

ΑΠΟΤΡΟΠΙΑΣΤΙΚΟ ΕΓΚΛΗΜΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ - ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Επιταχτική ανάγκη η δημοκρατία στο καράβι

Αγανάκτηση και οργή προκάλεσε η εγκληματική πράξη του πλοιάρχου του φορτηγού «Γαρυφαλιά». Αντώνη Πλυντζανόπουλου, ο οποίος και με τη βοήθεια του πληρώματος πέταξε στη θάλασσα, 11 λαθρεπιβάτες.

Με απόφαση του εισαγγελέα Πειραιά, προφυλακίστηκαν: ο πλοίαρχος του σκάφους και τρία μέλη του πληρώματος, προκειμένου να

παραπεμφθούν σε δίκη με την κατηγορία της ανθρωποκτονίας εκ προθέσεως, παράνομη οπλοχρησία, κακοποίηση κ.ά.

Η είδηση για το αποτρόπαιο έγκλημα απασχόλησε τον ημερήσιο ελληνικό και παγκόσμιο τύπο, χωρίς όμως να τονιστεί όσο θα έπρεπε και η ευθύνη που φέρει το υπόλοιπο πλήρωμα, η στάση του οποίου ήταν παθητική.

Στο μεταξύ σύσσωμος ο ναυτεργατικός κόσμος, τα σωματεία, συνδικαλιστικές οργανώσεις και μια σειρά άλλοι παρόντες της χώρας, με γράμματα, τηλεγραφήματα, ανακοινώσεις και αποφάσεις καταδικάζουν το αποτροπιαστικό αυτό έγκλημα και απαιτούν την παραδειγματική τιμωρία των ενόχων.

Για το συγγερό αυτό έγκλημα που αποτελεί στίγμα αίσχους και ντροπής για τη ναυτιλία μας, με γάλη ευθύνη φέρουν το θεσμικό κατεστημένο και το εφοπλι-

στικό κεφάλαιο που είναι ο ηθικός αυτουργός του εγκλήματος. Αυτό το κατεστημένο καθορίζει τη συμπεριφορά και την αντίδραση του πλοιάρχου και την υποταγή του πληρώματος στις επιταγές σαν αυτές που οδήγησαν στο έγκλημα «Γαρυφαλιά».

Σχετικά μ' αυτό, συνδικαλιστική παράγοντες του χώρου σχολίασαν την ανάγκη να αποκαλύψει και να τιμωρήσει η δικαιοσύνη, μαζί με τους φυσικούς και τους ηθικούς αυτουργούς του σ-

ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

ΕΠΙΤΑΧΤΙΚΗ ΑΝΑΓΚΗ

● Να επεκταθεί ο ν. 1264 και στους ναυτεργάτες

Η καθυστέρηση της προώθησης του νομοσχεδίου για τον εκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος οδήγησε σε επικίνδυνα ανώμαλες καταστάσεις ολόκληρο το χώρο της ναυτιλίας. Το εφοπλιστικό κεφάλαιο εντείνει την τρομοκρατία στα καράβια, αυθαίρεται σε βάρος των ναυτεργατών, ενώ τα ναυτεργατικά συνδικάτα με ορισμένες εξαιρέσεις είναι αδύναμα να αντιδράσουν. Ανάμεσα στα απόρρητα των εταιριών την πρώτη θέση κατέχουν οι μαυροπίνακες που φακελλώνουν τους ναυτεργάτες για τη συνδικαλιστική τους δράση. Και το φακέλλωμα αυτό που μεταδίδεται απ' τη μια εταιρία στην άλλη σημαίνει στέψη του δικαιώματος για δουλιά. Το μαζικό φαινόμενο των αυθαιρέτων απολύσεων, οι παραβιάσεις των όρων των Σ.Σ., οι εγκαταλείψεις των πληρωμάτων στα λιμάνια του εξωτερικού, οι μυστηριώδεις εξαφανίσεις ναυτεργατών, ακόμα κι αυτά τα εγκλήματα του «ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ», «ΒΑΛΑΝΙ» κ.ά., που συντάραξαν τον κόσμο, σφειλονται, πέρα από τους αντιδραστικούς κανονισμούς και νόμους που ισχύουν ακόμα στη ναυτιλία, και στην έλλειψη της συνδικαλιστικής δημοκρατίας στο χώρο της ναυτιλίας.

Οι επί δεκαετίες επεμβάσεις των εφοπιστών και του κράτους στο ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα νόθεψαν τους σκοπούς του, έχουν αντιστρέψει το ρόλο του, και συνεχίζουν να σέκουν εμπόδιο στον αγώνα που κάνουν οι ναυτεργάτες για να το εξυγιάνουν.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

ΑΠΕΡΓΙΑ ΣΤΑ ΦΕΡΥ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Εφοπιστές - αρχές εκθέτουν σε κίνδυνο τους επιβάτες για να σπάσουν την απεργία

Βάζουν σε κίνδυνο τη ζωή των ναυτεργατών και των επιβατών προκειμένου να σπάσουν την απεργία των εργαζομένων στα «φέρυ μποτ» της γραμμής Κέρκυρας - Ηγουμνίτσας, οι λιμενικές αρχές της Κέρκυρας με την κάλυψη του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Οι απεργοί έχουν κατασημάνει στο λιμάνι της Κέρκυρας στο οποίο καταφτάνουν αντιπροσωπευτές από άλλους χώρους εργαζομένων που συμπαραστέκονται τον αγώνα τους. Στην απεργία δήλωσε συμμετοχή το πλήρωμα του επιβατηγού - οχηματογωγού «Κεφαλονιά» που με εντολή του ΥΕΝ μεταφέρθηκε στην Κέρκυρα από την γραμμή Πάτρας - Κεφαλονιάς. Στις 18 Μάη πρωί απέπλευσε το οχηματογωγό «Αίολος» της γραμμής Πάτρας - Ιταλίας, υπερφορτωμένο και με ανοιχτή μπουκαβόρα γιατί δεν χορούσε ολόκληρο ποίμιον.

Ανάλογη προσπάθεια έγινε και με το επιβατηγό πλοίο «Εγνατία» αλλά αποτράπηκε με παρέμβαση των απεργών.

Στο μεταξύ, κατά την διάρκεια της δεύτερης 48ης απεργίας κλήθηκαν από τους εφοπιστές οι εκπρόσωποι του σωματείου για διαπραγματεύσεις, τις οποίες τελικά ανέλαβε η ΠΝΟ αποκλείοντας την αρμοδιότητα του άμεσα ενδιαφερομένου σωματείου.

Οι διαπραγματεύσεις τελικά ναυάγησαν λόγω αδιαλλαξίας των εφοπιστών και μπροστά στην κατάσταση που δημιουργήθηκε το σωματείο των Φερί - μποτ Κερκύρας, πήρε απόφαση και οι ναυτεργάτες κατεβαίνουν σε νέα 48η απεργία στις 31 Μάη.

Τα κύρια αιτήματα των απεργών είναι:

- Αύξηση των μισθών κατά 20%.
- Περιορισμός της διώρης διακοπής σε μία ώρα.
- Κατάργηση του αντεργατικού νόμου 330.
- Επέκταση του άρθρου 16 του ν. 1376 και υπαγωγή στην Β' κατηγορία συνταξιοδότησης και στα πληρώματα κάτω από 500 κ.ο.χ. πλοίων.

ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗ «ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ»

- Τιμώντας τον αξέχαστο διευθυντή - συντάκτη της ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗΣ Στέλιο Πονηρό, έδωσαν: Πανελλήνια Ένωση Συνταξιούχων ΕΝ Δρχ. 5.000
- Καπετάν Αποστόλης » 2.000
- 2 συνεργάτες του μαρμπα Στέλιου » 2.000
- Άλλες προσφορές - ενισχύσεις
- Μακρής Σίδερης » 5.000
- Γιάννης Κ. » 1.000
- Νίκος Σαραβάνος » 500
- Κώστας Ν. » 2.400
- Από Μ) V Ικαρία για τη Ν.Σ.Κ. » 8.000

ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΣ ΤΙΜΗΤΙΚΟΣ ΑΠΟΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ

Βαθιά και μεγάλη η λύπη μας που χάνουμε ένα δοκιμασμένο και μαχητικό στέλεχος σαν και σένα είπε ο εκπρόσωπος της οργάνωσης και της εφημερίδας «Ναυτεργατική» Χρ. Σίδερης, αποχαιρετώντας στις 29 Μάη, στο νεκροταφείο Ζωγράφου, τον παλαίμαχο αγωνιστή του ναυτεργατικού Κινήματος Στέλιο Πονηρό.



Τα λόγια αυτά υπογράμμισαν με την παρουσία τους πλήθος ναυτεργάτες που μαζί με συγγενείς και φίλους του παραβρέθηκαν στην κηδεία του ανθρώπου που με συνέπεια μέχρι την τελευταία του πνοή πάλεψε για τα δικαιώματα και συμφέροντά τους.

Ναυτεργάτες - Ασυρματιστές, ακόμη πριν την διχοταρία του Μεταξά ο Στ. Πονηρός, ήταν από τους ιδρυτές των επιτροπών αγώνα στα καράβια. Αργότερα στα χρόνια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου πρωτοστάτησε στη συνένωση όλων των ναυτεργατικών οργανώσεων και ήταν από τα ιδρυτικά μέλη της ηρωικής ΟΕΝΟ. Τη δράση αυτή τη συνέχισε και μετά την απελευθέρωση. Καταδιώχτηκε όμως και κατατάχθηκε στο ΔΣΕ. Τον Αύγουστο του 1949 πέρασε στις σοσιαλιστικές χώρες, όπου δούλεψε σαν δημοσιογράφος σε διάφορους τομείς της κομμουνιστικής δουλειάς. Με τον επαναπατισμό του το 1976, αφιέρωσε όλες του τις δυνάμεις και την πλούσια πείρα του στην έκδοση της εφημερίδας «Ναυτεργατική».

Ακόμα και από το κρεβάτι του πόνου, πάντα έδρισκε καιρό και αντλούσε δύναμη να γράψει κάτι για τη «Ναυτεργατική» μέχρι και το προηγούμενο φύλλο της. Στην κηδεία του συν. Στ. Πονηρού παραβρέθηκε αντιπροσωπεία της ΚΕ του ΚΚΕ από τους

συντρόφους Νίκο Καλούδη και Αντώνη Αμπατιέλο (πρώην ναυτεργάτες - συναγωνιστές του), μέλη του ΠΓ και Ορ. Κολοζόφ, αναπληρωματικό μέλος του ΠΓ της ΚΕ του ΚΚΕ. Στεφάνια κατατέθηκαν από την ΕΠ της ΚΟΑ του ΚΚΕ, την ΚΟ Πειραιά του ΚΚΕ, την ΚΟ Ναυτεργατών και την εφημερίδα «Ναυτεργατική», την ΠΕΝΕΝ, τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Ασυρματιστών, την ΠΕΔΥΕ, τους συγγενείς και φίλους.

Συλλυπητήρια τηλεγραφήματα:

Για το χαμό του ακριβού και αξέχαστου συντρόφου Στέλιου έφρασαν την βαθιά λύπη τους στην οικογένειά του με συλλυπητήρια τηλεγραφήματα η Κομμουνιστική Οργάνωση Ναυτεργατών του ΚΚΕ, η εφημερίδα «Ναυτεργατική», η Ναυτεργατική Συνδικαλιστική Κίνηση, η Κ.Ο. Μήλου του ΚΚΕ, η Κ.Ο. Ναυτεργατών Ν. Μαγνησίας του ΚΚΕ.

Ευχαριστήρια:

Η οικογένειά του γιου του Νίκου και οι συγγενείς του ευχαριστούν θερμά όλους τους συμπαράσταδες του βαρú πένθος και ιδιαίτερα τους ναυτεργάτες που παραβρέθηκαν στην κηδεία και έδωσαν τον τελευταίο τιμητικό τους χαιρετισμό στον Ναυτεργάτη - Αγωνιστή Στέλιο Πονηρό.

Όχι άλλο αίμα στον εφοπλιστικό μινώταυρο

ΔΥΟ ΝΑΥΤΕΣ ΚΙ' ΕΝΑΣ ΟΔΗΓΟΣ ΣΚΟΤΩΘΗΚΑΝ ΣΤΟ Ο)Γ «ΖΑΚΡΟΣ»

● Εγκληματική αδιαφορία Ε.Ε.Π. και Υ.Ε.Ν.

Άλλοι δύο ναυτεργάτες μέλη του πληρώματος του Ο)Γ ΖΑΚΡΟΣ προστέθηκαν στο μακάβριο κατάλογο της εγκληματικής αδιαφορίας της ΕΕΠ και του ΥΕΝ.

Το νέο αυτό έγκλημα είναι αποτέλεσμα της ασοδοσίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου το οποίο κυνηγώντας το μέγιστο κέρδος αδιαφορεί για τον παράγοντα ΑΝΘΡΩΠΟ.

ΚΑΤΑΓΓΕΛΟΝΤΑΙ ΥΠΟΝΟΜΕΥΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ «ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ»

Απαντώντας καταγγελίες φτάνουν αυτές τις μέρες στα γραφεία της εφημερίδας. Οι Σπανός - Αγγελόπουλος παρ' όλη την καταδίκη τους στη γενική συνέλευση συνεχίζουν να προβάλλουν εμπόδια στο έργο της εφορευτικής επιτροπής με στόχο να φαλκιδεύσουν τις αποφάσεις της Γ.Σ. και να την ανατρέψουν.

Πιστεύουν πως έτσι θα εξασφαλίσουν την παραμονή τους στο σωματείο, ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΚΑΤΑΛΑΒΟΥΝ ΠΩΣ ΤΟ ΛΟΓΟΤΑΡΑΧΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ.

Ταμπουράνουνται — ανάφελα — πίσω από το χουντικό καταστατικό και παίρνουν εντολές από τους εφοπιστές καθώς και από γνωστό δικηγόρο ο οποίος παριστάνει μάλιστα τον δημοκράτη, και προσπαθούν με συνωμοσίες και με αντιδημοκρατικούς τρόπους να παραμυθήσουν για μια ακόμα φορά τη θέληση των θερμαστολαδών.

Πρόσφατα μάλιστα καταγγέλλθηκε πως, δεν πλήρωναν τον δικαστικό αντιπρόσωπο για να προετοιμάσουν και να προχωρήσουν οι αρχαιρεσίες, θέλοντας να κερδίσουν χρόνο για να τις ακυρώσουν. Επίσης με πρόσχημα την εκκαθάριση των μητρώων θέλουν να διαγράψουν γύρω στους 1000 συνδεδεμένους για να εξυπηρετήσουν τα καταχθόνια σχέδιά τους.

Καλούμε κάθε συναδέλφο που νοιάζεται για το σωματείο και θέλει να βοηθήσει να πάει μπροστά ο κλάδος να παραυρίσκει καθημερινά στο Στέφενσων να βοηθήσουν την Εφορευτική Επιτροπή να χωρήσει στο έργο της, για να γίνουν τίμιες και δημοκρατικές εκλογές μέσα από τις οποίες θα καταδικάσουμε την εφοπιστοδουλή ταχτική των ΣΠΑΝΟΥ — ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΥ — ΜΑΥΡΟΜΑΤΗ, και θα εκφραστεί η θέληση των συναδελφών για ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΤΑΞΙΚΟ ΟΠΛΟ ΣΤΑ ΧΕΡΙΑ ΤΩΝ ΘΕΡΜΑΣΤΟΛΑΔΩΝ.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

Η Γενική Συνέλευση των Θερμαστολαδών

ΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ

Μεγάλης σημασίας νίκη απόσπασαν οι θερμαστολαδάδες όταν στην πρόσφατη Γεν. Συνέλευση του ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ κατατρόπωσαν τους εφοπιστοδούλους διαδόχους του Πατρίκιου, που σήμερα παρουσιάζονται σαν σωτήρες του κλάδου.

Τα στελέχη της «ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗΣ Σ.Κ.», επικεφαλής της «Επιτροπής Αγώνα για τον εκδημοκρατισμό» έδωσαν τη μάχη μαζί με όλους τους συνδεδεμένους για τη διασφάλιση των αρχαιρεσιών, για να εκλεγεί μια τίμια και δημοκρατική Εφορευτική Επιτροπή.

Παρά το ότι η συνέλευση έγινε σε περίοδο που οι συνάδελφοι είναι μακροχρόνιοι παρβρόθηκαν 101. Από αυτούς, σύμφωνα με το χουντικό καταστατικό — που στερεί το δικαίωμα ψήφου από τους νεοεργαζόμενους — ψήφισαν 88 άτομα.

Η πρόταση της ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΓΩΝΑ — στο πρόσωπο του συνδεδεμένου Μανουσολιανό — συγκέντρωσε 55 ψήφους, ενώ η πρόταση των εφοπιστοδούλων 26.

Η συνέλευση ξεκίνησε με εισήγηση γιατί οι εφοπιστοδούλοι αρνιόνταν να φέρουν τα μητρώα του σωματείου στην είσοδο για να γίνει ο έλεγχος, όπως ορίζει ο νόμος.

Όπως έγινε γνωστό υπάρχουν στοιχεία που επιχειρήθηκε πλαστοπροσωπεία με την ανίμνη και άλλου σωματείου.

ΘΑΝΑΤΟΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΗ ΑΠΟ ΕΛΟΝΟΣΙΑ

Πέθανε στα μέσα Μάη σε νοσοκομείο του Ρίτσαρντ Μπέι ο ναύτης του ελληνικού φορτηγού ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ, Γκίνης Μιχαήλς 22 χρόνων.

Το πλοίο ταξίδευε από Τανζανία για Νταούμπα όταν εκδηλώθηκε επιδημία ελονοσίας με πρώτο θύμα τον άτυχο Γκίνι που αποβίβισαν έκτακτα έξω από το λιμάνι αυτό της Νοτ. Αφρικής.

Δεν υπάρχουν περισσότερες πληροφορίες για τ' άλλα μέλη του πληρώματος στα οποία εκδηλώθηκαν συμπτώματα ελονοσίας κι αν στο πλοίο εφαρμόζονταν όλα τα προβλεπόμενα προληπτικά μέτρα.

Με την αγωνιστική παρέμβαση των συναδελφών, η νοθεία προς τον παρών αποσοδήθηκε. Στη συνέχεια με παρέμβαση των στελεχών της «ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ» αποκλείστηκε από τη συνέλευση ο δικηγόρος Καλαματιανός, τον οποίο ήθελε να μας τον σερβίρει ο πρόεδρος Σπανός.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

ΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΕΣ ΨΗΦΙΖΟΥΝ ΑΣΑΕΝ

● Για ουσιαστική - αγωνιστική λύση των προβλημάτων τους

Στις 13 Ιούνη τελειώνουν οι εκλογές στο σωματείο των Ασυρματιστών. Αν και διεξάγονται με τις επιταγές των αφεντίων της, κάθεται αντιθέτως με τα συμφέροντα των Ασυρματιστών και υποβάθμιση του κλάδου.

Η «Συνδικαλιστική αλλαγή» είναι η παράδειξη που υποστηρίζει από την ΠΑΣΚΕΝ. Την παράδειξη που μετά τον Οκτώβρη του 1981 έγινε απολογητής της αντιναυτεργατικής πολιτικής του ΥΕΝ. Και λέει ΟΧΙ στις αγωνιστικές διεκδικήσεις των ασυρματιστών και όλων των ναυτεργατών.

Τα συνδικαλιστικά στελέχη της ΠΑΣΚΕΝ στο ΠΣΑΘΑΣ ακολουθώντας τη λαθασμένη λογική του ηγεμονισμού και της αυτοδυναμίας αρνήθηκαν τη συνεργασία που πρότεινε επανειλημμένα η Ν.Σ.Κ.

Σαν πλειοψηφία στο Δ.Σ. του ΠΣΑΘΑΣ οι συνδικαλιστές της ΠΑΣΚΕΝ παρέπεσαν το θεμελιώδες ζήτημα του εκδημοκρατισμού του κλάδου, που έφτιαξε

το φασιστικό καταστατικό, που υπόγραψε Σ.Σ.Ε. σύμφωνα με τις επιταγές των αφεντίων της, κάθεται αντιθέτως με τα συμφέροντα των Ασυρματιστών και όλων των ναυτεργατών.

Η «Συνδικαλιστική αλλαγή» είναι η παράδειξη που υποστηρίζει από την ΠΑΣΚΕΝ. Την παράδειξη που μετά τον Οκτώβρη του 1981 έγινε απολογητής της αντιναυτεργατικής πολιτικής του ΥΕΝ. Και λέει ΟΧΙ στις αγωνιστικές διεκδικήσεις των ασυρματιστών και όλων των ναυτεργατών.

Τα συνδικαλιστικά στελέχη της ΠΑΣΚΕΝ στο ΠΣΑΘΑΣ ακολουθώντας τη λαθασμένη λογική του ηγεμονισμού και της αυτοδυναμίας αρνήθηκαν τη συνεργασία που πρότεινε επανειλημμένα η Ν.Σ.Κ.

Σαν πλειοψηφία στο Δ.Σ. του ΠΣΑΘΑΣ οι συνδικαλιστές της ΠΑΣΚΕΝ παρέπεσαν το θεμελιώδες ζήτημα του εκδημοκρατισμού του κλάδου, που έφτιαξε

ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

ΣΕΛΙΔΑ 2η

ΕΠΙΤΑΧΤΙΚΗ ΑΝΑΓΚΗ

ΣΥΝΕΧΕΙΑ από την 1η σελ.

Η ΠΙΝΟ και τα περισσότερα σωματεία της, δεν είναι μόνο ανήμπορα να προστατέψουν τους ναυτεργάτες απ' την εφοπλιστική επίθεση και αυθαρεσία. Αποτελούν και επικίνδυνη γάγγραινα για ολόκληρο το συνδικαλιστικό κίνημα της χώρας. Νοθεύουν τους συσχετισμούς στα σώματα που συμμετέχουν όπως στο Ε.Κ. Πειραιά και τη ΓΣΕΕ, ενισχύουν τις δεξιές αντιδραστικές δυνάμεις στο συνδικαλιστικό κίνημα, διασπούν τη συνδικαλιστική ενότητα και τους αγώνες της εργατικής τάξης.

Ο κ. Κατοίφρας και πίσω απ' αυτόν η κυβέρνηση, βρισκόμενη μεταξύ σφύρας και άκμωνος σκοπεύουν να βάλουν στο χρονοντούλαπο το νομοσχέδιο που επανειλημμένα υποσχέθηκαν να φέρουν στη Βουλή. Κάθε τρενάρισμα της υπόθεσης που αφήνει σε ισχύ τον επαχθινό 330, ευνοεί τους εφοπλιστές και τους ανθρώπους τους μέσα στην ΠΙΝΟ.

Ωστόσο οι εξυμνίες καταστάσεις δεν παίρνουν αναλόγως. Οι ναυτεργάτες έχουν ξεκινήσει ένα αγώνα που μέσα από τις συμπληγάδες των πιέσεων και της νοθείας της νομοθεσίας και της δικαιοσύνης, προωθεί αργά και βασανιστικά τις προοδευτικές δυνάμεις στα συνδικάτα τους.

Αλλά η υπόθεση αφορά ολόκληρη την εργατική τάξη που χρειάζεται πέρα από την ηθική συμπαράσταση που έδωσε στους ναυτεργάτες, και άμεσες πρακτικές ενέργειες από τα σωματεία, το ΕΚ Πειραιά και την ίδια τη ΓΣΕΕ.

Την αναποφασιστικότητα της κυβέρνησης μπορεί και πρέπει να την ξεπεράσει μια συστημική συνολική πίεση για να γίνουν οι τροποποιήσεις που χρειάζονται στον ίδιο το 1264/82 για να συμπεριληφθεί σ' αυτόν και το συνδικαλιστικό κίνημα των ναυτεργατών.

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ: ΟΧΙ ΣΤΗΝ Ε.Ο.Κ. ΝΑΙ ΣΤΗΝ ΑΛΛΑΓΗ

Με την αθρόα και πλατιά συμμετοχή τους στην πολιτική συγκέντρωση που έγινε στις 25 Μάη στον Πειραιά οι ναυτεργάτες διατήρησαν την απόφασή τους να κάνουν πράξη το βασικό και κυρίαρχο σύνθημα του κόμματός τους της εργατικής τάξης.

Στη ναυτεργατική συγκέντρωση μίλησαν το μέλος του Π.Γ. του ΚΚΕ και βουλευτής, Παύλος Καραγιάννης Αντώνης Αμπάτιελος και το μέλος της Κ.Ε. του Κ.Κ.Ε. Μ. Ανδρουλάκης.

Στην ομιλία του ο Αμπάτιελος αναφερόμενος στα ναυτεργατικά προβλήματα τόνισε:

«Οφείλεται σε υποχώρησης της κυβέρνησης, αν γενικά η αλλαγή δεν προχωρήσει στο ναυτεργατικό χώρο κι ούτε καν εμφανιστεί. Το καθεστώς της «γαλέρας» που παραμένει στα καράβια και δίνει καρπούς σαν τα πρόσφατα περιστατικά των πλοίων «Γαρουφαλιά» και «Βελάνης» που οι πλοίαρχοι τους —απόλυτοι κυρίαρχοι, μετά το... θεό— πέτασαν στη θάλασσα δυστυχισμένους λαθροεργάτες».

Το νόμο καθεστώς στο ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα που παραμένει και οι ναυτεργάτες «απολαμβάνουν» ακόμα τα επρονόμια του ναυτεργατικού νόμου της δεξιάς, του 330. Ενώ οι υποχρεώσεις της κυβέρνησης για ειδικό νόμο που θα βοηθήσει στον εκδημοκρατισμό των ναυτεργατικών σωματείων και της ΠΙΝΟ, έμειναν στα συρτάρια του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Έτσι, η πρόταση του ΚΚΕ για το σίγισμα προχώρημα της αλλαγής έχει ιδιαίτερη σημασία για τους ναυτεργάτες και γενικότερα το ΚΚΕ αποτελεί εγγύηση για την απόκρουση του κινδύνου της δεξιάς και την πρόωξη και λύση των προβλημάτων που απασχολούν την ελληνική ναυτιλία και τους ναυτεργάτες.

Αναλύοντας σε συνέχεια την κατάσταση στο ναυτεργατικό χώρο ο σ. Α. Αμπάτιελος κάλεσε τους ναυτεργάτες να ανοίξουν το φούλο κύκλο δίνοντας την ψήφο τους στο ΚΚΕ, υπογραμμίζοντας:

«Δυσόμοια χρόνια αυτοδυναμίας έδειξαν ότι στο ελάχιστο δεν αν-

τιμετωπίστηκε το εφοπλιστικό κεφάλαιο. Μόνο με την ισχυροποίηση του ΚΚΕ θα ισχυροποιηθεί η θέση κάθε εργαζόμενου», είπε στο τέλος της ομιλίας του ο σ. Α. Αμπάτιελος.

Μιλώντας για τις γενικότερες θέσεις του ΚΚΕ μπροστά στις ευρωεκλογές, ο Μ. Ανδρουλάκης τόνισε ότι η ψήφος στο ΚΚΕ δεν είναι απλά μια ψήφος σ' ένα πολιτικό κόμμα.

Είναι η μοναδική καμπάνα που έχουν να χτυπήσουν οι εργαζόμενοι για να εκφράσουν τη θέλησή τους να προχωρήσει ο τόπος μπροστά.

Ο Ανδρουλάκης αφού με στοιχεία έδειξε τις επιβαρύνσεις για τη χώρα μας υπογράμμισε: «Λέμε όχι στην ΕΟΚ, όχι γιατί θέλουμε μια Ελλάδα απομονωμένη, όπως λένε μερικοί καλοθελητές, αλλά για να μπορούμε να βρούμε στον κόσμο ισότητα και όχι σαν φτωχοί συγγενείς και παρακατανοί». Σφουροκατώντας τις θέσεις της δεξιάς, τόνισε ότι οι λυσσώδεις επιθέσεις του κ. Αβέρωφ ενάντια στο ΚΚΕ και την εριστε-

ρή συμπαχία αποδείχνουν καθαρά τι φοβάται η δεξιά: Την ενότητα και την κοινή δράση των δημοκρατικών δυνάμεων, που προτείνει το ΚΚΕ.

Επισημαίνοντας τον κίνδυνο διασπείρωσης της πραγματικότητας που περιέχει το παραπλανητικό δίλημμα: «ΠΑΣΟΚ ή δεξιά», και που έντεχνα καλλιεργούν για να απομονώσουν το Κ.Κ.Ε., ο σ. Ανδρουλάκης υπογράμμισε ότι και κοροσμοχίτες μεταξὺ δεξιάς και ΠΑΣΟΚ σκοπεύουν στην αποπλάνηση του εκλογικού σώματος και την αποδυνάμωση του κύριου και συνεπώς μαχητή της αλλαγής του ΚΚΕ».

Ακολουθώντας συζήτηση και μπήκαν μια σειρά ερωτήσεις στις οποίες απάντησε ο σ. Α. Αμπάτιελος.

Την συγκέντρωση τίμησαν με την παρουσία τους και αντιπρόσωποι της ΠΕΜΕΝ, της ΠΕΝΕΝ, της ΠΕΣ—ΝΑΤ, της ΠΕΑΕΑ Πειραιά, του Συλλόγου Γυναικών και Οικογενείων Ναυτικών και ο Δ. Καλιράκης από την ΕΕ της ΕΣΑΚ—Σ.

Ναυτεργάτες και Ευρωεκλογές

ΜΕ ΡΟΤΑ ΟΛΟΪΣΙΑ ΜΠΡΟΣΤΑ

Σε θάλασσα τρικυμισμένη και καρχαριοβριθή επιχειρούν κάποιοι να μετατρέψουν τις επερχόμενες ευρωεκλογές. Και θεωρώντας μας προφανώς νεαρούς Κενυάτες, αρέσκονται να μας φορέσουν το σωσίβιο του διλήμματος «ΠΑΣΟΚ ή δεξιά». Μόνο που όπως έδειξε η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη και η Λάρισα, εμείς δεν έχουμε κανένα απολύτως λόγο να πάμε λαθρεπιβάτες. Έχουμε σκαρί δικό μας, δοκιμασμένο στις πιο άγριες θάλασσες, με ρότα ολόισια μπροστά. Κι έπειτα, άλλο τα κόκκινα γαρυφαλλά και άλλο το «Γαρυφαλλιά».

ΣΚΟΙΩΘΗΚΑΝ ΣΤΟ ΟΓ «ΖΑΚΡΟΣ»

ΣΥΝΕΧΕΙΑ από την 1η σελ.

ουσιαστικό μέτρο και άφησε για μια άλλη φορά τους εφοπλιστές αουδο τους με αποτέλεσμα να έχουμε τραγικά θύματα.

Εκφράζοντας την οργή της ναυτικής οικογένειας η ΝΣΚ ΑΠΑΙΤΕΙ να δοθεί τέλος σ' αυτή την απαράδεκτη εγκληματική κατάσταση, να τιμωρηθούν παραδειγματικά οι υπεύθυνοι και να λογοδοτήσει κι ο ίδιος ο Υπουργός Κατοίφρας.

Νεώτερες πληροφορίες επιβεβαιώνουν τις μέχρι τώρα καταγγελίες των Ενώσεων Ναυτών και Μηχανικών σύμφωνα με τις οποίες το ΖΑΚΡΟΣ ήταν σα πιασμένο και αναξιοπλοίο.

Οι αρμόδιοι αντί να στρέφονται στους πραγματικούς ενόχους που είναι οι πλοιοκτίτες και οι αρχές που εφοδίασαν το πλοίο με πιστοποιητικό ασφαλείας, κατεβύνονται προς εξιλαστήρια θύματα τον πλοίαρχο και άλλα μέλη του πληρώματος.

Το πόρισμα των εμπειρογνομόνων

Οι εμπειρογνώμονες που διενήργησαν πραγματογνωμοσύνη στο πλοίο μετά το δυστύχημα είναι κατηγορηματικοί στο πόρισμα που σύνταξαν τόσο για τις αιτίες όσο και για μια σειρά ακόμη ελλείψεις που θα μπορούσαν

να οδηγήσουν σε ατύχημα. Αναφέρουν συγκεκριμένα:

«Η διαδικασία της πτώσης ξεκίνησε από την αποκόλληση της πλάκας σύνδεσης των συρματόσχοινων και την εν συνεχεία θραύση των γάντζων σύνδεσης (λόγω αλλαγής του τρόπου καταπόννησής των), την χαλάρωση και την ανομοιομορφία δότσης των συρματόσχοινων και τέλος την θραύση αυτών. Η αποκόλληση της πλάκας οφείλεται στην κόπωση του υλικού συγκόλλησης λόγω της μακροχρόνιας καταπόνησης από την λειτουργία του συστήματος. Το όλο σύστημα δεν τηρεί βασικούς όρους ασφαλείας: Δεν διαθέτει σύστημα πέδησης (φρένο). Σε περίπτωση θραύσης των συρματόσχοινων αυξάνεται η ταχύτητα κατήλξης. Δεν διαθέτει σύστημα που να εμποδίζει την κίνηση της πλατφόρμας όταν γίνεται φόρτωση. Δεν υπάρχουν κιγκλιώματα. Δεν υπάρχει τρόπος ελέγχου των υπέρβαρων».

Οι εμπειρογνώμονες απορνήθηκαν επίσης ότι υπάρχουν φθορές στην πλατφόρμα, στα κατακόρυ-

φα ράουλα κίνησης και στο μηχανισμό κίνησης που είναι παλιός κατακόρυφος.

Τα ερωτήματα που μπαίνουν ύστερα απ' αυτό σχετικά με το ρόλο της ΕΕΠ, τον τρόπο που εφοδιάζονται τα πλοία με πιστοποιητικά ασφαλείας, τον αποκλεισμό των σωματείων από τον έλεγχο και τέλος τα στεγανά που εξακολουθούν να κρατούνται στον έλεγχο ασφαλείας των πλοίων είναι από τα άμεσα και έντονα που βάζουν οι ναυτεργάτες.

Ιδιαίτερα για το ΖΑΚΡΟΣ η ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ στο φύλλο της 15.2 και 15.3 αφιέρωσε δύο σημειώματα - καταγγελίες με συγκεκριμένα στοιχεία, που επιβεβαιώθηκαν και από επίσημη επιθεώρηση, επισημαίνοντας τον κίνδυνο που διατρέχει το πλήρωμα από τις «σοβαρές και επικίνδυνες παραλείψεις» όπως και την «αναξιοπιστία του ελέγχου πλοίων».

Είναι χρέος της δικαιοσύνης να αναλάβει την κίνηση της διαδικασίας για την παραδειγματική τιμωρία ποντώς υπευθύνων, είτε αυτός είναι φυσικός είτε ηθικός αυτουργός.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΩΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ «ΑΜΒΡΑΚΙΑ»

Σύμφωνα με δημοσιεύματα του τύπου, σοβαρά προβλήματα αντιμετωπίζουν οι ναύτες του πολεμικού πλοίου «Αμβρακία», το οποίο βρίσκεται στο ναύσταθμο Σούδας για επισκευή.

Με επιστολή τους στον ημερήσιο τύπο οι ναύτες καταγγέλλουν ότι ζουν κάτω από απάνθρωπες συνθήκες. Για να προωθηθούν οι εργασίες οι ναύτες δουλεύουν κατά μέσο όρο 16-18 ώρες ο καθένας. Η διοίκηση και ιδιαίτερα ο υπάρχος Γ. Κοσμάς εν γνώσει, όπως λένε, του κυβερνήτη πλωτάρχη Ηλ. Παπαφραντζέσκου, φέρει τα κλητικά, με συνεχείς απειλές για φυλάκιση στην Ψιτάλεια, τρομοκρατία και εκβιασμούς. Οι ακροάσεις γίνονται με τρόπο αντιδημοκρατικό ή δε γίνονται καθόλου. Η τροφοδοσία κυμαίνεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

Οι χώροι όπου ζουν και δουλεύουν είναι ανθυγιεινοί. Οι άδεις σχεδόν ανυπαρξες.

Για τους λόγους αυτούς έχουν σημειωθεί στο «Αμβρακία», μια διπλή απόπειρα αυτοκτονίας και τέσσερις λιποταξίες. Εκτός αυτών οι ναύτες δεν γίνονται πιστευτοί όταν δηλώνουν ασθένεια αν τα συμπτώματά της δεν είναι φανερά.

Σε απάντηση, για τις καταγγελίες των ναυτών, ο πλωτάρχης Ηλ. Παπαφραντζέσκος δήλωσε ότι το σκάφος πρέπει να επισκευαστεί γρήγορα για να πάρει μέρος σε άσκηση και άγνοια για την συμπεριφορά του υπαρχου.

Σχολάζοντας την περίπτωση του «Αμβρακία», συνδικαλιστές και ναυτεργάτες υπογράμμισαν την ανάγκη επίσημης του εκδημοκρατισμού στο στράτευμα.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ Εφοπλιστές και Ναυτεργάτες

Σύμφωνα με στοιχεία του ναυτιλιακού τύπου, ο Ελληνικός εμπορικός στόλος παρουσιάζει εντυπωσιακή αύξηση από το 1887 μέχρι το 1945.

Το 1887 αριθμούσε 61 πλοία 31.000 κοχ.

Το 1915, 475 πλοία 894.000 κοχ.

Μεσοάβει ο πρώτος παγκόσμιος πόλεμος και τον Οκτώβριο του 1918 αποτελείται μόνο από 115 πλοία 126.000 κοχ.

Ένα χρόνο αργότερα έφτασε τα 282 πλοία, 430.000 κοχ.

Το Σεπτέμβριο του 1949, με το ξέσπασμα του Β' παγκόσμιου πολέμου, η εμπορική ναυτιλία αποτελούνταν από 466 πλοία 1.686.000 κοχ.

Στη διάρκεια του πολέμου χάθηκαν περίπου τα 3/4 και το 1945 ο στόλος της Ελλάδας ανέρχονταν μόλις σε 121 πλοία 508.000 κοχ.

Μαζί με τα καράβια στη διάρκεια του πολέμου χάθηκαν πάνω από 2.000 ναυτεργάτες.

Η άνοδος της εμπορικής ναυτιλίας είναι θεαματική τα μεταπολεμικά χρόνια:

Στο τέλος του 1961 έχουμε 1850 πλοία 13.212.844 τόν. γκρος.

Το 1972 3.887 πλοία 39.068.225 τόν. γκρος.

Τέλος το 1983 τα πλοία ανέρχονται σε 4.615 με χωρητικότητα 55.138.758 τόν. γκρος.

Συγκρίνοντας τα μεγέθη από το 1945 σε σχέση με το 1983 έχουμε αύξηση σε αριθμό πλοίων 38 φορές και σε χωρητικότητα 110 φορές.

Ας δούμε και την πορεία της «αύξησης» των αποδοχών των ναυτεργατών:

Ύστερα απ' την οικονομική κρίση 1929 — 31 οι μισθοί έφτασαν τις 22 λίρες για πλοίαρχο και Α' μηχανικό, 17 λίρες για υποπλοίαρχο, Β' μηχαν., ασφαριστή, 12 λίρες για ανώχο, Γ' μηχαν. 7 λίρες για θερμαστή και 6 λίρες για ναύτη.

Ας σημειωθεί ότι η αγγλική χάρτινη λίρα είχε σχεδόν ίση αξία με τη χρυσή λίρα.

Σήμερα ο μισθός του ναύτη στα ποντοπόρα είναι περίπου, όσο και το κατώτερο όριο του ανεξιδικευτού στη στεριά, ενώ του υποπλοίαρχου είναι 58.000 δρχ. και δεν μπορούν να συγκριθούν αντίστοιχα ούτε με την ανάπτυξη του όγκου της ναυτιλίας, ούτε με την εξέλιξη των καθαρών κερδών.

Όλα αυτά οι εφοπλιστές τα γνωρίζουν πολύ καλά. Επιμένουν ωστόσο να ισχυρίζονται υποκριτικά ότι τα συμφέροντά τους είναι κοινά με των ναυτεργατών.

Βλέπουμε όμως πως τα πλούτη των πρώτων μεγαλώνουν σε βάρος αυτών που τα δημιουργούν.

Αυτό το συμπέρασμα δεν μπορεί να μένει απαρατήρητο και δεν αφήνει αδιάφορους τους ναυτεργάτες όταν μάλιστα γίνεται συστηματική προσπάθεια της τριμερούς συνεργασίας να τους πείσει ότι τα συμφέροντά τους είναι συνταγματικά με των εφοπλιστών.

Συγκρίνοντας τις σημερινές αποδοχές των Ναυτεργατών με τις προπολεμικές στη βάση της ισοτιμίας της χρυσής λίρας αλλά και μεταπολεμικά στη βάση της χάρτινης λίρας και του δολαρίου, ακόμη και την δραχμοποίηση της συμβάσεως ποντοπόρου το 1977 — 78 έχουμε κλιμακωτή πτώση σ' αντίθεση με τη συνεχή ανάπτυξη (ποσοτική και ποιοτική) της Ελληνικής Ναυτιλίας έτσι που αναμφισβήτητα και προκλητικά οι εφοπλιστές γίνονται πλουσιότεροι και οι ναυτεργάτες φτωχότεροι. Αυτό το βλέπουν, το ζουν οι Έλληνες Ναυτεργάτες περισσότερο από τους άλλους εργαζόμενους και καμιά προσπάθεια της τριμερούς συνεργασίας, όσο συστηματική κι αν είναι, δεν μπορεί να τους αποπροσανατολίσει, γι' αυτό καταδικάζουν τις εξουτελιστικές συμφωνίες για τις Σ.Σ. που υπογράφει η αυτοκαμήλη πλειοψηφία της ΠΙΝΟ, οργανώνονται στα σωματεία τους και δραστηριοποιούνται σ' αυτά και στα καράβια παίρνοντας τις τύχες στα χέρια τους, αναπτύσσοντας τους αγώνες τους γιατί συνειδητοποιούν ότι ΔΕΝ υπάρχει ΑΛΛΟΣ ΔΡΟΜΟΣ.

ΝΙΚΗ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ

ΣΥΝΕΧΕΙΑ από την 1η σελ.

τη διασφάλισή τους, ζητώντας παράλληλα (οι εκλογές) να γίνουν αυτοπροσώπως και με αλληλογραφία για να ψηφίσουν και οι συνάδελφοι από την επαρχία και τα καράβια.

Η συνέλευση δέχθηκε μ' ενθουσιασμό το ψήφισμα το οποίο ο αειβριθής πρόεδρος (Σπανάς) αρνιόταν προκλητικά να καταχωρήσει στα πρακτικά και να το δάλεε σε ψηφοφορία. Τέλος κάτω από την πίεση των συνάδελφων υποχώρησε.

Ο συν. Μαριώλης Σωτ., αφού ξεσκέπασε την ύπουλη τακτική της διοίκησης σχετικά με την άρνησή της να πάρουν μέρος στις εκλογές και οι ποντοπόροι, καυτηρίασε ορισμένους μπράβους του Πατρίκιου που τελευταία φόρεσαν «δημοκρατικό μανδύα» και αυτοαποκαλούνται σωτήρες του ΣΤΕΦΕΝΣΟΝ.

Ο συν. Μανουσσιγιαννάκης αναφέρθηκε στο αντιδημοκρατικό καταστατικό που σπερεί την ψήφο από εκατοντάδες συναδέλφους, καθώς και στη σπίατα χητική των διοικούντων που τόσα χρόνια δεν έγραφαν νέα μέλη στο σωματείο.

Ακόμη μίλησαν πολλοί συνάδελφοι, που ο καθένας με τον τρόπο του καυτηρίασαν τη διοίκηση και ζήτησαν δημοκρατικές εκλογές.

Αποκαλυπτική ήταν η ομιλία του συν. Παναγιώτη Τζορτζάτου Γεν. Γραμματέα της Ένωσης και μέλος της «Επιτροπής Αγώνα», ο οποίος στάθηκε με λεπτομέρειες πάνω στην φιλοεφοπλιστική στάση των Σπανών — Αγγελόπουλου — Μαυρομάτη και τους κατάγγελε για σωρή αντιναυτεργατική εργασία τους καθοδηγούμενη οι εφοπλιστές μέσω του πρώην αρχικαπετάνιου του Νταϊρά και σημερινού προέδρου των πλοίαρχων Φαρά, ο οποίος είχε το θράσος να εμφανιστεί —κατά τη διάρκεια της Γεν. Συνέλευσης— στο σωματείο για να δώσει τις εντολές του.

Παραπέρα αποκάλυψε τον πόλεμο που του γίνεται μεθοδεύμενα για να υποκύψει, αλλά δήλωσε: «τα σχέδια των εφοπλιστών δεν θα περάσουν».

Για τις εργασίες και τα αποτελέσματα της Συνέλευσης η «Επιτροπή Αγώνα» εξέδωσε ανακοίνωση στην οποία αποκαλεί τα αποτελέσματα «Νίκη όλων των Ναυτεργατών ενάντια στον εργατοπατερισμό και το σάπιο συνδικαλιστικό κατεστημένο».

Καλεί όλους τους θερμοστολάδες να συσπειρωθούν και με την πάλη τους να φέρουν μια διοίκηση τίμια δημοκρατική που θα παλέψει για τα συμφέροντα του κλάδου.

Εξ άλλου, συνδικαλιστές μέλη της ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΓΩΝΑ δήλωσαν πως όλοι οι συνάδελφοι πρέπει να κινητοποιηθούν με στόχο την πλατιά αγωνιστική συμμετοχή τους στις εκλογές. Έγκαιρα να γίνουν ταμειακά εντάξει και με την ψήφο τους να ακυρώσουν τις μηχανορραφίες των εφοπλιστών και των ανδρών των τους.

Μετά την περίοδο των υποψηφιοτήτων, που θα διαρκέσει και μέχρι τις 12.6.84, στις 23.6.84 θα αρχίσει η περίοδος ψηφοφορίας που θα διαρκέσει έως και τις 24.9.84.

Επειδή οι εκλογές θα γίνουν και δι' αλληλογραφίας καλούνται όλοι οι συνάδελφοι που θα μπαρκάρουν και το θαπρόν τους δεν προσεγγίζει το λιμάνι του Πειραιά, να στείλουν τη διευθύνσή τους στην εφορευτική επιτροπή (στο επόμενο φύλλο θα δώσουμε τη διεύθυνση της ταχυδρομικής θυρίδας) για να τους σταλεί το ψηφοδέλτιο.

«ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ»

15ΘΗΜΕΡΗ
ΣΥΝΔΕΣΤΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ

Υπεύθυνος σύμφωνα με το νόμο:
Ιδιοκτήτης - Εκδότης
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΣ 73
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Προϊστάμενος Τυπογραφείου
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΜΟΣΧΟΥΡΗΣ
Γερανίου 7 - ΑΘΗΝΑ

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ
Εστωτικό ετήσιο Δρχ. 1.000
Εξωτερικό ετήσιο Δολλ. 30

ΑΠΟΤΡΟΠΙΑΣΤΙΚΟ ΕΓΚΛΗΜΑ

ΣΥΝΕΧΕΙΑ από την 1η σελ.

ποτροπιαστικού κακούργηματος, όπως επίσης και την ανάγκη αναθεώρησης και εκσυγχρονισμού του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και τον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας Πλοίου.

ΠΑΝΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΔΙΚΗ

Έντονα εκδηλώθηκε η αντίδραση των ναυτεργατών για την αιτιωτική πράξη που έκανε ο πλοίαρχος του ελληνικού φορτηγού πλοίου «Γαρουφαλιά».

Η Ναυτεργατική Συνδικαλιστική Κίνηση με ανακοίνωσή της καταδικάζει το συγγερό έγκλημα που συγγράφει τις λαμπρές παραδόσεις του Έλληνα ναυτεργάτη και ζητά την παραδειγματική τιμωρία των αυτουργών. Ταυτόχρονα η ΝΣΚ στην ανακοίνωσή της επισημαίνει την ανάγκη εκσυγχρονισμού του θεσμικού καθεστώτος που επικρατεί στην ναυτιλία και, ολόκληρο το σύστημα

της απαράδεκτης εφοπλιστικής αποδοσίας που δημιουργεί νοσοτροπία και συμπεριφορά σαν αυτή του πλοίαρχου Α. Πλυτζανόπουλου.

Παρόμοιες αποφάσεις και ψηφίσματα που καταδικάζουν το αποτροπιαστικό έγκλημα εξέδωσαν οι Ενώσεις Ναυτών και Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, ο Σύλλογος Αξιωματικών και Πληρωμάτων Ε.Ν. νομού Αχαΐας, ο Σύλλογος Συνταξιούχων ΝΑΤ, οι σπουδαστές ΑΔΣΕΝ και όλες σχεδόν οι ναυτεργατικές οργανώσεις.

Εξάλλου καταφτάνουν συνεχώς τηλεγραφήματα από τα καράβια στα οποία τα πληρώματα με οργή και αγανάκτηση καταδικάζουν την εγκληματική πράξη του «Γαρουφαλιά» και ζητούν την παραδειγματική τιμωρία των ηθικών και φυσικών αυτουργών, την αναθεώρηση και εκσυγχρονισμό του ΚΙΝΑ — ΚΑΝΑ και του Κανονισμού Λειτουργίας Πλοίων.

ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΑΜΠΑΤΙΕΛΟΥ

Ο βετεράνος του κύματος, παλιός γραμματέας της ΟΕΝΟ και σήμερα μέλος του Π.Γ. της ΚΕ του ΚΚΕ και βουλευτής Αντώνης Αμπάτιελος, απαντώντας σε ερώτηση για την τραγωδία του «Γαρυφαλλιά» δήλωσε:

«Η Ελλάδα έχει λαμπρή ανθρωπιστική παράδοση αλληλεγγύης. Η αρετή αυτή των Ελλήνων ναυτεργατών διαμορφώθηκε από την σκληρότητα που επαγγέλλεται, από τις δυσκολίες συνθήκες δουλειάς, από τους μεγάλους φυσικούς κινδύνους που τους περιτριγυρίζουν. Έτσι πρέπει να νομίζουμε ότι περιστατικά σαν αυτό, με ήρωα τον καθ' όλα άξιο απόγονο του Πλυτζανόπουλου, αποτελούν μια ντροπιαστική εξάρτηση.

Η εξαίρεση αυτή είναι συνέπεια δύο πολύ αρνητικών παραγόντων.

● Ο ένας παράγοντας είναι μόνιμος και διαρκής. Είναι η διαμόρφωση ιστορικά ενός αντιδραστικού ναυτικού δικαίου πάνω στα καράβια. Ιδιαίτερη ακόμα στις μέρες μας η άκαμπτη νομοθεσία, που θέλει τον πλοίαρχο, τουλάχιστον όσον αφορά τις σχέσεις του με το πλήρωμα, δικτάτορα μέσα στο καράβι, «το δεύτερο αν μετά το θεό».

● Ο άλλος παράγοντας είναι ευκαιριακός, αλλά ισχύει απόλυτα στην περίπτωση μας. Με

βάση τις διώξεις ενάντια στους προοδευτικούς, δημοκρατικούς και κομμουνιστές ναυτεργάτες, οι εφοπλιστές σε πλήρη συνεργασία με το κράτος, δημιούργησαν μια τέτοια ατμόσφαιρα τρομοκρατίας μέσα στα καράβια, ώστε πλήρωμα και αξιωματικοί να μην τολμούν να σηκώσουν κεφάλι.

Παρά το δημοκρατικό αέρα, που φυσεί για την εργατική τάξη της χώρας μας μετά τις εκλογές του '81, το καθεστώς στα καράβια, παραμένει το ίδιο όπως ήταν επί βασιλείας της δεξιάς.

Το ΥΕΝ ακόμα μελετά τον αντι330 νόμο που αφορά τις συνδικαλιστικές ελευθερίες των ναυτεργατών και πρέπει να το φέρει στη Βουλή για συζήτηση και ψήφισμα...

Να μελετηθεί και να αναμορφωθεί ο Ποινικός Κώδικας Εμπορικού Ναυτικού έτσι που να πάρει ο καπετάνιος να είναι ο αντιπρόσωπος του θεού στο καράβι.

Τυχόν τιμωρίες που θα καταλογιστούν στους ενόχους, δεν φτάνουν από μόνες τους για να σταματήσουν τέτοια περιστατικά. Αυτό θα γίνει μόνο με το ανέλεπτο της πάλης των ναυτεργατών, μέσα και έξω από το καράβι και η κατοχύρωση με νόμους της δημοκρατίας πάνω σ' αυτό».

ΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΕΣ ΨΗΦΙΖΟΥΝ ΑΣΑΕΝ

ΣΥΝΕΧΕΙΑ από την 1η σελ.

σμού στο πεδίο των «οραμάτων» και του «εφικτού» και πρόσφατα χερίστηκαν το θέμα των Σ.Σ. με τρόπο που αποπλίζει τους Ασυρματιστές, υποδοχόμενοι τα αιτήματα και ρίχνει τον κλάδο στ' αγκάδια της καλύτερης εργασίας και των ενδίκων μέσων. Αυτή την τακτική δεν την εγκρίνουν οι Ασυρματιστές και αυτό το νόημα θα έχει και η ψήφος τους σ' αυτές τις εκλογές.

Οι Ασυρματιστές θα ψηφίσουν βασιζόμενοι στην πείρα τους και θα αναδείξουν στη διοίκηση του ΠΣΑΘΑΕ τους συνδικαλιστές

του «ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ Ε.Ν.» (ΑΣΑΕΝ) γιατί αυτοί όχι μόνο γνωρίζουν τα προβλήματα του κλάδου αλλά και παλαίωσαν και τώρα με δύναμη και μεθόδω, ασυμβίβαστα και χωρίς δεσμεύσεις για τον ουσιαστικό εκδημοκρατισμό του Σωματείου τους συσσωρεύουν προβλήματα που μαστιίζουν τους Ασυρματιστές και όλους τους Ναυτεργάτες, για να γίνει πράξη η ενότητα των Ασυρματιστών και να προχωρήσει η συνεργασία των δημοκρατικών δυνάμεων.

Η νέα Διοίκηση πληρωμάτων Ρ)Κ και Ν)Σ

Το νέο διοικητικό συμβούλιο της Πανελλήνιας

ΟΛΟΜΕΤΩΠΗ ΕΠΙΘΕΣΗ

● Δέχονται οι δημοκρατικοί ναυτεργάτες συνεπεία συνδικαλιστικής δράσης και πολιτικών πεποιθήσεων

Αυτό συμπεριλαμβάνει από τις δύο και περισσότερες καταγγελίες που καταγράφονται από τα κοράβια, σύμφωνα με τις οποίες οι ναυτεργάτες που δείχνουν κάποια συνδικαλιστική δραστηριότητα ή εκφράζουν πολιτικές πεποιθήσεις αντίθετες με αυτές που εκπροσωπεί το εφοπλιστικό κεφάλαιο, γίνονται θύματα διώξεων, απολύσεων και γενικότερα απαράδεκτης συμπεριφοράς με αποτέλεσμα να απομακρυνθούν και από το συγκεκριμένο καράβι και από την ναυτιλία γενικότερα.

Είναι μια γενικότερη τακτική των εφοπλιστών, η οποία λανθάνει έντονα τον τελευταίο καιρό και δίνει της οποίας, οι ναυτεργάτες που ανήκουν στο χώρο της συνεπούς αριστεράς είναι εχθροί της ναυτιλίας εφόσον αυτή, ανανγνωρισμένα, εμπεριέχει συμφέροντα του ΝΑΤΟ και των Αμερικανών. Με βάση αυτή τη λογική διώκονται δημοκρατικοί ναυτεργάτες για πολιτικούς και συνδικαλιστικούς λόγους. Στο όνομα της υπεράσπισης των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας.

Στο έργο τους αυτό, οι εφοπλιστές διευκολύνονται από το θεσμικό καθεστώς που επικρατεί στη ναυτιλία, τα προνόμια που τους παραχωρήθηκαν και η ανεργία που είναι συνέπεια αυτής της πολιτικής, η οποία τελικά αποσκοπεί στον αφελληνισμό του ελληνικού καραβιού. Πέρα όμως από τα προνόμια, βρίσκεται η εγκληματική ανοχή και αδιαφορία της πολιτείας που άνοιξαν διάπλατα τη λεωφόρο της ασοδοσίας και ετοίμασαν, για το εφοπλιστικό

κεφάλαιο.

Στα πλαίσια της αχαλίνωτης αυτής ασοδοσίας κινείται ολοκληρωμένος μηχανισμός που είναι στρατευμένος για τη δίωξη των προοδευτικών δημοκρατικών ναυτεργατών. Δεν είναι μυστικό ότι ο μηχανισμός αυτός χρησιμοποιεί όχι μόνον την «ηλεκτρονική» αστυνομία των πληροφοριών, αλλά και τις περιθωριάζουσες μπάλες, είτε με την μορφή μυστικών καταλόγων, είτε με την μορφή καρτελών.

Ο μηχανισμός αστυνόμευσης των πληρωμάτων κινείται μέσα στα γραφεία των ναυτικών εταιρειών και αλληλοσυνδέεται, με όχι και τόσο άοκτα νήματα, μεταξύ τους, συντονίζοντας το καταθρόνιο έργο της δίωξης καθώς προοδευτικούς στοιχείους στη ναυτιλία. Στόχος, πάντα, το προοδευτικό συνδικαλιστικό κίνημα που επηρεάζει ή αρριστεύει. Οι μάρφες καταπολέμησης του σ.κ. κάθε φορά προσαρμόζονται στις συγκεκριμένες περιπτώσεις, πάντοτε όμως στα πλαίσια της τακτικής: από πόλεμο νευρών και κακομεταχείριση, μέχρι τρομοκρατία, απειλή ή εξαναγκασμός σε απόλυση και μπλακ λίστ.

Όσο ανεβαίνει το δημοκρατικό διεκδικητικό συνδικαλιστικό κίνημα στη βάση της συνειδητοποίησης και ενότητας των πληρωμάτων, τόσο η παρασηκνωτική αντίδραση των σκοτεινών μηχανισμών της εφοπλιστικής εργοδοσίας που εντείνονται τη δραστηριότητά τους, θα αντιμετωπίζονται αποτυχεσμοτικότερα.

Μόνο με την ενότητα όλων των ναυτεργατών θα μπει φραγμός στην ολομέτωπη επίθεση των εφοπλιστών.

Η ΠΙΝΟ υποστηρικτής των εφοπλιστικών συμφερόντων στην ΕΟΚ

Οι ναυτεργατικές ενώσεις των χωρών - μελών της ΕΟΚ υπέβαλαν προτάσεις στην επιτροπή της ΕΟΚ για να διαμορφώσει την κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική.

Όπως μας πληροφορεί ο «Ναυτεργατικός Αγώνας» η ΠΙΝΟ είχε «ενεργό ρόλο και σημαντική συμβολή στη διαμόρφωση και διατύπωση των τελικών προτάσεων».

Απ' ότι γνωρίζουμε, ο κ. Ζεν Ζεφύλλης δεν ζήτησε τη γνώμη των διοικήσεων των κλαδικών σωματείων - μελών της ΠΙΝΟ. Μα κι αν αυτό έγινε σε κάποιο βαθμό, γνωρίζοντας το ρόλο που η ΠΙΝΟ επιβάλλει για τον εαυτό της, ρόλος που δεν είναι άλλος από αυτόν της προώθησης και στήριξης θέσεων των εφοπλιστών - που τη διαφεύκουν - και όχι των ναυτεργατών - που τη χρησιμοποιούν, παρά τη θέλησή τους - δεν μας εκπλήσσει το περιεχόμενο των προτάσεων της.

Πραγματικά αν δεν υπήρχε ο τίτλος στο κείμενο, ότι δηλαδή πρόκειται για προτάσεις ναυτεργατικών ενώσεων, θα ήταν δύσκολο να πει κανείς αν αυτά που διαβάζει είναι προτάσεις ναυτεργατών ή εφοπλιστών.

Το πρώτο στη σειρά από τα έξι (6) επείγοντα κατά τη γνώμη των «εμπροσώπων» των ναυ-

τεργατών μέτρα, είναι η επιδίωξη των πλοίων υπό σημαίες των χωρών - μελών της κοινοτικής. Και το δεύτερο η βελτίωση των φορολογικών και λοιπών σχετικών διευθετήσεων.

Η πρώτη έγνοια λοιπόν, αυτών που θέλουν να λέγονται εκπρόσωποι των ναυτεργατών, είναι πως τ' αφεντικά - εφοπλιστές θα επιδοτηθούν από τα ταμεία της ΕΟΚ και η δεύτερη, πως τα ίδια αφεντικά θα εξαφάνισαν από τα φορολογικά βάρη.

Να επιδοτηθούν λοιπόν τ' αφεντικά από τα χρήματα της ΕΟΚ, ενώ είναι γνωστό ότι ένα 80% απ' αυτά που δίνει η ΕΟΚ στην Ελλάδα το παίρνουν οι μεγαλοβιομηχανοί και μεγαλέμποροι, μ' άλλα λόγια επιδοτούν το κεφάλαιο από τις φορολογούμενες μάζες.

Αλλά και τα υπόλοιπα μέτρα που προτείνονται και οι υποδείξεις που γίνονται, χωρίς να λείπει ο μαιντανός, ενδιφέρονται περισσότερο τους εφοπλιστές και λιγότερο τους ναυτεργάτες. Όπως για παράδειγμα η διασφάλιση φορτίων για πλοία των χωρών της ΕΟΚ, η προστασία από το DUMPING και η επιβολή ελάχιστων ναύλων στα πλοία εξωτερικών γραμμών που δρουν έξω

από τις κόνφερενς και η επιβολή φόρου στα είδη που μεταφέρονται με το σύστημα τοιφ από πλοία εκτός κοινοτικής για να αντιμετωπισθούν έτσι οι δραστηριότητες και η ανάπτυξη των στόλων των σοσιαλιστικών χωρών, η διεξαγωγή συγκριτικών μελετών σχετικά με το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων των διαφόρων χωρών κ.ά.

Δεκά - δεκά, τουλάχιστο ως προς του ύψους, κάνουν την εμφάνισή τους στο κείμενο και θέσεις (ο μαιντανός) για τις σημερινές ευκαιρίες, την εγκατάσταση των αλυσίδων, την ανύψωση των κοινωνικών όρων εργασίας κ.ά. Είναι όμως ζητήματα που οι εφοπλιστικές οργανώσεις θα αντιτάξουν εκ διαμέτρου αντίθετες θέσεις.

Ετσι φανταζόμαστε ότι η Επιτροπή, θα δεχτεί μεν όσα έχουν την υποστήριξη και των δύο πλευρών (που ουσιαστικά είναι η μία, η εφοπλιστική), θα αρθεί όμως για το μέλλον αυτά στα οποία υπάρχει διαφορά απόφαση, με τη δικαιολογία ότι θα πρέπει να γίνει κάποια προσέγγιση.

Να πώς μεθοδεύεται από τους εφοπλιστές και τα μονοπώλια, η προώθηση των θέσεων τους. Γι αυτό όσοι τυχόν προβληματίζονται με τα παραπλανητικά διλήμματα που μιλάνε για Ευρώπη των εργαζομένων, ας ψάξουν λίγο ακόμη. Μέσα σ' αυτό το άγρο των μονοπωλίων, είναι έξω από κάθε λογική, ακόμη και η σκέψη για προώθηση των συμφερόντων των εργαζομένων.

Το πρόβλημα βέβαια στην περίπτωση μας, δεν είναι μόνο η ΕΟΚ. Αυτή την έφτιαξαν τα μονοπώλια για να εξυπηρετήσουν καλύτερα τα συμφέροντά τους. Αλλά είναι η στάση της ηγεσίας του ναυτεργατικού κινήματος της Ευρώπης μαζί και της δικής μας ΠΙΝΟ που βρίσκεται ακόμα κάτω από τον έλεγχό των εφοπλιστών γιατί αυτό φαίνεται να εξυπηρετεί και το YEN. Για τους ναυτεργάτες, μ'ια τέτοια ηγεσία είναι διαγραμμένη γι' αυτό και θα την γκρεμίσουν. Γ.Κ.

Επικίνδυνες παραλείψεις

Μέλη του πληρώματος του Μ/Υ PELOR της ναυτικής εταιρείας ΧΡ. Μ. ΣΑΡΛΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ, που βρίσκονται στην ραδα του Πειραιά με γράμμα τους στην ΠΕ ΜΕΝ κατάγγελλαν τις βαριές παραλείψεις του πλοίαρχου που παρά λίγο να στοιχίσει τη ζωή του Α' μηχανικού και ενός ναύτη.

Επίσης κατάγγελλαν ότι εκ μέρους του πλοίαρχου και ενός επιβαίνοντος του πλοίου, έγιναν τρομπουκισμοί, ύβρεις και απειλές σε βάρος μελών του πληρώματος.

Με τηλεγράφημά της προς το YEN, η ΠΕΜΕΝ ζήτη τη διενέργεια ανακρίσεων και την επεβολή αναλογών κυρώσεων.

ΣΟΥ ΣΤΕΛΝΟ ΜΙΑ ΕΙΚΟΝΑ

Απόσπασμα από γράμμα συν)φου

Τα πράγματα φίλε απ' όταν έφυγες πάνε συνέχεια προς το χειρότερο (εξόντωση). Πάνε οι λαθάδες, οι δόκιμοι, οι θεριατσές...

Φαντάζεσαι ένα καράβι που οι βάρσοι είχαν τουλάχιστο 4 άτομα βάρδια και ήτανε καινούργιο, τώρα στην άθλια κατάσταση που βρίσκεται να πηγαίνει με ένα μόνο μηχανικό. Κάνω βάρδια στο κοντρόλ από τη δεύτερη συνεχώς 4-8 γιατί ΤΡΕΛΑΘΗΚΕ ένας τρίτος (20 ώρες στο 24ωρο δουλιά, πού να αντέξεις). Έχω τον εκέφαλο, τις καρέτσες, τα αλάμια και συγχρόνως πρέπει να τρέχω σαν τρελλός να προλάβω την τουρμπίνα μην πέσει στο νερό, την βαπορέττα μην ξεπιάσει, τον αέρα που θέλει λάδι, τα ντελάβ, που κάνουν υπερφύλλους, την ντίζελ που ζεσταίθηκε, το ιππάρ που δεν τραβάει, την συντηρία που γέμισε, την θερμοκρασία του πετρελαίου που έπεσε, να πάρω τις θερμοκρασίες, πιέσεις και νερά και το χειρότερο στο λιμάνι, ξεγερμένος από χέρι, να περιμένω το λάθος που θα μας στείλει όλους σε τόπο γλοιώ.

Οι καρχαρόμοι ανοιγοκλείνουν με παλάμια, να με ΠΑΛΑΤΚΑ!!! Ένα μήνα ταξίδι τώρα και νάχοι στην πλάτη μου: κύρια μηχανή, ΔΥΟ ΚΑΖΑΝΙΑ, 2 ηλεκτρομηχανές και όλα τα βοηθητικά μου!!!

Φίλε μου, ίσως να τα έβγαζες τα καράβια γι' αυτό σου στέλνω μια εικόνα. Είμαστε στη ραδα του Σύντρεν και περιμένουμε πιλότο να πάμε μέσα, τι να κάνουμε, ζητή εντολή: δεν θα βγει κανένας (ούτε για γιατρό) γιατί έχουμε δουλιά. Ένα μήνα ταξίδι και δυο μήνες πηγάνα - έλα από τον Περισκό. Μπορεί να μη σούρξει τρέλλα!!!

Να μου έχει πει μπροστά σ' αυτόν τον γλάφι το δεύτερο ότι δεν τον ενδιαφέρει η σύμβαση και το τι λέει το Υπουργείο και να το ΒΟΥΛΩΣΩ γιατί αν δεν μου αρέσει θα πάω στο σπίτι μου!!!

Να μου έχει πει μπροστά σ' αυτόν τον γλάφι το δεύτερο ότι δεν τον ενδιαφέρει η σύμβαση και το τι λέει το Υπουργείο και να το ΒΟΥΛΩΣΩ γιατί αν δεν μου αρέσει θα πάω στο σπίτι μου!!!

Φίλε μου, ίσως να τα έβγαζες τα καράβια γι' αυτό σου στέλνω μια εικόνα. Είμαστε στη ραδα του Σύντρεν και περιμένουμε πιλότο να πάμε μέσα, τι να κάνουμε, ζητή εντολή: δεν θα βγει κανένας (ούτε για γιατρό) γιατί έχουμε δουλιά. Ένα μήνα ταξίδι και δυο μήνες πηγάνα - έλα από τον Περισκό. Μπορεί να μη σούρξει τρέλλα!!!

ΤΑΒΑΛΕΣ ΜΑΖΙ ΜΟΥ: ΘΑ ΠΕΙΝΑΣΕΙΣ

● Απειλές μπράβου της διοίκησης Ψωμάδακη

Ο αρχικαμάρωτος του Ε/Γ ΜΕΝΤΕΡΡΑΝΕΑΝ/ΕΚΑ Γ. Σταντακούλης Γιώργος, σύμβουλος της διοίκησης Ψωμάδακη - Μελέτη παρεμβαίνει στις διεξαγόμενες αρχαιοεπιστημονικές μετρήσεις με τρόπο παράνομο υπέρ της σημερινής αμαρτωλής διοίκησης του Ψωμάδακη - Μελέτη - Σταντακούλη.

Απειλεί και εκδιώκει τους θαλαμηπύλους του πλοίου και τους παίρνει τα ψηφοδέλτια για να τα χρησιμοποιήσει αυτός και οι ομογάλοι του για γρήγορη της θέλησης των καμαρώτων και του αποτελέσματος της ψηφοφορίας στις διεξαγόμενες αρχαιοεπιστημονικές μετρήσεις.

Σε παρέμβαση υποψήφιου της

Δημοκρατικής Ενότητας Θαλάμη πύλων παρουσία επιβαίνοντων και μελών του πληρώματος, εκκρόστησαν μπράβος εκτοξεύοντας βρισιές και απειλές του τύπου: «Μαζί μου που τα έβαλες θα περάσεις, να μην ξαναπατήσει το πόδι σου σε καράβι που είμαι εγώ, ακόμα και σαν επιβάτης».

Υποχρέωση της διοίκησης είναι να τον επαναφέρει στην τάξη και να επιβληθούν οι κυρώσεις που προβλέπει το καταστατικό εκτός εάν εγκρίνει την παράνομη πράξη του ή ακόμα και εάν εκτελεί τις δικές της εντολές.

Στο «ΗΒΗ» ίδια κατάσταση παρά τις απανωτές καταγγελίες

Στο φύλλο της «Ν» 30 Απριλίου καταγγέλλονταν σοβαρές ελλείψεις που δίνουν σε άμεσο κίνδυνο τη ζωή των ναυτεργατών.

Καινούργιες καταγγελίες επιβεβαιώνουν πως αντί για κάποια βελτίωση η κατάσταση χειροτερεύει σε τέτοιο βαθμό ώστε τα πληρώματα επαναστατούνται συνεχώς κάθε μήνα με έξοδά τους για να γλυτώσουν.

Ένας Πακιστανός μάλιστα, μόλις ανέβηκε στο πλοίο ζήτησε να φύγει αμέσως.

Η Ν.Σ.Κ. μπροστά σ' αυτή την κατάσταση και την αδιαφορία των αρχών έστειλε στο YEN το παρακάτω τηλεγράφημα:

«ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ Μ/Υ ΗΒΗ ΕΤΑΙΡΙΑΣ SILVER ΚΑΤΑΓΓΕΛΟΥΝ: ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ ΠΛΗΜΜΥΡΙΖΕΙ ΝΕΡΑ ΑΠΟ ΚΟΛΛΑΡΟ ΠΡΟΠΕΛΑΣ. ΑΝΤΙΛΙΞΕΣ ΣΕΝΤΙΝΩΝ ΔΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ. ΡΑΝΤΑΡ ΠΗΡΕΦΩΤΙΑ. ΤΑΞΙΔΕΥΟΥΜΕ ΜΕ ΚΑΛΗΝ ΚΑΙ ΕΛΛΕΙΠΗ ΣΥΝΘΕΣΗ. ΖΗΤΑΜΕ ΑΜΕΣΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΑΣ».

Οι ναυτεργάτες του ΗΒΗ καταγγέλλουν, πως τα περιβάλλοντα του YEN, αντί να δώσουν την κρίση, διωχνουν τα ελληνικά πληρώματα.

Εμείς ρωτάμε: τι ενέργειες έκανε το υπουργείο Ε.Ν. γι' αυτή την καταγγελία.

ΓΡΑΜΜΑ - ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

Από το πλήρωμα του Μ/Υ ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ πήραμε γράμμα - καταγγελία στην οποία αφού εκφράζουν την οργή και την αγανάκτησή τους για την ατιμωτική Σύμβαση Ποντοπόρων που υπόγραψε ο Ζεν Ζεφύλλης και η πλειοψηφία της ΠΙΝΟ εγκαταλείποντας τα 17 από τα 18 δίκαια αιτήματα των ναυτεργατών, θέτουν μια σειρά ερωτήματα και κάνουν διαπιστώσεις που βγαίνουν από την ίδια την κατάσταση που επικρατεί στα καράβια γενικότερα.

Συνεχίζοντας, το πλήρωμα ρωτάει ανοιχτά ποιους εξυπηρετεί ο κ. Ζεν Ζεφύλλης και η πλειοψηφία της ΠΙΝΟ, με ποιο δικαίωμα, λαοπλογώντας, κατηγορεί τις συνεπείς διοικήσεις της ΠΕΜΕΝ και ΠΕΝΕΝ, φτάνοντας, μάλιστα και στο σημείο, να ζητά από τους ναυτεργάτες την «απομόνωσή τους». Που είναι οι αυθόρμητες που πέτυχε και για τις οποίες καυχείται όταν είναι γνωστό ότι τα ψήγματα πουδωσαν οι εφοπλιστές εξαφανίζονται στο εξάμηνο από τον πληθωρισμό, όταν είναι γνωστό ότι παίρνουμε λιγότερα με την υποτίμηση της δραχμής;

Συνεχίζοντας, η καταγγελία του πληρώματος, αναφέρεται στο Υπουργείο Ε.Ν. που αφήνει «στην κυβέρνηση της αλλαγής» γιατί ανήκει μια ΠΙΝΟ που ξεπουλάει τα αιτήματα των ναυτεργατών; Πότε αυτό θα φέρει το νομοσχέδιο για τον εκδημοκρατισμό του σ.κ. στη ναυτιλία;

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ Π.Ε.Π.Ε.Ν.

● Έκθετη η νόθα διοίκηση διασώθηκε χάρη στην κινητοποίηση των αρχιπλοίαρχων

Πραγματοποιήθηκε στις 16 και 17 Μήν η Ένωση Γεν. Συνέλευση της Ένωσης Πλοίαρχων με θέματα διοικητικά και οικονομικά απολογισμό, έκθεση Εξελεγκτικής Επιτροπής 1983 και εκλογή Εξελεγκτικής Επιτροπής 1984.

Η διοίκηση μέσω των αντιδημοκρατικών διαδικασιών και παραπλανητικών επινοήσεων ότι δήθεν είναι «νέο» και δεν ενδιαφέρει για τα πεπραγμένα της πέρασε την κατάβλη της μόλις την τελευταία στιγμή χάρη στην κινητοποίηση των αρχιπλοίαρχων. Εμφάνισαν συνολικά 770 και τα αποτελέσματα είναι τα εξής:

ΟΙ ΨΗΦΟΦΟΡΙΕΣ

Στις ψηφοφορίες για την εγκρίση του οικονομικού και διοικητικού απολογισμού που έγιναν τη δεύτερη μέρα των εργασιών της Γ.Σ. η διοίκηση πέτυχε την κατάβλη της μόλις την τελευταία στιγμή χάρη στην κινητοποίηση των αρχιπλοίαρχων. Εμφάνισαν συνολικά 770 και τα αποτελέσματα είναι τα εξής:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ	
ΝΑΙ	373
ΟΧΙ	167
ΛΕΥΚΑ	37
ΑΚΥΡΑ	13

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ	
ΝΑΙ	409
ΟΧΙ	334
ΛΕΥΚΑ	19
ΑΚΥΡΑ	8

Για τη νέα Εξελεγκτική Επιτροπή τις θέσεις διεκδικήσαν περισσότεροι συνδυασμοί, της ΕΝ.Σ.Υ.Π.Α., της ΠΑΣΚΕ, της Α.Σ.Α.Π.-Δ.Κ.Π. και της ΝΕ.Α.Σ.Δ.ΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ. Οι εφοπλιστές με χαρτάκι που κυκλοφόρησαν στο υπότιτλο Δ.Α.Κ.Ε. της Α.Σ.Α.Π.-Δ.Κ.Π. και έπαιρναν δύο υποψήφιους να την Ν.Δ. οι οποίοι και εκλέχτηκαν με μικρή διαφορά ψήφων. Υποψήφιοι της ΠΑΣΚΕ και της ΕΝ.Σ.Υ.Π.Α. εκλέχτηκαν σε θέσεις αναπληρωματικών. Το αποτέλεσμα απέδειξε ότι εάν η ΠΑΣΚΕ είχε αποδεχθεί τη συν εργασία που της πρότεινε η ΕΝ.Σ.Υ.Π.Α., οι δημοκρατικοί υποψήφιοι θα καταλάμβαναν όλες τις θέσεις στη νέα Εξελεγκτική Επιτροπή.

Εξαπάτησε πλοίαρχο

Ο πλοίαρχος Γεώργιος Κατωπόδης πήγε και κατάγγελλε στο λιμεναρχείο του Πειραιά ότι ο Ελενθέρσιος Κόντης του πήρε 70.000 δρχ. σαν αμοιβή για να μεσολαβήσει στη ναυτολόγησή του σαν πλοίαρχος σε κυπριακό φορτηγό σκάφος.

Σε βάρος του Κόντη από το Λιμεναρχείο του Πειραιά σχηματίστηκε διογραφία.

ΣΟΦΙΑ C ΑΠΑΝΩΤΕΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ

Αντί να παρθεί κάποιο μέτρο, παρά τις επανειλημμένες καταγγελίες και αναφορές πολλών μελών των πληρωμάτων για τις αυθαιρέσεις του πλοίαρχου Νικήτα Χατζηνικήτα και την άθλια κατάσταση στο πλοίο ΣΟΦΙΑ Κ. και παρά το γεγονός της προσέγγισης του πλοίου σε λιμάνια με λιμεναρχεία, και στην Ελλάδα, ο πλοίαρχος συνεχίζει την ίδια τακτική.

Απέλυσε μάλιστα έναν συνάδελφο και τον εγκατέλειψε χω-

ρίς εισιτήρια και πράκτορα επειδή απαιτούσε καλύτερες συνθήκες.

Δεν είναι μοναδικό φαινόμενο το γεγονός ότι οι ναυτεργάτες έγκαιρα αναφέρουν και καταγγέλλουν πολλά επικίνδυνα περιστατικά.

Οι υπηρεσίες του YEN όμως δεν θέλουν να εφαρμόσουν τους νόμους και κανονισμούς για την ασφάλεια του πλοίου και για την καλύτερη ζωή της ζωής των ναυτεργατών.

ΑΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Ναυτές του Μ/Υ ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ της Εταιρείας ΑΙΓΙΣ με ενυπόγραφο γράμμα τους, προς τον Υπουργό Ε.Ν. καταγγέλλουν την κατάσταση που επικρατεί στο καράβι και την απαράδεκτη συμπεριφορά του πλοίαρχου, ο οποίος καταπατώντας τους κανονισμούς και βάζοντας σε κίνδυνο τη ζωή των πληρωμάτων ελαττώνει την σύνθεση και αντί 5 ναύτες όπως αναγράφει στο ναυτολόγιο του, απασχολεί μόνο 3 ναύτες. Και επιπλέον αρνείται την καταβολή μισθού ελλείποντος

και μ' απαράδεχτο τρόπο παρεμπόδιζε τους ναυτικούς που διαμαρτυρήθηκαν, αρνούμενος να στείλει το τηλεγράφημα διαμαρτυρίας προς τον υπουργό Ε.Ν. Σε συνέχεια, το πλήρωμα αφού καταγγέλλει και μια σειρά άλλες ελλείψεις, όπως η ψυχαγωγία που είναι ανύπαρκτη, καθυστέρηση εμβασμάτων και αλληλογραφίας κ.ά., ζητά την παραδειγματική τιμωρία του ασυνείδητου πλοίαρχου κ. Παναγιώτη Πουλιανίου.

ΑΝΟΙΧΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Μόντρεαλ 9/5/84

Αξιότιμη κύριε Υπουργέ,

Δύο και πλέον χρόνια η Κυβέρνηση της Αλλαγής κρατά σε ισχύ τον Νόμο εκείνο που αναγκάζει τον Μάγειρα Β' να εισαχθεί στην Σχολή «ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ» επί 6 μήνες, για να αποκτήσουν τα προσόντα για το δίπλωμα Μαγείρου Α'.

Βέβαια εδώ ο Νομοθέτης κάτι έχει μεπιδέψει, και όχι από άγνοια, απλά και μόνον να εκμεταλλευτεί αυτήν την β' μηνιαία φοίτηση του Μαγείρου Β' που άλλως πως ονομάζεται 6 μηνιαία υπηρεσία Μαγείρου Β' σε επιβατηγά πλοία.

Αλλά πόσα είναι αυτά τα επιβατηγά που θα δώσουν την δυνατότητα σε τόσους χιλιάδες Μαγείρους Β' να κάνουν την β' μηνιαία φοίτηση που τους χρειάζεται για να πάρουν το δίπλωμα Μαγείρου Α'; Ποιοι και με τι τρόπο εισάγονται οι Μαγείροι Β' σ' αυτά τα πλοία «Σχολές», πιστεύω να σας είναι γνωστό.

Υστερα, σε τι διαφέρουν τα ποντοπόρα από τα επιβατηγά; Μήπως η τυποποίηση του εδεσματολογίου; Ή ότι ο Μαγείρος Β' μαγειρεύει σε Ναυτικούς και εκ τούτου σε ανθρώπους...

Δεν είναι όμως έτσι, η τυποποίηση του εδεσματολογίου στα ποντοπόρα πλοία δεν μπορεί να σταματήσει την επαγγελματική εξέλιξη του Μαγείρου Β'.

Είμαι 20 χρόνια Μαγείρος Β' στα ποντοπόρα, η άδικη νομοθεσία δεν μου δίνει την δυνατότητα της επαγγελματικής εξέλιξης, και αυτήν την δυνατότητα.

Τα στραβά και ανάποδα που κληρονομήσατε θα πρέπει να διορθωθούν, αυτό απαιτούν οι καιροί, οι γαλέρες μπήκανε στα μουσεία, έτσι και οι νόμοι που φτιάχτηκαν για ναυτικούς των γαλερών να μπουν στα ίδια μουσεία.

Να δοθεί η δυνατότητα στον Μάγειρα Β' να δώσει εξετάσεις για την απόκτηση του διπλώματος Μαγείρου Α' χωρίς αυτήν τη παγίδα 6 μηνών στις σχολές «ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ».

Πιστεύω ότι το αίτημά μου αυτό, που είναι και αίτημα χιλιάδων Μαγείρων Β', θα γίνει δεκτό με κατανόηση και θα δοθεί η πρόποσα λύση.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία
ΓΙΩΡΓΑΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ
Μάγειρος Β' - Μ/Υ ΚΑΖΟΣ

ΕΝΥΠΟΓΡΑΦΗ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΑΠΟ ΤΟ Μ/Υ ΛΕΤΟ 2

● Προωδήθηκε από ΠΕΜΕΝ και ΠΕΝΕΝ προς ΔΟΜ και Γαλλικά συνδικάτα

Το πλήρωμα του Μ/Υ ΛΕΤΟ 2 της εταιρείας ΕΝΟΕΑΥΟΥΡ SHIPING Co, Αφεντούλη 2, Πειραιά, καταγγέλει: «Ευνοήσαμε ιδιωτική (ατομική) σύμβαση εργασίας με τους όρους της Ελληνικής Σύμβασης Συμβάσης Εργασίας, την οποία εκ μέρους της άνω εταιρείας υπογράφει ο κ. Ζακκάκης. Στους ειδικούς όρους της σύμβασης αναφέρεται ότι: 1) Το πλοίο δεν είναι συμβεβλημένο με το ΝΑΤ. 2) Ο ναυτικός αναγκάζεται μ' ο ν' ο την ΠΙΝΟ και ουδεμία άλλη συνδικαλιστική οργάνωση. 3) Πάσα διαφορά ή α-είκωση θα επιλύεται αποκλειστικά από τα ελληνικά δικαστήρια στον Πειραιά.

Ο πλοίαρχος του καραβιού Αναστάσιος Κουτουμάνης αρνείται την τήρηση της ΣΣ και σχετικά μ' αυτό καταγγέλλουμε ότι:

— Δεν πληρώνονται στους α-εισματικούς οι φυλακές των Σαβάδων.

— Οι διπλές ώρες, που προβλέπει η ΣΣ, πληρώνονται μόλις.

— Δεν δίνεται αναδρομικά η αύξηση των μισθών και των υπερωριών.

— Υπάρχει ελλείψεις σύνθεσης πληρώματος και δεν υπάρχουν διπλώματα.

— Δεν γίνονται γυμνάσια (και όταν γίνονται μια φορά το διήμερο και αυτό μόνο θεωρητικά).

— Η αλληλογραφία δεν στέλνεται στο πλοίο.

— Οι πόρτες σφραγίσουν κοπάνη επικίνδυνες για τη ζωή του πληρώματος.

— Καταπατούνται οι όροι επ-

Κι άλλος θάνατος ναυτικού

Κάτω από περίεργες συνθήκες πέθανε στην Αρούμπα της Καραϊβικής ο ναύτης του ελληνικού φορτηγού πλοίου «Μαντίνεια» Βασ. Μακρής, 50 ετών, από την Καλαμάτα.

Όπως ανέφερε στο υπουργείο Ναυτιλίας ο πλοίαρχος του ελληνικού πλοίου, ο άτυχος ναυτικός έπεσε από την σκαλωσιά της θάλασσας, ενώ έδωσε εξωτερικό το σκάφος.

Εργαζόμενοι σ' επιχειρήσεις στεριάς

ΜΕ ΑΠΕΡΓΙΑΚΕΣ ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΝ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥΣ

Χιλιάδες εργαζόμενοι της Αιτωλοακαρνανίας θα συγκεντρωθούν στις 29.5.84 στο Μεσολόγγι για να πάρουν μέρος στην Πανεργατική απεργία που κήρυξαν τα Ε.Κ. Αγρινίου, Μεσολογγίου και Ναυπάκτου, για τη λήψη ουσιαστικών μέτρων ενάντια στην ανεργία, για την αποδέσμευση της χώρας από την ΕΟΚ και σε ένδειξη συμπαράστασης προς τους απεργούς της ΜΟΤΙΒΟ και του ΚΑΛΑΣ.

Τετάρτη στάση απεργίας προγραμματίσταν για τις 29.5.84 οι εργαζόμενοι στον ΗΣΑΠ, μετά την οδισσική τους απεργία που είχε συμφωνηθεί και υπογραφεί με τους εργαζόμενους και τη σύμφωνη γνώμη του υπουργείου Συγκοινωνιών.

Αίτημα των εργαζομένων είναι: η υπογραφή της συλλογικής σύμβασης για το 1984 και η εφαρμογή της ΣΣ του '82, έτσι όπως είχε συμφωνηθεί και υπογραφεί με τους εργαζόμενους και τη σύμφωνη γνώμη του υπουργείου Συγκοινωνιών.

Εικοσιτετράωρη απεργία πραγματοποιήσαν στις 29.5.84 οι εργαζόμενοι της «Πειραικής - Πατραϊκής» στη Χαλκίδα, στο πλαίσιο των κινητοποιήσεων τους για την ικανοποίηση των θεσμικών και οικονομικών αιτημάτων τους. Στη διάρκεια της απεργίας θα γίνει συλλογή για να αποφασιστεί η πορεία του αγώνα.

ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ Σ.Σ.Ε. ΣΤΟΥΣ ΤΣΑΓΚΑΡΑΔΕΣ

Μεροκάματο 1.222 δρχ. για τους ανειδίκευτους και 1.500 για τους ειδικευμένους (που σημαίνει 100 δρχ. διορθωτικό ποσό εκτός της ΑΤΑ), προβλέπει η Συλλογική Σύμβαση που υπέγραψαν η Ομοσπονδία Εργαζομένων Δέρματος και ο κλαδικός σύνδεσμος βιομηχάνων για τους τσαγκαράδες όλης της χώρας.

Η υπογραφή της σύμβασης, που επιτεύχθηκε ύστερα από ακλρήρες διαπραγματεύσεις και δύο απεργίες, θεωρείται ιδιαίτερα θετική. Οι ρυθμίσεις υπερβαίνουν τα όρια της εισοδηματικής πολιτικής της κυβέρνησης.

Όπως έγινε γνωστό από την Ομοσπονδία, η σύμβαση προβλέπει ακόμα: Αύξηση 100% στα μεροκάματα των ανειδίκευτων, μετά από ένα χρόνο στον κλάδο. Όριο εννιάμισι μηνών, αντί τα 18 χρόνια. Αναγνώριση

Συνεχίζονται οι δίωρες στάσεις εργασίας στα μεταλλεία της «Λάρκο» στο Νέο Κόκκινο, για την υπογραφή τοπικής συλλογικής σύμβασης.

Επίσης, τετράωρες στάσεις εργασίας γίνονται στα μεταλλεία του Παπαστράτη στο Μαντούδι για αυξήσεις και άλλα αιτήματα.

Τετάρτη στάση εργασίας κάνουν στις 29.5.84 οι εργαζόμενοι στο νοσοκομείο «ΥΓΕΙΑ» ενώ προγραμματίζεται απεργία για τις 30.5.

Αιτήματά τους είναι: άμεση πρόσληψη προσωπικού για να σταματήσει η εντατικοποίηση της δουλειάς, ακύρωση απολύσεων κ.ά.

Με καθολική συμμετοχή άρχισε στις 28)5 η 48ωρη απεργία των πωλητών, οδηγών και βοηθών αυτοκινήτων εμφιαλωμένων ποτών στη Θεσσαλονίκη. Έγινε μεγάλη απεργιακή συγκέντρωση στο Εργατικό Κέντρο και στις 29.5.84 γίνεται νέα συγκέντρωση για να αποφασιστεί η παραπέρα κλιμάκωση του αγώνα.

Τρίωρες στάσεις εργασίας θα πραγματοποιήσουν την Παρασκευή 1.6. οι εργαζόμενοι στην ΕΥΔΑΠ, ύστερα από απόφαση της Ομοσπονδίας τους. Αιτώνουν την υπογραφή Σ.Σ. Εργαζομένων. Οι στάσεις θα επαναληφθούν και την ερχόμενη Τρίτη 5 Ιούνη, ενώ για τις 8 Ιούνη έχει προγραμματιστεί 24ωρη απεργία.

ακόμα δύο ειδικότητων στην κατηγορία του ειδικευμένου και μετόδεση στην κατηγορία αυτή από 1.185, όλων όσοι έχουν πενταετή προπαιδεία, ανεξάρτητα από την δουλιά που κάνουν. Υπολογισμό των τριετιών μεροκάματα της σύμβασης. Καταβολή επιδόματος γάμου και στις γυναίκες μητέρες τριών παιδιών. Χορήγηση της ΑΤΑ στα συνολικά όρια των αμοιβών της σύμβασης με τα νέα κλιμάκια και για τα ανώτερα μεροκάματα καταβολή με βάση τις 1.400 δρχ. και πρόσθετο στο επιπλέον ποσό. Τριαντάξι ώρες δουλιά την εβδομάδα για τους μαθητές και σπουδαστές και καταβολή μιας εβδομάδας πληρωμένης άδειας την περίοδο των εεστάσεων. Μία φύλλα κλάμα, σε κάθε εργαζόμενο καθημερινά. Αύξηση της άδειας τακτικού, δελτίου των συνθηκών εργασίας κ.ά.

ΝΕΑ Σ.Σ.Ε. ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΠΝΕΡΓΑΤΕΣ

Υπογράφηκε στις 21 Μάη νέα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Καπνεργατών, μεταξύ της Καπνεργατικής Ομοσπονδίας της Ελλάδας και της Πανελλαδικής Καπνεργατικής Ομοσπονδίας.

Με την νέα Συλλογική Σύμβαση τα ημερομίσθια των στοιβαδωτών κ.λπ. αυξάνονται από 1.206 δρχ. σε 1.393 δρχ. με την προσθήκη διορθωτικού ποσού 6,10%. Με την ίδια σύμβαση τα ημερομίσθια των ασχολούμενων στο Εφεύλασμα, τη διαλογή κ.λπ. των καπνών αυξάνονται από 1.115 δρχ. σε 1.288 δρχ.

Τα ανωτέρω βασικά ημερομίσθια προσυεξανόμενα με επιδόματα γάμου 100%, με 50% ο ανά

τριετία και μέχρι τριών τριετιών με 110% επίδομα θανάτου και ανθυγιεινής εργασίας και με 50 δρχ. επιπλέον για τους εργαζόμενους στις χαρμανιές, τα κόκκινα, τις μεταφορές κ.λπ.

Τα ημερομίσθια με τα επιδόματα γάμου και τριετιών προσυεξανόμενα μέσα στο 1984 με την ΑΤΑ του Μάη και Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους.

Ισχύς της Σύμβασης αρχίζει αναδρομικά από 1.1.84 και λήγει στις 31.12.1984. Με βάση τη νέα ΣΣΕ το μέσο ημερομίσθιο μαζί με τις διορθωτικές προσυεξεις, τα επιδόματα και την ΑΤΑ ανέρχεται στο ποσό των 1.955 δρχ.

Το Προεδρικό Διάταγμα 29)1984

ΘΕΡΙΖΕΙ 50.000 ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ

Δεκάδες χιλιάδες είναι οι ναυτεργάτες που με το νόμο 1376)83 και το ΠΔ 29)84 αποκλείονται από το επάγγελμά τους, για να ανοίξει παραπέρα ο δρόμος προς τις διμερείς και να δικαιολογηθούν οι υποχωρήσεις που κάνει ο υπουργός μπροστά στην αξίωση των εφοπλιστών να καταργηθεί η ανακύκλωση.

Στα γραφεία της «Ναυτεργατικής» φτάνουν αρκετοί ναυτεργάτες που διαμαρτυρούνται γιατί πήγαν να γραφτούν στο ΓΕΝΕ και αποκλείστηκαν επειδή δεν συγκεντρώνουν τα προσόντα που προβλέπει το ΠΔ 29)84.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του γενικού γραμματέα του ΥΕΝ κ. Παπαδόπουλου, το ναυτεργατικό δυναμικό που είναι έξω από τα καράβια είναι 7.398 ναυτεργάτες. Οι υπόλοιποι, που σύμφωνα με τα στοιχεία του Οίκου του Ναυτί πρέπει να φτάνουν τους 50.000 θερίζονται με έμμεσο τρόπο, αλλά στα σίγουρα από το περίφημο ΠΔ 29)84.

που υπογράφτηκε με εισήγηση του υπουργού ΕΝ κ. Κασιφάρα.

Οι όροι και οι στενές προθεσμίες απογραφής που προβλέπει το ΠΔ 29)84, φτιαγμένοι στα μέτρα των εφοπλιστών, οδηγούν στον αποκλεισμό από την εμπορική ναυτιλία ενός δυναμικού μεγαλύτερου από αυτό, που σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία του ΥΕΝ, ασχολείται σ' αυτή.

Μεταξύ αυτών, που έκλεισε το δρόμο για την παραπέρα επαγγελματική σταδιοδρομία στο ναυτικό, είναι αναφιόβια και πλοίαρχοι, υποπλοίαρχοι, μηχανικοί κ.τ.λ.

Κλαδική Μαγείρων της Ναυτεργατικής Σ.Κ.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ - ΚΑΛΕΣΜΑ

Συνάδελφοι Μαγείροι.

Οι μέρες που περνάμε είναι δύσκολες για τον κλάδο. Συνεχώς πηγαίνουμε από το κακό στο χειρότερο. Αυτό οφείλεται πρώτα απ' όλα στην ουσιαστική αδιαφορία της χρεωκοπημένης διοίκησης των Παπουλίων — Θωμά, οι οποίοι καλύπτονται πίσω από μια φτηνή δημοκρατία προσποιώντας να μας εξαπατούν. Έτσι έγινε με την ανακοίνωση που έβγαλε η διοίκηση και καταδίκασε δήθεν την περικοπή της σύνθεσης στα ποιντοπόρα ενώ στην πράξη από τότε μέχρι σήμερα τίποτα δεν έκανε.

Το ίδιο γίνεται και με την αυθαίρετη περικοπή στην σύνθεση που εφαρμόζουν οι εφοπλιστές στα Τουριστικά - Ακτοπλοϊκά. Από την άλλη θριαμβολογεί η διοίκηση για τα ψύχουλα που μας πέταξαν οι εφοπλιστές με την Σ.Σ. των Τουριστικών παρά την αντίθεση του κλάδου. Κι ενώ οι εφοπλιστές εντείνουν την επίθεσή τους στο βιοτικό επίπεδο το δικό μας και των οικογενειών μας, η εφοπλιστική διοίκηση του σωματείου μας προσπαθεί να πείσει τους Μαγείρους να μην παλέψουν, αλλά να δεχθούν την μείωση των αποδοχών τους, τις άθλιες συνθήκες δουλειάς και διαβίωσης στα καράβια.

Το παράδειγμα των ταξικών σωματείων ΠΕΜΕΝ — ΠΕΝΕΝ, οι αγώνες που έγιναν πέρα και πέρα από την αδιαφορία της χρεωκοπημένης διοίκησης Παπουλίων — Θωμά πρέπει να μας προβληματίσει. Είναι χρέος μας να παλέψουμε για να σταματήσουμε τον κατήφορο του κλάδου μας προς την εξαθλίωση και την ανεργία. Αυτό θα γίνει μόνο εάν συσπειρωθούμε και με την πάλη μας δημιουργήσουμε τις προϋποθέσεις για το δικό μας εφοπλιστικό δρόμο από το σωματείο μας.

Ο αγώνας των Μαγείρων είναι κοινός γιατί κοινά είναι τα προβλήματα. Γι' αυτό να στρατευτούμε σ' αυτόν τον αγώνα για να μπει φραγή στην εφοπλιστική αυθάδεια και την κρατική αδιαφορία, για να αλλάξει η κατάσταση στο σωματείο.

ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΙ ΓΡΑΦΤΕΙΤΕ ΟΛΟΙ ΣΤΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ. ΠΥΚΝΩΣΤΕ ΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΗΣ Ν.Σ.Κ.

ΟΙ ΑΠΟΔΟΧΕΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ ΣΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Τις θέσεις της Ένωσης μας που δημοσιεύτηκαν ένα χρόνο πριν και που αποτελούν από πολλά χρόνια θέσεις του ταξικού ναυτεργατικού κινήματος, για τη μισθολογική κατάσταση του Έλληνα ναυτεργάτη ανάμεσα στους ναυτεργάτες των άλλων χωρών, που έχουν μεγάλες ναυτιλίες έρχεται να επαληθευθεί και το επίσημο αγγλικό ναυτικό περιοδικό LLOYD'S SHIPPING ECONOMIST (Δεκέμβριος 1983) με άρθρο του που αναδημοσιεύει η «Ναυτιλιακή» τον Μάρτιο του 1984.

Επίσημα δηλαδή με τα δικά τους έντυπα οι εφοπλιστές αναγνωρίζουν ότι οι Έλληνες Ναυτεργάτες είναι από τους πιο χαμηλά αμειβόμενους στον κόσμο.

Ακόμα στο ίδιο άρθρο (Ναυτιλιακή 3/84) μας πληροφορεί για τις επιπτώσεις του Τμήματος Ναυτιλιακών Ερευνών του Ινστιτούτου Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών το οποίο όπως μας λέει ελέγχεται και χρηματοδοτείται από τον Σύνδεσμο Ελληνικών Βιομηχανιών, ότι:

Το βασικό μισθολόγιο της Δ.Ο.Μ. είναι υψηλότερο από εκείνο της Ελληνικής Σ.Σ. Ε. — κείνο όμως που το κάνει ακριβότερο είναι οι αμοιβές των υπερωριών που σε αντιδιαστολή με το πάγιο ελληνικό επίδομα Κυριακών έχει νέντε γάσμες μέρες, και τα Σάββατα Κυριακές και άργιες πληρώνονται ακριβότερα. (Ας σημειωθεί ότι η παραπάνω μελέτη δημοσιεύτηκε το 1978 όταν οι αμοιβές των Ελλήνων Ναυτεργατών υπολογίζονταν σε δολάρια ήταν ανώτερες των σημερινών). Τιμή δολαρίου Δεκεμβρίου 1978 δρχ. 37.365 Μισθός Ναυτί 14.695 δολλ. ΗΠΑ 393 Νοέμβριος 1983 δρχ. σύμφωνα με πίνακα των LLOYDS 371.

Υπογραμμίζοντας αυτά (συνεχίζει το περιοδικό) η μελέτη θέλει να υπογραμμίσει ότι το εθνικό νηολόγιο συμφέρει τον Έλληνα πλοιοκτήτη, πέρα από την Εξασφάλιση Εθνικής Ναυτικής οτήσης και διπλωματικής εκπροσώπησης και από την άποψη των απολαβών της ναυτικής εργασίας.

ΕΛΛΑ-ΔΑ	ΙΑΠΩ-ΝΙΑ	ΛΙΒΕ-ΡΙΑ Α.	ΛΙΒΕ-ΡΙΑ Β.	ΝΟΡ-ΒΗΓΙΑ	ΑΓ-ΓΛΙΑ	ΗΠΑ
1980	436	693	674	478	948	567
1981	428	758	684	499	889	545
1982	476	758	769	546	899	565
1983	371	800	821	698	883	505
						1255
						1060
						1081
						1255
						1410

Η Στήλη Β' της Λιβερίας αναφέρεται σε πλοία που δουλεύουν στον Ειρηνικό. Στον Ελληνικό μισθό συμπεριλαμβάνεται και επίδομα Κυριακών. Αν' ό,τι φαίνεται από τον πίνακα ο μισθός του Έλληνα ναυτί είναι πιο λίγος το 1983 και το 1984, μετά την αύξηση σε σχέση με το 1982.

Νομίζουμε ότι τα σχόλια περπιτούν. Η θέση των εφοπλιστών για ακριβά πληρώματα, καθώς και η περιφρονητική αντιμετώπιση του ελληνικού πλοίου, που την έχουν κάνει κάρνα μέλα οι εφοπλιστές και οι εκλεχτοί τους, δεν αποτελούν τίποτε άλλο παρά το προπάσημα κανονικό, που στόχο έχει να κρύψει την ουσία του προβλήματος, που δεν είναι άλλη από το μεγαλύτερο των υπερκερδών τους και το χτύπημα του διεκδικητικού κινήματος των ναυτεργατών.

(Αναδημοσίευση από το Ενημερωτικό Δελτίο της ΠΕΝΕΝ, Απριλίου 84).

ΤΟ ΥΕΝ ΑΠΟΚΡΥΨΕ ΚΙ ΑΛΛΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ «ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ»

Νέα απάνθρωπη πράξη σε βάρος 4 λαθρεπιβατών αποκάλυψε πρόσφατα, γεγονός που υποστηρίζει, για άλλη μια φορά, την επιτακτική ανάγκη για αναμόρφωση του αυταρχικού νομοθετικού πλαισίου που καθορίζει τη ζωή στα πλοία.

Όπως προκύπτει από έγγραφη αναφορά δυο αξιωματικών, που ήταν μέλη των πληρωμάτων του πλοίου «Βαλάνι» ο πλοίαρχος πέταξε στις 31 Γενάρη στη θάλασσα, δυτικά του Κογκό, 4 λαθρεπιβάτες σε απόσταση 35 μιλίων από τις ακτές.

Ο υπουργός Ε.Ν. κ. Κασιφάρας απαντώντας σε σχετική ερώτηση του «Ριζοσπάστη», σχετικά με την έλλειψη δημοκρατίας στα πλοία και το αντιδημοκρατικό καθεστώς στα καράβια, που υποβάλει περιπτώσεις όπως του «Γαρουφαλίου» και του «Βαλάνι», δήλωσε: «Αυτά τα πράγματα δεν γίνονται. Τα πλοία δεν μπορούν να κυβερνούνται από επιτροπές». Τελικά, ωστόσο άφησε ανοιχτό το ζήτημα λέγοντας ότι θα «μελετηθεί το που και αν μπορεί να υπάρξει συμμετοχή στις αποφάσεις».

Όπως έγινε γνωστό, ο πλοίαρχος του «Βαλάνι» έκανε χρέ-

ση των υπερεξουσιών του για να ξεπεράσει τις εκφρασμένες αντιδράσεις των πληρωμάτων. Περίοδος στην κλίμακα του του υποπλοίαρχου και χρησιμοποίησε βία πέταξε τους λαθρεπιβάτες στη θάλασσα με ελάχιστη εφδία.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται επίσης ότι οι 4 λαθρεπιβάτες ξεπάρσαν από τον πλοίαρχο να τους σκοτώσει καλύτερα παρά να τους καταδικάσει μ' αυτόν τον αργό θάνατο! Όπως προκύπτει από τις μαρτυρίες δυο ναυτεργατών, οι 4 λαθρεπιβάτες ήταν φοιτητές και ζήτησαν να τους αφήσουν σε οποιοδήποτε λιμάνι της Ευρώπης. Προσφέρθηκαν, μάλιστα, μέλη των πληρωμάτων να πληρώσουν τα έξοδα των λαθρεπιβατών, αλλά η προσφορά τους δεν έγινε δεκτή από τον πλοίαρχο!

Το γεγονός καταγγέλλεται στο ελληνικό προξενείο της Βαρελάνης, όπου κατέπλεσε το πλοίο και στη συνέχεια στο ΥΕΝ. Ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ κ. Παπαδόπουλος αιτιολόγησε την απόκρυψη του τόσο σοβαρού συμβάντος λέγοντας ότι δεν ήθελαν να δημιουργηθεί πρόβλημα στο προανακριτικό έργο.... Μέχρι 23 Μάη δεν είχε γίνει πάντως καμιά σύλληψη.

Η Π.Ν.Ο. ΠΑΡΑΒΙΑΖΕΙ ΤΗΝ 147 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΥΠΟΣΥΝΤΗΡΗΤΑ

Το πλήρωμα του Μ/Τ STOW PRINCESS με επιστολή του προς την ΔΟΜ στο Λονδίνο καταγγέλλει την Π.Ν.Ο. η οποία με απαράδεκτο τρόπο αδιαφορεί για τα προβλήματα των πληρωμάτων.

Στην καταγγελία, που αντίγραφο της το πλήρωμα έστειλε και στην ΠΕΜΕΝ, γράφει: «Στις 15.4 καταγγέλλουμε την υποσύνητηρή κατάσταση του πλοίου και τις ελλείψεις που παρουσιάζονται σ' αυτό και στις 16.4 οι καταγγελίες μας φτάσαν στο ΥΕΝ, την Π.Ν.Ο. κ.τ.λ.

Στις 17.4, ο πλοίαρχος — με εντολή των εφοπλιστών οι οποίοι στο μεταξύ πληροφορήθηκαν για τις καταγγελίες — έδωσαν εντολή άρσης της άγκυρας για να μετακινηθεί το καράβι έξω από τα ελληνικά νερά. Εμείς ανήσυχτοι ζητήσαμε από τον πλοίαρχο να ρωτήσει το Λιμεναρχείο αν είμαστε υποχρεωμένοι να μείνουμε στο πλοίο. Κατά τη συνδιάλεξη του με τον λιμεναρχή, ο πλοίαρχος έλαβε νετολή να παραμείνει στη θέση, ώπου να έρθουν οι άνδρες της λιμενικής αστυνομίας.

Ας σημειωθεί ότι την ώρα που συνομιλούσε ο πλοίαρχος με τον λιμεναρχή στο VHF, έγινε παρέμβαση του αντιπροσώπου της εταιρίας, ο οποίος έδωσε εντολή στον πλοίαρχο να πάρει το καράβι και να φύγει.

Το ΥΕΝ και οι εφοπλιστές, δίνουν με τέτοιες πράξεις, τοπίο στο θεμέλιο της ναυτιλίας και δημιουργούν εκρηκτικές καταστάσεις με άγνωστα αποτελέσματα.

Πριν δέκα χρόνια μια ειδική συνάντηση της Γεν. Συνέλευσης του ΟΗΕ υιοθέτησε την αρχή της εφαρμογής μιας νέας διεθνούς οικονομικής τάξης.

Όλ' αυτά τα χρόνια οι αναπτυγμένες καπιταλιστικές χώρες αντιπάτηκαν στην εφαρμογή των διατάξεων αυτών. Κι αυτό γιατί οι παλιοί τρόποι ικανοποιούν πλήρως τη Δύση. Κάθε δολάριο που επενδύεται φέρνει κέρδος 2,20 δολάρια. Μεταξύ 1970 και 1979, μόνο 13 πολυεθνικές εταιρίες επένδυσαν 11,5 δισ. δολάρια στην Ασία, Αφρική και Λατινική Αμερική και Εξακότισαν κέρδη 48,6 δισ. δολάρια.

Χάρη στην ανισότητα στο εμπόριο και τις οικονομικές σχέσεις μεταξύ των χωρών του καπιταλιστικού χώρου, οι νεοαπελευθερωμένες χώρες χάνουν περί τα 300 δισ. δολάρια κάθε χρόνο. Οι αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες δεν είναι μέλη του ΟΠΕΚ, πληρώνουν περί τα 130 δισ. δολάρια τον χρόνο, μόνο σε επιτόκια για τα χρέη τους που ανέρχονται σε 669 δισ. δολάρια.

«Ο αποικιοκρατισμός του παρελθόντος, αποκαταστήθηκε τώρα με τον νεοαποικισμό», όπως είπε ο Α. Ραμάλιο Εόνες, Πρόεδρος της Πορτογαλίας — η τελευταία μητροπολί που αναγκάστηκε να αφήσει τις αποικίες της.

Οι χώρες που κέρδισαν πολιτική ανεξαρτησία δεν είναι διατεθειμένες να παραδοθούν στον νεοαποικισμό είτε να παρατηθούν από τις πλούσιες πρώτες ύλες των χωρών τους, με σύμφωνη και να μετατραπούν σε αγορές φτηνής εργατικής δύναμης για την Δύση.

πριν φτάσει η λάντζα της αστυνομίας, αλλοίως θάχει μπλεξίματα. Ο πλοίαρχος αγνόησε την εντολή και έμεινε στη θέση του.

Η επιθεώρηση επιβεβαίωσε τις καταγγελίες μας για έλλειψη ασφάλειας, κακές συνθήκες διαβίωσης και τα μηχανικά επίπεδα και την ίδια μέρα 18.4 με τέλεε ενημερώθηκε το ΥΕΝ, Π.Ν.Ο. ΠΕΜΕΝ και ταυτόχρονα απαγορεύτηκε ο απόπλους του πλοίου.

Ο ιδιωτικός επιθεωρητής του γραφείου VERITAS Εξέδωσε την ίδια μέρα 18.4 και ώρα 6 μ.μ. πιστοποιητικό αξιοπλοΐας με βάση το οποίο ο λιμεναρχής επέτρεψε τον απόπλου. Όλες οι προσπάθειες που κάναμε για να μεταπειλούμε τον λιμεναρχή δεν έφεραν αποτέλεσμα.

Λίγες ώρες αργότερα μας απόλυσαν από τη δουλιά, χωρίς να πληρωθούμε τις υπερωρίες και την αποζημίωση και το πλοίο αναχώρησε.

Επίσης, ο πακιστανός θερμαστής, που έπαθε ατύχημα, έφυγε με το καράβι αδοξόητος. Η Π.Ν.Ο. και ο Γ.Γ. με τον οποίο συνομιλήσαμε τηλεφωνικά αρνήθηκε να επεμβεί, λέγοντας ότι το καράβι δεν έχει ελληνική σημαία.

Έχει ή δεν έχει το δικαίωμα η Π.Ν.Ο. να βοηθήσει τους ναυτεργάτες που δουλεύουν με σημαίες ευκαιρίας;

Η ΔΟΜ —κατάγγιη η καταγγελία— θα πρέπει να εξετάσει αυτό το ζήτημα πιο προσεκτικά και ορισμένα μέτρα θα πρέπει να παρθούν σχετικά με το μέλος της, την Π.Ν.Ο. ώστε να μην επιτρέπεται τέτοια πειρατικά πλοία να ταξιδεύουν με υποσύνητηρητες συνθήκες διακίνησης δυνάμεων της ζωής των ναυτικών.

Νέα Ισραηλινή επιδρομή

Νέα Ισραηλινή επιδρομή κατά του άμαχου πληθυσμού της Παλαιστίνης σε στρατόπεδο προσφύγων του 'Αιν Αλ Χίλου, ενήγγησαν τα στρατεύματα του Ισραήλ με αποτέλεσμα να χάσουν την ζωή τους δεκάδες παλαιστίνιοι, ανάμεσα στα παιδιά, γυναίκες και γέροι.

Το αποτροπιαστικό αυτό έγκλημα των φασιστών του Τελ Αβίβ προκάλεσε την οργή και αγανάκτηση της διεθνούς κοινής γνώμης και του ελληνικού λαού. Η Ναυτεργατική Συνδικαλιστική Κίνηση, με τηλεγράφημα της προς το Προξενείο του Ισραήλ στην Αθήνα, εκφράζοντας τα αισθήματα αγανάκτησης όλων των ναυτεργατών καθιόδεψε τις νέες φασιστικές καταδίκες εις βάρος των άμαχων παλαιστίνιων και ζητά την άμεση επέμβαση του ΟΗΕ για το σταμάτημα της γενοκτονίας του παλαιστινιακού λαού.

ΝΑ ΠΟΥ ΠΑΕΙ Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΛΟΥΤΟΣ

Με εξευτελιστικά μισθώματα πενταροδεκάρων το στρέμμα, διαχειρίζονται και εκμεταλλεύονται τον ορυκτό πλούτο της χώρας μας 20 περίπου μεταλλευτικές επιχειρήσεις. Οι επιχειρήσεις αυτές έχουν κάνει συμβέβια πολυετή με το δημόσιο.

Η επιχείρηση «Βαρύνη — Μήλου» (Κ. Ηλιόπουλος) νοικιάζει 244.034 στρ. με 4 δέκαρες το στρέμμα και το συμβέβια λήγει το 2013.

Η επιχείρηση «Αρναία» (Μποδοσάκης) στο νομό Χαλκιδικής νοικιάζει 41.420 στρ. με μία πεντάρα το στρέμμα.