



ПРАВЕДЛИВОСТЬ требования национального равенства в Южной

Африке давно уже стала общепризнанным фактом. Но еще недостаточно подчеркивалось, что в особых условиях нашей страны у африканского рабочего класса формируется не только классовое, но и национальное самосознание. Экономические трудности, которые приводят к классовым битвам, здесь дали, кроме того, толчок быстрому развитию национального самосознания, сообщив антирасистский характер выступлениям рабочих против жестокой эксплуатации.

Конечно, не следует недооценивать классового сознания наших рабочих. За 50 лет своей деятельности Южноафриканская коммунистическая партия многое сделала для внедрения в массы классового подхода к действительности. Однако именно национальные интересы играют серьезную роль в борьбе африканских рабочих против эксплуатации, и не без причины.

В последние два десятилетия бурное развитие экономики сопровождалось притоком в города африканских наемных рабочих. В то же время наблюдалось все более острое расовое разделение внутри рабочего класса. Белые, всегда занимавшие привилегированное положение, продолжают выделяться в слой «рабочей аристократии» с административными и контролирующими функциями. Новый экономический бум используется капиталистами для того, чтобы противопоставить друг другу белых и черных рабочих, усилив расовую дискриминацию.

Правила, охраняющие интересы белых рабочих, были сформулированы министром труда в заявлении, сделанном в августе 1970 года по поводу приема на работу в промышленности и торговле африканцев и прочих небелых рабочих: белых рабочих нельзя заменять небелыми, предприниматель обязан охранять интересы белых рабочих, белые и небелые не должны работать в одном помещении, белые не должны находиться в подчинении небелых, белые должны контролировать труд небелых, и, наконец, надо способствовать тому, чтобы небелые находили себе применение в «своих районах».

Несмотря на эти ограничения, африканцы продолжают прибывать в города, с каждым днем

увеличивая ряды черного пролетариата.

О последствиях роста черного пролетариата можно судить по положению в машиностроении, которое всегда является основным показателем капиталистической экономики.

Благодаря правительственным льготам эта отрасль во главе с государственно-монополистической корпорацией ИСКОР за последние 30 лет пережила период бурного развития и сейчас даже экспортирует часть своей продукции. Вначале машиностроение только обслуживало горнодобывающую и обрабатывающую промышленность; основную рабочую силу тогда составляли белые рабочие из-за океана. Со временем машиностроение стало приобретать все большую самостоятельность, и на производство за ничтожную плату стали привлекаться и африканские рабочие. Белая «рабочая аристократия», объединившись в профсоюзы по расовому принципу, старалась не допустить африканцев даже на полуквалифицированную работу. Однако постепенно черные рабочие заняли те места, на которые наниматели не смогли сразу найти подходящего белого кандидата.

Между 1959 и 1965 годами процент белых рабочих-станочников понизился с 24,5 до 15,7 процента, хотя общее число рабочих осталось без изменений.

Эта тенденция обеспокоила правительство, которое настаивало на вербовке квалифицированных

бы большую экономию для самих предпринимателей. В качестве компенсации белым рабочим обещали повысить зарплату и ввести дополнительную оплату за сверхурочные работы и работу в праздничные дни. Было также оговорено, что в случае безработицы эти места будут возвращены белым по прежним расценкам.

Дебаты между предпринимателями и белыми профсоюзами затянулись на несколько месяцев, и наконец в сентябре было объявлено о пересмотре соглашения, по которому предусматривалось повысить зарплату белым рабочим в среднем на 10 процентов, а африканцам, которые не были представлены на переговорах, — на 8—15 процентов. Таким образом, зарплата белого рабочего в машиностроении должна была составить от 89 центов до 1 рэнда 15 центов в час¹ в зависимости от квалификационной категории, а у африканского рабочего — от 21 цента в час для простых рабочих до 41 цента для более квалифицированных.

Когда в 1964 году министра транспорта спросили, какое количество африканцев выполняет квалифицированную работу, он ответил, что термин «квалифицированный» и «полуквалифицированный» применимы только к белым работникам. В 1964 году из 96 469 африканцев, занятых в «Рэйлвэйз энд харборз», только 840 человек, то есть менее одного процента, получали больше двух рэндов в день.

РАБОЧИЙ КЛАСС ЮАР

рабочих за границы. Однако все его попытки прекратить этот процесс провалились, и машиностроительные боссы вынуждены были, несмотря на недовольство реакционных белых профсоюзов, использовать «черный» труд. Но по условиям трудовых соглашений полуквалифицированный и даже квалифицированный труд «цветных» оплачивался по более низким категориям.

В начале 1970 года стала остро ощущаться нехватка белой рабочей силы, и предприниматели потребовали снижения ставок для 300 профессий, чтобы получить возможность найма африканцев. К тому же это означало

Тем не менее в 1968 году было открыто специальное училище, к настоящему времени подготовившее целый ряд специалистов (30 тысяч человек) по профессиям, которые раньше считались «белыми»: специалисты по техническому обслуживанию, контролеры, бригадиры путевых рабочих, кассиры.

Это вызвало возмущение реакционных белых профсоюзов железнодорожников. Старый принцип неравной оплаты больше не помогал. Сохранение их привилегий теперь полностью зависело от искусственного разграничения.

¹ 1 рэнд — по валютному курсу 1,4 доллара США.

Перевод из журнала «Африкан коммунист» (ЮАР).

Правительство — с целью сохранить лучшие места только для белых — приняло так называемые «Определения», узаконившие ограничения при приеме на работу. Поскольку обеспечение белой рабочей силой нестабильно, предпринимателям разрешается в случае необходимости временное привлечение небелых рабочих на места, закрепленные за белыми.

Но даже такой гарантии, как «Определения», белым расистским профсоюзам недостаточно. Недавно президент Совета профсоюзов лицемерно заявил, что правительство с безразличием относится к проблеме проникновения африканцев на «белую» работу. Он сказал: «Создавшееся положение уже не изменить. Оно станет распространяться все шире, и в результате предприниматели будут иметь огромный выбор квалифицированных рабочих-африканцев, которые обойдутся им гораздо дешевле, чем белые».

Мисс Анна Скиперс, президент Союза работников швейной промышленности, в прошлом известная крайней непримиримостью в этом вопросе, теперь призывает уповать на решения правительства. Однако именно по требованию профсоюза появилось «Определение № 8» от 1960 года, согласно которому вновь открытые предприятия в Трансваале должны быть на 25 процентов укомплектованы белыми. Кроме того, такие должности, как надсмотрщик, мастер в цехе, контролер ОТК, закреплены за белыми.

Однако условие 25-процентной

водители тягачей на золотых приисках, водители бульдозеров, грузовиков и бензовозов.

Когда же не хватает белых, предприниматели, с согласия союза, не придерживаются «Определения», причем белые рабочие получают каждый раз прибавку к зарплате. Ни в коем случае не может африканский рабочий получить за равный труд ту же плату, что и белый.

Подобным же образом реакционные профсоюзы автосборочных предприятий обратились с жалобой на посягательства африканцев, на что правительство ответило изданием «Определения № 16» от 1964 года. В результате из 13 тысяч рабочих, занятых в этой отрасли промышленности, 52 процента — белые, 27 процентов — «цветные» и 21 процент — африканцы.

В сентябре 1969 года профсоюз работников автомобильной промышленности численностью в 17 тысяч человек приказал всем входящим в союз механикам отказать от обучения небелых учеников. Все же руководству профсоюза пришлось согласиться на то, чтобы уже заключенные контракты по подготовке учеников были выполнены.

На государственных предприятиях связи в течение долгого времени не хватало белых работников. В 1964 году из 2835 мест 978 были вакантными. Принимались все возможные меры, чтобы ликвидировать такое положение: вербовка за океаном, привлечение белых замужних женщин, ис-

более обостряется из-за постоянно растущего разрыва в зарплате.

Белый горняк получает в 19 раз больше черного, белый рабочий в обрабатывающей промышленности — более чем в пять раз, а белый рабочий в строительстве — более чем в шесть раз.

Число африканских рабочих в городах быстро растет. Данные, опубликованные парламентом в 1962 году, показывают, например, что из общего числа жителей провинции Транскей 22 процента составляют рабочие, постоянно кочующие с места на место. Один исследователь, имеющий доступ к правительственным архивам, обнаружил, что лишь 40—50 процентов африканцев старше 16 лет живут в том же городе, где они родились.

Последствия миграционной системы труда разнообразны. С одной стороны, эта система служит оправданием занижения зарплаты, медленного повышения квалификации, запрещения прав на организацию. Она разрушает семьи и создает чувство неустойчивости и неопределенности. С другой стороны, эта система превратила

И НАЦИОНАЛЬНАЯ БОРЬБА

Н. МАЛАПО и Б. НГОТЯНА

нормы не могло быть выполнено из-за нехватки белых специалистов, и предпринимателям разрешалось не придерживаться этого требования, в результате чего к 1965 году на этих предприятиях работало только 12 процентов белых и более 50 процентов африканцев, тогда как еще в 1949 году более 50 процентов наемных рабочих в Трансваале были белыми.

«Определения» об ограничении при приеме на работу действуют и во многих других областях. Почему-то особенно часто пользуются ими белые водители. Существуют многочисленные «Определения» для таких категорий, как

пользование школьников. Но в конце концов пришлось открыть доступ небелым.

Неохота, с которой правительство сделало этот шаг, объясняется нежеланием допустить небелых в «белые» районы, особенно в качестве почтальона — ведь межрасовые контакты крайне нежелательны. (Конечно, черная прислуга есть в каждом доме, но апологеты апартхеида предпочитают об этом не говорить.)

Упорное стремление реакционных белых профсоюзов ограничить приток африканских рабочих на «белую» работу — одна из основных причин обострения расового антагонизма. Обстановка еще

африканских крестьян в пролетариев и привела к признанию единства интересов и стремлений подавляющего большинства угнетенного африканского населения и в городе, и в деревне. Борьба за равенство в области труда стала важнейшим фактором в развитии африканского национального самосознания.

Отказ белой правящей группы признать законные права африканцев, бесчеловечность бюрократического аппарата, который эта группа создала для поддержания своего господства, — все это придает борьбе за свободу и равенство в Южной Африке особый, обостренный характер.