشه نمادهایی بودند که به آنها اشاره شد. به یکی از این سین‌ها می‌پردازیم که شاید آن را کمتر می‌شناسیم، چرا که فقط در نوروز پخته می‌شود. سمنو که با جوانه گندم تهیه می‌شود و به همین دلیل نماد باروری است، در بیشتر کشورهای نوروز را جشن می‌گیرند، سمنو را دختران و پسران جوان به طور دسته‌جمعی در طول شب می‌پختند و هنگام پختن آواز می‌خواندند. سمنو در کشورهای افغانستان، تاجیکستان، ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان، به ترتیب: سمنک، سومنک، سوملک، سمنی و سمنه نامیده می‌شود.

به هر روی، نوروز و مراسم آن به خاطر تطبیق آن با روح و روان انسان و طبیعت، دستخوش تحول شد ولی هرگز فراموش نشد و همچنان پابرجاست، چه بسا در طول تاریخ، حکومت‌ها و یا ادیان دشمنی‌های بسیاری با نوروز کردند، اما نه تنها نتوانستند آسیبی به مفهوم نوروز برسانند، بلکه مبهوت آن شدند و به نوروز و عید نوروز تن دادند تا با خواست‌های واقعی مردم و طبیعت کنار بیایند. با توجه به قدمت طولانی نوروز، هرچند فارسی‌زبانان به طور کلی و از نظر جغرافیایی کشورهای ایران، افغانستان، تاجیکستان و بخشی از کشورهای آسیای میانه، خاور میانه، همه قفقاز و نواحی غرب کشور چین، هر ساله مراسم نوروز را به طور جدی برپا می‌دارند، اما به علت انقلاب اطلاعات در دهه‌های اخیر بیشتر مردم جهان از نوروز و عید نوروز مطلع هستند، تا جایی که مجمع عمومی سازمان ملل در نشست فوریه سال ۲۰۱۰، بیست و یکم ماه مارس را به عنوان «روز جهانی عید نوروز و فرهنگ صلح» به رسمیت شناخت و ضمن ثبت آن در روزشمار سازمان ملل، به جهانیان اعلام کرد؛ همچنین پارلمان کانادا در مارس سال ۲۰۰۹، نخستین روز بهار را به عنوان «نوروز، عید ملی ایرانیان و بسیاری اقوام دیگر» به طور رسمی نام‌گذاری کرد.

کند و به مرور زمان و با تکیه بر اندیشه، تقسیم‌بندی‌هایی را برای پیشبرد کارهای روزمره‌اش و تسلط بر طبیعت ایجاد کند. به طور مثال لحظه‌هایی را که خورشید می‌تابید را روز نامید و به دلیل روشنایی همه کارهایش را در همان زمان انجام می‌داد و شب‌ها به استراحت می‌پرداخت؛ ادامه این مبحث به قدری شیرین و مفصل است که پرداختن به آن در این نوشته نمی‌گنجد. در نتیجه رخدادهای طبیعی، منجر به شناخت انسان از فصول به شکل تجربی، برای محاسبه کشاورزی و به درک زمان کاشت و برداشت نایل گشت؛ سرانجام با پی بردن به گردش ماه و زمین، تعریف یک سال، مبنای گردش یک دور کامل زمین به دور خورشید قانونمند شد و سپس دانشمندانی همچون ابوریحان بیرونی با دقت بسیار ساعت و لحظه آن را نیز محاسبه کردند.

گردش زمین به دور خورشید، آغاز سال و یا نوروز نامیده شد و از دوران باستان به خاطر مبنا قرار گرفتن آن در مناسبات اجتماعی رفته رفته بسیار گرمی انگاشته شد و با توجه به شکوفایی طبیعت و سر برون آوردن جوانه‌ها در بهار، انسان‌ها نیز با شور و شعفی دوچندان، آغاز سال نو را به شادمانی پرداختند و در نهایت آن را عید نامیدند که از دوران باستان تاکنون ادامه دارد؟ به مدعای تاریخ نوشته و نانوشته، همواره عید نوروز مراسمی برپا می‌شده که خوش روزگاری را برای انسان به ارمغان آورده است. خانه‌تکانی‌ها، سفره‌های نوروز، دید و بازدیدها، هدیه دادن‌ها، آتش بازی‌ها، لباس نو پوشیدن‌ها، غذاها و خوردنی‌های مخصوص نوروز، عمو نوروز و همچنین گردشگری در دشت و چمن و فضای سبز، هر کدام دارای مراسم ویژه و آیین‌هایی است که آدمی و اجتماع را به معنای واقعی به نوزایی وامی‌دارد و حس بسیار زیبایی را به جامعه تزریق می‌کند تا برای یک سال تلاش و کوشش دوباره در جهت رشد و پیشرفت، انگیزه‌ای باشد.

جا دارد که به سفره‌های نوروز اشاره کنیم که تزیین و زیبایی آن شهرت جهانی دارد، غذاهای خوشمزه، تخم‌مرغ‌های رنگ‌آمیزی شده، شمع، تنگ ماهی و به ویژه «هفت سین» جلوه‌ای بیشتر به آن می‌دهد، چیدن هفت‌سین از زمان‌های کهن مرسوم بوده و اجزای آن

دهر بسیار چو من سر بگریبان دیده است
چه تفاوت کندش سر به گریبانی من
عضو جمعیت حق گشتی و دیگر نخوری
غم تنهایی و مهجوری و حیرانی من
گل و ریحان کدامین چمنت بنمودند
که شکستی قفس، ای مرغ گلستانی من
من که قدر گهر پاک تو میدانستم
ز چه مفقود شدی ای گهر کانی من
من که آب تو ز سرچشمه دل میدادم
آب و رنگت چه شد، ای لاله نعمانی من
من یکی مرغ غزلخوان تو بودم چه فتاد
که دگر گوش نداری به نواخوانی من
گنج خود خواندیم و رفتی و بگذاشتیم
ای عجب بعد تو با کیست نگهبانی من
تهیه و تنظیم از داود

اطلاعیه

جلسه عمومی انجمن تاکسیران، اولین دوشنبه هر
ماه ساعت ۱۹:۰۰ در رستوران الهام برگزار می گردد.

Chez Elham, 11, Rue de la REYNIE

75004 Paris – Métro : Chatelet-Les-Halles

حضور در جلسه عمومی انجمن تاکسیران، برای
کلیه همکاران (عضو و غیر عضو) آزاد می باشد.

دعوت

به جلسه عمومی انجمن تاکسیران

از کلیه اعضای انجمن و همکاران گرامی دعوت
می کنیم که در جلسه عمومی انجمن در ماه
مارس شرکت نمایند.

زمان: دوشنبه ۳ ماه مارس

مکان: سالن AGECA

177, rue Charonne, 75011 Paris

ساعت شروع جلسه: ۱۹:۳۰

دستور جلسه:

۱- سخن هیئت مدیره

۲- برگزاری روز جهانی زن

۳- حضور مادام Chalabi در رابطه با حسابداری
حضور فعال شما به غنی کردن جلسه می افزاید.

موفق و پیروز باشید

هیئت مدیره انجمن تاکسیران

با اینکه در صد سال اخیر به علت تغییر روابط
اجتماعی و ایجاد اختلاف طبقاتی شدید، مفهوم و
برگزاری مراسم نوروز نیز به فقیر و ثروتمند تقسیم
شده است و نوروز برای تهیدستان بسی غم انگیزتر از
هر اندوهی است؛ اما باید تلاش کرد و این مناسبات
نابرابر را در جهت ارزش های انسانی تغییر داد تا
شرافت و کرامت انسانی به جایگاه شایسته خویش
برگردد. از یاد نباید برد که اگر انسان به آب و هوا و
غذا و مسکن و... نیاز دارد، به شادی نیز نیازمندتر
است و ضرورت نوروز و عید نوروز بیش از پیش
جلوه می نماید.

محسن بهرامی، نوروز ۱۳۹۳

XXXXXXXXXX

تسلیت

همکار گرامی آقای مهرداد معتمدی

بدین وسیله مصیبت وارده را به شما و خانواده
گرامیتان تسلیت گفته، برای شما صبر و شکیبائی
آرزومندیم.

انجمن تاکسیران

در سوگ پدر

تقدیم به مهرداد و شهرام

پدر آن تیشه که بر خاک تو زد دست اجل
تیشه ای بود که شد باعث ویرانی من
یوسف نام نهادند و به گرگت دادند
مرگ، گرگ تو شد، ای یوسف کنعانی من
مه گردون ادب بودی و در خاک شدی
خاک زندان تو گشت ای مه زندانی من
از ندانستن من، دزد قضا آگه بود
چو تو را برد بخندید به نادانی من
ای که در زیر زمین داد سر و سامانت
کاش می خورد غم بی سر و سامانی من
بسر خاک تو رفتم خط پاکش خواندم
آه از این خط که نوشتند به پیشانی من
رفتی و روز مرا تیره تر از شب کردی
بی تو در ظلمت ای دیده نورانی من
بی تو اشک و غم و حسرت همه مهمان منند
قدمی رنجه کن از مهر به مهمانی من
صفحه روی ز انظار نهان می دارم
تا نخواند بر این صفحه پریشانی من