



خرابکاری و اعتصاب در محیط کار

لویی آدامیچ



کارگران "ولگرد" در محوطه باربری، ۱۹۳۴

لویی آدامیچ در چهارده سالگی از یوگسلاوی به ایالات متحده مهاجرت کرد و در سال ۱۹۱۸ تابعیت آمریکایی گرفت. این جستار روایت تجارب وی به عنوان کارگری موقت در مشاغل گوناگون دهه ۱۹۲۰؛ از جمله آشنایی اش با کارگران وابسته به «اتحادیه کارگران صنعتی جهان» (IWW) «مشهور به «وابلی‌ها» - ست.

منبع:

<https://libcom.org/article/sabotage-and-striking-job-louis-adamic>

سال ۱۹۲۰ بود که از سربازی خلاص شدم. فشار زندگی و بی‌پولی، وادارم کرد تا در بیست‌سالگی، بدون هیچ‌گونه مهارت خاصی، به صف کارگران ساده بپیوندم. ماه‌ها دور بنگاه‌های کاریابی شیکاگو – که ما کارگران بهش می‌گفتیم «برده بازار» – پلاس بودم. همان‌جا بود که با چندتا از اعضای IWW آشنا شدم؛ آدم‌های خوش بیان با کلامی نافذ. وقتی فهمیدند من سرباز سابق بیکار، بی‌خانه و کاشانه و کمی هم تندمزاج‌ام، سعی کردند تا از من یک کارگر «آگاه طبقاتی» و در نهایت یک «وابلی» بسازند.

به من توصیه می‌کردند که هر امیدی را که برای چیزی بیشتر از کارگری موقت در سر دارم، بگذارم کنار. چون شانس این که روزی سرمایه‌دار بشوم یا حتی جزیی از همان خرده بورژوازی، تقریباً صفر بود. من تازه‌واردی بیش نبودم و حتی برای خود آمریکایی‌های اصل و نسب‌دار هم فرصت‌ها داشت آب می‌رفت. پس باید قبول می‌کردم که جایگاه من در همین صف کارگری است و باید تمام توانم را بگذارم برای تسریع در فروپاشی نظام سرمایه‌داری؛ نظامی که به باور آنان، دیر یا زود – چه من به IWW بپیوندم چه نه – محکوم به نابودی بود.

وابلی‌ها به من راه‌وچاهایی نشان می‌دادند که معتقد بودند دیر یا زود کارگران را به قدرت می‌رساند و به نابودی سرمایه‌داری و نظام دستمزدی می‌انجامد. اولش همه‌چیز برایم گنگ بود. یکی از کلمه‌هایی که زیاد به کار می‌بردند، «سابوتاژ» یا همون خرابکاری بود؛ کلمه‌ای که قبلاً توی مجلهٔ پیرسون و در مقاله‌ای از فرانک هریس دیده بودم، ولی معنایش را نمی‌دانستم. حتی توی لغتنامهٔ کتابخانهٔ عمومی هم تعریف روشنی ازش پیدا نکردم. تا این که در اتاق مطالعهٔ سادهٔ IWW به یک جزوه برخورددم با عنوان «خرابکاری»، نوشتهٔ امیل پوژه که سال ۱۹۱۲ به انگلیسی ترجمه شده بود. مترجمش، آرتورو جووانیتی، موقع ترجمه توی زندان بود و با اتهامی ساختگی به خاطر رهبری اعتصاب بزرگ کارگران نساجی لارنس در ماساچوست، محاکمه می‌شد.

توی آن کتابچه، «خرابکاری» این‌طوری تعریف شده بود:

«هر عمل آگاهانه و عمدی از طرف یک یا چند کارگر، با هدف کم کردن تولید در صنعت یا محدود کردن چرخهٔ تجارت و در نتیجه، پایین آوردن سود سرمایه‌دار؛ عملی که با کم کردن بازدهی کار، از کار انداختن ماشین‌آلات یا کاهش تولید – بدون این که لزوماً به اخراج کارگر بینجامد – انجام می‌شود.»

این متن برای وابلی‌ها سندی اساسی و برایشان حکم «انجیل» را داشت.

همان‌جا، تو سالن مطالعه و ابلی‌ها، به جزوه‌هایی برخوردم که به جنبه اخلاقی خرابکاری می‌پرداخت. یکی از نویسندگان هایشان خرابکاری را «اقدام جنگی» در نبرد بین کارگر و سرمایه‌دار می‌دانست و می‌گفت: «تو جنگ، همه‌چیز مجاز است، همه‌چیز اخلاقی است.» خود و ابلی‌ها هم قبول داشتند که خرابکاری، کار قشنگی نیست؛ اما تاکید می‌کردند که دست‌کم از روش‌های سرمایه‌دارها در همین جنگ اقتصادی، بدتر نیست. اگر کارگر برای یه لقمه نان، ماشین را خراب می‌کند یا محصولی را نابود، آیا رئیس‌ها برای پر کردن جیب‌هایشان، همین کار را با بی‌شرمی بیشتری انجام نمی‌دهند؟ مگر آن‌ها منابع کشور — جنگل و معدن و زمین و رود — را با بی‌اعتنایی به همه ارزش‌های انسانی نابود نکرده‌اند؟ مگر محموله‌های قهوه و کالا را تو دریا خالی نکرده‌اند، مزرعه‌های پنبه و گندم و ذرت را آتش نزدند، قطارهای پر از سیب‌زمینی را هدر ندادند، فقط برای اینکه سود بیشتری ببرند؟ مگر آرد را با تالک و گچ قاطی نکرده‌اند؟ مگر شیرینی‌فروش‌ها، آب‌نبات‌های چسبناک از گلوکز و وازلین و عسل مخلوط با نشاسته و آرد شاه‌بلوط نفروختند؟ مگر سرکه را از اسید سولفوریک درست نکردند؟ مگر شیر و کره را از جنس قلابی تهیه نکردند؟ مگر تخم‌مرغ و گوشت را تو انبار نپوساندند تا قیمت‌ها را بالا بکشند؟

وابلی‌ها می‌گفتند: «همه این‌ها خرابکاری است، درست مثل کاری که ما می‌کنیم. فرقی کجاست؟ فرقی این است که کارگر، رو راست و بی‌پرده عمل می‌کند، اما سرمایه‌دار پشت نقاب «کسب‌وکار» همه چیز را خراب و بعد، کارگر را خرابکار و جنایتکار خطاب می‌کند.»

یک فرق دیگر هم بود. و ابلی‌ها اصلاً دلشان نمی‌خواست اموال و ابزار نابود شود؛ برعکس، حساسیت آن‌ها برای حفاظت از خود سرمایه‌دارها هم بیشتر بود. چون باور داشتند که آن ثروت، مال کارگر است. روزی حق به کارگر برگردانده می‌شود و از آن او می‌شود. تا آن روز، باید مثل جان‌آزش مراقبت کرد.

این حرف‌ها را آشکارا تو جلسات، روزنامه‌ها و گردهمایی‌های و ابلی‌ها می‌زدند. برایشان مهم نبود چه کسی می‌فهمد که آن‌ها به خرابکاری اعتقاد دارند و عملش می‌کنند. بعضی‌هاشان مبلغان تمام‌عیار خرابکاری بودند؛ چون آن را تقریباً تنها ابزار قدرتمندی می‌دیدند که می‌توانست پرونده طبقه تحت‌ستم را در هم بیچد. یکی از دوستان و ابلی‌ام عملاً این‌طور گفت:

«حالا که رؤسا توانسته‌اند تقریباً ضربه مهلکی به مبارزات بزنند؛ حالا که اعتصاب تو خیلی جاها ممنوع شده، آزادی بیان خفه شده، تجمع آزاد ممنوع شده و حکم‌های دادگاه علیه کارگران همه‌گیر شده — حالا دیگه خرابکاری، شمشیر شکست‌ناپذیر و ترسناک داموکلس که بالای سر اربابا آویزونه، می‌تونه جای همه اسلحه‌ها و مهمات ضبط‌شده کارگرها رو در جنگشون برای عدالت اقتصادی بگیره. و پیروز هم می‌شه، چون خطرناک‌تره؛ مثل خود اعتصاب عمومی. رؤسا بی‌فایده سعی می‌کنند علیه صندوق‌های اعتصاب، مثل اعتصاب بزرگ فولاد، حکم صادر کنند. خرابکاری، اون جویری که ما انجامش می‌دیم، حکم بازدارنده‌تری علیه ماشین‌آلات خودشونه. بی‌فایده است که بخوان قوانین قدیمی را دوباره زنده کنند یا قانون تازه بسازند — هرگز نمی‌تونن خرابکاری

را کشف کنند، هرگز سرچشمه آن را کشف نمی‌کنند، هرگز از پا درش نمی‌آورند؛ چون هیچ قانون شناخته‌شده‌ای نمی‌تونه «بی‌دقتی و کم‌مهارتی» به اعتصاب‌شکن را جنایت معرفی کنه، کسی که کاری را به هم می‌ریزه یا ماشینی را «خراب می‌کنه» و بعد می‌گه «بلد نبودم چطور روشنش کنم»، در حالی که اون ماشین مدت‌ها پیش توسط همین کارگر آگاه طبقه تعمیر شده بود. نه باتون پلیس، نه اسلحه، نه زندان توان ریشه‌کن کردنش را نداره.»

مدتی طول کشید تا فهمیدم خرابکاری واقعاً چقدر می‌تواند موثر و مهم باشد.

۲

از یه بنگاه کاریابی تو شیکاگو، کار بیل‌زنی تو یه پروژه ساختمونی درازمدت اطراف جولیت گیر آوردم. من یکی از صد تا کارگر ساده بودم که با بیل و کلنگ خودمون رو خورد می‌کردیم. یه مدت نگذشته بود که فهمیدم بین ما، چند تا «مبلغ خرابکاری وابلی» هم هستن که کارگرا رو به کم‌کاری تشویق می‌کنن.

روز دوم یا سوم، یکی از آن‌ها با لبخند آمد جلو و گفت: «آروم بگیر، بچه! نمی‌خواد جاده رو یه روزه بسازی. گور پدرشون! دستمزد تو هم مثل منه؛ سه دلار و پنجاه سنت در روز، نه؟ خب، پس چرا طوری کار می‌کنی انگار سی و پنج دلار می‌گیری؟». من بی‌وقفه و با پشتکار کار می‌کردم، نه چون می‌خواستم جاده زودتر تمام شود، بلکه چون ماه‌ها بیکار مانده بودم و بی‌حوصله شده بودم؛ فکر می‌کردم کار واقعی هم وجودم را آبدیده‌تر می‌کند و هم روحم را. اما وقتی آن پیامبر خرابکاری وابلی مرا به خاطر تندکار کردن سرزنش کرد، بی‌اختیار شرمند شدم — بدون اینکه اول بفهمم چرا. ناگهان نسبت به وضع خودم آگاه شدم.

اون مرد روزها می‌اومد کنار من و مدام می‌گفت: «پدال ترمز رو بگیر بچه!» یا «برو آب بخور»، «نمیری دستشویی؟»، «فردایی هم هست!»، «بعدم ساعت‌ها کنارم می‌ایستاد و وانمود می‌کرد بیل می‌زنه، درحالی که فقط حرف می‌زد. آدم کتاب‌خونی بود. وقتی گفتم به نویسنده‌هایی مثل سینکلر و فرانک هریس علاقه دارم و از انقلاب روسیه خوشم میاد، برام از اتحادیه کارگری IWW گفت و از رهبراشون بیگ بیل، هی‌وود و فاستر. می‌گفت اینا ایده‌ی خرابکاری رو از فرانسه آوردن آمریکا و بین کارگرا پخش کردن. او رسالت خودش را داشت: «رسول خرابکاری» بود، سخنور و سرزبان، از کاری به کار دیگر می‌رفت و «قاراقوش»‌های وابلی می‌ساخت و چیزی به آن‌ها می‌آموخت که او آن را «فنِ تعلل» می‌نامید. حقه‌هاش رو به منم یاد داد: «انقدر بیل رو پر نکن رفیق! کم‌ترت رو نشکن. یادِت باشه کارگرای بدفورد ایندیانا سال ۱۹۰۸ چه کار کردن: وقتی رئیس گفت دستمزدتون کم می‌شه، اونا رفتن و دسته بیل‌هاشون رو کوتاه کردن و گفتن: دستمزد کم، بیل کوچیک! حق هم داشتن. این یه جور خرابکاری خودجوش بود. حالا تو هم سه‌دلار و پنجاه‌سنت می‌گیری، پس بهشون بیل کوچیک بده. اصلاً وقتی کسی نگاه نمی‌کنه، بیل رو زمین بذار. تعلل کن رفیق! اعتصاب در حین کار. می‌فهمی چی می‌گم؟»

راستش وقتی سعی می‌کردم ازش تقلید کنم، می‌دیدم «کم‌کاری» برام از خود کار سخت‌تره! ولی اون مبلغ خرابکاری همیشه می‌خندید و می‌گفت: «نگران نباش رفیق، کم کم عادت می‌کنی!»
خب راستشو بخواین، ماجرا از این قرار بود که تو سال‌های ۱۹۱۲ و ۱۹۱۳، واپلی‌ها فکر می‌کردن بهترین کار اینه که دقیقا قبل از شروع اعتصاب، ماشین‌آلات رو از کار بندازن که اعتصاب‌شکن‌ها نتونن ازشون استفاده کنن. ولی تا حدود سال ۱۹۲۰، IWW و آژیتاتورهای کمونیست که اون موقع تو صحنه خرابکاری صنعتی آمریکا نقش پررنگی پیدا کرده بودن، قضیه رو به قدم جلوتر بردند: دستکاری ماشین‌ها در حین کار. همون پروژه جاده‌سازی نزدیک جولیت... اونجا سرکارگر هرچند روز به بار گیر می‌کرد به میکسرهای بتن، کامیون‌ها یا بیل‌های بخار. یهو ماشین‌ها وسط صبح یا بعدازظهر قفل می‌کردن و ده-بیست تا کارگر بیکار می‌ایستادن تا مکانیک‌ها بسشون کنن.

رفیق واپلی من تو این مواقع فقط پوزخند می‌زد و چشمک می‌زد. عصرها موقع قدم زدن، برام از حقه‌های خرابکاری می‌گفت که خودش توچند تاش دست داشت یا درباره‌شون شنیده بود. به روز بهم گفت: «فکر کنم دیگه زیاد اینجا نمونم. دیدی اون کلاغ پیر ایرلندی رو؟» — منظورش همون سرکارگر بود — «چند روزه مدام چشم ازم برنمی‌داره... کم کم دارن می‌فهمن با کی طرفن. شاید همون کارگری که سعی کردم چیزی یادش بدم، لو داده که فازم چیه.» بعد خندید. «خب، نهایتش دو روز دیگه اخراجم می‌کنن. باکی نیست! به هفته دیگه تو کار دیگه‌ام و باز همون بساطه.»

فرداش، او و سه تا دیگه که اونا هم مبلغین خرابکاری واپلی بودن — حقوقشون رو گرفتن و با این اخطار که دیگه پایشان رو اونجا نذارن، انداختنشون بیرون. اما قبل از رفتنشون فهمیدم اون دو مایل جاده بتنی که ما به ماه و نیم گذشته ساخته بودیم، چند هفته بیشتر دووم نمیاره. تو سیمان چیزی ریخته بودن که ترک می‌انداخت و پیمانکار مجبور بود همه چیز رو از نو بسازه.

من به ماه دیگه موندم جولیت؛ اونقدر که با چشمان خودم ترک خوردن بتن رو ببینم. بعد، با رسیدن تابستان، با دو تا جوون IWW رفتم سنت‌لوئیس. اونا مطمئن بودن که اونجا راحت میشه کار دروگری تو مزارع گندم میسوری و کانزاس پیدا کرد.

تو سنت‌لوئیس، «برده بازار» پر بود از واپلی‌ها. گروهی شاد، پرشور، مملو از انرژی که با خوش‌مزگی قاتی شده بود. اونجا به داستانی شنیدم (بعدها هم صحتش رو پی گرفتم) از زمستون قبل از جنگ جهانی اول، وقتی شهر پر بود از کارگران بیکار و یخ‌زده‌ای که از اردوگاه‌ها و کشتزارها اونجا اومده بودن. واپلی‌ها تصمیم گرفتن شهر رو مجبور کنن که ازشون مراقبت کنه. پس به روز چند صدتاشون ریختن تو رستوران‌ها، غذاهای حسابی سفارش دادن، سیر و پر خوردن، بعد رسیدشون رو دادن به صندوق‌دار و گفتن: «این رو بذار به حساب شهردار!» وقتی دستگیر شدن، تو دادگاه اونقدر سخنرانی‌های آتشی کردن که صفحه اول روزنامه‌ها رو پر کرد.

شهر ترسید که مبادا هزاران کارگر دیگه هم سرازیر بشن و به خرج شهردار غذا بخورن — و دقیقا همون اتفاق افتاد، چه توی زندان و چه بیرون. شورای شهر دستپاچه لایحه‌ای اضطراری گذروند برای ساخت خانه‌های شهری با تخت و غذای رایگان. این «حقه» یه جور خرابکاری اجتماعی بود؛ نمایی و طنزآلود. راستشو بخوای برا منم جذاب بود.

اصلا کم نبودن وابلی‌هایی که من باهاشون آشنا شدم: رفقای جدی، در عین حال خوش‌برخورد، شوخ‌طبع و باهوش. توی بیان فکر و کارشون صاف و بی‌پرده بودن. اونا مبلغان آزاد و خودخواسته «ماجرای فرودستان» بودن؛ کسانی که هدف براشون وسیله رو توجیه می‌کرد و وظیفه‌ای براخودشون تحمیل کرده بودن: تا جایی که می‌تونن، هر وقت که می‌تونن، به طبقات دارا ضربه بزنن. سربازان چریکی تو جنگ طبقاتی!

حالا برسیم به ماجرای مزارع گندم کانزاس. تابستان ۱۹۲۰، من اونجا چند هفته‌ای مشغول بودم. تو این مزارع، دستکاری ماشین‌ها و «اعتصاب پنهان» یه چیز عادی بود. دستگاه‌های خرمن‌کوب و دروگرها وسط برداشت، یهوایی قفل می‌کردن، دقیقا تو همون روزهایی که هر ساعتش برای کشاورز به اندازه طلا ارزش داشت.

یه بار، حدوداً سی مایل اون‌طرف‌تر، یه مزرعه گندم به بزرگی یه مایل، دود شد و رفت آسمون. تو اردوگاه ما همه افتاد. وابلی‌هایی که من می‌شناختم — بیشترشون آدم‌های معقولی بودن — استفاده از آتیش رو رد می‌کردن و تقصیر رو می‌انداختن گردن کمونیست‌ها که تندروتر بودن. بین اعضای IWW شایعه بود که کمونیست‌های آمریکا از مسکو دستور گرفتن که صنایع این مملکت رو به آشوب بکشن. می‌گفتن یه رهنمود محرمانه وجود داره که «بی‌تردید اصلیه» — اما احتمالاً ساختگی بود — آخه چطور وزارت دادگستری درست همون موقع اون رو «کشف» و منتشر کرده بود؟ توی اون سند، یه «کمیتۀ اجرایی در مسکو» به نمایندۀ اش در خارج توصیه کرده بود که اعتصاب‌های عمومی و موضعی راه بندازن، ماشین‌آلات و دیگ‌های بخار رو از کار بندازن و هر جوری می‌تونن صنایع سرمایه‌داری رو فلج کنن.

بی‌شک، تو اوایل اون دهه، کمونیست‌ها تو آمریکا دست به چنین کارهایی زدن. اما باید روشن بگم که هیچ رابطه‌ای بین اون‌ها و جنبش‌های کمونیستی امروزی این کشور وجود نداره و نداشته. اکثر کمونیست‌های اون زمان آمریکا در واقع، دسته‌هایی از وابلی‌های جدا شده و ناراضی بودن؛ همون‌هایی که امروز به هیچ‌وجه حاضر نیستن دوباره به کمونیستا بپیوندن.

رهبران اتحادیه‌های محافظه‌کار به کارگرا اخطار می‌دادن که از این تحریک‌کننده‌های افراطی فاصله بگیرن. اما با همه این‌ها، تو دهه‌های ۱۹۲۰ و ۱۹۳۰، خرابکاری و «اعتصاب در حین کار» بخشی از روح و جسم و کار روزانه میلیون‌ها کارگر آمریکایی شد — کارگرانی که خودشون با خشم برچسب «وابلی» یا «کمونیست» رو پس می‌زدن.

اواخر سال ۱۹۲۱، دوباره خودم رو توی شرق کشور پیدا کردم. چون نتونستم توی خشکی کار پیدا کنم، رفتم دریا. تو یه سال بعدی، روی پنج تا کشتی آمریکایی مختلف کار و سفر کردم. تو همه‌شون با خرابکاری طرف شدم؛ هم بین ملوان‌ها — وابلی و غیروالبلی — و هم بین ماموران (البته ماموران هیچ‌وقت اسم کارای خودشون رو «خرابکاری» نمی‌زارن).

به عنوان پیشخدمت کشتی، بارها دیدم که چطور هزاران دلار مواد غذایی هدر می‌ره یا مستقیم تو دریا ریخته می‌شه. وقتی هم که ملوان بودم، دهها هزار دلار رنگ و تجهیزات کشتی رو دیدم که همین‌طوری دور ریخته شد. تو هر کشتی یه جورایی ردپای وابلی‌ها بود و من با بعضی هاشون رفاقت هم پیدا کردم.

یکی از اینا رو خوب یادمه. یه روز بهم گفت:

«طبقات پایین آمریکا دارن بیدار می‌شن، همین‌طور آدم‌های میونی، مثلاً رؤسا و سرکارگرهای جزء؛ همون مامورهای کشتی. اونا هم دارن می‌فهمن که دستمزدشون ناچیزه و براساس همین آگاهی دارن عمل می‌کنن. من پانزده ساله دریا می‌روم و اگه یه چیزی بلدم — که خودم رو آدم باهوشی می‌دونم — اینه که امروز فساد و دزدی‌های خُرد روی کشتی‌های آمریکایی از همیشه بیشتر شده. همون‌طور که می‌دونی، مباشرای آشپزخانه عمداً غذاها رو فاسد می‌کنن و می‌ریزن تو دریا تا وقتی به بندر رسیدیم دوباره سفارش بدن و از شرکت‌های تدارکات پورسانت بگیرن. همین ماجرا برای ماموران جزء، مهندسان و ناخداها هم صادق. بارها دیدم که همه اعضای گروه با هم زدوبند داشتن: طناب‌های گرون‌قیمت مانیلا رو تو بنادر خارجی می‌فروختن یا تو دریا می‌انداختن؛ قوطی‌های رنگ رو یک‌جا دور می‌ریختن — فقط برای این که دوباره سفارش بدن و حق‌العملیه‌ش رو بگیرن.»

حالا برسیم به اون کشتی‌ای که از نیویورک تا سواحل اقیانوس آرام رفت و برگشت می‌کرد. تو این کشتی، تقریباً همه ملوان‌های دماغه کشتی خرابکار بودن — حالا اکثرشون حتی اسم IWW رو هم نشنیده بودن. وابلی‌ها لااقل وقتی خرابکاری می‌کردن ادعا داشتن یه هدف اجتماعی پشتشه؛ اما این خرابکاری غیروالبلی چون دلخوشی دیگری نداشتن از کارای ریز و ویرانگرشون یه جور لذت شخصی می‌بردن. مثلاً به جای شستن قلم موهای رنگ، می‌انداختنشون تو دریا یا سطل‌های پر از رنگ رو یک‌لبه خالی می‌کردن. هیچ حس دلبستگی‌ای به کشتی وجود نداشت. شعارشون کوتاه و واضح بود: «گورِ بابایِ کشتی! گورِ بابایِ صاحبانش!»

ما زیاد راجع به فساد ناخدا، مهندس ارشد، ماموران جزء و مباشران حرف می‌زدیم. برام تعریف کردن که تو سفر قبلی، ناخدا و مهندس کشتی موتور رو دستکاری کرده بودن که کشتی مجبور بشه سه هفته تو حوضچه

کشتی‌سازی سن پدرو معطل بمونه و تعمیرات ۲۳ هزار دلاری روش انجام بشه؛ و بعدش هم از نماینده همون کشتی‌سازی پاداش گرفتن.

زود فهمیدم که وابلی‌ها و خرابکاری دیگه روی کشتی‌ها اغلب با جان و دل به ماموران تو انجام کارای کثیف کمک می‌کردن. یادمه یه بار یکی از ماموران جزء دستور داد گروهی از ما شلنگ نفتی تقریباً پانزده متری رو – که فقط یه کم آسیب دیده بود و چندصد دلار ارزش داشت – به دریا بندازیم، چون ناخدا حوصله نداشت گزارشش رو به دفتر مرکزی بده. بیشترمون خندیدیم؛ برامون مثل یه شوخی علیه شرکت بود: «به درک!»

یکی از وابلی‌ها – شاید باهوش‌ترین کارگری که تو عمرم دیدم – یه بار تو یه بحث درباره خرابکاری روی کشتی‌ها بهم گفت:

«تو در مجلات می‌خوانی که ایالات متحده برای ایجاد یک ناوگان بازرگانی درست و حسابی با مشکلات بزرگی روبه‌روست؛ چون کشتی‌سازی اینجا گرون‌تر از جاهای دیگه س؛ چون سرمایه‌دارای آمریکایی سود بیشتری از شرکت‌های کشتیرانی می‌خوان؛ و چون دستمزد خدمه آمریکایی بالاتره. می‌گن همین باعث می‌شه نرخ حمل بار و مسافر توی آمریکا بالاتر باشه و صاحبان کالا ترجیح بدن کشتی خارجی بگیرن. من مدیر پرنفوذی نیستم، فقط یه ملوان ساده‌ام؛ اما اونقدر می‌دونم که این بهونه‌ها همش ظاهر قضیه است. آخریشون حتی توی ظاهر هم درست نیست. آره، ماموران و ملوانان آمریکایی حقوقی بالاتر از خیلی کشورها – به جز کانادا – می‌گیرن؛ اما اگه با کارگرای خشکی مقایسه کنی، دستمزد ما دریانوردها به زحمت هم‌سطح ملوانان ژاپنی است. و به نظر من همین یکی از دلایل اصلی فلاکت ناوگان بازرگانی آمریکاست.»

کاسب‌کار آمریکایی توی حوزه کشتیرانی، مثل همپالکی‌هاش توی حوزه‌های دیگه، حرص و طمع احمقانه‌ای داره. برای آدم‌هایی که مجبورن مغز و بازوشون رو به او بفروشن، هیچ ارزشی قائل نیست؛ تا جایی که می‌تونه مزد ناچیزی می‌ده و بیشترین توان رو ازشون می‌کشه. اما نتیجه روشنه: دیر یا زود، برده‌هاش تلافی می‌کنن. بعضی‌ها آگاهانه، با خرابکاری اجتماعی – همون خرابکاری ما وابلی‌ها که جان نظام سرمایه‌داری رو می‌خوره – و بعضی‌ها ناخودآگاه، با خرابکاری‌هایی که هدف اجتماعی نداره و فقط انتقام شخصیه، اما در نهایت همون کار رو می‌کنه: شتاب دادن به فروپاشی نظام.

درسته که هزینه نگهداری کشتی‌های آمریکایی بیشتر از کشتی‌های خارجی است؛ اما تنها دلیلش اینه که خدمه هیچ احساس ارزشی برای کشتی یا صاحبانش ندارن و عمداً دارن هدر می‌دن. شک ندارم مقدار هدررفت روی کشتی‌های آمریکایی از یارانه‌ای که مالکان کشتی از دولت می‌گیرن بیشتره.»

چند ماه بعد – تو سال ۱۹۲۲ – من و رفیق ملوان وابلی‌ام تو فیلادلفیا برای کار روی کشتی اوسکاوا قرارداد بستیم. اوسکاوا یه کشتی باری اداره کشتیرانی ایالات متحده بود؛ شش هزار و صد تن وزن ناخالص داشت، تو ۱۹۱۸ ساخته شده بود و نزدیک به دو میلیون دلار خرج برداشته بود. مجهز به یه سردخانه مدرن هم بود.

از سفر اوسکاوا برات بگم. با یه بار نسبتاً سبک راهی هامبورگ شدیم. سفر رفت بی‌حادثه گذشت. خدمه همون آدم‌های همیشگی کشتی‌های باری آمریکایی بودن — شاید یه ذره بدتر. پنج-شش تا وابلی که تو خوابگاه ملوانان پیدا کردم، بدون شک بهترین آدم‌های روی کشتی بودن. ناخدا پیر و مریض بود؛ مردی گیج و ترسیده از مسئولیتی که رو دوشش بود. ماموران جزء، مهندس و مباشر کشتی یه مشت آدم بی چشم و رو، بی سواد و متکبر بودن که تو دوران جنگ — وقتی هرکی راحت می‌تونست مجوز بگیره — «مدرک» دریانوردی گیرشون اومده بود. دائم مستی و دعوا بود و راهبری کشتی هم افتضاح.

در هامبورگ، محموله بزرگی از شامپاین و مشروبات الکلی برای آمریکای جنوبی بار زدیم. سپس، چهار یا پنج روز پس از ترک آلمان، بطری‌ها یکی‌یکی در اتاق‌های افسران و سالن غذاخوری ترکیدند؛ سرانجام، حتی روی عرشه و در اتاق نقشه نیز صدای ترکیدن بطری‌ها بلند شد، و جعبه‌های آن مایعات شگفت‌انگیز راه خود را به کابین‌های خدمه هم باز کردند.

ناخدای پیر — که هم ناتوان و بی‌عرضه بود، هم از به خطر افتادن اقتدار خودش می‌ترسید، هم میان انبوه مقررات اداره کشتیرانی و قانون دریانوردان دست‌وپا می‌زد، و هم از دردسر گزارش‌نویسی وحشت داشت — کلاً زمین گیر شد. فقط ناخدا دوم بود که هوشیار موند. چند بار کشتی از مسیر منحرف شد؛ اما آخرسر، به یه معجزه — شاید هم به لطف پنج-شش وابلی هوشیاری که به ناخدا کمک کردن — تونستیم به برزیل برسیم.

وقتی بار رو خالی کردن، معلوم شد اوسکاوا بیش از صد جعبه شامپاین، کومل و مشروبات اعیانی دیگه کم داره. ناخدای پیر البته می‌دونست چه بلایی سر محموله اومده؛ اما تقریباً همه کشتی دست به دست هم داده بودن علیه او. نه می‌تونست یه جعبه پیدا کنه و نه چیزی علیه مامورانش ثابت کنه. آخرسر، خودش کمبود رو امضا کرد و قبول کرد که کشتی باید خسارت رو بده. تو ریو و مونته‌ویدئو دنبال ماموران و خدمه بهتری گشت، اما زود فهمید که حتی اگه از دست گروه فعلی خلاص بشه، تو آمریکای جنوبی شانس چندانی برای پیدا کردن گروهی بهتر نداره.

بار برگشت اوسکاوا به هامبورگ چیزی حدود هزار تن گوشت یخ‌زده بود.

یکی دو روز بعد از حرکت، دوباره بطری‌های شامپاینی که قایم کرده بودن، یکی‌یکی دراومدن و سر از اتاق‌های ماموران و حتی روی پل فرماندهی درآوردن. بیشتر مامورا علناً با ناخدا درافتادن. ناخدا که درمانده شده بود، کلت بست به کمر و — بی‌فایده — تهدید کرد چند نفر از ملوان‌ها، از جمله من و سه‌تا از وابلی‌هایی که فکر می‌کرد وفادارن، رو مسلح می‌کنه.

یه روز یکی از خدمه بیش از حد روغن ریخت تو کوره. شعله زد بیرون از دودکش و روغن شعله‌ور مثل بارون ریخت روی کشتی. آتشی گرفت که بخش بزرگی از سازه بالایی، از جمله بیشتر قایق‌های نجات، پل فرماندهی و اتاق نقشه رو سوزوند یا ویرون کرد. راستش فقط از سر شانس بود که بخش هوشیار خدمه — بیشترشون وابل‌ها — تونستن آتش رو خاموش کنن. وابل‌ها گفتن: «می‌داشتیم بسوزه، اگه قرار نبود خودمون هم باهاش بریم جهنم.»

اما بدترش هنوز مونده بود. چند روز مونده به هامبورگ، مهندس کشتی دینامها رو سوزوند و از اون به بعد اوسکاوا بدون نور و بدون گرما موند. شب‌ها هم چراغ دریانوردی نداشتیم و برای بقیه کشتی‌ها خطرناک بودیم. مجبور شدیم به چراغ‌های نفتی پناه ببریم که زیاد توفیر نمی‌کرد. یه شب، مامور اول که مست افتاده بود رو تخت، نتونست چراغ رو خاموش کنه، با لگد زد زیرش و دوباره مجبور شدیم آتیش‌سوزی دیگه‌ای رو جمع کنیم.

بعدتر، به جای اینکه آب ته کشتی رو خالی کنن، یکی از خدمه تقریباً تمام آب شیرین رو ریخت بیرون! فقط قدری برای نوشیدن موند، ولی برای دیگ‌های بخار هیچ. ناچار شدیم از آب شور استفاده کنیم و نتیجه‌اش این شد که شیرها خیلی زود نمک گرفتن. هر چند ساعت باید کشتی رو نگر می‌داشتیم تا اون‌ها رو تمیز کنیم.

یه روز مونده به مادیرا، موتورهای کشتی کلاً قفل کرد و خوابید. اوسکاوا یه شبانه‌روز کامل تو اقیانوس سرگردون بود، تا اینکه موتورخانه با کلی زحمت تونست موقتاً دوباره روشنش کنه و کشتی لنگ‌لنگان رسید به مادیرا. ولی اونجا امکانات تعمیر اساسی نبود. فقط یه کم آب و چند تا چراغ و مقداری نفت برای چراغ‌های دریانوردی گرفتیم. دینامها کاملاً از بین رفته بودن. سردخانه هم از کار افتاده بود و گوشت‌ها کمکم ذوب می‌شدن و بوی تعفن همه‌جا رو گرفته بود. برای تموم کردن خرابکاری، یکی — که فکر می‌کنم از همون وابل‌ها بود — بخار رو فرستاد توی لوله‌های سردخانه! تا کسی بفهمه چی شده، بخش بزرگی از محموله یا پخته شده بود یا گندیده.

وابل‌ها بین خودشون پیچ‌پیچ می‌کردن و حساب می‌کردن دولت آمریکا باید چقدر بابت این بار خراب غرامت بده. نزدیک سواحل هلند که رسیدیم، سوخت هم تموم شد و کشتی رو یدک‌کش کردن تا رسوندن به هامبورگ. بعدش اونقدر تحقیق و بازجویی راه افتاد که ناخدا رو دیوونه کرد. در نهایت او تبرئه شد، ولی چندتا از مامورا زندان افتادند و پروانه‌هاشون لغو شد. خود اوسکاوا رو هم با تعمیر نصفه نیمه بردند آمریکا و فرستادنش به «گورستان کشتی‌ها»؛ جایی که صدها کشتی دیگه با وضعیتی تقریباً مشابه خاک می‌خورن.

یکی از رفقای وابل‌م روی عرشه با خنده گفت: «امکان نداشت خرابکاری بهتری از این انجام بشه، حتی اگه از ناخدا تا آخرین ملوان همشون کمونیست یا وابل‌ی بودن! هاللو!»

ماجرای اوسکاوا — که پرونده‌اش حتی تو واشنگتن هم ثبت شد و اون موقع توی مطبوعات هامبورگ سروصدا کرد — در کل باعث شد از کار دریانوردی زده بشم. برگشتم به خشکی. بین سال‌های ۱۹۲۳ تا ۱۹۲۷، دهها شغل مختلف از فیلادلفیا تا لس‌آنجلس تجربه کردم: کار توی کارخانه‌های فولاد، مبلمان، کفش و نساجی؛ تو مزارع و دامداری‌ها؛ توی رستوران‌ها، معدن سنگ، چاپخانه، بقالی و کارخانه اتومبیل؛ کار ساختمونی و باربری توی اسکله. تو هرکدوم یه جور خرابکاری دیدم. هیچ‌جا نشون حتی ذره‌ای شوق واقعی به کار یا افتخار به کیفیت کار نبود.

توی یه کارگاه مبلمان سازی تو کلیولند که دستیار نجار شده بودم، کارگرا رو دیدم که به جای کار برای صاحب‌کار، مشغول کار شخصی خودشون بودن. با مصالح کارگاه برا خودشون قطعه درست می‌کردن، عصرها قاچاقی زیر لباسشون می‌بردن بیرون و توی خونه صندلی یا کابینت می‌ساختن؛ بعضی برای فروش، بعضی هم برای استفاده خودشون.

توی یه کارخانه توربافی نزدیک اسکرانتون، که چند وقتی اونجا کار کردم، جو کارگرا — مخصوصاً مردها — به شدت خراب بود. مدیریت مدام سرعت ماشین‌آلات رو بالا می‌برد و مجبورشون می‌کرد تندتر کار کنن، بی‌آنکه حتی یه سنت اضافه دستمزد بدن. جواب کارگرا هم خرابکاری گسترده بود. ماشین‌های بافندگی عمداً آسیب می‌دید، روی دستگاه‌های بزرگ تسمه‌های چرمی رو با تیغ ریش‌تراش می‌بریدن. سرکارگر همه‌چی رو می‌انداخت گردن «همون کمونیست‌های لعنتی». یه صبح روی چندتا از تسمه‌های بریده شده با گچ سفید نوشته بودن: «ساکو - وانزتی».

توی نیویورک و پترزبورگ تو سه‌چهار تا رستوران کار کردم و حداقل توی دوتاشون خرابکاری دیدم. یه بار یه ظرفشوی کمونیست، قبل از اینکه کار رو ول کنه، چندین قوطی نفت چراغ رو خالی کرد توی بشکه‌های شکر و حتی توی ظرف‌های قهوه و چای ادرار کرد! مطمئنم هرجا کار پیدا می‌کرد همون بساط رو راه می‌انداخت.

توی نیویورک با یه کمونیست دیگه آشنا شدم؛ یه جوون ایرلندی خوش‌قیافه و موقرمز. فن‌کارش این بود که توی بستنی‌فروشی‌ها و آب‌میوه‌فروشی‌های محله‌های کارگری کار پیدا کنه، بعد رفقای کمونیستش — که کم هم نبودن — رو مهمون کنه به نوشیدنی‌های شیری گرون‌قیمت و ساندویچ‌های رنگارنگ. آخرش اما به صندوق فقط قبض‌های پنج یا ده سنتی می‌داد. وقتی دستش رو می‌شد و اخراجش می‌کردن، فوری یه کار تازه‌ای تو برانکس یا بروکلین پیدا می‌کرد — همون‌جا نزدیک کارخونه‌هایی که کلی کمونیست توش کار می‌کردن.

در یک چاپخونه توی کانزاس سیتی، کارگرها به جای اینکه حروف گرون قیمت رو دوباره سر جاشون بچینن، همه رو به جا می ریختن توی جعبه ای که به شوخی بهش می گفتن «جعبه جهنم». یکی از رفقای چاپگرم که توی کارگاه های بزرگ و کوچیک، چه اتحادیه ای چه غیراتحادیه ای، کار کرده بود، می گفت این «جعبه جهنم» هنوز هم محبوب ترین جا برای خلاص شدن از حروفه. چاپگرای امروز دیگه خیلی دل بسته حروف خوش تراش یا کار تمیز و دقیق نیستن.

توی یه کارخانه کفش تو میلواکی، مردی رو بهم نشون دادن که بعضی از کارگرها فکر می کردن خرابکاره. قیافه اش غریب بود، از ماشینی که باهاش کار می کرد نفرت داشت و روش های عجیب و غریبی واسه خراب کردنش اختراع کرده بود. خودش یه جور رادیکال نامعلوم به حساب می اومد و ماشین رو لعنت برای بشریت می دونست. این جور نفرت از ماشین رو جاهای دیگه هم دیده ام: کارگرها عقده هاشون رو به شکل خرابکاری خالی می کردن — خرابکاری ای که هیچ ربطی به IWW یا کمونیست ها نداشت، بیشتر از دل کینه و زخم شخصی درمی اومد. بارها دیدم بعضیا — گاهی مست، گاهی هوشیار — به ماشین ها ناسزا می گن، از کنار آسیاب رد می شن، مشت تگون می دن و می غرن: «ما برده این ها نیستیم.» انگار تو هر شهر بزرگ صنعتی، همیشه یه مشت آدم «دیوانه» پیدا می شدن که باور داشتن ماشین ها جون دارن و کارگر رو زیر یوغ خودشون گرفتن.

یه مدت بعد از جنگ، خونده بودم که یه سرباز آمریکایی باور داشت ماشین ها بخاطر اینکه آدمها ازشون کار اضافی کشیده بودن، دارن از آدمیزاد انتقام می گیرن؛ حالا نوبت اون ها بود که ما رو بکشن. همون سرباز زخمی روی تخت بیمارستان داد می زد: «ماشین ها رو متوقف کنید، اون وقت دیگه جنگی نخواهد بود. این ماشین ها هستن که جنگ راه می اندازن — این ماشین ها هستن که ما رو می کشن!»

۵

دهه ۱۹۲۰ دیگه از جنبش های بزرگ و آتیشین کارگری خبری نبود. اما جنگ ریز و درشت «دارها» علیه «دارها» بی وقفه ادامه داشت؛ فقط دیگه نه توی میدان های علنی، بلکه توی غرغرها، نارضایتی ها و عمل های پنهونی. از بیرون همه چی آروم بود، اما زیر پوست کارخونه ها، کارگرها مثل میکروب به خرابکاری و اعتصاب در حین کار آلوده شده بودن.

به خاطر یورش های ضد اتحادیه ای کارفرماها، هیستری ضد کمونیستی که با ماجراهایی مثل محاکمه سنترالیا و پرونده ساکو و وانزتی شعله گرفت، و همین طور ناتوانی اتحادیه چپ ها و رادیکال ها در «هماهنگ کردن مغز و

بازوی کارگراها توی یک جنگِ علنی»، آخرین دههٔ اون جنبش رادیکال دیگه از سازمان‌یافتگی افتاد. اما یه حرکت عظیم و بی‌سازمان شکل گرفت: میلیون‌ها کارگر — ماهر و بی‌مهارت — بیرون از اتحادیه‌ها و حزب‌های سوسیالیست و کمونیست، ول شده بودن تا خودشون راهی برای بهتر کردن زندگی‌شون پیدا کنن و انتقام‌شونو از سیستمی بگیرن که فقط وقتی سود می‌خواست، آدم رو می‌برد سر کار، و وقتی مازاد تولید پیش می‌اومد ولشون می‌کرد به امان خدا؛ یا قاچاقچی می‌شدن یا از گرسنگی می‌مردن، و وقتی پیر می‌شدن، مثل ابزار شکسته پرت‌شون می‌کرد بیرون.

بعد از سرکوب رادیکال‌ها حدود ۱۹۲۲، شاید آتیش رادیکالیسم هنوز تو دل کارگرای آمریکایی زنده بود، اما دیگه راهی واسه بروز علنی و سازمانی نداشت. نه توی سیاست، نه توی صنعت، مثل بیست سال پیش یا حتی سال‌های بلافاصله بعد از جنگ جهانی اول. حالا رادیکالیسم کارگرا فردی شده بود: کمتر کار کردن، بیشتر مواد و مصالح رو هدر دادن. این دیگه افق اجتماعی نداشت؛ بیشتر شبیه انتقام شخصی بود.

این وضع تا دههٔ ۱۹۳۰ هم ادامه داشت. کارگرا سرخورده و بدبین بودن. توی یکی از کارخونه‌هایی که کار کردم، ورد زبونشون این بود: «همه‌شون برن به جهنم جز شش‌تا؛ اون شش‌تا رو هم بذارید برای مراسم خاکسپاری!» کارگرای هوشیار هیچ ایمانی به سیاست نداشتن. حزب سوسیالیست رو مسخره می‌کردن، به‌خصوص اونایی که از نزدیک شکست تاکتیک‌های رهبرانش رو دیده بودن. به اتحادیه‌ها هم باور نداشتن؛ خیلی‌ها فقط به اجبار عضو بودن، چون هنوز بعضی مشاغل دست اتحادیه‌ها بود. خوب می‌دونستن رهبرانشون فاسدن. خودم شنیدم اعضا توی جلسات، مقامات رو «کلاهدردار» صدا می‌کردن و سازمان رو «باند». هیچ امیدی به آیندهٔ بهتر به‌عنوان یک طبقه نداشتن. حس می‌کردن گیر افتادن — بیشترشون محکوم بودن کارگر بمون تا وقتی که دیگه نتونن کار کنن. همه می‌دونستن این نظام ناعادلانه‌ست؛ بارها از زبان سخنران‌های سرخ، چه قدیمی چه تازه‌نفس، شنیده بودن. می‌فهمیدن که بیشتر جنبش‌های طبقاتی‌شون، چه صنعتی چه سیاسی، آخرش بی‌حاصل از آب دراومده. می‌دونستن دستمزد پایین به‌خاطر همون مازاد نیروی کاره و بیکاری‌های دوره‌ای هم نتیجهٔ تولید بیش از حده. پس، طبیعی بود که وقتی پای کار می‌رسه، دست به اعتصاب بزنن، وقت و مصالح ارباباشونو هدر بدن، تا هم دورهٔ کارشون طولانی‌تر بشه و هم سود کارفرما کم بشه — همون کارفرمایی که می‌دونستن کمتر از حقشون بهشون مزد می‌ده.