

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΑΣ

Ρεϊτζόπουλος Κωνσταντίνος

Η ανάπτυξη του Ελληνικού Ναυτεργατικού
Κινήματος

(Διπλωματική εργασία)

ΑΘΗΝΑ 2013

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	3
ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	4
Οι πρώτες προσπάθειες οργάνωσης του ναυτεργατικού κινήματος από την απελευθέρωση έως τον Ά Παγκόσμιο πόλεμο	5
Από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο ως την κρίση του 1929 – 1931	11
Το Ναυτεργατικό κίνημα από την κρίση του 1929 – 1931 έως την 4η Αυγούστου του 1936	21
Ο ναυτεργατικός κόσμος στην Μεταξική δικτατορία και τον Ισπανικό Εμφύλιο πόλεμο.....	25
Ο ναυτεργατικός κόσμος στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου	29
Η δημιουργία της Ομοσπονδίας Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων (ΟΕΝΟ)	34
Οι ναυτεργάτες στην μεταπολεμική περίοδο μέχρι την επιβολή της χουντικής δικτατορίας	41
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	47
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	49
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	77

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ:

Γ.Ε.Ν.Ε.	Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας
Γ.Σ.Ε.Ε.	Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδας
Ε.Α.Μ.	Εθνικό Απελευθερωτικό Μέτωπο
Ε.Γ.Σ.Ε.Ε.	Ενωτική Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδας
Ε.Ε.Α.Μ.	Εργατικό Εθνικό Απελευθερωτικό Μέτωπο
Ε.Ε.Ν.Μ.Β	Ένωση Ελλήνων Ναυτεργατών Μεγάλης Βρετανίας
Ε.Κ.Α.	Εργατικό Κέντρο Αθήνας
Ε.Κ.Π.	Εργατικό Κέντρο Πειραιά
Ε.Λ.Α.Ν.	Ελληνικό Λαϊκό Απελευθερωτικό Ναυτικό
Ε.Λ.Α.Σ.	Ελληνικός Λαϊκός Απελευθερωτικός Στρατός
Ε.Ο.Ν.	Εθνική Οργάνωση Νεολαίας
Κ.Κ.Α.	Κομμουνιστικό Κόμμα Αμερικής
Κ.Κ.Ε.	Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας
Κ.Κ.Μ.Β.	Κομμουνιστικό Κόμμα Μεγάλης Βρετανίας
Ν.Α.Τ.	Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο
Ν.Ε.Π.	Ναυτεργατική Ένωση Πειραιά
Ν.Ε.Ε.	Ναυτεργατική Ένωση Ελλάδας
Ο.Ε.Ν.Ο.	Ομοσπονδία Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων
Π.Ε.Ε.Α.	Πολιτική Επιτροπή Εθνικής Απελευθέρωσης
Π.Ε.Μ.Ε.Ν.	Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού
Π.ΕΝ.Ε.Ν.	Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού
Π.Ν.Ο.	Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία
Σ.Ε.Κ.Ε	Σοσιαλιστικό Εργατικό Κόμμα Ελλάδας
Σ.Ε.Ν.Ο.	Συνεργαζόμενων Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων

Πρόλογος

Απ' τις απαρχές της ανάπτυξης του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής στη χώρα μας, οι εργάτες της θάλασσας, οι ναυτεργάτες αποτέλεσαν ένα σημαντικό – αριθμητικά μα και συνάμα από άποψη μαχητικότητας και αγωνιστικής διεκδίκησης- τμήμα της εργατικής τάξης της χώρας μας.

Αντίστοιχη, βέβαια, βαρύτητα από την πλευρά της αστικής τάξης είχε το εφοπλιστικό κεφάλαιο. Η ναυτιλία και η ναυπηγική, είναι οι πρώτοι βιομηχανικοί κλάδοι που αναπτύσσονται στον ελλαδικό χώρο στη διάρκεια του 18^{ου} αιώνα.

Από εκείνα τα χρόνια, θα πιάσουμε το «νήμα», θα ακολουθήσουμε τα βήματα της ανάπτυξης της ταξικής συνείδησης των ναυτεργατών, την πορεία οργάνωσης του συνδικαλιστικού τους κινήματος, τους αγώνες και τις διεκδικήσεις, τις θυσίες. Ξεκινάμε, λοιπόν, απ' την οθωμανική περίοδο και φτάνουμε ως τα μέσα της δεκαετίας του '60.

Η εργασία, ακολουθεί τη γραμμή του χρόνου. Έτσι απαρτίζεται απ' τα παρακάτω κεφάλαια:

1. Οι πρώτες προσπάθειες οργάνωσης του ναυτεργατικού κινήματος από την απελευθέρωση έως τον Α Παγκόσμιο πόλεμο
2. Από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο ως την κρίση του 1929 – 1931
3. Το Ναυτεργατικό κίνημα από την κρίση του 1929 – 1931 έως την 4η Αυγούστου του 1936
4. Ο ναυτεργατικός κόσμος στην Μεταξική δικτατορία και τον Ισπανικό Εμφύλιο πόλεμο
5. Ο ναυτεργατικός κόσμος στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου
6. Η δημιουργία της Ομοσπονδίας Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων (ΟΕΝΟ)
7. Οι ναυτεργάτες στην μεταπολεμική περίοδο μέχρι την επιβολή της χουντικής δικτατορίας

Σε παράρτημα, επίσης παρατίθεται αρχειακό υλικό και βιογραφικά ορισμένων απ' τους ηγέτες τους ναυτεργατικού κινήματος, στην περίοδο που εξετάζουμε.

Κλείνοντας, αξίζει να σημειωθεί ότι η πορεία του ναυτεργατικού κινήματος στην Ελλάδα, όπως παρουσιάζεται στην παρούσα εργασία, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την νεότερη ελληνική ιστορία και όλους τους κοινωνικούς αγώνες που έχουν αναπτυχθεί τον περασμένο αιώνα. Οι αγώνες αυτοί συνεχίζονται μέχρι και τις μέρες μας και αποτελεί καθήκον του ιστορικού του μέλλοντος να τις μελετήσει και να βγάλει τα συμπεράσματά του.

Οι πρώτες προσπάθειες οργάνωσης του ναυτεργατικού κινήματος από την απελευθέρωση έως τον Α Παγκόσμιο πόλεμο

Στα τέλη του 18ου αιώνα, με την εμπορική εξάπλωση του ευρωπαϊκού καπιταλισμού και την εντατική διείσδυση του ευρωπαϊκού μερκαντισμού¹, που εμφανίζεται για πρώτη φορά στην τεράστια Οθωμανική Αυτοκρατορία, αρχίζει και η αποτελμάτωση του φεουδαρχικού συστήματος, στον ελλαδικό χώρο, και μπαίνουν τα θεμέλια για την εδραίωση του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής, του καπιταλισμού.

Την εποχή εκείνη, κάτω από την επίδραση μιας σειράς παραγόντων, οι Έλληνες έμποροι και πλοιοκτήτες πήραν στα χέρια τους σημαντικό μέρος του εσωτερικού και εξωτερικού εμπορίου της αυτοκρατορίας.

Οι στατιστικές πηγές μαρτυρούν ότι από τα 500 εμπορικά πλοία που προσορμίστηκαν το 1784 στην Αλεξάνδρεια, πάνω από τα 150 ανήκαν σε Έλληνες εμπόρους, ενώ σ' όλους μαζί τους Γάλλους, Άγγλους, Βενετούς μόλις 190 πλοία.²

Σύμφωνα με τον Rouqueville, στις αρχές της δεύτερης δεκαετίας του 19ου αιώνα, τα πλοία «ελληνικών» συμφερόντων ανέρχονταν σε 615, συνολικής χωρητικότητας 153.590 τόνων, ενώ τα πληρώματα αποτελούνταν από 37.526 άτομα.³

Στις δύο πρώτες δεκαετίες του 19ου αιώνα σημειώνονται σημαντικές κοινωνικοοικονομικές αλλαγές και σοβαρή εξασθένηση της αυτοκρατορίας. Την περίοδο εκείνη ο ελληνικός στόλος, ουσιαστικά, κυριαρχεί στη Μεσόγειο και σύμφωνα με το Λεωνίδα Στρίγκο, διέθετε τότε 556 μεγάλα και άρτια εξοπλισμένα εμπορικά πλοία, συνολικού εκτοπίσματος 131.410 τόνων, με 16. 131 ναυτεργάτες⁴

Η ίδρυση του νεοελληνικού κράτους στις αρχές του 19ου αιώνα βρήκε το μεγαλύτερο μέρος της ντόπιας κεφαλαιοκρατίας να δραστηριοποιείται στο εξωτερικό, γεγονός το οποίο εξηγεί την συσσώρευση κεφαλαίου κυρίως από το εμπορομεσιτικό και εφοπλιστικό κεφάλαιο. Φυσικά ένα μέρος αυτού του κεφαλαίου στη συνέχεια επενδύεται σε μεταποιητικές βιοτεχνίες και βιομηχανίες⁵.

¹ Μερκαντισμός ή εμποροκρατία: θεωρία της αστικής πολιτικής οικονομίας και οικονομική πολιτική των κρατών την εποχή της πρωταρχικής συσσώρευσης του κεφαλαίου, που εξέφραζε τα συμφέροντα του εμπορικού κεφαλαίου, όταν ήταν ακόμα ενωμένο με το βιομηχανικό κεφάλαιο.

Ο Μερκαντισμός σύμφωνα με το χαρακτηρισμό του Μαρξ, αποτελούσε την προϊστορία της πολιτικής οικονομίας.

² Σεραφείμ Μάξιμος, *Η αυγή του ελληνικού καπιταλισμού εν Ελλάδι*, Αθήνα 1946, σ. 17

³ Δώρα Μόσχου, «Η γένεση της ελληνικής αστικής τάξης και του κράτους της» στη *Κομμουνιστική Επιθεώρηση*. τ. 1/2001

⁴ Λεωνίδας Στρίγκος, *Η Επανάσταση του Εικοσιένα*, Θεμέλιο, Αθήνα, 1966, σ. 8

⁵ Χρήστος Τσιντζιλώνης, «Από την ιστορία του εργατικού συνδικαλιστικού κινήματος», *Κομμουνιστική Επιθεώρηση*, τ. 2/ 2000

Η Ελλάδα σε σχέση με άλλες ανεπτυγμένες ναυτικές χώρες πέρασε από τα πανιά στον ατμό με μεγάλη καθυστέρηση. Μέχρι το 1885 που κάνουν την εμφάνισή τους τα πρώτα ελληνικά ατμόπλοια, η ελληνική ιστιοφόρος ναυτιλία είχε φτάσει στο ανώτερο σημείο της ανάπτυξης της με 1.293 ιστιοφόρα πλοία, ολικής χωρητικότητας 203.046 κόρων, με πάνω από 11 χιλιάδες ναυτεργάτες. Το 1880 ναυπηγήθηκαν τα πρώτα 4 φορτηγά ατμόπλοια και από το 1890 αρχίζει η μαζική απόκτηση ατμόπλοιων. Μέχρι τις παραμονές του πρώτου παγκοσμίου πολέμου, ο ελληνικός εμπορικός στόλος είχε φτάσει στα 474 ατμόπλοια, χωρητικότητας 820.861 τόνων γκρόν, και απασχολούσε, εκτός από τα ιστιοφόρα, 10.000 ναυτεργάτες⁶.

Η σημασία της ναυτιλίας και του εμπορίου στην ιστορική διαδικασία της ανάπτυξης του καπιταλισμού στην Ελλάδα στα τέλη του 19ου, αρχές του 20ου αιώνα είναι ιδιαίτερα σημαντική. Είναι φυσικό, λοιπόν, τα πρώτα βιομηχανικά κέντρα της χώρας να αναπτυχθούν και να συγκεντρωθούν στα εμπορικά λιμάνια. «Ως το 1922 ο Πειραιάς ξεπερνούσε τη Νίκαια και τη Γένοβα, και πλησίαζε τη Μασσαλία αναφορικά με τον συνολικό αριθμό πλοίων (5.879 ατμόπλοια και 5.792 ιστιοφόρα) που εξυπηρετούνταν ετησίως»⁷.

Την περίοδο αυτή αρχίζει και αναπτύσσεται, με αρκετά αργούς ρυθμούς, και η βιομηχανική παραγωγή κυρίως στα σημεία που αναφέραμε παραπάνω. Αντίστοιχα αναπτυσσόταν και ο κλάδος της βιοτεχνίας, ο οποίος είχε κάνει την εμφάνισή του αρκετά νωρίτερα με τη μορφή της οικοτεχνίας και στη συνέχεια της συντεχνίας. Σύμφωνα με τις απογραφές του 1853, 1856 και 1870 αποτυπώνονται ορισμένα αριθμητικά στοιχεία που αποδεικνύουν την παραπάνω θέση. «Οι βιομήχανοι και οι βιοτέχνες το 1853 ήταν 25.546, το 1856 ήταν 22.600, το 1861 ήταν 32.800 και το 1870 ήταν 48.130. Σε αυτούς όμως περιλαμβάνονται και οι σιδεράδες, οι μωλανάδες, οι καροτσέριδες και γενικά οι βιοτέχνες. Οι καθαυτοί βιομήχανοι ήταν πολύ λίγοι.... Οι ναυτικοί υπολογίζονταν το 1853 σε 26.300, το 1856 σε 20.700, το 1861 σε 19.303 και το 1870 σε 25.178. Σε αυτούς ανήκαν και οι βαρκάρηδες και οι μικροκαϊκτζίδες, καθώς και οι μούτσου»⁸.

Μαζί με την βιομηχανία έχουμε, λοιπόν, και την εμφάνιση του προλεταριάτου, το οποίο ανώριμα και αυθόρμητα στην αρχή, συγκροτεί τις πρώτες συνδικαλιστικές του οργανώσεις. Έτσι αρχίζουν οι πρώτες οργανωτικές προσπάθειες, χωρίς όμως συγκεκριμένη κατεύθυνση και ανεπτυγμένη ταξική αλληλεγγύη⁹.

Στην πρώτη αυτή φάση οργάνωσης της εργατικής τάξης οι συνδικαλιστικές ενώσεις - σωματεία που ιδρύονται έχουν ένα μικτό - συντεχνιακό χαρακτήρα (στα οποία ανήκαν ακόμα και

⁶ Στρατής Τσαμπής, *Στο δρόμο του καθήκοντος και της τιμής*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 2001, σ. 13

⁷ ΠΕΜΕΝ, *Οι ναυτεργάτες στο δρόμο της ταξικής πάλης*, Λεύκωμα, Προμηθεύς, Αθήνα, 2001, σ.37

⁸ Γιάννη Κορδάτου, *Ιστορία του ελληνικού εργατικού κινήματος*, Μπουκουμάνη, Αθήνα, 1972, σ.13

⁹ Ο Λένιν σχετικά αναφέρει: «το αυθόρμητο στοιχείο δεν αποτελεί στην ουσία τίποτε άλλο παρά εμβρυακή μορφή του συνειδητού. Ακόμα και οι πρωτόγονοι ξεσηκωμοί εκφράζανε, σε ένα βαθμό, το ξύπνημα της συνείδησης» Βλ. Β. Ι. Λένιν, *Απαντα*, τόμος 6ος, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1975, σ. 29 – 30

εργοδότες), ενεργούν το καθένα για λογαριασμό του, στηρίζονται στο πνεύμα της φιλανθρωπίας. Συχνά ενσωματώνονταν σε ένα δίκτυο διαπροσωπικών πολιτικών και συγκρούσεων, «διοικούμενες από ηγεσίες διορισμένες αντί σφυρηλατημένες στους αγώνες της εργατικής τάξης... χρησιμοποιώντας τίτλους και σφραγίδες σωματείων για προσωπικές συναλλαγές, οικονομικού και πολιτικού χαρακτήρα, ξένες προς τα συμφέροντα των εργατών»¹⁰.

Πρέπει να σημειώσουμε πως τα σωματεία αυτά διέφεραν από τις απλές συντεχνίες στο βαθμό που χρησιμοποιούσαν μορφές της ταξικής πάλης όπως η απεργία. Μέχρι και το 1910 σχεδόν στα σωματεία αυτά είναι γραμμένα μέλη εργάτες και προϊστάμενοι μαζί. Δεν ήταν ακόμα, αντικειμενικά, ώριμες οι συνθήκες για την ενιαία ταξική οργάνωση του προλεταριάτου της χώρας. Παρόλα αυτά υπάρχουν αξιοσημείωτες εξαιρέσεις όπως οι απεργίες στη Σύρο το 1879, στον Πειραιά το 1879, 1880, 1882, κ. α. έχοντας κατά βάση και αυτές αυθόρμητο χαρακτήρα, συμβάλλοντας όμως καταλυτικά στην ανάπτυξη της εργατικής ταξικής συνείδησης στην Ελλάδα.

Η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, του εφοπλιστικού κεφαλαίου και η συγκρότηση των πρώτων ναυτεργατικών οργανώσεων δημιούργησε νέες συνθήκες μεταξύ των караβοκυραίων και των ναυτεργατών. Το «μερίδιο», η οικογενειακότητα, η τοποκαταγωγή που επικρατούσαν στην αρχή σε αυτές τις σχέσεις, δίνουν τη θέση τους στις σχέσεις προλεταριάτου – καπιταλιστή, φανερώνουν τις ταξικές αντιθέσεις. Όπως αναφέρει ο Α. Αμπατιέλος «το δέσιμο του ναυτεργάτη με τον ιδιοκτήτη, λόγω συγγένειας, “χωριανοί”, συντοπίτες και τα παρόμοια... έπαιξε σοβαρό ανασταλτικό ρόλο στο ξετύλιγμα των οικονομικών αγώνων, όσο και στην εξέλιξη της συνδικαλιστικής οργάνωσης»¹¹.

Αντίστοιχα με το εργατικό κίνημα αναπτύσσεται και το ναυτεργατικό κίνημα, με έντονες τις διεργασίες στο εσωτερικό του. Οι πρώτες ναυτεργατικές κλαδικές οργανώσεις είχαν χαρακτήρα αλληλοβοηθητικό. Το 1889 ιδρύθηκε το πρώτο ναυτεργατικό σωματείο των Μηχανικών και Θερμαστών των караβιών με την επωνυμία “Μετοχικόν Ταμείον των Ελλήνων Μηχανουργών ο ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ”, με έδρα τον Πειραιά. Ήταν ένα από τα αλληλοβοηθητικά σωματεία που στην πορεία διαλύθηκε για να δημιουργηθούν: το σωματείο των Μηχανικών, το σωματείο των Θερμαστών και το σωματείο των Ναυτών¹².

Το γενικότερο κλίμα που επικρατούσε στις πρώτες εργατικές επαγγελματικές οργανώσεις, αλλά και η διαφορετική μορφή των προβλημάτων ανάμεσα στους εργαζόμενους μηχανικούς στα πλοία με αυτούς στα εργοστάσια ξηράς, επέβαλαν το 1901 την μετατροπή του “Μετοχικού Ταμείου” σε “Ατμομηχανουργικό Σύνδεσμο” “ο Προμηθεύς”... Έτσι το 1901 οι

¹⁰ Αβραάμ Μπεναρόγια, *Η πρώτη σταδιοδρομία του Ελληνικού προλεταριάτου*, Όλκος, Αθήνα, 1975, σ. 111 – 112

¹¹ Αντώνης Αμπατιέλος, *Μια Ζωή στον Αγώνα*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1996, σ. 67

¹² Στρατής Τσαμπίης, *ο. π.* σ. 14

μηχανικοί ιδρύουν τον Ατμομηχανουργικό Σύνδεσμο “Ο Προμηθεύς”, με πρώτο πρόεδρο τον Ι. Μπούχλα. Τα μέλη του “Συνδέσμου” προέρχονταν αποκλειστικά από το χώρο των μηχανικών και των θερμαστών των πλοίων¹³.

Σύμφωνα με το Στεφανάτο, στις αρχές του αιώνα ιδρύονται και λειτουργούν: η Πανελλήνιος Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, η Ένωση Πλοιάρχων και η Ένωση Ναυτοθερμαστών “ο Άγιος Σπυρίδων”¹⁴. το 1912 η ένωση των ναυτοθερμαστών διασπάται και δημιουργούνται δυο διαφορετικές κλαδικές οργανώσεις: η Πανελλήνιος Ένωση ναυτών Ε.Ν. και η Πανελλήνιος Ένωση Θερμαστών “Στέφενσων”. Στα 1913 ιδρύεται ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Θαλαμηπόλων Ε.Ν. και η Πανελλήνιος Ένωση Ναυτομαγείρων. Στα 1916 ιδρύθηκε η Πανελλήνιος Ένωση Φροντιστών και ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Λογιστών. Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Αξιωματικών Ασυρμάτου ιδρύθηκε το 1917¹⁵.

Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία, με τη μετατροπή της από ιστιοφόρο σε ατμοκίνητη αναπτύσσεται ταχύτατα. Δημιουργήθηκε λοιπόν η ανάγκη για περαιτέρω καταμερισμό της εργασίας αλλά και αύξηση του αριθμού των εργαζομένων στα πλοία. Οι νέες αυτές συνθήκες οδήγησαν τους μηχανικούς των πλοίων στην απομάκρυνσή τους από τον “Ατμομηχανουργικό Σύνδεσμο “ο Προμηθεύς” και στη δημιουργία ενός νέου συνδικαλιστικού οργάνου, αποκλειστικά του κλάδου τους. Έτσι το 1907 αποχωρούν από το “Σύνδεσμο” και δημιουργούν την “Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού” γνωστή ακόμα και σήμερα για την ταξική της πάλη για τα δικαιώματα των ναυτεργατών με τα αρχικά Π.Ε.Μ.Ε.Ν. Η ΠΕΜΕΝ ήταν το πρώτο καθαρά ναυτεργατικό σωματείο χωρίς τη συμμετοχή εργοδοτών.

Το 1908 οι Ναυτοθερμαστές, μέχρι τότε μέλη του “Συνδέσμου”, δημιουργούν και αυτοί με τη σειρά τους το δικό τους σωματείο με την επωνυμία “Ένωση Ναυτοθερμαστών Ο Άγιος Σπυρίδων”.

Η δημιουργία αυτών των συνδικαλιστικών οργανώσεων οδήγησε, τον ίδιο χρόνο, τους πλοιάρχους στην ίδρυση της “Ένωσης Πλοιάρχων”, ένα συντεχνιακό σωματείο φτιαγμένο μόνο και μόνο για τις ανάγκες των πλοιοκτητών.

Το ξέσπασμα των πρώτων απεργιών

Στα 1908 – 1918 ξεσπούν οι πρώτες μεγάλες απεργίες, σε ολόκληρη την ελληνική επικράτεια με επίκεντρο την Αθήνα και τον Πειραιά. Την αρχή κάνουν οι καπνεργάτες του Βόλου το Μάρτη το 1909, το Φλεβάρη του 1910 και ξανά το Μάρτη του 1911. ακολούθησαν οι καπνεργάτες της Καρδίτσας το Μάρτη του 1909. Στις 10 Μάη του 1910 απεργούν στον Πειραιά

¹³ Κωνσταντίνος Τσουμάνης, *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και το Ελληνικό Ναυτεργατικό Κίνημα στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου*, Διδακτορική Διατριβή, Ιωάννινα, 2000, σ. 61 – 62

¹⁴ Κώστας Στεφανάτος, *Ναυτεργατικό Κίνημα Ελλάδας*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1978, σ.38

¹⁵ ο. π., σ. 38 – 39

οι τσιγαράδες, ακολουθούν οι σιδηροδρομικοί, οι μεταλλωρύχοι του Λαυρίου¹⁶, στις αρχές του 1911 οι τραμβαγέρηδες της Αθήνας. Ακόμα έχουμε τις μεγάλες καπνεργατικές απεργίες το 1914 σε Καβάλα, Θεσσαλονίκη, Μακεδονία, των τυπογράφων, η απεργία των μεταλλωρύχων στη Σέριφο το 1916, και άλλες.

Αναφορικά με τους ναυτεργάτες “Το 1905 κηρύχτηκε η πρώτη απεργία, η οποία πέτυχε την τακτοποίηση διαφόρων ζητημάτων που ανάγονται στη ρύθμιση των όρων εργασίας και αμοιβής”.¹⁷

Το 1907, παλεύοντας, με επικεφαλής τα σωματεία τους, οι ναυτεργάτες πέτυχαν την πρώτη σοβαρή κατάκτηση: υποχρέωσαν τους εργοδότες να καταβάλλουν εισφορά στο ΝΑΤ και το κράτος να θεσπίσει μια σειρά κοινωνικούς πόρους¹⁸.

Το Μάρτη του 1910 τα σωματεία Π.Ε.Μ.Ε.Ν. και ναυτοθερμαστών κηρύσσουν την πρώτη μεγάλη ναυτεργατική απεργία ενάντια στον αφελληνισμό της ναυτιλίας και ζητώντας καλύτερη τροφοδοσία των ναυτεργατών και καθορισμό των ωρών εργασίας τους. Τα αιτήματά τους αρχικά έγιναν δεκτά από τους εφοπλιστές με τον όρο να διαλύσουν τα συνδικάτα τους. Ο όρος αυτός δεν έγινε δεκτός και οι ναυτεργάτες προχώρησαν σε απεργία διαρκείας, η οποία κράτησε 26 ημέρες.

Οι ναυτεργάτες, μαζί με το Εργατικό Κέντρο Αθήνας (που μόλις είχε ιδρυθεί -21 Μάρτη 1910) προχώρησαν σε κοινό συλλαλητήριο στις 9 Απρίλη του 1910 στο εργοστάσιο του Φίξ και πορεία προς τους Στύλους του Ολυμπίου Διός και στη συνέχεια επέδωσαν ψήφισμα στον πρωθυπουργό Στέφανο Δραγούμη. Παρά τις προσπάθειες καταστολής της απεργίας, με την επιστράτευση ακόμα και ναυτών από το Πολεμικό Ναυτικό για το σπάσιμο της ή ακόμα και την επέμβαση του στρατού και της χωροφυλακής η απεργία κατέληξε σε νίκη των ναυτεργατών.

«Παν ότι δίδεται εις τον εργάτην δεν είναι παροχή, είναι επιστροφή. Είναι μερική καταβολή απέναντι ολικού χρέους οφειλομένου εις αυτόν. Ότι και αν του κάμουν του εργάτη ουδέποτε θα μπορέσουν να τον εξοφλήσουν, έως ότου οργανωμένος και δυνατός θα πάρει πίσω το όλον που του ανήκει»¹⁹.

Ο Γιάννης Κορδάτος αναφέρει μια ακόμα απεργία των ναυτεργατών στις 20 Οκτώβρη του 1916, χωρίς όμως να έχουμε κάποια άλλη πληροφορία για αυτή²⁰.

Πρέπει να σημειώσουμε πως όλες αυτές οι κινητοποιήσεις, οι απεργίες είχαν σαν

¹⁶ Έχουν προηγηθεί οι μεγάλες, και πρωτόγνωρες για τα δεδομένα τις εποχής απεργίες την περίοδο 1883 – 1896, με πολλούς νεκρούς εργάτες στα ορυχεία του Λαυρίου όπου την εποχή εκείνη ανήκαν σε Γαλλική Εταιρία την οποία διηύθυνε ο γνωστός Σερπιέρι. Αναλυτικά: Κωνσταντίνος Ρεϊτζόπουλος «Η εμφάνιση – γέννηση της εργατικής τάξης στην Ελλάδα», μεταπτυχιακή εργασία, Αθήνα – Πάντειο, 2010, σ. 16 – 17

¹⁷ ΠΝΟ, *40 χρόνια αγώνες της ΠΝΟ*, 1961, σ. 11

¹⁸ Μέχρι τότε το ΝΑΤ συντηρούνταν αποκλειστικά από τις εισφορές των ναυτεργατών.

¹⁹ Γιάννης Κορδάτος, *ο. π.* σ. 193

²⁰ *ο. π.*, σ. 202

αποτέλεσμα την ψήφιση των πρώτων εργατικών νόμων, μεταξύ αυτών και η θέσπιση της Κυριακής Αργίας το 1912, αίτημα των ναυτεργατών. Ακόμα, τον ίδιο χρόνο, με πρωτοβουλία των ναυτεργατών δημιουργείται το Εργατικό Κέντρο Πειραιά.

Αξιοσημείωτο γεγονός για την εποχή είναι και η ίδρυση της Σοσιαλιστικής Εργατικής Ομοσπονδίας (Φεντερασιόν), 1909-1918, στη Θεσσαλονίκη που με την ίδρυση του ΣΕΚΕ (ΚΚΕ), μετατράπηκε σε Κομματική Οργάνωση Θεσσαλονίκης.

Το ναυτεργατικό κίνημα την δεκαετία 1910 – 1920 προχώρησε, αναπόφευκτα, σε μια οργανική ανασύνθεση των οργανώσεών του, χωρίς αυτό να αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την ενότητα των συνδικαλιστικών του αγώνων, όπως ισχυρίζεται ο Κωνσταντίνος Τσουμάνης²¹ αλλά μάλλον το αντίθετο. Αποσκοπούσε, όπως φάνηκε εκ των υστέρων, στην καλύτερη οργάνωση, τον πιο εύστοχο συντονισμό και διεξαγωγή του αγώνα. Για το λόγο αυτό, προχώρησε το 1914 στην ίδρυση του Συνδικάτου Συγκοινωνίας και Μεταφορών, στο οποίο συμμετείχαν οι ναυτοθερμαστές, τα σωματεία φορτοεκφορτωτών των λιμενεργατών, οι θαλαμηπόλοι και οι λογιστές.

Ο δε “Ατμομηχανουργικός Σύνδεσμος “Ο Προμηθεύς” μετονομάστηκε σε “Πανελλήνιος Ένωσις Μηχανικών Ατμόπλοιων”, αποκτώντας πανελλαδικό χαρακτήρα, ορίζοντας αντιπροσώπους σε όλα τα εμπορικά – ναυτιλιακά κέντρα της χώρας²².

Το 1914 με τον περίφημο νόμο 281/1914 που ψήφισε ο Ελευθέριος Βενιζέλος κατοχυρώνονται για πρώτη φορά η ίδρυση και η λειτουργία επαγγελματικών οργανώσεων – σωματείων στην Ελλάδα, με απώτερο σκοπό να ενσωμάτωση το συνδικαλιστικό κίνημα στο υφιστάμενο ιδεολογικό – πολιτικό πλαίσιο της άρχουσας τάξης, από τα πρώτα του κιόλας βήματα. Παρότι ο νόμος αυτός εμπεριέχει μια σειρά προοδευτικές διατάξεις για την εποχή, όπως την απαγόρευση των μεικτών σωματείων, δηλαδή εργατών και εργοδοτών μαζί, αποτέλεσε μια προσπάθεια να επιβληθεί νομοθετικά μια χαλαρή συνδικαλιστική οργάνωση, όπου το κράτος θα έπαιζε ρόλο ρυθμιστή ή ακόμα και καθοδηγητή και το κίνημα το ρόλο του “κοινωνικού εταίρου”. Τα όποια “φιλεργατικά” στοιχεία στην πολιτική του Ε. Βενιζέλου δεν οφείλονται στη φιλεργατική του πολιτική²³ αλλά αποτελούν κατάκτηση του ίδιου του εργατικού κινήματος της εποχής, ήταν αναγκαίες υποχωρήσεις της οποίες, σε τελική ανάλυση, δεν θα μπορούσε να μην κάνει.

Ο ίδιος ο Ε. Βενιζέλος είχε σημειώσει σχετικά: «Κύριοι, αν δεν κάνουμε σήμερα τας νομίμους υποχωρήσεις, στους εργαζόμενους, αύριο θα μας πάρουν με επανάστασιν πολύ

²¹ Κωνσταντίνος Τσουμάνης, ο. π., σ. 68 – 69

²² ΠΕΜΕΝ, ο. π., σ. 41

²³ Όπως θα δούμε και στη συνέχεια, με την άνοδο του εργατικού κινήματος και το ξέσπασμα σοβαρών ταξικών αγώνων, απεργιών κ. α. ο Ε. Βενιζέλος ψηφίζει το περίφημο “Ιδιώνυμο” με το οποίο ποινικοποιούνται οι αγώνες, και δυναμώνουν οι φυλακίσεις, οι εξορίες ακόμα και οι δολοφονίες. Ακόμα ποινικοποιούνται και καταστέλλονται οι κομμουνιστικές συγκεντρώσεις, σωματεία κλπ.

περισσότερα»²⁴.

Από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο ως την κρίση του 1929 - 1931

Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος ξέσπασε τον Αύγουστο του 1914 και διήρκεσε έως το Νοέμβριο του 1918. Την περίοδο αυτή οξύνονται οι πολιτικές και κοινωνικές αντιθέσεις, τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο. Την περίοδο αυτή σημάδεψε η ιδεολογική και πολιτική χρεωκοπία της σοσιαλδημοκρατίας και της Δεύτερης Διεθνούς. Ακόμα, η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από την ανάδειξη νέων πολιτικών δυνάμεων στο παγκόσμιο γίγνεσθαι, με την εμφάνιση του κόμματος των Μπολσεβίκων και την Οκτωβριανή Επανάσταση στη Ρωσία, ανοίγοντας νέους δρόμους για τους αγώνες του παγκόσμιου προλεταριάτου.

Στον απόηχο όλων αυτών των εξελίξεων δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για: την ένωση των διαφόρων εργατικών οργανισμών – συνδικάτων σε ένα ενιαίο κεντρικό καθοδηγητικό συνδικαλιστικό όργανο, αλλά και τη συγκρότηση του κόμματος της Ελληνικής εργατικής τάξης.

Η περίοδος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου είχε πολύ σοβαρό αντίκτυπο στο ναυτεργατικό κίνημα παγκόσμια αλλά και στη χώρα μας. Η μείωση των πλοίων λόγω των τορπιλισμών τους επέφερε μια ραγδαία αύξηση της ανεργίας στον κλάδο, κάνοντας έτσι πιο επιτακτική την ανάγκη οργάνωσης των ναυτεργατών. Βαρύς ήταν ο φόρος αίματος για τους ναυτεργάτες αυτή την περίοδο: «το τίμημα σε ζωές των Ελλήνων ναυτεργατών, ο αριθμός των ανέρχεται σε 14»²⁵. (σημειώνεται ότι τα στοιχεία είναι ελλιπή, και ότι ο αριθμός αφορά μόνο στους καταγεγραμμένους ναυτεργάτες που έχασαν τη ζωή τους κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο – οι απώλειες υπολογίζονται σε πολύ περισσότερες)

Παρακάτω παρατίθεται πίνακας με τις απώλειες των ελληνικών πλοίων κατά τον πόλεμο²⁶:

Έτος	Αριθμός πλοίων	Κοχ	Σύνολο Απωλειών %
1915	18	38115	10
1916	40	90226	25
1917	69	186167	51
1918	16	42341	11

²⁴ Χρήστος Τζιντζιλιώνης, *ο. π.*

²⁵ ΠΕΜΕΝ, *ο. π.*, σ. 42

²⁶ *ο. π.*, σ. 43

1919	4	9556	3
Σύνολο:	147	366408	100

Παρά τις απώλειες σε έμψυχο και άψυχο υλικό, οι εφοπλιστές βγαίνουν διπλά κερδισμένοι. Αφενός πήραν πολύ υψηλές πολεμικές αποζημιώσεις για τα “σαπιοκάραβά” τους, προβαίνοντας σε νέες αγορές πλοίων, ενώ ταυτόχρονα εξακολουθούν να παραμένουν πολύ υψηλά οι ναυλώσεις. Αφ' ετέρου, λόγω της μεγάλης ανεργίας που επικρατεί στην Ελλάδα (επιδεινώνεται η κατάσταση με τη Μικρασιατική Καταστροφή και το 1.500.000 πρόσφυγες), κατορθώνουν και βρίσκουν φτηνή εργατική δύναμη, και εκμεταλλεύονται σε αφάνταστο βαθμό τα πληρώματα και έτσι θησαυρίζουν.

Εν μέσω έντονων πολιτικών και οικονομικών εξελίξεων στις 21/10/1918 (3/11), διεξήχθη το πρώτο Πανελλαδικό Εργατικό Συνέδριο στην Ελλάδα με τη συμμετοχή 182 αντιπροσώπων οι οποίοι εκπροσωπούσαν 214, από τα 320 συνολικά σωματεία, έχοντας στη δύναμή τους 65.000 μέλη, από τους συνολικά 80.000 εγγεγραμμένους εργάτες²⁷. Έπειτα από σκληρή ιδεολογική αντιπαράθεση, το Συνέδριο πήρε απόφαση για την ίδρυση της Γενικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδας (ΓΣΕΕ) και υιοθέτηση στο καταστατικό του της αρχής της πάλης των τάξεων και του διεκδικητικού αγώνα της εργατικής τάξης ανεξάρτητα από την κηδεμονία και τις επιδράσεις των αστικών κομμάτων με 158 ψήφους υπέρ, 21 κατά και 1 λευκό²⁸.

Στο ιδρυτικό συνέδριο της ΓΣΕΕ εκπροσωπήθηκε και η Ένωση Μηχανικών, η οποία συμμετείχε με 6 αντιπροσώπους, οι οποίοι υποστήριζαν τη γραμμή της ταξικής πάλης²⁹.

Ακόμα, ο Αβραάμ Μπεναρόγια αναφέρει για την εικόνα του Συνεδρίου, σχετικά με το θέμα που μας αφορά:

“Η σύγκλησις του Πανεργατικού Συνεδρίου εσυνοδεύθη με προσπάθειαν οργανώσεως Πανελλαδικών Επαγγελματικών Ενώσεων... Μεταξύ των ναυτικών σωματείων εγένετο ζύμωσις δια την κατάλληλον μεταρρύθμισιν του Συνδικάτου Μεταφορών... Από την πρώτην στιγμήν εις το Συνέδριον διαγράφονται πλείστα ασταθή και αδιαμόρφωτα ρεύματα: Ιον Έν “κόμμα” των Πειραιωτών... εν συρφετός ακαθόριστος, αποτελούμενος από τους περισσότερους αντιπροσώπους Πειραιώς, από πλείστους αντιπροσώπους λιμενεργατών... Έν συμπαγές και πειθαρχημένον “κόμμα” των Θεσσαλονικέων... από σοσιαλιστάς... και εκ Πειραιώς”³⁰.

Ο Στρατής Τσαμπής διηγείται σχετικά «...στο ιδρυτικό Συνέδριο της ΓΣΕΕ, το 1918, είχαν πάρει μέρος και σοσιαλιστές ναυτεργάτες σαν αντιπρόσωποι,... Σχεδόν όλοι αυτοί οι σύντροφοι

²⁷ Ιστορικό τμήμα της Κ.Ε. του ΚΚΕ, *Δοκίμιο Ιστορίας του ΚΚΕ*, τόμος Α', Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1995, σ. 78 - 79

²⁸ Γ. Κορδάτος, *ο. π.*, σ. 307

²⁹ Μηνιαία Συνδικαλιστική και Τεχνική Επιθεώρηση της Π.Ε.Μ.Ε.Ν., Νοέμβρης 2001, τεύχος 651, σ. 8

³⁰ Γ. Κορδάτος, *ο. π.*, σ. 304

ήταν μηχανικοί τους οποίους γνώρισαν αργότερα και συνεργάστηκαν μαζί οι σύντροφοι Δημήτρης Κολιάρακης και Γιάννης Κουρτέσης»³¹.

Με γνώμονα την ανάγκη της πολιτικής οργάνωσης της εργατικής τάξης, στο δικό της κόμμα που θα είχε σκοπό να διεκδικήσει και να πετύχει την κατάληψη της πολιτικής εξουσίας, μια βδομάδα μετά την ίδρυση της ΓΣΕΕ ακολούθησε, στις 17 – 23 Νοέμβρη η ίδρυση του **Σοσιαλιστικού Εργατικού Κόμματος Ελλάδος (ΣΕΚΕ)**, που στη συνέχεια θα μετονομαστεί σε **Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος**.

Το πρώτο Πανελλαδικό Σοσιαλιστικό Συνέδριο έγινε στα γραφεία του Ατμομηχανουργικού Συνδέσμου “Ο Προμηθεύς” στον Πειραιά με τη συμμετοχή και ναυτεργατών αντιπροσώπων.

Όσο αφορά την συμμετοχή των ναυτεργατών, ο Στρατής Τσαμπής γράφει πως «Στηριζόμενοι σε ορισμένα περιστατικά και μαρτυρίες ηλικιωμένων συντρόφων, οδηγούμαστε στην άποψη ότι το ναυτεργατικό τμήμα του ΣΕΚΕ ήταν από τα πρώτα κομματικά τμήματα που δημιουργήθηκαν»³².

Από το 1919 το ΣΕΚΕ έχει οργανική σύνθεση με τη ΓΣΕΕ. Η ταύτιση αυτή σταματάει το 1926, στο 3ο Συνέδριο της ΓΣΕΕ «χάριν της ενότητας της εργατικής τάξης»³³. Ανεξάρτητα από αυτό, η δράση του στο συνδικαλιστικό κίνημα υπήρξε καταλυτική. Με πρωτοβουλία του ΚΚΕ γίνεται προσπάθεια ανασύστασης σωματείων και δημιουργίας νέων σε εργοστάσια και κλάδους που δεν υπάρχουν, όπως στη περίπτωση του σωματίου Λιμενεργατών Ναυπλίου.

Ταυτόχρονα, λαμβάνουν χώρα σημαντικές εξελίξεις στο ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα. Το 1919 η Ένωση Μηχανικών μετονομάστηκε σε Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικών Ατμόπλοιων και Βιομηχανικών εργοστασίων, συμπεριλαμβάνοντας έτσι και τους μηχανικούς της στεριάς.

Υπό το πρίσμα όλων αυτών των εξελίξεων, συνήλθε στον Πειραιά, στις 19 – 20 Νοεμβρίου 1920, το σύνολο των ναυτιλιακών οργανώσεων, οι οποίες προχώρησαν στην ίδρυση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ). Στο ιδρυτικό συνέδριο της ΠΝΟ δόθηκε μάχη ανάμεσα στους οπαδούς του ρεφορμισμού και τους οπαδούς της ταξικής πάλης.

Οι οπαδοί του ρεφορμισμού, με επικεφαλής τον μετέπειτα γενικό γραμματέα της ΠΝΟ Δημήτρη Παπά, εξέφραζαν τους μεγαλονοικοκυραίους – αστική τάξη, που είχαν αναδείξει τον Ελευθέριο Βενιζέλο στην εξουσία. Ο Παπάς και οι ιδεολογικοί του συνεργάτες υποστήριζαν ότι τα σωματεία έπρεπε να μείνουν μακριά από κάθε πολιτική και ήταν κατά της πάλης των

³¹ Στρατής Τσαμπής, *ο. π.*, σ. 19

³² *ο. π.*, σ. 19

³³ Γράμμα της Κ.Ε. του ΚΚΕ προς το 3ο Συνέδριο της ΓΣΕΕ.

τάξεων³⁴.

Οι οπαδοί της ταξικής πάλης, δηλαδή οι σοσιαλιστές, οι οποίοι ήταν και ισχυρότεροι, αντιπροσωπευόταν κυρίως από τούς μηχανικούς με επικεφαλής τον πρόεδρο της ΠΙΕΜΕΝ, Ι. Κοτρώνο. Υποστήριζαν τις σοσιαλιστικές αρχές, λέγοντας ότι «η εργατική τάξη, που μέλη της ήταν και οι ναυτεργάτες, είναι ιδιαίτερη τάξη και αντίπαλη της αστικής, την οποία και μάχεται.»³⁵

Τελικά, η πλειοψηφία των συνέδρων υιοθέτησε τη γραμμή της ταξικής πάλης, πέρασε στο καταστατικό μια διάταξη που αναφερόταν στην κατάργηση της εκμετάλλευσης. Η ΠΙΝΟ στη συνέχεια προσχώρησε στην ΓΣΕΕ, η οποία αποτελούσε οργανωτικό κομμάτι του ΚΚΕ. Από τα αρχεία της ΠΙΝΟ φαίνεται ότι στις συνεδριάσεις του Γενικού Συμβουλίου της ΠΙΝΟ έπαιρνε μέρος και αντιπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος, όπως και στη ΓΣΕΕ, μέχρι το 1926³⁶.

Παίρνοντας υπόψη, η ΠΙΝΟ, ότι το ελληνικό εμπορικό ναυτικό ασχολείται με διεθνείς μεταφορές, θεώρησε αναγκαία τη συνεργασία με τους ναυτεργάτες άλλων χωρών του εξωτερικού και το Γενάρη του 1921 προσχώρησε στη Διεθνή Ομοσπονδία Εργατικών Μεταφορών (ΔΟΜ)³⁷.

Η διαπάλη και οι βαθιές αντιθέσεις μεταξύ των μελών της Διοίκησης στο εσωτερικό της ΠΙΝΟ είναι χαρακτηριστικές, μεταξύ των ρεφορμιστών (με επικεφαλής το Δ. Παπά, στέλεχος του κόμματος των Φιλελευθέρων), και των εκπροσώπων του ταξικού συνδικαλιστικού κινήματος. Η δουλειά των κομμουνιστών μέσα στις οργανώσεις των ναυτεργατών ήταν κάτι παραπάνω από εντυπωσιακή. «..Δε φαίνεται οι κομμουνιστές να είχαν την πλειοψηφία μέσα στη Διοίκηση της ΠΙΝΟ. Κατόρθωναν, όμως, με τη δραστηριότητα και τις μανούβρες, να δημιουργούν πράγματα, να επηρεάζουν την κατάσταση και να εφαρμόζουν την πολιτική τους»³⁸.

Χαρακτηριστική είναι η επιστολή του Προέδρου των Θαλαμηπόλων στο Ριζοσπάστη, στις 14/07/1923 όπου αναφέρεται:

«Αγαπητέ Ριζοσπάστη,

Τυχάνων μέχρι πρότινος εξ εκείνων των εργατών οι οποίοι υποστήριζαν τα αστικά κόμματα διότι ενόμιζαν ότι ο επαγγελματικός αγών ήτο άσχετος προς τον πολιτικό αγώνα των εργατών, είμαι υποχρεωμένος να δηλώσω ότι εσχημάτησα την πεποίθησή εκ της τελευταίας εργοδοτικής επιθέσεως ότι όλα τα αστικά κόμματα ακολουθούν εχθρική πολιτική προς την εργατική τάξιν διότι αντιπροσωπεύουν συμφέροντα ξένα και εχθρικά προς αυτήν

³⁴ Κωνσταντίνος Τσουμάνης, *ο. π.*, σ. 72 - 73

³⁵ *ο. π.*, σ. 73

³⁶ Στρατής Τσαμπίς, *ο. π.*, σ. 19

³⁷ Κώστας Στεφανάτος, *ο. π.*, σ.43

³⁸ ΠΙΝΟ, *ο. π.*, σ. 22 – 28

Δηλώ ότι παύω να ακολουθώ εις το εξής το Βενιζελικόν Κόμμα, εις το οποίον ανήκω μέχρι σήμερα ιδεολογικώς και προτρέπω όλους τους εργάτας όπως ενισχύσουν και συσπειρωθούν περίξ του μόνου κόμματος των εργατών του Σοσιαλεργατικού Κομμουνιστικού Κόμματος, όπως διαβάζουν μόνον την εφημερίδα Ριζοσπάστης και μπούκοτάρουν όλες τας αστικές εφημερίδας

Οδυσ. Θεοδοσάτος, Πρόεδρος Θαλαμηπόλων»³⁹

Το 1922 – 1923, κάτω από τις πολύ δύσκολες συνθήκες ζωής των εργαζομένων και των ναυτεργατών, η ΓΣΕΕ, που καθοδηγούνταν από το ΚΚΕ, προκήρυξε πανελλαδική πολιτική απεργία. Η Κομματική Οργάνωση Ναυτεργατών του ΚΚΕ, συνέταξε έναν κατάλογο από αιτήματα, δούλεψε μέσα στους ναυτεργάτες και κατέβηκαν στην απεργία τα σωματεία των μηχανικών και των ναυτοθερμαστών, τα υπόλοιπα έμειναν αδρανή κάτω από την πίεση της εργοδοτικής ΠΝΟ. Τα κυριότερα αιτήματα αφορούσαν στους μισθούς, στην αντιμετώπιση της ανεργίας και στις συνθήκες ζωής των ναυτεργατών στα πλοία.

Η κυβέρνηση Γονατά, προκειμένου να αντιμετωπίσει την οξυμένη εργατική – λαϊκή δυσαρέσκεια και να καταπνίξει την απεργία της ΓΣΕΕ τον Αύγουστο του 1923, έθεσε σε εφαρμογή τις διατάξεις του νόμου ΔΞΘ΄ του 1912, «Περί αποκαταστάσεως πολιορκίας»⁴⁰.

Η διασπαστικές ενέργειες της ΠΝΟ, είχαν σαν αποτέλεσμα με τη στάση τους, να διευκολύνουν το χτύπημα της συγκέντρωσης από τη χωροφυλακή και το στρατό απέναντι στους απεργούς συγκεντρωμένους στο Πασαλιμάνι τον Αύγουστο του 1923.

Η πρωτοφανής για τα ελληνικά χρονικά χρήση του στρατού για την κατάπνιξη συγκέντρωσης απεργών είχε ως αποτέλεσμα να σκοτωθούν 11 απεργοί εργάτες, μεταξύ αυτών και δύο ναυτεργάτες. Πρόκειται για τους θερμαστές Χαράλαμπο Αντωνιάδη και Κώστα Γαζή. Ακόμα, υπήρξαν εκατοντάδες τραυματισμοί, συλλήψεις, ακόμα και εξορίες των ηγετικών στελεχών. Μετά το πέρας της απεργίας, τα γραφεία της Ένωσης Θερμαστών “Ο Στέφενσων” καταστράφηκαν.

Μετά το δημοψήφισμα του 1924 και την κατάργηση της μοναρχίας, χορηγήθηκε αμνηστία, αποφυλακίστηκαν και επέστρεψαν από την εξορία πολλοί συνδικαλιστές.

Μέσα στον ίδιο χρόνο κηρύσσεται νέα απεργία στη φορτηγό ναυτιλία, μια απεργία που κράτησε 20 μέρες. Στην απεργία αυτή συμπαρασύρεται αναγκαστικά και συμμετέχει και η ΠΝΟ, και η απεργία λύνεται με επιτυχία. Οι ναυτεργάτες μπορεί να μην κέρδισαν το σύνολο των διεκδικήσεών τους, αλλά κατέκτησαν βασικά αιτήματα, όπως την αύξηση των αποδοχών τους

³⁹ Ριζοσπάστης, 14/07/1923

⁴⁰ Κωνσταντίνος Τσουμάνης, ο. π., σ. 75

κατά 50%. Ακόμα και τότε, η διοίκηση της ΠΝΟ προσπαθούσε να συκοφαντήσει τον αγώνα των ναυτεργατών κατηγορώντας το ΚΚΕ ότι πρόδωσε την απεργία προκειμένου να δικαιωθούν οι δογματικές του θέσεις.

Κατά την περίοδο που ακολούθησε, παραμονές της δικτατορίας του Πάγκαλου, η προσπάθεια οργάνωσης των ναυτεργατών και οι αγώνες για καλύτερες συνθήκες δουλειάς είναι στην ημερήσια διάταξη. Αποτέλεσμα όλων αυτών των αγώνων ήταν: το 1925 η δημιουργία του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας Ναυτών (ΚΑΑΝ), το 1926, του Οίκου του Ναύτη (ΟΝ), του Γραφείου Ευρέσεως Εργασίας (ΓΕΝΕ) και τον ίδιο χρόνο υπογράφηκε Συλλογική Σύμβαση (ΣΣ) με το ανώτερο μισθολόγιο που είχαν πετύχει οι ναυτεργάτες.

Στο πλαίσιο αυτών των εξελίξεων, σε συνθήκες ανόδου του συνδικαλιστικού κινήματος, ο κρατικός παρεμβατισμός δεν έμεινε αμέτοχος. Για να ανατραπεί ο συσχετισμός των δυνάμεων υπέρ των ρεφορμιστικών συνδικάτων στο 3ο Συνέδριο της ΓΣΕΕ το 1926, η Δικτατορία του Πάγκαλου επενέβη, συλλαμβάνοντας 110 αριστερούς συνέδρους τους οποίους και κράτησε φυλακισμένους σε ένα πλοίο στον Πειραιά μέχρι τη λήξη των εργασιών του Συνεδρίου. Αποτέλεσμα ήταν η επικράτηση των ρεφορμιστών με 179 ψήφους, έναντι 168 της αριστερής παράταξης.

Με βάση το συσχετισμό που διαμόρφωσαν οι ρεφορμιστές, η ΓΣΕΕ αποχώρησε από την “Κόκκινη Διεθνή των Συνδικάτων” και προσχώρησε στην “Συνδικαλιστική Διεθνή του Άμστερνταμ” (Σοσιαλδημοκράτες)⁴¹.

Η παρέμβαση και τελικά η διάσπαση στο συνδικαλιστικό κίνημα κορυφώνεται λίγο αργότερα, στο 4ο Συνέδριο της ΓΣΕΕ, το 1928. Οι ρεφορμιστές πετυχαίνουν πλαστή πλειοψηφία με τον αποκλεισμό των 213 από τους 443 συνολικά αντιπροσώπων⁴².

Η νέα διοίκηση της ΓΣΕΕ, προχώρησε σε μαζική διαγραφή των αριστερών συνδικάτων και σωματείων που είχε στους κόλπους της. Αντίστοιχα, η κατάσταση αυτή είχε αντίκτυπο και στο ναυτεργατικό κλάδο. Από την ΠΝΟ αποχώρησαν μια σειρά σωματεία όπως της Ένωσης Μηχανικών, Ναυτεργατών Μαγείρων, Ναυτοπλοιάρχων και του Συλλόγου Ραδιο – Τηλεγραφητών.

Με απόφαση του ΚΚΕ, για να αντιμετωπισθεί αυτή η κατάσταση, οι αποκλεισθέντες από το 4ο Συνέδριο της ΓΣΕΕ οργάνωσαν προσχώρησαν στην ίδρυση της Ενωτικής ΓΣΕΕ, η οποία ανέλαβε να παίζει καθοδηγητικό και συσπειρωτικό ρόλο στους αγώνες της εργατικής τάξης της εποχής. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε, *«ότι το 1933 πάνω από τους μισούς εργάτες που κινητοποιήθηκαν και πάνω από τα 2/3 των απεργιακών κινητοποιήσεων που πραγματοποιήθηκαν,*

⁴¹ ΠΕΜΕΝ, ο. π., σ. 49

⁴² Κ.Ε. του ΚΚΕ, *Σύντομη Ιστορία του ΚΚΕ, 1918 – 1949 - σχέδιο*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1988, σ. 71

καθοδηγούνταν από τις δυνάμεις της Ενωτικής ΓΣΕΕ»⁴³.

Στον κλάδο των ναυτεργατών, ορισμένα από τα σωματεία που αποχώρησαν από τη ΠΝΟ, όπως αυτό των ναυτομαγείρων και των ραδιο – τηλεγραφητών προχώρησαν στην ίδρυση ξεχωριστής ναυτεργατικής οργάνωσης το 1927, της Ναυτεργατικής Ένωσης Πειραιά. Η ΝΕΠ «δεχόταν μέλη της απ' όλους, από πλοίαρχο μέχρι καρβουνιάρη»⁴⁴.

Η ΝΕΠ συνέβαλε καθοριστικά στην συσπείρωση των ναυτεργατών των φορτηγών πλοίων, που σύντομα πύκνωσαν τις γραμμές της, ενώ καθιέρωσε ως οργανωτική της μονάδα τις «επιτροπές καραβιών».

Για τη δράση αυτών των επιτροπών, ο Δ. Λιβιεράτος γράφει: «Είναι μια κατάσταση, ένα βήμα, που σχεδόν καμιά άλλη ναυτιλία δεν το κατάφερε. Οι Έλληνες ναυτεργάτες αρχίζουν να βρίσκονται στην πρωτοπορία των αγώνων. Οι επιτροπές φρόντιζαν για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας, της τροφοδοσίας, των σχέσεων μεταξύ των εργαζομένων, για τους μισθούς κλπ. Μόλις το καράβι έπιανε σε ένα λιμάνι, έρχονταν σ' επαφή με τις επιτροπές άλλων ελληνικών καραβιών που βρίσκονταν εκεί. Έκαναν κοινές συνελεύσεις και μετέδιδαν την πείρα τους. Έτσι, κάθε επιτυχία σε ένα καράβι, εκτός της μεταδόσεως της από τον ασύρματο και τα γράμματα, γίνονταν άμεσα γνωστή με τις τοπικές συνελεύσεις»⁴⁵.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι την περίοδο εκείνη δεν υπήρχε ομοιογένεια στις συνθήκες δουλειάς, στα ζητήματα της τροφής και του μισθού μέσα στα ελληνικά καράβια. Παρατηρείται μια μεγάλη διαφορά από καράβι σε καράβι, και αυτό οφείλεται στο βαθμό οργάνωσης του πληρώματος.

Το κύρος της ΝΕΠ, αλλά και η έκταση της δουλειάς της συνεχώς μεγαλώνει. Έτσι, το 1928 μετονομάστηκε σε Ναυτεργατική Ένωση Ελλάδας (ΝΕΕ), έχοντας πανελλαδική δραστηριότητα. Γίνεται μέλος του Ενωτικού Συνδικαλιστικού Κέντρου Πειραιώς, το οποίο συμμετέχει στο ιδρυτικό Συνέδριο της Ενωτικής ΓΣΕΕ το 1929 με τρεις αντιπροσώπους, ένας εξ' αυτών, ο Φραγκόπουλος, ναυτεργάτης. Ο Φραγκόπουλος συμμετέχει και στη 10μελή Εκτελεστική Επιτροπή της Ενωτικής ΓΣΕΕ.

Αν και στην αρχή η δύναμή της περιορίζεται στα κατώτερα πληρώματα, μέλη της ΝΕΕ γίνονται, λίγο αργότερα, και οι μηχανικοί το 1930 και στη συνέχεια οι κλάδοι των ασυρματιστών και των ναυτίλων, αλλά και άλλοι ναυτεργάτες οργανώνονται στην ΝΕΕ, χωρίς να έχουν εγκαταλείψει τα σωματεία τους που ανήκαν στην ΠΝΟ, αλλά αντίθετα, μετέφεραν σε αυτά την γραμμή της Ναυτεργατικής Ένωσης Ελλάδας. Η ΠΙΕΜΕΝ εισχωρεί στις γραμμές της ΝΕΕ μετά

⁴³ ΠΙΕΜΕΝ, ο. π., σ. 49

⁴⁴ Αντώνης Αμπατιέλος, ο. π., σ. 27

⁴⁵ Δημήτρης Λιβιεράτος, Τα Συνέδρια της ΓΣΕΕ, Προσκήνιο, Αθήνα, 1997, σ. 155

από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης το Μάρτιο του 1930⁴⁶.

Η ΝΕΕ, διέθετε αντιπροσώπους σε μια σειρά κεντρικά λιμάνια της Ευρώπης, όπως στη Μασσαλία, το Ρότερνταμ, την Αμβέρσα, κ. α. Ακόμα, υπήρχε πολύ καλή οργάνωση και σε διεθνή λιμάνια όπως στο Μπουένος Άιρες, Ροσάριο, Βίλα Κοντουσιόν, κ. α., την οποία ανέλαβαν εθελοντές ξέμπαρκοι ναυτεργάτες. Στα λιμάνια αυτά οργανώνονταν γενικές συγκεντρώσεις πληρωμάτων κατά λιμάνι, έξω στο ύπαιθρο, με τη δικαιολογία διοργάνωσης εκδρομών, και μελετούσαν τα ζητήματά τους. Στα παραπάνω λιμάνια επανειλημμένα ξεσπούσαν τοπικές απεργίες караβιών που κατέληγαν σε νίκη. Βασικό αίτημα των απεργιών αυτών ήταν η ανατροπή του μισθολογίου πείνας που είχε υπογράψει η ΠΝΟ με τους εφοπλιστές την περίοδο της οικονομικής κρίσης.

Οι εφοπλιστές σ' όλες αυτές τις χώρες είχαν «συμμάχους» τα προξενία της Ελλάδας, σύμφωνα με μεγάλο αφιέρωμα του «Ριζοσπάστη» που δημοσιεύτηκε σε συνέχειες στα 1931. Σ' ένα απ' τα άρθρα, έγραφε χαρακτηριστικά η εφημερίδα: *«Τι μέτρα παίρνουν λοιπόν αυτά (σ.σ. τα προξενία) στα διάφορα λιμάνια του εξωτερικού για τους ανέργους και τους εργαζόμενους ναυτεργάτες. Απολύτως τίποτε. Κινούνται και ενδιαφέρονται μόνο και εφ' όσο πρόκειται να εξυπηρετήσουν τους πλοιάρχους, τους εφοπλιστές με τους οποίους βρίσκονται σε στενότητες όλοι τους οικονομικές σχέσεις.»*⁴⁷

Σ' αυτή του τη καμπάνια, ο «Ριζοσπάστης» δημοσίευσε και την επιστολή ενός φυλακισμένου ναυτεργάτη, που επιβεβαιώνει όσα γράφονται παραπάνω: *«(...) Το 1926 ήμουν αρχιθερμαστής στο καράβι «Ιρις» του εφοπλιστού Χατζηλιά. Ο μιστός μου ελάχιστος: μόλις 1600 δρχ. τον μήνα. Όταν στην Κωνσταντινούπολη μας έκανε μισθοδοσία ο καπετάνιος αρνήθηκε να μου πληρώσει για τις 120 υπερωρίες που είχα δουλέψει σε διάφορα λιμάνια. Ακριβώς, γιατί διαμαρτυρήθηκα για την ολοφάνερη κλεψιά μόλις φτάσαμε στο Μπραϊλα της Ρουμανίας με απόλυσε. Δεν είχα παρά μόνον 300 δραχμές στην τσέπη μου. Τράβηξα λοιπόν για το προξενείο για να διαμαρτυρηθώ. Να σε δυο λόγια η απάντηση του πρόξενου: “Εμένα δεν μ' ενδιαφέρουν αυτά. Εσάς τα παλιοτόμαρα θα σας κάνω να γυρίζετε αλήτες στο δρόμο!” και διέταξε τους λακέδες του και μ' έβγαλαν έξω με σπρωξιάς. Η στάση αυτή του προξένου με την ξετσίπωτη υποστήριξη του πλοιάρχου δεν μπορούσε παρά να με κάνει να πεισθώ τότες πέρα για πέρα για τον αντεργατικό ρόλο των προξενιών. Οι ναυτεργάτες δεν μπορούν να περιμένουν προστασία απ' τους προξένους της πλουτοκρατίας. (...)»*⁴⁸

Παρά τις διώξεις, οι ναυτεργάτες έχουν κατακτήσεις. «Τριάντα εζ ναυτεργάτες, ανάμεσά τους και οι κομμουνιστές Θ. Ρέγγος, Κ. Αρφανής, Σπ. Γεωργάτος, Γ. Γερμανός, Γ.

⁴⁶ Πρακτικά Γενικής Συνελεύσεως ΠΕΜΕΝ, Μάρτιος 1930, Αρχείο ΠΕΜΕΝ

⁴⁷ Ριζοσπάστης, 16.3.1931, σ. 1

⁴⁸ Ο. π.

Διαμαντόπουλος, και άλλοι, συνελήφθησαν και μεταφέρθηκαν για να δικαστούν καταδικαστούν, στην Ελλάδα. Άλλοι 100 περίπου φυλακίστηκαν στα λιμάνια της Αργεντινής. Ανάμεσά τους οι: Κουλούμας, Γιάννης Κουρτέσης, Γαλάνης, Ποδαράς, Λάμπρου, Πουργιέζης και οι γραμματείς του τμήματος της ΝΕΕ Αργεντινής, Γ. Καλαϊτζής και Σταυριανός. Παρά τις διώξεις, οι εφοπλιστές αναγκάστηκαν να υποχωρήσουν και οι ναυτεργάτες πέτυχαν αύξηση του μισθολογίου τους, βελτίωση της τροφοδοσίας τους και την καθιέρωση επιδόματος 15% στα δεξαμενόπλοια»⁴⁹.

Η ΝΕΕ, που ήταν πια αναγνωρισμένο σωματείο, επεξεργαζόταν και προέβαλε τα αιτήματά της στις αρχές και τους εφοπλιστές. Οι τελευταίοι προτιμούσαν να συνεργάζονται με την ΠΝΟ, που εξυπηρετούσε και τα συμφέροντά τους. Το κύρος και η δυναμική της ΝΕΕ συνεχώς μεγάλωνε και στον αντίποδα η ΠΝΟ όλο και ξέφτιζε στον ναυτεργατικό κόσμο. Αποτέλεσμα όλης αυτής της δράσης της ΝΕΕ ήταν να εξαπολύσουν σε βάρος της άγρια καταστολή με επιδρομές και βανδαλισμούς στα γραφεία της, με διώξεις, συλλήψεις, εκτοπίσεις και απολύσεις μελών και στελεχών της. Κορύφωση της καταστολής αποτελεί το Ιδιώνυμο αδίκημα που θέσπισε η κυβέρνηση Βενιζέλου, επ' αφορμή του οποίου, η καταστολή σε βάρος του εργατικού – λαϊκού κινήματος και του Κομμουνιστικού Κόμματος παίρνει ανεξέλεγκτες διαστάσεις.

Παρόλο που η ΝΕΕ ήταν νόμιμο σωματείο, στην πραγματικότητα δούλευε στην παρανομία. Γράφει ο Αντώνης Αμπατιέλος: «Θυμάμαι, επιδρομές της ασφάλειας στα κατ' ευφημισμόν γραφεία, στο στενό του Αγίου Σπυρίδωνα στον Πειραιά, στο περίφημο “Γιαχνί Σοκάκι”, σπάσιμο της φτωχής επίπλωσης του, βούτηγμα κάθε γραμμένου χαρτιού και φόρτωμα τους σε αυτοκίνητα μαζί με τους συλληφθέντες, 5 – 6 κάθε φορά, και γραμμή στα κρατητήρια που άρχιζε το πάνω χέρι – κάτω χέρι! Θυμάμαι πως σε μια τέτοια επιδρομή στο Ενωτικό Εργατικό κέντρο, στην οδό Φίλωνος στον Πειραιά, βρήκαν και πήραν μαζί τους τα μητρώα της ΝΕΕ».⁵⁰

Άλλο ένα ενδεικτικό παράδειγμα που αποτυπώνει χαρακτηριστικά τις συνθήκες που δούλευε η ΝΕΕ, μας δίνει ο Κώστας Στεφανάτος, στέλεχος του Ναυτεργατικού κινήματος της εποχής. «Η τρομοκρατία δεν λυγίζει το Ναυτεργατικό κόσμο, που τρέχει να εκφράσει την αγανάκτησή του σε συγκεντρώσεις διαμαρτυρίες, που οργανώνει η ΝΕΕ στον κινηματογράφο “ΦΩΣ”. Ήταν τότε η μόνη αίθουσα που μας δινόταν για συγκεντρώσεις, αψηφώντας ο ιδιοκτήτης της, τις συστάσεις, και τις απειλές ακόμα της Ασφάλειας, να μη χορηγείται αίθουσα για συγκεντρώσεις στην ΝΕΕ προς πρόληψιν ταραχών!»⁵¹

Κάνοντας έναν απολογισμό του νέου αυτού νόμου, ο Ριζοσπάστης γραφεί πως τον πρώτο κιόλας χρόνο εφαρμογής του νόμου αυτού υπήρξαν 1.495 συλλήψεις, 554 καταδίκες που

⁴⁹ Εισήγηση του Γραφείου της Κ. Ο. Ναυτεργατών του Κ.Κ.Ε., Αρχείο Κ. Ο. Ναυτεργατών του Κ.Κ.Ε.

⁵⁰ Αντώνης Αμπατιέλος, ο. π. σ. 32

⁵¹ Κώστας Στεφανάτος, ο. π., σ. 50

αναλογούσαν σε 2.532 χρόνια φυλάκισης, 125 καταδίκες που αναλογούσαν σε 237 μήνες εξορία, 265 τραυματισμοί, 3 δολοφονίες εργατών και 107 επιθέσεις σε σωματεία⁵².

Η απάντηση του Βενιζέλου σε μια επιτροπή δημοσίων υπαλλήλων που κατέθεσε διαμαρτυρία για τις διώξεις ήταν χαρακτηριστική: *«Τι την θέλετε την Συνομοσπονδία, μια οργάνωση 40.000 εργατών; Είναι επικίνδυνη. Θα διατηρήσω τις Ομοσπονδίες... αν όμως παρεκτραπούν θα προχωρήσουμε ακόμα και στη διάλυσή τους»*⁵³.

Η Ναυτεργατική Ένωση Ελλάδας απετέλεσε το αποκούμπι χιλιάδων Ελλήνων ναυτεργατών στον αγώνα τους για το μεροκάματο, το ψωμί, την ίδια τους τη ζωή πολλές φορές. Απετέλεσε το ορμητήριο σκληρών ταξικών συγκρούσεων του ταξικού ναυτεργατικού κινήματος από τη μια και των εφοπλιστών, μαζί με το κράτος τους από την άλλη. Έτσι, οι ναυτεργάτες στην περίοδο της μεγάλης οικονομικής κρίσης 1929 – 1931, βρέθηκαν με μια οργάνωση, η οποία, κάτω από την καθοδήγηση της Κ. Ο. Ναυτεργατών του ΚΚΕ, ήταν ιδιαίτερα μαχητική και πάλευε για την προστασία των κατακτήσεών τους από την επιδρομή του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

⁵² Ριζοσπάστης, 26/03/1930

⁵³ ΠΕΜΕΝ, ο. π., σ. 51

Το Ναυτεργατικό κίνημα από την κρίση του 1929 – 1931 έως την 4η Αυγούστου του 1936

Το 1929 ξεσπάει η χρηματιστηριακή κρίση στις ΗΠΑ που γρήγορα εξαπλώνεται και σε άλλες χώρες παίρνοντας διαστάσεις διεθνούς καπιταλιστικής οικονομικής κρίσης, με εκατομμύρια ανέργων παγκοσμίως. Η κρίση αυτή είχε μεγάλη επίδραση και στο τομέα της ναυτιλίας και των μεταφορών. Η κρίση αυτή οδήγησε τους Έλληνες ναυτεργάτες στην εξαθλίωση. Ο μισθός του ναύτη πέφτει στις 4 λίρες. Χιλιάδες οι άνεργοι ναυτεργάτες που πλημμυρίζουν τους δρόμους του Πειραιά. Πολλά τα καράβια που μένουν δεμένα στο λιμάνι του Πειραιά. Η κατάσταση γίνεται ιδιαίτερα εκρηκτική.

Έχοντας ζήσει τις συνέπειες της κρίσης αυτής ο Κ. Στεφανάτος αφηγείται: *«Το πέσιμο των ναύλων οι εφοπλιστές πάνε να το ρίξουν εξολοκλήρου στις πλάτες των ναυτεργατών. Αυτοί εννοούν να μη πέσουν κάτω από τα κέρδη τους. Αρχίζουν, όπου βρίσκουν έδαφος, τις περικοπές, τα κοψίματα στο φαΐ, στο μισθό, στη σύνθεση του πληρώματος. Φορτώνουν το ναυτεργάτη με περισσότερες ώρες δουλειάς. Δένουν καράβια στο Ρότερνταμ, Αμβέρσα και σε άλλα λιμάνια της Ευρώπης και σε όπια καράβια λείπει η οργάνωση καταφέρνουν να κρατούν πληρώματα με εξευτελιστικούς μισθούς. Τα οργανωμένα καράβια αντιστέκονται, παλεύουν. Όσα φτάνουν στο Πειραιά, μπαγλαρώνουν και απολύουν το πλήρωμα από τα Φαναράκια. Οι δρόμοι του Πειραιά έχουν γεμίσει από άνεργους ναυτικούς που μάταια περιμένουν μπάρκο. Και όταν τύχει κάποιο μπάρκο, τρέχουν ασυνδικάλιστοι ναυτικοί να μπαρκάρουν ακριβοπληρώνοντας το χαράτσι της μεσιτείας και της δουλεμπορίας... Δεν υπάρχει και δεν λειτουργεί “Γραφείο Ναυτικής Εργασίας”, που να καθορίζει μια κάποια σειρά μπάρκου... και ενώ ένας ολόκληρος ναυτεργατικός κόσμος, κύριος συντελεστής του πλουτισμού των εφοπλιστών, κινδυνεύει να πεθάνει από τη πείνα, τόσο οι εφοπλιστές όσο και το κράτος παραμένουν ασυγκίνητοι μπροστά στο δράμα αυτό, χωρίς να παίρνεται καμιά πρόνοια για να κρατηθούν στη ζωή...και όμως υπήρχαν αρκετοί πόροι στο ΝΑΤ, αρκετά αποθέματα των ίδιων των ναυτεργατών που μπορούσαν να διατεθούν για την ανακούφιση*

των ανέργων»⁵⁴.

Όπως αναφέρει και η Τζ. Χαρλαύτη, ήταν «η δυνατότητα μείωσης του κόστους λειτουργίας των πλοίων» στην οποία οφειλόταν «η ανταγωνιστικότητα και τελικά η επικράτηση των ελληνικών πλοίων σε μεγάλο ποσοστό της αγοράς των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, κατά την περίοδο αυτή». Με άλλα λόγια, στη μείωση των μισθών και στη χειροτέρευση των συνθηκών δουλειάς των ναυτεργατών στηρίχθηκε το εφοπλιστικό κεφάλαιο, όχι μόνο για να “αντεπεξέλθει” στη διεθνή κρίση, αλλά και για να βγει κερδισμένο, αφού απεδείχθη “ανταγωνιστικό” των “αντιπάλων” του (ενδεικτικά αναφέρουμε ότι οι μισθοί στα ελληνικά καράβια μειώθηκαν από 7 λίρες Αγγλίας το 1928 σε μόλις 4 το 1932)»⁵⁵.

Αποτέλεσμα όλης αυτής της κατάστασης, και κάτω από την πίεση της ΝΕΕ και της έντονης δραστηριότητας της Κ.Ο. Ναυτεργατών του ΚΚΕ, η ηγεσία της ΠΝΟ αναγκάζεται να καλέσει, στις 30 Ιουνίου του 1932, σε πανναυτική συγκέντρωση στο Δημοτικό Θέατρο του Πειραιά. Η μεγάλη ναυτεργατική συγκέντρωση έφτασε τις 5.000 κόσμου.⁵⁶

Αρχικά στο βήμα της συγκέντρωσης ανέβηκαν οι ηγέτες της ΠΝΟ, οι οποίοι “αφού θρήνησαν” για την κατάσταση των ναυτεργατών διάβασαν υπόμνημα για να το εγκρίνει η συγκέντρωση και να σταλεί στο υπουργείο. Μια γενική δυσφορία παρατηρήθηκε στους συγκεντρωμένους και ακούστηκε μυριόστομη η φωνή: “Όχι, φτάνουν τα υπομνήματα που τα πετάνε στον κάλαθο των αχρήστων”. Ακολούθως, στο βήμα ανέβηκε ο Γραμματέας της ΝΕΕ Θανάσης Καμπούρογλου, που γίνεται δεκτός με ενθουσιασμό από τους συγκεντρωμένους.

«Ο αγώνας αυτός, συνάδελφοι, σήμερα παίρνει τη μορφή ενός αγώνα ζωής και θανάτου. Θα αφήσουμε τα παιδιά μας να πεθάνουν από την πείνα; Προτείνω, να ανέβουμε έτσι όπως είμαστε ενωμένοι στο υπουργείο στην Αθήνα και με τον όγκο μας επιβλητικά να διεκδικήσουμε τα δίκια μας... Όλοι πάνω, άνοδο στην Αθήνα... στο υπουργείο... εμπρός...»⁵⁷ Η πρόταση αυτή έγινε δεκτή με ενθουσιασμό απ’ τους συγκεντρωμένους ναυτεργάτες. Έγραψε χαρακτηριστικά ο «Ριζοσπάστης»: «Σηκώθηκαν όλοι και με ζωηρές εκδηλώσεις ξεχύθηκαν στους δρόμους. Οι εργάτες, διαδηλώνοντας, τράβηξαν την λεωφόρο Σωκράτους ανεβαίνοντας στην Αθήνα. Στη θέα τους οι εργάτες συγκεντρώθηκαν στα πεζοδρόμια και εκδηλώνονταν με συμπάθεια γι’ αυτούς. Οι ναυτεργάτες απ’ την άλλη μεριά αποτελούσαν μια συμπαγή μάζα. Ξεσπούδαν σε αποδοκιμασίες ενάντια στην κυβέρνηση, οι φωνές “πεινάμε, θέλουμε ψωμί” κυριαρχούσαν απ’ τη μια άκρη ως την άλλη.»⁵⁸

Η Κ.Ο. Ναυτεργατών του ΚΚΕ, είχε προετοιμασμένο και το σχέδιο της πορείας. Ο Κώστας

⁵⁴ Κώστας Στεφανάτος, ο. π., σ. 51

⁵⁵ Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, Νεφέλη, 2001, σ. 376

⁵⁶ Σύμφωνα με άλλη πηγή (*Ριζοσπάστης*, 1.7.1932), η συγκέντρωση αριθμούσε πάνω από 2000 άτομα.

⁵⁷ Στρατής Τσαμπίς, ο. π., σ. 32

⁵⁸ *Ριζοσπάστης*, 1.7.1932. σ. 4

Στεφανάτος, εκπρόσωπος των Ραδιοτηλεγραφητών, στέλεχος της NEE, και πρωτοπόρος σε αυτή τη συγκέντρωση περιγράφει: «*Κείνο, που δεν πρόλαβε, να κάμει η Ασφάλεια Πειραιά, να μας χτυπήσει, γιατί δεν περίμενε τέτοιο σύνθημα για άνοδο, ανέλαβε να το εκτελέσει η Ασφάλεια της Αθήνας, όπου στο Γκάζι μας επιτέθηκε βάνανσα με τα κλόμπς, για να μας διαλύσει. Τραυμάτισε αρκετούς και προβήκε σε συλλήψεις. Μα, εμείς έχοντας από πριν το σχέδιό μας κατορθώσαμε περί τις 3.000 ναυτεργάτες από διάφορες παρόδους και λοξοδρομήσεις, να φτάσουμε στο Υπουργείο...Επιτροπή, που βγήκε από τη συγκέντρωση... έγινε δεκτή από τον Υπουργό... και έθεσε υπόψη τα ζητήματα των ναυτεργατών... Ορισμένα από τα βασικά αιτήματα που πετύχαμε τη λύση τους ήταν: η λειτουργία συσσιτίων για τους άνεργους, η εξασφάλιση στέγης των ανέργων, προστασία του “Οίκου του Ναύτου”, και η λειτουργία Γραφείου Ναυτικής Εργασίας».⁵⁹*

Η ιστορική αυτή άνοδος, πορεία πείνας, όπως την ονόμασαν, αποτέλεσε σταθμό στην ανάπτυξη του ναυτεργατικού κινήματος, ειδικότερα σε μια περίοδο βαθιάς, παγκόσμιας καπιταλιστικής οικονομικής κρίσης. Η πορεία και τα αποτελέσματά της αναπτέρωσαν το ηθικό των ναυτεργατών, επηρέασαν θετικά στην ανάπτυξη αγώνων στα καράβια, τόσο στην Ελλάδα αλλά και το εξωτερικό.

Με το πέρασμα της κρίσης, και το άνοιγμα νέων αγορών, αρχίζει μια νέα περίοδος κερδοφορίας των καπιταλιστών. Το ίδιο συνέβη και με τους Έλληνες εφοπλιστές. Κατά την περίοδο της κρίσης προέβησαν στην πώληση των πιο παλιών καραβιών και στην συνέχεια στην αθρόα αγορά νέων καραβιών. Την περίοδο αυτή, οι εφοπλιστές, για να πετύχουν το μέγιστο δυνατό κέρδος, ανακαλύπτουν την “ξένη σημαία”, και προσφεύγουν σε αυτή σαν ποιο κερδοφόρα. Πρόκειται για την σημαία της “ασυδοσίας”, όπως την ονόμασαν τότε οι ναυτεργάτες, όπου φτάνει μέχρι τις μέρες μας.

Μέχρι και το τέλος της κρίσης, οι εφοπλιστές εμμένουν στο μισθολόγιο πείνας των 4 λιρών, και υπογράφουν αντίστοιχη Συλλογική Σύμβαση, το 1933, με την ΠΝΟ. Η Κ.Ο. Ναυτεργατών του ΚΚΕ καταγγέλλει τη σύμβαση και καλεί τους κομμουνιστές να οργανώσουν την πάλη των ναυτεργατών και να την ανατρέψουν. Η Ναυτεργατική Ένωση, κάτω από αυτές τις συνθήκες, οργανώνει απεργιακό αγώνα στην ποντοπόρο ναυτιλία, ξεκινώντας από το λιμάνι του Ρότερνταμ, και στη συνέχεια στα λιμάνια Αμβέρσας, Μασσαλίας και Αργεντίνας, ακόμα και στην Άπω Ανατολή που προσεγγίζουν ελληνικά πλοία. Τα αιτήματα των απεργών είναι η ακύρωση του μισθολογίου πείνας, η βελτίωση της τροφοδοσίας, η παροχή προγεύματος, η εφαρμογή της σύνθεσης και η καθιέρωση του δώρου. Παρά την επιτυχία της απεργίας, πρέπει να σημειώσουμε πως υπήρξαν αρκετές συλλήψεις και διωγμοί. Όπως μας πληροφορεί ο Κ. Στεφανάτος «στην Ολλανδία αστυνομική δύναμη, που ήρθε σε συνεργασία με τις τοπικές αρχές,

⁵⁹ Κώστας Στεφανάτος, *ο. π.*, σ. 54 – 55

προβήκε στη σύλληψη και μεταφορά στην Ελλάδα μελών και στελεχών της Ν.Ε. (...) που παραπέμφθηκαν σε δίκες με διάφορες κατηγορίες... μόνο στο Ρότερνταμ »⁶⁰.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου που μεσολαβεί μέχρι και την εγκαθίδρυση της δικτατορίας του Μεταξά το 1936, γίνονται σοβαρές προσπάθειες για την πραγματοποίηση της ενότητας του συνδικαλιστικού κινήματος γενικότερα και του ναυτεργατικού ειδικότερα.

Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας πραγματοποιήθηκε στις 31/5/1936 πανναυτική συνδιάσκεψη, η οποία όμως κατέληξε σε αδιέξοδο. Η ηγεσία της ΠΝΟ, με μια «επιδέξια ενέργεια, που εξουδετέρωσε την κομμουνιστική διείσδυση», ακύρωσε προηγούμενη απόφαση της πλειοψηφίας των αντιπροσώπων για συμμετοχή και της ΝΕΕ στη συνδιάσκεψη. Η επιδέξια ενέργεια αυτή είχε ως εξής: «Κατά της ληφθείσης αποφάσεως υπεβλήθη ένσταση με το αιτιολογικό ότι πολλοί από τους μετέχοντες δεν ήταν μέλη των ΔΣ των οργανώσεων και κατά συνέπεια δεν είχαν δικαίωμα να παραστούν.»⁶¹

Η ενότητα του ναυτεργατικού κινήματος καθυστέρησε λοιπόν για μερικά χρόνια ακόμα, για να πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, μέσα στα πλαίσια και υπό τη καθοδήγηση της ΟΕΝΟ.

⁶⁰ Κώστας Στεφανάτος, *ο. π.*, σ. 57

⁶¹ ΠΝΟ, *ο. π.*, σ. 20

Ο ναυτεργατικός κόσμος στην Μεταξική δικτατορία και τον Ισπανικό εμφύλιο πόλεμο

Στα μέσα της δεκαετίας του '30, η τεράστια άνοδος του απεργιακού κινήματος και η ταυτόχρονη άνοδος του φασισμού, σε συνδυασμό με τις πολεμικές προετοιμασίες της άρχουσας τάξης, επέβαλαν στην εργατική τάξη την ανάγκη συνένωσης των δυνάμεων της για την απόκρουση των κινδύνων που απειλούσαν το λαό. Ωστόσο οι μάζες ακολουθούσαν την Ενωτική ΓΣΕΕ και απομόνωναν τους εργατοπατέρες της ΓΣΕΕ.

Στον πολιτικό χώρο είχε δημιουργηθεί το Παλλαϊκό Μέτωπο που έκλεισε συμφωνία στις 19/02/1936 με το κόμμα των Φιλελευθέρων για την παλλαϊκή πάλη κατά του κινδύνου της φασιστικής δικτατορίας, πράγμα το οποίο θα αναιρεθεί στη συνέχεια, δίνοντας τη δυνατότητα στον Ι. Μεταξά και το Παλάτι στις 4 Αυγούστου να κηρύξει το στρατιωτικό νόμο με την στήριξη του αστικού πολιτικού κόσμου της εποχής.

Το καθεστώς της 4^{ης} Αυγούστου στράφηκε με ιδιαίτερη μανία ενάντια στο εργατικό κίνημα, στα εργατικά συνδικάτα. Έτσι, πολλά συνδικάτα, μεταξύ αυτών και η ΝΕΕ, βγαίνουν εκτός νόμου.

Η αντίδραση φτάνει στο αποκορύφωμά της με την εγκαθίδρυση του φασιστικού καθεστώτος του Μεταξά, μόλις λίγους μήνες μετά την δημιουργία Ενιαίου Αντιφασιστικού Μετώπου. Η Ολομέλεια της ΚΕ του ΚΚΕ αναφέρει τον Μάρτη του 1939 για τον αντίκτυπο της Δικτατορίας στο συνδικαλιστικό κίνημα: «Τα εργατικά συνδικάτα, οι αγροτικοί συνεταιρισμοί και όλες οι λαϊκές οργανώσεις που δεν απαγορεύτηκαν, κρατικοποιήθηκαν με τη βία και στη διοίκησή τους διορίζονται εξαγορασμένοι πράκτορες της δικτατορίας που χειροκροτούν τα έργα της και προδίδουν τα συμφέροντα των λαϊκών μαζών. Όλα τα εκλεγμένα όργανα των δήμων και κοινοτήτων καθαιρέθηκαν και στη θέση τους διορίζονται μπράβοι της δικτατορίας. Όλα τα ελληνόπαιδα υποχρεούνται δια νόμου και με τη βία να μουν στις φασιστικές ορδές της

EON...»⁶²

Μερικά από τα ονόματα των στελεχών της ΚΟΝ και της ΝΕΕ που είχαν συλληφθεί από τη δικτατορία της 4^{ης} Αυγούστου είναι: «Ο Βαγγέλης Κλαουδάτος, πρόεδρος της Ένωσης Θαλαμηπόλων, που παραδόθηκε στους Γερμανούς, δραπέτευσε από το Χαϊδάρι και μπήκε στο ΕΑΜ. Οι Ρώτας Παναγιώτης και Κοσμάς Ποντικός στελέχη της ΝΕΕ, παραδόθηκαν στους Γερμανούς και εκτελέστηκαν μαζί με 200 παλικάρια στο Σκοπευτήριο της Καισαριανής την Πρωτομαγιά του 1944. Ο Λάμπρου Λάμπρος, που παραδόθηκε στους Γερμανούς και εκτελέστηκε το 1942. Ο Βασίλης Καρακατσάνης, που κι αυτός παραδόθηκε στους Γερμανούς και εκτελέστηκε, κ.α.»⁶³

Η εγκαθίδρυση του καθεστώτος του κρατικού συνδικαλισμού άγγιξε και τον κλάδο των ναυτεργατών. Όπως αναφέρει και ο Κ. Αντωνόπουλος «Με τη δικτατορία οι σχέσεις μεταξύ πλοιοκτητών και ναυτικών έπαψαν να είναι αντικείμενο συλλογικών διαπραγματεύσεων και συμφωνιών. Η Ελλάδα ετέλει υπό δικτατορικών καθεστώσ που έδιδεν ετοιμούς και υποχρεωτικά λύσεις των ζητημάτων.»⁶⁴

Ο Μεταξάς σε λόγο που εκφώνησε στον Πειραιά την 1^η Μάη του 1940, τόνιζε: «Μέσα σε μια κοινωνία – την καπιταλιστική – δεν είναι αυθυπονόητον πράγμα η συνεργασία των φορέων της εργασίας, δηλαδή των εργατών και των φορέων του κεφαλαίου., δηλαδή των καπιταλιστών. Αλλά με την κοινωνική μεταρρύθμισιν την οποίαν εκάμαμεν ημείς, την συνεργασία αυτήν την εκάμαμεν υποχρεωτική».⁶⁵

Έτσι, λοιπόν, η δικτατορία, ερήμην των ναυτεργατών, επιβάλλει μια συλλογική σύμβαση (σε μια περίοδο που τα κέρδη των εφοπλιστών, από τον πόλεμο της Ισπανίας και την άνοδο των ναύλων στις παραμονές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, είχαν φτάσει στο κατακόρυφο), που μείωνε τους καθιερωμένους μισθούς «πιάτσας». Για παράδειγμα, ο μισθός του ασυρματιστή από 15 λίρες με τη σύμβαση αυτή έπεσε στις 12, του Β' μηχανικού από τις 16 – 17 λίρες έπεσε και αυτός στις 12 λίρες. Η σύμβαση αυτή υπογράφηκε από τους εγκάθετους της ΠΝΟ, διορισμένους από την δικτατορία.

Στα Πρακτικά της Γενικής Συνελεύσεως της ΠΕΜΕΝ τον Αύγουστο του 1938 γίνεται λόγος για «την ενσωμάτωση όλου του εργατικού κόσμου μέσα στη Γενική Συνομοσπονδία ήτις ανασυγκροτείται με τον τίτλο της «Εθνικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδος» και λαμβάνει το εργατικό κίνημα χαρακτήρα αυστηρώς συγκεντρωτικό.»⁶⁶

Στα πλαίσια αυτού του συγκεντρωτισμού, συγκροτείται στις 24/5/1939 παναυτική

⁶² Ιστορικό τμήμα της Κ.Ε. του ΚΚΕ, *Δοκίμιο Ιστορίας του ΚΚΕ*, τόμος Α', Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1995, σ. 458

⁶³ Στρατής Τσαμπής, *ο. π.* σ. 42

⁶⁴ Κ. Αντωνόπουλος, παρατίθεται στο Τσαμπής Στ (2001), *ο. π.*, σ. 42

⁶⁵ Ιστορικό τμήμα της Κ.Ε. του ΚΚΕ, *Δοκίμιο Ιστορίας του ΚΚΕ*, *ο. π.* σ. 313

⁶⁶ Πρακτικά Γενικής Συνελεύσεως ΠΕΠΕΝ, Αύγουστος 1938, Αρχείο ΠΕΜΕΝ

συνδιάσκεψη, με σκοπό την ενοποίηση «εκ των άνω» των ναυτεργατικών οργανώσεων σε μια «Παναυτική Ομοσπονδία», η οποία και ιδρύθηκε την ίδια μέρα. Ο Κ. Τσουμάνης αναφέρει σχετικά με το ρόλο της ότι «στο λιγοστό χρόνο της ύπαρξής της δεν έχει, να επιδείξει κάτι ιδιαίτερο για τον ναυτεργατικό κόσμο. Μέλη της όμως, μετά την πτώση της Ελλάδος στις δυνάμεις του άξονα, συνέχισαν τον υπονομευτικό, διασπαστικό και χαφιεδικό τους ρόλο στα ναυτεργατικά σωματεία του εξωτερικού. Η δράση τους ήταν γνωστή και οι ναυτεργάτες θα τους θέσουν γρήγορα στο περιθώριο.»⁶⁷

Όσα ναυτεργατικά στελέχη της NEE γλύτωσαν από τις φυλακίσεις και τις εξορίες και κατάφεραν να διαφύγουν στο εξωτερικό, μετέφεραν την έδρα της NEE στη Μασσαλία απ' όπου και καθοδηγούσαν τον αγώνα των ναυτεργατών. Εκεί φυσικά δεν έλλειψε η τρομοκρατία από τις λιμενικές και προξενικές αρχές. Παράρτημα της NEE δημιουργήθηκε την ίδια περίοδο και στη Νέα Υόρκη των ΗΠΑ.

Παρά τις αντίξοες συνθήκες, το ταξικό κίνημα, το ελληνικό εργατικό κίνημα στάθηκε με συνέπεια στη διεθνιστική αλληλεγγύη για τους αγώνες των εργατών άλλων χωρών, και συγκεκριμένα στον αγώνα των δημοκρατικών δυνάμεων της Ισπανίας, κατήγγειλαν «το φασισμό του Φράνκο», ενώ συνάμα καλούσαν «τους Έλληνες ναυτεργάτες να σαμποτάρουν τις μεταφορές.»⁶⁸

Παράλληλα, οι ναυτεργάτες των πλοίων που ναυλώνονταν από το καθεστώς του Φράνκο, αντιστάθηκαν σθεναρά, προχωρώντας σε σαμποτάζ τέτοιων μεταφορών, με απεργίες και αντίσταση στις απειλές και τις διώξεις, όπως στη περίπτωση της μεταφοράς πετρελαίου από το «Βάσος», το οποίο δεν έφτασε ποτέ στο προορισμό του.⁶⁹

Σ' όλη τη διάρκεια του Ισπανικού εμφύλιου πολέμου πήραν μέρος περίπου 40.000 αντιφασίστες εθελοντές. Μεταξύ αυτών και 500 περίπου Έλληνες, πολλοί από τους οποίους ήταν ναυτεργάτες. Οργανώνεται, το καλοκαίρι του 1937, ο Ελληνικός λόχος, που έφερε το όνομα του τότε γενικού γραμματέα του ΚΚΕ, «Νίκος Ζαχαριάδης». «Στην ιδρυτική συνεδρίαση για τη συγκρότηση του Ελληνικού λόχου πήραν μέρος και οι ναυτεργάτες: Ν. Ψηλός, Τριαντάφυλλος

⁶⁷ Κωνσταντίνος Τσουμάνης, *ο. π.*, σ. 92

⁶⁸ ΚΚΕ (1975) «Επίσημα Κείμενα», τόμος 4^{ος}, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, σ. 433

⁶⁹ Το πετρελαιοφόρο «ΒΑΣΟΣ» αφού ξεφόρτωσε στην Αγγλία, πήρε διαταγή να πάει να φορτώσει στο Τρινιντάντ πετρέλαιο με προορισμό «τας Κανάριους νήσους και την ηπειρωτικήν Ισπανία». Το πλήρωμα του πλοίου αντέδρασε άμεσα και αρνήθηκε να αναχωρήσει από τον τόπο φόρτωσής του. Μια επιτροπή παρουσιάστηκε στο λιμενάρχη και του είπε πως, σύμφωνα με τις αποφάσεις της Ανώτατης Μόνιμης Διαιτητικής Επιτροπής, δεν ήταν υποχρεωμένοι να πραγματοποιήσουν το ταξίδι προς τα εμπόλεμα Ισπανικά λιμάνια. Αντί άλλης απάντησης ο λιμενάρχης κάλεσε την αστυνομία του Τρινιντάντ, η οποία συνέλαβε και φυλάκισε τα μέλη της επιτροπής. Την επομένη, με τη συνοδεία αστυνομικής δύναμης, η επιτροπή οδηγήθηκε στο «ΒΑΣΟΣ», όπου άρχισαν οι ανακρίσεις για την αναζήτηση των υπευθύνων της «στάσης» αυτής. Μετά το τηλεγράφημα του Υ.Ε.Ν., στο οποίο τονιζόταν η υποχρέωση των ναυτεργατών για την πραγματοποίηση του ταξιδιού του ως τα Κανάρια νησιά, όχι όμως και την Ισπανία. Το πλοίο πραγματοποίησε τον πλου μέχρι το Λα Πάλμας, όπου και παρέδωσε το φορτίο του. Από εκεί κατευθύνθηκε στον Πειραιά και το πλήρωμα παραπέμφθηκε στο λιμεναρχείο για ανάκριση. Μετά την ανακριτική διαδικασία «ένας – ένας έπαιρνε το σημείωμα για απόλυση και όλοι μαζί πήγαμε και ξοφλήσαμε στο Γραφείο». Κώστας Στεφανάτος, *Ναυτεργάτες*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1981, σ. 72 – 82

Δήμας, Δημ. Κυπριωτάκης, Ν. Παρής, Σπύρος Γεωργάκος ή Γεωργίτης, Γιάννης Καράβολος, Οδυσσέας Παρισιάδης, Λεωνίδα Αθανασιάδης, Ν. Κιούκης και Ζουμπινάκης». ⁷⁰

Μεταξύ λοιπόν των 500 περίπου αντιφασιστών Ελλήνων εθελοντών που κατατάχθηκαν και πολέμησαν μέσα από τις γραμμές των Διεθνών Ταξιαρχιών, υπήρχαν και 65 ναυτεργάτες «από τους οποίους οι 12 έπεσαν ηρωικά στις μάχες εκτελώντας το διεθνιστικό τους χρέος.» ⁷¹

Ο ηρωισμός τους “απαθανάτιστηκε” το 1937 από το Σάββα Σγουρό, εθελοντή στη Διεθνή Ταξιαρχία, με τους παρακάτω στοίχους:

ΗΡΩΕΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ

*Χαίρε εργατιά της θάλασσας
Τα πιο καλά παιδιά σου
Μέσα στα χαρακώματα
Δοξάζουν το όνομά σου.
Παντού σε όλα τα μέτωπα
Στις πιο μεγάλες μάχες
Στις πρώτες θέσεις μάχονται
Έλληνες ναυτεργάτες.
Στο Μανθανάρε, στην Μπρουνέτ
Στον Έμπρο, στο Χαράμα
Αίμα ναυτών και χώματα
Έγιναν ένα κράμα. ⁷²*

⁷⁰ Κωνσταντίνος Τσουμάνης, *ο. π.* σ. 93

⁷¹ Στρατής Τσαμπής, *ο. π.* σ. 44

⁷² Στέφανου Τσερμέγκα – Λευτέρη Τσιρμιράκη, *No Pasaran Έλληνες αντιφασίστες εθελοντές στην Ισπανία*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1987, σ. 130

Ο ναυτεργατικός κόσμος στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου.

Το Σεπτέμβριο του 1939 ξεκινά και επίσημα⁷³ πλέον ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος.

Ο Στ. Τσαμπής αναφέρει πως «το πρώτο θύμα του πολέμου την 1^η του Σεπτέμβριο του 1939 ήταν το «Σπυρίδων», που βυθίστηκε στην είσοδο του λιμανιού της Γδύνιας για να εμποδιστεί η μεταφορά γερμανικών στρατευμάτων από τη θάλασσα. Δύο άλλα καράβια βυθίστηκαν από τα γερμανικά αεροπλάνα μέσα στο λιμάνι. Έτσι, οι Έλληνες ναυτεργάτες ήταν οι πρώτοι που γεύονταν τα 'καλά' του πολέμου.»⁷⁴

Όσον αφορά το ναυτεργατικό κόσμο, ο πόλεμος τους βρίσκει σε διάφορα μέρη που πλανήτη: «Με την υποδούλωση της χώρας μας, το ναυτεργατικό δυναμικό είχε την εξής κατανομή: Στην Ελλάδα έμεινε σχεδόν το μισό των εν ενεργεία ναυτεργατών, δηλαδή 10.000 – 11.000. Το άλλο μισό ήταν στο εξωτερικό. Απ' αυτό στα Βρετανικά νησιά ήταν 3,000 περίπου. Ένας παραπλήσιος αριθμός υπολογιζόταν και για την Ανατολή. Οι υπόλοιποι Έλληνες ναυτεργάτες ήταν σκόρπιοι στην Αυστραλία, στη Βόρεια και Νότια Αμερική. Οι παραπάνω αριθμοί βγαίνουν από πρακτικούς υπολογισμούς, γιατί επίσημες στατιστικές δεν υπάρχουν.»⁷⁵

Το ναυτεργατικό κίνημα μπαίνει από πολύ νωρίς στον αγώνα των εργατικών διεκδικήσεων στα πλαίσια της κατεχόμενης Ελλάδας. Μόλις στις 20/11/1941 γίνεται μια κινητοποίηση με πρωτοβουλία της ΠΕΜΕΝ που καταλήγει σε μια πρώτη νίκη, αναγκάζοντας τη κατοχική Κυβέρνηση Τσολάκογλου να υποχωρήσει στα οικονομικά αιτήματα των μηχανικών. Η

⁷³ Λέμε «επίσημα» γιατί ουσιαστικά ο πόλεμος είχε ξεκινήσει ακόμα νωρίτερα, με το διαμελισμό της Τσεχοσλοβακίας υπέρ της Γερμανίας, που αποφασίστηκε στη Συνδιάσκεψη του Μονάχου (που σημειωτέον, πραγματοποιήθηκε με πρωτοβουλία του Προέδρου των ΗΠΑ, Ρούσβελτ και συμμετείχαν οι Πρωθυπουργοί Γαλλίας Νταλαντιέ και Βρετανίας Τσάμπερλαιν). Όταν στις 3 Σεπτεμβρίου ο Χίτλερ μπήκε στη Πολωνία, σηματοδοτώντας την επίσημη έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, είχε ήδη προηγηθεί η κατάληψη της Τσεχοσλοβακίας και η προσάρτηση της Αυστρίας. Φόστερ Ου. Ιστορία των τριών Διεθνών, Γνώση, Αθήνα, 1955 σ. 529-239

⁷⁴ Στρατής Τσαμπής, *ο. π.* σ. 47

⁷⁵ Αντώνης Αμπατιέλος, *ο. π.* σ. 88

κινητοποίηση καταγράφεται στα αρχεία της ΠΕΜΕΝ, στα πρακτικά του ΔΣ (28/11/1941). Ο Προϊστάμενος Σ. Σεργίου αναφέρει για το Γενικό Διευθυντή Χρηστόφη και το Διευθυντή της Πρόνοιας Σκαρπέτη, στους οποίους είχε εκθέσει τα αιτήματά τους: «αλλά δυστυχώς οι δύο άνθρωποι αυτοί με την σκληρότητα που τους διέπει μας υπέσχοντο με το σήμερα και με το αύριο, ότι δεν υπάρχουν χρήματα...και μου είπαν καλόν είναι να πιάσουμε δουλειά εις τους Γερμανούς οι οποίοι ζητούν τεχνίτας, εργάτας κλπ.»

Και συνεχίζει: «Με ολίγους λόγους μου έδωσαν να καταλάβω ότι καταστρατήγησαν τον Νόμον 240 περί δανεισμού των ανέργων με το σκοπόν ή να πεθάνωμεν από την πείναν ή να προσφερθούμε εις τας εργασίας και τας βιομηχανίας των Γερμανών.» 2.000 περίπου άτομα συγκεντρώθηκαν έξω από το Υπουργείο της Ναυτιλίας, άλλα ο Υπουργός αρνήθηκε να δεχτεί επιτροπή που παρουσιάστηκε για να συζητήσει τα αιτήματά τους. Ακολούθησαν επεισόδια και είσοδος των συγκεντρωθέντων στο Υπουργείο. Ο Γενικός Διευθυντής «τρέμων με παρακάλεσε να μην τον κακοποιήσει το πλήθος... Μαζί με μια πολυμελή επιτροπή πήγαμε εις το γραφείον του Υπουργού να μας απαντήσει επί του ζητήματος του δανείου, γιατί εσταμάτησε η πληρωμή των οικογενειών των απόντων και ανέργων ναυτεργατών. Μας απάντησε ότι σε δύο μέρες θα αρχίσει η πληρωμή των οικογενειών των απόντων και επίσης των ανέργων και μάλιστα μας έδωσε τον λόγο του.»⁷⁶ Και έτσι έγινε. Για το ίδιο γεγονός παρατίθεται και η μαρτυρία του Δημήτρη Κολιαράκη, μέλους της επιτροπής.⁷⁷

Όμως, εκτός από τις διεκδικήσεις για την καλύτερευση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας των ναυτεργατών, και τις σημαντικές προσπάθειες για το συντονισμό και την αναβάθμιση του οργανωμένου ναυτεργατικού κινήματος η ΠΕΜΕΝ είχε θέσει και ένα άλλο στόχο που έπαιξε καταλυτικό ρόλο στον αγώνα κατά του διεθνούς αντι-φασιστικού αγώνα, ρίχνοντας το σύνθημα «Κρατάτε τα πλοία εν κινήσει.»⁷⁸

Στις 16/7/1941, με πρωτοβουλία του Κομμουνιστικού Κόμματος και της Ενωτικής Γενικής Συνομοσπονδίας συγκροτείται το Εργατικό Εθνικό Απελευθερωτικό Μέτωπο (ΕΕΑΜ), συναποτελούμενο από την Ενωτική, τη ΓΣΕΕ και τα Ανεξάρτητα Συνδικάτα, το οποίο «αποτελέσσε τον προπομπό της ίδρυσης του ΕΑΜ»⁷⁹. Οι ναυτεργάτες, οργανωμένοι στις γραμμές του Εθνικού Λαϊκού Απελευθερωτικού Ναυτικού (ΕΛΑΝ) ανέπτυξαν πολύμορφη δραστηριότητα, συνδράμοντας στις επιχειρήσεις και στην τροφοδοσία του ΕΛΑΣ, σαμποτάροντας τις Κατοχικές μεταφορές υλικού κλπ.⁸⁰

«Το Δεκέμβρη του 1942, Χρήστος Λάμπρου, που ήταν εξόριστος στην Ανάφη, δραπέτευσε από

⁷⁶ Πρακτικά Διοικητικού Συμβουλίου της ΠΕΜΕΝ, 28/11/1941, Αρχείο ΠΕΜΕΝ

⁷⁷ Στρατής Τσαμπίης, *ο. π. σ.* 70

⁷⁸ Πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων της ΠΕΜΕΝ, 7/10/1945, Αρχείο ΠΕΜΕΝ

⁷⁹ Γιώργος Μαυρίκος, *Το εργατικό συνδικαλιστικό κίνημα, 1918 – 1948: δυο γραμμές σε διαρκή αντιπαράθεση*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 2001, σ. 124

⁸⁰ Στρατής Τσαμπίης, *ο. π. σ.* 71

το αστυνομικό τμήμα Πειραιά προτού παραδοθεί στους Γερμανούς. Ο Στεργίου, πρόεδρος των μηχανικών, ανέλαβε την ευθύνη του ΕΛΑΝ Πειραιώς...»⁸¹. Αντίστοιχα, υπάρχουν και άλλα παραδείγματα ναυτεργατών για την περίοδο αυτή όπως αυτά που παρατίθενται παραπάνω.

Αναφορικά με τους ναυτεργάτες του εξωτερικού, είχε αρχίσει να επικρατεί ένας μεγάλος αναβρασμός, και οι αγώνες τους εντείνονται, αφού οι εφοπλιστές δέχονται τα τεράστια κέρδη από τις μεταφορές των εμπολέμων, αλλά αρνούνται να αποζημιώσουν τους ναυτεργάτες που η ζωή τους ήταν σε καθημερινούς κινδύνους. «Οι θαλάσσιες μεταφορές στον Ατλαντικό, και όχι μόνο, ήταν εκτεθειμένες από τη δράση των γερμανικών υποβρυχίων και των επιδρομών της γερμανικής αεροπορίας. Τα ελληνικά πληρώματα που δούλευαν στην επικίνδυνη αυτή περιοχή δεν είχαν την επιβαλλόμενη προστασία και δικαιολογημένα δυστροπούσαν στο να εκτίθενται στους κινδύνους αυτούς. Εξεδηλώνονταν προστριβές και ταραχές στα καράβια τις οποίες υποδαύλιζαν και εξεμεταλλεύοντο οι κομμουνιστές του εξωτερικού».⁸²

Όπως φαίνεται, την ηγεσία της ΠΝΟ δεν την απασχολούσαν οι κίνδυνοι που διέτρεχαν οι ναυτεργάτες. Την απασχολούσε το γεγονός ότι τα πληρώματα αψηφούσαν την τρομοκρατία του Μεταξά και πάλευαν κάτω από την καθοδήγηση της ΝΕΕ για να πετύχουν τουλάχιστον ένα μισθολόγιο που θα ανταποκρίνεται στους πολεμικούς κινδύνους. Γι' αυτό και η ΠΝΟ αποφάσισε να στείλει αντιπροσωπεία στο εξωτερικό «για να αναπτύξει την ενδεδειγμένη δραστηριότητα ανάμεσα στα ελληνικά πληρώματα και να αντιδράσει στα σχέδια των κομμουνιστών».

«Παρά το στυγνό καθεστώς της τρομοκρατίας», όπως αναφέρει στις αναμνήσεις του ο Αντώνης Αμπατιέλος, «η πάλη των ναυτεργατών δυνάμωνε, ιδιαίτερα για το επίδομα της πολεμικής ζώνης. Το αγγλικό υπουργείο Πολεμικών Μεταφορών, που ήταν ο κυριότερος ναυλωτής ελληνικών εμπορικών πλοίων, αντιδρούσε σε κάθε αύξηση του πολεμικού επιδόματος. Όσο η Ελλάδα ήταν ουδέτερη, τα πληρώματα με την πάλη τους κατάφεραν να ανεβάσουν, για τους ναύτες, τους μισθούς σε 50 λίρες Αγγλίας για την τραβερσάδα Αμερική, Αγγλία, ενώ αντίστοιχη αύξηση υπήρξε και για τους αξιωματικούς. Όμως η συμφωνία προσβαλλόταν από τις ελληνικές αρχές, όταν το καράβι βρισκόταν σε εγγλέζικο λιμάνι. Οι Άγγλοι επενέβαιναν ανοιχτά υπέρ της ΣΣΕ της ΠΝΟ. Αρχιζαν οι διώξεις: Απολύσεις χωρίς αποζημίωση, εγκλεισμός στα κρατητήρια, απειλές ότι θα σταλούν στην Ελλάδα όσοι δυσανασχετούν, με ότι συνεπάγεται αυτό, μεθοδευμένη συκοφαντική προπαγάνδα για "προδοσία", για βοήθεια στους ναζί και τους φασίστες κλπ. Έτσι το 50λίρο δεν μπόρεσε να κρατηθεί για πολύ, ιδιαίτερα μετά την ιταλική εισβολή στην Ελλάδα.

«Στο Κάρντιφ, συνεχίζει ο Αμπατιέλος, είχε μαζευτεί ένα μεγάλο κομμάτι ναυτεργατών που ταξίδευαν στον Βόρειο Ατλαντικό... ανάμεσά τους και πολλά στελέχη της "Ναυτεργατικής".

⁸¹ ο. π. σ.70

⁸² 40 χρόνια αγώνες της ΠΝΟ, ο.π. σ. 33

Η πάλη για το 50λιρο είχε πάρει μεγάλη οξύτητα... Οι Άγγλοι, που στους δικούς τους πλήρωναν μόνο 22 λίρες Αγγλίας, δεν δέχονταν οι μικροί σύμμαχοί τους να παίρνουν περισσότερα... Φοβούνταν ότι αυτό θα άνοιγε την όρεξη και των Άγγλων ναυτεργατών. Τα κρατητήρια του Ιμιγκρέσιον ακόμα και οι φυλακές είχαν γεμίσει με ελληνική ναυτεργατική πελατεία».

Πολλοί από τους ναυτεργάτες που στέλνονταν πίσω, για να δικαστούν, **με την πτώση της Ελλάδας**, κατέληξαν στην Μέση Ανατολή όπου πρωτοστάτησαν στη δημιουργία του τμήματος της NEE στη Μ. Ανατολή.

Με τη συνθηκολόγηση της Γαλλίας, η έδρα της NEE μεταφέρθηκε στη Νέα Υόρκη. Στην Αμερική, που ήταν ακόμα ουδέτερη, ξεμπάρκαραν πολλοί έλληνες ναυτεργάτες και έπιαναν δουλειά έξω σαν λαθρομετανάστες. Πολλοί κομμουνιστές γίνονταν μέλη του ΚΚ Αμερικής και δούλευαν στις οργανώσεις του. Το ίδιο γινόταν και με τα μέλη του ΚΚΕ που βρίσκονταν στην Αγγλία. Οργανώνονταν στο ΚΚ ΜΒ, όμως η NEE δούλευε ακόμα παράνομα, γιατί δεν ήταν επίσημα αναγνωρισμένο σωματείο.

Η παραδοσιακή μεταναστευτική πολιτική των αρχών ήταν να μην επιτρέπουν το νόμιμο ξεμπαρκάρισμα. Οι Έλληνες καπετάνιοι, για να μην χάνουν τα πληρώματά τους, έβαζαν ιδιωτική αστυνομία να φυλάει τους ύποπτους φυγής. Έπρεπε να βρεθεί, λοιπόν, ένας τρόπος να νομιμοποιηθεί η NEE ως σωματείο και να επιτρέπεται το μπάρκο – ξεμπάρκο στους Έλληνες ναυτεργάτες.

Το ΚΚ Αμερικής έφτιαξε μια ξεχωριστή οργάνωση για τους Έλληνες μετανάστες και ειδικό τμήμα για τους ναυτεργάτες, και με τη βοήθειά του δημιουργήθηκε στη Νέα Υόρκη η «Ελληνοαμερικάνικη Ναυτιλιακή Λέσχη»⁸³, η οποία λειτούργησε μερικούς μήνες χωρίς όμως ουσιαστικό αποτέλεσμα, οπότε και τελικά διαλύθηκε.

Τότε, η ΚΟΝ αποφάσισε να παλέψει για τη «ντε φάκτο» νομιμοποίηση της NEE. Νοικιάστηκαν γραφεία και τα μέλη της αποφάσισαν να μην εγκαταλείπουν τα καράβια. Να παλεύουν για την βελτίωση των όρων αμοιβής, εργασίας και διαβίωσης, προετοιμάζοντας έτσι μια άλλη ποιότητα της εμπορικής ναυτιλίας προς όφελος των ναυτεργατών. Υπεύθυνος της NEE ανέλαβε ο Αντώνης Αμπατιέλος, γνώριμος για την επαναστατική και συνδικαλιστική του δράση στα καράβια, καθώς και μια σειρά άλλα στελέχη. Τα στελέχη αυτά της NEE δεν ήταν νόμιμα ξέμπαρκα. Μπάρκαραν και ξεμπάρκαραν εκ περιτροπής για να κρατήσουν τη δουλειά.

Με βάση την ανάπτυξη του ναυτεργατικού κινήματος, και με τη βοήθεια του τότε ΚΚ Μεγάλης Βρετανίας δημιουργήθηκαν οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία του οργανωμένου ναυτεργατικού κινήματος με συγκεκριμένο προσανατολισμό. Έτσι το Σεπτέμβριο του 1941 στο Κάρδιφ της Αγγλίας ιδρύεται η ριζοσπαστικότερη και πολυπληθέστερη συνδικαλιστική

⁸³ Η λέσχη αυτή ήταν γνωστή με την ονομασία: «NEW YORK GREEK SEAMEN CLUB»

οργάνωση με την ονομασία «Ένωση Ελληνικών Ναυτεργατών Μεγάλης Βρετανίας (Ε.Ε.Ν.Μ.Β.).

«Το μητρώο των μελών της οργάνωσης, με εγγεγραμμένα 1.180 μέλη, σ' ένα χρόνο μέσα απεικονίζει την καθολική αποδοχή της από το μαχόμενο τμήμα του ναυτεργατικού κόσμου...»⁸⁴.

Για την καλύτερη οργάνωση του ναυτεργατικού κινήματος την περίοδο αυτή οι ναυτεργάτες προχώρησαν στην ενοποίηση της ΝΕΕ Ν. Υόρκης με την Ε.Ε.Ν.Μ.Β. Αυτό φυσικά δεν έγινε με μεγάλη ευκολία. Η ηγεσία της Ε.Ε.Ν.Μ.Β. αντέδρασε αρχικά στην προσπάθεια της ΝΕΕ Ν.Υ. με τη δικαιολογία ότι αυτοί αποτελούσαν τη μεγαλύτερη οργάνωση των Ελλήνων ναυτεργατών και απαιτούσαν τη διάλυση όλων των άλλων οργανώσεων και την ένταξή τους σ' αυτή.

«Αυτή την απαίτηση πρόβαλε και στις ενώσεις των μηχανικών, των ασυρματιστών και των πλοιάρχων που είχαν την έδρα τους στην Αγγλία και οι επικεφαλής τους ανήκαν στην ΠΝΟ. Μια τέτοια θέση, θέση αριστερίστικη, θα οδηγούσε στην ανοιχτή διάσπαση του συνδικαλιστικού κινήματος, πράγμα που θα ευνοούσε τους εφοπλιστές και την κυβέρνηση που προστάτευε την ΠΝΟ».⁸⁵

Τελικά, με τη βοήθεια του Κ.Κ. Μ.Β. και των ίδιων των ναυτεργατών, που σε συνέλευσή τους αποφάσισαν να καθαιρέσουν το Γραμματέα της Ε.Ε.Ν.Μ.Β., η διάσπαση αποφεύχθηκε και το Σεπτέμβριο του 1942 προχώρησε η ενοποίηση σε μια «άτυπη ομοσπονδία με τον τίτλο Συνεργαζόμενες Ελληνικές Ναυτεργατικές Οργανώσεις (Σ.Ε.Ν.Ο.). Σ' αυτό το σχήμα προσχώρησαν και μια σειρά άλλες οργανώσεις, όπως η ΝΕΕ της Αλεξάνδρειας που επικεφαλής της ήταν ο Νίκος Καραγιάννης κ.α.

Ταυτόχρονα, η καθεστωτική ΠΝΟ «εμφανίζει... μια άκρως φθίνουσα πορεία που θα την οδηγήσει στην πλήρη εξαφάνισή της», μένοντας το Μάη του 1942 με μόλις 4 μέλη! Όπως αναφέρει ο Κωνσταντίνος Τσουμάνης «Ο κυριότερος λόγος της τελικής "πτώσης" της ΠΝΟ υπήρξε η δημιουργία της αυτόνομης μαχητικής νέας οργάνωσης υπό την ονομασία Ένωση Ελλήνων Ναυτεργατών Μεγάλης Βρετανίας. Η ΠΝΟ βέβαια είχε "χρησιμοποιηθεί" από το επίσημο Αγγλικό Υπουργείο Μεταφορών για την υπογραφή της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας μεταξύ εφοπλιστών και ναυτεργατών, πλην όμως γρήγορα εγκαταλείπεται και από τους Άγγλους και παραμένει μια οργάνωση σφραγίδα των κατάλοιπων της τεταρτοαυγουστιανής δικτατορίας. Η οργάνωση αυτή που είχε αποδοκιμαστεί από το μαχόμενο ναυτεργατικό κόσμο, μετά το Δεκέμβριο του 1944, με την πλήρη συμπαράσταση των εφοπλιστών και του κράτους, θα επιχειρήσει να ηγηθεί του ναυτεργατικού κόσμου, στη συνείδηση του οποίου όμως ήταν καταδικασμένη, έστω και αν η Ελληνική πολιτεία την αναδείκνυε σε κύριο παράγοντα άσκησης

⁸⁴ Κωνσταντίνος Τσουμάνης, *ο.π.* σ. 277

⁸⁵ Στρατής Τσαμπής, *ο.π.* σ. 51

της ναυτεργατικής της πολιτικής.»⁸⁶

Τόση ήταν η δυναμική και η επιρροή της EENMB που, όπως αναφέρει και ο Α. Αμπατιέλος «Η κυβέρνηση και οι όλοι ενδιαφερόμενοι για την ομαλή διεξαγωγή των πολεμικών μεταφορών... συμβιβάστηκαν» παρ' όλο που γνώριζαν πως «οι κομμουνιστές είχαν το επάνω χέρι στο ελληνικό ναυτεργατικό κίνημα.»⁸⁷

Η δημιουργία της Ομοσπονδίας Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων (ΟΕΝΟ)

Η συνεργασία που είχε επιτευχθεί μεταξύ των ναυτεργατικών οργανώσεων μέσα στα πλαίσια των Συνεργαζόμενων Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων (ΣΕΝΟ), έθεσε τα θεμέλια και τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία μιας ομοσπονδίας: «Η συστέγαση των οργανώσεων στο πελώριο μέγαρο του Οίκου του Ναύτη», αναφέρει ο Αντώνης Αμπατιέλος, «συνέβαλε στην ακόμη στενότερη σύσφιξη της συνεργασίας μας και στην ανύψωσή της σε ανώτερο επίπεδο».

Έτσι, το Μάρτη του 1943 ιδρύεται η «Ομοσπονδία Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων», γνωστή πια στην ιστορία του Ελληνικού Ναυτεργατικού Κινήματος και αναγνωρισμένη με νόμο σαν αντιστασιακή οργάνωση ΟΕΝΟ.»⁸⁸

Η ΟΕΝΟ συγκροτήθηκε από 4 ναυτεργατικές οργανώσεις. Από την Ναυτεργατική Ένωση, που είχε ενοποιήσει όλα τα τμήματα και τις αντιπροσωπίες της, την Ένωση Μηχανικών, την Ένωση Ναυτίλων Αξιωματικών και την Ένωση Ασυρματιστών.

Για να ξεπεραστούν οι δισταγμοί των μελών των σωματείων των Αξιωματικών, σχηματίστηκε δυαδική Γενική Γραμματεία. Γενικοί γραμματείς εκλέχτηκαν, μέσα από πλατειά σύσκεψη όλων των σωματείων, ο Αντώνης Αμπατιέλος εκ μέρους των κατώτερων πληρωμάτων και ο Βασίλης Μπεκάκος⁸⁹ εκ μέρους των Αξιωματικών. Αυτό το γεγονός επισφράγισε την ουσιαστική ενότητα των αξιωματικών με τα κατώτερα πληρώματα, βασική προϋπόθεση για την επιτυχία των αγώνων.

«Μολονότι διατηρήθηκαν οι κλαδικές οργανώσεις των αξιωματικών και η ενιαία μορφή συνδικαλιστικής οργάνωσης, βασικά των κατώτερων πληρωμάτων, ξεχωριστά, εντούτοις η ομοσπονδιακή οργάνωση έφερε πολύ κοντά τα πληρώματα και τους αξιωματικούς. Η

⁸⁶ Κωνσταντίνος Τσουμάνης ό. π. , σ. 274 – 275

⁸⁷ Αντώνης Αμπατιέλος ό. π .σ. 123

⁸⁸ ό. π., σ. 138

⁸⁹ Για περισσότερη κατατόπιση, δίνεται στο παράρτημα της εργασίας μια έκθεση της ασφάλειας που βρέθηκε στο φάκελο του Βασίλη Μπεκάκου, που εξιστορεί το πώς δημιουργήθηκε η EENMB, πως διαλύθηκε η ΠΝΟ και σχηματίστηκε η ΟΕΝΟ.

συνεργασία τους μέσα και έξω από το καράβι ουδέποτε ήταν τόσο καλή. Το κύρος της συνδικαλιστικής οργάνωσης των ναυτεργατών ήταν τεράστιο σε φίλους και αντιπάλους.»⁹⁰

Η OENO σύντομα προχώρησε και στην έκδοση της εφημερίδας της, «Ελεύθερος Έλληνας», προωθώντας τόσο ναυτεργατικά όσο και ευρύτερα ζητήματα του ΕΑΜ και του εθνικοαπελευθερωτικού αγώνα.

Η OENO λειτούργησε από τη σύστασή της ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου σύμφωνα με τις διατάξεις του Αγγλικής νομοθεσίας και αναγνωρίστηκε από τις Ελληνικές κυβερνητικές υπηρεσίες.⁹¹

Η ομοσπονδία δημιούργησε μεγάλα τμήματα, στη Β. Αμερική (με έδρα στη Ν. Υόρκη) με επικεφαλής τον Μανώλη Πυθαρούλη, στη Μέση Ανατολή (με έδρα στην Αλεξάνδρεια) με τον Νίκο Καραγιάννη, στη Ν. Αφρική (Κέιπ Τάουν) με το Π. Σκευοφύλακα και τον Ηρ. Γκέλη, στη Ν. Αμερική (Μπουένος Άιρες) με τον Οδ. Σαραντίδη, στην Αυστραλία (Σύδνεϊ) με τον Νίκο Ορφανό, τη Λισσαβόνα με το Βασιλόπουλο και το Λονδίνο.⁹²

Ο αγώνας της OENO στρεφόταν σε δυο βασικές κατευθύνσεις: από τη μια, πάλευε για να εξασφαλίσει στους Έλληνες ναυτεργάτες τις καλύτερες δυνατές συνθήκες εργασίας, τροφοδοσίας και μισθοδοσίας στην περίοδο που ήταν επιστρατευμένοι, και από την άλλη, να ανεβάσει το πατριωτικό φρόνημα των ναυτεργατών για τη διεξαγωγή των συμμαχικών μεταφορών σε συνθήκες που οι τορπιλισμοί και οι βομβαρδισμοί έστελναν καθημερινά τους ναυτεργάτες στον υγρό τάφο.⁹³

Η OENO, εκπροσωπώντας ολόκληρο το ναυτεργατικό κίνημα, χειριζόταν όλα τα ζητήματα που απασχολούσαν τις κλαδικές οργανώσεις. Δημιούργησε τις επονομαζόμενες επιτροπές караβιών και λιμανιών που ήταν τα κύτταρα της δουλειάς της στα καράβια. Οι επιτροπές αυτές άρχισαν να εξαπλώνονται με πρωτοφανή ένταση.

Οι επιτροπές αυτές και οι αντιπρόσωποί τους στα διάφορα λιμάνια επισκέπτονταν τα πλοία, εξασφάλιζαν την εφαρμογή της Συλλογικής Σύμβασης, την ομαλή λειτουργία της εργασίας στα πλοία, έλυναν τις διαφορές μεταξύ πλοιάρχου και πληρώματος και φρόντιζαν για την ασφάλειά τους. Για πρώτη φορά συστηματικά αντιμετωπίστηκε η μάστιγα της χαρτοπαιξίας και του λαθρεμπορίου, μια αιματηρή πληγή συγκρούσεων μεταξύ των πληρωμάτων.⁹⁴

Οι Έλληνες ναυτεργάτες κάτω από την καθοδήγηση της OENO και των επιμέρους επιτροπών στα διάφορα λιμάνια είχαν πετύχει, σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, σημαντική βελτίωση των όρων εργασίας τους, της τροφοδοσίας, της διαβίωσης μέσα στα πλοία και της

⁹⁰ Αντώνης Αμπατιέλος, *ό. π.* σ. 139

⁹¹ Κωνσταντίνος Τσουμάνης *ό. π.*, σ. 324

⁹² Αντώνης Αμπατιέλος, *ό. π.* σ. 162 – 164

⁹³ Στρατής Τσαμπής, *ο.π.* σ. 57

⁹⁴ Κωνσταντίνος Τσουμάνης *ό. π.*, σ. 324

μισθοδοσίας τους. «Είχε καταφέρει με σκληρούς αγώνες και θυσίες, να οδηγήσει τους Έλληνες ναυτεργάτες από τη δουλεία στην αξιοπρέπεια».⁹⁵

Η ιστορική συνεισφορά της ΟΕΝΟ στον αντιφασιστικό-απελευθερωτικό αγώνα εκφράστηκε με αποφασιστικότητα μέσα από το κρίσιμο σύνθημα "Κρατάτε τα πλοία εν κινήσει" και την επάνδρωση των καραβιών στις επικίνδυνες αποστολές.

Θα άξιζε να αναφερθούμε, στο μέγεθος των απωλειών του ναυτεργατικού κόσμου κατά τη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Ακολουθώς παραθέτουμε ενδεικτικά κάποια στοιχεία που συγκεντρώθηκαν στο σχετικό αφιέρωμα της ΠΕΜΕΝ για τα 100 χρόνια δράσης της: «Σύμφωνα με στοιχεία», λοιπόν, «στο πόλεμο χάθηκαν περίπου 3.000 ναυτεργάτες, 150 παραφρόνησαν κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων, ενώ άγνωστος παραμένει ο αριθμός των ναυτεργατών που τραυματίστηκαν ή κλείστηκαν σε στρατόπεδα συγκέντρωσης. Σύμφωνα με μαρτυρίες των συναδέλφων Βασίλη Μπεκάκου και Αντώνη Αμπατιέλου, προκύπτει ότι 12.930 ναυτεργάτες πήραν αποζημίωση από των Ασφαλιστικό Οργανισμό κατά Κινδύνων Πολέμου, από τους 15.000 περίπου ναυτεργάτες που ταξίδευαν κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.» Οι ετήσιες απώλειες ελληνικών πλοίων κατά τη διάρκεια του πολέμου είχαν ως εξής⁹⁶:

Έτος	Αριθμός Απωλειών		Σύνολο Απωλειών (%)
	Σε πλοία	Σε χωρητικότητα (κοχ)	
1939	16	61.939	5
1940	87	341.144	25
1941	156	377.123	27
1942	63	251.753	18
1943	26	111.598	8
1944	12	30.258	2
Άγνωστο	69	198.538	15
Σύνολο	429	1.372.353	100

Η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, που ίσχυε από τον Αύγουστο του 1941 και είχε υπογράψει η τότε ανασυσταθείσα στο Κάρδιφ ΠΙΝΟ, ανανεωνόταν κάθε εξάμηνο από την απόδημη Κυβέρνηση, λόγω των συνεχών προστριβών στις διαπραγματεύσεις των εφοπλιστών με τις κλαδικές ναυτεργατικές οργανώσεις, που κατέληγαν σε αποτυχία.

⁹⁵ Γεράσιμος Κωνσταντάτος, *Το τελευταίο ξεμπαρκάρισμα*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1978, σ. 441. Κώστας Στεφανάτος, *Ναυτεργατικό Κίνημα Ελλάδας, ο.π.*, σ. 71

⁹⁶ Όλα τα στοιχεία που αναφέρονται σχετικά με τις απώλειες των ναυτεργατών στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο παρατίθενται στο αφιέρωμα της Μηνιαίας Συνδικαλιστικής και Τεχνικής Επιθεώρησης της ΠΕΜΕΝ για τα 100 χρόνια αγώνων της ΠΕΜΕΝ, Νοέμβρης 2001, τεύχος 651, σ. 18-19

Ένα από τα πρώτα μελήματα της OENO αποτέλεσε η διαπραγμάτευση και η υπογραφή μιας Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας. «Οι εφοπλιστές οι οποίοι απεκόμιζαν τεράστια και πρωτοφανή κέρδη, στην ιστορία του εφοπλιστικού κόσμου, την πολεμική αυτή περίοδο ήταν ανένδοτοι και αδιάλλακτοι στο να υπογράψουν μια νέα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, που θα ικανοποιούσε τα πάγια και δίκαια αιτήματα του ναυτεργατικού κόσμου.»⁹⁷

Όμως, οι συσχετισμοί δυνάμεων είχαν αλλάξει, «η μαζικότητα του κινήματος περί την OENO, η οποία αντλούσε δύναμη από την εμπιστοσύνη που το ναυτεργατικό κίνημα έτρεφε στο συνδικαλιστικό του όργανο, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι έχασαν τους πεμπτοφαλαγγίτες της ΠΝΟ, που διαλύθηκαν, τους ανάγκασαν να υπογράψουν μια συλλογική σύμβαση που θα άλλαζε εντελώς τη ζωή του Έλληνα ναυτεργάτη.»⁹⁸

Ήταν η πρώτη Συλλογική Σύμβαση που υπογράφηκε μεταξύ των εφοπλιστών και των πραγματικών εκπροσώπων των ναυτεργατών, και σημείωσε σταθμό στην ιστορία του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος. Μια σύμβαση που έσπαζε τις μεσαιωνικές συνθήκες ζωής του Έλληνα ναυτεργάτη και τον έμπαιζε σε μια νέα εποχή.»⁹⁹

Η σύμβαση αυτή υπογράφηκε χωρίς την ανάγκη της απεργίας. Οι εφοπλιστές, προσκολλημένοι στα παλιά, έβλεπαν τα κέρδη που τους έφερνε ο πόλεμος και δεν ήθελαν να συνηθίσουν στην ιδέα ότι πρέπει να καλυτερέψει η θέση των ναυτεργατών, που μέσα σε μεγάλους κινδύνους δούλευαν για να εισπράξουν οι εφοπλιστές τα πολεμικά κέρδη. Εκμεταλλεύονταν τον πατριωτισμό των ναυτεργατών, το γεγονός ότι ήταν επιστρατευμένοι, αδιαφορούσαν για τις μεταφορές, και δεν ήταν λίγες οι φορές που καθυστερούσαν τα καράβια για να μην δώσουν κάτι παραπάνω στα πληρώματα.

Με αυτή τη Συλλογική Σύμβαση¹⁰⁰ κατοχυρώνονταν:

- Το δωρο σε όλους τους κλάδους και οι 3 βάρδιες στη γέφυρα του πλοίου. Στη σύνθεση του πληρώματος μπήκαν ένας ακόμα ναύτης, ο καμαρότος για το πλήρωμα και ένας ακόμα ανθυποπλοίαρχος.
 - Καταργήθηκε το «Φιλντέι» των μηχανικών
 - Καθιερώθηκε το «κόφι – τάιμ» για 15' πρωί και βράδυ.
 - Οι εφοπλιστές υποχρεώνονταν να εξασφαλίζουν κλινοσκεπάσματα και σκεύη για όλο το πλήρωμα. Ο ναυτεργάτης δεν θα ήταν υποχρεωμένος να σέρνει, όπως πριν, τον προϊστορικό του σάκο με στρώματα, κουβέρτες, σεντόνια, ακόμα και το μπουγέλο του.
- «Τώρα τρώμε σε μια τραπεζαρία, πρώτα τρώγαμε πάνω στ' αμπάρια ή στους διαδρόμους

⁹⁷ Κωνσταντίνος Τσουμάνης ό. π. , σ. 325

⁹⁸ ό. π. , σ. 325

⁹⁹ Στρατής Τσαμπής, ο.π. σ. 57

¹⁰⁰ Η Συλλογική Σύμβαση παρατίθεται ολόκληρη στο παράρτημα της εργασίας.

και στο στόκολο. Τώρα έχουμε μαχαιροπήρουνα από το καράβι, στρώματα για τα κρεβάτια μας, σεντόνια, πετσέτες, ρούχα και υποδήματα της δουλειάς.»¹⁰¹

- Ο πλοιοκτήτης υποχρεωνόταν να οργανώνει βιβλιοθήκες και άλλα μέσα ψυχαγωγίας για το πλήρωμα, που βοηθούσαν να χτυπηθεί η χαρτοπαιξία.
- Η τροφοδοσία έμεινε ανοιχτή και κατοχυρώνονταν οι επιτροπές τροφοδοσίας.
- Το μισθολόγιο, που λίγο – πολύ είχε διαμορφωθεί με τους αγώνες της NEE, τώρα κατοχυρώθηκε. Για τον υποπλοίαρχο, το Β΄ μηχανικό, τον ασυρματιστή στις 64 λίρες και για τα κατώτερα πληρώματα στις 30 λίρες.¹⁰² Ο τέταρτος μισθός, όπως τον έλεγαν τότε, έμπαινε στην «αναγκαστική αποταμίευση» σε μια Αγγλική τράπεζα για να τον εισπράξει μεταπολεμικά ο ναυτεργάτης ή η οικογένειά του.
- Δόθηκε επίδομα να εξάμηνο 20 λίρες.
- Θεσμοθετήθηκε η πληρωμή των υπερωριών και των έξτρα εργασιών. (Σε αυτές υπαγόταν το καθάρισμα των αμπαριών, η μεταφορά τροφοδοσίας, το εξωτερικό βάψιμο του πλοίου και διάφορες εργασίες της μηχανής.)
- Ο μισθός των ελλειπόντων του πληρώματος καταβαλλόταν σ' αυτούς που έφευγε το βάρος, (π.χ. αν έλειπε ένας ναύτης, τον έπαιρναν οι υπόλοιποι ναύτες.). Επίσης, καταβάλλονταν και στο NAT τα απομαχικά των ελλειπόντων.
- Καθιερώνονταν τέλος και οι επιτροπές караβιών και η αναγνώριση του της OENO στο καράβι.

Ήταν η μοναδική περίπτωση στα χρονικά της ελληνικής ναυτιλίας που αποκαταστάθηκαν οι ομαλές σχέσεις πλοίαρχου και πληρωμάτων, αξιωματικών και κατώτερου πληρώματος. Δημιουργήθηκε ένα κλίμα συλλογικότητας και αλληλεγγύης του πληρώματος που βοηθούσε στην αντιμετώπιση και των κινδύνων από τους τορπιλισμούς.

Ανάμεσα στις κατακτήσεις τις OENO κατά τη διάρκεια της δράσης της θα μπορούσαμε να αναφερθούμε επιγραμματικά και α) στην ανασύσταση της Διοίκησης του NAT με τη συμμετοχή 4 ναυτεργατών, εκπροσώπων των σωματείων τους, β) στη σύσταση επιτροπής Οίκου Ναύτη από εκπροσώπους ναυτιλιακών οργανώσεων για τη χορήγηση, ανάμεσα σε άλλα, βοηθημάτων σε άρρωστους ναυτικούς, μη ικανούς για εργασία, γ) στη συγκρότηση Επιτροπής Υποχρεωτικής Αποταμίευσης, δ) στην τροποποίηση του νόμου για τον Ασφαλιστικό Οργανισμό Κινδύνων Πολέμου, ώστε να καλύπτει τις αποζημιώσεις σε περίπτωση ναυαγίου για τα ρούχα και τους μισθούς δύο μηνών για τους ναυαγούς, και ε) στην εκπροσώπηση των ναυτεργατών στη

¹⁰¹ Γεράσιμος Κωνσταντάτος, *ο.π.* σ. 441

¹⁰² Με τη Συλλογική Σύμβαση της μεταξικής δικτατορίας οι μισθοί για τους πρώτους ήταν 12 λίρες αντί για 64. Για το θερμαστή 8 λίρες και για το ναύτη 7 λίρες, αντί για 30 με τη νέα σύμβαση.

«ναυτιλιακή Επιτροπή», ανώτατο όργανο διευθύνσεως της «Εθνικοποιημένης ναυτιλίας»¹⁰³.

Όμως, οι επιτυχίες της OENO δεν άφησαν αδιάφορους τους εφοπλιστές και την Ελληνική Κυβέρνηση του Καΐρου. Όπως διαφαίνεται από ένα απόρρητο τηλεγράφημα προς τον Τσουδερό, 27/1/1944, που παρατίθεται από τον Κ Τσουμάνη, η OENO κατηγορείται για «...απερίφραστον αντικαθεστωτικήν και αντιαστικήν κατεύθυνσιν» και αφού τονίζεται πως το τέλος του πολέμου πλησιάζει, θα έπρεπε η κυβέρνηση να φροντίσει για την άμεση λήψη εκείνων των μέτρων που δε θα παραβιάζονταν τα «συμφέροντα και τα δικαιώματα των εφοπλιστικών κύκλων...»¹⁰⁴

Η σχεδιαζόμενη επίθεση κατά της OENO, δεν αποτελεί βέβαια μεμονωμένη πράξη, άλλα συγκαταλέγεται στο πλαίσιο μιας γενικότερης στάσης και τακτικής κατά την οποία, το σύνολο των ηγετών «των παλιών αστικών κομμάτων, όπως οι Θεμ. Σοφούλης, Γ. Παπανδρέου, Γ. Καφαντάρης, Αλ. Μυλωνάς, Κ. Τσαλδάρης, Παν. Κανελλόπουλος, Σ. Γονατάς, Π. Ράλλης και άλλοι...» χαρακτήριζαν την Εθνική Αντίσταση και τις οργανώσεις της ως «αναρχούμενην αντάρτικην κίνησην.»¹⁰⁵

Μια ακόμα επιτυχία της OENO είναι η ιδιαίτερα μαζική, εθελοντική συμμετοχή μελών και στελεχών της στην επιχείρηση των συμμαχικών στρατευμάτων στην απόβαση στη Νορμανδία. Μεταξύ αυτών οι Δημ. Τατάκης, Στ. Σκόρδος, Λευτέρης Μπίκος, Δ. Σμπίλης, Αντ. Τσάκος, Γ. Χατζηαργύρης, κ.α. προσφέρονται πρώτοι για την επάνδρωση 4 εμπορικών ελληνικών σαπιοκάραβων, που θα γίνονταν η γέφυρα απόβασης των συμμαχικών στρατευμάτων στη Νορμανδία. **«Η επιχείρηση πέτυχε, και το Συμμαχικό Στρατηγείο δεν παρέλειψε με ημερήσια του διαταγή να τιμήσει την OENO».**¹⁰⁶

Η αντιμετώπιση αυτή του Ελληνικού αστικού πολιτικού κόσμου προς τις απελευθερωτικές οργανώσεις και το προοδευτικό συνδικαλιστικό κίνημα δεν άργησε να βρει έκφραση σε διάφορες μορφές καταστολής.

Στις 3 Απριλίου του 1944 ο Τσουδερός παραιτήθηκε και την εντολή σχηματισμού κυβέρνησης είχε προταθεί, από τον ίδιο τον Τσουδερό, να αναλάβει ο Σοφοκλής Βενιζέλος. Η παρατεινόμενη κυβερνητική κρίση ώθησε την ηγεσία του στόλου να στείλει αντιπροσωπεία στο Κάιρο και να συναντηθεί με το Βενιζέλο. Η συνάντηση αυτή υπήρξε άκαρπη, αφού ο Βενιζέλος, μετά από τηλεγράφημα του Γεωργίου με το οποίο ζητούνταν «η βίαια καταστολή της στάσεως», αρνήθηκε την ανάληψη της πρωθυπουργίας.

Το τμήμα της OENO στη Μέση Ανατολή, όπως και μια σειρά δημοκρατικών οργανώσεων που δρούσαν στα πλαίσια της Εθνικής Επιτροπής Συντονισμού Αγώνος (ΕΑΣ, ΕΣΑ

¹⁰³ Στρατής Τσαμπής, ο.π. σ. 60

¹⁰⁴ Κωνσταντίνος Τσουμάνης ό. π. , σ. 329

¹⁰⁵ Γιώργης Αθανασιάδης, *Η Πρώτη Πράξη της Ελληνικής Τραγωδίας*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1994, σ. 159

¹⁰⁶ Κώστας Στεφανάτος, ο.π. σ. 75

και άλλοι), τάχθηκαν υπέρ της παραιτήσεως της Κυβέρνησης και του σχηματισμού Κυβερνήσεως Εθνικής Ενότητας, σύμφωνα με τις προτάσεις τις νεοϊδρυθείσας Πολιτικής Επιτροπής Εθνικής Απελευθέρωσης (10/3/1944).

Κατά το χρονικό διάστημα που τα παραπάνω διαδραματίζονταν στο στόλο στην Αλεξάνδρεια και στο Κάιρο, το τμήμα της OENO στη Μέση Ανατολή με επικεφαλής το Γενικό Γραμματέα Νίκο Καραγιάννη επιχείρησε δυναμικά να στηρίξει την πρόταση για σχηματισμό κυβέρνησης με τη συμμετοχή των εκπροσώπων της ΠΕΕΑ. Στη γενική συνέλευση του τμήματος της Αλεξάνδρειας στις 4 Απρίλη του 1944 ο Καραγιάννης κάλεσε σε απεργία τους ναυτεργάτες της Αλεξάνδρειας και των άλλων λιμανιών της Αιγύπτου με το σύνθημα «Τσιμινιέρα να μην καπνίσει».¹⁰⁷

Για το λόγο αυτό η αντίδραση ήταν άμεση: *«Τα αστυνομικά όργανα με επικεφαλής Άγγλους αξιωματικούς θα εισβάλουν στα Γραφεία της OENO, θα συλλάβουν το Ν Καραγιάννη, θα κατασχέσουν το αρχείο της οργάνωσης και θα κλείσουν τα γραφεία της. Την ίδια μέρα οργανώθηκαν μαζικά μπλόκα στις γειτονιές του Καΐρου και της Αλεξάνδρειας που κατοικούσαν Έλληνες»*, διενεργήθηκαν συλλήψεις, έκλεισαν εφημερίδες κλπ.¹⁰⁸

¹⁰⁷ Κωνσταντίνος Τσουμάνης ό. π. , σ. 334

¹⁰⁸ ο.π., σ. 335. Ο Ν Καραγιάννης υπήρξε μια από τις μεγαλύτερες μορφές του ναυτεργατικού κινήματος. Υπήρξε εθελοντής στον Ισπανικό Εμφύλιο, ιδρυτικό μέλος της ΝΕΕ και άλλα. Ορισμένα βιογραφικά του στοιχεία, όπως και άλλων στελεχών της ΝΕΕ και της OENO παρατίθενται στο παράρτημα της εργασίας.

Οι ναυτεργάτες στην μεταπολεμική περίοδο μέχρι την επιβολή της χουντικής δικτατορίας.

Στις 24/4/1944 διορίζεται πρωθυπουργός ο Γ. Παπανδρέου, αφού πρώτα οι Άγγλοι ανάγκασαν σε παραίτηση τον Σοφοκλή Βενιζέλο που είχε ορκιστεί μόλις 10 ημέρες πριν, ο οποίος προχώρησε σε ένα νέο κύμα διώξεων. *«Διώχτες κάθε ναυτεργατικού αγώνα κρατούνται σε επίκαιρες θέσεις. Ο Γ. Παπανδρέου έπαψε να αναγνωρίζει τη Ναυτεργατική Ένωση που είχε αναγκαστεί να αναγνωρίσει ο Τσουδερός. Φασιστικό καθεστώς απάτης, πλαστογραφίας και βίας κυριαρχεί σε όλες τις εκδηλώσεις της κυβέρνησης του Γκλύζμπουργκ.»*¹⁰⁹

Οι Κυβερνήσεις της μετα-βαρκιζιανής περιόδου όχι μόνο διατήρησαν τις διατάξεις του Ιδιωνύμου του Βενιζέλου, αλλά επανέφεραν σε ισχύ και όλη την αντεργατική και αντιδημοκρατική νομοθεσία της Μεταξικής Δικτατορίας, αναφορικά με τους Συνεταιρισμούς, συνδικαλιστικές ελευθερίες, την ελευθερία του Τύπου, και λοιπά.¹¹⁰ Η διορισμένη από την Βρετανική Αρχή Κυβέρνηση Πλαστήρα, αναγνώρισε στις 10/1/1945 τη παλαιά ΓΣΕΕ, διόρισε ως γραμματέα της τον Χατζηδημητρίου, ενώ επανέφερε στην πλειοψηφία της Διοίκησης μια σειρά Μεταξικών και Κατοχικών «συνδικαλιστών».

Η δε επεμβατική πολιτική της Κυβέρνησης στο συνδικαλιστικό κίνημα κορυφώνεται με την αυθαίρετη καθάρηση της Διοίκησης της ΓΣΕΕ, όπως αυτή είχε διαμορφωθεί κατά τις εργασίες του 8^ο Συνεδρίου της Συνομοσπονδίας και ο διορισμός νέας προσωρινής Διοίκησης. Να σημειώσουμε ότι στις εκλογές που διεξήχθησαν στο 8^ο Συνέδριο της ΓΣΕΕ (8 Μάρτη 1946), ο ΕΡΓΑΣ (Εργατικός Αντιφασιστικός Συνασπισμός) είχε λάβει το 71% των ψήφων, ενώ Γενικός Γραμματέας είχε αναδειχθεί ο Μήτσος Παπαρήγας, μέλος της ΚΕΕ του ΚΚΕ.¹¹¹ Στη νέα διορισμένη διοίκηση μόνο τα 5 από τα 21 μέλη ανήκαν στη παράταξη του ΕΡΓΑΣ. Ο δε Μήτσος

¹⁰⁹ Κομμουνιστική Επιθεώρηση της εποχής της φασιστικής κατοχής (1941-1944), τεύχος 29, Αύγουστος 1944, σ. 663

¹¹⁰ «Γ' Ψήφισμα περί εκτάκτων μέτρων κατά των επιβουλευόμενων την δημόσιαν τάξιν και ακεραιότητα του Κράτους» που πέρασε το Λαϊκό Κόμμα στη Βουλή στις 17/6/1946

¹¹¹ Αναλυτικά τα αποτελέσματα είχαν ως εξής. Από τις 2,156 ψήφους, ο ΕΡΓΑΣ έλαβε 1,531 (71%), η παράταξη του Μακρή 456 (21%), η παράταξη του Στρατή 105 (5%) και η παράταξη του Καλομοίρη 64 (2,4%). Ιστορικό Τμήμα της ΚΕ του ΚΚΕ, ο.π., σ.542

Παπαρήγας συνελήφθη, και στις 29/2/1949 δολοφονήθηκε στην Ασφάλεια Αθηνών.

Τον Απρίλη του 1945 πάρθηκε απόφαση για την μεταφορά των γραφείων της OENO στην Ελλάδα. Ερχόμενη στην Ελλάδα η ηγεσία της OENO επεδίωξε και πέτυχε τον Αύγουστο του 1945 να αναγνωριστεί επίσημα ως ελληνική ομοσπονδία από το Πρωτοδικείο Πειραιώς. Με την αναγνώρισή της η OENO προβαίνει γρήγορα και στην έκδοση του συνδικαλιστικού της οργάνου τη «Ναυτεργατική Φωνή»¹¹².

Η OENO βρέθηκε, επίσης, στο στόχαστρο των κατασταλτικών δυνάμεων, αφού ανάμεσα σε πολλά άλλα θεωρούταν υπεύθυνη από το εφοπλιστικό κεφάλαιο για το ότι «το ελληνικόν πλοίον απώλεσε το μοναδικόν του πλεονέκτημα, το χαμηλόν κόστος εκμεταλλεύσεως, που του επέτρεπε να συναγωνίζεται επιτυχώς τας ξένας ναυτιλίας»¹¹³ και επιθυμούσε την επιστροφή στο παλαιό καθεστώς των εργασιακών σχέσεων και συνθηκών. Σε αυτό το σημείο λοιπόν θα ανοίξουμε μια παρένθεση για να αναφερθούμε κάπως εκτενέστερα στο αποκορύφωμα αυτών των διώξεων, τη δίκη της OENO, παραθέτοντας κάποια χαρακτηριστικά αποσπάσματα από το ομώνυμο έργο του Δημήτρη Κολιαράκη.

«Σε συνθήκες έντασης του εμφυλίου πολέμου, άγριας τρομοκρατίας και διωγμού των κομμουνιστών και γενικά των αγωνιστών της Εθνικής Αντίστασης, που εκδηλώνονταν με μαζικές συλλήψεις, με απάνθρωπα βασανιστήρια και δολοφονίες, με σκηνοθετημένες δίκες, καταδίκες και εκτελέσεις, οργανώθηκε το 1948 και η μεγάλη δίκη των ναυτεργατών, η «Δίκη της OENO», όπως ονομάστηκε».

Είχε προηγηθεί η σύλληψη του Αντώνη Αμπατιέλου, Γραμματέα της OENO και του Β. Μπεκάκου, Πρόεδρου της Ένωσης Μηχανικών, που κρατούταν υπόδικοι και οι δύο στη Μακρόνησο για υπόθεση που σκηνοθέτησε η Ασφάλεια Πειραιά αμέσως μετά την αναγγελία του σχηματισμού Δημοκρατικής Κυβερνήσεως στην Ελεύθερη Ελλάδα (24/12/1947) και είχε μπει λουκέτο στα γραφεία της OENO, κατασχέθηκαν η περιουσία και τα αρχεία της... Ωστόσο, τα τμήματα της OENO στο εξωτερικό συνέχιζαν τη δράση της, οργάνωναν και καθοδηγούσαν τους αγώνες των ναυτεργατών της ποντοπόρου ναυτιλίας¹¹⁴.

Οι συνθήκες αυτές θεωρήθηκαν από τους εχθρούς των ναυτεργατικών συμφερόντων ότι δημιουργούσαν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για να δοθεί αποφασιστικό χτύπημα στο ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα, ώστε να εξασφαλιστεί η αδιαμαρτύρητη υποταγή των ναυτεργατών στα συμφέροντα του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Η σύλληψη, το Μάη του 1948, ορισμένων δραστήριων στελεχών της OENO, που δούλευαν ως τότε στη παρανομία, όπως του Δ. Γαλάτη, του Απ. Ραπέση, του Ν. Ορφανού, του

¹¹² Κώστας Στεφανάτος, ο.π., σ. 86

¹¹³ Ναυτικά Χρονικά 1/1/1946, Αρχείο ΠΕΜΕΝ

¹¹⁴ Δημήτρης Κολιαράκης, Η Δίκη της OENO, Ναυτεργατική Συνδικαλιστική Κίνηση, Πειραιάς, 1985, σ.7

Απ. Γεωργούλη έδωσε την ευκαιρία να οργανωθεί και να σκηνοθετηθεί η ‘κατηγορία’¹¹⁵... Τελικά στο εδώλιο του έκτακτου Στρατοδικείου Αθηνών, οδηγήθηκαν 36 κατηγορούμενοι. Για τους απόντες γύρω στους 40, η δίκη διαχωρίστηκε...

Το κατηγορητήριο παρέπεμψε όλους τους κατηγορούμενους «...*επί παραβάσει των άρθρων 1,1 του Γ/46 ψηφίσματος*», τονίζοντας ότι οι κατηγορούμενοι «*από κοινού συμφέροντος κινούμενοι, συνεπεφάσσαν την εκτέλεσιν της επόμενης πράξεως και ένεκα ταύτης συνομολογήσαντες προς αλλήλους αμοιβαίαν συνδρομήν εν Ελλάδι και αλλοδαπήν θέλοντες ν’ αποσπάσωσι μέρος του όλου της επικρατείας.*»¹¹⁶

Συνεχίζει ο Δημήτρης Κολιάρáκης για τη δίκη: «Μάρτυρες κατηγορίας οι άνθρωποι των εφοπλιστών στην ΠΝΟ... Οι εμπνευστές και οργανωτές της δίκης, δεν πήραν υπόψη τους ή δεν πίστευαν στη δύναμη της αντίστασης των κατηγορουμένων, της αλληλεγγύης και συμπαράστασης πρώτα από όλα των ναυτεργατών που βρίσκονταν στο εξωτερικό, των προοδευτικών δυνάμεων του τόπου μας και της διεθνούς κοινής γνώμης. Μιας συμπαράστασης που πήρε τις διαστάσεις ενός πανίσχυρου κινήματος διαμαρτυρίας από τις σοσιαλιστικές χώρες, την Αγγλία, τις ΗΠΑ, μέχρι την Αυστραλία και αξίωνε να ματαιωθεί η δίκη, να σταματήσουν οι εκτελέσεις αγωνιστών και να απελευθερωθούν οι ναυτεργάτες και οι πολιτικοί κρατούμενοι...

Η δυναμική αυτής της συμπαράστασης ήταν τέτοια που δεν άφησε ανεπηρέαστους και αυτούς τους μάρτυρες κατηγορίας, εκτελεστικούς της ΠΝΟ, που έκαναν στροφή 180 μοιρών και υποστήριξαν στις προφορικές καταθέσεις τους ότι «*δε γνωρίζουν κανένα από τους κατηγορούμενους εκτός από τους Αμπατιέλο και Μπεκάκο. Ότι δεν αναιρούν τις γραφτές καταθέσεις τους, αλλά αυτά που αναφέρονται εις βάρος της ΟΕΝΟ και τη δράση της στο εξωτερικό μέχρι τη διάλυσή της, αφορούν αυτούς που βρίσκονται στο εξωτερικό*»... Είναι χαρακτηριστικό αυτό που είπε στην τετράωρη κατάθεσή του ο Μελέτης, παρά την πίεση που άσκησαν ο Πρόεδρος και οι στρατοδίκες να του αποσπάσουν κάποιο επιβαρυντικό στοιχείο για τον Αμπατιέλο και Μπεκάκο: «*Αν ο Αμπατιέλος δεν ήταν κομμουνιστής θα ήταν κεφάλαιο όχι μονάχα για το ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα αλλά και για την Ελλάδα*»¹¹⁷

Η πορεία της δίκης κράτησε 17 μέρες, και με τις θαρραλέες απολογίες των κατηγορουμένων ξεσκεπάστηκε η πολιτική σκοπιμότητα της υπόθεσης, αποκαλύφθηκαν οι μέθοδοι που χρησιμοποίησε η ασφάλεια για τις δήθεν ομολογίες ορισμένων κατηγορουμένων

¹¹⁵ Αναφορικά με τις μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν για την εκμαίευση των «ομολογιών», αναφέρει ο Δ Κολιάρáκης: «Για τον Κουτσουβέλη (επικεφαλής της Ασφάλειας του Α’ Αστυνομικού τμήματος Πειραιώς) δεν ήταν δύσκολο, με την αυστηρή απομόνωση, τα βασανιστήρια, το φάλαγγα, την «Παναγιά», μια παραλλαγή της Γκεσταπικής μεθόδου της «ντουλάπας» κλπ, να αποσπάσει από ορισμένους ενυπόγραφες «ομολογίες» που έδεναν μεταξύ τους όλους τους συλληφθέντες και τα ναυτεργατικά στελέχη που βρίσκονταν εκτοπισμένα, υπόδικα ή και καταδικασμένα για άλλες υποθέσεις, ακόμα και κομμουνιστές από άλλους χώρους καθώς και προσωπικότητες της κοινωνικής ζωής.» Δημήτρης Κολιάρáκης, ο.π. σ. 8

¹¹⁶ ο.π. σ. 11 – 12

¹¹⁷ ο.π. σ. 14

καθώς και τα κίνητρα των μαρτύρων κατηγορίας. Προβλήθηκε η πατριωτική δράση της OENO και η συμβολή της στη νίκη των συμμαχικών όπλων, οι αγώνες και οι θυσίες των ναυτεργατών για την απελευθέρωση της χώρας μας και τη μετέπειτα δράση των συνεπών ναυτεργατικών δυνάμεων για την ενότητα και τον εκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος, την υπεράσπιση των κατακτήσεων των Ναυτεργατών, τη διεύρυνση και κατοχύρωση των δικαιωμάτων τους. Το κατηγορητήριο στο σύνολό του κατέρρευσε...

Ωστόσο η απόφαση που βγήκε επέβαλε την ποινή του θανάτου σε 10¹¹⁸... Η καταδικαστική αυτή απόφαση προκάλεσε νέα ένταση της διεθνούς συμπαράστασης. Το θέμα μπήκε στον ΟΗΕ από τον εκπρόσωπο της Σοβιετικής Ένωσης με τη δήλωση ότι δεν θα επιτραπεί η εκτέλεση των 10 Ναυτεργατών. Τη δήλωση αυτή υποστήριξαν οι αντιπρόσωποι των Σοσιαλιστικών και άλλων χωρών και τελικά στάλθηκε σχετικό τηλεγράφημα διαμαρτυρίας στο Βασιλιά και στον Πρωθυπουργό Σοφούλη, που έσπευσε να απαντήσει ότι «όταν ελήφθη το τηλεγράφημα ήδη είχομεν διατάξει την αναστολή των εκτελέσεων»...

Κάτω από την ασίγαστη πάλη του Ελληνικού λαού και τη διεθνή συμπαράσταση, η Κυβέρνηση του Ν. Πλαστήρα, αποφάσισε με νόμο το 1952, ν' αναθεωρηθούν οι δίκες όσων είχαν καταδικαστεί με τους έκτακτους νόμους 509 και Γ' ψήφισμα. Επίσης με το νόμο 2058/52 μετατράπηκαν οι θανατικές καταδίκες σε ισόβια δεσμά και καθιερώθηκε η «υπό όρους απόλυση». Έτσι άνοιξε ο δρόμος της αποφυλάκισης πολιτικών κρατουμένων. Σύμφωνα με δήλωση του Γ. Παπανδρέου, με τις αναθεωρήσεις των καταδικαστικών αποφάσεων 16,000 αγωνιστών, αναγνωρίστηκε ότι οι 14,000 ήταν αθώοι και καταδικάστηκαν άδικα. Πολλοί όμως από αυτούς (πάνω από 4,000) είχαν εκτελεστεί.¹¹⁹

«Η αναθεώρηση της δίκης των Ναυτεργατών της OENO έγινε τον Αύγουστο του 1952... Δόθηκε μια καινούργια ευκαιρία ν' ακουστεί ξανά η φωνή των κατηγορουμένων και της νομικής υπεράσπισής τους και να εκδηλωθεί η διεθνής συμπαράσταση. Αντί για οποιαδήποτε άλλη σχετική κρίση είναι αρκετά αυτά που δήλωσαν αμέσως μετά τον τερματισμό της δίκης: ... 'Η διεξαγωγή της δίκης δεν ήταν καθόλου ικανοποιητική. Τέσσερες από τους πέντε δικαστές ήταν στρατιωτικοί και δεν υπήρχαν ένορκοι. Πιστεύω ότι οι πολιτικές ιδέες χρησιμοποιήθηκαν σαν στοιχεία προδοσίας... Εσχημάτισα την εντύπωση ότι οι στρατοδίκες φαίνοντο πως είχαν αποφασίσει εναντίον των κατηγορουμένων ΕΚ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΡΩΝ και ήταν μάλλον κατήγοροι παρά δικαστές...»¹²⁰

¹¹⁸ Συγκεκριμένα το δικαστήριο επέβαλε θανατική ποινή «παμψηφεί στους Α. Αμπατιέλο, Π. Τιμογιαννάκη, Δ. Γαλάτη, Διον. Διακρούση. Με ψήφους 4 κατά 1 στους Β. Μπεκάκο, Δ. Κολιάρη, Απ. Ράπηση, Σπ. Κατσάνη και με 3 κατά 2 στους Α. Γκότση και Γ. Λαμπαδάριο. Σε ισόβια δεσμά καταδικάστηκαν οι Ν. Ορφανός, Απ. Γεωργούλης, Μάρκος Δράκος, Κούλης Φραντζεσκάκης, Π. Αρτέμης, και Φάνης Αρβανιτόπουλος.» Δημήτρης Κολιάρης, ο.π. σ.15

¹¹⁹ Λεύκωμα για τα 100 της ΠΕΝΕΝ, ο.π. σ. 75

¹²⁰ Οι δηλώσεις αυτές ανήκουν στον Αμερικάνο νομικό Δρ. Ρόγιαλ Φρανς, καθηγητή οικονομολογίας στο Κολλέγιο Ρόλλινς, οποίος παρακολούθησε τη δίκη της αναθεώρησης από μέρους των Αμερικανικών συνδικάτων. Ο δε Άγγλος νομικός Ο Στόκερ που παρακολουθούσε επίσης τη δίκη ως απεσταλμένος της Ένωσης Ουαλλών

Η απόφαση που βγήκε έλεγε: Απορρίπτεται η αίτηση για αναθεώρηση της δίκης των κατηγορουμένων: Α. Αμπατιέλου, Π. Τιμογιαννάκη, Δ. Γαλάτη, Διον. Διακρούση, Β. Μπεκάκου και Δ. Κολιάρáκη, πράγμα που σήμαινε την επικύρωση της πρωτόδικης θανατικής καταδίκης τους. Για όλους τους άλλους η απόφαση προέβλεπε τη μείωση των ποινών. Κανείς δεν αποφυλακίστηκε και μεταφερθήκαμε όλοι και πάλι στις φυλακές...

Η δίκη των ναυτεργατών – η δίκη της ΟΕΝΟ έδωσε τη δυνατότητα να εκδηλωθεί ο διεθνής παράγοντας όπως εκδηλώθηκε γιατί η ΟΕΝΟ, στο διάστημα του δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, οργάνωσε και καθοδήγησε τον αγώνα των αποκλεισμένων στο εξωτερικό ναυτεργατών για τη νίκη των αντιφασιστικών δυνάμεων. Οι ναυτεργάτες αυτοί με αυταπάρνηση και πολλές θυσίες κράτησαν τα ελληνικά καράβια σε κίνηση. Πήραν μέρος στις νηοπομπές για τον εφοδιασμό των συμμάχων. Συμμετείχαν στο άνοιγμα του δευτέρου μετώπου. Έλυσαν χρόνια προβλήματα του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος και σφυρηλάτησαν στενούς δεσμούς με τις προοδευτικές δυνάμεις όλου του κόσμου.

Η ΟΕΝΟ έγραψε ιστορία. Έριξε ρίζες στο Ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα και καταξιώθηκε στις συνειδήσεις των ναυτεργατών, που το εφοπλιστικό κεφάλαιο και οι εχθροί των ναυτεργατικών συμφερόντων θέλησαν να ξεριζώσουν με τη δίκη της ΟΕΝΟ, με την εξόντωση ηγετικών ναυτεργατικών στελεχών.

Παρά την κατάληψη των διοικήσεων της Γενικής Συνομοσπονδίας, των κλαδικών Ομοσπονδιών, των Εργατικών Κέντρων και των σωματείων από φορείς του ενσωματωμένου, κρατικού – καθεστωτικού συνδικαλισμού, παρά τις μαζικές αυθαίρετες καθαιρέσεις των νομίμων, εκλεγμένων Διοικήσεων, τα μαζικά κύματα συλλήψεων, φυλακίσεων, εκτοπίσεων και εκτελέσεων συνδικαλιστών, ο ταξικός αγώνας του συνδικαλιστικού κινήματος δεν πατάχθηκε. Αντιθέτως, ανασυγκροτήθηκε βρίσκοντας νέα οργανωτική έκφραση στη δημιουργία του Δημοκρατικού Συνδικαλιστικού Κινήματος, μιας συνδικαλιστικής κίνησης που είχε ως σκοπό τη συνένωση των δημοκρατικών συνδικαλιστικών παρατάξεων ενάντια στον ενσωματωμένο συνδικαλισμό, όπως αυτός εκφραζόταν από τις ηγεσίες της ΓΣΕΕ. Η συνδρομή του Δημοκρατικού Συνδικαλιστικού Κινήματος στην ανασύνταξη των προοδευτικών δυνάμεων στα εργατικά σωματεία υπήρξε καταλυτική, όσον αναφορά τόσο την οργάνωση της πάλης των εργατών και υπαλλήλων για την ικανοποίηση των οικονομικών τους διεκδικήσεων, τόσο για τη δημοκρατική λειτουργία των συνδικάτων, όσο και για την αποκατάσταση των συνδικαλιστικών ελευθεριών.

Προβάλλοντας το σύνθημα για ένα Σωματείο, ένα Εργατικό Κέντρο, μια Ομοσπονδία, μια

Ανθρακορύχων δήλωσε σχετικά: «Εντύπωση προξενούσε το θάρρος, η αποφασιστικότητα και το ηθικό των κατηγορουμένων. Το συμπέρασμα μου είναι ότι το δικαστήριο δεν έδωσε τη δυνατότητα στους κατηγορουμένους να μιλήσουν, να πουν όσα είχαν να πουν.» Δημήτρης Κολιάρáκης ο.π. σ. 19 – 20

Γενική Συνομοσπονδία, το ΔΣΚ επιδίωξε την ενότητα του συνδικαλιστικού κινήματος, καταπολεμώντας τις διασπαστικές τακτικές της ΓΣΕΕ. Στις 20 Απρίλη του 1956 σε μεγάλη σύσκεψη αντιπροσώπων εργατικών οργανώσεων που έγινε στην Αθήνα, αποφασίστηκε η συγκρότηση νέου συνδικαλιστικού οργάνου με τον τίτλο: «Συνεργαζόμενες Οργανώσεις της Ελλάδας» (ΣΟΕ). Οι ΣΟΕ οργάνωσαν τις πρωτομαγιάτικες εκδηλώσεις που ξεπέρασαν σε συμμετοχή και αποφασιστικότητα κάθε προηγούμενο. Στις αρχαιρεσίες σειράς σωματείων στην Αθήνα, τον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη και αλλού, η δημοκρατική συνδικαλιστική παράταξη νίκησε με συντριπτική πλειοψηφία.

Παράλληλα, αποφασίστηκε η αυτοδιάλυση της ΟΕΝΟ, ώστε οι δυνάμεις της να ενταχθούν και να δουλέψουν για την μαζικοποίηση και τον ταξικό προσανατολισμό των σωματείων, τον εκδημοκρατισμό και την ανατροπή της κατάστασης στην ΠΝΟ. Ο Στρατής Τσαμπής αναφέρει πως η απόφαση αυτή *«αφαιρούσε τα προσχήματα που πρόβαλλαν οι εγκάθετοι της ΠΝΟ για να αποκλείσουν τους προοδευτικούς ναυτεργάτες από τα σωματεία τους. Βοηθούσε στην ενότητα του ναυτεργατικού κινήματος σε μια περίοδο που αυτό άρχισε να αναζωογονείται και χρειαζόταν η ενιαία οργάνωση και έκφραση των ναυτεργατών για να αντιμετωπίσουν τις επιθέσεις των εφοπλιστών.»* Ταυτόχρονα *«άρχισε μια δραστήρια δουλειά για τη μαζικοποίηση των σωματείων, και μέσα στα σωματεία γίνονταν μια σειρά από διεργασίες για την κατάκτηση των διοικητικών συμβουλίων από προοδευτικούς ναυτεργάτες αγωνιστές.»*¹²¹ Δημιουργήθηκε δε το Δημοκρατικό Συνδικαλιστικό Κίνημα Ναυτεργατών, όπως και το σωματείο «Σύνδεσμος Αποκλεισθέντων Επαγγελματικών Ναυτικών».

Κάπως έτσι κλείνει ένα μεγάλο κεφάλαιο, μια λαμπρή σελίδα για το ελληνικό ναυτεργατικό κίνημα, και ταυτόχρονα ανοίγει μια άλλη επίσης ξεχωριστή σελίδα για τους αγώνες των ναυτεργατών. Για την πάλη τους μέσα από το δημοκρατικό συνδικαλιστικό κίνημα, τις διώξεις της επταετούς δικτατορίας 1967 – 1974, αλλά και τους πάμπολλους αγώνες των ναυτεργατών για τα δίκαια αιτήματά τους, που κρατούν με πείσμα έως τις μέρες μας.

¹²¹ Στρατής Τσαμπής, *ο.π.* σ. 110-111

Ορισμένα συμπεράσματα

Απ' την ιστορία του ναυτεργατικού κινήματος στη χώρα μας, που προσπαθήσαμε να παρουσιάσουμε βασικές πλευρές της σ' αυτή την Εργασία μπορούμε να ξεχωρίσουμε τα παρακάτω συμπεράσματα:

- Η ύπαρξη δυο γραμμών στο συνδικαλιστικό κίνημα από τις αρχές τους ως και τις μέρες μας. Στη χώρα μας, η ύπαρξη δυο αντιμαχόμενων γραμμών εντός του συνδικαλιστικού κινήματος φανερώθηκε μόλις το 1919. Τότε, 6 μέλη της Διοίκησης της ΓΣΕΕ (που είχε ιδρυθεί 2 χρόνια πριν) διέγραψαν τα άλλα 5 μέλη της, που ήταν συνδεδεμένα με το ΣΕΚΕ, επειδή οργάνωσαν σύσκεψη για τη Πρωτομαγιά με προτεινόμενα συνθήματα ενάντια στη κυβερνητική πολιτική. Πάμπολλα είναι επίσης τα παραδείγματα από την ιστορία του ναυτεργατικού κινήματος που επιβεβαιώνουν την παραπάνω θέση.

Απ' τη μια, η ΠΝΟ ελεγχόμενη από τους εργοδοτικούς – κυβερνητικούς συνδικαλιστές, να «παζαρεύει» τα δικαιώματα των ναυτεργατών, να στηρίζει τις θέσεις των εφοπλιστών και απ' την άλλη τα ταξικά ναυτεργατικά σωματεία, η Ναυτεργατική Ένωση, η ΟΕΝΟ στη συνέχεια να είναι στη πρώτη γραμμή της υπεράσπισης των συμφερόντων των ναυτεργατών, να δίνουν σκληρές μάχες ενάντια στους εφοπλιστές και στις κυβερνήσεις που τους στήριζαν.

«Από τη μια, οι δυνάμεις που στηρίζουν τον καπιταλισμό, το καθεστώς της εκμετάλλευσης ανθρώπου από άνθρωπο και δουλεύουν για την ενσωμάτωση της εργατικής τάξης, των ναυτεργατών στις επιδιώξεις του κεφαλαίου, του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Από την άλλη, οι ταξικές δυνάμεις που αναπτύσσουν την πάλη τους για κάθε πρόβλημα των εργαζομένων, για κάθε πρόβλημα των ναυτεργατών, κοπιάζουν για την ταξική ενότητα της

εργατικής τάξης και τη συμμαχία με τα λαϊκά στρώματα, έχοντας σαν φάρο την αναγκαιότητα της κατάργησης της εκμετάλλευσης ανθρώπου από άνθρωπο.»¹²²

- Κάθε κατάκτηση της εργατικής τάξης στη θάλασσα όπως και στη στεριά κατακτήθηκε με σκληρούς αγώνες, δεν χαρίστηκε από κανέναν. Αμέτρητα είναι τα παραδείγματα των θυσιών, των αγώνων που έδωσαν οι ναυτεργάτες για να δουλεύουν αξιοπρεπώς και να μην «θαλασσοπνίγονται» για ένα κομμάτι ψωμί. Η Συλλογική Σύμβαση που υπέγραψε η ΟΕΝΟ είναι ένα τέτοιο παράδειγμα που επιβεβαιώνει αυτή τη θέση.
- Ένα ακόμα συμπέρασμα που φαίνεται ότι προκύπτει από την παραπάνω εργασία έχει να κάνει με τη συμβολή των κομμουνιστών στην οργάνωση και καθοδήγηση της πάλης των ναυτεργατών και η ανάγκη της οργανωμένης πάλης. Φαίνεται από μια σειρά παραδείγματα πως όταν οι αγώνες γίνονταν χωρίς σχέδιο και οργάνωση πέρα από την θετική συμβολή τους, χαρακτηρίζονταν από ασυνέχεια, αδυναμία στην πολιτικοποίηση των αιτημάτων τους, υποχώρηση στην πίεση του αντιπάλου, ακόμα και ενσωμάτωση με ολέθρια αποτελέσματα για τον αγώνα τους. Αντίθετα, όταν υπήρχε οργάνωση και σχέδιο από τα πριν, με συγκεκριμένο πλαίσιο και στόχους πάλης, με τους κομμουνιστές στην πρώτη γραμμή του αγώνα τότε υπήρχαν αποτελέσματα, ο αγώνας είχε συνέχεια και μπορούσε ποιο εύκολα να πολιτικοποιηθεί. Ακόμα και στις δυσκολίες μπορούσε να γίνει ποιο εύκολα και συντεταγμένα η υποχώρηση και να λιγοστεύουν οι απώλειες, ακόμα και σε ανθρώπινες ζωές. Ξεχωρίζει το παράδειγμα της απεργιακής συγκέντρωσης στον Πειραιά και η άνοδος στην Αθήνα στις 30 Ιούνη του 1932 όπως και πολλά άλλα παραδείγματα. Έτσι λοιπόν, ακόμα και μετά από κάποια υποχώρηση υπήρχε η δυνατότητα οργάνωσης και αντεπίθεσης με νέο σχέδιο και στόχους πάλης.

¹²² Ριζοσπάστης, 21/12/2008

Παράρτημα

Η έκθεση της διάλυσης της ΠΝΟ στο Κάρντιφ

Η έκθεση που ακολουθεί, βρέθηκε στο φάκελο της Ασφάλειας για τον Βασίλη Μπεκάκο, και φαίνεται να είναι γραμμένη από κάποιον ασυρματιστή πληροφοριοδότη της Ασφάλειας. Αν εξαιρέσει κανείς τους χαρακτηρισμούς προσώπων και τις κρίσεις που κάνει, φαίνεται ότι η εξιστόρηση αποδίδει την πραγματικότητα.

Σημειώνουμε ακόμα ότι για τον Ιωαννίδη, γραμματέα της Ένωσης Ελλήνων Ναυτεργατών Μεγάλης Βρετανίας (EENMB), ο Α. Αμπατιέλος, στο βιβλίο του Μία ζωή στον αγώνα, δεν εκφράζεται με κολακευτικά λόγια: «Έπαιξε αρνητικό ρόλο στην προσπάθεια για την ενότητα του συνδικαλιστικού κινήματος και τη δημιουργία της OENO και τελικά έφυγε από το κίνημα. Ανεξάρτητα απ' αυτό, ο Ιωαννίδης έπαιξε σοβαρό ρόλο στη δημιουργία της EENMB και τη διάλυση των ανδρείκελων που προσπάθησαν να σώσουν την ΠΝΟ στο Κάρντιφ (σημείωση Στρατής Τσαμπής).

«Τα Γραφεία της ΠΝΟ εγκατεστάθησαν εις ιδιαίτερον οίκημα του Ελληνικού Οίκου Ναύτου επί της οδού 245 Μπιούτ Στριτ και ήρξαντο αι προσπάθειαι διά την συγκέντρωσιν των ναυτεργατών υπό τας πτέρυγας της ΠΝΟ και ενέργειαι διά την υπογραφήν Συλλογικής Συμβάσεως.

Εν τούτοις ευθύς εξ αρχής ανεφάνησαν σοβαρά εμπόδια εις την απρόσκοπτον και ομαλήν λειτουργίαν της διότι οι Ιωαννίδης, Γεωργάτος κλπ., ενισχυόμενοι εν τω μεταξύ και διά των αφικνουμένων αριστερών ναυτεργατών και συνεπικουρούμενοι από όλα τα κακοποιά στοιχεία άτινα είχαν συγκεντρωθεί εις Κάρντιφ, ήρξαντο σθεναράν αντίδρασιν κατά πάσης ενεργείας της

ΠΝΟ, προπαγανδίζοντας εναντίον αυτής και διαδίδοντας μεταξύ των άλλων ότι τα αποτελέσαντα την ΠΝΟ στοιχεία ήσαν ακατάλληλα λόγω αγραμματοσύνης, ροπής προς χρηματισμόν, φυγόπονοι, αδαείς των συνδικαλιστικών προβλημάτων κλπ. Η προπαγάνδα αυτή, εν συνδυασμώ με το ότι όντως τινά των ανωτέρω στελεχών της ΠΝΟ ήσαν ακατάλληλα, έφερον άμεσον αποτέλεσμα και ήρχισεν εκδηλουμένη η δυσφορία των ναυτεργατών η οποία καθημερινώς ογκούτο.

Προ της δημιουργηθείσης τοιαύτης εξελίξεως, τα αριστερά στοιχεία των ναυτεργατών, υπό τον Ιωαννίδη κλπ., επετάχυναν τας ενεργείας διά την επίσημον ίδρυσιν και αναγνώρισιν της αρχικώς ανεπισήμως συσταθείσης EENM Βρετανίας, πράγμα το οποίον και επέτυχον ανακηρυχθέντος ως Γραμματέως αυτής του Ιωαννίδη με εκτελεστικούς τους Γ. Κουφουδάκη, Σπ. Βασιλόπουλον, Σπ. Γεωργάτον, Δ. Σπύρην, Στάμ. Σκόρδον, Δ. Κατηφόρην κ.ά.

Η νεοσυσταθείσα αυτή αριστερά οργάνωσις, τελούσα υπό την απόλυτον ηγεσίαν του Ιωαννίδη, δεδοκιμασμένου και λίαν πεπειραμένου τέως Γραμματέως της ΝΕΕ και κομμουνιστού με μεγάλην οργανωτικήν και συνδικαλιστικήν πείραν, επέτυχεν ευθύς εξ αρχής όπως τα συνθήματα της ως ενδιαφερόμενης ειλικρινώς διά τα ναυτεργατικά ζητήματα, τύχουν ευρείας απηχήσεως τόσον εις τας καρδίας των Ελλήνων ναυτεργατών όσον και εις τας διοικήσεις των αγγλικών Τρέιντ Γιούνιονς.

Τα αγγλικά Τρέιντ Γιούνιονς, ως ανωτέρω εκτίθεται, ετέλουν υπό την επίδρασιν των εκπροσώπων της ΔΟΜ ήτις ευρίσκετο παλαιόθεν εις διάστασιν μετά της ΠΝΟ διότι αυτή, κατά την περίοδον της διακυβερνήσεως της Ελλάδος υπό του Ι. Μεταξά, τη εισηγήσει του τότε Υπουργού της Εργασίας Αριστ. Δημητράτου, εδέχθη να αποχώρηση της ΔΟΜ, να διακόψη πάσαν περαιτέρω επαφήν μετ' αυτής και να τεθή υπό το καθεστώς τούτο όπερ κατ' αυτούς εθεωρείτο Δικτατορικών και αντισυνδικαλιστικών. Εξ αιτίας της παρεμβάσεως ταύτης των αντιπροσώπων της ΔΟΜ, τα αγγλικά Τρέιντ Γιούνιονς υπεστήριξαν την νεοϊδρυθείσαν οργάνωσιν του Ιωαννίδη, παρά τας αντιθέτους εισηγήσεις του Π. Λιμεναρχείου και διότι οι διοικούντες τα Τρέιντ Γιούνιονς επίστευον ότι αι επαγγελίαι της οργανώσεως ταύτης ήσαν ειλικρινείς και ότι επί τέλους θα επήρχετο η ποθητή τάξις επί των ελληνικών πλοίων, η οποία κατά την περίοδον ταύτην είχεν σοβαρώς διασαλευθή. Μεταξύ των άλλων τα οποία επεδίωκον διά της αναγνώρισεως της EENMB τα Τρέιντ Γιούνιονς, ήτο όπως επιβάλωσι εις τους Έλληνας ναυτικούς την καθιέρωσιν των εκάστοτε υπό του Αγγλικού Υπ. Πολεμικών Μεταφορών όρων εργασίας και μισθολογίου των εφαρμοζομένων και επί των αγγλικών κυρίως πλοίων.

Εκ της υποστηρίξεως ταύτης των Τρέιντ Γιούνιονς ηυξήθη το κύρος της EENMB, οι δε διοικούντες ταύτην, εκμεταλλεζόμενοι τούτο και διά της προπαγάνδας των, ως ανωτέρω ελέχθη, ηύξανον συνεχώς τον αριθμόν των μελών των και την πίεσιν προς τας Αρχάς και την ΠΝΟ.

Εξ αντιθέτου, η διοικούσα την ΠΝΟ επιτροπή, καίτοι εφάνη αρχικώς ότι θα έφερε μίαν ισορροπίαν της καταστάσεως και εκμηδένισιν των αριστερών κινήσεων, δεν επέτυχε του επιδιωκομένου σκοπού διότι ήρχισαν εμφανιζόμενοι διαφοραί και μεταξύ των κλαδικών αυτής αντιπροσώπων, κυρίως εκ της πλευράς των αξιωματικών, διαφοραί τας οποίας εκαλλιέργησεν και εξεμεταλλεύθη ο Ι. Ιωαννίδης, επιτυχών τελικώς όπως διάσπαση τούτους.

Κατά την περίοδον ταύτην αφίχθησαν εις Λονδίνον ο τότε Πρωθυπουργός Εμμ. Τσουδερός μετά του τότε Υπουργού της Εργασίας Αριστ. Δημητράτου. Τα αγγλικά Τρέιντ Γιούνιονς, μη συμπαθόντα τόσον τον Α. Δημητρά-τον όσον και τον Ε. Χριστοφοράτον ως εργατικούς ηγέτας προερχομένους εκ της 4ης Αυγούστου, ενήργησαν αρμοδίως παρά τη Αγγλ. Κυβερνήσει, της οποίας ο Υπουργός Εργασίας προήρχετο εκ των Τρέιντ Γιούνιονς (Ε. Μπέβιν), ίνα ευσχήμως υποδειχθή εις τον Ε. Τσουδερόν, ότι οι ανωτέρω δεν είναι ευπρόσδεκτοι εις την εργατικήν τάξιν της Αγγλίας και εξ αυτού δημιουργούνται αναταραχαί μεταξύ των Ελλήνων ναυτεργατών.

Όντος μετ' ου πολύ, αμφότεροι οι ανωτέρω, τη υποδείξει της Ελληνικής Κυβερνήσεως, ανεχώρησαν δια Ν. Υόρκην, όπου παρέμειναν μέχρι πέρατος του πολέμου.

Μετά την αναχώρησιν του Ε. Χριστοφοράτου, η ΠΝΟ παρέμεινεν ακέφαλος, ήρχισαν δε εντονώτερον πώς να εμφανίζονται διχογνωμιαί μεταξύ των κλαδικών ηγετών ταύτης, πρωτοστατούντος του Δ. Κολλιού.

Λόγω της καταστάσεως ταύτης και της εκ παραλλήλου δράσεως του Ιωαννίδη και των ακολουθούντων αυτόν πολυαρίθμων ναυτεργατών, εδημιουργήθη σχετική αναστάτωσις εις την Ναυτιλίαν, πράγμα όπερ ηνάγκασε τον τότε Πρωθυπουργόν Εμμ. Τσουδερόν, συνοδευόμενον υπό του διπλωματικού ακολούθου Νικολαρεΐζου και του τότε Διευθυντού της Εμπορικής Ναυτιλίας εν Λονδίνω Πλοιάρχου Β. Ν. Κ. Αλεξανδρή, να κατέλθη εις Κάρντιφ, το οποίον ως κέντρον πλέον πάσης ελληνικής ναυτιλιακής κινήσεως συνεκέντρωνε μέγαν αριθμόν πλοίων και ολόκληρον το εις Ευρώπην έμψυχον υλικόν της Ναυτιλίας.

Ο Πρωθυπουργός Εμμ. Τσουδερός εκάλεσε διά του Π. Λιμεναρχείου εις συγκέντρωσιν εις την αίθουσαν του Ο. Ναύτου Κάρντιφ τους εμφανιζόμενους ως εκπροσώπους των ενταύθα ναυτεργατών, τα πληρώματα των εν Κάρντιφ ελλιμενισμένων πλοίων και τους ανέργους ναυτεργάτας και ωμίλησεν εις αυτούς και διά παραιnéσεων υπέδειξεν όπως είναι πειθαρχικοί και κινούν απερισπάστως τα πλοία υπέρ του καλού της Πατρίδος. Τελευτών δε υπέδειξεν όπως αφήσουν τα προσωπικά και τυχόν συνδικαλιστικός μικροδιαφοράς και όπως διεξάγωσι γενικός εκλογάς εντός εθνικών πλαισίων προς ανάδειξιν γνησίων εκπροσώπων της ναυτεργατικής τάξεως.

Πρώτος απήντησεν ο Υποπλοίαρχος ΕΝ Π. Δαϊπαναγιώτης, μέλος του ΔΣ της Οργανώσεως Ναυτίλων Αξιοοματικών ΕΝ υπό τον Δ. Κολλιόν, χαιρετήσας την παρουσίαν του

Προέδρου της Κυβερνήσεως εν Κάρντιφ, και ενεχείρησε τσεκ εκ Λ.Α. 40.000, προϊόν εράνου μεταξύ των ναυτεργατών, υπέρ του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού. Τούτον ηκολούθησεν ο Ιωαννίδης, ο οποίος κατηγόρησε τους εκπροσώπους της ΠΝΟ ως διασπαστάς του αγώνος των ναυτεργατών και κατά πολύ υπαιτίους της κακοδαιμονίας της ναυτεργατικής τάξεως, υποδείξας την ανάγκην στενής συνεργασίας ναυτεργατών και Λιμενικών αρχών, την απομάκρυνσιν των Αστυνομικών εκ των Π. Λιμεναρχείων διά την ομαλήν κίνησιν της Ναυτιλίας και την ευόδωσιν του απελευθερωτικού αγώνος.

Μετά τον Ιωαννίδην έλαβε τον λόγον ο Δ. Λοβέρδος από μέρους της ΠΝΟ, ο οποίος αντέκρουσε λίαν πενιχρώς τον Ιωαννίδην.

Ο Πρωθυπουργός δευτερολογών συνεχάρη ιδιαιτέρως τον Ιωαννίδην διά τας συνδικαλιστικούς και εθνικός του προσπάθειας, τον δε αντιπρόσωπον της ΠΝΟ Δ. Λοβέρδον ηγνόησε παντελώς.

Η ενέργεια αύτη του Πρωθυπουργού, γενομένη μάλιστα ενώπιον πολυπληθούς συγκεντρώσεως ναυτεργατών, και η μετ' ολίγον επακολουθήσασα ανακοίνωσις της Ελληνικής Κυβερνήσεως Καΐρου από του Ραδιοφωνικού Σταθμού Καΐρου, δι' ης κατεδικάζετο επισήμως το καθεστώς και οι συνεργάται της 4ης Αυγούστου, έκρινεν οριστικώς την τύχην της εν Κάρντιφ ΠΝΟ.

Εν τω μεταξύ, λόγω των συνεχώς ογκούμενων διαφωνιών μεταξύ των αντιπροσώπων της ΠΝΟ, ο εκπρόσωπος των Μηχανικών Δ. Βληζιώτης ηναγκάσθη να παραιτηθή υπέρ του Β. Πολυμενάκου, όστις υπό την αυτήν πίεσιν των διαφωνιών του προς τον Κολλιόν κλπ. παρητήθη, εκλεγέντος εις την θέσιν ταύτην διά διαφόρων ελιγμών του Β. Μπεκάκου.

Μετά μήνα περίπου εξηγγέλθησαν εκλογαί συμφώνως προς την πρωθυπουργικήν υπόδειξιν προς ανάδειξιν εκπροσώπων των Ναυτεργατών γενικώς, πλην οι περί τον Ιωαννίδην κλπ. αντέδρασαν σθεναρώς διά της δυσφημίσεως των υποψηφίων οίτινες ήσαν τέως κλαδικοί αντιπρόσωποι της ΠΝΟ, κατηγορούντες τούτους ως δήθεν αποτελούντας όργανα των αρχών και συνεπώς αντιθέτους προς τα συμφέροντα των ναυτεργατών. Την αυτήν τακτικήν ηκολούθησαν και οι εντός των κόλπων της ΠΝΟ κλαδικοί αντιπρόσωποι των αξιωματικών υπό τους Κολλιόν και Παλαιολόγον, οι οποίοι δεν κατήλθον εις νέας τότε εκλογάς, θεωρούντες εαυτούς καλώς και νομίμως εκλεγέντας και οι οποίοι ήτο πλέον φανερόν ότι έκλεινον προς την αριστεράν παράταξιν του Ιωαννίδη, αντιληφθέντες καλώς πού έκλεινε το ρεύμα των ναυτεργατών.

Ούτω εγένοντο αι εκλογαί άνευ συμμετοχής μεγάλου αριθμού ναυτεργατών και εξελέγησαν μόνον αντιπρόσωποι των κατωτέρων πληρωμάτων ως ακολούθως: Δ. Λοβέρδος διά τους μαγείρους, Κ. Γιακουμής διά τους ναύτας, Στ. Χατζηδάκης διά τους θερμαστάς και Σπ. Βαλλιανάτος διά τους θαλαμηπόλους. Τα ανωτέρω πρόσοχπα δεν εκρίθησαν διά την περίστασιν ευθύς εξ αρχής ως τα πλέον κατάλληλα διά την εκπροσώπησιν των εθnikoφρόνων ναυτεργατών

διότι μεταξύ των άλλων υστερούν και από απόψεως χαρακτήρος, παρελθόντος και η εν γένει διαβίωσίς των εν Κάρντιφ δεν ήτο απολύτως αδιάβλητος. Ως εκ τούτου, το κύρος της ΠΝΟ εμειώθη έτι περαιτέρω, συντελούσης δε και της εντόνου κατά την περίοδον ταύτην προπαγάνδας των αριστερών στοιχείων, ως πρώτον και άμεσον αποτέλεσμα ήτο η άρνησις των αξιωματικών (εν τη ΠΝΟ) προς περαιτέρω συνεργασίαν και το επακολουθείσαν τελικόν πλήγμα διά της οριστικής αποχωρήσεως τούτων και της επισήμου συνεργασίας των μετά του Ιωαννίδη.

Ενταύθα δέον να γίνη μικρά παρένθεσις διά την αποκατάστασιν πλήρως της αληθείας, ειδικώς καθ' όσον αφορά τους εκπροσώπους των Μηχανικών Δ. Βληζιώτην και Β. Πολυμενάκον. Ο πρώτος τούτων, έντιμος και δίκαιος, διεφώνησε ευθύς εξ αρχής προς τους Ε. Χριστοφοράτον και Δ. Κολλιόν, όχι τόσο από εθνικής πλευράς, όσον από συνδικαλιστικής και κυρίως διότι ο μεν Χριστοφοράτος κατ' αυτόν ήτο τύπος απότομος, ο δε Κολλιός τύπος ανέντιμου συνδικαλιστού. Ούτω παρητήθη και την κλαδικήν αντιπροσώπευσιν των Μηχανικών ανέλαβεν ο Β. Πολυμενάκος, επίσης εθνικόφρων και έντιμος ναυτεργάτης πλην αδαής περί τα συνδικαλιστικά και με ολίγας γραμματικούς γνώσεις. Ο Πολυμενάκος, ευρεθείς εις μιαν περίοδον αναταραχής και εντόνου προπαγάνδας και δραστηριότητος από μέρους των αριστερών μηχανικών υπό τον Β. Μπεκάκον, δεν ηδυνήθη να αντιμετωπίση την κατάστασιν υπέρ της εθνικοφρόνου παρατάξεως και, αποδεχθείς το τεθέν αριστερόν σύνθημα των εκλογών μεταξύ των μηχανικών, προεκήρυξεν εκλογάς κατά τας οποίας ο Β. Μπεκάκος, υποστηριζόμενος υπό των αριστεριζόντων μηχανικών και λόγω της αποχής των εθνικοφρόνων, καθήρεσε τον Πολυμενάκον.

Ούτως έχόντων των πραγμάτων, ήτο πλέον φανερόν ότι η περί τον Ιωαννίδην ομάς αριστερών ναυτεργατών κατέκτα συνεχώς έδαφος.

Οι Δ. Κολλιός και Β. Μπεκάκος, βέβαιον πλέον ότι το ρεύμα έκκλινε απολύτως προς την αριστεράν οργάνωσιν ΕΕΝΜΒ υπό τον Ιωαννίδην, απεφάσισαν όπως συνεργασθώσι μετ' αυτής ανεπιφυλάκτως, παρασύροντες και τον Αντ. Παλαιολόγον, ίνα δε τηρήσουν τα προσχήματα, συνεκάλεσαν έκτακτον συνέλευσιν των αξιωματικών εις την οποίαν παρέστησαν κυρίως καθοδηγούμενοι αριστεροί αξιωματικοί και κατά την οποίαν ως ήτο φυσικόν η αποχώρησις εκ της ΠΝΟ και η συνεργασία μελλοντικώς μετά την ΕΕΝΜΒ ενεκρίθη ομοφώνως.

Ειδικώς διά την Ένωσιν των Ραδιοτηλεγραφητών δυνάμει λόγω ειδικότητος να παραθέσω λεπτομέρειας καθ' όσον αφορά τον τρόπον της λήψεως αποφάσεως της συνεργασίας μετά της ΕΕΝΜΒ. Ούτω, ο Αντ. Παλαιολόγος, τύπος γλοιώδης και ταλαντευόμενος ως προς την θέσιν την οποίαν έπρεπε να τήρηση έναντι της όντως ισχυράς πίεσεως των αριστεριζόντων Ραδιοτηλεγραφητών και κυρίως των Σπ. Δαββέτα, Ι. Θεοδωράτου, Π. Λεμερτζή κ.ά. εγνωσμένων αριστερών φρονημάτων και φίλων του Ιωαννίδη, συνεκάλεσε και ούτος συνέλευσιν των εν Κάρντιφ ευρισκομένων Ραδιοτηλεγραφητών, εις την οποία παρέστησαν 13 μόνον

Ραδιοτηλεγραφεταί, ήτοι οι Αντ. Παλαιολόγος, Ι. Θεοδωράτος, Σπ. Δαββέτας, Κ. Ποτηριάδης, Π. Μάης, Αντ. Πατσέλης, Ν. Ξυπολυτάκης κ.ά. ως και ο παρά τω Π. Λιμεναρχεία) Κάρντιφ υπηρετών Ι. Αργυρός.

Κατά την συνέλευσιν ταύτην, ο Α. Παλαιολόγος έθεσεν ως κύριον θέμα προς συζήτησιν την συνεργασίαν της Ενώσεως των Ραδιοτηλεγραφετών μετά της EENMB. Πάντες πλην ενός εδέχθησαν την συνεργασίαν ταύτην. Ο Ι. Αργυρός, διαφωνήσας ριζικώς προς την απόφασιν ταύτην και ελθών εις σοβαράν σύγκρουσιν μετά του κατευθύνοντος την συνέλευσιν αριστερού Σπ. Δαββέτα, ανέγραψεν δι' ερυθράς μελάνης εις το βιβλίον των Πρακτικών της συνελεύσεως τα της διαφωνίας του ταύτης προς συνεργασίαν.

Φυσικόν ήτο ότι μετά την ληφθείσαν απόφασιν της συνεργασίας μετά της EENMB, οι εθνικόφρονες Ραδιοτηλεγραφεταί διέκοψαν πάσαν επίσημον επαφήν και υποστήριζιν της οργανώσεως ταύτης.

Μετά την εγκαινιασθείσαν συνεργασίαν των αξιωματικών μετά της EENMB, η οργάνωσις αὐτή επισημοποιήθη τρόπον τινά και εκ μέρους των Ελληνικών Αρχών του Λονδίνου, αίτινες ήρχισαν δεχόμεναι επί των ναυτεργατικών ζητημάτων των κατωτέρων πληρωμάτων παραστάσεις γενομένας εκ μέρους του Ιωαννίδη.

Κατά την άνοιξιν 1942, η EENMB απεφάσισεν και εξετέλεσε την αρπαγήν των επίπλων και γραφείων της ΠΝΟ και το οριστικόν κλείσιμον των Γραφείων αυτής ως αντιδραστικής οργανώσεως.

Ομάς ανέργων ναυτεργατών υπό τους Σ. Γεωργάτον, Γ. Κουφουδάκην, Δ. Σπύρην, Σπ. Πάτραν, κ.ά., μετέβησαν εις τα Γραφεία της ΠΝΟ, εξεδίωξαν βιαίως τους εν αυτοίς ευρισκομένους εκπροσώπους της ΠΝΟ Δ. Λοβέρδον, Κ. Γιακουμήν και Σπ. Βαλλιανάτον, ήρπασαν τα έπιπλα και τα γραφεία άτινα μετέφεραν εις τα Γραφεία της EENMB επί της εγγύς οδού Κάστομ Χάους αρ. 12.

Το Προξενικόν Λιμεναρχείον, λαβόν ευθύς γνώσιν του πραξικοπήματος, επεκοινώνησε τηλεφωνικώς μετά του Δ/τού Ναυτιλίας εν Λονδίνω και έλαβε την εντολήν όπως μη έχει ανάμειξιν διότι πρόκειται περί ιδιωτικής υποθέσεως και εις ξένην μάλιστα χώραν, ενώ συγχρόνως η Β. Πρεσβεία Λονδίνου έδωσεν εντολήν όπως ο Προξενικός Λιμενάρχης μετά του Προξένου κ. Ο. Μπαίζου σφραγίσουν το Γραφείον της ΠΝΟ.

Μεταγενεστέρως, ο ανωτέρω Πρόξενος έλαβεν εντολήν όπως δι' εκθέσεως του αναφέρει περί της υφισταμένης εν Κάρντιφ ναυτεργατικής καταστάσεως ως επίσης και την δύναμιν εκάστης οργανώσεως εκπροσωπούσης ναυτεργάτες. Όντως ούτος απέστειλε σχετικήν έκθεσιν εν η ανέφερεν ότι η EENMB είχε πολύ μεγάλην πλειοψηφίαν έναντι της ΠΝΟ εις αριθμόν ναυτεργατών.

Κατά την περίοδον ταύτην πράκτορες της EENMB (Εμμ. Χούμης) εγρονθοκόπησαν τον

Λ. Λοβέρδον και ηπειλήσαν τον μηχανικόν Ιάκ. Λοΐζον ίνα παύση και ούτος αντιδρών.

Τοιουτοτρόπως η κατάσταση κατά την περίοδον ταύτην εις το Κάρντιφ εμφανίζεται από μεν της πλευράς των αριστερών και συνοδοιπορούντων ναυτεργατών εκπροσωπούμενη υπό της EENMB με Γραμματέα τον Ιωαννίδην και εκτελεστικούς τους Σπ. Γεωργάτον, Γ. Κουφουδάκην, Δ. Σπύρην, Σπ. Πάτραν, Σπ. Βασιλόπουλον και Δ. Κατηφόρην κ.ά., της Ενώσεως Ναυτίλων αξιωματικών εκπροσωπούμενης υπό του Δ. Κολλιού, Π. Δαΐπαναγιώτη, Α. Μπίκου κ.ά., της Ενώσεως Μηχανικών από τους Β. Μπεκάκον, Εμμ. Μανουσάκην, Ιάκοοβον Λοΐζον, όστις αργότερον απεχώρησεν οριστικώς, Ηρ. Σταυρόπουλον κ.ά., και τέλος εκ της Ενώσεως Ραδιοτηλεγραφητών υπό τους Παλαιολόγον, Ι. Θεοδωράτον, Σπ. Δαββέταν, Π. Δεμερτζήν κ.ά., στενώς συνεργαζομένων και ακολουθουμένων υπό μεγάλης μερίδος ναυτεργατών, από δε της εθνικόφρονου παρατάξεως, της ΠΝΟ εν διαλύσει και άνευ Γραφείων και με τα ηγετικά στελέχη ταύτης και τους ακολουθούντας αυτήν ευάριθμους ναυτεργάτας περιφερόμενους...

(Λείπει μια σελίδα από το «ξάφρισμα» που έγινε στο φάκελο για ευνόητους λόγους από την Ασφάλεια).

...Τον Δεκέμβριον του 1942 εμφανίζεται εις το Κάρντιφ νέον και δυναμικόν στέλεχος του ΚΚΕ, ο Σάββας Παλλές ή Σγουρός -Λατουσάκης, αφιχθείς ως πλήρωμα του ελληνικού Α/Π «Αρχάγγελος». Ούτος απολυθείς του πλοίου εφ' ου υπηρετεί, ενεγράφη εις την δύναμιν του ΠΟΥΛ Ελλήνων ναυτεργατών και ανέλαβεν αμέσως ενεργόν δράσιν εντός των κόλπων της EENMB παρά τον Αμπατιέλον. Ο Γ. Κουφουδάκης ανέλαβε την εκπροσώπησιν της οργανώσεως παρά τω Προξ. Λιμεναρχείω, παρακολουθών εκ του σύνεγγυς πάσαν κίνησιν του Λιμεναρχείου των ναυτεργατών και πιέζων τους ναυτικούς ίνα εγγραφώσι εις την δύναμιν της EENMB. Ούτως δεν εδέχετο όπως ναυτικοί ναυτολογούνται άνευ αδείας της οργανώσεως, πολλάκις δε εφέρετο βιαίως εις όσους προσεπάθουν να αποφύγωσι τούτο και εδημιούργει σκηνάς εν τω Λιμεναρχείω.

Κατά την περίοδον ταύτην, η κομμουνιστική οργάνωσις κατέβαλε πάσαν προσπάθειαν διά την όσον το δυνατόν προσαρμογήν της ναυτεργατικής κινήσεως προς τα κομμουνιστικά ιδεώδη. Αλληπάλληλοι συσκέψεις συνεκροτήθησαν, εις τας οποίας έλαβον μέρος οι Κουφουδάκης, Αμπατιέλος, Λατουσάκης, Παλαιολόγος, Σπύρης, Στασόπουλος (Κύπριος κομμουνιστής), Κατηφόρης, Θεοδωράτος, Κολλιός, Μπεκάκος, Παλαιολόγος κ.ά. επιτελείς, εις τας οποίας απεφασίσθη όπως η οργάνωσις τεθή υπό κομμουνιστικήν καθοδήγησιν, οργανωθούν παραρτήματα αυτής εις τους μεγάλους λιμένας του εξωτερικού (Αυστραλία, Γ. Φράγκος, Αναστ. Βασιλόπουλος-Ν. Υόρκη, Καλούδης Ν. - Λίβερπουλ, Δ. Σούρης - Λονδίνο, Π. Δαΐπαναγιώτης - Αίγυπτον, Ν. Καραγιάννης και Β. Άιρες), επιτροπαί εις τα διάφορα πλοία, κομμουνιστικοί πυρήνες εις το Κάρντιφ και η δημιουργία μιας ανωτέρας συνδικαλιστικής αρχής της ΟΕΝΟ.

Οι Κολλιός, Μπεκάκος και Παλαιολόγος, επιθυμούντες να ανανεωθή η προς αυτούς εντολή των αξιωματικών των εκπροσωπουμένων παρ' αυτών, απεφάσισαν και προεκήρυξαν

εκλογάς προς ανάδειξιν νέου Δ. Συμβουλίου των οργανώσεων των, βέβαιοι όντες ότι θα επανεξελέγοντο και κατά συνέπειαν αι αποφάσεις των θα ενεφάνιζον μεγαλύτεραν βαρύτητα. Κατά τας εκλογάς ταύτας, διεξαχθείσας κατά το κομμουνιστικόν πρότυπον δι' ενός ψηφοδελτίου, ανεκηρύχθησαν εκ νέου οι ανωτέρω Γραμματείς των κλαδικών των οργανώσεων, με εκτελεστικούς την φοράν αυτήν πρόσωπα ακολουθούντα πιστώς τας κομμουνιστικός υποδείξεις.

Ειδικώς διά τους ναυτίλους αξιωματικούς, πέραν της υποψηφιότητος του Κολλιού και των αποτελούντων το ψηφοδέλτιόν του, ενεφανίσθησαν ως υποψήφιοι και οι Υποπλοίαρχοι Κ. Κανέλλος ή Βαλαντάσης και Ηλίας Σκηνίτης, οι οποίοι εις το παρελθόν ουδεμίαν εις τα συνδικαλιστικά ζητήματα είχαν ανάμιξιν και διά τους οποίους ελέγετο ότι απεστάλησαν υπό της Ενώσεως Εφοπλιστών Λονδίνου προς διάσπασιν της προς τα αριστερά κινήσεως των αξιωματικών. Πέραν των ανωτέρω, ο Κανέλλος απέβλεπε κυρίως και εις την μόνιμον εγκατάστασίν του εις Κάρντιφ, πλησίον του πατρός του, διατηρούντος ιχθυοπωλείον επί της οδού Καρολάιν Στριτ, αρ. 39. Ως ήτο φυσικόν, αμφότεροι απέτυχον, και ο μεν Σκηνίτης ανεχώρησεν μετά ταύτα εξ Αγγλίας ναυτολογηθείς, ο δε Κανέλλος, παραμείνας εις Κάρντιφ, εξήτησε την οικονομικήν ενίσχυσιν της εν Λονδίνω Ενώσεως Εφοπλιστών (Λ.Α. 150 μηνιαίως) ίνα συστήσῃ ετέραν οργάνωσιν Ναυτίλων αξιωματικών και καταπολέμησιν τον Κολλίον. Τούτο δεν εγένετο αποδεκτόν, πράγμα όπερ επίκρανε τον Κανέλλον, όστις αμέσως ήρχισε καταφερόμενος κατά των εντολέων και επεδίωξε την συμφιλίωσίν του μετά του Κολλιού και των άλλων αριστερών ηγετών, την οποίαν συμφιλίωσιν αργότερον επέτυχεν ενταχθείς εις τας τάξεις των ναυτίλων υπό τον Κολλίον.

Ανανεωθέντος ούτω του κύρους των αντιπροσώπων των οργανώσεων των Αξιωματικών διά της επιτυχίας των εις τας διεξαχθείσας εκλογάς, απεφασίσθη όπως προχώρησιν περαιτέρω η αρξαμένη στενή συνεργασία των Ενώσεων τούτων μετά της EENMB, διά της εγγραφής των εις τα Φρέντλι Σοσάιτιες (επίσημος αναγνώρισίς των από μέρος των αγγλικών Τρέιντ Γιούνιονς) και του καθορισμού των λεπτομερειών εν συνεργασία με τον Αμπατιέλον κλπ. όσον αφορά την δημιουργίαν της Ομοσπονδίας.

Πράγματι αι οργανώσεις αύται εγένοντο μέλη των Φρέντλι Σοσάιτιες συμφώνως προς τον αγγλικόν νόμον, με κηδεμόνα - εγγυητήν τον διάσημον Αγγλον κομμουνιστήν Τομ. Σούδερν. Περαιτωθεισών ούτω των τυπικών διατυπώσεων, συνήλθον εν ταυτώ τα κλαδικά Δ. Συμβούλια των οργανώσεων και απεφάσισαν την σύστασιν της εμφανίζεται πλέον ως η μόνη δυναμική οργάνωσις εκπροσωπούσα τους Έλληνας ναυτεργάτας, αναγνωρίζεται υπό των αγγλικών Αρχών και παραχωρείται εις αυτήν στέγη εις το οίκημα ένθα ήτο εγκατεστημένος ο ΟΝ.

Η ομοσπονδία αύτη (ΟΕΝΟ), προς αποφυγήν δυσαρεσκειών από μέρος των αξιοοματικών, καθιέρωσε δύο Γραμματείας, μίαν διά τους αξιωματικούς υπό τον Κολλίον και μίαν διά τους κατωτέρους υπό τον Αμπατιέλον, με εκτελεστικούς τους Α. Παλαιολόγον, Απ.

Ράπεςην, Β. Μπεκάκον, Π. Δεμερτζήν, Λατουσάκην (ταμίαν), Δ. Σπύρην, Σπ. Γεωργάτον, Στρ. Φράγκον και Π. Δαΐπαναγιώτην. Ο τελευταίος ούτος απεστάλη ως εκπρόσωπος εν Λονδίνω και ενεφανίζετο πολλάκις ως υπερασπιστής των υπό δίκην ναυτεργατών εις το ελληνικόν ναυτικόν δικαστήριον Λονδίνου.

Περαιτέρω η ΟΕΝΟ αναγνωρίσθη και υπό των ελληνικών Αρχών και του Υπουργείου Πολεμικών Μεταφορών Αγγλίας και οι εκπρόσωποι της ελάμβανον επισήμως πλέον μέρος εις τα Συμβούλια του ΝΑΤ, του ΟΝ, εις επίτροπος διαιτησίας και Συλλογικές Συμβάσεις μετά των Ελλήνων Εφοπλιστών.»

Ναυτεργάτες στον εμφύλιο πόλεμο της Ισπανίας

Ο αγώνας του ισπανικού λαού ενάντια στο φασίστα Φράνκο, που με την υποστήριξη των άλλων φασιστών δικτατόρων της Ευρώπης, του Χίτλερ, του Μουσολίνι και του Σαλαζάρ, ξεκίνησαν να πνίξουν με τη φωτιά και το σίδερο την Ισπανική Δημοκρατία, βρήκε από την πρώτη στιγμή την υποστήριξη των φίλων της δημοκρατίας και της ελευθερίας απ' όλο τον κόσμο.

Οι αντιφασίστες εθελοντές που πήγαν τότε από τα πέρατα του κόσμου στην πατρίδα του Θερβάντες και του Πικάσο, εντάχτηκαν στις γραμμές του Δημοκρατικού Στρατού Ισπανίας. Στη συντριπτική τους πλειοψηφία ήταν απλοί άνθρωποι: εργάτες, ναυτεργάτες, φτωχοί αγρότες και προοδευτικοί διανοούμενοι. Το κοινό που είχαν μεταξύ τους ήταν ότι μισούσαν θανάσιμα το φασισμό. Είχαν ενταχτεί στις γραμμές των διεθνών Ταξιαρχιών των αντιφασιστών εθελοντών. Σ' αυτούς ανήκουν και οι Έλληνες αντιφασίστες, που ο αριθμός τους έφτανε τους 500. Ανάμεσα τους ήταν και... ναυτεργάτες που πήγαν από την Ελλάδα, την Ευρώπη, την Αμερική, την Κύπρο κλπ. και που πάλεψαν ηρωικά στα μέτωπα της Μαδρίτης, τις όχθες του Έμπρο και αλλού.

Δίνουμε παρακάτω τα ονόματα όσων μπορέσαμε να συγκεντρώσουμε, με την παράκληση στους αναγνώστες, όσοι γνωρίζουν, να βοηθήσουν, ώστε να ολοκληρωθεί ο κατάλογος.

ΕΘΕΛΟΝΤΕΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ ΠΟΥ ΠΟΛΕΜΗΣΑΝ ΤΟ ΦΑΣΙΣΜΟ ΣΤΟΝ ΕΜΦΥΛΙΟ ΠΟΛΕΜΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ

Πιστοί στα ιδανικά του κομμουνισμού, πιστοί στις αρχές του προλεταριακού διεθνισμού, δεκάδες Έλληνες ναυτεργάτες πήγαν εθελοντές στο Δημοκρατικό Στρατό ενάντια στο φασισμό του Φράνκο. Αρκετοί έπεσαν ηρωικά στις μάχες με το σύνθημα: «No Pasaran» («Δε θα περάσουν»).

1. Αβραμίδης Νίκος: Από τον Πειραιά. Η καταγωγή του ήταν από τον Καύκασο. Ηγετικό στέλεχος της ΝΕΕ και της ΟΕΝΟ. Πέθανε στην Τασκένδη.
2. Αθανασιάδης Λεωνίδα: Στην Ισπανία πήγε από τη Σοβιετική Ένωση.
3. Αρβάτης (ψευδώνυμο).
4. ΒρεττόςΓ.
5. Γεωργάτος ή Γεωργίτσης Σπύρος: Από τη Κεφαλονιά. Υπαξιωματικός του ΔΣ Ισπανίας, πήρε μέρος στις μάχες του ποταμού Χαραμά. Ηγετικό στέλεχος της ΝΕΜΒ. Πέθανε στην Αγγλία.
6. Γεωργιάδης Γιώργος: Σκοτώθηκε στο Μπελτσίτι στις 10.3.1938.
7. Γεωργίου Ιάκωβος: Από την Αμμόχωστο της Κύπρου. Τραυματίστηκε δυο φορές.
8. Γκίκας Αλέξανδρος.
9. Γκούμας Κώστας: Πήγε στην Ισπανία από τη Γαλλία. Αργότερα καταδικάστηκε σε θάνατο από στρατοδικείο της ΜΑ για τους δημοκρατικούς του αγώνες.
10. Λιαμαντάρας Γιώργος: Από τα Ψαρά.
11. Ζουμπούκης Λευτέρης: Σκοτώθηκε στην Καντέσα τον Απρίλη 1938.
12. Θεριανός Γιώργος: Από τη Σάμο. Πνίγηκε σε ναυάγιο στη Μάγχη.
13. Θωμάζος Βαγγέλης: Από τους δραπέτες των φυλακών Αίγινας. Παλιό στέλεχος του ΚΚΕ.
14. Καββαδίας Γιώργος: Σκοτώθηκε στην Καντέσα τον Απρίλη 1938.
15. Καββαδίας Χρήστος: Σκοτώθηκε σε μια από τις μάχες, από τις γραμμές του τάγματος «Γκ. Δημητρόφ».
16. Καλαϊτζίδης Θανάσης: Πέθανε αργότερα στη Σοβιετική Ένωση.
17. Καραβιόλας Σπύρος.
18. Καραβόλος Γιάννης: Νεολαίος. Σκοτώθηκε στο Μπελτσίτι το Μάρτη του 1938.
19. Καραγιάννης Γιάννης: Ηλικιωμένος, με το ψευδώνυμο «Παππούς». Τραυματίστηκε στη μάχη της Καντέσας.
20. Καραγιάννης Νίκος: Καθοδηγητικό στέλεχος της ΝΕΕ και της ΟΕΝΟ. Πέθανε στη Ρουμανία.
21. Καρόβολος Κώστας.
22. Κασόγλης Πέτρος.
23. Κελεπέσης Κώστας: Από τη Θεσσαλονίκη. Σκοτώθηκε στο Μέτωπο της Μαδρίτης.
24. Κεράνης Γιώργος (ή Παναγιώτης)
25. Κονζής Γιώργος: Σκοτώθηκε στο Μπελτσίτι το Μάρτη του 1938.
26. Κονγκουλιώτης Νίκος: Από τη Χαλκιδική, ονομάστηκε υπολοχαγός. Σκοτώθηκε στη Μάχη του Έμπρο τον Ιούλη του 1938.

27. Κυπριωτάκης Δημήτρης.
28. Κνπριωτάκης Νίκος: Σκοτώθηκε στο Μιλτσίτε το Μάρτη του 1938.
29. Κνριακίδης Παντελής-Ταγκίστας.
30. Λαγάνας Χριστόφορος.
31. Μαζαράκης Σπύρος.
32. Μακρινός Κώστας: Απ' τον Πειραιά.
33. Μαρκόπουλος Κώστας: Απ' τη Μυτιλήνη.
34. Μαυρογιάννης Στέφανος.
35. Μεσαδάκος Βασίλης: Μηχανικός ΕΝ. Αργότερα πήρε μέρος στην Εθνική Αντίσταση σαν αξιωματικός του ΕΛΑΣ.
36. Μούγιαννης Χρήστος: Από την Ικαρία. Μέλος του ΚΚΕ. Σκοτώθηκε στις μάχες της Αραγκώνας τον Αύγουστο του 1937.
37. Μπεζαντάκος.
38. Νεφελούδης Μάρκος.
39. Οικονομάκος Γιάννης.
40. Παλές Σάββας: Από τη Χίο. Στέλεχος της ΝΕΕ και της ΟΕΝΟ. Αργότερα πήρε μέρος στο ΔΣΕ.
41. Παρασιάδης Οδυσσέας.
42. Πελάτης Αντώνης.
43. Πριόβολος Ηλίας (Λούης). Από το Γαλαξίδι, τραυματίας.
44. Πρώμος Παναγιώτης: Σκοτώθηκε στην Καντέσα τον Απρίλη του 1938.
45. Ραΐσης Γιώργος: Από την Άνδρο.
46. Ραπίτης Δημήτρης: Από τη Χίο, νεολαίος. Σκοτώθηκε στην Κεντρική Ισπανία.
47. Ρωμάντης Κώστας: Σκοτώθηκε στη μάχη της Σαραγόσας τον Αύγουστο 1937.
48. Σάββας.
49. Σάλιαγκας Θεμιστοκλής: Από τη Θράκη.
50. Σαμαράς Κώστας: Από τη Σάμο. Σκοτώθηκε στην Καντέσα στις 5.4.1938.
51. Σαποννάκης Λιαβλέχα: Από την Κρήτη.
52. Σιγανός Κώστας.
53. Σκαρλέτας Κώστας: Από τα Ψαρά.
54. Στιλίνης Λεωνίδα: Από Βροντάδες Χίου.
55. Σπύρος...
56. Τριβίλας Σπύρος: Από Ιθάκη ή Κεφαλονιά.
57. Τριβίλος Δημήτρης.
58. Τροβέλας Δημήτρης.

59. Φαρσάκης Στέλιος: Από την Αθήνα, ασυρματιστής. Πνίγηκε στον πόλεμο το 1941.
60. Φιρίκης Παντελής: Από Χίο.
61. Φιρίτης Μιλτιάδης: Από Ζιφιά Χίου.
62. Χριστόφορου Γιώργος.
63. Ψαρρός Γιάννη: Από την Άνδρο.
64. Ψηλός Νικόλαος: Από τη Χίο. Αιχμαλωτίστηκε από τα φασιστικά στρατεύματα.

(Τα ονόματα είναι παρμένα από το βιβλίο του Στέφανου Τσερμέγκα No Pasaran).

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΟΣΕΞΕΤΕ

Ἡ ἀναρχικὴ Κομμουνιστικὴ ὀργάνωσις Ο.Ε.Ν.Ο., ἀφοῦ μετὰ τὴν καταδίκη τῆς ἀπὸ ὅλους τοὺς τίμιους ναυτικούς δὲν μπόρεσεν νὰ σταθῇ σὰν Ναυτεργατικὴ Ὀργάνωσις, ἀλλάξε τελευταῖα τακτικὴ ἐνεργείας, ἀλλὰ μὲ τὸν ἴδιο πάντοτε σκοπὸ, δηλαδὴ νὰ παρασύρῃ τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς καὶ τὴν Ἑμπιρική μας Ναυτιλία στὴν ἐξαθλίωσιν καὶ τὴν καταστροφὴν.

Ἑλληνες Ναυτικοί,

Ἡ δρᾶσις σήμερα τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. εἶναι περισσότερον ἀπὸ κάθε ἄλλῃ φορὰ ὑποὺλῃ καὶ ἐπικίνδυνῃ.

Ἀφοῦ ἐπέισθη ὅτι μὲ τὸ πραγματικὸ τῆς κομμουνιστικῆς προσώπειο καὶ τὰ ἀναρχικὰ τῆς συνθήματα δὲν εἶναι εὐκόλῳ νὰ σῆς πρᾶσύνῃ, ἐμφανίζεται τώρα ὡς ὑποστηρικτὴς δῆθεν τῆς νόμιμης συνδικαλιστικῆς Ὀργανώσεως τῆς Πανελληνίου Ναυτικῆς Ὁμοσπονδίας (Π.Ν.Ο.). Μὲ τὸ ἀπατηλὸ σύνθημα «ὅλοι στὴν Π.Ν.Ο.» οἱ πράκτορες τῆς στὰ λιμάνια ἐξωτερικοῦ ἐμφανίζονται καὶ σὰς μιλοῦν ὡς ἀνεργοὶ δῆθεν ναυτικοὶ ἀνήκοντες στὴν Π.Ν.Ο. καὶ σὰς προτείνουν ν' ἀγωνισθῇτε ἐνωμένοι κάτω ἀπὸ τὴν σημαία τῆς Π.Ν.Ο. γιὰ τὴν αὔξησιν τῶν μισθῶν, τὴν ὑπογραφὴν συλλογικῶν συμβάσεων, καλλιτέρευσιν τῶν ὁρῶν ἐργασίας σας κ.λ.π. Πραγματικὸς ὅμως σκοπὸς τῶν ἀνθρώπων αὐτῶν δὲν εἶναι ἡ βελτίωσις τῆς θέσεώς σας, ἀλλὰ μόνον, ἀφοῦ κερδίσουν τὴν ἐμπιστοσύνην σας, νὰ σὰς παρασύρουν σὲ παράνομες ἐνέργειες καὶ νὰ προκαλέσουν ἀνωμαλίες καὶ ταραχὰς στὰ πλοῖα καὶ ἔτσι νὰ δυσφημήσουν ἀκόμη μιὰ φορὰ τὴν σημαίαν μας καὶ νὰ προκαλέσουν τὴν ἀνεργίαν καὶ τὴν ἐξαθλίωσιν σας. Γιατὶ πιστεύουν ὅτι ἔτσι μόνον, δηλαδὴ μὲ τὴν ἀνεργίαν καὶ τὴν ἐξαθλίωσιν, θὰ μπορέσουν νὰ διαδώσουν καὶ ἐξαπλώσουν τὸν κομμουνισμό στὴν χώρα μας.

Τὰ νέα συνθήματά τῆς ἡ Ο.Ε.Ν.Ο. ἀπευθύνει διὰ τῶν πρακτόρων τῆς κυρίως στοὺς νέους ναυτικούς, ποὺ εἶναι φυσικὸν νὰ μὴ γνωρίζουν τὴν δολιότητα καὶ τὰς σατανικὰς μεθόδους τῆς. Τοὺς νέους ναυτικούς προσπαθεῖ νὰ παρασύρῃ ἡ Ο.Ε.Ν.Ο. γιὰτὶ μὲ αὐτοὺς ὑπολογίζει νὰ ἐκδικηθῇ τοὺς παλαιοὺς ναυτικούς μας, οἱ ὅποιοι ἀφοῦ τὴν γνῶρῖσαν καλά τὴν κατεδίκασαν ὅπως τῆς ἀξίζει. Γι' αὐτὸ ἀπευθυνόμεθα σήμερα σ' ὅλους τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς καὶ ἰδιαίτερα στοὺς νέους, οἱ ὅποιοι δὲν ὑπέφεραν καὶ δὲν ἐταλαιπωρήθησαν ὅπως οἱ παλαιοὶ συνάδελφοί τους ποὺ εἶχαν παρασυρθῇ κατὰ τὸ παρελθόν.

Ἑλληνες Ναυτικοί,

Ἀσχετὰ ἂν ὑπηρετεῖτε σ' ἐλληνικὰ ἢ σὲ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ξένα πλοῖα πρὶν χετέ τοὺς ξενόδουλους πράκτορας τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., μισθοφόρους τοῦ Κ.Κ.Ε.

Μὴ παρασύρεσθε ἀπὸ τὰ ἀπατηλὰ τοὺς συνθήματα καὶ τίς ψεύτικες ὑποσχέσεις τους. Πετάξετέ τους ἔξω ἀπὸ τὰ καράβια καὶ ἐμποδίσατε τὴν φθοροποιὸν προπαγάνδαν τους.

Μὴ σὰς ξεγελοῦν ὅτι εἶναι τίμιοι ναυτικοὶ καὶ ὅτι σὰς μιλοῦν ὡς ἀντιπρόσωποι ἡ ὑποστηρικταὶ τῆς Πανελληνίου Ναυτικῆς Ὁμοσπονδίας, διότι ἐκτὸς ἀπὸ τὴν Νέαν Ὑόρκην σὲ κανένα ἄλλο λιμάνι τοῦ ἐξωτερικοῦ δὲν ὑπάρχει ἀντιπρόσωπος τῆς Π.Ν.Ο. πρὸς τὸ παρόν. Αὐτοὶ ποὺ σὰς πλησιάζουν καὶ σὰς μιλοῦν γιὰ τὰ ζητήματά σας εἶναι πράκτορες τῶν ἐχθρῶν τῆς Πατρίδος μας, Πράκτορες τοῦ Κομμουνισμοῦ, οἱ ὅποιοι ἐπιδιώκουν νὰ καταστρέψουν τὸ μέλλον σας καὶ τὴν Ναυτιλίαν μας.

Ἑλληνες Ναυτικοί,

Γιὰ τὰ ζητήματά σας καὶ γιὰ τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεώς σας μπορείτε ν' ἀπευθύνεσθε ἐκτὸς ἀπὸ τὴν νόμιμη συνδικαλιστικὴν σας Ὀργάνωσιν καὶ εἰς τοὺς Ἑλληνας Προξενικοὺς Λιμενάρχας, τοὺς Ἑλληνας Προξένους ἢ στὸ Ὑπουργεῖον Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπ' εὐθείας μὲ γράμμα σας.



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΟΥΛΑΣ
του Σταύρου εκ Βόλου γεν. 1916



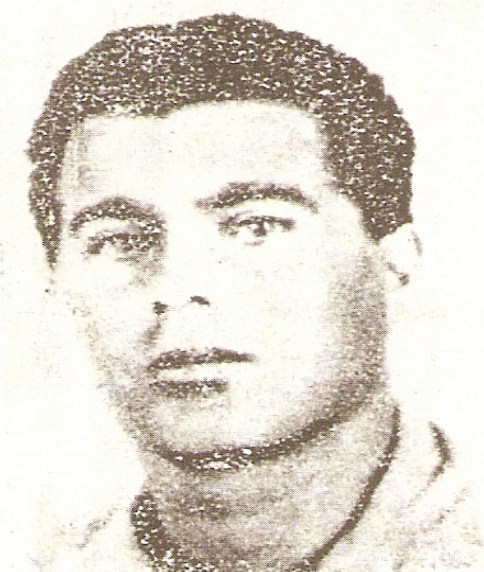
ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΤΣΑΛΙΑΣ
του Εύσταθίου εκ Ίθάκης γεν. 1930



ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΤΟΣ
του Κωνσταντίνου εκ Χίου γεν. 1932



ΠΑΥΛΟΣ, ΜΑΜΟΥΝΙΔΗΣ
του Ιωάννου εκ Αθηνών γεν. 1915



ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΑΣ
του Σταματίου ἐξ Ἰκαρίας γεν. 1926



ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
του Ἠλίου ἐκ Κορινθίας γεν. 1927



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΔΗΣ
του Βασιλείου ἐκ Μήλου γεν. 1927



ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΤΖΑΝΙΔΗΣ
του Θεοδώρου ἐκ Σμύρνης γεν. 1894

ΟΙ φωτογραφίες αυτές δείχνουν μερικούς από τους σημερινούς πράκτορες της ΟΕΝΟ που δρούν στα λιμάνια του Έξωτερικού.

Δέν έχουν άλλον σκοπό παρά να καταστρέφουν την ναυτιλία μας και τὸ μέλλον σας.

Πετάξτε τους έξω από τὰ πλοία και περιφρονήστε τους όταν σᾶς πλησιάζουν. Καί ἀπλή ἐπαφή μαζί τους σᾶς μολύνει.



ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ
τοῦ Παναγιώτου ἐκ Μεσσηνίας γεν. 1915



ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΡΔΟΓΙΑΝΝΗΣ
τοῦ Δημάκη ἐκ Θεσ/νίκης γεν. 1922



ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΕΗΣ ἢ ΜΠΕΗΣ
τοῦ Γεωργίου ἐξ Εὐβοίας γεν. 1909



ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΑΤΖΗΡΑΚΗΣ
τοῦ Ἐπαμεινώνδα ἐκ Μ. Ἀσίας γεν. 1919

Τα Πρακτικά του Έκτακτου Στρατοδικείου της δίκης της ΟΕΝΟ

Αντιγράφουμε το πρακτικό των συνεδριάσεων του Στρατοδικείου με τα ονόματα των κατηγορουμένων και τις ποινές που επέβαλαν. Παραδίνουμε ακόμα στην ιστορία και τους δικαστές που διέπραξαν αυτό το έγκλημα:

ΤΟ ΕΚΤΑΚΤΟΝ ΣΤΡΑΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ (ΤΜΗΜΑ Β΄)

ΠΡΑΚΤΙΚΑ

Συνεδριάσεως 18ης, 19ης, 20ής, 21ης, 22ας, 23ης, 24ης, 25ης, 26ης, 27ης,
28ης, 29ης και 30ής
Οκτωβρίου 1948 και 1ης, 2ας, 3ης και 4ης Νοεμβρίου 1948

ΔΙΚΑΣΤΑΙ	α/α ΚΑΤΗΓΟΡΟΥΜΕΝΟΙ	ΠΡΑΞΙΣ
1. Μαχαίρας Γεώργιος, Εφ. Στρατ. Δικ. Σύμβ. Γ' Τάξεως, Πρόεδρος	1. Γαλάτης Δημήτριος του Ιωάννου	Παραβάσεως άρθ. 1 παρ. 1 του Γ/46 Ψηφίσματος
	2. Φράγκος Γεώργιος του Μιχαήλ*	
	3. Ορφανός Νικόλαος του Γερασίμου	
2. Νικολάου Λουκάς, Ταγ/χης Πυροβ/κού	4. Σέτμικ Λεωνίδα του Γεωργίου	
	5. Αρβανιτόπουλος Θεοφ. του Λεωνίδα	
3. Κουρουπός Μιχαήλ, Ταγ/χης Πεζικού	6. Γεωργούλης Απόστολος του Μάρκου	
	7. Σαμπαζιώτης Φώτιος του Βασιλείου	
4. Κοντάκος Σωτ., Λοχ. Πυρ/κού	8. Βασιλαντωνάκης Εμμ. του Γεωργίου	
	9. Παπαδάτος Σπυρίδων του Γεωργίου	
5. Φάκος Λάμπρος, Λοχαγός Πεζικού Αναπληρωματικός	10. Ζαμανίδης Παναγιώτης του Αθανασίου	
	11. Κούβαρης Χρήστος του Ηλία	
	12. Τσάκαλος Παράσχος του Κωνσταντίνου	
6. Ανδριώτης Δημήτριος, Ταγ/χης Πυρ/κού	13. Κουνάδης Μιχαήλ του Νικολάου	
	14. Ραπέσης Απόστολος του Ζαφειρίου	
7. Δανίκας Κίμων, Βασ. Επίτροπος Εφ. Στρατ. Δικ. Σύμβ. Δ' Τάξ.	15. Αρτέμης Παναγιώτης του Νικολάου	
	16. Μάστορας Μιχαήλ του Περικλέους	
	17. Μανώλης Κλεάνθης του Ιωάννου	
	18. Παντέλης Χρήστος του Σωτηρίου	

* Ο Γιώργης Φράγκος έσπασε στα βασανιστήρια και πρόδωσε. Ο αναγνώστης να προσέξει μην τον μπερδέψει με τους αείμνηστους συντρόφους Στράτο Φράγκο και Παναγιώτη Φράγκο που έμειναν πιστοί ως το τέλος στο Κόμμα και τους ναυτεργάτες (σημ. Σ.Τ.).

8. Μανωλίδης Ανδρέας, Εφ. Υπολ/γός Στρατ. Δικαιοσύνης	19. Μαρκέτος Σωτήριος του Θεοδώρου
	20. Λαμπαδάριος Γεώργιος του Σωκράτη
	21. Δράκος Μάρκος του Νικολάου
	22. Καρακουλάκης Εμμανουήλ του Δημ.
	23. Μακρινού Ειρήνη του Κωνσταντίνου
	24. Κοσμίδου Ελένη του Ιωάννου
	25. Παντελίδου Ευγενία του Στέφανου
	26. Χρυσοχοΐδου Καλλιόπη του Νικολάου
	27. Κουφουδάκη Μαρία του Γεωργίου
	28. Αμπατιέλος Αντώνιος του Γερασίμου
	29. Μπεκάκος Βασίλειος του Πέτρου
	30. Φραγκισκάτος Κωνσταντίνος του Γερασίμου
	31. Κολλιαράκης Δημήτριος του Νικολάου
	32. Κατσάνης Σπυρίδων του Γεωργίου
	33. Βελέντζας Σταμάτιος του Αναργύρου
	34. Διακρούσης Διονύσιος του Σπυρίδωνος
	35. Γκότσης Αντώνιος του Κωνσταντίνου
	36. Κλαουδάτος Ευάγγελος του Μιχαήλ
	37. Τιμογιαννάκης Παναγιώτης του Βασιλείου

«Το Στρατοδικείο, συνεδρίασαν εν τω ακροατηρίω τού εν Αθήναις προς τούτο ωρισμένου Καταστήματος τη 9η ώρα π.μ. δημοσία, εκπληρωθεισών απασών των διατάξεων του άρθρου 108 και 1 του Σ.Π.Κ. τη διαταγή του Προέδρου προσήλθον οι κατηγορούμενοι ενώπιον του Δικαστηρίου, ελεύθεροι άνευ δεσμών, οίτινες ερωτηθέντες περί της ταυτότητός των κλπ. απεκρίθησαν ότι ονομάζονται...» (Από το Φάκελλο του Ν. Ορφανού).

Ακολουθώς ο Πρόεδρος εκήρυξε περαιωμένη την συζήτησιν. Το δε Δικαστήριο, κατά το άρθρο 125 του Σ.Π.Ν., διεσκέφθη μόνον κεκλεισμένων των θυρών επί των υπό του Προέδρου τεθέντων ζητημάτων. Είτα, επανελθόντος του Δικαστηρίου εις Δημοσίαν συνεδρίασιν, ο Πρόεδρος ανήγγειλεν δημοσία την ταυτάριθμον των παρόντων αποφασιν δι ης εκηρύχθησαν οι κατηγορούμενοι:

1. Γαλάτης Δημήτριος
2. Τιμογιαννάκης Παναγιώτης
3. Διακρούσης Διονύσιος
4. Αμπατιέλος Αντώνιος
5. Κατσάνης Σπυρίδων
6. Ραπέσης Απόστολος
7. Μπεκάκος Βασίλειος
8. Κολιαράκης Δημήτριος
9. Λαμπαδάριος Γεώργιος και
10. Γκότσης Αντώνιος ένοχοι παμψηφεί κατά το κατηγορητήριο, ήτοι

παραβάσεως του άρθρου 1 & 1 του Γ΄ Ψηφίσματος και κατεδικάσθησαν οι Γαλάτης Δημήτριος, Τιμογιαννάκης Παναγιώτης, Διακρούσης Διονύσιος και Αμπατιέλος Αντώνιος, παμψηφεί εις την ποινήν του θανάτου, οι Κατσάνης Σπυρίδων, Ραπέεσης Απόστολος, Μπεκάκος Βασίλειος και Κολιαράκης Δημήτριος εις την ποινήν του θανάτου διά ψήφων τριών (3) κατά δύο (2).

Οι κατηγορούμενοι:

1. Παπαδάτος Σπυρίδων
2. Μανώλης Κλεάνθης
3. Δράκος Μάρκος
4. Γεωργούλης Απόστολος
5. Ορφανός Νικόλαος
6. Φραγκισκάτος Κωνσταντίνος
7. Αρτέμης Παναγιώτης και
8. Αρβανιτόπουλος Θεοφάνης εκηρύχθησαν παμψηφεί ένοχοι παραβάσεως του άρθρου 1 & 1 του Γ΄/46 Ψηφίσματος και κατεδικάσθησαν εν μετρία συγχύσει εις την ποινήν των ισοβίων δεσμών.

Ο κατηγορούμενος Μάστορας Μιχαήλ εκηρύχθη παμψηφεί ένοχος παραβάσεως του άρθρου 1 & 1 του Γ΄ Ψηφίσματος και κατεδικάσθη εν μετρία συγχύσει εις την ποινήν των προσκαίρων δεσμών είκοσι (20) ετών.

Οι κατηγορούμενοι:

1. Φράγκος Γεώργιος
2. Κουφουδάκη Μαρία
3. Βελέντζας Σταμάτιος
4. Παντελής Χρήστος και
5. Σέτμικ Λεωνίδας εκηρύχθησαν παμψηφεί ένοχοι παραβάσεως του άρθρου 1 & 1 του Γ΄/46 Ψηφίσματος και απηλλάγησαν πάσης ποινής λόγω πλήρους συγχύσεως και διετάχθη η εκ των φυλακών απόλυσίς των εάν δι' άλλην τινά αιτία δεν πρέπει να κρατώνται εν αυταίς, καταργουμένης της ισχύος του υπ' αριθ. 1840/985/48 Βουλεύματος Δ.Α.Π.

Οι κατηγορούμενοι:

1. Τσάκαλος Παράσχος και
2. Μαρκέτος εκηρύχθησαν αθώοι παμψηφεί, λόγω αμφιβολιών της αποδιδομένης εις αυτούς κατηγορίας παραβάσεως του άρθρου 1 & 1 του Γ΄/46 ψηφίσματος και διετάχθη η εκ των φυλακών απόλυσίς των εάν δι' άλλην αιτίαν δεν πρέπει να κρατώνται εν αυταίς, καταργουμένης της ισχύος του υπ' αριθ. 1840/985/48 Βουλεύματος Δ.Α.Π.

Οι κατηγορούμενοι:

1. Χρυσοχοΐδου Καλλιόπη
2. Μακρινού Ειρήνη

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΑΤΑΚΗΣ

Ο Δημήτρης Τατάκης καταγόταν από την Άνδρο: Υποπλοίαρχος του ΕΝ, Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Ναυτίλων Αξιωματικών ΕΝ και μέλος της Γραμματείας της Ομοσπονδίας Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων (ΟΕΝΟ). Αξιόλογη ήταν η δράση του στο ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα από το 1936 και μετά και ιδιαίτερα στη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου. Ήταν ένας από τους εθελοντές που επάνδρωσαν τα ελληνικά πλοία στην απόβαση των συμμαχικών δυνάμεων στη Νορμανδία.



Γι' αυτή του τη δράση, όπως και όλα τα στελέχη της ΟΕΝΟ, πιάστηκε από το μετα-δεκεμβριανό κράτος και στάλθηκε εξορία. Στην αρχή εξορίστηκε στην Ικαρία και από κει μεταφέρθηκε στη Μακρόνησο στη ΣΦΑ.

Ο Γιάννης Παλαβός, που έζησε μαζί του όλο το διάστημα στο κολαστήριο της ΣΦΑ, διηγείται για τη δολοφονία του:

«Δε θα 'χε κλείσει τότε τα 36 του χρόνια. Τον είχαν φέρει στη ΣΦΑ στις 5.11.48 και άρχισε ο βασανισμός του από την πρώτη στιγμή. Ξύλο και στη θάλασσα. Το κορμί του γεμάτο πληγές. Στις 14 του Μάη 1949 μεταφέρεται στην Αθήνα στον εισηγητή του Στρατοδικείου. Στις 8 του Ιούνη 1949 τον ξαναστέλνουν στη ΣΦΑ και άρχισε το μαρτύριο της ορθοστασίας που υπέστη φορτωμένος τα πράγματα του σε συνδυασμό με πείνα και κατά διαστήματα με δίψα. Αυτό το μαρτύριο κράτησε 33 μέρες. Οι διεστραμμένοι εγκληματικοί εγκέφαλοι της Μακρονήσου αναρωτήθηκαν πώς στέκεται στα πόδια του αυτός-ο άνθρωπος που είχε ξεπεράσει τα παραδεγμένα όρια ανθρώπινης αντοχής. Σε μια επίσκεψη τους στον τόπο του μαρτυρίου, οι δήμιοι του τον ρώτησαν: "Πώς τα καταφέρνεις και είσαι ακόμα ζωντανός;" κι ο Δημήτρης τούς απάντησε: "Είμαι ακόμα ζωντανός γιατί είμαι κομμουνιστής."

Μια άλλη μέρα, ο βασανιστής του τού λέει: "Βάζουμε στοίχημα, καπετάνιε -καπετάνιο τον έλεγαν όλοι πως σήμερα θα σε κάνω να κάνεις δήλωση;" Κι ο Δημήτρης ήρεμος, ευγενικός, ανθρώπινος και γενναίος του απαντάει: "Δε βάζω στοίχημα, γιατί θα το χάσεις και σε λυπάμαι, γιατί είσαι φτωχός άνθρωπος." Στις 19.12.49, μαζί με άλλους συντρόφους της απομόνωσης, υπέστη λιντσάρισμα, αλλά και πάλι επέζησε. Στις 9 προς 10 Γενάρη 1950 δολοφονείται με βασανισμό. Είχαν πάρει μέρος στα βασανιστήρια οι Αλφαμίτες: Βραχλιώτης, Λαμπράκος Μιχάλης, Κληρονόμος Σταμάτης».

ΝΙΚΟΣ ΚΑΛΟΥΔΗΣ

Γεννήθηκε στα Καρδάμυλα της Χίου το 1917, από ναυτική οικογένεια. Άφησε το Γυμνάσιο και πήγε στον Πειραιά να δουλέψει και να βοηθήσει την οικογένεια του. Από εμποροϋπάλληλος, μανάβης, γυρολόγος, εργάτης σε ναυπηγεία επισκευών κατέληξε στη θάλασσα.

Με το πρώτο καράβι που μπαρκάρησε το 1935, έχει την πρώτη γνωριμία του με το προοδευτικό κίνημα των ναυτεργατών κι έγινε μέλος της Ναυτεργατικής Ένωσης και πήρε δραστήρια μέρος στους ναυτεργατικούς αγώνες στα καράβια και στα λιμάνια του εξωτερικού. Ο πόλεμος τον βρίσκει στο εξωτερικό.

Το 1941 γίνεται μέλος του ΚΚ Αμερικής εφόσον εκεί δεν υπήρχε οργάνωση του ΚΚΕ και πολλοί ναυτεργάτες κομμουνιστές γίνονταν μέλη του ΚΚΑ. Πήρε μέρος στους αγώνες για την ενοποίηση του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος και στη δημιουργία της ΟΕΝΟ. Έκανε αντιπρόσωπος της ΟΕΝΟ σε καράβια και λιμάνια του εξωτερικού και εκλέχτηκε γραμματέας του τμήματος της ΟΕΝΟ στη Ν. Υόρκη. Ανέλαβε Γενικός Γραμματέας της ΟΕΝΟ όταν το 1946 πιάστηκε ο Α. Αμπατιέλος και κήρυξαν την ΟΕΝΟ εκτός νόμου. Από το 1946-1952 ήταν γραμματέας του τμήματος της ΟΕΝΟ της Ν. Υόρκης. Πιάστηκε επανειλημμένα από τα αμερικανικά μιγκρέισον και κλεινόταν στο Λονγκ Άιλαν (συνολικά 2 χρόνια), όπου ήταν φυλακές που έκλειναν τους ξένους.

Το 1952 απελάθηκε από τις ΗΠΑ και πήγε στην Πολωνία, που του δόθηκε πολιτικό άσυλο. Μεταφέρθηκε στην έδρα της ΚΕ και ανέλαβε την ευθύνη του συνδικαλιστικού τμήματος. Στο 8ο Συνέδριο του Κόμματος εκλέχτηκε τακτικό μέλος της ΚΕ και στη 12η Ολομέλεια του 1968 μέλος του ΠΓ. Στα χρόνια της δικτατορίας κατεβαίνει παράνομος στην Ελλάδα επικεφαλής του κλιμακίου της ΚΕ. Το Μάη του 1970 συλλαμβάνεται και τον Ιούλη περνά από δίκη και δικάζεται από στρατοδικείο σε ισόβια. Το 1973 αποφυλακίζεται για 6 μήνες λόγω ανήκεστου βλάβης της υγείας του, και συνεχίζει την παράνομη δράση, ώσπου ξανασυλλαμβάνεται μαζί με τους Αμπατιέλο, Μίνα Γιάννου και Γόντικα Δημήτρη και πέρασε από τα γνωστά βασανιστήρια στο Μπογιάτι. Από κει, στο νοσοκομείο, στην Ασφάλεια και στις φυλακές Κορυδαλλού, απ' όπου αφέθηκε μαζί με τους άλλους συντρόφους του μετά την ανατροπή της δικτατορίας.



ΑΝΤΩΝΗΣ ΑΜΠΑΤΙΕΛΟΣ



Μια μεγάλη και δυναμική φυσιογνωμία του ναυτεργατικού κινήματος. Γεννήθηκε το 1914 και το 1932 έγινε μέλος της ΟΚΝΕ και του ΚΚΕ. Από μικρός μπήκε στη θάλασσα και ανέπτυξε πρωτόβουλα πλούσια συνδικαλιστική δράση στα καράβια σαν μέλος της Ναυτεργατικής Ένωσης Ελλάδας. Το 1940 γίνεται μέλος της Συντονιστικής Επιτροπής της ΝΕΕ της Ν. Υόρκης και το 1942 στάλθηκε στην Αγγλία να πρωτοστατήσει για την ενοποίηση του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος του εξωτερικού.

Η προσπάθεια του αυτή στέφθηκε με επιτυχία που κατέληξε στη δημιουργία της θρυλικής ΟΕΝΟ. Από τη θέση του Γραμματέα της ΟΕΝΟ και του υπεύθυνου της ΚΟΝ, ο Αντώνης Αμπατιέλος καθοδηγεί τους αγώνες και την πατριωτική αντιφασιστική πάλη των ναυτεργατών σ' όλη την περίοδο του Β' Παγκόσμιου Πολέμου. Ήταν ο πρώτος, ο πραγματικός και μοναδικός εκπρόσωπος των ναυτεργατών που υπέγραψε τη συλλογική σύμβαση που έφερε ριζικές αλλαγές στη ζωή και τη μοίρα του Έλληνα ναυτεργάτη.

Οι υπηρεσίες του Αντώνη Αμπατιέλου ξεπέρασαν τα πλαίσια του ελληνικού ναυτεργατικού κινήματος. Ανάπτυξε πλούσια διεθνιστική δράση στις διεθνείς συνδικαλιστικές οργανώσεις ξεσηκώνοντας το εργατικό κίνημα, οργανώσεις, παράγοντες, κόμματα, βουλευτές στο πλευρό των αγώνων του λαού μας, στην εθνική αντίσταση, στους αγώνες ενάντια στο μεταβαρκιζιανό όργιο του δωσιλογισμού, στους αγώνες κατά της φασιστικής δικτατορίας των συνταγματαρχών. Με τους αγώνες του ανέβηκε τα σκαλοπάτια της ιεραρχίας του Κόμματος, έγινε γραμματέας της ΚΟΠ, μέλος της Κεντρικής Επιτροπής και μέλος του ΠΓ και πρόεδρος της επιτροπής Κομματικού Ελέγχου.

Για την επαναστατική του δράση, η αστική τάξη τον πέρασε από τη φωτιά και το σίδερο. Πιάστηκε και πέρασε από δίκη το 1934 για παράνομη συγκέντρωση. Το 1935 ξαναπιάνεται και περνά από στρατοδικείο και μένει 6 μήνες στη φυλακή. Εξαιτίας της δράσης του στο Πολεμικό Ναυτικό που υπηρέτησε τη θητεία του, πέρασε δυο χρόνια απομονωμένος στον Πόρο. Το 1947 πιάστηκε και καταδικάστηκε στη μεγάλη δίκη που σκάρωσαν για την ΟΕΝΟ και καταδικάστηκε παμψηφεί σε θάνατο.

Πέρασε 15 χρόνια φυλακή με τη θανατική ποινή. Σώθηκε χάρη στον ξεσηκωμό των ναυτεργατών, του ελληνικού λαού και της διεθνούς συμπαράστασης. Το Φλεβάρη 1974, όντας υπεύθυνος του παράνομου κλιμακίου της ΚΕ στην Ελλάδα, συλλαμβάνεται, βασανίζεται από τη

χούντα και απολύεται με τη μεταπολίτευση.

Πιστός και άξιος γιος των ναυτεργατών και του Κόμματος, αφιέρωσε την υπόλοιπη ζωή του στην ανάπτυξη του Κόμματος και των λαϊκών αγώνων, υπερασπίστηκε μέσα κι έξω από τη Βουλή τα ναυτεργατικά αιτήματα. Σ' όλα τα χρόνια της κομματικής του ζωής υπήρξε μέλος της ΚΟΒ καταστρώματος της ΚΟΝ. Κι από τη θέση του αυτή βοήθησε αποφασιστικά στην επαναστατική διαπαιδαγώγηση των ναυτεργατών μελών του Κόμματος.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ (του ιδίου)

Αντώνης Αμπατιέλος του Γεράσιμου και της Ασημίνας. Γεννήθηκα το 1914 στο Σουλινά της Ρουμανίας. Η οικογένεια μου εργατική με φιλελεύθερη (βενιζελική) παράδοση. Ζει μόνο ένας αδελφός μου, είναι λογιστής. Τραβήχτηκε από τους αναθεωρητές. Τώρα, όπως και η γυναίκα του δεν έχουν πρακτική δράση.

Τελείωσα την τετάρτη τάξη του εξατάξιου Γυμνασίου στην Κεφαλονιά. Η αρχική μου τοποθέτηση ήταν κομμουνιστική. Μπήκα στην ΟΚΝΕ και στο Κόμμα το φθινόπωρο του 1932. Προκατοχικά, όταν ήμουν στην Ελλάδα, ήμουν οργανωμένος στην ΚΟΠ ή στην ΚΟ της Κεφαλονιάς, αν βρισκόμουν εκεί. Έγινα γνωστός για τη συνδικαλιστική μου δράση σαν μέλος της Ναυτεργατικής Ένωσης Ελλάδας από το 1933. Υπηρέτησα στο Π. Ναυτικό 1936-38, απομονωμένος στον Πόρο εξαιτίας της δράσης μου. Είχα γίνει μέλος της στρατιωτικής οργάνωσης στο Ναυτικό. Το 1940 έγινα μέλος της Σ. Επιτροπής της ΝΕΕ, που είχε έδρα τη Ν. Υόρκη. Το 1942 στάλθηκα στην Αγγλία για την ενοποίηση του Ελληνικού Ναυτεργατικού Κινήματος στο εξωτερικό. Έγινα ένας από τους δυο Γραμματείς της ΟΕΝΟ και κομματικός καθοδηγητής του Κινήματος στην Αγγλία. Στην Ελλάδα, μέλος της Κομματικής Επιτροπής Ναυτεργατών και μέλος της Επιτροπής Πόλης του Πειραιά. Στην 12η Ολομέλεια (1969) έγινα τακτικό μέλος της ΚΕ. Το 1971, μέλος του ΠΓ ως σήμερα Για πρώτη φορά πιάστηκα και πέρασα από δίκη για παράνομη συγκέντρωση το 1934.

Με το Κίνημα του Βενιζέλου, το 1935, ξαναπιάστηκα και πέρασα μαζί με 5-6 άλλους από στρατοδικείο. Αναβλήθηκε η δίκη και ξανάγινε και καταδικαστήκαμε 6 μήνες φυλακή. Εγώ, με τη συγκατάθεση της οργάνωσης, είχα μπαρκάρει. Με παραπέμπουν ξανά όντας ναύτης στο ΠΝ. Αθωώθηκα λόγω παραγραφής του αδικήματος. Ξαναπιάστηκα το 1947. Πέρασα δυο δίκες. Στην πρώτη καταδικάστηκα παμψηφεί σε θάνατο (Οκτ. 1948). Στη δεύτερη ήταν το «δεδικασμένο». Ξαναπιάστηκα το Γενάρη του 1974. Ξεπερνάει τα 17χρόνια ο χρόνος φυλάκισης. Σε όλη τη διάρκεια της επαναστατικής μου ζωής δεν έχω κάνει καμιά κομματική υποχώρηση. Έκανα για δυο χρόνια Γραμματέας της ΕΔΑ Πειραιά 1965 -1967.

Αθήνα 24.6.1983

ΝΙΚΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ του ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ

Γεννήθηκε το 1907 στην Αθήνα. Κοινωνική του προέλευση εργατική. Γραμματικές γνώσεις: απόφοιτος σχολαρχείου. Επάγγελμα ναυτεργάτης. Το 1927 κατατάχθηκε εθελοντής τεχνίτης αεροπλάνων με ειδικότητα ασυρματιστή. Σαν στρατιώτης, το 1928, τιμωρήθηκε με δεκατρείς (13) μήνες πειθαρχική φυλάκιση για αντιμιλιταριστική προπαγάνδα. Από το 1931 ήταν οργανωμένος στο σωματείο του.



Μέλος του ΚΚΕ έγινε το 1935. Το Γενάρη του 1936 ήταν υποψήφιος βουλευτής του Παλλαϊκού Μετώπου. Την ίδια χρονιά πήγε εθελοντής στην Ισπανία. Ανήκε στη Διεθνή Ταξιαρχία. Πήρε μέρος σε μάχες και τραυματίστηκε τρεις φορές. Του έμεινε από τότε αναπηρία στο δεξί του χέρι. Με την ήττα, πέρασε στη Γαλλία και κλείστηκε σε στρατόπεδο, απ' όπου δραπέτευσε με έγκριση. Σε συνέχεια δουλεύει σε καράβια και για τη δράση του πιάστηκε στις ΗΠΑ, που ήθελαν να τον παραδώσουν στις ελληνικές αρχές. Σώθηκε χάρη στην κινητοποίηση των Ισπανών δημοκρατών.

Το 1940 βρέθηκε στην Αγγλία, που για τη δράση του πιάστηκε, φυλακίστηκε και το 1941 απελάθηκε στην Αίγυπτο. Εκεί ήταν ένας από τους οργανωτές και καθοδηγητές του κινήματος Μέσης Ανατολής (γραμματέας των ένοπλων δυνάμεων). Ξαναγύρισε στην Ελλάδα το 1945 και πήρε μέρος στο 7ο Συνέδριο του ΚΚΕ, σαν αντιπρόσωπος της ΚΟ Πειραιά. Χρησιμοποιήθηκε σαν γραμματέας του ΕΑΜ Πειραιά και σε συνέχεια μέλος ΑΕ Ναυτεργατών. Το Σεπτέμβρη του 1946 ξανάγινε γραμματέας της ΚΟ Πειραιά.

Το 1947, στην προσπάθεια του να φύγει στην Αργεντινή, για εκπλήρωση κομματικής αποστολής, πιάστηκε και στάλθηκε εξορία στην Ικαρία. Δραπέτευσε και έμεινε παράνομος ως το Δεκέμβρη του 1948 που έφυγε στο εξωτερικό (Γαλλία).

Τον Απρίλη του 1949 πήγε στην Ουγγαρία, με σκοπό να καταταχθεί στο ΔΣΕ. Εκεί χρησιμοποιήθηκε σαν μέλος της Κομματικής Επιτροπής. Το Σεπτέμβρη του 1950 στάλθηκε στη Ρουμανία.

ΝΙΚΟΣ ΚΑΣΤΑΝΙΑΣ

Γεννήθηκε στο χωριό Γυαλισκάρι Ικαρίας. Από ναυτική οικογένεια, ταξίδευε με εμπορικά καράβια που τροφοδοτούσαν τη Δημοκρατική Ισπανία στον αντιφασιστικό πόλεμο κατά του Φράνκο. Πιάστηκε από την 4η Αυγούστου. Πολέμησε στον πόλεμο της Αλβανίας. Έφυγε στη Μ. Ανατολή και υπηρετούσε στο Π. Ναυτικό. Πιάστηκε και κλείστηκε στα στρατόπεδα των Άγγλων την περίοδο του κινήματος της Μ. Ανατολής.



Το 1948 πιάστηκε και καταδικάστηκε σε θάνατο με τη σκηνοθετημένη δίκη των 150 του Ναυτικού. Εκτελέστηκε τον Ιούνιο 1949.

Λίγες μέρες πριν την εκτέλεση, συναντήθηκε με το Νίκανδρο Κεπέση και τον παρακάλεσε, όπως γράφει ο Νίκανδρος Κεπέσης στο βιβλίο του «Θα νικήσουμε», να πει τα παρακάτω λόγια στο Κόμμα:

«Θέλω, σύντροφε, να μεταφέρεις στο Κόμμα τη συγγνώμη μου για κάτι που θα σου πω. Είναι η πρώτη φορά που σ' όλη την κομματική μου ζωή δεν πειθάρχησα στο Κόμμα: ήμουν υπεύθυνος για τη γιάφκα της οργάνωσης των ναυτικών στον Πειραιά. Καταλαβαίνεις αυτά τα δύσκολα χρόνια πόση σημασία έχει η γιάφκα για την Οργάνωση... Πήρα, λοιπόν, την εντολή να κρατηθεί η γιάφκα με κάθε θυσία. Συγκεκριμένα μου είπαν, αν τα βρω σκούρα και δω πιος μαζί με μένα κινδυνεύει η γιάφκα, να μη διστάσω να κάμω δήλωση. Να κάμω δήλωση για να μείνω στο πόστο μου.

Όμως, σύντροφε, δεν μπόρεσα... δεν μπόρεσα να κάνω δήλωση. Δε μου πήγαινε ούτε και στη σκέψη ακόμη να υπογράψω ένα βρόμικο χαρτί για το Κόμμα... Δεν μπορούσα ούτε και προφορικά. Το θεωρούσα άνανδρο, πρόστυχο... Θέλω, Νίκανδρε, να πεις στο Κόμμα να συγχωρέσει αυτή μου την αδυναμία, αυτή μου την απειθαρχία.»

Και στο γράμμα που έστειλε στους γονείς του έγραφε μεταξύ άλλων: «...δε θέλω να κλάψετε για το χαμό μου... Θέλω να δείτε το θάνατο μου μέσα στα πλαίσια του ελληνικού δράματος και να κάνετε ό, τι μπορείτε για να σταματήσει η αιματοχυσία στη χώρα μας... είναι η πιο θετική εξυπηρέτηση που θα κάνετε προς την Ελλάδα μας. Σας αγάπησα και σας ήμουν πάντα αφοσιωμένος. Η αγάπη μου αυτή, συνυφασμένη με την αγάπη μου προς την πατρίδα και τα συμφέροντα του λαού, με στέλνουν στο θάνατο!...»

ΓΙΩΡΓΟΣ ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ

Γεννήθηκε στις Αγνούσες το 1922 από οικογένεια μικροεφοπλιστών. Τελείωσε το Γυμνάσιο στη Χίο και μπήκε στη Σχολή Εμποροπλοιάρχων του Μπέλφαστ της Μεγάλης Βρετανίας απ' όπου τελείωσε αριστούχος. Μπαρκάρισε και δούλεψε ανθυποπλοίαρχος μέχρι το 1940 που μπήκε η Ελλάδα στον πόλεμο. Έφυγε από το καράβι και κατατάχτηκε εθελοντικά στο Πολεμικό Ναυτικό. Ταξίδευε στη Μεσόγειο με νηοπομπές και πήρε μέρος στις αποβάσεις στο Ρίμινι και στο Άτζιο της Ιταλίας.

Μπροστά στον καπετάν Γιώργη άνοιγαν διάπλατα οι πόρτες για τα εφοπλιστικά σαλόνια, να μπει κι αυτός στο «λόμπι» των εκμεταλλευτών των ναυτεργατών. Προτίμησε όμως να εγκαταλείψει την τάξη του και να ενταχτεί στο επαναστατικό κίνημα με το μέρος του ναυτεργάτη.

Σ' αυτό τον βοήθησε η επαφή του με τα πληρώματα και η ιδιοσυγκρασία του, που δεν μπορούσε να δεχτεί την άγρια εκμετάλλευση που γινόταν στους ναυτεργάτες. Ήρθε σε επαφή με τη Ναυτεργατική Ένωση και οργανώθηκε στην «Αντιφασιστική Πρωτοπορία» του ΠΝ, πήρε μέρος στο κίνημα της Μέσης Ανατολής, δικάστηκε σε θάνατο και κλείστηκε στο σύρμα.

Το 1945 απελευθερώνεται κι έρχεται στην Ελλάδα: Αλλά κι εδώ το κυνηγητό συνεχίζεται, ενώ παλεύει μέσα από την ΟΕΝΟ. Με απόφαση της •ΚΟΝ βγαίνει παράνομα έξω με το «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ». Έκανε αντιπρόσωπος της ΟΕΝΟ σε διάφορα λιμάνια της Δ. Ευρώπης, όπως στη Μασσαλία, στο Ρουέν της Γαλλίας και για μεγάλο διάστημα στη Νέα Υόρκη μαζί με τους Καλούδη και Πυθαρούλη. Συνελήφθη μαζί με τον Καλούδη από τις αμερικανικές αρχές στο γνωστό νησί «Λονγκ-Άιλαν».

Το 1952, του αφαιρέθηκε η ελληνική ιθαγένεια και υποχρεώθηκε να ζητήσει άσυλο στην Πολωνία. Από δω χρησιμοποιείται από το ΚΚΕ σαν στέλεχος στην καθοδήγηση της δουλειάς του στους ναυτεργάτες και τους πολιτικούς πρόσφυγες. Για ένα διάστημα ήταν πρόεδρος της Ένωσης των πολιτικών προσφύγων της Γδύνιας και από το 1956 μέλος του Γραφείου της ΚΟΝ, όπου και έμεινε ως το τέλος της ζωής του.



ΜΑΝΩΛΗΣ Π ΥΘΑΡΟΥΛΗΣ

Μια από τις ηγετικές φυσιογνωμίες του ναυτεργατικού και γενικότερα του εργατικού κινήματος στα χρόνια από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και μέχρι το 1987, ο Μανώλης Πυθαρούλης είχε στο ενεργητικό του μια μεγάλη προσφορά.

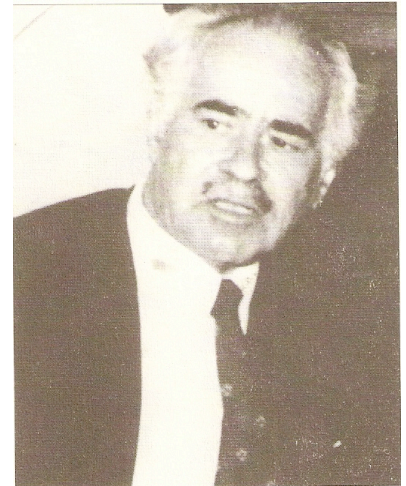
Γεννήθηκε στην Ελούντα της Κρήτης το 1915 και το 1935 πήρε το δίπλωμα του δόκιμου ασυρματιστή και πήρε το δρόμο της θάλασσας.

Από το Γυμνάσιο ακόμα είχε μπολιαστεί με την αριστερή ιδεολογία, στην οποία έμεινε πιστός ως το τέλος της ζωής του. Μέλος του ΚΚΕ έγινε το 1943 ύστερα από μια συνεχή δοκιμασία μέσα στους αγώνες των ναυτεργατών. Πήρε μέρος στη μεγάλη απεργία της Αμβέρσας και το 1940 στη Γλασκόβη που καθοδηγούσαν ο Ν. Καραγιάννης με τον Μπαϊράμη. Από κει και πέρα μπαίνει ολοκληρωτικά στην υπηρεσία της Ναυτεργατικής Ένωσης και σε συνέχεια των Συνεργαζόμενων Ναυτεργατικών Οργανώσεων, που υπήρξε ο πρόδρομος της ΟΕΝΟ.

Ακολουθώντας το δρόμο του αγώνα, αναδείχτηκε σε ηγετικό στέλεχος της ΟΕΝΟ και χρημάτισε αντιπρόσωπος στο Λίβερπουλ, στο Κάρντιφ, στο Λονδίνο. Το 1944, η ΕΕ της ΟΕΝΟ τον στέλνει στη Ν. Υόρκη όπου ανέλαβε τον τομέα της ΟΕΝΟ. Εκεί πρωτοστάτησε στη δημιουργία κομματικής οργάνωσης ναυτεργατών ξεχωριστή από το ΚΚΑ και ανέλαβε γραμματέας της.

Με κομματικό υπεύθυνο τον Μ. Πυθαρούλη και συνδικαλιστικό υπεύθυνο της ΟΕΝΟ τον Ν. Καλούδη, η ΚΟΝ της Ν. Υόρκης καθοδήγησε ολόκληρο το ναυτεργατικό κίνημα στα χρόνια μετά τον εμφύλιο πόλεμο και μέχρι το 1958 που πήγε στη Σχολή της Μόσχας. Το 1961 επιστρέφει στη Γδύνια και αναλαμβάνει ξανά την καθοδήγηση της ΚΟΝ, μέχρι το 1968 που πήγε στη Δ. Ευρώπη και οργάνωσε την ΕΑΣΚΕΝ και σε συνέχεια την ΕΣΑΚ, που διετέλεσε πρόεδρος της μέχρι το 1978.

Ο Μ. Πυθαρούλης, με τις γνώσεις που είχε αποκτήσει, τη συνδικαλιστική του εμπειρία και την πίστη του στον αγώνα του Κόμματος, ανέπτυξε μια τεράστια δραστηριότητα στο διεθνές ναυτεργατικό και γενικότερα το εργατικό κίνημα. Στα χρόνια της δικτατορίας των συνταγματαρχών ιδιαίτερα, κατάφερε να κινητοποιήσει τις διεθνείς και εθνικές συνδικαλιστικές ενώσεις των ναυτεργατών και να ξεσηκωθεί ένα μεγάλο διεθνές κίνημα, μποϊκοτάζ, κ.α.



ΒΑΓΓΕΛΗΣ ΚΛΑΟΥΔΑΤΟΣ

Το δρόμο της θάλασσας, ο Κλαουδάτος τον πήρε από πολύ μικρή ηλικία σαν καμαροτάκι στα ποστάλια της ακτοπλοΐας. Στο Σωματείο των θαλαμηπόλων γράφτηκε λίγο μετά το πρώτο μπάρκο και χάρη στην αγωνιστικότητά του, οι συνάδελφοι του τον εξέλεξαν αρχικά στο Συμβούλιο και στη συνέχεια σχεδόν παμψηφεί πρόεδρο το 1935.



Στη διάρκεια της προεδρίας του και σαν μέλος του ΚΚΕ και στέλεχος της Ναυτεργατικής Ένωσης, πιστός στις αρχές της ταξικής πάλης, κατόρθωσε να κατοχυρωθούν με Σύμβαση πολλά εργατικά δικαιώματα και, το σπουδαιότερο, καθιερώθηκε για πρώτη φορά μισθός στον κλάδο ίων θαλαμηπόλων, ενώ μέχρι τότε οι αποδοχές των Καμαρότων προέρχονταν απ' τα φιλοδωρήματα των επιβατών των πλοίων.

Για τη συνέπεια και την αγωνιστικότητά του με σκοπό την υπεράσπιση των δικαιωμάτων των θαλαμηπόλων και γενικότερα των ναυτεργατών, διώχτηκε απ' τη βασιλομεταξική δικτατορία. Το 1936 εξορίστηκε στη Φολέγανδρο και το 1937 μεταφέρθηκε στο κολαστήριο της Ακροναυπλίας απ' όπου, με την κατάληψη της χώρας απ' τα στρατεύματα του Χίτλερ, η ελληνική κυβέρνηση τον παρέδωσε μαζί με άλλους αγωνιστές στους Γερμανούς κατακτητές, για να μεταφερθεί, όπως και άλλα μέλη και στελέχη του ΚΚΕ, στο στρατόπεδο του Χαϊδαρίου.

Το 1944, συμμετέχει σε ομάδα 40 ομήρων, που με τη συνοδεία Γερμανών στρατιωτών μεταφέρονται με αυτοκίνητα για αναγκαστική χειρωνακτική δουλειά στα Λουτρά Παρασκευά της Καστέλλας, και ύστερα από συντονισμένη και αιφνιδιαστική ενέργεια του ΕΛΑΣ, απελευθερώνεται μαζί με άλλους συγκροτούμενους του. Αμέσως εντάσσεται στον ΕΛΑΣ και τοποθετείται Β' καπετάνιος του 6ου Ανεξάρτητου Συντάγματος Πειραιά, «πόστο» που κράτησε μέχρι τη συμφωνία της Βάρκιζας.

Κάτω από δύσκολες συνθήκες και έχοντας να παλέψει με ρεφορμιστές συνδικαλιστές, που είχαν την ηθική και υλική βοήθεια των εφοπλιστών και του ΥΕΝ, κατορθώνει να περάσει η Πανελλήνια Ένωση θαλαμηπόλων ΕΝ με δημοκρατικές διαδικασίες πάλι σε δημοκρατικά χέρια. Ο ίδιος μάλιστα εκλέγεται με μεγάλη πλειοψηφία πρόεδρος και μαζί με άλλα στελέχη του ναυτεργατικού κινήματος, με την καθοδήγηση της ταξικής Ναυτεργατικής Ένωσης, παίρνει μέρος στις διαπραγματεύσεις για την ενοποίηση της ΟΕΝΟ και της ΠΝΟ, χωρίς όμως θετικό αποτέλεσμα. Οι εφοπλιστές, απ' τη μια, και οι εκπρόσωποι του κράτους, απ' την άλλη, διαπιστώνοντας ότι μια τέτοια εξέλιξη θα δυνάμωνε το ναυτεργατικό κίνημα, έδωσαν εντολή

στους ρεφορμιστές συνδικαλιστές που εκπροσωπούσαν την ΠΙΝΟ να τορπιλίσουν τις διαπραγματεύσεις με την ΟΕΝΟ, όχι φυσικά χωρίς ανταλλάγματα. Στη διάρκεια του εμφύλιου (1946-49), ο Κλαουδάτος συλλαμβάνεται και καταδικάζεται σε θάνατο με το νόμο 509. Γλίτωσε χάρη στην κινητοποίηση των προοδευτικών δυνάμεων και αποφυλακίστηκε το 1959, για να συνεχίσει και πάλι τον αγώνα. Όμως, τα σκοτάδια των κελιών των φυλακών, τα απομονωτήρια, που μέσα τους έζησε πολλά χρόνια, του είχαν δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στην όραση.

Συγχρόνως, μέσα απ' τις γραμμές της Δημοκρατικής Συνδικαλιστικής Κίνησης Ναυτεργατών και σαν στέλεχος της, βοήθησε για να περάσει και πάλι η Πανελλήνια Ένωση θαλαμηπόλων και Ναυτών στα καράβια της ακτοπλοΐας.

Με το στρατιωτικό πραξικόπημα του 1967 συλλαμβάνεται για να κάνει και πάλι το δρομολόγιο της τιμής, αλλά με περασμένες τις χειροπέδες: Γιούρα – Παρθέني.

Το 1970, βαριά άρρωστος, απ' τις μακροχρόνιες ταλαιπωρίες και τα βασανιστήρια, απολύεται. Για να επιζήσει, δουλεύει σ' ένα τεντάδικο στα παλιατζίδικα του Πειραιά, χωρίς σύνταξη απ' το ΝΑΤ και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη του Οίκου Ναύτη. Δεν άντεξε όμως τη νέα δοκιμασία. Σύντομα μεταφέρεται άρρωστος από εγκεφαλικό επεισόδιο στο Τζάνειο Νοσοκομείο. Ξεψύχησε στο σπίτι του, μια κάμαρη όλη κι όλη, στις προσφυγικές πολυκατοικίες της Παλιάς Κοκκινιάς.

«Σου υποσχόμαστε να συνεχίσουμε το έργο σου και να δώσουμε όλες μας τις δυνάμεις για την εκπλήρωση των κοινών ιδανικών μας.»

Τα λόγια αυτά ειπώθηκαν στον τελευταίο αποχαιρετισμό από συνάδελφο του.

Δημήτρης Σέρβος

Οι πληροφορίες για τα βιογραφικά των παραπάνω στελεχών πάρθηκαν κατά κύριο λόγο από το βιβλίο του Στρατή Τσαμπή, Στο δρόμο του καθήκοντος και της τιμής, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 2001

Βιβλιογραφία

- Αμπατιέλος Αντώνης. *Μια Ζωή στον Αγώνα*. Σύγχρονη Εποχή. Αθήνα. 1996
- Γεράσιμος Κωνσταντάτος, *Το τελευταίο ξεμπαρκάρισμα*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1978
- Γιώργης Αθανασιάδης, *Η Πρώτη Πράξη της Ελληνικής Τραγωδίας Σύγχρονη Εποχή*, Αθήνα, 1994
- Δοκίμιο Ιστορίας του ΚΚΕ*. Ιστορικό τμήμα της Κ.Ε. του ΚΚΕ. Τόμος Α'. Σύγχρονη Εποχή. Αθήνα. 1995
- Δοκίμιο Ιστορίας του ΚΚΕ 1949 – 1968*. Τόμος Β'. Σύγχρονη Εποχή. Αθήνα. 2011
- Εισήγηση του Γραφείου της Κ. Ο. Ναυτεργατών του Κ.Κ.Ε.*, Αρχείο Κ. Ο. Ναυτεργατών του Κ.Κ.Ε.
- Κ.Ε. του ΚΚΕ, *Σύντομη Ιστορία του ΚΚΕ, 1918 – 1949 – σχέδιο*. Σύγχρονη Εποχή. Αθήνα. 1988
- ΚΚΕ, *Επίσημα Κείμενα*, τόμος 4^{ος}, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1975
- Κολιάρκης Δημήτρης, *Η Δίκη της ΟΕΝΟ, Ναυτεργατική Συνδικαλιστική Κίνηση*, Πειραιάς, 1985
- Κομμουνιστική Επιθεώρηση, κατοχής (1941-1944), τεύχος 29, Αύγουστος 1944
- Κορδάτος Γιάννης. *Ιστορία του ελληνικού εργατικού κινήματος*. Μπουκουμάνης. Αθήνα. 1972
- Λένιν Β. Ι. *Άπαντα*. τ. 6^{ος}. Σύγχρονη Εποχή. Αθήνα. 1975
- Λιβιεράτος Δημήτρης. *Τα Συνέδρια της ΓΣΕΕ*. Προσκήνιο. Αθήνα. 1997
- Μάξιμος Σεραφείμ. *Η αυγή του ελληνικού καπιταλισμού εν Ελλάδι*. Αθήνα. 1946
- Μαυρίκος Γιώργος, *Το εργατικό συνδικαλιστικό κίνημα, 1918 – 1948: δυο γραμμές σε διαρκή αντιπαράθεση*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 2001
- Μηνιαία Συνδικαλιστική και Τεχνική Επιθεώρηση της Π.Ε.Μ.Ε.Ν.* τεύχος 651. Νοέμβρης 2001.
- Μόσχου Δώρα. «Η γένεση της ελληνικής αστικής τάξης και του κράτους της» στη *Κομμουνιστική Επιθεώρηση*. τ. 1/2001
- Μπεναρόγια Αβραάμ. *Η πρώτη σταδιοδρομία του Ελληνικού προλεταριάτου*. Όλκος. Αθήνα. 1975

Ναυτικά Χρονικά 1/1/1946, Αρχείο ΠΕΜΕΝ

Παπαθανασόπουλος Κωνσταντίνος. *Ελληνική Εμπορική ναυτιλία (1833 – 1856) Εξέλιξη και αναπροσαρμογή*. Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης. Β΄ έκδοση. Αθήνα. 2001

ΠΕΜΕΝ. *Οι ναυτεργάτες στο δρόμο της ταξικής πάλης –Λεύκωμα*. Προμηθεύς. Αθήνα. 2001

ΠΝΟ. *40 χρόνια αγώνες της ΠΝΟ*. 1961

Πρακτικά Γενικής Συνελεύσεως ΠΕΜΕΝ. Μάρτιος 1930. Αρχείο ΠΕΜΕΝ

Πρακτικά Γενικής Συνελεύσεως ΠΕΠΕΝ. Αύγουστος 1938. Αρχείο ΠΕΜΕΝ

Πρακτικά Γενικών Συνελεύσεων της ΠΕΜΕΝ, 7/10/1945, Αρχείο ΠΕΜΕΝ

Πρακτικά Διοικητικού Συμβουλίου της ΠΕΜΕΝ, 28/11/1941, Αρχείο ΠΕΜΕΝ

Ριζοσπάστης

Σβορώνος Νίκος. *Επισκόπηση της Νεοελληνικής Ιστορίας*. Θεμέλιο. Αθήνα. 1999

Σκόρδος Σταμάτης. *Συμβολή στην Ιστορία των Ελλήνων Ναυτεργατών*. Δήμος Αγίας Βαρβάρας. 2006

Στεφανάτος Κώστας. *Ναυτεργατικό Κίνημα Ελλάδας*. Σύγχρονη Εποχή. Αθήνα. 1978

Στεφανάτος Κώστας. *Ναυτεργάτες*. Σύγχρονη Εποχή. Αθήνα. 1981

Στέφανου Τσερμέγκα – Λευτέρη Τσιρμιράκη, *No Pasaran, Έλληνες αντιφασίστες εθελοντές στην Ισπανία*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα, 1987

Στρίγκος Λεωνίδας. *Η Επανάσταση του Εικοσιένα*. Θεμέλιο. Αθήνα. 1966

Τζιντζιλώνης Χρήστος. «Από την ιστορία του εργατικού συνδικαλιστικού κινήματος» στην *Κομμουνιστική Επιθεώρηση*, τ. 2/2000

Τσαμπής. Στρατής *Στο δρόμο του καθήκοντος και της τιμής*. Σύγχρονη Εποχή. Αθήνα. 2001

Τσουμάνης Κωνσταντίνος. *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και το Ελληνικό Ναυτεργατικό Κίνημα στη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου*. Διδακτορική Διατριβή. Ιωάννινα. 2000

Χαρλαύτη Τζελίνα. *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*. Νεφέλη. 2001