

ΑΡΧΕΙΟΤΑΞΙΟ

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΩΝ ΑΡΧΕΙΩΝ
ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

10 – ΙΟΥΝΙΟΣ 2008

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ - ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ - ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ:
ΑΡΧΕΙΑ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ (ΑΣΚΙ)
Πλατεία Έλευθερίας 1 - Αθήνα 105 53
τηλ. - fax: 210 32 23 062
e-mail: aski@otenet.gr

Νίκος Έγγονόπουλος
Σπ. Ι. Άσδραχάς

Μάρθα - Έλλη Χριστοφόγλου
Λένα Κορμιά

Κωστής Καρπόζηλος

Στέλιος Καψωμένος -
Έλια Κυφονίδου
Βασιλική Κιλεκλή

Μαρία Ήλιού

Νίκος Χατζηνικολάου
Κωνσταντίνος Τσουκαλάς
Ιωάννα Παπαθανασίου

Γιώργος Κουρουπός

Έλενη Κυραμαργιοῦ

Νίκος Παπαναστασίου -
Χάγκεν Φλάισερ
Νίκος Κ. Άλιβιζάτος

Τασούλα Βερβενιώτη

Κώστας Μάνης

Άπό τό Άρχειοτάξιο 3

ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΓΓΕΛΟ ΕΛΕΦΑΝΤΗ (1936-2008) 4

Τό Γλωσσάριο τῶν Άνθέων 4

Έσσεται ἡμαρ 6

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΕΛΛΗΝΕΣ ΣΤΟ ΠΑΡΙΣΙ

Ή Alma Mater: τό Παρίσι καί ἡ ἑλληνική μοντέρνα τέχνη.. 10

Όψεις τῆς κοινωνικῆς καί καθημερινῆς ζωῆς τῶν προσφύγων ἔργατῶν τῆς Μικρᾶς Ἀσίας στή Γαλλία: 1916-1939 25

Άπόπειρες συγκρότησης τοῦ ἑλληνικοῦ Λαϊκοῦ Μετώπου: ἡ Δημοκρατική Ένωσις Ἑλλήνων Γαλλίας (1937-1939) 37

Άπό τόν ἐνικό στόν πληθυντικό ἀριθμό. Μέ ἀφορμή τό Ματαρόα 54

Πτυχές τῆς γαλλικῆς πολιτικῆς ἀπέναντι στήν ἐγκατάσταση τῶν Ἑλλήνων στή Γαλλία καί τόν ἀντιδικτατορικό ἀγῶνα .. 66

Περιπέτειες διαβατηρίου στά χρόνια τῆς δικτατορίας καί γαλλικές ἐμπειρίες 84

Ό δικός μας Μάης τοῦ '68 92

Ό Μάης τοῦ '68 καί ἡ Ἑλλάδα 111

Έλληνες κινηματογραφιστές στή Γαλλία: μία συζήτηση μέ τόν Ροβῆρο Μανθούλη καί τόν Νίκο Θεοδοσίου 120

Έλληνες μουσικοί στή Γαλλία (1945-1980) 132

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

Μέ τά σήματα τοῦ Συνδέσμου στήν κομβιοδόχη! Συνδικαλιστική ὀργάνωση καί πρῶτες ἀπεργίες τῶν σιδηροδρομικῶν, 1914-1925 154

Δομή καί στρατηγικές τῆς γερμανικῆς διοίκησης στήν κατεχόμενη Ἑλλάδα 168

Καραμανλῆς καί Ἀριστερά (1955-1963) 177

ΑΡΧΕΙΟΛΟΓΗΜΑΤΑ

Καλλιόπη Μουστάκα: ἀρχηγός Παιδόπολης «Άγία Σοφία» Βόλου 186

Ή διαδρομή μιᾶς μαρτυρίας: Έβρος-Μπερκοβίτσα-Μπέλενε 200

Μέ τά σήματα
του Συνδέσμου
στην κομβιοδόχη!

ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ
ΚΑΙ ΠΡΩΤΕΣ ΑΠΕΡΓΙΕΣ
ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ, 1914-1925



Η έναρκτήρια πράξη της συνδικαλιστικής οργάνωσης των σιδηροδρομικών εργατών συντελέστηκε μέσα στο υπόγειο της ταβέρνας του Νεοκλή Θεοχάρη, στον Πειραιά, την 1η Μαΐου 1905. Εκεί ιδρύθηκε ο «Σύνδεσμος Υπαλλήλων των Σιδηροδρόμων της Ελλάδος», ο οποίος με την πάροδο του χρόνου παρέμεινε γνωστός ως «Πανελλήνιος». Στην πρωτοβουλία αυτή συμμετείχαν 80 περίπου υπάλληλοι της εταιρείας «Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου» από τους κλάδους Έλξης και Κίνησης. Πρόεδρος όρίστηκε ο πρόεδρος του Σωματίου Μυλεργατών Πειραιά¹. Κύριος σκοπός του συνδέσμου, όπως διατυπώθηκε στα πρώτα καταστατικά, ήταν η αλληλοβοήθεια των μελών του, υπό τη μορφή βοήθηματος στους ασθενείς και αναξιοπαθούντες εργάτες και τις οικογένειές τους. Σταδιακά προσχώρησαν σέ αυτόν οι υπόλοιποι εργαζόμενοι της εταιρείας, καθώς και οι εργαζόμενοι των άλλων δικτύων (1910)².

Οι διαφοροποιήσεις ανάμεσα στο σιδηροδρομικό προσωπικό, καθώς και η εξέλιξη της συνδικαλιστικής τους οργάνωσης, από τον νεοσύστατο «Πανελλήνιο» έως τη συγκρότηση ενός ιδιαίτερα δυναμικού σωματίου, πού διεκδίκησε με μαζικές κινητοποιήσεις καλύτερες εργασιακές συνθήκες, αύξηση των μισθών, ασφάλιση και συντάξεις, θά απασχολήσουν τό παρόν κείμενο. Την περίοδο 1914-1925 η απεργία αποτέλεσε την κυριότερη μορφή διεκδίκησης των αιτημάτων των σιδηροδρομικών: πραγματοποιήθηκαν απεργίες με καθολική σχεδόν συμμετοχή, τίς οποίες ο κρατικός μηχανισμός αντιμετώπισε με κατασταλτικά μέτρα και επιστράτευση των απεργών. Στη συνέχεια οι κινητοποιήσεις μειώθηκαν και τά σωματεία αποδυναμώθηκαν έως τη δικτατορία του Μεταξά, όποτε οι

1. Η ανάθεση της προεδρίας ενός σωματίου σέ μή μέλη του ήταν συχνό φαινόμενο. Επιλέγονταν πρόσωπα μορφωμένα και μέ υψηλή κοινωνική θέση, όπως δικηγόροι και καθηγητές πανεπιστημίου. Οι σιδηροδρομικοί, μέ αυτή την επιλογή, θέλησαν νά αποφύγουν την απευθείας σύγκρουση μέ τους διευθυντές της εταιρείας· βλ. Δημήτρης Α. Στρατής, *40 χρόνια αγώνες των Έλλήνων σιδηροδρομικών, 1905-1945*, Αθήνα 1959, σ. 14-15.

2. στό ίδιο, σ. 11-17. Στόν έλλαδικό χώρο, τή δεκαετία του 1910, λειτουργούσαν οι έξης σιδηροδρομικές εταιρείες: «Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατάκολου», «Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας», «Σιδηρόδρομος Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου», «Σιδηρόδρομος Αττικής», «Σιδηρόδρομος Βορειοδυτικής Ελλάδος», «Σιδηρόδρομοι Έλληνικού Κράτους», και μετά τήν ένσωμάτωση της Μακεδονίας και της Θράκης οι «Γαλλοελληνικοί Σιδηρόδρομοι».

πολιτικές και συνδικαλιστικές ελευθερίες αναστάλησαν.

Ἡ απόφαση γιὰ τὴν ἵδρυση τοῦ συνδέσμου πρέπει νὰ ἰδωθεῖ στό πλαίσιο τῆς ἐποχῆς· ἡ δεκαετία τοῦ 1910 σηματοῦνθηκε ἀπό ἱδρύσεις σωματείων, ἐργατικῶν κέντρων, ἀλλά καί ἀπό τὴν ἵδρυση τῆς Γενικῆς Συνομοσπονδίας Ἑργατῶν Ἑλλάδος, τό 1918. Ταυτόχρονα, ἡ κυβέρνηση τῶν Φιλελευθέρων ἔθεσε τὰ θεμέλια τῆς κοινωνικῆς πολιτικῆς, ἀκολουθώντας τὰ πρότυπα τῶν προηγμένων χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Καθιέρωσε τὴν ἀργία τῆς Κυριακῆς τό 1909, καί τὰ ἀμέσως ἐπόμενα χρόνια ἔλαβε μέτρα γιὰ τὴν ἐξασφάλιση καλύτερων συνθηκῶν ἐργασίας, ἀσφάλειας καί σταθεροῦ ὥραριου³. Τό 1914 ψηφίστηκαν ὁ Νόμος 281 «περί σωματείων» καί ὁ Νόμος 325 «περί ἐξασφάλισης τῶν εἰς τό Κράτος ἀναγκαιουσῶν μεταφορῶν καί τῆς δημόσιας τάξεως». Ἡ κυβέρνηση τῶν Φιλελευθέρων ἔδειχνε νὰ ἀποδέχεται καί νὰ ἐνθαρρύνει κάποιες φορές τό συνδικαλισμό, προσπαθώντας, ταυτόχρονα, νὰ διατηρεῖ τόν ἔλεγχό του, μέ τὴ στήριξη καί τὴν ἐκλογὴ ὑποψηφίων πού πρόσκειντο σέ αὐτήν, ὥστε νὰ κερδίζει τὴ συγκατάθεση τῶν ἐργατῶν στίς ἐθνικὲς ἐπιδιώξεις της καί στὴν ἀντίθεσή της μέ τό Παλάτι⁴. Παρόλη τὴν κινητικότητα πού σταδιακά ἀναπτυσσόταν, μέ ὑπομνήματα, διαμαρτυρίες καί ἀπεργιακὲς κινητοποιήσεις, δέν μπορούμε νὰ κάνουμε ἀκόμη λόγο γιὰ ἀναπτυγμένη ταξικὴ συνείδηση καί ὀργανωμένη συνδικαλιστικὴ δράση.

3. Χρήστος Τζεκίνης, *1870-1987, Τὸ ἐργατικὸ συνδικαλιστικὸ κίνημα στὴν Ἑλλάδα*, Ἀθήνα [1987], σ. 34-36.

4. σὺ ἴδιο, σ. 35-38· καί Κώστας Φουντανόπουλος, «Ἐργασία καί ἐργατικὸ κίνημα στὴν Ἑλλάδα», *Ἱστορία τῆς Ἑλλάδας τοῦ 20οῦ αἰῶνα*, Ἐπιμέλεια: Χρ. Χατζηωσόφ, τ. Β1, Ἀθήνα 2002, σ. 329-330.

5. *Ἐφημερὶς τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος*, ἀρ.φ. 120, Ἀθήνα, 2 Μαΐου 1914. Γιὰ τὰ ὥραρια ἐργασίας βλ. Γ. Λεονταρίτης, «Τὸ ἐλληνικὸ ἐργατικὸ κίνημα καί τὸ ἀστικὸ κράτος 1910-1920», *Μελετήματα γύρω ἀπὸ τὸν Βενιζέλο καί τὴν ἐποχὴ του*, Ἐπιμέλεια: Θ. Βερέμης - Ὁδ. Δημητρακόπουλος, Ἀθήνα 1980, σ. 56-57.

Τό Μάιο τοῦ 1914 δημοσιεύτηκαν στὴν *Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως* ἕξι Βασιλικά Διατάγματα, τὰ ὁποῖα καθόριζαν τὸ ὥραριο ἀπασχόλησης, τὰ διαλείμματα κατὰ τὴ διάρκεια τῆς δουλειᾶς, τὴ νυχτερινὴ ξεκούραση, ἀλλά καί τίς ἄδειες πού δικαιούνταν οἱ ἐργαζόμενοι⁵. Μέ βάση τὰ διατάγματα αὐτά, τὸ σιδηροδρομικὸ προσωπικὸ μπορούσε νὰ διακριθεῖ σέ: 1) προσωπικὸ τῶν ἀμαξοστοιχιῶν, στό ὁποῖο ἀνήκαν οἱ μηχανοδηγοί, οἱ θερμαστές, οἱ ὀδηγοί, οἱ τροχοπεδητές καί οἱ λιπαντές, μέ μέγιστη διάρκεια ἐργασίας τίς 12 ὥρες, 2) προσωπικὸ σταθμῶν καί στάσεων, τὸ ὁποῖο ἀποτελοῦνταν ἀπὸ τοὺς ὑπαλλήλους τῶν σταθμῶν καί τοὺς ἐκδότες τῶν εἰσιτηρίων, 3) προσωπικὸ γραμμῆς, τὸ ὁποῖο ἦταν ἐπιφορτισμένο μέ τὴν ἐπίβλεψη, τὴ συντήρηση καί τὴν ἀνακαίνιση τῶν γραμμῶν, ἐνῶ περιλάμβανε καί τοὺς κλειδούχους ἐκτός τῶν σταθμῶν, τοὺς σηματοδότες καί τοὺς μόνιμους φύλακες τῶν ἰσόπεδων διαβάσεων.

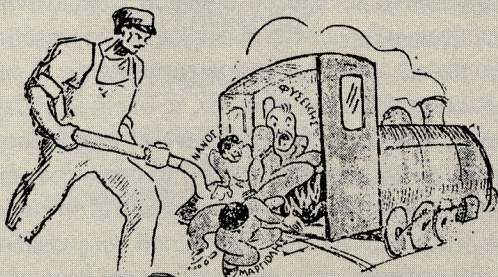
Ἐπιπλέον, ἀπὸ τίς ἀνακοινώσεις, τίς προκηρύξεις καί τίς προσκλήσεις τῆς Ἐνώσεως Προσωπικοῦ Σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν-Πειραιῶς (ΣΑΠ) τῶν ἐτῶν 1926-1936⁶ προκύπτουν, ὅσον ἀφορᾷ τοὺς ἐργαζόμενους, τὰ ἑξῆς στοιχεῖα: ἡ πλειονότητα τῶν προκηρύξεων ἀπευθύνεται στό προσωπικὸ ἢ στοὺς ἐργάτες τοῦ ΣΑΠ. Ὑπάρχουν ὅμως καί κάποιες ἀνακοινώσεις πού ἀφοροῦν πρὸ συγκεκριμένους ἐργατικὲς ὁμάδες: 1) τοὺς ἐργάτες στὰ ἐργοστάσια τῆς ἐταιρείας τοῦ ΣΑΠ· 2) τοὺς ἐργάτες τῆς συντήρησης καί ἀποκλεισμοῦ τῶν

6. Οἱ ἀνακοινώσεις, οἱ προκηρύξεις καί οἱ προσκλήσεις τῆς Ἐνώσεως Προσωπικοῦ Σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν-Πειραιῶς (ΣΑΠ) τῶν ἐτῶν 1926-1936, πού χρησιμοποιοῦνταν στό παρὸν κείμενο, ἀποτελοῦν μέρος τοῦ ἀρχείου τοῦ Σωματείου τῶν Ἑργαζομένων τοῦ Ἡλεκτρικοῦ Σιδηροδρόμου Ἀθηνῶν-Πειραιῶς (ΗΣΑΠ). Τό 2005 παραχωρήθηκαν στό Μουσεῖο Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, πού στεγάζεται στὸν σταθμὸ τοῦ ΗΣΑΠ, στὸν Πειραιᾶ. Τό συνολικὸ ἀρχεῖο τοῦ σωματείου, μαζί μέ βιβλία, ἐντυπα καί φωτογραφίες, θά ἀποτελέσουν τὴ βάση γιὰ τὴν ἐπέκταση τοῦ μουσείου καί τὴ δημιουργία βιβλιοθηκῆς τὰ ἀμέσως ἐπόμενα χρόνια.

ΑΡΧΙΣΑΝ ΟΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΣΑΓΓΙΚΟΥ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ! ΣΤΟ ΧΕΡΙ ΣΑΣ ΕΙΝΕ ΝΑ ΣΑΡΩΣΕΤΕ ΤΟΥΣ ΠΡΟΔΟΤΕΣ ΑΡΧΗΓΟΥΣ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΗ ΜΑΣ



ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ (για τούς σοσιαλφασίστες αρχηγούς) :- Φτά-
νει πειρά, αρκετά μός κοροιδεύατε και μός προβώσατε.

Γελοιογραφία πού δημοσιεύτηκε στόν *Νέο Ριζοσπάστη*,
στις 30 Νοεμβρίου 1933

γραμμών 3) τούς εργάτες κινήσεως και τούς μηχανοδηγούς·
4) τούς σταθμάρχες, τούς επιθεωρητές, τούς εκδότες εισιτη-
ρίων, τούς φύλακες των γραμμών και 5) τούς υπάλληλους
της κεντρικής υπηρεσίας της εταιρείας του ΣΑΠ.

Κύριο χαρακτηριστικό της σιδηροδρομικής εργασίας
ήταν η μονιμότητα της άπασχόλησης⁷, η οποία αποτελούσε
συνάρτηση του γεγονότος ότι η εργασία δέν ήταν εποχιακή

7. Όσον αφορά τόν τρόπο και τά κριτήρια πού γίνονταν οι προσλήψεις δέν συναντήσαμε καμία σχεδόν πληροφορία, παρά μόνο κάποιες αναφορές στά καταστατικά των εταιρειών. Σχετικά μέ τή μονιμότητα του προσωπικού, οι ίδιοι οι εργάτες στις προκηρύξεις τους κάνουν τή διάκριση του μόνιμου και του έκτακτου προσωπικού, χωρίς νά παρέχονται περισσότερες πληροφορίες.

8. Τά στοιχεία πού συγκεντρώσαμε για αυτούς προέρχονται από τίς προκηρύ-

και ότι χρειάζονταν συγκεκριμένες γνώσεις, έπειδή υπήρχε έξειδίκευση των εργασιών. Οι περισσότερες από τίς εργασίες πού έκανε ένας σιδηροδρομικός εργάτης χρειάζονταν ειδικευση, ή όποια μπορούσε νά αποκτηθεί σέ κάποιες περιπτώσεις από τήν μαθητεία δίπλα σέ κάποιον παλαιότερο, άλλοτε όμως απαιτούσαν και γνώσεις πού πρόσφερε ή εκπαίδευση. Ένισχυτικό στοιχείο στά παραπάνω ήταν και τό ιδιαίτερο ιδιοκτησιακό καθεστώς των σιδηροδρόμων, μέ τήν άμεση ανάμειξη του κράτους σέ αυτό. Οι υπάλληλοι της κεντρικής υπηρεσίας, δηλαδή οι εργαζόμενοι στά γραφεία των εταιρειών, αποτελούσαν μία ξεχωριστή κατηγορία: οι ίδιοι θεωρούσαν τούς έαυτούς τούς υπαλλήλους και όχι εργάτες, αφού βρίσκονταν σέ άμεση έπαφή μέ τούς ιθύνοντες και όχι μέ τούς εργάτες· παράλληλα, οι συνθήκες εργασίας και τό ώράριο φαίνεται ότι ήταν αρκετά ίκανοποιητικά σέ σχέση μέ τήν εποχή⁸. Από τίς προκηρύξεις της Ένωσης Προσωπικού ΣΑΠ, μπορούμε νά συμπεράνουμε ότι οι υπάλληλοι της κεντρικής υπηρεσίας δέν συμμετείχαν ένεργά στά συνδικαλιστικά όργανα των σιδηροδρομικών και ταυτόχρονα δέχονταν από τήν εταιρεία πιέσεις νά στηρίξουν στις έσωτερικές αρχαιρείσιες τούς ύποψηφίους πού αυτή επιθυμούσε.

Οί σιδηροδρομικοί εργάτες, αντίθετα, οργανώθηκαν αρκετά νωρίς και διεκδίκησαν δυναμικά τήν ίκανοποίηση των αιτημάτων τους. Ένδεχομένως στήν ένταξή τους στήν όργανωση νά συνέβαλε και τό γεγονός ότι στις τάξεις τους υπήρχαν τόσο ειδικευμένοι όσο και έγγράμματοι⁹. Οί διεκ-

ξεις της Ένωσης Προσωπικού του Σιδηρόδρομου Αθηνών-Πειραιώς, τό 1933. Σώμα προκηρύξεων της Ένωσης Προσωπικού του Σιδηρόδρομου Αθηνών-Πειραιώς, 1926-1936, περιλαμβάνεται στό Άρχειο του Σωματίου των Έργαζομένων του Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου Αθηνών-Πειραιώς (ΗΣΑΠ) πού έχει παραχωρηθεί στό Μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων του Πειραιά.

9. Η ειδικευση της εργασίας αποτελούσε ένισχυτικό παράγοντα της συνδικα-

δικήσεις τους σχετίζονταν, κυρίως, με τις ώρες εργασίας: από το 1910 ζητούσαν το ωράριό τους να μην ξεπερνάει τις 10 ώρες, γιατί η πολύωρη δουλειά σε ανθυγιεινές συνθήκες επέφερε την εξάντληση του οργανισμού και τους καθιστούσε εύάλωτους στις αρρώστιες. Όσοι δούλευαν μέσα στις άμαξοστοιχίες ήταν εκτεθειμένοι στην έκλυση διοξειδίου του άνθρακα, που προερχόταν από τη καύση του κάρβουνου, με αποτέλεσμα να προσβάλλονται συχνά από φυματίωση. Άλλα και οι εργαζόμενοι στά έκδοτήρια είχαν να αντιμετωπίσουν τη μη τήρηση στοιχειωδών συνθηκών υγιεινής και τη συνεχή χρήση τεχνητού φωτός, η οποία πίστευαν ότι προκαλούσε προβλήματα όρασης. Επιπλέον, διεκδικούσαν την αύξηση των μισθών τους, καθώς και την τιμαριθμική αναπροσαρμογή τους. Από πολύ νωρίς οι σιδηροδρομικοί ζητούσαν να πληρώνονται ως υπερωρίες τις άργιες που δούλευαν, και να τους καταβάλλεται δώρο Χριστουγέννων και Πάσχα.

Από τις αρχές του 20ού αιώνα και μέχρι το τέλος του Μεσοπολέμου, οι σιδηροδρομικοί όχι μόνο ανήκαν στα οργανωμένα τμήματα των εργατών, μαζί με τους καπνεργάτες και τους τροχιοδρομικούς, αλλά είχαν ένα από τα δυναμικότερα και πιο δραστήρια συνδικάτα¹⁰, το οποίο μπορούσε να συντονίσει ταυτόχρονες κινητοποιήσεις σε ολόκληρη

τη χώρα, δυνατότητα που δεν είχε εκείνη την εποχή ούτε η ΓΣΕΕ¹¹. Παράλληλα, διακρίνονταν για τη σταθερότητα στην απασχόληση, τη μονιμότητα, τις υψηλές συγκριτικά άμοιβές, το ωράριο, και τις κοινωνικές ασφαλίσσεις, σε μία περίοδο όπου η πλειονότητα των εργατών δούλευε κάτω από πολύ πιο σκληρές συνθήκες. «Τά αιτήματα των σιδηροδρομικών δεν αφορούσαν τον έλεγχο της εργασιακής διαδικασίας ή της κατανομής της στο χώρο εργασίας, αλλά τό όχτώωρο και τις κοινωνικές ασφαλίσσεις»¹².

Ο συνδικαλισμός των σιδηροδρομικών άπηχούσε δυτικοευρωπαϊκά πρότυπα, εξαιτίας, κυρίως, του ρόλου και της σημασίας των σιδηροδρόμων. Η όμαλή λειτουργία του σιδηρόδρομου είχε μεγάλη σημασία για τό κράτος, τό όποιο φρόντιζε να τη διασφαλίζει. Ο σιδηρόδρομος ήταν την εποχή εκείνη τό μοναδικό μέσο μεταφοράς με πανελλαδική έμβέλεια. Τό κράτος προσπαθούσε να διαφυλάξει την όμαλή του λειτουργία και παρότι οί περισσότερες από τις άπεργίες των σιδηροδρομικών έληξαν με έπιστράτευση των άπεργών, συλλήψεις και, φυσικά, χωρίς να έχουν ίκανοποιηθεί τά αιτήματά τους, στη συνέχεια ή κρατική έξουσία ύποχωρούσε και έκανε δεκτά μέρος ή άκόμη και τό σύνολο των αιτημάτων¹³. Με τον τρόπο αυτό έπιχειρούσε να διατηρήσει την ήρεμία των εργασιακών σχέσεων και να

λιστικής όργάνωσης: ή τεχνογνωσία και ή μονιμότητα της άπασχόλησης ένιχυε την έπιθυμία των συγκεκριμένων εργαζομένων να κατοχυρώσουν τά εργασιακά τους δικαιώματα. Ο Α. Μπεναραόγια θεωρούσε ότι οί εργάτες ήταν άδιάφοροι προς τά σωματεία τους, εξαιτίας της άγραμματοσύνης και της άμορφωσιάς τους. Τό 1/4 περίπου στην Άθήνα και στον Πειραιά δέν ήξεραν καν άνάγνωση, ένώ στην έπαρχία ή κατάσταση ήταν άκόμη πιο άπελπιστική: βλ. Άβραάμ Μπεναραόγια, *Η πρώτη σταδιοδρομία του έλληνικού προλεταριάτου*, χ.τ.έ., χ.χ., σ. 217-218. Ο Θ. Άλεξίου ύποστηρίζει ότι οί άνειδίκεντοι εργάτες έδειχναν μία δυσφορία για τη συνδικαλιστική όργάνωση (στις αρχές του 20ού αιώνα): βλ. Θανάσης Άλεξίου, «Οί κοινωνικές αίτιες της καπνεργατικής διαμαρτυρίας στο μεσοπόλεμο», π. *Τά Ιστορικά*, τ.11, τχ. 21, Δεκέμβριος 1994, σ. 353.

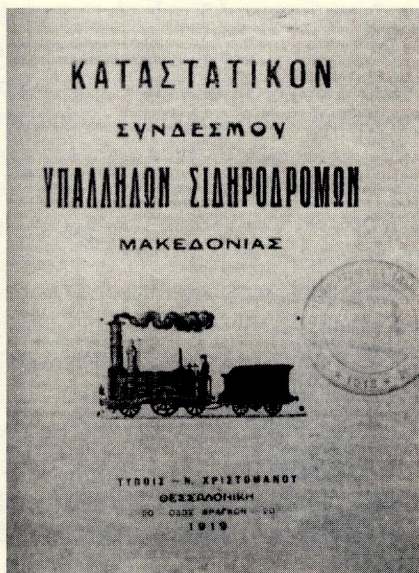
10. Στο μεγαλύτερο μέρος της σχετικής βιβλιογραφίας που χρησιμοποίησα

ύπάρχει συνολική άναφορά στο συνδικάτο ή στην όμοσπονδία των σιδηροδρομικών, χωρίς να γίνεται διάκριση στις έπιμέρους όργανώσεις των εργατών του κάθε δικτύου.

11. Κώστας Φουντανόπουλος, *Έργασία και εργατικό κίνημα στη Θεσσαλονίκη (1908-1936)*. *Ηθική οικονομία και συλλογική δράση στο Μεσοπόλεμο*, Άθήνα 2005, σ. 202-203.

12. Κ. Φουντανόπουλος, ό.π., σ. 202. Άξίζει να σημειωθεί ότι τη διετία 1906-1907 ιδρύθηκαν οί πρώτοι ασφαλιστικοί όργανισμοί των σιδηροδρομικών. βλ. Δ. Α. Στρατής, ό.π., σ. 27-32 και Άντ. Λιάκος, *Έργασία και πολιτική στην Έλλάδα του μεσοπολέμου. Τό Διεθνές Γραφείο Έργασίας και ή άνάδυση των κοινωνικών θεσμών*, Άθήνα 1993, σ. 382-383.

13. στο ίδιο, σ. 202-203.



ἀποθαρρύνει τάσεις ριζοσπαστικοποίησης τοῦ συνδικάτου. Ἡ ἀπεργία ἀποτέλεσε, κατά τήν περίοδο 1914-1925, τήν κύρια μορφή διεκδίκησης τῶν αἰτημάτων τῶν σιδηροδρομικῶν, ἀλλά ὄχι τή μοναδική, καθώς συγχρόνως προσπα-

14. Ὅσον ἀφορᾷ τὸ ἰδιοκτησιακὸ καθεστῶς τῶν σιδηροδρόμων, οἱ πληροφορίες πού καταφέραμε νά συγκεντρώσουμε εἶναι ἐλλιπεῖς καὶ ὄχι ἰδιαίτερα σαφεῖς. Στὸ βιβλίο *Ἱστορία τοῦ Σιδηροδρομικοῦ Συνδικαλιστικοῦ Κινήματος στὴν Ἑλλάδα*, ἀναφέρεται ὅτι ἀρχικά ὅλα τὰ δίκτυα ἀνήκαν στὶς ἐταιρεῖες πού εἶχαν ἀναλάβει τὴν κατασκευὴ τους, ἢ σὲ αὐτές πού μετέπειτα τὶς ἐξαγόρασαν γιὰ οικονομικούς, κυρίως, λόγους. Τὸ 1914, ἡ κυβέρνησις Βενιζέλου ἐξαγόρασε τὴν ἐταιρεία τῶν ἑλληνικῶν σιδηροδρόμων (Μπατινιόλ), καὶ τὸ 1920 συγχωνεύτηκε μαζί της ἡ ἐταιρεία «σιδηροδρόμος Πειραιῶς-Ἀθηνῶν-Πελοποννήσου». Οἱ δύο αὐτές ἐταιρεῖες, κάτω ἀπὸ τὸ τίτλο «σιδηροδρόμοι Ἑλληνικοῦ Κράτους», τὸ 1922 ξανάγιναν ἰδιωτικὲς καὶ μετὰ τὸν Β' Παγκόσμιο πόλεμο ἐπανήλθαν στὴν ἰδιοκτησία τοῦ κράτους μαζί καὶ μετὰ τὰ ὑπόλοιπα δίκτυα· βλ. Πανελλήνια Ὁμοσπονδία Σιδηροδρομικῶν, *Ἱστορία τοῦ Σιδηροδρομικοῦ Συνδικαλιστικοῦ Κινήματος στὴν Ἑλλάδα*, τ.

θοῦσαν καὶ μετὰ ὑπομνήματα καὶ διαμαρτυρίες πρὸς τὶς διοικήσεις τῶν ἐταιρειῶν καὶ τὴν κυβέρνησις νά πετύχουν τὴν ὑλοποίησι τῶν αἰτημάτων τους¹⁴.

Τὸν Ἰούνιο τοῦ 1914 οἱ ἐργάτες στὰ δίκτυα «Σιδηροδρόμος Πειραιῶς-Ἀθηνῶν-Πελοποννήσου», Ἀττικῆς καὶ Λαρισσαϊκοῦ, προχώρησαν στὴν κήρυξη ἀπεργίας, διεκδικώντας μείωσι τῶν ὥρων ἐργασίας στὶς δέκα¹⁵, αὔξησι τῶν ἀποδοχῶν καὶ ἀλλαγὴ τῆς πολιτικῆς πού ἀκολουθοῦσαν οἱ ἐταιρεῖες σχετικὰ μετὰ τὶς τιμωρίες, τὶς μεταθέσεις καὶ τὶς ἀπολύσεις τοῦ προσωπικοῦ. Ἦταν συχνὸ φαινόμενον οἱ ἐταιρεῖες νά ἐπιβάλλουν πρόστιμα ἢ νά μεταθέτουν ἐργάτες ἀκόμη καὶ νά ἀπολύουν κάποιες φορές, στὴν προσπάθειά τους νά ἐλέγξουν τὸ προσωπικόν. Συνήθως ἐπέλεγαν τοὺς πρωτεργάτες τῶν κινητοποιήσεων¹⁶. Ἡ ἀπόφασις γιὰ ἀπεργία πάρθηκε ἀπὸ τοὺς ἐργαζόμενους, μετὰ τὴν ἀπόρριψις τοῦ ὑπομνήματος μετὰ τὰ αἰτήματά τους πού εἶχαν καταθέσει στὶς διοικήσεις τῶν ἐταιρειῶν στὰ τέλη Μαΐου. «Ὁ Σύνδεσμος τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων διὰ σημερινοῦ ἀνακοινωθέντος ἀποκρούει μέρος τῶν μομφῶν αἵτινες διατυπώθησαν κατὰ τοῦ δικαίου εἰς τὰς αἰτίας ἀγῶνος των. Δηλοῦν ὅτι οὐδεὶς τρίτος ὑπεκίνησεν αὐτούς, ἀλλ' ὅτι εἰς τὴν ἀπεργίαν τοὺς ἐξώθησεν ἡ ἀδιάλλακτος στάσις τῶν ἐταιρειῶν»¹⁷.

Ἡ ἀπεργία ξεκίνησε στὶς 21 Ἰουνίου, μετὰ ἀπὸ ἀπόφα-

Α', Ἐπιμέλεια: Ζ. Πρωτοπαπᾶς - Στ. Τσάτσος - Δ. Κόλιος, Ἀθήνα 1995, σ. 12-13· Γρηγόρης Σερέτης, *Συνδικαλισμὸς καὶ Σιδηροδρόμος, 1936-1980*, Θεσσαλονίκη 1993, σ. 6-7· Πρόδρομος Ματσαριδῆς, *Συνδικατικὸ ἱστορικὸ τῶν ἑλληνικῶν σιδηροδρόμων*, Ἀθήνα 1996 (1984), σ. 68, 106-110.

15. Τὰ Βασιλικά Διατάγματα πού καθόριζαν τὸ ὥραριο τῶν σιδηροδρομικῶν εἶχαν ἤδη ψηφιστεῖ ἀπὸ τὴν κυβέρνησις Βενιζέλου καὶ δὲν ἀνταποκρίνονταν στὶς διεκδικήσεις τῶν ἐργατῶν.

16. Σχετικὸ ἄρθρο γιὰ τὶς τιμωρίες, τὶς μεταθέσεις καὶ τὶς ἀπολύσεις σιδηροδρομικῶν δημοσίευσε ἡ ἐφ. *Ριζοσπάστις* στὶς 10 Φεβρουαρίου τοῦ 1921 (ἀρ.φ. 1072), μετὰ τὸν τίτλο «Φαυλοκρατία καὶ Σιδηροδρομικόν».

17. ἐφ. *Ἐστία*, ἀρ.φ. 7313, 22 Ἰουνίου 1914.

ση τῆς γενικῆς συνέλευσης τῶν μελῶν τοῦ συνδέσμου. Ἡ συμμετοχή τοῦ προσωπικοῦ σέ αὐτήν ἦταν σχεδόν καθολική καί δέν πραγματοποιήθηκαν τά δρομολόγια κανενός ἀπό τά τρία δίκτυα. Τήν ἐπομένη, σέ ἔνδειξη συμπαραστάσης, κήρυξαν ἀπεργία καί οἱ τροχιοδρομικοί ἐργάτες¹⁸. Ἡ ἐφημερίδα *Ἐστία*, στίς ἀνταποκρίσεις της ἀπό τήν ἀπεργία τῶν σιδηροδρομικῶν, ἀνέφερε ὅτι ἕνα ἀπό τά κύρια αἰτήματα ἦταν ἡ ἀναγνώριση τοῦ συνδέσμου τῶν σιδηροδρομικῶν ἀπό τήν ἐταιρεία «Σιδηρόδρομος Πειραιῶς-Ἀθηνῶν-Πελοποννήσου»¹⁹. Ἡ κυβέρνηση, μέσω τοῦ ἀρμόδιου ὑπουργοῦ της, παρενέβη ὥστε νά λυθεῖ ἄμεσα ἡ ἀπεργία. Ὁ ὑπουργός Συγκοινωνίας, ἀφοῦ ἦρθε σέ ἐπαφή καί μέ τίς δύο πλευρές, δεσμεύτηκε ὅτι θά μεσολαβοῦσε στίς ἐταιρεῖες γιά τήν ὑλοποίηση τῶν αἰτημάτων, ἐάν ἔλγχε ἄμεσα ἡ ἀπεργία. Δύο μέρες ἀργότερα, τό διοικητικό συμβούλιο τοῦ συνδέσμου ἀποφάσισε τή λήξη της, δεχόμενο τήν παρέμβαση τῆς κυβέρνησης, χωρίς ὁμως νά τοῦ ἔχουν παρασχεθεῖ ἐγγυήσεις²⁰.

Οἱ συζητήσεις πού ἀκολοῦθησαν ἀνάμεσα στόν ὑπουργό Συγκοινωνίας καί τίς ἐταιρεῖες δέν κατέληξαν σέ κάποια συμφωνία, παρά μόνο στή διασφάλιση νά μήν ἀπολυθοῦν ὀρισμένοι ἀπό τοὺς πρωτεργάτες τῆς κινητοποίησης. Ἡ ἀπεργία τῶν σιδηροδρομικῶν ἔλγχε, χωρίς οἱ ἐργαζόμενοι νά ἔχουν πετύχει ἔστω καί μερική ἱκανοποίηση τῶν αἰτημάτων τους. Ἡ ἀπόφαση αὐτή τῆς διοίκησης τοῦ σωματεῖου δημιούργησε προστριβές καί προβλήματα ἀνάμεσα στοὺς ἐργαζόμενους. Τήν ἴδια περίοδο, τά μέλη τοῦ συμβουλίου

ἀντικαταστάθηκαν μετά καί τήν ψήφιση καί τήν ἐφαρμογή τοῦ Νόμου 281/1914 «περί σωματείων»²¹. Ἡ ἀλλαγή τῆς διοίκησης δέν συνοδεύτηκε ἀπό δυναμικές κινητοποιήσεις καί ἱκανοποίηση τῶν αἰτημάτων τους.

Παρότι ἡ κυβέρνηση Βενιζέλου τήν περίοδο αὐτή διακρινόταν γιά τήν φιλεργατική της στάση, δέν εἶχε σταθερή ἐργατική πολιτική βασισμένη σέ συγκεκριμένους ἄξονες. Λίγους μῆνες μετά τή λήξη τῆς ἀπεργίας, ψηφίστηκε στή Βουλὴ ὁ Νόμος 325 τοῦ 1914, «περί ἐξασφάλισης τῶν εἰς τό Κράτος ἀναγκαιουσῶν μεταφορῶν καί τῆς δημοσίας τάξεως». Ἀπό τή συζήτηση πού προηγήθηκε τῆς ψήφισης τοῦ Νόμου, ὅπως αὐτή καταγράφεται στήν *Ἐφημερίδα τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς*, ἐνδιαφέρον στοιχεῖο ἀποτελοῦν οἱ τοποθετήσεις τῶν βουλευτῶν σχετικά μέ τό δικαίωμα τῆς ἀπεργίας. Τήν εὐθύνη γιά τήν κατάρτιση τοῦ νομοσχεδίου, ὅπως καί τήν εἰσήγησή του, εἶχε ἀναλάβει ἡ κυβέρνηση Βενιζέλου, πού ὑποστήριζε ὅτι οἱ ἀπεργίες στά μέσα μεταφοράς διαταράσσουν τή δημόσια τάξη καί γιά τό λόγο αὐτό τό κράτος εἶχε δικαίωμα νά χρησιμοποιεῖ τό μέτρο τῆς ἐπιστράτευσης τῶν ἀπεργῶν, γιά τήν «ἐπαναφορά τῆς τάξεως». Ὁ πρωθυπουργός Ἐλευθέριος Βενιζέλος τόνιζε μέ τίς παρεμβάσεις του στή συζήτηση ὅτι στόχος τοῦ Νόμου δέν ἦταν ἡ ποινικοποίηση τῆς ἀπεργίας, χαρακτηρίζοντάς την ὡς δικαίωμα, ἀλλά ἡ διασφάλιση τῆς λειτουργίας τοῦ συγκοινωνιακοῦ δικτύου τῆς χώρας. Ἡ διακοπή τῆς συγκοινωνίας δημιουργοῦσε προβλήματα στό σύνολο τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς. Στόχος τῆς «ἐθνικῆς Κυβέρνησης» τοῦ κόμμα-

18. Πανελλήνια Ὁμοσπονδία Σιδηροδρομικῶν, ὁ.π., σ. 180-188.

19. Ὅσον ἀφορᾶ τό θέμα τῆς ἀναγνώρισης τοῦ συνδέσμου, σύμφωνα μέ τήν ἐφημερίδα, ὁ ὑπουργός Συγκοινωνίας φέρεται νά δηλώνει: «Ἡ Πολιτεία ἀναγνωρίζει ρητῶς διά Νόμου τόν Σύνδεσμον τῶν ὑπαλλήλων ἀλλά καί ὅλους τοὺς συνδέσμους αὐτῶν»: ἐφ. *Ἐστία*, ἀρ.φ. 7313, 22 Ἰουνίου 1914.

20. Δ. Α. Στρατής, ὁ.π., σ. 40-42.

21. Ἡ ἀλλαγή τῶν προσώπων, ἦταν ἐπιβεβλημένη μετά τήν ψήφιση καί τήν ἐφαρμογή τοῦ Νόμου 281/1914 «περί σωματείων», πού ἀπαγόρευε τή συμμετοχή ξένων προσώπων (μὴ ἐργάτες) στά ἐργατικά σωματεῖα: βλ. Πανελλήνια Ὁμοσπονδία Σιδηροδρομικῶν, ὁ.π., σ. 187 καί *Ἐφημερίς τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδος*, τχ. Α', ἀρ.φ. 171, 25 Ἰουνίου 1914.



Άπεργοί της Μακεδονίας
στή λήξη της απεργίας τους,
6 Φεβρουαρίου 1920

τος τῶν Φιλελευθέρων ἀποτελοῦσε, σύμφωνα μὲ τὸν ἀρχηγό του, ἡ ἐπιδίωξη τῆς ἐναρμόνισης τῆς δύναμης τοῦ κεφαλαίου μὲ τὴ δύναμη τῆς ἐργασίας, ὥστε νὰ ἐπιτευχθεῖ ἡ κοινωνικὴ εὐημερία²².

Ἡ πλειονότητα τῶν βουλευτῶν πού ἔλαβαν μέρος στὴ συζήτηση, παρότι ἀναγνώριζαν τὴν ἀπεργία ὡς δικαίωμα τῶν ἐργαζομένων, ὑποστήριζαν ὅτι ὁ κρατικὸς μηχανισμὸς ὀφείλε νὰ παρεμβαίνει καὶ νὰ ἐπιβάλλει τὴ λήξη τῶν ἀπεργιῶν στὰ μέσα συγκοινωνίας, διασφαλίζοντας μὲ τὸν τρόπο αὐτὸ τὸ δικαίωμα τῶν ὑπόλοιπων ἐργαζομένων νὰ μεταβαίνουν στὸ χῶρο ἐργασίας τους. Ταυτόχρονα, ὅμως, ἀναγνώ-

ριζαν καὶ τὴν ἄσχημη οἰκονομικὴ κατάσταση στὴν ὁποία βρισκόνταν οἱ ἐργάτες καὶ τόνιζαν τὴν ἀνάγκη λήψης σχετικῶν μέτρων ἀπὸ τὸ κράτος. Ὁ βουλευτὴς Θ. Κουτούπης, ἰδιαίτερα, ὑποστήριζε ὅτι μόνο ἐάν περιέλθουν τὰ μέσα συγκοινωνίας καὶ ἰδιαίτερα οἱ σιδηρόδρομοι στὴν ὑπηρεσία τοῦ κράτους, δὲν θὰ ὑπῆρχαν ἀπεργίες καὶ αὐτὸ γιατί τὸ κράτος δὲν ἦταν «ἀπληστο» καὶ δὲν εἶχε τὴν ἀντίληψη πού εἶχαν οἱ ἐταιρεῖες νὰ μισθώνουν τὴν ἐργασία μὲ τὸ κατώτατο δυνατό ποσοῦ²³. Παρόλες τὶς φιλεργατικὲς ἀπόψεις πού διατύπωναν οἱ βουλευτὲς, τελικὰ γῆφισαν ἕναν νόμο πού θὰ μπορούσε νὰ χαρακτηριστεῖ ὡς «ἀντεργατικὸς»²⁴.

22. Ἐφημερίς τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς, συνεδρίαση 14, Ἀθήνα 30 Σεπτεμβρίου 1914, σ. 273.

23. σὸ ἴδιο, σ. 271.

24. Ὁ Γ. Κορδάτος ἀναφέρει χαρακτηριστικά: «τέτοιο εἶδος “φιλεργατισμοῦ”

Ο Νόμος 325/1914 εφαρμόστηκε αρκετά χρόνια μετά την ψήφισή του, τον Φεβρουάριο του 1921, κατά τη διάρκεια της πρώτης πανσιδηροδρομικής απεργίας²⁵. Ουσιαστικά, από το 1914 έως το 1921, οι σιδηροδρομικοί εργάτες²⁶ δεν πραγματοποίησαν δυναμικές κινητοποιήσεις, ικανές να αποτελέσουν απειλή για τη δημόσια τάξη και την εθνική οικονομία. Την ίδια χρονιά, το 1921, σημειώθηκαν μία σειρά από κινητοποιήσεις και απεργίες: οι τροχιοδρομικοί, οι εργάτες φωταερίου, οι ηλεκτροτεχνίτες και οι ναυτεργάτες πρωτοστάτησαν σέ αυτές. Η ήττα του βενιζελικού κόμματος στις εκλογές του προηγούμενου χρόνου και η ανάληψη της πρωθυπουργίας από τον Δ. Ράλλη δεν είχαν επιφέρει καμία βελτίωση στά οικονομικά προβλήματα και την αναταραχή που επικρατούσε στο έσωτερικό της χώρας, κυρίως από τις παρατεταμένες πολεμικές επιχειρήσεις. Στά τέλη Ιανουαρίου του 1921, η Πανελλήνια Όμοσπονδία Σιδηροδρομικών υπέβαλε υπόμνημα προς το Ύπουργείο Συγκοινωνίας, με το οποίο ζητούσε: 1) αύξηση των αποδοχών των εργαζομένων κάθε δύο χρόνια, 2) μηνιαία αύξηση 35 δραχμών, 3) διορισμό από την ίδια την όμοσπονδία των αντιπροσώπων της στο συμβούλιο των Σιδηρόδρομων του Έλληνικού Κράτους, 4) άδεια μετ' αποδοχών σέ περιπτώσεις ασθένειας, 5) οκτάωρη εργασία και 6) εξομοίωση των αποδοχών των εργατών της Μακεδονίας με αυτούς της Παλαιάς Ελλάδας²⁷.

Άρχισε να εφαρμόζει ο Βενιζέλος όταν είδε πώς οι εργάτες αποκοιτούσαν ολοένα και περισσότερο ταξική συνείδηση»: Γ. Κορδάτος, *Ιστορία του ελληνικού εργατικού κινήματος*, Αθήνα 1956, σ. 201.

25. Μετά το 1ο Πανσιδηροδρομικό Συνέδριο, τον Ιούνιο του 1920, λειτουργούν ως πρωτοβάθμιες οργανώσεις οι σύνδεσμοι του κάθε δικτύου και ως δευτεροβάθμια η Πανελλήνια Όμοσπονδία Σιδηροδρομικών.

26. Δεν εντόπισα στην βιβλιογραφία αναφορές, αν ο Νόμος 325/1914 εφαρμόστηκε κατά τη διάρκεια απεργιακών κινητοποιήσεων άλλων εργαζομένων στις μεταφορές, πριν το 1921, όπως στους τροχιοδρομικούς, στους ταχυδρομικούς

Η απάντηση του ύπουργού Π. Τσαλδάρη δεν ικανοποίησε τους σιδηροδρομικούς, οι όποιοι στις Γενικές τους Συνελεύσεις που ακολούθησαν αποφάσισαν την κήρυξη πανελλαδικής απεργίας από τη Δευτέρα, 22 Φεβρουαρίου. Με ανακοίνωσή της η απεργιακή επιτροπή της όμοσπονδίας σιδηροδρομικών καλούσε τους εργαζομένους σέ δυναμική συμμετοχή στις κινητοποιήσεις αναφέροντας: «δεν είμεθα έμεις οι αίτιοι της απεργίας, αλλά οι ιθύνοντες, οίτινες τόσο καιρό μολονότι λέγουν πώς αναγνωρίζουν τό δίκαιον των αιτημάτων μας, αρνούνται όμως νά τό αναγνωρίσωσι πραγματικώς» ... «Όλα μένουν λόγια, έργα τίποτε, παρά πείνα, γδύμια και δουλεία 18 ώρες τό ήμερόνυκτο μέσα στά χιόνια, μέσα στις βροχές, μέσα στις έρημιές» ... «Ο άγών μας είναι πολύ δίκαιος και πολύ τίμιος γιατί είναι άγών για ένα κομμάτι ψωμί, που αρνούνται νά μάς δώσουν και ως τέτοιος δεν είμπορεί παρά νά επικρατήσει, γιατί όλοι μας τό θέλουμε, όλοι μας τό αποφασίσαμε»²⁸.

Πράγματι η απεργία ξεκίνησε με καθολική σχεδόν συμμετοχή· ακόμη και οι υπάλληλοι των κεντρικών υπηρεσιών των δικτύων πήραν μέρος: «οί κεντρικοί σταθμοί των Αθηνών και Πειραιώς κλειστοί, τά κεντρικά γραφεία επίσης κλειστά μή εξαιρουμένων ούτε των δεσποινίδων υπαλλήλων, αίτινες άπήρησαν, συνταυτίσασαι την τύχη των μετά των άλλων συναδέλφων των»²⁹. Η επιτροπή των απεργών συναντήθηκε με τό Ύπουργικό Συμβούλιο, τό ό-

υπάλληλους ή στους εργαζόμενους στην άτμοπλοία. Τόν Ιανουάριο του 1921, επιστρατεύτηκαν μέλη ναυτεργατικών οργανώσεων κατά τη διάρκεια απεργιακών κινητοποιήσεων, στις όποιες συμμετείχαν οι εργάτες φωταερίου, οι ηλεκτροτεχνίτες, οι τροχιοδρομικοί και οι ναυτεργάτες. Οί απεργίες αυτές έληξαν χωρίς επιτυχία.

27. Δ. Α. Στρατής, *δ.π.*, σ. 71-75 και Πανελλήνια Όμοσπονδία Σιδηροδρομικών, *δ.π.*, σ. 295.

28. έφ. *Ριζοσπάστης*, άρ.φ. 1282, 22 Φεβρουαρίου 1921.

29. Πανελλήνια Όμοσπονδία Σιδηροδρομικών, *δ.π.*, σ. 299.



ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΚΤΑΚΤΟΣ ΕΚΔΟΣΙΣ
 ΟΡΓΑΝΟΝ ΠΑΡΕΛΚΗΘΗΝΟΥ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ
 ΣΥΝΔΕΣΜΟΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ
 ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΝ ΣΥΝΔΕΣΜΟΝ

ΑΠΗΝΗΣ ΔΙΟΓΜΟΣ ΤΩΝ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ
 ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΝ ΣΥΝΔΕΣΜΟΝ

ΠΡΟΚΗΡΥΞΙΣ
ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΣΙΑΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

ΤΑ ΘΑΙΒΕΡΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΗΜΕΡΩΝ
ΣΤΑΘΑΒΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΦΥΛΑΚΙΖΟΝΤΑΙ ΟΙ ΑΠΡΕΡΓΟΙ ΜΑΣ
ΟΛΑΙ ΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΙ ΤΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΜΑΣ

ΟΙ ΑΠΡΕΡΓΟΙ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ...

ποιο αποδέχτηκε την εξίσωση των μισθών, αντιπρότεινε εννιάωρη εργασία και δεσμεύτηκε να μεσολαβήσει στις εταιρείες για τα υπόλοιπα αιτήματα. Οι παραπάνω δεσμεύσεις και προτάσεις δεν ικανοποίησαν τους εργαζομένους, οι

όποιοι αποδέχτηκαν μόνο την εννιάωρη απασχόληση, και αποφάσισαν τη συνέχιση της απεργίας μέχρι να γίνει αποδεκτό το σύνολο των αιτημάτων τους. Στις 24 Φεβρουαρίου ο ύπουργός Στρατιωτικών, μαζί με τον ύπουργό Συγκοινωνίας, αποφάσισαν την επιστράτευσή τους. Η απόφαση ανακοινώθηκε στην επιτροπή των απεργών από τον Στρατιωτικό Έποπτη Πειραιά. Οι εργάτες δέν συμμορφώθηκαν στις υποδείξεις και τό απόγευμα της επομένης, ενώ ήδη είχαν πραγματοποιηθεί αρκετές συλλήψεις απεργών, ο φρούραρχος Πειραιά διέκοψε τη Γενική τους Συνέλευση, στην οποία συμμετείχαν περισσότεροι από 2.000 εργαζόμενοι στό Δημοτικό Θέατρο της πόλης, απαγόρευσε τη διεξαγωγή της και τούς κάλεσε να καταταγούν άμεσα. Οι απεργοί αρνήθηκαν³⁰ και εκείνος διέταξε τη σύλληψη και την προσαγωγή τους άκόμη και με τη βία. Η διαδικασία της σύλληψης και της προσαγωγής διήρκησε περισσότερες από 20 ώρες. Η πλειονότητα των εργατών στάλθηκε σέ στρατόπεδο στην περιοχή του Ρούφ, ενώ όσοι άνηκαν στις κλάσεις 1916-1921 επιβιβάστηκαν βία στα άτμόπλοια «Έλευθερία» και «Παρνασσός» και στάλθηκαν στό μέτωπο της Μικράς Ασίας³¹.

Η απεργία λύθηκε τυπικά την 1η Μαρτίου και όσοι βρίσκονταν στό στρατόπεδο του Ρούφ άφέθηκαν έλευθεροι και διατάχθηκαν να επιστρέψουν στην εργασία τους. Η παρέμβαση της ΓΣΕΕ, στις 26 Φεβρουαρίου, δέν μπόρεσε

30. Στις άναποκρίσεις του Ρίζοπάστη άναφέρεται ότι οι απεργοί «άκλόνητοι σάν άληθινοί στρατιώται του μεγάλου εργατικού στρατεύματος», άρνήθηκαν να επιστρέψουν στις δουλειές τους φωνάζοντας «είμαστε έτοιμοι να μεταβούμε εις τό μέτωπο άλλ. εις την εργασίαν ποτέ»; έφ. Ρίζοπάστης, άρ.φ. 1285, 25 Φεβρουαρίου 1921, και άρ.φ. 2586, 26 Φεβρουαρίου 1921.

31. Σύμφωνα με μία πληροφορία, 500 απεργοί στάλθηκαν στό μικρασιατικό μέτωπο: βλ. Πανελλήνια Όμοσπονδία Σιδηροδρομικών, ό.π., σ. 297-315. Ό Έλ. Σταυρίδης, στέλεχος του ΣΕΚΕ(Κ) την εποχή της απεργίας, άνέφερε σχετικά με την επιστράτευση των απεργών σέ μεταγενέστερο βιβλίο του: «τό Κράτος, με την

συνήθη επιπολαιότητα, με την όποιαν άντιμετωπίζει τά προβλήματα των κοινωνικών ιδίως άντιθέσεων, εξέδωσε διάταγμα επιστρατεύσεως των απεργών. Και επειδή, παρά τό διάταγμα, πολλοί δέν προσήλθον να εργασθούν, συνέλαβε τριακόσιους σιδηροδρομικούς και πρόσ έπιβολήν εις αυτούς "ποινής", τούς έστειλεν εις τό μέτωπον, εις τούς σιδηροδρόμους της Μικράς Ασίας! Και έπήρην από εκεί άλλους διά τούς ΣΕΚ»: Έλ. Α. Σταυρίδης, *Τά παρασκήνια του ΚΚΕ, από της ιδρύσεώς του μέχρι τό 1950*, Άθήνα 1988 [1953], σ. 65-66. Ό Ρίζοπάστης επίσης άνέφερε ότι 300 απεργοί στάλθηκαν στη Μικρά Άσία: βλ. έφ. Ρίζοπάστης, άρ.φ. 2586, 26 Φεβρουαρίου 1921.

νά επαναφέρει τούς άπεργούς πού είχάν ήδη σταλει στή Μικρά Άσία, ανάμεσα στους όποιους και μέλη τής άπεργιακής έπιτροπής. Αυτοί ύποχρεώθηκαν νά συμμετάσχουν στίς πολεμικές έπιχειρήσεις, ενώ λίγοι άπασχολήθηκαν σέ σιδηροδρομικές ύπηρεσίες, στά τηλεγραφεΐα και σέ έργα όδοποιΐας. Μέ τή βοήθεια τών σιδηροδρομικών έργατών τής Σμύρνης, τά μέλη τής έπιτροπής κατάφεραν νά επιστρέψουν στήν Έλλάδα μέσα σέ δέκα περίπου μέρες, ενώ οί ύπόλοιποι μετά τήν κατάρρευση τού μετώπου, χωρίς νά λείπουν οί τραυματίες και οί νεκροί³². Η στάση τής κυβέρνησης στίς συζητήσεις πού άκολούθησαν μέ τή ΓΣΕΕ, τό άμέσως έπόμενο διάστημα, ήταν ιδιαίτερα σκληρή και άδιάλλακτη όσον άφορά τούς άπεργούς, τούς όποιους θεωρούσε άποκλειστικά ύπεύθυνους γιά τήν κατάσταση πού είχε δημιουργηθεΐ. Τόν Ιούνιο τής ίδιας χρονιάς, ή κυβέρνηση Γούναρη έκανε δεκτά άρκετά από τά αίτήματα τών άπεργών (θωρη άπασχόληση, έξίσωση μισθών, χορήγηση αύξήσεων και έπιδομάτων)³³, άποσκοπώντας στήν έξομάλυνση τών σχέσεων της μέ τούς έργάτες και στήν όμαλή λειτουργία τού σιδηροδρομικού δικτύου.

Οί σιδηροδρομικοί, μετά τήν έπιστροφή όσων βρίσκονταν έπιστρατευμένοι στή Μικρά Άσία, προσπάθησαν νά άνασυντάξουν τίς Όργανώσεις τους, νά άντιμετωπίσουν τίς διασπαστικές ένέργειες πού έκδηλώθηκαν στό έσωτερικό τού κλάδου³⁴ και νά όρίσουν τό πλαίσιο τών κινητοποιήσεων τους μέ βάση τά αίτήματα πού παρέμεναν άνικανοποιήτα. Μέχρι τό 1925 δέν προχώρησαν σέ πανελλαδική ά-

περγιακή κινητοποίηση. Πραγματοποιήθηκαν μονάχα τοπικές κινητοποιήσεις, πού άφορούσαν κάθε φορά προβλήματα τού συγκεκριμένου δικτύου. Στίς άρχές τού 1925, ή κυβέρνηση Μιχαλακόπουλου άποφάσισε νά προχωρήσει στήν κατάργηση τών αύξήσεων πού είχάν δοθεΐ στους σιδηροδρομικούς από τήν προηγούμενη κυβέρνηση Σοφούλη, καθώς και τού όκταώρου, πού είχε ήδη άρχίσει νά εφαρμόζεται από τό 1924, ενώ δήλωνε ότι θά προχωρούσε και σέ άπόλυση τού έκτακτου προσωπικού, άκολουθώντας τίς προτάσεις τής Έπιτροπής Οίκονομικών³⁵. Αυτό είχε ως άποτέλεσμα ή Πανελλήνια Όμοσπονδία νά όδηγηθεΐ στήν κήρυξη άπεργίας, διεκδικώντας όχι μόνο νά μήν καταργηθούν οί παραπάνω κατακτήσεις, αλλά και νά εφαρμοσθούν μία σειρά αίτημάτων, όπως τά ταμεία πρόνοιας και συντάξεων, ή χορήγηση έπιδομάτων και ή μονιμοποίηση τού έκτακτου προσωπικού. «Κατερχόμενοι σήμερα εις τόν άγώνα μας, εις τόν όποιον μās ώθησεν ή άδιαλλαξία ενός ύπουργού, σκεφθήτε ότι άγωνίζεσθε διά τό παρόν και διά τό μέλλον σας, σκεφθήτε ότι από τήν άπεργίαν αυτήν θά έξαρτηθη, άν θά διατηρήσουμε όσα άπεκτήσαμε μέ θυσίες και άν θά μπορέσουμε νά ζήσουμε έμεις και αί οικογένειάι μας όταν μās άρνούνται τή ζωή»³⁶. Ο ύπουργός Συγκοινωνίας τούς προειδοποίησε ότι είχε ήδη καταρτιστεΐ τό προεδρικό διάταγμα τής έπιστράτευσης τους.

Παρόλες τίς προειδοποιήσεις, οί σιδηροδρομικοί ξεκίνησαν στίς 8 Μαρτίου 1925 πανελλαδική άπεργία μέ καθολική, γιά άκόμη μία φορά, συμμετοχή. Η κυβέρνηση, στήν

32. Βλ. σχετικά Δ. Α. Στρατής, *δ.π.*, σ. 71-90 και Πανελλήνια Όμοσπονδία Σιδηροδρομικών, *δ.π.*, σ. 297-315.

33. Δ. Α. Στρατής, *δ.π.*, σ. 95 και Κ. Φουντανόπουλος, *Έργασία και Έργατική Κίνηση στη Θεσσαλονίκη*, *δ.π.*, σ. 202.

34. Ο Δ. Στρατής στήν άφήγησή του αναφέρει ότι όρισμένοι άνώτεροι ύπάλληλοι τής έσωτερικής ύπηρεσίας τών ΣΠΑΠ και ΣΕΚ, δυσαρεστημένοι από τήν

Πανελλήνια Όμοσπονδία, τόν Άπρίλιο τού 1922 προέβησαν στήν ίδρυση ξεχωριστού Συνδέσμου, ό όποιος προσχώρησε τελικά τόν Μάιο τού 1924 στήν Πανελλήνια Όμοσπονδία· βλ. Δ. Α. Στρατής, *δ.π.*, σ. 102-103.

35. έφ. *Ριζοσπάστης*, άρ.φ. 2724-1224, 6 Μαρτίου 1925.

36. έφ. *Ριζοσπάστης*, άρ.φ. 2726-1226, 8 Μαρτίου 1925.

προσπάθειά της νά μήν ἀκίνητοποιηθεῖ τό σύνολο τοῦ δικτύου, ὁδηγήθηκε στή χρησιμοποίηση ὡς ἀπεργοσπαστῶν, προσφύγων καί ἀπολυμένων σιδηροδρομικῶν, οἱ ὁποῖοι ἐργάστηκαν σέ κάποιες ἀμαξοστοιχίες κατά τή διάρκεια τῆς ἀπεργίας. Ἐπιπλέον, προχώρησε στήν ἐπιστράτευση ἢ στή σύλληψη τῶν ἀπεργῶν. Ἀπέφυγε νά συγκρουστεῖ ἀπευθείας μαζί τους καί ἐφάρμοσε τό «σχέδιο Μιλλεράν» πού εἶχε ἐφαρμόσει ὁ γάλλος πρωθυπουργός στήν σιδηροδρομική ἀπεργία τοῦ 1920. Τό σχέδιο βασιζόταν στήν ἀπόλυση καί στήν ἐκδίωξη τῶν ἀπεργῶν ἀπό τά οἰκήματα καί τίς ἐγκαταστάσεις πού τούς παραχωροῦσαν οἱ ἑταιρεῖες³⁷, στήν καταδίκη τῶν ἀπεργῶν ἀπό τήν κοινή γνώμη καί στήν ἀποτυχία τῆς κινητοποίησης μέσω τῆς παράτασής της. Σύμφωνα, λοιπόν, μέ τό σχέδιο αὐτό, οἱ διευθύνσεις τῶν ἑταιρειῶν προχώρησαν στήν ἀπόλυση καί στήν ἐξωση τῶν ἐργατῶν, οἱ ὁποῖοι συνέχισαν ἔχοντας τή στήριξη καί ἄλλων ἐργατικῶν συνδικάτων³⁸, καθώς καί τῆς Γενικῆς Συνομοσπονδίας Ἐργατῶν Ἑλλάδος. Ἡ κυβέρνηση, ἀπό τήν ἄλλη πλευρά, προσπάθησε καί πέτυχε νά ἐκμεταλλεῖται τή δυσარέσκεια πού ὑπῆρχε τόσο στούς ἐμπόρους ὅσο καί στούς καταναλωτές, ἐξαιτίας τοῦ μή ἀνεφοδιασμοῦ τῆς ἀγορᾶς λόγω τῆς ἀπεργίας. Ἡ ἀπεργία ἔληξε στίς 24 Μαρτίου, μετά ἀπό κοινή ἀπόφαση τῆς ΠΟΣ καί τῆς ΓΣΕΕ. Οἱ σιδηροδρομικοί ὑποχώρησαν, χωρίς νά ἔχουν πετύχει οὔτε τή μερική ἱκανοποίηση τῶν αἰτημάτων

37. Οἱ βιβλιογραφικές ἀναφορές σχετικά μέ τό ἐνοικιοστάσιο εἶναι σχεδόν ἀνύπαρκτες. Ἐνας μικρός ἀριθμός σιδηροδρομικῶν, κυρίως οἱ σταθμάρχες, ζοῦσαν σέ σπίτια πού ἀποτελοῦσαν ἰδιοκτησία τῶν ἑταιρειῶν. Δέν κατάφερα ὅμως νά συγκεκριμένα περισσότερες πληροφορίες. Στίς 11 Μαρτίου 1926 ὁ *Ριζοσπάστης* (ἀρ.φ. 2729-1229) ἀνέφερε ὅτι ἄρχισε ἡ ἐκδίωξη τῶν ἀπεργῶν ἀπό τά σπίτια τους.

38. Οἱ τροχιοδρομικοί καί οἱ ἐργάτες τοῦ ἠλεκτροφωτισμοῦ καί τοῦ φωταερίου πραγματοποίησαν ἀπεργία σέ ἐνδειξη συμπαράστασης στούς σιδηροδρομικοῦς.

39. Ἀπό ὅσα ἀναφέρονται στήν *Ἱστορία τοῦ Σιδηροδρομικοῦ Συνδικαλιστικοῦ Κινήματος στήν Ἑλλάδα* συμπεραίνουμε ὅτι ἡ κυβέρνηση ἦταν αὐτή πού ἔλαβε τίς

τους καί ἔχοντας μεγάλο ἀριθμό ἀπολυμένων στίς τάξεις τους. Ζήτησαν ἀπό τήν κυβέρνηση νά μεσολάβῃ γιά τήν ἐπαναπρόσληψή τους, ἀλλά ἐκείνη δέν δεσμεύτηκε ὅτι θά τό κάνει. Σταδιακά μέσα στή χρονιά οἱ περισσότεροι ἐπέστρεψαν στήν ἐργασία τους³⁹.

Ἡ συζήτηση πού πραγματοποιήθηκε στή Βουλή κατά τή διάρκεια τῆς ἀπεργίας⁴⁰ δέν παρουσίαζε καμία ἀναλογία μέ αὐτή τοῦ 1914, πού ὁδήγησε στήν ψήφιση τοῦ Νόμου 325. Ἡ κυβέρνηση, μέσω τοῦ ὑπουργοῦ Συγκοινωνίας Ι. Βαλάλα καί τοῦ πρωθυπουργοῦ Α. Μιχαλακόπουλου, ἐξέφραζε τήν πρόθεσή της νά παραμείνει ἀνυποχώρητη στίς θέσεις της καί νά μήν ὑποκύψει στά αἰτήματα τῶν ἐργατῶν, τά ὁποῖα θεωροῦσε ὑπερβολικά. Ὑποστήριζε ὅτι τά προνόμια πού ἀπολάμβαναν οἱ σιδηροδρομικοί ἦταν πολλά (ὑψηλοί μισθοί, ἐπιδόματα, ὀκτώωρη ἀπασχόληση) καί αὐτά εἶχαν ὁδηγήσει στήν αὔξηση τῶν εἰσιτηρίων καί στή μείωση τῶν ἐπιβατῶν. Ἐπρεπε λοιπόν νά μειωθοῦν οἱ ἀποδοχές τους γιά νά συνεχίσει νά εἶναι βιώσιμος ὁ σιδηροδρόμος. Τά δικαιώματα τῶν ἐργατῶν, καθώς καί αὐτό τῆς ἀπεργίας, προσπάθησε νά θίξει στήν ἀγόρευση του ὁ Ἄλ. Παπαναστασίου, συνάντησε ὅμως τήν ἀντίθετη ἀποψη τῶν συναδέλφων του. Ὁ «θεωρητικός» φιλεργατισμός τοῦ 1914, μῖς καί τότε τελικά εἶχε ψηφιστεῖ ὁ Νόμος 325, ἔδωσε τή θέση του σέ μιᾶ ἀνυποχώρητη ἀπέναντι στά αἰτήματα τῶν ἐργατῶν κρατική πολιτική⁴¹.

ἀποφάσεις καί ὄχι οἱ διοικήσεις τῶν ἑταιρειῶν, παρότι τή συγκεκριμένη χρονική περίοδο οἱ σιδηροδρόμοι δέν ἦταν κρατικοί: βλ. Πανελλήνια Ὁμοσπονδία Σιδηροδρομικῶν, ὁ.π., σ. 384-398.

40. *Ἐφημερίς τῶν Συζητήσεων τῆς Βουλῆς*, τῆς Δ' Συντακτικῆς τῶν Ἑλλήνων Συνέλευσης: Συνεδρίασις 158 τῆς 18ης Μαρτίου 1925, σ. 508-540.

41. Ὁ πρωθυπουργός, κατά τή διάρκεια τῆς ἀπεργίας, δήλωσε στήν Ἐνωσή Ἑλλήνων Βιομηχάνων ὅτι θέλει μέσω τῆς ἀπεργίας αὐτῆς νά χτυπήσει ἀποτελεσματικά τήν ἐργατική τάξη καί ζήτησε τήν ὀργάνωση τῆς ἀστικῆς τάξης κατά τοῦ κομμουνισμοῦ. Οἱ ἐργάτες ἀντιπροσωπεύουν πλέον τήν κομμουνιστική ἀπειλή

δέν έχουμε παρόμοια στοιχεία και αριθμούς για άλλες χρονικές περιόδους.

Η μείωση της συμμετοχής στα σωματεία γίνεται αντιληπτή και μέσα από τις προκηρύξεις της Ένωσης ΣΑΠ των ετών 1926-1936. Η διοίκηση του ΣΑΠ ζητούσε τη συμμετοχή των εργαζομένων στις συνελεύσεις, τονίζοντας ότι η αποχή τους από αυτές απειλούσε ακόμη και τις παροχές που ήδη είχαν, λόγω της πίεσης και της αδιαλλαξίας που έδειχνε η εταιρεία και το κράτος, αναφέροντας χαρακτηριστικά: «όλα τα κεκτημένα δικαιώματά μας καταπατούνται». Ο λόγος των προκηρύξεων ήταν επιθετικός απέναντι στην εταιρεία και το κράτος, που παρουσιάζονταν μάλιστα ως σύμμαχοι στην προσπάθεια εκμετάλλευσης των εργατών. Τα προβλήματα που αντιμετώπιζαν δέν ήταν μόνο οικονομικά, αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης, της ανόδου του κόστους ζωής και της συνεχούς αύξησης του τιμάριθμου, που επηρέαζε το σύνολο των εργαζομένων. Οί συνθήκες εργασίας, ή ασφάλιση, ή σύνταξη και γενικότερα ή πρόνοια σέ περιπτώσεις ασθένειας ή άτυχημάτων παρέμεναν κυρίαρχα αιτήματα μαζί με τό δκτάωρο.

Σέ πρόσκληση γενικής συνέλευσης της Ένωσης Προσωπικού Σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς, τόν Ιούλιο του 1932, διαβάζουμε: «Η επίθεση που διεξάγεται εναντίον μας εκ μέρους της Έταιρείας οξύνεται κάθε μέρα και πίο πολύ. Οί συνθήκες της ζωής μας χειροτερεύουν καθημερινά. Ο ψεύτικος τιμάριθμος που μᾶς πληρώνουν δέν ακολουθεί ούτε από μακρυνά την ακρίβεια του βίου. Οί τιμωρίες μας διαδέχονται ή μία την άλλη για τό παραμικρό. Η ένταση της δουλειᾶς μας μεγάλωσε. Κανένας ὄρος υγιεινής δέν

έκτελείται. Τό Ταμείον Συντάξεων που τό κρατεῖ στά χέρια της ή Έταιρεία, δέν θέλει νά μᾶς χορηγήσει ούτε την ἐλάχιστη ἀναλογική σύνταξη. Τό Ταμείο Ἀλληλοβοήθειας ἀρνεῖται νά μᾶς χορηγήσει και την πίο στοιχειώδη περίθαλψη. Κανένα από τά ζητήματα του κλάδου δέν λύεται ἀπεναντίας ή επίθεση που γίνεται ἐναντίον μας εκ μέρους της Έταιρείας αυξάνεται μέρα με την ήμέρα»⁴³. Από τις ανακοινώσεις και τις προκηρύξεις τους γίνεται αντιληπτό ότι τά ἀνικανοποίητα αιτήματά τους τά διεκδικούσαν πλέον με ὑπομνήματα πρὸς τό κράτος και τις εταιρείες και ἀπέφευγαν νά χρησιμοποιήσουν ακόμη και την ἀπειλή της κήρυξης ἀπεργίας.

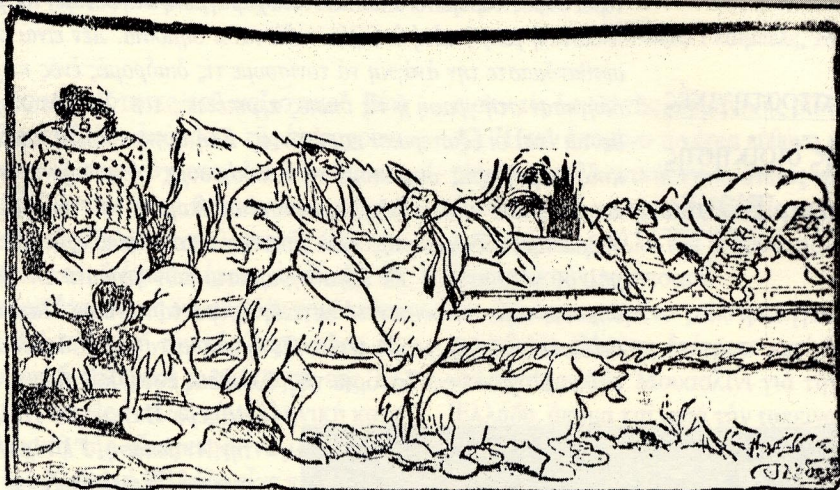
Συμπερασματικά, λοιπόν, θά μπορούσαμε νά ὑποστηρίξουμε ότι οί σιδηροδρομικοί εργάτες ὀργανώθηκαν σέ σωματείο ἀρκετά νωρίς και πραγματοποίησαν δυναμικές κινητοποιήσεις, με καθολική σχεδόν συμμετοχή την περίοδο 1914-1925. Πίσω από τις πρῶτες αυτές προσπάθειες των σιδηροδρομικῶν νά δημιουργήσουν δυναμικό και μαζικό σωματείο, βρισκόταν ή ἀπόφαση των εργατῶν για βελτίωση των συνθηκῶν ζωής τους, για αυτό και ἴδρυσαν ταμεία ἀλληλοβοήθειας και διεκδίκησαν ἐπίμονα ασφάλιση και σύνταξη, καθώς και μείωση των ὥρων εργασίας τους. «Ταυτόχρονα οί ἀπεργιακές τους κινητοποιήσεις ἀποτελέσαν μία έντονη πολιτική διαδικασία: μέσα από αυτές οί εργάτες μάθαιναν νά συνάπτουν συμμαχίες, νά διαμορφώνουν νέους συσχετισμούς δυνάμεων και νά ὀδηγοῦνται στην ὑπέρβαση και στή σύνθεση των διαφορῶν τους»⁴⁴.

Παρόλο που οί μεγάλες ἀπεργιακές κινητοποιήσεις των σιδηροδρομικῶν ἔληξαν με ἐπιστράτευση των ἀπεργῶν από τις ἐκάστοτε κυβερνήσεις, ή δυναμικότητα των σωματείων και της Ὀμοσπονδίας τους, σέ συνδυασμό με τή σημασία του σιδηροδρόμου ὡς μέσου μεταφορᾶς για τό ἔλληνικό κράτος, εἶχε ὡς ἀποτέλεσμα νά ὑλοποιηθεῖ μέρος

43. Σῶμα προκηρύξεων της Ένωσης Προσωπικού του Σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς, 1926-1936.

44. Κ. Φουντανόπουλος, *Εργασία και εργατικό κίνημα στην Ελλάδα*, ὀ.π., σ. 316.

ΕΤΣΙ ΉΑΛΛΟΙΩΣ Η ΣΥΓΚΟΙΝΟΝΙΑ... ΑΠΟΚΑΤΕΣΤΑΘΗ



Με τή διαφορά ότι, αφού δέν έκαμαν τομήδες μπρός σ'ο Βαλαλά οί εργάτες, κάμνουνε τομήδες τά τραίνα και οί έπιβάτες

Γελοιογραφία από τήν έφ. Ριζοσπάστης, 21 Μαρτίου 1925

των διεκδικήσεών τους. Τό 1924 κέρδισαν τή μείωση τής εργασίας τους στίς 8 ώρες, αποφασίζοντας αρχικά μόνοι τους νά τήν εφαρμόσουν, έστω και άν ή γενίκευσή της δέν ήταν άμεση. Τήν ίδια χρονιά ή κυβέρνηση Σοφούλη δεσμεύτηκε γιά αύξηση των μισθών τους κατά 50%, χωρίς όμως ποτέ νά προχωρήσει σέ αυτή. Σταδιακά, μετά τό 1925, τά Σωματεία έχασαν τή δυναμικότητα των πρώτων χρόνων, εξαιτίας τής μείωσης τής συμμετοχής των εργαζομένων, πιθανότατα λόγω τής αύξημένης καταστολής και τής απειλής τής άνεργίας, μέ αποτέλεσμα και οί κινητοποιήσεις νά

έλαχιστοποιηθούν. Ή κρατική πολιτική έγινε ακόμη πιο άδιάλλακτη, διευρύνθηκε ή πολιτική αστάθεια, ενώ τό 1936, μέ τή δικτατορία του Μεταξά, οί πολιτικές και συνδικαλιστικές έλευθερίες άνεστάλησαν.

Έλένη Κοραμαργιοῦ