

**گره های سیاه،**

**گره های**

**سفید، گره های**

**وحشی: کارگران**

**اتومبیل سازی**

**در دیترویت،**

**۱۹۶۹**

////////////////////////////////////

برگی از تاریخ جنبش کارگری در  
جهان

////////////////////////////////////

مقاله معرفی و کارنامه لیگ  
کارگران انقلابی سیاه پوست و  
فعالیت های شان در دیترویت  
دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ توسط مارتین  
گلابرمن نوشته شده است (او  
دو دهه در کارخانه های اتومبیل  
سازی دیترویت کار می کرد و  
یکی از اعضا و از نویسندگان گروه  
سوسیالیست "رویارو با واقعیت" و  
ادیتور "آمریکای رادیکال" بود.)

**کارخانه کلايسلر در اواخر دهه ۱۹۶۰ و اوایل دهه  
۱۹۷۰**

کارگران دیترویت مراحل بسیاری را پشت سر گذاشته اند.  
از تولید درشکه به تولید تانک و تولید هواپیما و برگشت به  
تولید اتومبیل. از رفاه به جنگ به یاس به جنگ و برگشت  
به رفاه و یاس. از کار صنفی به کار اتحادیه ای، از اتحادیه  
ی دموکراتیک به اتحادیه ی بوروکراتیک.

تولید انبوه مدرن با خط تولید متحرک، قبل از جنگ  
جهانی در ارتباط نزدیک با فورد است. ترکیب دست  
مزدهای نسبتا بالا همراه با استثماری بسیار شدید هم به  
صنعت اتومبیل سازی و مدل معروف " پنج دلار در روز"  
فورد مربوط است. فورد هم چنین نقاط عطف حیاتی  
تاریخ مدرن دیترویت را رقم زده است. در سال ۱۹۴۱  
سالی که فورد سازمان یافت، انتقال به دوره ی ثبات و  
قانونیت هم از روز تاسیس فورد ایجاد شد. بعد از ۱۹۴۱  
آن چه که برای سازمان یافتن باقی مانده بود، توسط  
فیات در طرح های جنگی یا توسط انتخابات در هیات  
ملی روابط کار (NLRB) به گونه ای که کارگران از آن دور  
نگهداشته شده بودند، انجام یافت. در قرارداد فورد مهم  
این بود که طوری در نظر گرفته شود که کارگران از آن دور  
نگهداشته شوند.

همه در تعجب بودند که فورد، کسی که با اتحادیه تا  
حد رقم زدن عاقبتی تلخ برای آن ها مخالفت می کرد،  
امتیازاتی را فراتر از آن چه که جنرال موتورز و کرایسلر برای  
اتحادیه داده بودند، تضمین کرده بود، کار تمام وقت برای  
مردان کمیته های اتحادیه و معاف کردن شان از پرداخت

عوارض، کلیدهای قرارداد فورد بودند. آن چه فورد کسب کرد عبارت بود از الحاق کردن اتحادیه در مدیریت کارخانه. اما قراردادهای اولیه اسناد ساده ای بودند که کارگران چپ را برای مبارزه با هر اسلحه ای که آن ها انتخاب می کردند، آزاد می گذاشت.

**کارگران جدید:** در طول سال های جنگ هجوم عظیمی از کارگران جدید در کارخانه های اتومبیل سازی وجود داشت. آن ها جنوبی، سیاه، سفید و زنان بودند. تقاضای جنگ و کمبود نیروی کار، به کارگران اسلحه ی قابل توجه ای در مبارزات شان می داد. کارگران سیاه پوست برای ارتقا یافتن به مشاغل تولیدی مبارزه می کردند. زنان به تعداد زیاد وارد کار تولیدی شدند. رهبری اتحادیه می کوشید قدرت چانه زنی کارگران را با عجله در دادن تعهدی که اعتصاب نباشد زمین گیر کند. مسئولان اتحادیه وارد هیات دولت شدند. در آن جا رشد ادغام سلسله مراتب اتحادیه ای با ساختار سیاسی قدرت شروع شد. مقاومت کارگران در مقابل این جریان شروع به وسیع کردن شکاف بین اعضای اتحادیه و روسای بالای اتحادیه کرد. این مقاومت در دیترویت به حد بالای خود رسید.

مبارزه علیه تعهد نبود اعتصاب در کارخانه، در UAW / اتحادیه کارگران اتومبیل سازی علیه گروه بالای اتحادیه کشانده شد. این امر در سال ۱۹۴۴ زمانی که روسای بالای اتحادیه در جلوی مقامات حکومتی، - توسط کارگران - مورد انتقاد قرار گرفتند و خجل برای خدمت به شکست قطعنامه در حفظ تعهد نبود اعتصاب کوشیدند، به اوج خود رسید. از آن قطعنامه یک مثال جدی از آگاهی طبقه کارگر بیرون زد. مساله تعهد به عدم اعتصاب به همه پرسنی پستی از همه اعضا کشیده شد. در این انتخاب، تعهد به عدم اعتصاب با رای دوه به یک پذیرفته شد. گرچه در همان زمان در محدوده ی کارخانه های اتومبیل - جنگ دیترویت، اکثریت کارگران اتومبیل سازی بارها و زمان به زمان به اعتصاب غیر قانونی دست زدند.

REUTHER'S CAREER روش رویتر: (والتر رویتر موسس UAW). روش رویتر در اتحادیه ی کارگران اتومبیل سازی با دگرگونی بزرگ بعد از جنگ در صنایع اتومبیل سازی، هم زمان است. متمرکز سازی قدرت با حذف شرکت های کوچک تر اتومبیل سازی (مثل کایزر، هودسون، پکارد و غیره). همراه با تمرکز زدایی از تولید در کارخانه های جدیدا خودکار یا مدرنیزه شده، ترکیب شد. رویتر سیاست شروع شده توسط هنری فورد را ادامه داد و با CM'S C. F. WILLSON آن را دنبال کرد. روزی ۵ دلار - فورد - با فوق العاده مخارج زندگی به عنوان زنجیر طلایی ای که کارگران را به استثمار شدید و بیگانگی ببندد جانشین شد، که در همه جای دنیای صنعتی شده یافت می شود. هیچ افزایش دست مزدی نمی تواند این واقعیت را که عملیاتی که توسط یک کارگر در یک خط تولید اتومبیل انجام می شود، در مجموع این افزایش - دست مزد - هرگز به اندازه ی یک دقیقه آن نیست، جبران کند. در سال ۱۹۵۵ کارگران اتومبیل

سازی به موجی از اعتصابات غیرقانونی دست زدند که سیاست سود جانی - در ایران بنام سهام کردن کارگران در سود کارخانه نام گرفت -، حاصل ترکیب با افزایش سرعت کار را رد می کرد. آن ها عدم توانایی قرارداد اتحادیه ای در تهیه راه حلی برای مسایل روزمره در سطح کارخانه؛ را روشن ساختند: در بعضی از کارخانه ها در پایان قرارداد سه ساله، هزاران شکایت حل نشده ی کارگران در رابطه با مدیریت کردن تولید توسط خود کارگران وجود دارد. تا به ۱۹۵۵ روبرو کوشیده بود که مبارزات غیرقانونی محلی را زیر پوشش مذاکرات ملی بیاورد، که موفقیتی اندک داشت. در سال ۱۹۶۷ مذاکرات قراردادی در اتومبیل سازی، برای فرسوده کردن کارگران یک سال یعنی یک سوم زمان قرارداد از محلی به محلی، طول کشید.

### اضافه کاری و بارآوری

از ۱۹۵۸ تا ۱۹۶۱ بازسازی گسترده ی صنایع اتومبیل سازی منجر به یک رکود عظیم در دیترویت شد. این امر فرسایش قدرت طبقه کارگر را از طریق مهندسی اتحادیه اتومبیل سازی ها آشکار ساخت. کارگران کرایسلر، بعضی های شان در طول یک سال اخراج شدند، کارخانه های کرایسلر ( و مرکز فرماندهی UAW) برای جلوگیری کردن از کار اضافی جمع شدند. کرایسلر قادر بود یک حکم دادگاه علیه جمع کننده ها به این دلیل که آن ها عبارت عدم - اعتصاب در قرارداد اتحادیه را نقض کردند بگیرد.

### در فراسوی گروه

هم چنین در دهه ی ۱۹۶۰ فشار روی طبقه ی کارگر سیاه پوست دائما به تغییر سطح استخدام آن ها در کارخانه هایی که در آن ها تمرکز روی کارگران سیاه پوست آمریکایی بود می انجامید. در زمان مبارزه گری دیترویت در ۱۹۶۷ اکثریت کارگران اتومبیل سازی ها در کلان شهر دیترویت، کارگران سیاه پوست بودند. این کارگران ترکیبی بودند از مسن ترها، کارگران با ارشدیت که در کارخانه ها قدرت و ثبات گرفته بودند و جوانان مبارز که تجربیات گذشته را گرفتند و برای سازمان یابی با فرمی جدید آغاز کردند. کارگران سیاه پوست شدیدترین استثمار و بیگانگی کارگران اتومبیل سازی را لمس می کردند و مبارزه را به مسیر جدیدی کشاندند. مبارزه جویی ۱۹۷۶ دیترویت، آسیب پذیری شرکت های اتومبیل سازی را به جمعیت شهرهای داخلی در مناطق صنعتی آمریکایی، آشکار ساخت. یک سال بعد جنبش اتحادیه انقلابی دوج سازمان دهی شد، که همراه سازمان ها در دیگر کارخانه ها، بخشی از لیگ انقلابی کارگران سیاه پوست شد. چیزی که در رابطه با توسعه، حیاتی بود این بود که این امر از گروه های سیاه پوست اولیه که روی مساله فشار علیه مدیریت و سلسله مراتب اتحادیه ای محدود بودند، فراتر رفت. هم چنین این امر از گروه های اولیه از هر نوعش فراتر رفت. این یک ماشین رای گیری نبود که به عنوان یک مخالف قانونی در داخل اتحادیه کارکرد داشته باشد. این یک سازمان مستقیم کارگاهی که مورد قبول بود و قادر بود با

نامش اعلام اعتصاب کند و علیه هر دو هم اتحادیه و هم مدیریت در مبارزه ای که مدعی قدرت طبقه ی کارگردرتولید است بجنگد بود. تنش بین کارگران سیاه پوست و سفید پوست با درجات مختلف از اولین روزها در کارخانه های اتومبیل سازی وجود داشت. گاه این درگیری به مبارزه ی باز کشیده می شد و گاه در مبارزات بزرگ علیه شرکت محو می شد. امروزه هم این تنش به ویژه در ارتباط با مشاغل با مهارت بالا وجود دارد، که می تواند به آسانی به مبارزه ی بین کارگران باهم تبدیل شود. اما این با توجه به این حقیقت که کارگران سیاه پوست برای خواست کنترل کارخانه توسط طبقه کارگر\* می کوشند، در درجه دوم قرار دارد. دیترویت از طریق کارگران سیاه پوستش باری دیگر در نشان دادن آینده به ملت اش پیشگام شده است.

---

\* هر کوشش مبارزاتی کارگران برای بهبود زندگی شان، بخشی از مبارزه ی طبقاتی کارگران علیه سرمایه محسوب می شود اما نمی تواند به استثمار پایان دهد بلکه آن را قابل پذیرش تر می کند. کنترل کارخانه و مدیریت کارخانه اگر تنها به مناسبات درونی آن محدود شود و علیه کار مزدی جهت داده نشود و بر چگونگی تولید و توزیع محصول و چگونگی برگشت سرمایه، و توزیع آن و در کل حسابرسی این فعالیت اقتصادی که در نظام سرمایه داری اجازه آن داده نمی شود، همراه نباشد تنها باری از دوش کارفرما بر خواهد داشت.

---

منبع: [libcom.org](http://libcom.org)

website  
Email  
telegram  
instagram

[www.alayhesarmaye.com](http://www.alayhesarmaye.com)  
[kargarshora19@gmail.com](mailto:kargarshora19@gmail.com)  
@ alayhesarmaye  
@ alayhesarmaye