

تأملاتی بر اعتصاب لوکوموتیورانان آلمان

بهمن شفیق

بیست چهارم شهریورماه هشتاد و شش

اعتصاب لوکوموتیورانان آلمان در هفته های گذشته توجه گسترده افکار عمومی در آلمان، اروپا و حتی در سطح جهان را به خود جلب نمود. این اعتصاب در چپ ایران نیز انعکاس نسبتا قابل توجهی یافت و روشن است که این توجه نیز اساسا از زاویه حمایت از این اعتصاب و تبیین آن به مثابه عملی رادیکال در مقابل بوروکراسی حاکم بر اتحادیه های بزرگ صورت گرفت. اما به ویژه درج مطالبی در رابطه با این اعتصاب در سایت اینترنتی رفقای سندیکای کارگران نقاش ساختمانی تأملاتی بیشتر را بر این اعتصاب ضروری میکند. از خود اعتصاب اکنون مدتی است که میگذرد و طرفین با وساطت دو میانجی در حال مذاکره اند. اما این درگیری هنوز خاتمه نیافته است و چه بسا باز هم به اعتصاب کشیده شود. برخورد دقیق تر به موضوع، چنانکه خواهیم دید، میتواند حاوی نکاتی باشد که در مواجهه با موارد مشابه اهمیتی بیش از حد معمول حمایت از یک اعتصاب به خود میگیرند.

قبل از هر چیز اشاره به مواردی که باعث چنین توجه گسترده ای به این اعتصاب شده اند لازم است. اولین نکته این است که اعتصاب لوکوموتیورانان بلافاصله پس از انعقاد قرار داد تعرفه دو اتحادیه بزرگ دیگر کارگران راه آهن، "ترانس نت" و "GDBA" به وقوع میپیوست. این دو اتحادیه که از نظر وسعت دایره شمول اکثریت بزرگ کارکنان راه آهن را در بر میگیرند، طی قرارداد تعرفه با دریافت ۴ و نیم درصد اضافه دستمزد از سال آینده و ۶۰۰ یورو دریافتی مازاد در سال جاری توافق کرده و اعتصابات کوتاه و هشدارهای خود را متوقف کردند. ادامه اعتصاب از جانب لوکوموتیورانان میتوانست به معنای رادیکالیزه شدن بخشی از کارگران راه آهن آلمان تعبیر شده و به ویژه در صفوف چپ موجب جلب سمپاتی شود.

دوم این است که اتحادیه لوکوموتیورانان در مقابل ۴ و نیم درصد توافق اتحادیه های دیگر خواستار افزایش دستمزد ۳۰ درصدی شده بود. امری که در هیچ یک از اعتصابات کارگری سالهای گذشته در آلمان سابقه نداشت. این خواست افزایش ۳۰ درصدی نیز میتوانست شاهد دیگری بر رادیکالیسم رو به تزاید کارگران و مایه جلب سمپاتی مضاعف از جانب چپ شود.

سوم این است که برخلاف تاکتیکهای رایج در جنبش کارگری آلمان مبنی بر دست زدن به اعتصابات کوتاه مدت، اتحادیه لوکوموتیورانان اعلام اعتصاب نامحدود برای رسیدن به درخواستهای خود کرده و به این ترتیب نشان داده بودند که برای دستیابی به خواسته های خود قاطعند و پیگیر. دلیلی دیگر برای سمپاتیک بودن لوکوموتیورانان نزد چپ.

چهارم و بالاخره این است که مبارزه لوکوموتیورانان در آستانه ورود سهام شرکت راه آهن آلمان به بازار بورس در سال آینده صورت میگیرد و راه آهن آلمان نیز در همین راستا در سالهای گذشته با اتخاذ سیاستی سخت نسبت به اتحادیه ها از یک سو و حذف خطهای غیر سود ده حمل و نقل از سوی دیگر نه تنها از زیان دهی به سوددهی رسیده است، بلکه

ابعاد سودآوری آن همراه با کاهش خدمات ضروری در شبکه حمل و نقل راههای نزدیک، به یک سمپاتی عمومی نسبت به لوکوموتیورانان و به زیان شرکت راه آهن منجر شده بود. همه این دلایل باعث میشد که حمایت از این اعتصاب در چپ امری بديهی تلقی شود و چنین نیز شد. هم در آلمان که حزب جدیدالتاسیس چپ به حمایت از لوکوموتیورانان برخاست و هم در ایران که مطالب مندرج در این رابطه به همین سیاست روی آوردند.

اما چرا تاملی بیش از این بر اعتصاب لوکوموتیورانان لازم است؟ آیا همه اینها برای اعلام حمایت بی شائبه از این اعتصاب کافی نیست؟ به نظر من نه. نگاهی دقیق تر به زمینه ها و اهداف اعتصاب جلوه های دیگر و نگران کننده ای را می نمایاند که هشپاری بیشتری را میطلبد. به ویژه این که چنین مواردی محدود به آلمان نیستند و تاریخ جنبش کارگری سرشار از موارد مشابه بوده است.

اتحادیه لوکوموتیورانان در جدال تبلیغاتی و در مذاکرات و مبارزات خود بارها و به کرات خواسته دیگری را نیز طرح کردند که اهمیت آن برای این اتحادیه به مراتب بیش از خواست ۳۰ درصدی افزایش دستمزد اعلام شد. این اتحادیه خواستار انعقاد قرارداد داد تعرفه ای جدا از دو اتحادیه دیگر گردید. والتر شل دبیر اتحادیه لوکوموتیورانان بارها آمادگی اتحادیه برای کوتاه آمدن از خواست افزایش ۳۰ درصدی دستمزد را اعلام کرد تا بلافاصله تاکید کند که خواست قرارداد جداگانه تعرفه غیر قابل مذاکره است. در پرتو این مطالبه و بر متن تحول عمومی در جنبش کارگری آلمان اعتصاب لوکوموتیورانان معنای متفاوتی از آنچه می یابد که در نگاه اول به نظر میرسد. برای روشن شدن موضوع لازم است به زمینه های اعتصاب و تحولاتی مشابه اعتصاب لوکوموتیورانان نگاهی انداخته شود.

در سال ۲۰۰۱ اتحادیه خلبانان خطوط هوایی آلمان نیز در اقدامی مشابه دست به اعتصاب زد. اعتصاب خلبانان نیز در فاصله کوتاهی پس از انعقاد قرارداد تعرفه توسط اتحادیه های بزرگ فعال در شرکتهای هواپیمایی صورت میگرفت. خلبانان نیز با قاطعیت اعتصابی نامحدود را با خواست افزایش دستمزد به میزان ۹۸ درصد - درست خواندید نود و هشت درصد - آغاز کرده و پس از مدت کوتاهی با موفقیت و افزایش ۳۰ درصد دستمزد به پایان رساندند. آنها همچنین قرارداد تعرفه ای جدا از اتحادیه های دیگر دریافت کردند. سال گذشته نیز نوبت به پزشکان بیمارستانها رسید. اتحادیه پزشکان موسوم به "ماربورگر بوند" نیز در اعتصابی سنگین موفق به کسب مزایایی بیش از سایر اتحادیه ها گردید و مهم تر از آن به عنوان طرف حساب کارفرمایان تثبیت شد. اعتصاب لوکوموتیورانان در ادامه این روند معنایی متفاوت می یابد و آنچه در نگاه اول به مثابه نشانه ای از افزایش رادیکالیسم جلوه گر میشود، در نگاه دقیق تر حکایت از انشعابی خزانده و آرام در جنبش اتحادیه ای آلمان میکند.

هم خلبانان و هم پزشکان به روشنی خود را شایسته افزایش دستمزدی بیش از کارگران رشته های مربوطه خود میدانند و مهم تر از آن تاکیدشان بر این بود و هست که شرایط کار و امکانات رفاهی آنان به سرنوشت عمومی سایر کارکنان گره نخورد. لوکوموتیورانان نیز در این مسیر حرکت کرده و میکنند. مساله اساسی در مورد هر سه گروه این بود که آنها با تاکید بر نقش کلیدی خود در رشته مربوطه اشان حقوق و مزایایی بیش از و متفاوت با سایر کارکنان رشته خود را درخواست میکنند. اینجا دیگر صحبتی از رادیکالیسم طبقاتی نمیتواند در میان باشد. این یک نخبه گرایی است که با جدا کردن صفوف خود از دیگر کارگران در صدد کسب امتیازات ویژه برای گروه خودی است. اتحادیه لوکوموتیورانان نیز مثل همان دو اتحادیه خلبانان و اتحادیه "ماربورگر بوند" پزشکان بیش از هر چیز

لابی خودی هاست و نه تشکل طبقاتی کارگران در شاخه ای معین. قوانین حاکم بر رابطه این اتحادیه ها با سایر کارگران بخشهای خودی انعکاسی است از قوانین رقابت بازار سرمایه داری و نه قوانین همبستگی طبقاتی.

در مورد اتحادیه لوکوموتیورانان به ویژه تاکید بر دو نکته نیز حائز اهمیت است. نخست این که دو اتحادیه دیگر فعال در راه آهن آلمان هر دو متعلق به "وردی"، اتحادیه خدمات عمومی و حمل و نقل آلمان، هستند و "وردی" نیز در جنبش اتحادیه ای آلمان بخش چپ این جنبش را تشکیل میدهد. موضعگیری های متقابل "وردی" و اتحادیه لوکوموتیورانان در عین حال نشانه ای از مبارزه بین دو گرایش در درون جنبش اتحادیه ای آلمان نیز بود. مساله اساسی این است که تقابل اتحادیه لوکوموتیورانان با "وردی" اساساً نه از موضع چپ، بلکه از موضع راست صورت میگرفت. تاکید اتحادیه لوکوموتیورانان بر خواست افزایش ۳۰ درصد دستمزد البته آن را در مقابل "وردی" در موضعی به ظاهر رادیکالتر قرار میدهد. اما مساله اینجاست که از قضا اتحادیه ای مثل "وردی" در جریان مبارزات مربوط به دستمزدها و قراردادهای تعرفه اساساً تمایل به سنگین تر کردن وزنه گروههای کم درآمدتر کارگران نسبت به گروههای پردرآمدتر دارد و همین نیز سرمنشاء نارضایتی هایی است که در میان گروههای پردرآمدتر حوزه فعالیت "وردی" منجر به افزایش روندهای انشعاب طلبانه میشود. تصادفی نیست که در مورد پزشکان و خلبانان نیز این اتحادیه "وردی" بود که سایر کارکنان این بخشها، بیمارستانها و شرکتهای هوایی و فرودگاهها را نمایندگی میکرد. نکته دوم در مورد اتحادیه لوکوموتیورانان نیز این که این اتحادیه از نظر سیاسی نیز به اردویی غیر از سایر اتحادیه های آلمان تعلق دارد. جنبش اتحادیه ای در آلمان به اصل اتحادیه واحد متکی است و اتحادیه های متشکل در درون آن نیز در درجه اول تحت تاثیر سوسیال دمکراسی آلمان و در درجه بعد متأثر از حزب چپ و گرایشات چپ درون سبزها هستند. حتی آن بخشهایی از جنبش اتحادیه ای آلمان که متأثر از حزب دمکرات مسیحی اند، به جناح چپ این حزب تعلق دارند که از جانب محافظ دست راستی به سوسیال دمکراتیسم متهم میشوند. در مورد اتحادیه لوکوموتیورانان اما قضیه خلاف این است. این اتحادیه تحت نفوذ حزب دمکرات مسیحی است و دبیر کل آن مانفرد شل نیز عضو این حزب است و تا سالهای میانی دهه نود عضو فراکسیون این حزب در پارلمان آلمان بود. این نزدیکی را حتی در جریان انتخاب حکم مورد اعتماد طرفین برای مذاکره نیز میتوان دید. حکم های انتخاب شده از جانب کارفرما و اتحادیه، کورت بیدنکپف و هاینر گایسلر، هر دو به حزب دمکرات مسیحی تعلق دارند.

روشن است که لوکوموتیورانان از نقش کلیدی ای در شرکت راه آهن برخوردارند. درست مثل نقشی که خلبانان در شرکتهای هوایی و پزشکان در بیمارستانها ایفا میکنند. آنها میتوانند و میتوانند از این نقش ویژه به مثابه اهرمی برای بهبود وضعیت عمومی کارگران و کارکنان رشته های خود استفاده کنند. در تاریخ جنبش کارگری و از جمله در خود ایران نیز موارد بسیاری بودند که در آنها کارگران ماهر و با تخصص بیشتر نقشی کلیدی و پیشرو در سازمانیابی کل کارگران رشته های خود ایفا کرده و خود نیز به مثابه نمونه های برجسته مبارزه و همبستگی طبقاتی شناخته شدند. نمونه کارگران چاپ در ایران یکی از این نمونه هاست. اما ایفای چنین نقشی فقط نیازمند یک پیش شرط "کوچک" است: برای چنین کاری باید سوسیالیست بود. نه خلبانان و نه پزشکان و نه لوکوموتیورانان اما چنین نیستند. حرکت آنها نیز نه گامی در جهت تقویت جنبش کارگری، بلکه اقدامی در راه افزودن به سهم خود در قبال سایر بخشهای کارگران است.

روشن است که همین نیز در برخوردهای احزاب سیاسی به اعتصاب لوکوموتیورانان بازتاب یافت. مخالفت شرکت راه آهن و احزاب سوسیال دمکرات و دمکرات مسیحی با اعتصاب لوکوموتیورانان، برخلاف برخی تحلیلها، تأکیدی بر هیچ گونه رادیکالیسم در حرکت لوکوموتیورانان نبود و نیست. این مخالفت اساساً از آن روست که مدل مناسبات کارفرما و کارگر در آلمان بر عقد قراردادهای واحد بین اتحادیه های کارفرمایان و کارگران متکی است. سرمایه داری آلمانی علیرغم تفاوت‌هایی محسوس با سرمایه داری در اسکاندیناوی اساساً به آن دسته از کشورهای حوزه سرمایه داری در غرب تعلق دارد که مناسبات کار و سرمایه را بر اساس اجماع دو طرف تنظیم میکنند. تاجریسم عریان ضد اتحادیه ای هیچگاه در آلمان به خط حاکم بر مناسبات بین کار و سرمایه تبدیل نشد، بلکه به مثابه اهرم فشاری برای وادار کردن اتحادیه ها به عقب نشینی و پذیرش داوطلبانه کاهش سطح دستمزد به کار گرفته شد. این مدلی است با ارزش برای سرمایه داری سازماندهی شده در آلمان که نظم و ثبات لازم برای برنامه ریزی های درازمدت تر را امکانپذیر میکند. به همین دلیل نیز نمایندگان این خط فقط با کمونیستها و گرایش‌های رادیکال چپ نیست که مبارزه میکنند. آنها همچنین با مدافعان آشکار تاجریسم نیز مرزبندی دارند و هر از گاهی حملات آنها را نیز به عقب می‌رانند. در مورد اعتصاب لوکوموتیورانان نیز چنین بود. این اعتصاب از جانب نمایندگان خط رسمی بورژوازی آلمان مورد انتقاد قرار گرفت، چراکه خطرات ناشی از شکست مدل کنونی و تلاطمات گذار به مدلی متفاوت و شبیه کشورهای آنگلوآکسن برای بورژوازی آلمان به مراتب بیش از تغییرات تدریجی در همین مدل کنونی است. آنها با حفظ همین مدل همکاری متقابل با اتحادیه ها موفق شدند که در ده سال گذشته سطح دستمزد عمومی در آلمان را کاهش داده و سرمایه آلمانی را در موقعیت مناسب امروز قرار دهند.

در درون شرکت راه آهن نیز روال مناسبات بین کارگران و کارفرما بر همین اصل استوار بود و تمام اقدامات دولت و مدیریت راه آهن برای خصوصی سازی با توافق هر سه اتحادیه همراه بود. اتحادیه لوکوموتیورانان در سال ۲۰۰۱ از ائتلاف تعرفه ای بین سه اتحادیه خارج شده بود، بدون آن که مخالفتی با سیاست عمومی حاکم بر راه آهن آلمان داشته باشد. حال که این اتحادیه تحت فشار رانندگان لوکوموتیو خواست افزایش ۳۰ درصد دستمزد را طرح کرده بود، این خواست را با مطالبه انعقاد جداگانه قرارداد همراه کرده بود تا انشعاب رسمیت بیابد. مخالفت اتحادیه های رقیب ترانس نت و "جی دی بی ای" با اتحادیه لوکوموتیورانان نیز اساساً بر همین مبنا و برای حفظ موقعیت خود صورت می‌گرفت و به خودی خود بیانگر هیچ تفاوتی در جهتگیری های عمومی این اتحادیه ها نبود.

قطب نمای اصلی ای که میتواند به عنوان شاخص قابل اتکای شناخت تأثیرات مخرب این روند در جنبش اتحادیه ای آلمان قرار گیرد، موضعگیری جریان‌های آشکارا تاجریستی و ضد اتحادیه ای در قبال اعتصاب لوکوموتیورانان و حمایت آشکار آنان از آن بود و هست. گیدو وستروله دبیر کل حزب دست راستی لیبرال آلمان از همان نخستین روز اعتصاب به حمایت از آن برخاست و روزنامه های نئولیبرال نیز شادمانی خود را از این اعتصاب هیچگاه پنهان نکردند. روشن است که این نه خود اعتصاب، بلکه نتایج عمیق و دراز مدت تر آن بود که مورد حمایت این جریان‌ها قرار می‌گرفت و این نتایج نیز چیزی نبودند جز انشعاب در جنبش اتحادیه ای آلمان و تضعیف آنچه که لیبرالیسم هار بازار آزادی به مثابه عقبه ای سوسیالیستی همواره مورد حمله قرار داده و میدهد. اعتصاب لوکوموتیورانان از این

زاویه نقطه عطفی به حساب می آید. لوکوموتیورانان به مراتب بیش از خلبانان و پزشکان میتوانند شاخص چنین انشعابی به شمار آیند و این همان چیزی است که تاچریستها را به وجد آورده است.

این روندی است که از سال ۲۰۰۱ و با تشکیل "وردی" شروع شده است و با اعتصاب لوکوموتیورانان می‌رود که به تحولی کاملاً متفاوت در جنبش اتحادیه ای آلمان تبدیل شود. "وردی" حاصل وحدت چهار اتحادیه عضو اتحادیه سراسری آلمان، اتحادیه های "پست"، "تجارت و بانکها و بیمه ها"، "خدمات عمومی و حمل و نقل" و "اتحادیه مدیا" از یکسو و اتحادیه کارمندان آلمان از سوی دیگر بود. "وردی" با تشکیل خود به بزرگترین اتحادیه آلمان تبدیل شد و با بیش از ۲ میلیون و ۹۰۰ هزار عضو اتحادیه فلز را پشت سر گذاشت. "وردی" کارگران و کارکنان بیش از هزار حرفه را در خود متشکل کرده بود و برای جنبش اتحادیه ای آلمان گامی بزرگ در جهت مقابله با تضعیف مداوم به شمار میرفت. اما این گام بزرگ از همان آغاز موجبات بدبینی گروههای ماهرتر و متخصص تر کارگران و کارکنان را نیز به همراه داشت. هم اتحادیه خلبانان و هم گروه معروف به "کوک پیت" از مجموعه گروههای همان اتحادیه کارمندان آلمان بودند که به این حرکت نپیوستند. گروه نامبرده پزشکان "ماربورگر بوند" نیز در شمار همین گروههای ناراضی قرار داشت که در سال ۲۰۰۵ از "وردی" جدا شد. اکنون نیز اتحادیه لوکوموتیورانان در همین مسیر گام برمیدارد. در یک کلام ساختار واحد جنبش کارگری آلمان در حال درهم شکستن است. جای اتحادیه های واحد را اتحادیه های کوچکتر نخبه گرایی میگیرند که در تقابل با ناتوانی جنبش اتحادیه ای در دفاع مؤثر از منافع طبقاتی کارگران، به تامین اهداف ویژه گروه کوچکتر خود رو می آورند. تا امروز این روند فاقد هرگونه شائبه سوسیالیستی یا حتی همبستگی طبقاتی بوده است. این تحولی است که به راست در جنبش اتحادیه ای آلمان. چنین تحولی نمیتواند مورد تایید سوسیالیستها باشد و هیچ درجه از حقانیت اعتصاب لوکوموتیورانان در تلاش برای بهبود زندگی شان در ماهیت این تحول تغییری ایجاد نمیکند. مساله این است که پیروزی چنین اعتصابات پیروزی گروه کوچکی از کارگران خواهد بود در حالی که شکست آن شکستی برای جنبش کارگری به حساب خواهد آمد. برخورد سوسیالیستی به این نوع حرکات نمیتواند این وضعیت متناقض را در نظر نگیرد.

مباحثات فوق ممکن است برای جنبش کارگری ایران که امروز درگیر جدالی بر سر بود و نبود شکل مستقل طبقاتی خویش است، اموری غیر واقعی به نظر برسند. اما حتی همین امروز هم علائم این نخبه گرایی را در بخشهایی از حرکت معلمان میتوان دید که حقانیت مطالبات خود را بر "فرهیخته" بودن خود مبتنی میکنند. اوضاع امروز جنبش اتحادیه ای در آلمان میتواند آینه ای در مقابل جنبش کارگری ایران نیز باشد. آینه ای که فردای آن را نشان میدهد. فردایی که سوسیالیسم و آگاهی سوسیالیستی در آن غایب باشد. برای اجتناب از این آینده میتوان و باید از همین امروز سوسیالیسم را به کار گرفت و سوسیالیسم نیز در درجه اول و قبل از هر چیز تعهد به منافع عمومی طبقه در مقابل منافع ویژه و تعهد به منافع درازمدت آن در مقابل منافع کوتاه مدت است. به کارگرفتن این اصل در عمل چندان دشوار نیست. فقط باید بدان باور داشت و مشاهده دقیق و همراه با تعقل تجربیات جنبش کارگری در کشورهای دیگر نیز از ابزارهای رسیدن به این باور است. این درسی است که باید از اعتصاب لوکوموتیورانان آلمان گرفت.

بهمن شفیق ۴ شهریور ۸۶ - ۲۶ اوت ۲۰۰۷