





*Ένα ταξίδι  
76 χρόνων*



ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ

*Ένα ταξίδι  
76 χρόνων*

ΑΘΗΝΑ 2017

---

Copyright: Δημήτριος Γεωργίου

**Επιμέλεια και παραγωγή εντύπου:**

«Αναγραφή» Δ. Δ. ΓΑΒΑΛΑΣ

Θίσβης 7, Τ.Κ. 121 32 Περιστέρι

Τηλ.: 210 5722902

email: [anagrafigavalas@gmail.com](mailto:anagrafigavalas@gmail.com)

[www.anagrafi.gr](http://www.anagrafi.gr)

## **Αφιερωμένο**

Σε όλους αυτούς τους Συνεργάτες και φίλους,  
όπου μας ένωσε ένας αλληλοσεβασμός  
πέρα από κόμματα και παρατάξεις,  
τα ζιζάνια του συνδικαλιστικού κινήματος  
και το κέρδος μας είναι μια ωραία φίλια  
μέσα σ' αυτό το μεγάλο ταξίδι της ζωής.





## Σαν εισαγωγή...

Τα βιβλία συνήθως τα γράφουν άνθρωποι που έχουν σχέση με τη γραπτή επικοινωνία. Σπουδαγμένοι, συγγραφείς, άνθρωποι που ξέρουν να χειρίζονται τον λόγο, να στήνουν μυθοπλασίες και να ενεργοποιούν το νου του αναγνώστη με τις εικόνες που τις περισσότερες φορές κινούνται στη σφαίρα της φαντασίας.

Ότι όμως διαβάσετε εδώ, είναι η διήγηση μιας αληθινής ζωής, ενός ανθρώπου που τη βίωσε έτσι ακριβώς, όπως την περιγράφει σ' ένα λόγο που μοιάζει πιο πολύ προφορικός, καθώς είναι ιδιαίτερα ρέον... Σαν ν' ακούς κάποιον να διηγείται την ιστορία του.

Μερικές φορές ο αναγνώστης ακόμα κι αν έχει μπει μόνο ως επιβάτης στον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, δεν μπορεί παρά να νιώσει συναισθήματα καθώς διαβάζει αυτές τις σκέψεις.

Όστόσο είναι βέβαιο πως αν έχει αναλώσει τα καλύτερα χρόνια της ζωής του σ' αυτό το μέσο μεταφοράς και το έχει αγαπήσει όσο ο συγγραφέας, είναι βέβαιο ότι θα αισθανθεί σαν να κλείνει τα μάτια του και να ζει αυτές τις στιγμές...

Λεπτό το λεπτό... Όρα την ώρα... Μέρα τη μέρα. Θα διαπιστώσει πόσο έχουν αλλάξει τα πράγματα στο πέραςμα των χρόνων σε ότι αφορά τις εργασιακές σχέσεις ή πόσο... ίδια μένουν κιέρασαν δεκαετίες από τότε και έγιναν τόσοι αγώνες από ανθρώπους σαν τον άνθρωπο

που έγραψε αυτό το βιβλίο, που πρόσφεραν όπως και πολλοί άλλοι εθελοντικά τον εαυτό τους σε πολύ δύσκολα χρόνια και εποχές, για να βελτιωθούν κάπως τα πράγματα για τους σκληρά εργαζόμενους.

Όχι, το βιβλίο αυτό δεν μπορείς να το κατατάξεις στα μυθιστορήματα. Ένα ζωντανό ρεπορτάζ είναι και ας μην υπήρξε ποτέ ο συγγραφέας του, επαγγελματίας ρεπόρτερ.

Αυτό που σε κερδίζει, είναι ο ζωντανός, περιγραφικός λόγος του, που συχνά ξεπερνά τα όρια και τα σημεία ενός έργου που μπορεί κανείς να το χαρακτηρίσει και λογοτεχνικό.

Σας συστήνουμε ν' αφεθείτε και να το παρακολουθήσετε με σεβασμό ως προς τα γεγονότα που περιγράφει. Κάποιοι από σας μπορεί να είσαστε εκεί και να θυμηθείτε στιγμές. Κι αυτό είναι που κάνει ένα βιβλίο ζωντανό, ικανό να ζήσει και να αγαπηθεί. Όχι σε κάποιο ράφι βιβλιοθήκης, αλλά ικανό να ζωντανέψει μια ολόκληρη εποχή που χαρακτήρισε τα δύσκολα χρόνια του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου και τα πρώτα χρόνια του συνδικαλιστικού κινήματος στο χώρο.

Ο συγγραφέας διατυπώνει ευθαρσώς τη δική του γνώμη και άποψη, χωρίς να σας ζητάει να συμφωνήσετε, οπωσδήποτε, μαζί του. Είναι ένας εσωτερικός μονόλογος, μια εξομολόγηση γεμάτη αλήθειες! Αλήθειες που καμιά φορά μπορεί να πονούν και να δημιουργούν ζητήματα, καθώς κάποιοι άνθρωποι που περιγράφονται μπορεί και να ζουν ακόμα ανάμεσα μας.

Ωστόσο τολμά να πει τα πράγματα με το όνομα τους κι αυτό είναι το μεγάλο του προτέρημα... Και μόνο γι' αυτό αξίζει να διαβαστεί. Βέβαιοι ότι θα το απολαύσετε ως την τελευταία αράδα του σας παραδίδουμε στην κρίση σας τα περιεχόμενα του βιβλίου... Ελπίζοντας στην επιείχεια σας...







## Ένα ταξίδι 76 χρόνων

Δεν χρειάζεται να είναι κανείς συγγραφέας για να φτιάξει ένα ημερολόγιο ζωής σ' ένα ταξίδι στο χρόνο, καταγράφοντας τις εμπειρίες του έστω και αν δεν ενδιαφέρει κανέναν. Γιατί αν σκεφτούμε τι υπηρεσίες θα είχαν προσφέρει οι απλοί άνθρωποι αν είχαν καταγράψει τις εμπειρίες τους, τις τέχνες τους στα βάθθη των αιώνων πόση γνώση πηγή χαμένη, πόσο πιο πλούσια θα ήταν η ανθρωπότητα, σε γνώση.

Γιατί η ανθρωπότητα άλλαξε από τους περίεργους, τους ανήσυχους και τους χειρώνακτες. Τους περίεργους θα τους αποκαλούσαν ψώνια, γιατί ήθελαν να ερμηνεύσουν τα στοιχεία της φύσης, την μέρα, την νύχτα,

τον κεραυνό, την βροχή και τόσα άλλα φαινόμενα που τρώμαζαν τον πρωτόγονο άνθρωπο.

Και έτσι προχώρησε ο πολιτισμός μέχρι τον μεσαίωνα όπου ο φανατισμός του καθολικισμού σταμάτησε την πρόοδο για 400 χρόνια και κατέστρεψε όχι μόνο αριστουργήματα της τέχνης, αλλά και ότι γραπτά κείμενα έπεφταν στα χέρια τους. Και ότι διεσώθη οφείλεται σε ορισμένους φωτισμένους μοναχούς χριστιανούς και άραβες όπου με κίνδυνο της ζωής τους διέσωσαν ορισμένα.

Οι μόνιμοι που δεν διώκοντο ήταν όσοι έφτιαχναν πολεμικά όπλα διαφόρων ειδών. Και μάλιστα έπαιρναν και τις ευλογίες των ιερέων για να είναι πιο δραστικά στην εξόντωση του ανθρώπου. Στον πρωτόγονο άνθρωπο που το μυαλό του δούλευε περισσότερο από τους συμπολίτες του και δεν σταματούσε στο μαμ – κακά – αναπαραγωγή και νάνι. Βασικές ανάγκες για κάθε ζώντα οργανισμό.

Υπήρχαν και κάποιοι ανήσυχοι, περίεργοι και τις ανησυχίες τους αυτές ήθελαν να τις αποτυπώσουν αλλά δεν υπήρχε γραπτός λόγος. Η ανάγκη του να καταγράψει την καθημερινότητά του για να τα διαβάσουν οι επόμενες γενιές, έφτιαξε ανεξίτηλα χρώματα με τα πρωτόγονα μέσα που διέθετε. Τα όποια διατηρήθηκαν είδη, χιλιάδες χρόνια γράφοντας στις σπηλιές με απλά σχέδια, το δικό του βιβλίο ζωγραφίζοντας την καθημερινότητά του. Αυτός ο πρωτόγονος άνθρωπος που το κεφάλι του δεν είχε μόνο για να δίνει κουτουλιές στους αντιπάλους του σαν τα βουβάλια, αλλά για να σκέπτεται. Και από αυτόν τον πρωτόγονο ζωγράφο, γλύπτη, αγγειοπλάστη ξεκινάει ο πολιτισμός, από μερικά ψώνια που υπήρχαν ανάμεσα στα ανθρωποειδή.

Γιατί μέχρι σήμερα η ανθρωπότητα δεν έφτασε στο διάστημα από τους δῆθεν, αλλά από ανθρώπους που το κεφάλι τους δεν το έχουν για να πηγαίνουν στον κουρέα να το κουρεύουν και να του βάζουν αρώματα. Αλλά για να σκέπτονται και αφιέρωσαν την ζωή τους μέσα στα εργαστήρια και οι περισσότεροι αφανείς. Γιατί τα Μ.Μ.Ε ασχολούνται με τους τίποτα και δεν αποτελεί είδηση αν το γεγονός δεν έχει αίμα, σπέρμα ή κανένα σαχλαμάρα πολιτικό να μπουρδολογεί στην τηλεόραση.

Έγραφα αυτόν τον μικρό πρόλογο για να δικαιολογήσω μάλλον την επιθυμία μου αυτή να καταγράψω τους κυριότερους σταθμούς της ζωής μου. Αυτά τα 76 χρόνια άφησαν ανεξίτηλα τα σημάδια τους στην πορεία μου που μπορώ να πω μου διαμόρφωσαν τον χαρακτήρα μου.

Ένα τέτοιο περιστατικό που μου άφησε την σφραγίδα του ανεξίτηλα και με έκανε πολύ υπεύθυνο και σχολαστικό με την δουλειά μου και να αποφεύγω όσο το δυνατόν περισσότερο τις επιπολαιότητες, ήταν στα 18 μου χρόνια όταν βρέθηκα καταμεσής του Αιγαίου με ένα φαροκάικο 12 μέτρων πεζότρατα στις 6-1-1958 ταξιδεύοντας για την Χίο.

Νύχτα προς το ξημερώμα με νότιους ανέμους και μια θάλασσα με πολύ έντονο κυματισμό και την επιπολαιότητά μας σε όλο της το μεγαλείο, αδιαφορήσαμε για τον θυμό της και δεν την σεβαστήκαμε. Και την θάλασσα άμα δεν την σέβεσαι, σε εκδικείται.

Γιατί εμείς ταξιδεύαμε με όλο τον δρόμο που μπορούσε να αναπτύξει το καΐκι κόντρα στο κύμα με αποτέλεσμα από τα χτυπήματα από κύμα σε κύμα κάποιο μαδέρι από το πετσόματα να λασκάρει και να

έχουμε εισροή. Είδατον που λένε, ήταν τόσα που με δυσκολία τα προλαβαίναμε με χειροκίνητη αντλία και με κουβάδες για να μην καλύψουν την μηχανή και σβήσει καταμεσής σχεδόν του Αιγαίου. Με υπεράνθρωπες προσπάθειες κατορθώσαμε να φτάσουμε στα παράλια της Εύβοιας.

Στην θέση Καλιανού όπου λόγω του Νότιου ανέμου και εκεί ήταν Απάγκιο και σωθήκαμε. Όταν πατήσαμε στεριά θα ήταν 9-10 η ώρα το πρωί κάθισα σ' ένα βράχο και παρακολούθησα την πρύμνη του σκάφους να την καλύπτει η θάλασσα, η πλώρη του ήταν έξω γιατί ήταν πιο ρηχά τα νερά.

Το καΐκι αυτό ήταν του πατέρα μου στο οποίο εγώ δούλευα τη μηχανή του από τα 15 μου χρόνια. Και επειδή το πουλήσαμε σε 2 Χιώτες εγώ θα το συνόδευα μέχρι τη Χίο μιας και ήμουν ο μηχανικός του. Το σκάφος ήταν πεζότρατα, ένα καλό σκαρί φτιαγμένο για τράτα. Αλλά εμείς το ζορίζαμε πέρα των δυνατοτήτων του κόντρα στον θυμό της θάλασσας και μας τιμώρησε, παραλίγο ακόμα και με τη ζωή μας. Το σκάφος το πήρε στην αγκαλιά της για πάντα στις ακτές της Εύβοιας.

6-1-1958 των Θεοφανείων: Αυτή η εμπειρία μου με σημάδεψε για όλη μου την ζωή. Πρώτον γιατί αυτό το καΐκι ήταν μέλος της οικογένειάς μου. Το έζησα από τα σκαριά του, γι' αυτό όταν το έβλεπα να βυθίζεται βούρκωσα. Δεύτερον, μ' έκανε πολύ σχολαστικό στη δουλειά μου, γιατί οι επιπολαιότητες κάνουν το ανθρώπινο λάθος σε κάθε ατύχημα.

Με ότι καταπιανόμουν το έκανα με πολύ σοβαρό τρόπο γι' αυτό και διακρίθηκα στη δουλειά μου, είτε στο εργοστάσιο σαν τεχνίτης, είτε ως ηλεκτροδηγός.



Στους ΕΗΣ έπιασα δουλειά στις 4-2-1958 στους εργολάβους Δημητρακόπουλο-Αυγερίου ως καθαριστής οχημάτων στο τμήμα του χρωματιστηρίου. Μετά από 6-7 μήνες μ' έστειλαν στη Συντήρηση στο Σιδηρούν μέρος σαν βοηθός τεχνίτη και εκεί παρέμεινα μέχρι τον 11<sup>ο</sup> του 1960 γιατί έφυγα για Στρατιώτης μέχρι τον 3<sup>ο</sup> του 1963 όπου απολύθηκα.

Όταν απολύθηκα με βάση το τότε εργατικό δίκαιο, ο εργοδότης έπρεπε να με επαναπροσλάβει για ένα χρόνο. Και έτσι επέστρεψα στο εργοστάσιο στο τμήμα Επισκευής. Εδώ θα πρέπει ν' αναφερθώ στα συναισθήματα που ένιωσα όταν πρωτοέπιασα δουλειά στο μπογιατζίδικο στις 4-2-1958, γιατί ήμουν ένα παιδί που μεγάλωσα κοντά στη θάλασσα, που αρκετές φορές είδα τον ήλιο ν' ανατέλλει μέσα από τη θάλασσα, γιατί οι πεζότρατες ψαρεύουν από κάβο σε κάβο και σε πανέμορφες παραλίες τις οποίες δεν ξέχασα ποτέ.

Και ξαφνικά βρέθηκα στο εργοστάσιο, σ' ένα μουντό περιβάλλον όπου γι' αποδυτήρια οι εργάτες του εργολάβου χρησιμοποιούσαν ένα παλιό τραμ της παραλίας. Δεν μας επέτρεπαν να πάμε στ' αποδυτήρια του μόνιμου προσωπικού. Ρατσισμός σε όλο του το μεγαλείο. Θα είχα πάρει δρόμο να φύγω γιατί εγώ είχα μάθει να δουλεύω αλλιώς.

Γιατί οι άνθρωποι της θάλασσας και ειδικότερα στα φαράδια έχουν πρώτο μέλημα την αλληλεγγύη. Γιατί από αυτήν εξαρτάται η επιβίωσή τους, γι' αυτό πίνουν από ένα κύπελλο νερό και τρώνε την κακαβιά τους από ένα βαθύ πιάτο. Και όσοι κι αν είναι λειτουργούν σαν ένας Άνθρωπος, γι' αυτό επιβιώνουν στις δύσκολες συνθήκες της θάλασσας.

Γι' αυτό λοιπόν κι εμένα με στενοχώρησε το περι-

βάλλον που έβλεπα, αλλά με παρηγορούσε η σκέψη ότι ήταν προσωρινό. Γιατί μόλις απολυόμουν θα έφευγα πάλι για την αγαπημένη μου θάλασσα γι' αυτό είχα ναυτικό φυλλάδιο. Γιατί λένε οι παραδόσεις ότι όποιος από μικρός βρέξει τον πισινό του με θάλασσα δεν την ξεχνά ποτέ. Τα πράγματα όμως δεν έρχονται πάντα όπως τα φανταζόμαστε, γιατί διάφοροι παράγοντες σου ανατρέπουν τη ζωή και παίρνεις άλλο δρόμο.

Έτσι λοιπόν βρέθηκα ξανά μετά τη θητεία μου στον στρατό στο τμήμα Επισκευής οχημάτων τον 3<sup>ο</sup> του 63. Στο τμήμα αυτό επικρατούσαν συνθήκες ρωμαϊκής γαλέρας με εργολάβο τον εργοδηγό και υπόλοιποι 20 δραχμές από τις 3 που σχολούσαμε μέχρι τις 7. Ειδικότερα το χειμώνα δεν έβλεπες τον ήλιο. Νύχτα έπιανες δουλειά, νύχτα σχολούσες. Συνθήκες πρωτόγονες. Μουτζούρα. Εντατική δουλειά και παντού πλανιόταν ένας φόβος και μια τρομοκρατία.

Και πέραν αυτής της τρομολαγνείας, κάθε εβδομάδα σχεδόν είχαμε επίσκεψη ανθρώπου της ασφάλειας Πειραιά για πληροφορίες από διάφορους Συναδέλφους που συνεργαζόντουσαν. Έτσι λοιπόν φτιαχνόντουσαν οι φάκελοι των εργαζομένων που κατέληγαν σ' ένα σημείωμα που σε καλούσε η ασφάλεια. «Περάστε από το τμήμα στον υπαστυνόμο τάδε για υπόθεσή σας».

Και ο κάθε ταλαίπωρος προσπαθούσε ν' αποδείξει ότι δεν ήταν ελέφαντας. Έτσι το 67 με την δικτατορία πήραν τους φακέλους έτοιμους ακόμα και πόσες φορές πήγες για κατούρημα. Και βρέθηκαν πολλοί οικογενειάρχες στην απόλυση και στα ξερονήσια από κάτι καλά παιδιά που υπήρχαν στους χώρους δουλειάς.

Αυτούς τους φακέλους έκαψαν στην Ύψικάμινο, όχι για ν' απαλλάξουν τους κατηγορούμενους του κάθε

φακέλου, αλλά για να μην μάθουμε ποτέ τους ρουφιάνους, όπως δεν μάθαμε ποτέ για τους συνεργάτες των Γερμανών και τους κουκουλοφόρους που έστελναν αθώους ανθρώπους στο απόσπασμα.

Σε καμία πολιτισμένη χώρα δεν έγινε αυτό. Και χώρες που δεν διδάσκονται από το παρελθόν τους και την ιστορία τους γεννούν πάντα Εφιάλτες. Εδώ είχαμε μια μεγάλη πόρτα που χωρούσαν να περάσουν κάθε λογής καθάρματα πουλώντας εθνικοφροσύνη.

Γιατί στη χώρα μας η εθνικοφροσύνη έδινε ασυλία σε κάθε καθίκι να κάνει οποιαδήποτε παλιανθρωπιά ανενόχλητος. Ας αφήσω αυτή την σελίδα της ιστορίας μας που κράτησε την χώρα πολλά χρόνια πίσω. Γιατί και εγώ μελαγχολώ όταν τα σκέφτομαι.

Και ας γυρίσω ξανά στο χώρο της Επισκευής παρόλο που το περιβάλλον ήταν αυτό που περιγράφω πιο πάνω, μου άρεσε. Και μιας και ήταν και ο αδελφός μου στο δόκιμο προσωπικό, ο Βασίλης, και του άρεσε και αυτού το τμήμα γιατί είχε ενδιαφέρον. Βαριά δουλειά, αλλά κάθε φορά που επισκευάζεις ένα όχημα και το έβγαζεις στη δουλειά, το καμάρωνες και το θεωρούσες κάτι δικό σου.

Γι' αυτό αποφασίσαμε να παλέψουμε για να αλλάξουν οι συνθήκες. Και αφού μάθαμε πολύ καλά τη δουλειά μας σε πολύ σύντομο διάστημα, σηκώσαμε παντιέρα, που λέμε. Για το μεροκάματο το οποίο έγινε 50 δραχμές το απόγευμα και όχι μόνο. Ζητούσαμε μερδικό για όλους το ίδιο από τις εργολαβίες.

Και αφού δεν δεχόντουσαν οι εργολάβοι δώσαμε προσφορές και παίρναμε εργολαβία οχήματα και έτσι παίρναμε όλα τα λεφτά που είχαμε συμφωνήσει και τα μοιραζόμαστε όσοι δούλευαν στο κάθε όχημα σε

ίσα μερίδια. Από τον 1<sup>ο</sup> του 64, η εταιρία μας έκανε ατομικές συμβάσεις μέχρι την 1/1/65 και αν είμαστε καλά παιδιά θα μας έκανε έκτακτο προσωπικό.

Αν δεν με απατά η μνήμη μου, είμαστε 6 ή 8 άτομα του εργολάβου. Εγώ λόγω του ότι από τα 15 μου χρόνια ασχολούμουν με τα μηχανικά μέρη του καΐκιού μας, ακόμα και την συντήρηση και επισκευή της μηχανής. Βοηθώντας έμπειρους μηχανικούς της εποχής είχα αποκτήσει μεγάλη εμπειρία.

Σε αυτό με βοήθησε και η υπηρεσία για 2 χρόνια περίπου στη συντήρηση. Αμέσως κατάλαβα τη σειρά που ακολουθούσαμε στις επισκευές των οχημάτων. Δηλαδή ξεμοντάρισμα, καθαρισμός εξαρτημάτων, αντικατάσταση των φθαρμένων ή επισκευή.

Εν συνεχεία μοντάρισμα και αφού το αμάξιμα είχε περάσει από διάφορα τμήματα, ηλεκτρολόγους, αέρα, μπογιατζίδικο, ξυλουργείο κτλ., το ξαναφέραμε στην επισκευή και εμείς το τελειώναμε και αφού το πηγαίναμε δοκιμαστικά δρομολόγια και εάν όλα πήγαιναν καλά, η συντήρηση το παρέδιδε στην κυκλοφορία και μας έφερνε άλλο.

Γιατί τα οχήματα με βάση τις οδηγίες της κατασκευαστικής εταιρίας SIEMENS M.A.N., ήταν υποχρεωτική η επισκευή κάθε 120 χιλ. χλμ.. Το τμήμα επισκευής οχημάτων ήταν από τα σπουδαιότερα τμήματα του Σιδηρόδρομου, γιατί πέραν των επισκευών και διασκευών που έκανε στα οχήματα ήταν υπεύθυνο και για τις εκτροχιάσεις γι' αποκατάσταση και όποια άλλη ζημιά γινόταν στο δίκτυο σε σχέση με τα οχήματα, αυτή η δραστηριότητά του μου άρεσε και δούλευα πάντα με κέφι και αγάπη γι' αυτό που έκανα, γι' αυτό διακρίθηκα από τις πρώτες μέρες.



Σ' ένα τρίμηνο περίπου, ο εργοδηγός μου ανέθεσε την ομάδα, που αποτελείτο από 3-4 άτομα και έτσι μου δόθηκε η ευκαιρία να εφαρμόσω διάφορες τακτικές που διευκόλυναν την απόδοσή μας και με πολύ λιγότερο κόπο. Γιατί στην επισκευή υπήρχε μια ομάδα εθnikοφρόνων που βρισκόντουσαν στην κορυφή της ιεραρχίας και λειτουργούσαν σαν συμμορία και την δουλειά δεν σου την έδειχναν για να μην χάσουν τα πρωτεία αλλά έπρεπε να την κλέψεις για να την μάθεις. Και έτσι διατηρούσαν ο καθένας από αυτούς μια εργολαβία για την πάρτη τους. Άλλος τους συμπιεστές, άλλος τους συνδέσμους, άλλος τα φορεία, άλλος τους κινητήρες κ.λπ..

Οι υπόλοιποι δούλευαν μεροκάματο πείνας, γιατί αν μιλούσες, πέρα από το ρουφιανιλίκι που θα έπεφτε στην υπηρεσία, με ότι αυτό συνεπάγεται για καθυ-

στέρηση βαθμού κ.λπ., είχαν και την ασφάλεια που τρομοκρατούσαν τον κόσμο και έτσι την βόλευαν. Γι' αυτό πιο πάνω χαρακτηρίζω το χώρο, Ρωμαϊκή γαλέρα.

Αυτά εγώ δεν τα δεχόμουν σαν χαρακτήρας και τον τρόπο που μεγάλωσα σαν ελεύθερος άνθρωπος κοντά στη θάλασσα, που πάντα είχες το ρίσκο σε καθημερινή βάση. Γι' αυτό αποφασίσαμε με τον αδελφό μου, τον Βασίλη, να συγκρουστούμε μ' αυτό το καθεστώς και να το αλλάξουμε, πράγμα πολύ δύσκολο γιατί πρώτον ήταν ψηλά στην ιεραρχία πάρα πολλά χρόνια στη δουλεία και όλο αυτό το καθεστώς είχε μια αλληλοκάλυψη. Και προπαντός με όπλο την εθνικοφροσύνη, γι' αυτό απόφευγαν να πάρουν θέση, ακόμα και οι προϊστάμενοι μηχανικοί.

Για να επιτεθείς λοιπόν σ' αυτή τη συμμορία έπρεπε πρώτον να έχεις κότσια, δεύτερον να ξέρεις πολύ καλά την δουλειά σου, τρίτον να μπαίνεις μέσα σ' όλα τα δύσκολα και να διακρίνεσαι για την εργατικότητα σου και τις λύσεις που προτείνεις. Να γίνονται αποδεκτές γιατί είχαν λογική, γιατί η δουλειά μας είχε κινδύνους. όταν έχεις να κάνεις με τεράστια βάρη που ζυγίζουν τα σιδηροδρομικά οχήματα και πάντα σε περίπτωση ζημιάς χρησιμοποιούσαμε γρύλους Παλάγκα Τακαρία και όλα αυτά θα πρέπει να έχουν ασφαλή τοποθέτηση γιατί κινδυνεύουν εργαζόμενοι.

Μ' αυτά τα εφόδια ζητήσαμε ίσα μερδικά για όλους που δούλευαν στο κάθε όχημα και ένα μερδικό για τον εργοδηγό μιας και ήταν και ο εργολάβος. Χωρίς να δουλεύει, θα έπαιρνε ένα μερίδιο από όλες τις ομάδες.

Αυτό χαρακτηρίστηκε επαναστατικό από την συμμορία που είχε μάθει αλλιώς αλλά δεν μπορούσε να

κάνει διαφορετικά, γιατί ζητούσαμε λογικά πράγματα. Και αφού κατάλαβαν ότι δεν περνούσε σ' εμάς η τρομοκρατία, αναγκάστηκε σε πρώτη φάση να δώσει 150% αύξηση στο μεροκάματο. Από 20 δραχ. το απόγευμα το έκανε 50.

Πέραν αυτού, ζήτησα και πέτυχα να παίρνει η ομάδα μου όλες τις ώρες ανεξάρτητα με το αν τελειώναμε το όχημα γρηγορότερα. Εκτός αυτού πάρα πολλές φορές με φώναξε και μου πρότεινε «έλα εδώ βρε κόπανε, θες να σου δώσω 100-120 το απόγευμα γιατί ξέρω ότι θα τα βγάλεις και με το παραπάνω, γιατί μου ζητάς να δώσω στον τάδε που ξύνεται για να περάσει η ώρα;».

Σε αυτό δεν είχε άδικο. Υπήρχαν και τέτοιοι και άτεχνοι και κόπροι εδώ που τα λέμε, αλλά τότε νέα παιδιά μας είχε πιάσει ο σοσιαλισμός. Και θέλαμε όλοι ίδια αμοιβή και προσφορά γι' αυτό δεν δέχτηκα ποτέ τέτοιες συμφωνίες παρόλο που τα είχα ανάγκη.

Περνώντας τα χρόνια και σε διάφορες φάσεις της πορείας μου, αυτούς τους συναδέλφους που ευεργετήθηκαν με δικά μας ρίσκα πολλές φορές τους είχα απέναντι. Έναντι των δικών τους συμφερόντων που νόμιζαν ότι θα θιγούν. Δεν θα ξεχάσω επίσης ποτέ όταν κάποιος από αυτούς πήρε το θάρρος να του ζητήσει κάτι παραπάνω, τον έδιωξε και του είπε να βλαστημάς τους Γεωργίου γιατί αν δεν ήταν θα σε είχα με 20 δραχ. το απόγευμα και θα μου έλεγες κι ευχαριστώ.

Αυτά όμως για μένα είχαν κόστος, όταν ήρθε η εποχή για ένταξη στο μόνιμο προσωπικό, γιατί στις 31-12-64 έληγε η σύμβαση που είχαμε, ενώ κατέβηκε στην επισκευή ο προϊστάμενος μηχανικός, ο κ. Μιχαλόπουλος να μας ευχηθεί για την Πρωτοχρονιά, σε

όλους που ήταν με σύμβαση να τους πει ότι εντάσσονται στο μόνιμο προσωπικό. Εμένα δεν μου είπε τίποτα, παρά ένα χρόνοια πολλά και όταν τον ρώτησα μου είπε δεν ξέρω, ενώ με πρόταση δική του ορμώμενος από τον εργοδηγό ζήτησε ν' απολυθώ γιατί ήμουν επαναστατικό στοιχείο και δεν είχε το θάρρος να μου το πει.

Έλλειπε την εποχή εκείνη ο Μαρκαντώνης και χρέη Διευθυντού Έλξεως έκανε ο Χουκ, ένας Γερμανός μηχανικός που είχαμε και δεν ασχολήθηκε με το θέμα, απλώς προσυπόγραψε την πρόταση της απόλυσής μου. Ωραίο πρωτοχρονιάτικο δώρο μου κάνανε. Να πούμε εδώ ότι ετοιμαζόμουν να παντρευτώ γιατί είχαμε πρόωρη εγκυμοσύνη στο γιο μου τον μεγάλο. Καταλαβαίνει ο καθένας από εμάς τι κεραμίδα μου πέταξε στο κεφάλι αυτή η συμμορία γιατί τους χάλασα την πιάτσα.

Για εμένα ήταν μετά την Πρωτοχρονιά του 1958, η Πρωτοχρονιά του 1965. Είναι από τις πιο μελαγχολικές που έζησα. Γιατί για δεύτερη φορά μέσα σε λίγα χρόνια μου ανατρέπονταν η ζωή, γιατί μου έδινε άλλο ένα χαστούκι παρόλο που στη δουλειά έδινα πάντα τον καλύτερο μου εαυτό.

Αλλά ορισμένοι φοβούμενοι ότι η αυτοκρατορία που είχαν δημιουργήσει με τις εργολαβίες κινδύνευε να διαλυθεί και για να την προστατέψουν δεν δίστασαν να κάνουν οποιαδήποτε παλιανθρωπιά. Το πιο θλιβερό απ' όλα είναι ότι είχαν συνένοχο τον προϊστάμενο μηχανικό, ο οποίος γνώριζε την πραγματικότητα, αλλά φοβούμενος αυτός αυτή τη συμμορία συμμάχησε μαζί τους.

Και με χαρακτήρισε και αυτός επαναστατικό στοιχείο και ζήτησε να απολυθώ. Ελλάς το μεγαλείο σου.





Ήμουν έτοιμος να βουτήξω το φυλλάδιο και να φύγω για την αγαπημένη μου θάλασσα. Αυτό που με κρατούσε ήταν ο γάμος μου που είχα προγραμματίσει και αυτό με κράτησε.

Μέσα στη στεναχώρια μου και τα προβλήματά μου, βρέθηκαν δύο συνάδελφοι που είχαν ανθρωπιά, ο Νίκος ο Πανές ο οποίος μαζί με τον Αντώνη τον Χρόνη έπαιρναν εργολαβίες τα βαψίματα των σταθμών, τους οποίους γνώριζα από την θητεία μου στο μπογιατζίδικο. Ας είναι καλά, με φώναξαν και μου είπαν εάν ήθελα να δουλέψω, να παίρνω και εγώ ένα μεροκάματο μέχρι να δω τι θα γίνει.

Για μένα ήταν φως στο τούνελ που με είχαν ρίξει. Δούλεψα μαζί τους τους επόμενους 8 μήνες ανασφάλιστος μεν. Και αυτοί είχαν μεγάλο ρίσκο, γιατί εάν

συνέβαινε κανένα ατύχημα θα έβρισκαν τον μπελά τους. Αλλά με βοήθησαν στη πιο άσχημη φάση της ζωής μου και τους ευχαριστώ.

Παράλληλα, δεν απομακρύνθηκα από το χώρο και μου δόθηκε η ευκαιρία να πλησιάσω αυτή τη μεγάλη προσωπικότητα τον Βλάχγαλη και να του εξηγήσω για την πλεκτάνη που είχε κατασκευάσει εις βάρος μου αυτή η συμμορία των εθνικοφρόνων παλιανθρώπων.

Αρκεί ν' αναφερθώ σ' ένα περιστατικό για να καταλάβει ο κάθε αναγνώστης γιατί αποκαλώ τον αείμνηστο Βλάχγαλη μεγάλη προσωπικότητα. Δεχόταν τις ρουφιανιές, απεχθανόταν τους ρουφιάνους, δεν τους είχε σε καμία υπόληψη και όχι μόνο, τους ξεμπρόστιαζε με πρώτη ευκαιρία, ένα τέτοιο περιστατικό που συνέβη σε εμένα και έμεινα άφωνος με την εντιμότητα αυτού του ανθρώπου.

Ένα μεσημέρι ήρθε στο Φάληρο, ο πρώην εργοδηγός μου στο τμήμα επισκευής, ο Νίκος Τσάλας και μου είπε έλα να πάμε στον Βλάχγαλη να του ζητήσω να σε ξαναπάρει στη δουλειά. Μπήκαμε στο τρένο και πήγαμε στην Ομόνοια. Ζήτησε από τον προσωπάρχη ραντεβού και σε λίγο ανεβήκαμε στον 7<sup>ο</sup> στο γραφείο του γενικού του κ. Βλάχγαλη.

Την εποχή εκείνη σ' έπιανε δέος μόνο στο άκουσμα ότι θα βρεθείς τε-τα-τετ και θα συνομιλήσεις μαζί του. Μόλις άνοιξε η πόρτα και μπήκαμε στο εσωτερικό του γραφείου μπροστά ο εργοδηγός και πίσω εγώ. Δεν προλάβαμε να πλησιάσουμε στο γραφείο του και τον ρωτά «Τι έγινε Νίκο και ήρθες μέχρι εδώ;». Του απαντά: «Να κύριε Γενικέ, ήρθα να σας παρακαλέσω



να ξαναπάρουμε στη δουλειά τον Γεωργίου, γιατί πρόκειται για καλό τεχνίτη».

Ο Βλάχγαλης τον διακόπτει και του λέει και γιατί μου είπες να τον απολύσω, γιατί πρόκειται για επαναστατικό στοιχείο. Γύρισε σ' εμένα και με φωνάζει κοντά στο γραφείο του και μου λέει, έλα εδώ βρε παιδάκι μου, γιατί ήμουν νεαρός τότε. Σε ήξερα-δε σε ήξερα, ήρθαν και μου είπαν να σε απολύσω γιατί είσαι επαναστάτης και ξεσηκώνεις και τους άλλους.

Εγώ τι να κάνω τώρα; Να φάω την υπογραφή μου; Θα σε πάρω όποτε κρίνω εγώ. Άστους αυτούς. Εγώ ένας ασήμαντος νεαρός θαύμασα την ντομπροσύνη αυτού του πραγματικού άρχοντα. Γι' αυτό γράφω πιο πάνω, τις άκουγε τις ρουφιανιές, αλλά δεν έτρεφε καμία εκτίμηση για τους ρουφιάνους και πάντα άκουγε και την άλλη άποψη.

Γύρισα στο Φάληρο και συνέχισα την δουλειά μου σανμπογιατζής. Στις 9-5-65 παντρεύτηκα έχοντας αυτό το μεροκάματο που μου πρόσφεραν αυτοί οι 2 συνάδελφοι και ελπίζοντας ότι σε κάποια φάση θα με θυμηθεί το αφεντικό, έτσι όπως του άρεσε να τον αποκαλούν.

Μέχρι τον Σεπτέμβρη και ενώ δούλευα στο θυρωρείο, το βάφαμε. Ανοίγει η μεγάλη πόρτα και μπαίνει η Κάντιλακ στον χώρο του εργοστασίου. Προς στιγμής γέμισε ο χώρος από μηχανικούς, εργοδηγούς κ.λπ..

Για την υποδοχή, μπαίνοντας με είδε που δούλευα και εγώ χαιρέτησα κατά τα καθιερωμένα μόλις στάματησε και κατέβηκε και τον περιστοίχισαν οι παρατρεχάμενοι. Αυτός κάτι είπε στον οδηγό του, έναν εξαιρετο σεμνό συνάδελφο, τον Γιάννη τον Στασινό και κατευθύνθηκε στο θυρωρείο.

Έρχεται κοντά και μου λέει: «Δημήτρη, σε θέλει το αφεντικό». Εγώ με τρακ και δέος, γιατί αυτές τις εποχές υπήρχε μεγάλος σεβασμός στην ιεραρχία και προπαντός στον Βλάχγαλη.

Πλησίασα, αποχώρησαν όλοι και παρέμεινε κοντά μόνο ο προϊστάμενος μηχανικός του εργοστασίου, ο κ. Μιχαλόπουλος, ο οποίος είχε συμμετοχή στην απόλυσή μου, ίσως γι' αυτό τον κράτησε κοντά. Μόλις πλησίασα τον ρωτάω: «Με ζητήσατε;». Ναι μου απαντά. Να πας αύριο στο γραφείο προσωπικού και να πάρεις τα χαρτιά. Να πας στους γιατρούς και να πιάσεις δουλειά. Εγώ δεν σε ξέχασα όπως βλέπεις.

Και άκου να σου πω τη συμβουλή μου. Άσε τις επαναστάσεις και κοίτα να πιάσεις τα 15 χρόνια γιατί αυτοί εδώ, και μου δείχνει τον Μιχολόπουλο, θα σε

Ξαναφάνε. Δεν θα ξεχάσω ποτέ εκείνο το ειρωνικό του χαμόγελο. Τον ευχαρίστησα και του είπα ότι μέσα από την δουλειά μου θα προσπαθήσω να μην σας απογοητεύσω για την επιλογή σας, γιατί η επαναφορά μου οφείλεται αποκλειστικά στον ίδιο όπως μου είχε πει και στο γραφείο του.

Ξαναγύρισα στην Επισκευή μετά από 8 μήνες και επί 3 χρόνια παρέμεινα έκτακτος πέρα απ' ότι όριζε ο κανονισμός και χρειάστηκε να το ξανασυζητήσω μαζί του σε μια επίσκεψη του στο εργοστάσιο και ακολούθησε το πέρασμά μου στο δόκιμο προσωπικό και μόλιμος.

Παρόλο που είχα δώσει εξέταση και είχα αποκτήσει την άδεια Ηλεκτροδηγού Περάματος και έκανα μαθητεία για την άδεια Σιδηροδρόμου και θυμάμαι ένα χαρακτηριστικό μετά τις εξετάσεις. Κατέβηκε ο Μιχαλόπουλος στο χώρο της Επισκευής να μας ανακοινώσει ποιοι πέρασαν.

Μας φώναξε κοντά και απευθυνόμενος σε όλους, αφού μου έδωσε συγχαρητήρια για την απόδοσή μου και κατά την μαθητεία και στις εξετάσεις. Δεν ντρέπεστε βρε. Ο Δημήτρης είναι αγράμματος άνθρωπος. Να σας βάλει τα γυαλιά. Και είχε και δίκιο, γιατί ο μόνος του Δημοτικού ήμουν εγώ.

Αυτό όμως δεν με εμπόδιζε σε τίποτα, γιατί αγαπούσα τόσο την δουλειά μου και ήθελα με ότι καταπιανόμουν να το κάνω τέλεια. Αυτό το γνώριζαν οι πάντες. Οι αδελφοί Γεωργίου απέκτησαν μια μεγάλη αποδοχή από εχθρούς και φίλους και μας είχε φορτώσει με μεγάλες ευθύνες, γιατί όπου ζόρικη δουλειά, θα έπρεπε εμείς να την αναλάβουμε.

Και επειδή ο Βλάχγαλης πάντα σε ζημιές εκτρο-



χίασης ήταν πάντα παρόν και το μάτι του έκοβε και μας παρακολουθούσε για την προσφορά μας είχαμε αποκτήσει μια κάποια άνεση να μιλάμε μαζί του και ν' ακούει τις απόψεις μας για διάφορα τεχνικά θέματα. Κι έτσι δεν έπιαναν οι ρουφιανιές.

Αν του έλεγαν κάτι για εμάς θα ρώταγε και τη δική μας άποψη επί του θέματος και την λάμβανε υπόψη του. Έτσι πορευόμαστε με γκρίνιες με την συμμορία με καβγάδες, αλλά η δουλειά έβγαινε στην ώρα της, χωρίς καθυστερήσεις άσκοπες. Αυτό ήταν και το ισχυρό ατού μας στις διάφορες ρουφιανιές εντός της εταιρίας.

Το 67 γίνεται η δικτατορία. Χωρίς να γνωρίζω τι είχαν κάνει με την ασφάλεια Πειραιά, όπου μας είχαν κάνει ένα ογκώδη φάκελο μιας και δεν μπορούσαν τεχνικά να μας αντιμετωπίσουν. Το ευτύχημα για εμάς και γλιτώσαμε την απόλυση, γιατί ένας εξάιρετος συ-

νάδελφος, ο οποίος είχε αδελφό αξιωματικό στην αστυνομία και τον ειδοποίησαν να μην κάνει παρέα μαζί μας γιατί είμαστε κομμουνιστές και θα μπλέξει.

Ο συνάδελφος ήταν από τους κολλητούς μας. Πρώτον και μας ενημέρωσε και δεύτερον ήταν από τους εξαιρετους συναδέλφους που γνώρισα και ήταν ο Π. Θεοδωρουλέας. Και δεν μας ενημέρωσε μόνο, αλλά εξήγησε και στον αδελφό του τι ακριβώς συμβαίνει στο χώρο και η διαμάχη μας με την συμμορία δεν ήταν πολιτική, αλλά γιατί τους χαλάγαμε την πιάτσα. Και πιστεύω γλιτώσαμε άλλη μία απόλυση.

Αλλά είχα άλλα προβλήματα που θ' αναφερθώ. Είχα δώσει εξετάσεις για την άδεια ηλεκτροδηγού σιδηροδρόμου και μάλιστα με είχε συγχαρεί ο προϊστάμενος μηχανικός που ήταν και επικεφαλής της επιτροπής, κ. Μιχαλόπουλος, για την επίδοσή μου. Αλλά το δίπλωμά μου δεν είχε έρθει από το υπουργείο και ενώ είχαν έρθει όλων των άλλων που δώσαμε μαζί εξετάσεις.

Δεν μου είχε περάσει τίποτα από το μυαλό μέχρι να μου ανοίξει τα μάτια ένας συνάδελφος ότι κάτι συμβαίνει με την Ασφάλεια. Είχε κατέβει στην επισκευή για την συνηθισμένη βόλτα στα τμήματα ο προϊστάμενος μηχανικός κι άνοιξα μια συζήτηση μαζί του επειδή βγαίναμε τακτικά και καλύπταμε βάρδιες στο τραμ του Περάματος.

Του ζήτησα να μας φτιάξουν και εμάς μια στολή όταν πηγαίνουμε βάρδια, να δουλεύουμε με ρούχα της υπηρεσίας και μου είπε ότι θα το εισηγηθεί. Δίπλα δούλευε ένας από τους ρουφιάνους της Ασφάλειας πρώην ταγματασφαλίτης και απευθυνόμενος στον Ηλεκτροσυγκολλητή, που δούλευε μαζί του, του λέει χωρίς περιστροφές, τι ρούχα ζητάει ο Μήτσος αφού δεν έχει

πιστοποιητικό νομιμοφροσύνης και δεν θα πάρει άδεια σιδηροδρόμου.

Έρχεται αργότερα ο καλός συνάδελφος και με ενημερώνει. Έτσι κατάλαβα για την καθυστέρηση που οφείλεται και πηγαίνοντας στην Ασφάλεια να ρωτήσω γιατί καθυστερούν να στείλουν στο Υπουργείο το πιστοποιητικό με παραπέμπουν σ' έναν υπαστυνόμο για τα περαιτέρω.

Όταν πήγα στο γραφείο του, μου κατέβασε ένα φάκελο και μου διάβασε τα αμαρτήματα μου. Ήταν: πρώτον, χλεύασα στον χώρο της δουλειάς το χάρισμα των αγροτικών δανείων από την Εθνική κυβέρνηση. Δεύτερον, θαύμαζα τα ρωσικά επιτεύγματα στο διάστημα. Τρίτον, ήμουν ψηφοφόρος του κομμουνιστή Π. Ψαρόγιαννη και διάφορες τέτοιες αρλούμπες.

Και μου είπε μάλιστα αυτοί που σε κατηγορούν είναι διαμάντια και μου έκρυβε με το χέρι του τα ονόματα που υπογράφουν. Βάζανε και υπογραφές τα καθίκια. Του λέω εγώ ότι ένας από αυτούς διώκεται για ψευδορκία και με ρωτάει ποιος και του απαντώ εγώ. Είναι ο εργοδηγός μου, ο Τσάλας και οι άλλοι είναι δύο αρχιτεχνίτες και ένας τεχνίτης Α'.

Και με ξαναρωτάει ποιος είναι ο εργοδηγός σου, ένας μπούρδας που πηγαινοέρχεται εδώ και του απαντώ ναι και αυτός μου απαντά αυτά είναι μυστικά της υπηρεσίας. Έφυγα πιστεύοντας ότι αυτοί δεν πρόκειται να μου στείλουν πιστοποιητικό και θα μείνω χωρίς δίπλωμα. Γι' αυτό θα έπρεπε ν' ακολουθήσω άλλο δρόμο.

Η Ασφάλεια Πειραιά είχε κλείσει χάρη στις φιλότιμες προσπάθειες της συμμορίας. Η ταυτότητά μου είχε εκδοθεί στο Μοσχάτο αλλά εγώ έμενα στο Αιγά-





λεω, το οποίο είχε χωροφυλακή και δεν τα πήγαιναν και πολύ καλά τα δύο σώματα. Έτσι λοιπόν πήγα και έκανα αίτηση στο σταθμό χωροφυλακής Αιγάλεω για έκδοση νομιμοφροσύνης και αφού τους είπα ότι πρέπει να σταλεί στους ΕΗΣ, μου είπαν οι άνθρωποι, για να μην αργήσει, πήγαινε στη Ν. Ιωνία στο αρχηγείο, γιατί εμείς εκεί θα το στείλουμε.

Κάνε την αίτησή σου εκεί για να βγει γρήγορα. Πράγματι έτσι έγινε, ας είναι καλά, σε 3-4 μέρες με ειδοποίησε η υπηρεσία ότι το δίπλωμα εκδόθηκε, γιατί η χωροφυλακή δεν είχε σχέση με αυτά τα καθίκια, αλλά αντλούσε πληροφορίες από τους περιπτεράδες και τους διάφορους στις γειτονιές.

Αυτούς τους φακέλους κάψανε για να μην μάθει ο κόσμος αυτά τα ρεμάλια και μάλιστα τα συνόδεψε στην Ύψικάμινο ο αείμνηστος Φλωράκης και εκεί μέσα

κρυβόταν η νεότερη Ιστορία της χώρας. Κι έτσι έμειναν για μία ακόμη φορά αλώβητα όλα αυτά τα καθάρματα και θα περάσει στις επόμενες γενιές: Κάνε όποια παλιανθρωπιά θες και δήλωσε εθνικόφρονας και καθάρισες. Και έτσι το επαναλαμβάνουν όποτε τους δίνεται η ευκαιρία.

Ας ξαναγυρίσω στην επισκευή. Γιατί πέρα από τους καυγάδες μας με τον εργοδηγό για τις εργολαβίες είχαμε μια αλληλοεκτίμηση ο ένας για τον άλλον απάνω στη δουλειά και αυτός ήξερε πολύ καλά την δουλειά του, αλλά και αυτός γνώριζε ότι και εμείς την ξέραμε και είχε εμπιστοσύνη ότι μας ανέθετε, ακόμα και τα πιο δύσκολα ότι θα τα φέρουμε εις πέρας με τον καλύτερο τρόπο, γι' αυτό όπου ζόρικη δουλειά θα την ανέθετε ή σε εμένα ή στον Βασίλη.

Όσες φορές πήγε να μας παρακάμψει, την πάτησε. Και αξίζει ν' αναφερθώ σ' ένα πολύ σημαντικό που θα έκλειναν την σήραγγα γι' αρκετές ώρες με απρόβλεπτες συνέπειες και ήταν τυχεροί γιατί έλλειπε ο Βλάχγαλης στο εξωτερικό, γιατί αν ήταν εδώ θα τους κούρευε όλους με την ψηλή μηχανή για την επιπολαιότητά τους.

Ένα τρένο είχε κόψει άξονα και ευτυχώς κατέβηκε από Κηφισιά μέχρι την Αττική κάνοντας ένα δυνατό θόρυβο. Στην Αττική το απέσυραν για έλεγχο. Διαπίστωσαν ότι είχε κοπεί ο άξονας δίπλα στο γρανάζι κίνησης.

Πήγαν από την επισκευή, του έβαλαν ένα έλκνητρο, όπως το λέγαμε για να ολισθαίνει απάνω στη γραμμή ο κομμένος τροχός και να μη γυρίζει. Η επιπολαιότητα σε όλη της τη μεγαλοπρέπεια, γιατί η σήραγγα πρώτον, μέχρι τη Βικτώρια είναι ανάβαση και δεύτερον, έχει

πολύ κλειστές καμπύλες και εάν όλα πήγαιναν καλά η γραμμή θα είχε γεμίσει λάδια και το πρωί θα ήταν αδύνατον να κυκλοφορήσουν επιβατικοί συρμοί.

Εγώ δούλευα νυχτερινός με το ντιζελοκίνητο. Όχημα Υ υπογόμεωση και ευθυγράμμιση γραμμής. Ο Τσάλας με τον Παπαδημητρίου τον Θανάση θεώρησαν καλό να μην μας ειδοποιήσουν ούτε έμενα ούτε τον Βασίλη που πάντα είμαστε παρόν σ' όλες τις αβαρίες. Την θεώρησαν εύκολη δουλειά και ήθελαν τα μπράβο για την πάρτι τους γιατί όσους ειδοποίησαν ήταν άβουλοι.

Έμαθα το συμβάν στον Πειραιά. Κατά τις 11 η ώρα περίμενα να φύγει το τελευταίο τρένο και να ακολουθήσω με το Υ για τον τόπο δουλειάς.

Έρχεται ο Μιχαλόπουλος και μ' ενημερώνει ότι δεν θα βγάλω νυχτέρι με το Υ, αλλά θα πάρω την μηχανή 32 και να πάω στην Αττική για να τραβήξω το ζευγάρι να το φέρω στον Πειραιά που έχει κόψει άξονα. Του απαντώ ότι αυτό που θα κάνετε είναι λάθος τραγικό, γιατί θα κλείσουμε τη σήραγγα και ποιος μας σώζει όταν θα έρθει ο Βλάχγαλης, γιατί εγώ εκτός από τεχνίτης είμαι και ηλεκτροδηγός και την ξέρω την γραμμή απ' έξω και το τρένο δεν θα περάσει. Εγώ σας προειδοποιώ ότι δεν θα φέρω καμία ευθύνη. Και τι προτείνεις;

Να πάμε ένα φορείο με γερανό στην Αττική και τους χειροκίνητους γρύλους ανύψωσης οχημάτων και ν' αλλάξουμε φορείο επί τόπου κι αυτό με το κομμένο άξονα να το φορτώσει ο γερανός στο φορτηγό, να το πάει στο εργοστάσιο με ασφάλεια. Γιατί έχω συνοδέψει όχημα από το Θησείο στον Πειραιά και ξέρω τι τραβήξαμε επί 5 ώρες.

Και περνώντας στο Φάληρο, ο Τσάλας γονατιστός έταζε στον Άγιο Δημήτρη κεριά και λαμπάδες, να μας

βοηθήσει να φτάσουμε στον Πειραιά. Το ξέχασε και τώρα θέλει να το φέρει από την Αττική. Κάνουν τραγικό λάθος για τους λόγους που σας είπα. Πες τους ότι θα μπλέξουν άσχημα και τους το λέω εγώ, αν θέλουν ας με ακούσουν.

Πήγε και το συζήτησε ότι εγώ έχω αυτή την άποψη και έγιναν έξω φρενών μαζί μου και είπαν και οι δυο ότι λέω μαλακίες και ότι το τρένο θα έρθει σαν κυρία στον Πειραιά. Τόσο τους έκοβε.

Καλά του λέω του Μιχαλόπουλου. Μακάρι να κάνω λάθος γιατί αλλιώς θα γελάσει κάθε πικραμένος. Δεν ανταλλάξαμε καμία άλλη κουβέντα με τον κ. Μιχαλόπουλο. Το μόνο που του επαναλάμβανα ότι αν κλείσετε την γραμμή εγώ δεν θα φέρω καμία ευθύνη. Εσείς όλοι θα καθαρίσετε με τον κ. Βλάχγαλη. Εγώ πάντως θα του πω τι σας πρότεινα και με λοιδορήσατε.

Πήγα στους ελιγμούς, έβαλα την μηχανή 32 εμπρός και περίμενα ν' ακολουθήσω το τελευταίο τρένο με επιβάτες για Κηφισιά, γιατί λόγω της μεταφοράς του συρμού με τον κομμένο άξονα από την Αττική, η συγκοινωνία τελείωνε στις 11 και μισή. Φτάνοντας στην Αττική στο αμαξοστάσιο κοτσάρισα το ζευγάρι με την ζημιά για να κάνω τους απαραίτητους ελιγμούς να με βγάλουν στην κάθοδο της κύριας γραμμής για να φύγω για Πειραιά.

Στα πρώτα 10 μέτρα ρυμούλκησης το ζευγάρι εκτροχιάστηκε. Κατέβηκαν Τσάλας και Σία, έβαλαν γρούλους και το ξαναέβαλαν στις ράγες. Ήταν η πρώτη μου φορά που παρακολουθούσα εκτροχίαση σαν θεατής. Αρχίζω πάλι την ρυμούλκηση αλλά 10 μέτρα και ξανά εκτροχίαση και φτου κι από την αρχή. Γρούλοι, τάκους κ.λ., άλλη καμία ώρα. Και όταν τον έβα-

λαν πάλι στις ράγες γιατί ήταν απάνω σε καμπύλη.

Η μηχανή δεν το τραβούσε γιατί πατινάριζε. Επί τόπου την ξεκοτσάρισα, την πήγα στην άκρη και πήρα ένα άλλο ζευγάρι και προσπάθησα να το τραβήξω. Μόλις το ξεκίνησα, πάλι εκτροχιάστηκε. Κατέβηκα και πήγα στο σταθμαρχείο να φτιάξω ένα καφέ μέχρι να το ξαναβάλουν στις ράγες.

Κάτω από το σταθμαρχείο βρισκόταν ο κ. Μιχαλόπουλος. Μόλις τον συνάντησα του υπενθύμισα τι του είπα στον Πειραιά και να κρίνει ποιος απ' όλους έλεγε μαλακίες. Γιατί η ώρα είχε φτάσει 2 και μισή και εμείς δεν έχουμε βγει στην κύρια γραμμή και αν πάμε με αυτόν το ρυθμό στον Πειραιά, θα είμαστε σε 3 μέρες αν όλα πάνε καλά και δεν κλείσουμε τη σήραγγα, γιατί αυτά που έχουν κάνει σαν προεργασία για να πάνε το τρένο σαν κυρία στον Πειραιά απ' ότι είδα είναι ανεφάρμοστα και αν δεν εφαρμόσουμε αυτά που σας πρότεινα στον Πειραιά θα μπλέξετε άσχημα κι εφόσον είστε παρόν τη μεγαλύτερη ευθύνη θα φέρετε εσείς σαν προϊστάμενος.

Εγώ πάντως νίπτω τας χείρας μου σαν υπεύθυνος οδηγός γιατί ακόμα και να φτάναμε στον Πειραιά, θα είχαμε αφήσει πίσω μας μια γραμμή γεμάτη λάδια και γράσα που το πρωί θα ήταν αδύνατο να γίνει συγκοινωνία γιατί θα πατινάρανε όλοι οι επιβατικοί συρμοί.

Σε δυόμιση ώρες από τώρα κατάλαβε το λάθος τους και τις ευθύνες που τους αναλογούσαν και τι τους περίμενε. Μόλις επέστρεψε ο Βλάχγαλης σε 2-3 μέρες, φώναξε τον Τσάλα και του έκανε παρατήρηση γιατί δεν ενημέρωσε και τους Γεωργίου ότι έχουμε αυτή τη σοβαρή βλάβη να έρθουν όπως τηλεφώνησες

σ' άλλους παρατρεχάμενους του δικαιολογήθηκε, ότι δεν μας βρήκε στο τηλέφωνο.

Δεν τη δέχτηκε την δικαιολογία του γιατί ήξερε ότι οι σχέσεις μας ήταν μόνο υπηρεσιακές. Ο Τσάλας ήταν πολύ εγωιστής στη δουλειά γιατί την ήξερε πολύ καλά. Του είχε μεγάλη εμπιστοσύνη και ο Βλάχγαλης, αλλά είχε και πολύ καλές σχέσεις και με τον Ανδιάδη και γι' αυτό ήταν πανίσχυρος. Εκείνο το βράδυ έκανε τελείως λανθασμένη επιλογή και θέλει να σύρει από την Αττική μέχρι τον Πειραιά έναν κομμένο άξονα απάνω σε ένα έλκνηθρο που είχαν προσαρμόσει ρίχνοντας λάδια στη γραμμή για να ολισθάνει χωρίς να περιστρέφεται και να κατορθώσουν να φτάσουν στον Πειραιά.

Η ζημιά που θα είχαμε προκαλέσει στη γραμμή θα ήταν τεράστια. Ένα άλλο πρόβλημα που δεν υπολόγιζε ήταν ότι δεν γνώριζε κανείς τους ότι μπορούσαμε ν' αλλάξουμε φορείο με ελάχιστη ανύψωση του οχήματος. Εγώ που το πρότεινα το είχα μελετήσει πολύ καλά προτού το προτείνω.

Σε λίγο με φώναξαν κοντά τους και μου είπε ο Τσάλας «Μήτσο, τι έχεις προτείνει και πως θα το κάνουμε, γιατί η προετοιμασία που κάναμε από ό,τι βλέπω απέτυχε». Του εξήγησα και συμφώνησε να φέρουμε ένα φορείο από άλλο όχημα που είχαμε στην επισκευή και το χαλασμένο να το πάρει ο γερανός, να το φορτώσει στο φορτηγό και να το πάει στο εργοστάσιο και εμείς να βάλουμε το άλλο φορείο στο όχημα και να το πάμε στον Πειραιά χωρίς κανένα ρίσκο.

Μείναμε σύμφωνοι. Εγώ τράβηξα το χαλασμένο να μην εμποδίζει το πρωί την έξοδο των επιβατικών συρμών που διανυχτέρευαν στην Αττική. Η ώρα είχε πε-



ράσει τις 4. Φύγαμε όλοι και ξαναβρεθήκαμε στις 7 στο εργοστάσιο να ετοιμάσουμε όλα αυτά που χρειαζόμασταν να τα βάλουμε στο φορτηγό για Αττική.

Τα πράγματα πήγαν όπως τα είχα υπολογίσει και πριν τις 10 είχαμε τελειώσει και το ετοίμασα για ρυμούλκηση για Πειραιά με χωρίς κανένα ρίσκο. Προτού μου ανοίξει γραμμή ο σταθμάρχης για έξοδο, μας φώναξε ο Τσάλας, εμένα και τον Βασίλη κοντά, παρόλο που είχαμε τεταμένες σχέσεις και μας λέει «Παιδιά επειδή είστε νέοι και θα καθίσετε αρκετά χρόνια, όταν ξανά αντιμετωπίσετε κομμένο άξονα, θα αλλάξετε φορείο επί τόπου.

Μήτσο, συγχαρητήρια για την σκέψη σου και την πρότασή σου την οποία δεν είχα σκεφτεί και ίσως επιπόλαια την απέρριψα στον Πειραιά». Αυτό δείχνει και ένα μεγαλείο του ανθρώπου να δέχεται το λάθος

του και να συγχάιρει έναν συνάνθρωπό του, παρόλο που οι σχέσεις μας δεν ήταν και οι καλύτερες.

Όταν ήρθε ο Βλάχγαλης τον ενημέρωσαν και κάλεσε όλους τους μηχανικούς στον 7ο όροφο και τους πέρασε γενεές 14 που λέμε, γιατί δέχτηκαν τη πρόταση του Τσάλα να πασαλείψουν όλη τη γραμμή με λάδια και λίπη για να γλιστρήσει το έλκηθρο με τον κομμένο άξονα. Φανταστείτε τι θα είχε συμβεί αν είχαν πραγματοποιήσει τη βλακεία τους.

Στην καθημερινότητα της επισκευής μερικά πράγματα θα πρέπει ν' αναφερθούν. Μερικά γιατί δεν είναι δυνατόν να αναφερθούν όλα τα περιστατικά αυτά τα 18 χρόνια στο εργοστάσιο που το κέρδος μας ήταν πέρα από την τεράστια εμπειρία που αποκτήσαμε για τον σιδηρόδρομο που μας συντρόφευε στο υπόλοιπο της καριέρας μας. Κληρονομήσαμε και ένα ογκώδη φάκελο στην ασφάλεια από την συμμορία του εργοστασίου.

Ένα άλλο εξίσου σημαντικό περιστατικό που άλλαξε τα καθιερωμένα στο χώρο της επισκευής με παρέμβαση του ίδιου του Βλάχγαλη, έχει ως εξής, ο Τσάλας για να ελέγχει την κατάσταση με τις εργολαβίες είχε καθιερώσει ένα εφαρμοστή στο χώρο, όπου αυτός ήταν της απόλυτης εμπιστοσύνης του και δεν άφηνε κανένα ομαδάρχη να φτιάξει ένα κουζινέτο ή ο,τιδήποτε είχε με το εφαρμοστήριο, το οποίο είχε σαν συνέπεια αν έπαιρνες καμία εργολαβία για επισκευή οχημάτων, να εξαρτιόσουν από τη συμμορία.

Εάν θα την τελειώσεις γιατί θα μπορούσε να σου καθυστερήσει την εφαρμογή των κουζινέτων και διάφορες άλλες εξειδικευμένες εργασίες και να σε καθυ-



στερήσει. Μόνο και μόνο για να σε εκθέσει για το τίποτα, έμενα γιατί μου άρεσαν τα ρίσκα και δεν κώλωνα με τίποτα γιατί είχα εμπιστοσύνη στον εαυτό μου.

Τόλμησα και πήρα εργολαβία αρκετά οχήματα. Και τα χρήματα που παίρναμε τα μοιραζόμαστε όλοι σε ίδια μερδικά. Τα κουζινέτα τα έφτιαχνε ο συνάδελφος που ήταν στο εφαρμοστήριο και τον πληρώναμε και αυτόν ανάλογα το όχημα. Μέχρι όπου κάποιο απόγευμα μου δήλωσε ότι δεν θα ξαναφτιάξει πλέον καμία εργασία, χωρίς να μου δικαιολογήσει την στάση του αυτή.

Δεν χρειάστηκε να τον ρωτήσω γιατί ήξερα ότι τον είχε βάλει ο Τσάλας για να μου δημιουργήσει πρόβλημα και να μην μπορέσω να ολοκληρώσω την εργασία που είχα αναλάβει. Τον ευχαρίστησα τον συνάδελφο για την συνεργασία μας και του είπα ότι λυπάμαι για της τάση του, γιατί ήταν ένας πολύ αξιόλογος συνάδελφος αλλά απόλυτα εξαρτημένος από τη συμμορία.

Πήγα αμέσως στον αρχιτεχνίτη τον Θανάση τον Παπαδημητρίου και του είπα μαστρο-Θανάση έλα να μου δείξεις να στρώσω τα κουζινέτα, γιατί ο Γιώργος δεν θα ξαναδουλέψει μαζί μου.

Απάντηση: Άκου Μητσάρα, αν ήθελες να σε βοηθήσω να φτιάξεις κάτι για το σπίτι σου πολύ ευχαρίστως, αλλά για τα κουζινέτα δεν γίνεται. Του απάντησα ή είσαι τόσο βλάκας ή μου κάνεις τον βλάκα, γιατί εσύ είσαι αρχιτεχνίτης για να μας λύνεις κάθε απορία και να μας μαθαίνεις ό,τι δεν ξέρουμε και όχι να μας βοηθάς για να φτιάξουμε κάτι για το σπίτι μας.

Φεύγω απόψε και τη διαφορά μας θα την λύσουμε το πρωί με τον προϊστάμενο μηχανικό, ο οποίος ήταν

ο κ. Μιχαλόπουλος. Το πρωί όταν πιάσαμε δουλειά πήγα και το συζήτησα μαζί του και ζήτησα την παρέμβασή του.

Αλλά τον είδα ότι τα μάσαγε, γιατί όπως αναφέρω πιο πάνω φοβόταν αυτή τη συμμορία, γιατί είχαν σχέση με την ασφάλεια και αφού είδα ότι δε γινόταν τίποτα, το συζητήσαμε με τον αδερφό μου τον Βασίλη και αποφασίσαμε να ανέβει στον Βλάχγαλη και να του πει ότι δεν πάει άλλο αυτή η κατάσταση και ότι λειτουργεί εις βάρος της υπηρεσίας αυτό το κλειστό σύστημα και αν θέλει να μάθουν όλη την δουλειά οι τεχνίτες του θα πρέπει να επέμβει και να διαλύσει τα στεγανά, γιατί λειτουργούν για τα συμφέροντα τους και όχι για την εταιρία.

Όταν θα έρθει η ώρα να φύγουν λόγω γήρατος, το κενό θα είναι μεγάλο, γι' αυτό θα πρέπει η υπηρεσία να λάβει τα μέτρα της. Έφυγε με την φόρμα, πήγε στην Αθηνάς και ζήτησε από τον προσωπάρχη για μια έκτακτη συνάντηση με τον κ. Γενικό για υπηρεσιακούς λόγους.

Τον δέχτηκε αμέσως μέσα στο γραφείο του. Ήταν και ο κ. Μακριδάκης, όπου ήταν νέος μηχανικός εργοστασίου. Τον ρώτησε θέλει να τα πούμε τώρα ή όταν θα τελειώσω με τον κ. Μακριδάκη. Δεν με πειράζει η παρουσία του, άλλωστε είναι και προϊστάμενός μας και καλύτερα να ακούσει τον λόγο της παρουσίας μου εδώ κ. Γενικό. Σε ακούω του λέει.

Παίρνοντας τον λόγο ο Βασίλης του αναφέρει, κ. Γενικό μ' έχετε κάνει τεχνίτη Α' και σε λίγο αρχιτεχνίτη και θα έχετε μεγάλες απαιτήσεις από εμένα και με το δίκιο σας, αλλά με το σύστημα έτσι όπως λειτουργεί στο τμήμα, εγώ δεν θα μπορέσω να ανταπεξέλθω όταν θα



έρθει η ώρα. Και του εξιστορεί πως λειτουργεί το σύστημα για να υπάρχουν οι απαραίτητοι και τη δουλειά την κλέβουμε γιατί δεν μας την δίδαξε κανείς. Γι' αυτό ήρθα να σας ενημερώσω. Γιατί η κατάσταση δεν πάει άλλο και εγώ την δουλειά που κάνω θέλω να την κάνω άριστα και δεν θέλω απλώς να τσουλάει το μεροκάματο. Αν δεν με θέλετε άλλο θα μου επιτρέψετε να φύγω και αν νομίζετε ότι έχω κάποιο δίκιο, παρακαλώ να το εξετάσετε το θέμα. Θα το εξετάσω του είπε και ο Βασίλης αποχώρησε αφού τον ευχαρίστησε που τον δέχτηκε.

Μόλις αποχώρησε ο Βασίλης, απ' ό,τι μας έλεγε ο Μακρινδάκης, που αργότερα γίναμε και πολύ καλοί φίλοι, γιατί μας ένωσε η μεγάλη μας αγάπη για τη θάλασσα, μας είπε λοιπόν ότι ο Βλάχκαλης θαύμαζε τις καθαρές κουβέντες και του είπε όσα χρόνια είναι Γενικός, είναι η πρώτη φορά που κάποιος εργαζόμενος



δεν του ζήτησε ρουσφέτι-δάνειο κλ., αλλά δουλειά και θα κατέβει στον Πειραιά να δει τι διάβολο γίνεται.

Πράγματι την άλλη μέρα κατά τις 9, ο Γενικός στην επισκευή, εγώ δούλευα στον μεσαίο λάκκο, ο Βασίλης στους κινητήρες, μου φωνάζει με χιούμορ, μεγαλειότητα για έλα εδώ, φωνάζει τον Βασίλη, υψηλότατε για έλα εδώ. Και αφού πάμε κοντά, φωνάζει τον Τσάλλα, τι έγινε ρε Νίκο, τι το κάνατε εδώ; Μαγαζάκι δικό σας; Δεν αφήνετε κανένα να μάθει τη δουλειά; Φωνάξτε μου τον Χρόνη από την αποθήκη.

Όταν ήρθε ο Χρόνης του λέει άκου, ότι εργαλεία σου ζητήσουν τα παιδιά θα τους τα δώσεις, ότι δεν έχεις θα πας να τ' αγοράσεις. Συνεννοηθήκαμε;

Μόλις έφυγε ο Γενικός, ο Αρχιτεχνίτης έβαλε την ουρά στα σκέλια που λένε, του έφυγε η μαγκιά, γιατί στον Βλάχαλη δεν έπιανε η εθνικοφροσύνη και ήρθε στον λάκκο που δούλευα να ταιριάξουμε κουζινέτα.

Εγώ ήξερα να στρώσω κουζινέτα, αλλά αν το έκανα μόνος μου θα με ρουφιάνευαν και ό,τι στραβό γινόταν θα το φόρτωναν σε εμένα. Ευκαιρία περίμεναν.

Για να γράψεις όλα τα περιστατικά που έζησα αυτά τα 18 χρόνια στην επισκευή, θα χρειαζόταν ένας τόμος, αλλά προσπαθώ να καταγράψω ορισμένα για την ιστορία όσο ακόμα με βοηθάει η μνήμη μου, γιατί όσο πάω και κουρκουτιένω.

Και επειδή στη ζωή μου έχουν αφήσει και ευχαρίστες και δυσάρεστες αναμνήσεις, ήθελα πάντα να τις καταγράψω, γιατί αποτελούν ένα μικρό κομματάκι στην μακρόχρονη ιστορία του Σιδηροδρόμου που όλοι μας αγαπήσαμε και ο δρόμος που διαβήκαμε, δεν ήταν ποτέ στρωμένος με ροδοπέταλα.

Άλλο ένα περιστατικό που δημιούργησα καβγά με τ' αρπακτικά ήταν εξίσου σοβαρό και στο τέλος δέχτηκαν τις απόψεις μου. Ένα απόγευμα που δουλεύαμε και είχαμε τελειώσει την επισκευή των φορείων ενός οχήματος 5ης παραλαβής και είχαν τελειώσει όλα τα συνεργεία στο αμάξιωμα του, το έφερα από το μπογιατζίδικο στην επισκευή να του περάσω τα φορεία του για να το βγάλουμε το πρωί από το εργοστάσιο να το παραδώσουμε στη συντήρηση να το ετοιμάσει για να πάμε για δοκιμή κλ..

Όταν το σήκωσα στους γρύλους σχολαστικός όπως πάντα, πήρα την λάμπα και επιθεωρούσα το κάτω μέρος του οχήματος προτού το καθίσω στα φορεία του, Παρατήρησα ότι σ' ένα σημείο είχε μαζέψει ρινίσματα από τα τροχοπέδιλα όπου την εποχή εκείνη ήταν από μαντέμι και κάθε φορά που φρενάριζε το τρένο έβγαζε αυτά τα ρινίσματα, λόγω φθοράς των τροχοπέδων, αλλά δεν εί-

χαν λόγο να συγκεντρώνονται σε ένα σημείο. Εκτός κι αν υπάρχει ρήγμα και λόγω των κινητήρων που έχουν μεγάλα μαγνητικά πεδία κατά την λειτουργία τους.

Όλος ο χώρος έχει μαγνητιστεί. Για να συγκεντρώνονται εκεί θα πρέπει να υπάρχει ρήγμα στον εγκάρσιο δοκό και έχουν δημιουργηθεί άκρα. Πήρα μία συρματόβουρτσα και το καθάρισα και πράγματι είχε ρήγμα λόγω κόπωσης μετάλλων. Κοιτάζοντας πιο σχολαστικά, διαπίστωσα ότι ο δοκός ήταν γεμάτος με ρήγματα. Σταμάτησα κάθε εργασία και τηλεφώνησα στον εργοδηγό να κατέβει στον Πειραιά γιατί έχουμε πρόβλημα και το όχημα δεν θα τελειώσει.

Ήρθε πολύ γρήγορα και αφού το έλεγξε και αυτός μου είπε ευτυχώς που το παρατήρησες, γιατί είναι πολύ σοβαρό το θέμα και τη λύση πρέπει να την δώσουν οι μηχανικοί. Φύγαμε και το πρωί παρέλασαν όλοι, ο Διευθυντής Έλξεως, οι προϊστάμενοι μηχανικοί, ο σχεδιαστής και άρχισε ο καθένας το κοντό του και το μακρύ του, αλλά κανείς δεν έλεγε κάντε αυτό, γιατί θα έπρεπε να συνεννοηθούν πρώτα με την κατασκευαστική εταιρία MAN το πώς θα το αντιμετωπίσουν.

Χρονοβόρα διαδικασία και το όχημα δεν μπορούσε να μείνει στους γρύλους για πολύ. Γι' αυτό αποφασίστηκε μια πρόχειρη λύση. Να σκαφτούν τα ρήγματα και να κωλυθούν μέχρι να απαντήσουν οι Γερμανοί για την οριστική λύση του προβλήματος.

Έπιασα το σκαφτικό πιστολέτο μετάλλου που είχαμε, και αφού έσκαψα όλα τα ρήγματα, τα κόλλησε ο ηλεκτροσυγκολλητής και αποτελειώσαμε τη δουλειά για να φύγει το όχημα. Τώρα έπρεπε να φέρουμε μέσα ένα-ένα όλα τα οχήματα της 5ης παραλαβής για

έλεγχο. Έτσι και έγινε. Όλα είχαν το ίδιο πρόβλημα και κολλήθηκαν, αλλά προσωρινά, μέχρι να αποφασίσουν τη λύση.

Μέχρι να περάσουμε όλα τα οχήματα από έλεγχο, ήρθε ο Γερμανός μηχανικός και πρότεινε αλλαγή του δοκού κατά  $\frac{3}{4}$  σχεδόν. Ενημέρωσε το σχεδιαστήριο το οποίο μας έβγαλε σχέδια το πώς θα γίνει η αλλαγή και αφού φτιάξαμε το πρώτο, τα υπόλοιπα τα πήρε εργολαβία ο εργοδηγός και άρχισαν να επισκευάζουν 1 κάθε 6 μέρες.

Έφτιαξε ένα συνεργείο από 2 τεχνίτες για τις εφαρμογές και 1 ηλεκτροσυγκολλητή κι έπαιρναν από ένα πολύ καλό μεροκάματο για κάθε όχημα και τα μισά σχεδόν τα έπαιρνε ο εργοδηγός. Και έκαναν και την άλλη πουστιά.

Έβαζε την ομάδα μου να το σηκώσουμε στους γρούλους, να ξεμοντάρουμε ότι εξάρτημα είχε ο δοκός, να τον καθαρίσουμε από λάδια, τα γράσα και τα ρινίσματα στο μεροκάματο και αφού τα ετοιμάζαμε, ερχόντουσαν οι μάγκες και έκοβαν τον δοκό και τοποθετούσαν τον καινούργιο και όταν τελείωναν, πηγαίναμε εμείς και ολοκληρώναμε την δουλειά μέχρι την έξοδο του οχήματος από το Εργοστάσιο.

Εγώ μιας και δεν μιλούσε κανείς και δεν ήθελα να με περάσουν για ηλίθιο αντέδρασα στο επόμενο όχημα, προτού το σηκώσω στους γρούλους, πήγα στον εργοδηγό και του λέω: Μαστρο Νίκο, το όχημα το έχετε πάρει εργολαβία. Η εργολαβία σας δεν είναι μόνο η αλλαγή της εγκάρσιας δοκού, αλλά το σύνολο της εργασίας που απαιτείται.

Εάν λοιπόν εγώ κάνω μέρος της εργασίας, θέλω μερδικό, γιατί θεωρώ απαράδεκτο να είμαι ο άνθρωπος

που βρήκε τα ρήγματα, να ετοιμάσω το όχημα για τις επισκευές που χρειάζεται και αφού τις τελειώσετε, εγώ να ολοκληρώσω την εργασία και να παραδώσω το όχημα στην συντήρηση για να μπει ξανά στην κυκλοφορία και να μην παίρνω δραχμή και εσείς με 4 απογεύματα, να παίρνετε ένα μεγάλο μεροκάματο. Θεωρώ τον εαυτό μου κόπανο. Από τώρα και στο εξής θα συμμετέχω κι εγώ. Αρκετά οικονομήσαν άλλοι ξεκούραστα.

Η αλήθεια είναι ότι έγινε βαπόρι από την τσαντίλα του, αλλά δεν μπορούσε να κάνει διαφορετικά, γιατί ήξερε ότι εγώ θα προχωρούσα. Και εφόσον το αίτημά μου δεν ήταν παράλογο, θα δικαιωνόμουν.

Κι έτσι μ' έβαλε και στην ομάδα και έπαψε τον 1 τεχνίτη και πηγαίναμε διαδοχικά όχημα παρά όχημα εναλλάξ μέχρι που ήρθε το καλοκαίρι και ο Τσάλας πήρε την άδειά του. Στο διάστημα αυτό, φτιάξαμε δύο οχήματα δουλεύοντας 3 άτομα.

Όταν ήρθε η ώρα να πληρωθούμε, πιάνω τον Θανάση τον Παπαδημητρίου που τον αντικαθιστούσε και του λέω, Μαστρο Θανάση, το μερδικό μου εγώ το θέλω, να το υπολογίσεις διά του τρία και όχι διά τέσσερα, γιατί ο Τσάλας λείπει σε άδεια. Δεν ξέρω τι θα κάνετε εσείς. Εάν θέλετε να του βγάλετε μεροκάματο, θα του βγάλετε από το δικό σας. Στήνουμε ένα καβγά τρικούβερτο. Οι υπόλοιποι λεβέντες τσιμουδιά, γιατί άκουγαν Τσάλα και τους έφευγε το κατούρημα.

Εγώ επέμενα στις απόψεις μου. Τελικά του τηλεφώνησε στην Χαλκίδα και την άλλη μέρα ήρθε στην επισκευή, του επανέλαβα τις απόψεις μου και κάνοντας την ανάγκη φιλοτιμία, δέχτηκε να μην συμμετέχει στο μερδικό, τουλάχιστον από τα χρήματα που έπρεπε να πάρω, γιατί οι άλλοι είχαν κατεβάσει τα παντελόνια και τα





υπόλοιπα τα μοίρασαν διά τέσσερα μερδικά. Μέσα στο εργοδηγείο που είχαμε έναν έντονο διάλογο που περιείχαν και διάφορες απειλές, του είπα ότι σ' εμένα γνωρίζεις πολύ καλά ότι δεν μ' ενδιαφέρουν οι απειλές σου, γιατί έχω δώσει δείγματα γραφής με τη δουλειά μου και γνωρίζεις πολύ καλά ότι δεν με απασχολεί τι λες για εμένα στην υπηρεσία. Άλλωστε σ' έχω πληρώσει και με μια απόλυση.

Αυτό που δεν θα σου συγχωρέσω ποτέ, είναι ότι δεν περιορίστηκες στην υπηρεσία, αλλά αδιαφορώντας ότι εγώ από τα 25 μου χρόνια έχω ένα παιδί, πήγες και με κατηγορήσες εκτός Σιδηροδρόμου, αγνοώντας ότι μπορούσες να μου καταστρέψεις την οικογένεια. Δεν χρειάζεται να σου πω που γνωρίζεις εσύ και με-

ρικοί άλλοι που δίνεται στοιχεία για τους συναδέλφους σας. Ντροπή σας.

Αυτό που του αναγνωρίζω είναι ότι είχε απέραντη εμπιστοσύνη, όταν μας ανέθετε όποια ζόρικη δουλειά τον απασχολούσε. Θα έστελνε ή εμένα ή τον Βασίλη και πάντα άκουγε τη γνώμη μας, παρόλο που ουσιαστικά δεν ανταλλάσαμε ούτε καλημέρα σε κάποιες φάσεις.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν όταν μας είχαν παρουσιάσει τα 5ης παραλαβής οχήματα. Ενώ τα βγάζαμε από χιλιομετρική επισκευή, μόλις άρχισαν τα δρομολόγια όταν φρενάριζαν χαλούσε ο κόσμος από ένα εκκωφαντικό θόρυβο. Το απέσυραν και το έστελναν πάλι στην επισκευή.

Παρόλο που δεν το είχα εγώ, με απασχόλησε το θέμα και έψαχνα να βρω το γιατί. Τελικά βρήκα που είχε κάποια μπόσιμα στους αναρτήρες πέδης του υτηντίριου οχήματος. Δεν μου είχε αναθέσει να το φάξω εγώ, γιατί έτυχε μια περίοδο να μην έχω επισκευάσει εγώ 5ης παραλαβής, τους άφησα λοιπόν να το λύσουν μόνοι τους. Το τρένο έβγαινε για δουλειά και ξανά στην επισκευή.

Αυτό επαναλήφθηκε αρκετές φορές και αφού δεν εντόπισα τη βλάβη, ασχολήθηκε και ο ίδιος ο εργοδηγός. Στο τέλος είπε, δεν μπορούμε να το λύσουμε το πρόβλημα εμείς, ας ασχοληθούν οι μηχανικοί. Προϊστάμενος, μηχανικός, εργοστάσιο ήταν ο Σκουλαριώτης, πήγαν στο όχημα και κατέβηκαν στον λάκκο και έγιναν συσκέψεις επί συσκέψεων και φως από πουθενά.

Το τρένο παρέμενε στην 15η τροχιά ακινητοποιημένο για πολλές μέρες. Ρώτησα τον Σκουλαριώτη που κατέληξαν και μου απαντά πουθενά. Του λέω εγώ θέλεις να σου λύσω το πρόβλημα; Μου απαντά και το ρωτάς.

Η υπόθεση είχε φτάσει στον Βλάχγαλη. Του λέω θα μου περάσεις 2 μέρες άδεια, δίνουμε τα χέρια. Νόμιζε ότι αστειεύομαι. Το μόνο που θέλω από εσένα να πεις στον Τσάλα να μου αναθέσει εμένα τη δουλειά και σε 1 ώρα θα στο στείλω στη δουλειά, χωρίς κανένα πρόβλημα, μου απαντά με δουλεύεις. Εδώ έχουν ασχοληθεί άλλοι και εσύ θα το λύσεις σε μια ώρα; Κάνε εσύ αυτό που σου είπα και εάν δεν το λύσω δέχομαι στέρωση βαθμού που περιμένω τον Δεκέμβρη.

Πράγματι πήγε και το συζήτησε με τον εργοδηγό γιατί σε λίγο με φώναξε και μου είπε να το αναλάβω εγώ. Του είπα πηγαίνω στην 15η τροχιά το μόνο που θέλω να πας στο μηχανουργείο να μας κόψει μερικές ροδέλες από 1 χιλ. μέχρι 5 και να μου τις στείλεις έξω στον λάκκο.

Είχα πιάσει εγώ και ξεμοντάριζα τα εξαρτήματα που είχαν μπόσικα για να είμαι έτοιμος. Όταν μου έφερε τις ροδέλες ήρθε ο ίδιος πολύ γρήγορα και μάλιστα με βοήθησε να μαζέψουμε τα μπόσικα σε διάφορες λάμες τον αναρτήρων πέδισης. Όταν το ετοιμάσαμε, φώναξα την συντήρηση να το πάρει για δουλειά. Αφού κυκλοφόρησε χωρίς κανένα πρόβλημα, όταν κατέβηκε ο Σκουλαριώτης στην επισκευή.

Του λέω κάτι μου χρωστάς. Πότε θα μου δώσεις την άδεια που συμφωνήσαμε. Μου απαντά πώς να σου δώσω άδεια βρε Μήτσο και τι να γράψω στον Βλάχγαλη, ότι 20 μέρες τώρα είχαμε το τρένο αραγμένο για μια ώρα δουλειά, θα μας πει όλους μαλάκες. Το καταλαβαίνω αυτό που λες, απλώς καλαμπουρίζω. Αυτό που θέλω είναι ότι εσύ γνωρίζεις ότι εγώ έδωσα λύση. Αυτό το αναγνωρίζω και συγχαρητήρια αλλά μέχρι εκεί. Του απαντάω ουδέν σχόλιο.



Με αμέτρητα τέτοια περιστατικά πέρασαν τα χρόνια, ο Τσάλας έπρεπε να φύγει με σύνταξη. Θα τον αντικαθιστούσε ο Θανάσης για λίγο γιατί και αυτός πλησίαζε για σύνταξη και έπρεπε να ορίσουν αντικαταστάτη. Κανονικά θα έπρεπε να ορίσουν τον Βασίλη. Αυτός ο ανεγκέφαλος ο Μιχαλόπουλος από πείσμα έφερε από το πουθενά τον Στέλιο τον χασομέρη ένας καλός μάστορας. Σιδεράς, κάγκελα, για υπόστεγα κτλ.

Όμως από τρένα δεν είχε μυρωδιά, ούτε πόσους τροχούς έχει το τρένο. τον απόσπασε στην επισκευή. Λίγες μέρες προτού φύγει ο Τσάλας για να τον έχει έτοιμο μόλις ονόμαζε εργοδηγό τον Θανάση να τον έκανε αρχιτεχνίτη επισκευής και σκέφτηκε ότι στα δύ-

σκολα θα έχει τους Γεωργίου λες κι εμείς θα καθόμασταν με σταυρωμένα τα χέρια.

Αμέσως μόλις κατέβηκε ο Βλάχκαλης στον Πειραιά, τον πιάσαμε και του ζητήσαμε προτού φύγει να μας ονομάσει Ηλεκτροδηγούς γιατί λόγω εξαγοράς της Εταιρίας από το δημόσιο δεν ξέραμε τι μορφή θα πάρει και θα ήταν καλύτερα για εμάς να είμαστε Ηλεκτροδηγοί.

Μας άκουσε και μας απάντησε ότι επειδή μου δουλέψατε καλά, πριν φύγω θα σας ονομάσω απευθείας Ηλεκτροδηγούς Σιδηροδρόμου γιατί έχετε δουλέψει σιδηροδρόμους αρκετά. Επειδή όταν υπήρχαν κενά στις βάρδιες έπαιρναν εμάς και συμπληρώνανε είτε στο Πέραμα είτε στον σιδηρόδρομο, αφού μας το είπε και ξέραμε ότι τηρούσε πάντα το λόγο του, τον ευχαριστήσαμε και πήγαμε στις δουλειές μας.

Όταν βγήκε το χαρτί για την συνταξιοδότησή του Τσάλα, όλοι αυτοί που τον έγλυφαν όταν ήταν πανίσχυρος του χτυπούσαν ντενεκέδες όταν μάθανε ότι αποχώρησε. Αυτό δεν τους το συγχώρεσα ποτέ, διότι είναι πράξη ανανδρίας και στο κάτω - κάτω είχαν ευνοηθεί από τον Τσάλα.

Εμείς παρόλο που είχαμε υποστεί πολλά ντραπήκαμε για λογαριασμό τους και σε πολλούς τους παρατήρησα για τις πράξεις τους, ότι αυτό που κάνουν δεν είναι σωστό. Αν είχαν να πουλήσουν νταηλίκι θα έπρεπε να το κάνουν όταν ήταν πανίσχυρος που τον έβλεπαν και κατουριόντουσαν.

Επειδή ο Θανάσης κάνοντας με το μηχανάκι έναν ελιγμό για ρυμούλκηση ενός οχήματος προς το εργοστάσιο, δουλειά ρουτίνας, σχεδόν καθημερινή, αλλά οι κίνδυνοι πάντα υπάρχουν, απρόσεκτος ο κλειδούχος

τον στρίμωξε στον τοίχο και ευτυχώς την γλίτωσε μόνο με σπάσιμο μερικά παιδιά.

Ο Θανάσης όμως τραβιόταν από δικαστήριο σε δικαστήριο και ευτυχώς βρήκαν ότι κάποτε είχε βγάλει ένα δίπλωμα ελιγμοδηγού τραμ της Παραλίας και την γλίτωσε γιατί θα κατηγορείτο ότι δεν είχε και δίπλωμα οδήγησης της μηχανής ρυμούλκησης παρόλο που είχε κάνει εκατοντάδες τέτοιες μεταφορές οχημάτων.

Εγώ και ο Βασίλης κάναμε όλους τους ελιγμούς και τις δοκιμές στην κύρια γραμμή. Μετά το περιστατικό που δεν επιτρέπανε σε κανέναν να μετακινήσει όχημα εάν δεν είχε δίπλωμα έστω ελιγμοδηγού, πιάσαμε τον Μιχαλόπουλο που έκανε χρέη διευθυντού έλξεως και του ζητήσαμε να βγάλει μια διαταγή που να λέει ότι βρισκόμαστε εν υπηρεσία και τα απογεύματα που δουλεύαμε πέρα του ωραρίου του εργοστασίου όταν εκτελούσαμε ελιγμούς, γιατί αν συμβεί κανένα ατύχημα, να μην τρέχουμε ν' αποδείξουμε ότι δεν είμαστε ελέφαντες. Και κάνε και μια πρόταση, γιατί εμείς όλοι στο εργοστάσιο και στη συντήρηση, όπου είχαμε διπλώματα σιδηροδρόμου, μας έδινε η εταιρία 350 δραχμές τον μήνα με πιστοποίηση, γιατί σε εμάς δεν χορηγούσε χιλιομετρική αποζημίωση που έδινε στους ηλεκτροδηγούς, ούτε κανένα από τα επιδόματά τους.

Του ζητούσαμε λοιπόν να το αυξήσει γιατί είναι πάνω από 10 χρόνια το ίδιο. Μας είπε θα το μελετήσει και θα κάνει εισήγηση. Που να φανταστούμε ότι αυτό το καθίκι άλλα είχε στο μυαλό του. Ήθελε να μας εγκλωβίσει στην επισκευή γιατί ήξερε ότι μετά την συνταξιοδότηση του Θανάση του Παπαδημητρίου στην

επισκευή, θα είχε έναν εργοδηγό που δεν είχε μυρωδιά από τρένα από εκτροχιάσεις και διάφορες αγγαρείες και δεν ήθελε πάση θυσία να μας ονομάσει Ηλεκτροδηγούς μέχρι να φύγει και ο Βλάχκαλης και έτσι να μας κρατήσει για πάντα στην επισκευή για να τα βγάλει πέρα ο κολλητός του.

Μια λοιπόν και του ζητήσαμε να προτείνει κάποια πράγματα στον Βλάχκαλη σαν διευθυντής που ήταν, το αρρωστημένο του μυαλό νόμιζε ότι βρήκε την ευκαιρία να πείσει τον Γενικό να μην μας ονομάσει. Πήγε και του είπε ότι του κάναμε επανάσταση και του ζητούσαμε διάφορα και να μην μας ονομάσει, γιατί θα ξεσηκώναμε και τον κλάδο των ηλεκτροδηγών.

Ο Βλάχκαλης δεν τα έχαψε, επειδή μας ήξερε θέλησε να μάθει και τις δικές μας απόψεις για να αποφασίσει. Τον βλέπουμε να κατεβαίνει στο εργοστάσιο στην επισκευή και μας φωνάζει ως συνήθως Υψηλότατε εμένα, Μεγαλειότατε τον Βασίλη, για περάστε. Μόλις πάμε κοντά, μας λέει ότι δεν θα σας βγάλω ηλεκτροδηγούς γιατί από ότι μου είπε ο κ. Μιχαλόπουλος, θα δημιουργείτε επαναστάσεις κι εγώ δεν θέλω να φύγω και να έχω τέτοια προβλήματα, γιατί ο κλάδος των ηλεκτροδηγών είναι ευαίσθητος και δεν χρειάζονται ξεσηκωμοί.

Δεν είναι έτσι κ. Γενικό αυτά που σας μετέφερε ο κ. Μιχαλόπουλος, αλλά του είπαμε να κάνει μια εισήγηση σε εσάς για τους ελιγμούς και για το επίδομα που μας χορηγείτε, τα περί επαναστάσεως είναι παραμύθια. Του εξηγούμε τι συζήτηση κάναμε με τον διευθυντή. Καλά μας είπε και συνέχισε τη βόλτα του στο εργοστάσιο.

Την άλλη μέρα πάλι στην επισκευή μας φωνάζει να 'ρθείτε στου κ. Μιχαλόπουλου το γραφείο. Ανεβήκαμε

στο γραφείο, χτυπήσαμε και μπήκαμε. Παίρνει τον λόγο μόλις μπήκαμε και απευθυνόμενος στον Βασίλη λέει, πες μας εσύ που είσαι και πιο ζωηρός.

Πριν πάρει τον λόγο ο Βασίλης, μας λέει, αφήστε θα τα πω εγώ απ' ό,τι μου εξήγησαν τα παιδιά δεν πρόκειται περί επαναστάσεως όπως μου είπατε, αλλά περί ενός αιτήματος που το βρίσκω λογικό, γιατί να μην βγάλουμε μια διαταγή που να λέει ότι βρίσκονται εν υπηρεσία όταν κάνουν ελιγμούς με οποιοδήποτε όχημα ανεξαρτήτως ώρας μιας και έχουν όλα τα απαραίτητα προσόντα. Αλλά είναι τεχνίτες και όχι οδηγί. Να την βγάλεις την διαταγή για όλους. Δεύτερον, πράγματι το επίδομα έχει μείνει αναπροσαρμοστο για πάρα πολλά χρόνια. Το κάνω από τον επόμενο μήνα 500 δραχμές και το επεισόδιο θεωρείται λήξαν.

Παίρνει τον λόγο ο κ. Μιχαλόπουλος και λέει, η αλήθεια είναι κ. Γενικέ, ότι πρόκειται για άριστους τεχνίτες και δεν πρέπει να φύγουν από την επισκευή. Βάζει τα γέλια ο Βλάχκαλης και μας λέει, επειδή μου δουλέψατε καλά όλα αυτά τα χρόνια που σας ξέρω, ο σιδηρόδρομος στο τέλος του χρόνου περνάει στο κράτος. Δεν ξέρει κανείς τι σχήμα θα πάρει.

Εξασφαλισμένος θα είναι μόνο όποιος κρατάει μανέτα και επειδή θέλω να σας εξασφαλίσω προτού να φύγω, θα σας ονομάσω ηλεκτροδηγούς και αφήστε τον κ. Μιχαλόπουλο στα όνειρά του. Γιατί πιο πάνω τον ονομάζω άρχοντα γιατί ήταν ένας πανέξυπνος άνθρωπος που δεν τον έπειthes εύκολα, αλλά ήθελε πάντα ν' ακούσει και την άλλη άποψη και με το αλάνθαστο κριτήριο που είχε και ότι ήξερε σχεδόν όλο το προσωπικό και είχε για τον καθένα από εμάς την δική του εικόνα και την δική του εκτίμηση.





Όσο σκαλίζω την μνήμη μου τόσο μου έρχονται στο μυαλό περιστατικά που είχαν ενδιαφέρον ν’ αναφερθώ. Θα ήταν το 71 ή το 72. Με φώναξε ο Μιχαλόπουλος και με ρώτησε αν ξέρω γερμανικά, του λέω απορημένος κ. Διευθυντά, με δουλεύετε; Εγώ δεν έμαθα τα ελληνικά καλά, θα ήξερα γερμανικά;

Μου λέει ότι σ’ έχω επιλέξει να πας με τον Σκουλαριώτη στην Αυστρία να παραλάβετε ένα καινούργιο όχημα που έχουμε παραγγείλει για την γραμμή που κάνεις υπογόμευση και ευθυγράμμιση της γραμμής. Έμεινε εκεί η κουβέντα μας. Μετά από λίγες μέρες μου είπε ότι θα έρθει εδώ αυστριακός τεχνικός να μας μαθητεύσει παράλληλα με την παραλαβή του οχήματος.

Ήρθε και ο αυστριακός και αρχίσαμε δοκιμές και μαθητεία στα κυκλώματά του, στα υδραυλικά του και στον χειρισμό του κατά την ώρα εργασίας. Μαθητεία κάναμε εγώ και ο Διονύσης ο Ιωαννίδης από τα λεωφορεία γιατί το όχημα είχε κινητήρα ντίζελ. Δεν λει-

τουργούσε με ρεύμα και όπου δουλεύαμε γινόταν διακοπή ρεύματος. Διερμηνέας ήταν ο προϊστάμενος μηχανικός κ. Σκουλαριώτης.

Τη δεύτερη μέρα ήδη το βγάλαμε νυχτέρι για μαθητεία σε πραγματικές συνθήκες και είχε ένα διαβολεμένο χιονιά με πάρα πολύ κρύο, αλλά έπρεπε να τελειώσει η μαθητεία, να φύγει γιατί οι μέρες παραμονής του μάλλον θα είχαν μεγάλο κόστος για την εταιρία.

Αν θυμάμαι καλά θα βγήκαμε 4-5 νυχτέρια και δήλωσε στον κ. Σκουκλαριώτη και στον διευθυντή, ότι δεν χρειαζόταν άλλη μαθητεία και μάλιστα τους δήλωσε για μένα, ότι πρώτη φορά παραδίδει μηχανήμα που να έχει τέτοια αντίληψη και εξοικείωση ο μαθητευόμενος χειριστής παρόλο που δεν γνώριζα τη γερμανική γλώσσα.

Και δεν ήταν μόνο ο χειρισμός, αλλά και η συντήρησή του, την οποία κάναμε εμείς. Μου το μεταβίβασε ο Σκουλαριώτης, αλλά και ο κ. Μιχαλόπουλος ήρθε στην επισκευή και με συνεχάρη. Δεν αμφέβαλα καθόλου βρε Μήτσο μου, είπε, γι' αυτό σε επέλεξα, ήξερα εκ των προτέρων ότι θα ανταποκριθείς. Συγχαρητήρια.

Έγινε και ένα περιστατικό στο Θησείο την ημέρα της παράδοσης που γέλασαν όλοι παρόν και ο Βλάχαλης. Το είχαμε στο Θησείο σε μια τροχιά και το δοκιμάζαμε, μπρος και πίσω και ο τοπογράφος έπαιρνε στοιχεία μέσα από τον χοροβάτη, πόσο σηκώνεστε. Η γραμμή με κάθε μπουράρισμα του μηχανήματος.

Διαπίστωσε ο τοπογράφος μηχανικός κ. Παπαμερκουρίου, ότι σηκωνότανε η γραμμή 3-4 πόντους και αυτό δεν είναι σωστό, γιατί έχουμε γέφυρες σή-

ραγγα και αν συνεχίζετε το σήκωμα θα πρέπει κατά καιρούς να χαμηλώνουμε τη γραμμή. Ο αυστριακός απάντησε ότι για το σήκωμα της γραμμής φταίνε οι χειριστές και όχι το μηχάνημα. Μέτρησε λέει, στον τοπογράφο που θα δουλέψω εγώ ότι δεν θα σηκωθεί η γραμμή.

Πράγματι, έκανε μια περατζάδα και δεν σηκώθηκε ούτε χιλιοστό. Εγώ τον παρακολούθησα βήμα-βήμα και διαπίστωσα ότι ναι μεν κάρφωνε τους κασμάδες στο χαλίκι, αλλά δεν τους έκλεινε κάτω από την τραβέρσα με αποτέλεσμα να μην σηκώνεται η γραμμή. Έρχεται ο τοπογράφος και λέει μπροστά στον Βλάχαλη ότι πράγματι δεν σηκώθηκε η γραμμή.

Πετάγομαι εγώ και απευθυνόμενος στον Σκουλαριώτη του λέω, κ. Σκουλαριώτη μήπως ο αυστριακός μας έχει περάσει για μαλάκες πες του ότι μπορεί να τρώμε φασολάδα αλλά κουβαλάμε και λίγο μυαλό. Πήγαινε σε παρακαλώ και μέτρησε αυτό που θα μπουράρω εγώ. Ανέβηκα στο όχημα και έκανα το ίδιο κόλπο με τον γερμανό. Πράγματι η γραμμή δεν πήρε ούτε χιλιοστό.

Τότε το έριξαν όλοι στο καλαμπούρι και δέχτηκε κι αυτός ότι άμα κάνεις σωστή δουλειά, η γραμμή θα σηκωθεί. Το ευχαριστήθηκε και από ότι είδα και ο Βλάχαλης που δεν μπόρεσε να μας δουλέψει ο αυστριακός, ο οποίος όταν έφευγε μου έδωσε και προσωπικά συγχαρητήρια και μου είπε μέσω διερμηνέα, ότι είναι η πρώτη φορά που έκανε τόσο εύκολη μαθητεία παρόλο που παραδίδει μηχανήματα σ' όλο τον κόσμο γιατί ήταν δική τους η πατέντα.

Άλλο ένα περιστατικό που έγινε και ο Βλάχαλης

ήταν παρόν, ήταν όταν μετά από μεγάλη νεροποντή, έπεσε ο μαντρότοιχος απάνω σε ένα συρμό με οδηγό τον Σπυλιωτόπουλο Ιωάννη. Φεύγοντας από Πειραιά, μόλις είχε περάσει κάτω από την ρετσίνα το τρένο εκτροχιάστηκε και όχι μόνο.

Είχε ανέβει και επάνω στα μπάζα του τοίχου που κατέρρευσε. Ζόρικη δουλειά η αποκατάσταση κι επικίνδυνη, γιατί δεν ξέραμε μέχρι που ο τοίχος έχει διαβρωθεί. Αρχίσαμε τον παραμερισμό των χωμάτων και των υλικών του τοίχου για να μπορέσουμε να βάλουμε γρύλους να επαναφέρουμε τον συρμό στις ράγες.

Πάρα πολύ δουλειά και πολύ ιδρώτας, παρόλο που ήταν χειμώνας. Αφού μπορέσαμε να το βάλουμε ξανά στις ράγες, έπρεπε να το μεταφέρουμε πίσω στο αμαξοστάσιο. Για να μπορέσουν να δουλέψουν τα συνεργεία της γραμμής, να επαναφέρουν τη γραμμή και την ηλεκτροφόρο για ν' αρχίσει η συγκοινωνία.

Άρχισαν συσκέψεις επί συσκέψεων, το πώς θα φύγει το τρένο από εκεί, γιατί ρεύμα δεν μπορούσαν να βάλουν. Είχε πέσει η ηλεκτροφόρος του λέω, άφησέ το σ' εμένα, θα το πάρω εγώ με το Υ. Πήγα στο αμαξοστάσιο, έβαλα σε λειτουργία το Υ, ζήτησα γραμμή από τον σταθμάρχη και πήγα κοντά στον συρμό.

Ζήτησα ν' ανέβουν δύο οδηγοί στα χειρόφρενα γιατί το Υ, δεν είχε τόσο ισχυρή πέδηση ν' αντέξει το βάρος του συρμού. Του είπα ότι θα του ζητάω να πεδίζουν με σφυρίγματα του οχήματος.

Έτσι σε δέκα-δεκαπέντε λεπτά είχα πάρει τον συρμό κι ελευθέρωσε τη γραμμή και τις επόμενες ώρες αποκαταστάθηκε η συγκοινωνία. Γι' αυτό ο Βλάχκαλης είχε ο ίδιος αντίληψη και για την εργατικότητα μας, αλλά και της λύσης που προτείναμε σε δύσκολες ώρες



και πάντα ό,τι και να του έλεγαν οι ρουφιάνοι, ήθελε ν' ακούσει κι εμάς και μετά να αποφασίσει.

Τον Βασίλη τον ονόμασε ηλεκτροδηγό τον Σεπτέμβρη, εμένα το Νοέμβρη κι αφού προσπάθησαν να ματαιώσουν την ονομασία μου στον κλάδο των ηλεκτροδηγών κι αφού δεν μπόρεσαν να μας σταματήσουν πρώτον, μας ονόμασαν Περάματος και όχι μόνο αυτό, μας έβαλαν μπροστά μας γύρω στα 35 άτομα που δεν είχαν άδεια σιδηροδρόμου κάνοντας τους από δόκιμους μόνιμους πριν κλείσουν χρόνο.

Εκμεταλλεύτηκαν ότι έλειπε ο Βλάχκαλης στην Αμερική και την πουσιτιά αυτή την οργάνωσε ο Λούρας καθοδηγούμενος από τον Μιχαλόπουλο μιας και δεν μπόρεσε να μας κρατήσει στο εργοστάσιο να σιγοντά-

ρουμε την επιλογή του να κάνει εργοδηγό επισκευής τον χασομέρη που ο άνθρωπος είχε μεσάνυχτα από τρένα.

Και τα πρώτα δείγματα των επιλογών του θα φανούν άμεσα μετά την αποχώρησή μας από το εργοστάσιο. Ήταν όμως τυχερός γιατί έφυγε ο Βλάχκαλης. Τα πρώτα δείγματα του μπάχαλου που θ' ακολουθούσε ούτε εγώ δεν το πίστευα ότι θα ερχόντουσαν τόσο γρήγορα.

Ήμουν επίκουρος στην Ομόνοια. Από τον Πειραιά ερχόταν μια δοκιμή. Πάντοτε τις δοκιμές τις πηγαίναμε στην παλιά Ομόνοια, γιατί είχε λάκκο για να κάνουμε έλεγχο στα κουζινέτα. Έτσι κι αυτή θα πήγαινε στην παλιά Ομόνοια.

Μόλις πέρασε τις αλλαγές, οι οποίες έχουν μεγάλη καμπύλη, το τρένο εκτροχιάστηκε, χωρίς κανένα λόγο το σήμα ανοιχτό πορεία των αλλαγών προς παλιά Ομόνοια το ζευγάρι ήταν 6ης παραλαβής.

Κλείσιμο της γραμμής, διακοπή, μεταφορά των επιβατών μέσα στην σήραγγα, ο σταθμάρχης ο άνθρωπος φαχνότανε, όλα εντάξει και η χάραξη της γραμμής σωστή. Πήγα στο σημείο από περιέργεια, αλλά και να δω τι έγινε για ό,τι δεν μπορούσαν να ερμηνεύσουν έλεγαν μεγάλη ταχύτητα και τα φόρτωναν στον οδηγό.

Το τρένο είχε εκτροχιαστεί στο σημείο που άλλαζε καμπύλη, από αριστερή γινόταν δεξιά. Αμέσως κατάλαβα το γιατί, αλλά ήθελα να βεβαιώσω γι' αυτό έφυγα και πήγα στο σταθμαρχείο μέχρι να τελειώσουν και να τραβήξουν συρμό μέσα στην παλιά Ομόνοια.

Όταν έφυγαν όλοι πήγα στο λάκκο και επιβεβαίωσα την σκέψη μου. Αιτία της εκτροχίασης ήταν ο αριστερός

συγκρουστήρας (ταπόني) είχε σηκώσει μεγάλο γρέζι στην πλάκα ολίσθησης με αποτέλεσμα να μην αφήνει τον συρμό να αλλάξει καμπύλη και είχε σαν αποτέλεσμα να πετάξει το τρένο έξω από τις ράγες.

Αυτό μας ήταν γνωστό, γι' αυτό σε κάθε χιλιόμετρική φροντίσαμε να τροχίζουμε τα ταπόνια να είναι τροχισμένα τα άκρα τους και καμπυλωτά, γιατί ήταν ατσάλια και άμα σήκωναν γρέζι στην απέναντι πλάκα σε κλειστές καμπύλες σήμαινε εκτροχίαση, γι' αυτό τα ελέγχαμε σχολαστικά.

Το συζήτησα με τον Βαλαχής. Έγινε αποδεκτή η παρατήρησή μου. Γι' αυτό για τον φόβο των Ιουδαίων, σταμάτησαν να στέλνουν της δοκιμές στην Ομόνοια και την έστειλαν στο Θησείο. Επίσης αφαίρεσαν τα ταπόνια απ' όλα τα οχήματα και άφησαν όλο το φορτίο στα ελατήρια του βραχυσυνδέσμου.

Το επόμενο περιστατικό ήταν πάλι με ένα δοκιμαστικό συρμό. Μόλις έφυγε από τον σταθμό του Μοναστηρίου, απάνω στην καμπύλη εκτροχίασης και πράγμα αδιανόητο, το συζητήσαμε με τον αδερφό μου τον Βασίλη και συμπεράναμε ότι κάποια κακοτεχνία θα πρέπει να έχουν κάνει, γιατί το ζευγάρι είχε βγει από επισκευή.

Αφού το έφεραν στον Πειραιά, το άφησαν στην 10η γραμμή για να το ξαναβάλουν στο εργοστάσιο το πρωί. Πήγαμε λοιπόν το απόγευμα και το επιθεωρήσαμε για να δούμε τι έχει γίνει. Δεν αργήσαμε για να δούμε το λάθος τους.

Το κάθε φορείο πατούσε και μετέφερε το φορείο στους άξονες απάνω σε 4 ελατήρια, αυτά από τα μεγάλα φορτία που είχαν καθημερινά αρχίσει να πέφτουν

με αποτέλεσμα όταν το όχημα ήταν υπέρβαρο να χτυπάει σε κάθε ανωμαλία της γραμμής.

Για να μην πετάξουμε τα ελατήρια με τεράστιο κόστος, κόψαμε διάφορες ροδέλες από έλασμα από 5 χιλ. έως 1 ½ πόντο και αναλόγως βάζαμε πάνω από τα ελατήρια ανάρτησης από μία με την προϋπόθεση ότι θα ήταν και οι 4 το ίδιο πάχος, γιατί τα 6ης και 7ης παραλαβής οχήματα είχαν μεγάλο μεταξόνιο (απόσταση μεταξύ των τροχών) και εάν δεν ήταν ομοιόμορφες οι ροδέλες κινδύνευε σε μια καμπύλη με κλίση να μείνει κάποιος τροχός χωρίς πρόσφυση όταν το τρένο ήταν άδειο από επιβάτες και κινητό με μικρή ταχύτητα. Αυτό συνέβη στο Μοναστηράκι.

Είχαν βάλει προσθήκες άλλα ντάλον που λέμε, με αποτέλεσμα ο τροχός που το νιχιτού ήταν υπεύθυνο να χαράξει την καμπύλη, βρέθηκε χωρίς πρόσφυση λόγω του ότι το συγκεκριμένο σημείο δεν έχει και αρκετή υπερύψωση η δεξιά ράγια.

Φύγαμε και τουλάχιστον ξέραμε ότι ο οδηγός που ήταν ο Μπάμπης, ο Γλατζής δεν είχε καμία ευθύνη αφού πέρασαν μερικές μέρες στο φάξιμο και τον συρμό τον έβγαζαν πάλι έξω χωρίς να έχουν δικαιολογήσει τη συμπεριφορά του. Επιπολαιότητας σε όλο της το μεγαλείο.

Συνάντησα τον κ. Μιχαλόπουλο στον Πειραιά και τον ρώτησα τι έφταιξε για την εκτροχίαση. Μου απαντά ότι δεν βρήκαν τίποτα και το τρένο θα το ξαναστείλουν για δοκιμή. Που αποδίδετε λοιπόν την εκτροχίαση; Μου απαντά, έτρεχε Μήτσο. Του απαντάω ότι δεν περίμενα αυτή την απάντηση από εσάς που οδηγείτε συχνά. Γιατί για να δεις το σήμα πρέπει να περάσει το μισό σταθμό με πολύ χαμηλή ταχύτητα λόγω



καμπύλης, από εκεί μέχρι το σημείο εκτροχίασης. Και κινητήρες τζετ να είχε το τρένο, δεν μπορεί να αναπτύξει τέτοια ταχύτητα που να εκτροχιαστεί. Όποιος λοιπόν έβγαλε τέτοια συμπεράσματα απλώς αεροβατεί. Και τι είναι βρε Μήτσο; Του λέω ότι τα έχουν κάνει μπάχαλο με τις προσθήκες, γιατί κανείς δεν γνωρίζει την σπουδαιότητά τους και όταν τις χρησιμοποιούσαμε για πρώτη φορά έγινε σε συνεργασία με το σχεδιαστήριο και την προσοχή μας είχε επισημάνει ο κ. Χέρης και το ίδιο πάχος ροδέλες δεν βάζαμε, μόνο στα λιποκιβώτια, αλλά και στους αναστολείς κόντευε να τους φύγει η τσάντα από το χέρι έφυγε κατευθείαν για την επισκευή.

Πέρασαν κανά δυο μέρες και συναντηθήκαμε ξανά και μου λέει με ειρωνικό ύφος: «Για πες μου ρε Μήτσο την περιφρημη σκέψη σου για τις προσθήκες», του απαντάω: «Μπορώ να σου το αποδείξω το βράδυ δεν θα πάρει κανείς υπερωρία, θα βγούμε νυχτερινή, το μόνο που σου ζητάω να έχουμε μαζί έναν γρύλο με πιεσόμετρο και αφού πάμε τον συρμό ακριβώς στο σημείο να σηκώσουμε τον κάθε τροχό και να καταγράψουμε πόση πίεση χρειάστηκε για τον καθένα και σας πηγαίνω κι ένα στοίχημα ότι αυτός που εκτροχιάστηκε θα χρειαστούμε την λιγότερη πίεση. Εγώ είμαι διαθέσιμος και σας περιμένω να μου αποδείξετε το αντίθετο από αυτό που επιμένω εγώ».

Δεν μου απάντησε, γιατί δεν είχε τίποτα να μου πει. Εγώ πήγα και το συζήτησα με τον κ. Βαλαχή που τουλάχιστον ήταν πολύ μελετημένος μηχανικός. Δέχτηκε απόλυτα τις απόψεις μου και το βράδυ έβγαλε το συρμό δοκιμή, πήγε στο συρμό και τοποθέτησε στους 4 τροχούς από ένα κομμάτι φύλλο μολυβί και

πέρασε από πάνω τους τροχούς και όταν το μάζεψε διαπίστωσε ότι τα 3 φύλλα είχαν πρεσαριστεί, ενώ το 4ο ήταν σχεδόν άθικτο, δείγμα ότι πράγματι ο συγκεκριμένος τροχός είχε χάσει την πρόσφυση του από τις ράγες γιατί τα φορτία είχαν μεταφερθεί στα άλλα σημεία λόγω του ότι είχαν χοντρότερες ροδέλες τα ελατήριά τους.

Από στενοκεφαλιά και μόνο άρχισαν να μετρούν τα ελατήρια της αιωρούμενης έδρας που δεν είχε καμία σχέση με το συμβάν, δεν περίμενα τίποτα άλλο από τον κ. Μιχαλόπουλο, διότι πρώτον ήταν άτεχνος και δεύτερον είχε πρόβλημα μαζί μας γιατί φύγαμε από το εργοστάσιο και δεν ήθελε να μας δικαιώσει, αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να φάμε γύρω στις 5 εκτροχιές συρμού από το πουθενά και μάλιστα στο Ηράκλειο όπου ο Βαλαχής φώναξε την πυροσβεστική με μεγάλο γερανό και το έβαλα στη γραμμή εγώ και ο Γ. ο Βούλγαρης μέχρι να έρθουν τα συνεργεία, είχε αποκατασταθεί η συγκοινωνία κι αυτός ο συρμός είχε αλλαντάλλων προσθήκες όπως όλα άρχισαν σιγά-σιγά να διορθώνουν το λάθος τους στα κρυφά. Για την προσφορά μας εμένα και του Βούλγαρη μας έβγαλε και ευαρέσκεια.

Άλλο ένα περιστατικό που πήρα πρωτοβουλία να επέμβω παρόλο που δεν ήθελα να αναμειγνύομαι σε καθήκοντα άλλου, δεν μπορούσα να μείνω απαθής όταν έβλεπα ότι κάτι δεν πήγαινε καλά και παίρνονταν λάθος αποφάσεις που μπορούσαν να δημιουργήσουν μεγαλύτερα προβλήματα.

Είχαμε ένα περιστατικό στην κάθοδο στα Άνω Πατήσια όταν ο Ηλεκτροδηγός ενός ξύλινου συρμού δεν

πρόσεξε ότι το σώμα εισόδου στα Άνω Πατήσια με αποτέλεσμα ο συρμός να εκτροχιαστεί κι επειδή η ταχύτητά του ήταν μεγάλη, έτρεξε απάνω στις τραβέρσες και καρφώθηκε απάνω στην πλατφόρμα. Το ένα βαγόνι σχεδόν διαλύθηκε και το μισό μ' αρκετούς μικροτραυματίες ευτυχώς, γιατί ήταν αργά και η κάθοδος δεν είχε πολλούς επιβάτες. Το άσχημο ήταν ότι από τη βάση και κάτω πήγε και σφηνώθηκε γύρω στα 6-7 μέτρα κάτω από την αποβάθρα.

Μαζεύτηκαν πάλι όλοι και ο καθένας το κοντό του και το μακρύ του και κατέληξαν να φωνάζουν κομπρεσέρ να σπάσουν την πλατφόρμα για να απεγκλωβίσουν το συρμό για να τον βάλουν ξανά στις ράγες. Εγώ εν τω μεταξύ ρώτησα την πυροσβεστική αν είχε κανένα χοντρό συρματόσχοινο και μου είπε ότι έχει.

Πήγα λοιπόν στο πηγαδάκι των συσκέψεων όπου άκουσα ό,τι κοτσάνα περνούσε από το μυαλό τους. Φώναξα τον κ. Βαλαχή πιο πέρα και του λέω μπορείς να τους πάρεις όλους πιο μακριά από το συρμό και να με αφήσεις να το ξεσφηνώσω και εάν δεν τα καταφέρω τότε κάνε ό,τι θέλεις. Ο Βαλαχής μου λέει: «Μήτσο κάνε ό,τι θέλεις κι εγώ θα τους απομακρύνω να μην έχουμε κανένα ατύχημα».

Μόλις απομακρύνθηκαν όλοι ζήτησα από έναν οδηγό να φέρει το συρμό που διανυχτερεύει στο σύρτη των Άνω Πατησίων κοντά στο ξύλινο τόσο που να μπορώ να τα συνδέσω με το συρματόσχοινο που μου είχε δώσει η πυροσβεστική και όταν ήταν όλα έτοιμα του ζήτησα να κάνει όπισθεν με σκόρτσα με την πρώτη απόπειρα το τρένο ήρθε γύρω στου 30 πόντους έξω με το δεύτερο σκορτσάρισμα ξεσφήνωσε περίπου 1 μέτρο με το 3-4 βαγόνι είχε απελευθερωθεί.

Το τράβηξα λίγο πάνω στις τραβέρσες σε σημείο που θα μπορούσαν τα συνεργεία να βάλουν γρούλους, χάζεψαν όλοι γιατί εάν δεν είχα παρέμβει θα είχαν σπάσει το πλατυφόρι.

Ο κ. Βαλαχής με συνεχάρη. Δεν μ' ενδιαφέρουν του είπα, ούτε ευαρέσκεις ούτε τα λόγια τα παχιά. Εγώ δεν θα πάψω να παίρνω πρωτοβουλίες και ευθύνες που δεν μου ανήκουν. Εγώ ό,τι έμαθα το έμαθα από τον Σιδηρόδρομο και οι γνώσεις μου ανήκουν σ' αυτόν και όπου τις χρειάζονται θα τις εφαρμόσω ανεξάρτητα από το αν αρέσουν ή δεν αρέσουν σε πολλούς και αν θέλουν να μην επεμβαίνω καλά θα κάνουν να μάθουν τη δουλειά τους από το να σχολιάζουν εμένα όταν βλέπω τα παράξενα και κάνω τις επεμβάσεις μου, γιατί εμείς βάλαμε πολλές φορές το κεφάλι μας στον ντουρβά που λέει και ο λαός αδιαφορώντας για το ρίσκο που αναλαμβάνουμε.

Και ξέραμε πάντα ότι πολλοί περίμεναν το λάθος μας, αλλά είμαστε στην δουλειά μας τόσο σχολαστικοί και τόσο σίγουροι γι' αυτό που αναλαμβάνουμε να το φέρουμε εις πέρας. Ευτυχώς δεν τους δώσαμε αυτήν την ευτυχία, γιατί πάντα έλεγα ότι αν θέλεις να σε σέβονται φρόντισε να μάθεις πολύ καλά την δουλειά για να είσαι ανεξάρτητος κι ελεύθερος.

Κάποια μέρα κατέβαινα από την Υγειονομική Υπηρεσία και μέσα στο ασανσέρ συναντάω τον πρώην εργοδηγό μου τον Τσάλα. Αυτός αιφνιδιάστηκε όταν με είδε. Νόμιζε ότι εγώ θα του φερόμουν όπως μερικά γαϊδούρια που όταν ήταν πανίσχυρος τον γλύφανε και όταν έφυγε τον βρίζανε.

Εγώ τον χαιρέτησα με πολύ εγκαρδιότητα κα με



φιλικότατα χτυπήματα στον ώμο τον είδα να δακρύζει και όταν τον ρώτησα γιατί, νόμιζα προς στιγμή ότι του συμβαίνει κάποιο πρόβλημα υγείας, μου απάντησε: «Μου μιλάς εσύ βρε Μήτσο και με βρίζουν όλοι αυτοί που βοήθησα».

Του απάντησα φιλικότατα γιατί αυτό πίστευα του λέω: «Μάστορα εγώ και ο Βασίλης ό,τι διαφορές είχαμε ήταν στη δουλειά, τώρα εγώ δεν σου κρατώ καμία κακία, ό,τι έκανες καλό ή καλό θα σε ελέγξει η συνείδησή σου. Δεν παύει όμως το ό,τι ζήσαμε για 17 χρόνια στον ίδιο χώρο και όχι μόνο.

Σέβομαι ότι πολλά πράγματα στη δουλειά τα έμαθα από εσένα και άλλους μαστόρους κι αυτό που σου λέω το πιστεύω. Τώρα σου εύχομαι να περάσεις με

υγεία τη σύνταξή σου. Καθίσαμε αρκετή ώρα έξω από το σταθμό και συζητούσαμε.

Παρατήρησα ότι δεν τον άφηνε η συγκίνηση για τις ανθρώπινες σχέσεις, άρα αλάθητη η συνείδηση του κάθε ανθρώπου επειδή έμενε κάπου στον Άγιο Λευτέρη τον συναντούσα τακτικά και τον φώναζα πάντα στην καμπίνα. Το ίδιο και ο Βασίλης όταν ήταν στο νοσοκομείο φώναξε τον Γιάννη τον Τσάλα και του είπε πες στα παιδιά τον Μήτσο και στον Βασίλη ότι στην ασφάλεια δεν τους έκανα φάκελο εγώ αλλά άλλοι. Ήρθε λοιπόν ο Γιάννης και μας το είπε. Εμείς του είπαμε ότι δεχόμαστε ότι σου είπε και δεν θέλουμε να τον βασανίζει το θέμα για εμάς έχει λήξει. Μετά από λίγες μέρες απεβίωσε.

Αισθάνθηκα πολύ ωραία που έστω και την τελευταία στιγμή του ανακουφίσαμε την συνείδηση του, γι' αυτό ο άνθρωπος πρέπει πάντα να συγχωρεί γιατί είμαστε περαστικοί απ' αυτή τη ζωή και δεν πρέπει να κρατάμε κακίες. Να πολεμάμε πάντα για τις ιδέες μας, αλλά να μην μπλέκουμε ποτέ τις ανθρώπινες σχέσεις με τις διαφορές μας.

Και όπως μου έλεγε ο δάσκαλός μου, στον συνδικαλισμό ο Μάριος ο Παπακωνσταντίνου με τους λύκους θα είσαι λύκος και με τα πρόβατα θα είσαι πρόβατο.

Ένα άλλο περιστατικό που αξίζει ν' αναφέρω, είχα σχολάσει και είχα πάει σε κάποιες δουλειές. Όταν γύρισα στην Ομόνοια, είδα στην άνοδο ένα συρμό και είχε σταματήσει η συγκοινωνία. Οδηγός, αν δεν με απατά η μνήμη μου, ήταν ο Θόδωρος ο Βέργος. Το τρένο είχε εκτροχιαστεί, μπαίνοντας στις αποβάθρες στο σταθμαρχείο.

Με φωνάζει ο Διευθυντής Γραμμής ο κ. Ψιλόλιγνος και μου λέει, Μήτσο έλα να σου δείξω κάτι. Με πηγαίνει εκεί που αρχίζει η εκτροχίαση και μου δείχνει τα σημάδια από την αριστερή τροχιά επάνω στις τραβέρσες από το νύχι του επισοτρου.

Ενώ από την δεξιά δεν είχε κανένα σημάδι, πράγμα που έδειχνε ότι ο δεξιός τροχός είχε παραμείνει στη ράγα. Του λέω ότι το τρένο έχει κομμένο άξονα γι' αυτό εκτροχιάστηκε και είχαν έρθει εν τω μεταξύ το συνεργείο για να εντροχιάσει το βαγόνι.

Βρίσκω τον Σκουλαριώτη και του λέω ότι όταν το βάλουν στη θέση του μην το μετακινήσετε γιατί έχει κομμένο άξονα. Κάποια στιγμή άκουσα ότι το τρένο είναι έτοιμο για να φύγει. Στην Ομόνοια είχε έρθει και ο κ. Χρόνης που ήταν εργοδηγός συντήρησης και πολύ καλός στη δουλειά του γιατί είχε και αυτός θητεύσει στην επισκευή το μεγάλο σχολείο του σιδηροδρόμου. Τον φώναξα και του λέω ότι Κώστα πάρε τον φακό και πήγαινε και ψάξε τον 3ο άξονα μεταξύ σότρου και γραναζιού και δες ότι είναι κομμένος ο άξονας, γιατί εκεί μας κόβονταν πάντα λόγω καταπόνησης κάθε φορά που ξεκινούσε το τρένο, ο άξονας με το γρανάζι τραβούσε όλο το φορτίο.

Πράγματι ο Κώστας ζήτησε να μην μετακινήσουν το τρένο και μπήκε από κάτω. Βγήκε πολύ σύντομα και είπε ότι το τρένο δεν μετακινείται γιατί έχει κόψει άξονα.

Μέσα στο Σταθμαρχείο είχαν μαζευτεί γύρω από τον Γενικό όλοι, Βαλαχής, Σκουλαριώτης, εργοδηγός επισκευής και σια και έλεγαν άρες μάρες κουκουνάρες που λέει ο λαός.

Αφού άκουσα όλους, ζητάω τον λόγο και απευθυνό-

μενος στον Γενικό του λέω, ότι επειδή έχω αντιμετωπίσει σαν τεχνίτης αρκετές φορές τέτοιες καταστάσεις, αν θέλετε ακούστε με, αν όχι, κάντε ό,τι θέλετε και προτείνω να πάνε στον Πειραιά μερικοί και να φέρουν ένα φορείο από άλλο όχημα, να το σπρώξουμε με ένα διασκευασμένο Τραμ Παραλίας που το χρησιμοποιούσε η Γραμμή για μεταφορά εργαλείων που εγώ το είχα βαφτίσει «Έντερπραϊζ» γιατί έμοιαζε με αεροπλανοφόρο.

Με άκουσαν και με ρώτησε ο κ. Βαλαχής πως θα σηκωθεί το βαγόνι και του εξήγησα όπως το είχαμε ξανακάνει στην Αττική και συμφώνησε. Παίρνει τον λόγο ο Γενικός και μου λέει δηλαδή κ. Γεωργίου εμείς τόσην ώρα λέγαμε μαλακίες.

Γελάσαμε. Εργοδηγός, Ηλεκτροδηγός ήταν ο Παύλος, ο Παπαφρατζέσκο και μου λέει θα κάτσεις εδώ γιατί σε θέλει ο Σκουλαριώτης και να πας το τρένο στον Πειραιά μόλις τελειώσουν αφού ήμουν έξω από το Σταθμαρχείο.

Έρχεται ο Παπαφραντζέσκο και μου λέει, άκουσα τον εργοδηγό της επίσκεψης που έλεγε στον κ. Σκουλαριώτη μην ακούς τις μαλακίες του Μήτσου το τρένο θα του βάλουμε το έλκνηθρο και θα πάει μια χαρά στον Πειραιά. Μόλις μου του είπε παίρνω τα πράγματά μου, λέω καληνύχτα και ανεβαίνω μπροστά στην Διεύθυνση.

Είχα τη βέσπα και φεύγω για το σπίτι. Το μόνο που έκανα, είπα στον Σκουλαριώτη επειδή εκτός από προϊστάμενος είμαστε και φίλοι. Πρόσεξε επειδή αυτός που σου το είπε έχει μεσάνυχτα από τέτοιες ζημιές, θα κλείσετε την Γραμμή και αν φτάσετε στο Θησείο θα έχετε πασαλείψει τη γραμμή με λάδια που θα χρειαστείς μια βδομάδα να την καθαρίσεις.



Όταν έφτασα στο σπίτι με παίρνει τηλέφωνο ο εργοδηγός ο Παπαφραντζέσκο και μου λέει: Να έρθεις στην Ομόνοια. Του απαντώ ότι δεν έρχομαι γιατί θα μου πουν καμία κουβέντα και θα τους στείλω στο διάβολο και δεν θέλω. Μου λέει, θα έρθεις οπωσδήποτε, πρώτον γιατί μου είπε ο Σκουλαριώτης ότι σε θέλει εδώ και εγώ θέλω μόλις τελειώσουν να πας το τρένο στον Πειραιά. Εγώ δεν είμαι εργοδηγός στην Ομόνοια. Εγώ λοιπόν σε θέλω εδώ.

Εγώ όπως αναφέρω παραπάνω, ο Σκουλαριώτης εκτός από προϊστάμενος ήταν και φίλος και καταλάβαινα την αγωνία του να πάνε τα πράγματα καλά, γιατί εμπειρία για τέτοιες καταστάσεις δεν είχε κανείς. Εγώ είχα αντιμετωπίσει άλλωστε δική μου πατέντα ήταν η αλλαγή του φορείου στην Αττική.

Επιτόπου γύρισα στην Ομόνοια και όλα έγιναν έτσι όπως τους επέδειξα μέχρι να έρθει το φορείο από τον Πειραιά. Είχαν αφαιρέσει το χαλασμένο. Το πήγαμε σιγά-σιγά μέσα στη παλιά Ομόνοια. Όταν ήρθε το Τραμ με το φορείο το πέρασαν από κάτω, μάζεψαν τα εργαλεία, δώσαμε ρεύμα και ετοίμασα τον συρμό για Πειραιά.

Στο Πλατυφόρι ήταν ο Βαλαχής με τον Γενικό τους. Είπα καληνύχτα και ετοιμαζόμουν να ξεκινήσω όταν ο Πασάς με φώναξε και μου είπε «Πράγματι κ. Γεωργίου λέγαμε μαλακίες, είχες δίκιο».

Από εκείνη την ημέρα άρχισε να μας ζητάει να επιστρέψουμε στην Επισκευή. Εμείς απαντήσαμε ότι πρέπει να το συνεννοηθεί με τα σώματα, κάτω από ποιες προϋποθέσεις θα γίνει. Επίσης και ο κ. Μιχαλόπουλος αναγνωρίζοντας μάλλον το λάθος των επιλογών του, είχε εκφράσει την επιθυμία να επιστρέψουμε και σε

αυτόν είπαμε να τα βρείτε με τα Σωματεία. Άλλωστε εμείς δεν είχαμε καμία κάψα να γυρίσουμε, γιατί είχαμε άριστα προσαρμοστεί σαν οδηγοί.

Και τον χώρο τον γνωρίζαμε γιατί πολύ συχνά δουλεύαμε στην Κίνηση καλύπτοντας βάρδιες και επί ΕΗΣ και γνωρίζαμε πολύ καλά και πρόσωπα και πράγματα και όλοι οι συνάδελφοί μας εκτιμούσαν και αναγνώριζαν τις γνώσεις μας για τον Σιδηρόδρομο γενικά. Γι' αυτό είχαμε μια αποδοχή σε όλους τους χώρους, γιατί μας διέκρινε μια σεμνότητα και αλληλοσεβασμός σε όλους τους χώρους δουλειάς.



## Το κεφάλαιο Συνδικαλισμός

Με τα κοινά είχα ασχοληθεί από την πρώτη μέρα που έπιασα δουλειά, η δραστηριότητά μου αυτή με είχε φιλοδώρησει με μια απόλυση και ένα φάκελο στην ασφάλεια. Δεν θα μπορούσα λοιπόν να κάτσω ήσυχος παρόλο που είχαμε δικτατορία. Άρχισαν να επανιδρύονται Σωματεία, αλλά για να συμμετέχεις χρειαζότανε άδεια από την ασφάλεια.

Γι' αυτό όταν ιδρύθηκε η Ένωση τα μέλη της που αποτελούσαν την Διοικούσα επιτροπή αποτελείτο από σούπερ εθνικόφρονες. Έφτιαξαν καταστατικό, πέρασε από την ασφάλεια και μετά κατευθύνθηκε στο Πρω-

τοδικείο για να λειτουργήσει ως Ένωση Εργαζομένων ΕΗΣ, που είχε στις τάξεις του όλο το προσωπικό των ΕΗΣ.

Αν θυμάμαι καλά θα ήταν το 72' όταν έγινε μια προσπάθεια να ιδρύσουν σωματείο οι Ηλεκτροδηγοί, αλλά δεν συγκέντρωναν τις απαραίτητες υπογραφές που έπρεπε να ήταν 25. Είχαν καμιά δεκαριά. Μάλλον φοβόντουσαν να υπογράψουν οι υπόλοιποι.

Ήρθε και με βρήκε στο εργοστάσιο ο Γ. Βούργαρης και μου είπε την πρόθεσή τους. Αλλά δεν είχαν τις απαραίτητες υπογραφές, μου ζήτησε να το συζητήσω με όλους που είχαν δίπλωμα οδηγού σιδηροδρόμου που αριθμούσαμε γύρω στους 12-15 τεχνίτες και να ενταχθούμε στο υπό ίδρυση σωματείο Ηλεκτροδηγών ΕΗΣ.

Το συζήτησα με όλους και αποφασίσαμε να ενταχθούμε στο νέο Σωματείο και 15 περίπου Ηλεκτροδηγοί που είχαν υπογράψει. Συγκεντρώθηκε ο απαιτούμενος αριθμός και έτσι ιδρύθηκε το Σωματείο των Ηλεκτροδηγών και άρχισαν σιγά-σιγά να γράφονται όλοι μέλη του, οι τεχνίτες του εργοστασίου ήταν ιδρυτικά μέλη του Σωματείου Ηλεκτροδηγών .

Όταν όμως εδραιώθηκαν τους τεχνίτες που ήταν από τα ιδρυτικά μέλη τους έγραψαν στα παλιά τους υποδήματα, ότι συμφωνούσαν με τη Διεύθυνση δεν περιείχε κάτι για τους τεχνίτες που ήταν μέλη του ίδιου σωματείου και έτσι εμείς ούτε η Ένωση ασχολείτο μαζί μας, αλλά ούτε η ηλεκτροδηγοί.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα μέσα στα αιτήματά τους ήταν ένα επίδομα διακόπτη που έπαιρναν οι ηλεκτροδηγοί από 150 δραχ. το έκαναν 500 δραχ., ενώ για τους τεχνίτες που παίρναμε 350 δραχ. όσοι είχαμε

άδειες οδηγού ζητήσαμε να γίνει και εμάς 500 αλλά δεν το στήριξε κανείς τους, αυτό έγινε η αιτία να αρχίσουν τα πρώτα σύννεφα στις σχέσεις μας με το προεδρείο και μάλιστα εγώ πλακώθηκα λεκτικά με τον Γ. τον Βούλγαρη γιατί αυτός ήταν που μεσολάβησε να γραφτούμε στο υπό ίδρυση Σωματείο.

Από αυτή του την ενέργεια άρχισαν οι κόντρες και από ό,τι κατάλαβα άρχισαν να σκέπτονται ότι η αποστολή μας είχε τελειώσει και αποτελούσαμε βαρίδια για τη διαπραγματεύσή τους.

Ντρεπόντουσαν όμως να μας το πουν στα ίσα και επειδή πλησίαζαν οι εκλογές ήρθε και με έπιασε ο Βούλγαρης και μου είπε να συμμετέχω στο ψηφοδέλτιο για να εκπροσωπώ τους τεχνίτες και να σταματήσει η γκρίνια που είχε αρχίσει. Του είπα ότι εμένα δεν πρόκειται να μ' αφήσει η Ασφάλεια, αλλά θα συμμετέχω για να δω εάν μου το επιτρέπει να κατέβω στις εκλογές.

Πράγματι μόλις πήγε το ψηφοδέλτιο στην Ασφάλεια έσβησαν από μέσα εμένα και τον Μάριο τον Παπακωνσταντίνου. Εκεί, άρχισε να τελειώνει και η συμμετοχή των τεχνιτών στο Σωματείο των Ηλεκτροδηγών και σιγά-σιγά γραφόντουσαν στην Ένωση.

Το 1980 εκλέχτηκα στο Σωματείο και ανέλαβα το ταμείο το '81. Τα σωματεία μ' επέλεξαν να εκπροσωπήσω τους εργαζομένους στο Ταμείο Συντάξεων. Για μένα ήταν ένα σχολείο, γιατί γνώρισα από κοντά την Κοινωνική Ασφάλιση που με βοήθησε αργότερα στην πορεία μου.

Επίσης το Σωματείο ήταν ένα σχολείο γιατί εγώ με ό,τι καταπιανόμουν το έκανα με αγάπη και σχολαστικότητα. Ο συνδικαλισμός όσο και αν τον κατηγορούν

είναι ένα πανεπιστήμιο. Εάν τον πάρεις στα σοβαρά σου δίνει μια μόρφωση όχι επιστημονική αλλά κοινωνική. Εκεί μαθαίνεις τον άνθρωπο, τις αδυναμίες του, τα προτερήματα του.

Εκεί μαθαίνεις τους πολιτικούς, εκεί γνωρίζεις σπουδαίους ανθρώπους με κουλτούρα, με σοβαρότητα, με αγάπη για τον συνάνθρωπό τους κ.λπ. Αλλά θα γνωρίσεις και τσαρλατάνους, πονηρούληδες ανθρώπους που έχουν μεγάλη ιδέα για τον εαυτό τους αλλά και ηλίθιους που ό,τι κάνουν δεν το κάνουν από κακία, αλλά μέχρι εκεί τους κόβει.

Κάνεις πολύ καλούς φίλους, αλλά και φανατικούς εχθρούς και για να επιβιώσεις θα πρέπει να δίνεις καθημερινές μάχες στις συνελεύσεις, στους χώρους δουλειάς προπαντός γιατί υπάρχουν αυτοί οι ανίδεοι που τα ξέρουν όλα και τα λύνουν όλα με έναν φραπέ στο χέρι και κάτω από την σκιά ενός δένδρου και ουδέποτε ανέλαβαν ευθύνες.

Κάνανε τότε τους κομματάρχες, τότε τους αρχηγούς διαφόρων ομάδων, διαφωνούντων και όταν τους τύχαινε καμία στραβή στη δουλειά κατουρούσαν τα παντελόνια τους. Γι' αυτό ο συνδικαλισμός έχει γι' αυτούς που θέλουν να τον υπηρετήσουν πραγματικά πάρα πολλές πικρίες και αρκετές φορές θα βρεθείς μόνος μ' έναν πόνο στο στομάχι όταν βλέπεις τα παράξενα και πολλές φορές θα βρεθείς να σε κριτικάρουν συνάδελφοι που τους έχεις βοηθήσει σε κάποιες δύσκολες στιγμές της ζωής τους.

Αυτά τα είχα επισημάνει στον Μάριο όταν σκέφτηκε να φύγει σε σύνταξη και μου ζήτησε να αναλάβω το Σωματείο. Του είπα ότι Μάριε παρόλο που σε σέβομαι γιατί διδάχτηκα πάρα πολλά από εσένα και σε ευχα-

ριστώ αλλά δεν έχω καμία όρεξη να αποκτήσω έλκος του στομάχου, με αυτά που έχω ζήσει μέχρι σήμερα στον συνδικαλισμό και δεν έχω καμία όρεξη να δέχομαι την κακόπιστη κριτική από ανθρώπους που δεν έχουν θυσιάσει ούτε μια μέρα από τη ζωή τους για τα κοινά. Άκουσε να δεις μου είπε με αυτήν την βλάχικη προφορά.

Μην ξεχνάς ότι εκεί μέσα βρίσκεται και το μεροκάματο σου και είσαι υποχρεωμένος να το υπερασπιστείς και παντού υπάρχουν και καλοί και κακοί και πονηρούληδες και αχάριστοι μ' αυτούς είσαι υποχρεωμένος να δουλέψεις.

Πραγματικά οι κουβέντες του αυτές είχαν μια σοφία που με ταρακούνησαν του είπα έχεις δίκιο και θα κάνω ό,τι περνάει από το χέρι μου να δικαιώσω την επιλογή σου. Μου απαντά το μόνο που σε συμβουλεύω γιατί σε βλέπω συναισθηματικό τύπο. Με τους λύκους θα είσαι λύκος και με τα πρόβατα θα είσαι πρόβατο για να επιβιώσεις.

Γιατί ο χώρος του συνδικαλισμού από ό,τι έχεις δει, δεν απαρτίζεται από αγγέλους, αλλά στο χώρο αυτό κατοικούν και πολλοί διαβόλοι που θα συναντάς τακτικά.

Εκλέχτηκα Πρόεδρος των Ηλεκτροδηγών στο τέλος του 1987 και το '88 είχαμε εκλογή Εργατικού Εκπροσώπου στο Δ.Σ. της εταιρίας. Σε γενικές εκλογές ολόκληρου του προσωπικού είμαστε 3 υποψήφιοι, εγώ, ο Γ. Σοφιανός και ο Μανώλης ο Φωτόπουλος που ήταν ήδη εκπρόσωπος, γιατί σαν αναπληρωματικός που ήταν λόγω αποχώρησης του Χατζηνικολή σε σύνταξη τον είχε αντικαταστήσει ο Μανώλης.

Εγώ λοιπόν κατέβηκα ως αυουτσάιντερ, γιατί η δύ-

ναμη των ηλεκτροδηγών ήταν το 10% του συνόλου του προσωπικού. Είχα όμως μια γενική εκτίμηση από όλους τους χώρους δουλειάς και ο κόσμος με τίμησε και τους ευχαριστώ.

Βγήκα πρώτος και με μεγάλη διαφορά και εκλέχτηκα εκπρόσωπος στο Δ.Σ. του ΗΣΑΠ για τα επόμενα 3 ½ χρόνια ήμουν πρόεδρος των ηλεκτροδηγών, εκπρόσωπος στο Δ.Σ. της εταιρίας και εκπρόσωπος στο Ταμείο Συντάξεων.

Ζήτησα λοιπόν από τα σωματεία να στείλουν άλλον στο Ταμείο Συντάξεως, γιατί δεν μπορούσα να έχω όλες αυτές τις δραστηριότητες. Έχω και μια οικογένεια που με χρειάζεται. Όταν πήγα στο πρώτο Δ.Σ. της εταιρίας μετά την εκλογή μου, αφού με συνεχάρησαν όλα τα μέλη, διαπίστωσα με πόσο σεβασμό άκουγαν τις τοποθετήσεις μου όχι γιατί ήμουν κανένας φιλόσοφος.

Ήμουν ο πιο αγράμματος απ' όλους στο Δ.Σ. αλλά στη δουλειά μου ήξεραν όλοι ότι ήμουν πρύτανης. Είχα δώσει διδάγματα γραφής στην καθημερινότητα και στα προβλήματα της δουλειάς μας, γι' αυτό για να κάνεις συνδικαλισμό θα πρέπει να μάθεις πολύ καλά τη δουλειά σου γιατί αλλιώς δεν σε ακούει κανείς.

Εγώ εκτός από την εμπειρία μου ήμουν πανταχού παρών σε βλάβες, σε συγκρούσεις, σε εκτροχιάσεις, σε πλημμύρες, σε αυτοκτονίες γιατί μ' ενδιέφερε πρώτα απ' όλα να κάνουμε συγκοινωνία γι' αυτό πληρωνόμαστε και εάν τα τρένα πηγαينوέρχονται μπορείς να κάνεις και συνδικαλισμό και να απαιτείς το καλύτερο για το μέλι σου.

Με αυτές τις απόψεις πορεύτηκα και αυτές τις αρ-





χές είχα. Ένα δεύτερο στοιχείο που θα πρέπει να έχει ο συνδικαλιστής είναι η λεγόμενη μπέσα και όταν δίνεις τον λόγο σου πρέπει να ξέρουν όλοι ότι τον τηρείς, γιατί όλοι μας δίνουμε το δικαίωμα μια φορά να σε κοροϊδέψουν.

Κι αυτό έλεγα και στους συνεργάτες μου και στους προέδρους των άλλων σωματείων που συνεργαζόμαστε και στους εκάστοτε γενικούς διευθυντές και έτσι πάντα είχα μια καθαρή συνεργασία μ' όλους και κανείς δεν διανοήθηκε να με γελάσει. Ότι συμφωνούσαμε ήταν για μένα συμβόλαιο ας ήταν και εις βάρος της δημοτικότητάς μου, δεν μετρούσα ποτέ τα λεγόμενα κουκιά, πάντα η απόφασή μου ήταν με γνώμονα την πλειοψηφία των συναδέλφων που με είχαν εμπιστευτεί να διαπραγματεύομαι την καλύτερευση της ζωής τους.

Ήταν τόσο μεγάλη η εμπιστοσύνη όλων στο πρόσωπό μου που μου ανέθεταν πάντα όταν τελειώναμε τις διαπραγματεύσεις για τις συμβάσεις να μου αναθέτουν να κάνω εγώ τις τελικές διαπραγματεύσεις για

κάποιες λεπτομέρειες χαμηλού κόστους για να κλίσουμε την συμφωνία και πάντα τα κατάφερα να φέρνω εις πέρας την αποστολή που μου είχαν αναθέσει, γιατί είχα έναν κατάλληλο τρόπο διαπραγμάτευσης πρώτον και δεύτερον ήξεραν ότι αν τους έλεγα ότι κλείσαμε δεν θα πηγαίναμε την άλλη μέρα και θα ζητάγαμε άλλα.

Ξέρανε ότι είχαν πέσει οι υπογραφές μόνο με τον καθαρό λόγο που είχα μαζί μου και ότι έχω συμφωνήσει με όλους, γιατί εγώ δεν αναλάμβανα τέτοια ευθύνη αν δεν είχαμε συμφωνήσει μέχρι που το πάμε. Δεν ζητούσα ποτέ κανένα προσύμφωνο αρκούσε ο λόγος και αυτό το γνώριζαν όλοι. Οφείλω να ομολογήσω ότι ποτέ κανείς δεν αθέτησε τη συμφωνία που είχε κάνει μαζί μου.

Ο συνδικαλισμός ήταν και παραμένει ένα μεγάλο σχολείο. Αν καθόμουν να γράψω τα περιστατικά που έζησα μέσα σε αυτά τα 50 χρόνια που ασχολήθηκα με τα κοινά, θα έπρεπε να γράψω έναν τόμο αλλά στέκομαι σε μερικά που μου έρχονται στο μυαλό γιατί και αυτό κουρκούτιανε.

Μου έχουν παραμείνει πιο έντονα τα 8 χρόνια της προεδρίας μου στο σωματείο των ηλεκτροδηγών και τα 3 ½ χρόνια σαν εργατικός εκπρόσωπος, γιατί είχαν πολύ πιο έντονο ρυθμό και βρισκόσουν πάντα στην επικαιρότητα για τα καλά αλλά και για τα κακά.

Εκπροσώπησα τους συναδέλφους σε δεκάδες πειθαρχικά συμβούλια με μικρά αλλά και πολύ σοβαρά παραπτώματα τα οποία σχεδόν είχαμε κάθε εβδομάδα και τους καλαμπουρίζα πάντα λέγοντας ότι στο 7ο όροφο που γινόντουσαν τα πειθαρχικά πήγαιναν μόνο

οδηγοί είτε των λεωφορείων ή των τρένων και εκδότες που είχαν βάλει το χέρι στο μέλι. Αυτή ήταν η πλειοψηφία των πειθαρχικών.

Μέσα λοιπόν στα απλά υπήρχαν και τα πολύ ζόρικα που είχαν να κάνουν με συγκρούσεις, με παραβάσεις σημάτων που ανήκαν στην 5η και 6η κλάση του κανονισμού και σήμαινε απόλυση προσωρινή ή οριστική.

Η προσπάθειά μου ήταν να ξεπεράσουν την απόλυση, αλλά και να τιμωρηθούν για να είναι πάντα προσεχτικοί και να παραδειγματίζονται και οι υπόλοιποι γιατί μεταφέραμε ανθρώπους και όχι αντικείμενα και έπρεπε να είμαστε πολύ προσεχτικοί στη δουλειά μας. Γιατί η κακιά ώρα δεν αργεί να σε βρει και όλοι μας μέσα σε αυτά τα χιλιάδες χιλιόμετρα που διανύσαμε θα βρεθήκαμε πάρα πολλές φορές κοντά στην κακιά ώρα.

Γιατί στατιστικά σε παγκόσμια κλίμακα πάνω από το 90% των ατυχημάτων οφείλονται στο ανθρώπινο λάθος. Εγώ πάντα όταν με όριζε κάποιος συνάδελφος για εκπρόσωπο του υπενθύμιζα ανάλογα το παράπτωμα του και τι προβλέπει ο κανονισμός, γιατί είχαμε και ορισμένους που ενώ ερχόντουσαν στα πειθαρχικά σαν κατηγορούμενοι και αν τους έπιανες θα τους έβρισκες κατουρημένους όταν καθάριζες να την βγάλουν με τη χαμηλότερη ποινή μετά το πειθαρχικό ούτε λίγο ούτε πολύ από τις συζητήσεις που έκανα έβγαζες το συμπέρασμα ότι έπρεπε να πάρουν ευαρέσκεια.

Πολλές φορές είχα αναγκαστεί να ανέβω στον Διευθυντή να μεσολαβήσω να μετριάσει την ποινή γιατί ήταν υπερβολικά αυστηρή για να μην τον παραπέμφει κάποιον στο Πειθαρχικό και γραφτεί η ποινή του στον φάκελό του, τον τιμωρούσε με 4/4 ή 6/4. 4/4 ήταν ένα

μεροκάματο δούλευε χωρίς να πληρωθεί και εάν ήταν 6/4 έχανε ενάμιση μεροκάματο.

Έλεγα λοιπόν στον Διευθυντή ότι δεν θέλω να επεμβαίνει το σωματείο σε θέματα διοίκησης, αλλά όταν στερείς στον άλλον ενάμιση μεροκάματο με αναγκάζει να επέμβω πράγμα που δεν μου αρέσει αλλά με φέρνει σε δύσκολη θέση. Άλλωστε η πειθαρχία δεν αποκτάται με το ύψος της ποινής αλλά και μικρότερη ποινή έχει τα ίδια αποτελέσματα, γιατί κανείς από τους συναδέλφους δεν έρχεται στη δουλειά με αδιαφορία αλλά μέσα στον φόρτο εργασίας γίνονται και κάποια μικρο-παράπτωματα γιατί τα σοβαρότερα πάνε στα πειθαρχικά.

Αυτά ήταν ρουτίνα, σχεδόν καθημερινά γιατί μέσα στις 20 ώρες που δούλευαν τα τρένα και αλλάζανε βάρδιες όλο και κάποιος θα είχε αργήσει κάποιος θα είχε καθυστέρηση δρομολογίου, κάποιος θα είχε 2ο άτομο στη καμπίνα, κάποιος δεν θα φόραγε στολή. Για τέτοια παραπτώματα αναφέρομαι. Γιατί τα σοβαρά είχαν άλλη διαδικασία. Μερικά μόνο θα αναφέρω γιατί μου έχουν μείνει στη μνήμη μου λόγω του ότι αυτοί που το είχαν κάνει όχι μόνο δεν είχαν καταλάβει τι είχαν κάνει αλλά ζητάγανε και τα ρέστα και με έβριζαν κιόλας.

Ονόματα δεν χρειάζονται, μόνο περιστατικά. Κάθε πρωί ο εκάστοτε πρόεδρος περνούσε από την Αττική στη αίθουσα ηλεκτροδηγών, εκεί πίναν έναν καφέ ή κολάτσιζαν οι οδηγοί κατά την ώρα του διαλείμματος. Εκεί λοιπόν λυνόντουσαν και τα προβλήματα. Είχαμε αυτούς που πραγματικά ήθελαν μια ενημέρωση για τα προβλήματα που χώρου και έθεταν ερωτήματα και απαντούσα και γινόταν μια ενημέρωση.

Είχαμε όμως και τους εξυπνάκηδες που έλυναν τα προβλήματα στο γόνατο και πίστευαν ότι είμαστε το κέντρο του σύμπαντος και μπορούσαμε να πραγματοποιήσουμε οποιαδήποτε παπαριά περνούσε από το μυαλό τους και ότι ο σιδηρόδρομος απαρτίζεται μόνο από εμάς και από κανέναν άλλο. Εγώ μόλις άκουγα τέτοιες κουταμάρες τους έβαζα χέρι και τους έλεγα ότι το προσωπικό μόνο ενωμένο πετυχαίνει τους στόχους του.

Και έτσι ό,τι είχαμε πετύχει το είχαμε πετύχει ενωμένοι και όχι συντεχνιακά. Ένα πολύ καλό μισθολόγιο, πάρα πολλά θεσμικά θέματα πολύ καλές συνθήκες δουλειάς και κάθε χρόνο με τις συμβάσεις όλο και κάποιες νέες κατακτήσεις προσθέταμε αποφεύγοντας τις μεγάλες απεργίες γιατί κάναμε συγκοινωνία και ναι μεν στις πρώτες στάσεις εργασίας είχες την συγκατάθεση του επιβατικού κοινού, αλλά άμα το παρατραβάγαμε τους έκανες εχθρούς γιατί και αυτοί στη δουλειά πήγαιναν και δεν μπορούσαμε εμείς να τους καταταλαιπωρούμε για κάτι παραπάνω αυτή την συμπεριφορά την είχαν όλα τα σωματεία του χώρου μας.

Γι' αυτό και τα σωματεία του χώρου μας τα σεβόντουσαν πάντα η πολιτική ηγεσία ανεξαρτήτως κομμάτων που κυβερνούσαν και πάντα οι πόρτες του υπουργείου ήταν ανοιχτές ακόμα και όταν βρισκόμαστε σε αγωνιστικές κινητοποιήσεις.

Αυτά ορισμένοι όμως δεν μπορούσαν να τα καταλάβουν, γιατί ήθελαν να σου κάνουν αντιπολίτευση είτε γιατί δεν είχαν ασχοληθεί ποτέ με τα κοινά και ναι μεν στην αίθουσα ήταν λεβέντες αλλά όταν βρισκόντουσαν σε δύσκολη θέση κόβανε ρόδα μυρωμένα που λέει ο λαός.

Ένα τέτοιο περιστατικό έζησα με έναν λεβέντη. Ένα πρωί που πήγα από την αίθουσα είχα πληροφορηθεί ότι ο λεβέντης αυτός είχε εγκαταλείψει το τρένο στο πλατυφώρι στην Ομόνοια και ανέβαινε τις σκάλες να φύγει, γιατί δεν είχε η καμπίνα προς Κηφισιά θερμάστρα κι έλειπε ένα καπάκι από τα ντουλαπάκια της κονσόλας και αντί να ζητήσει να γυρίσει πίσω στον Πειραιά λόγω βλάβης να κατεβάσει τους επιβάτες στην Ομόνοια και να επιστρέψει στον Πειραιά, πράγμα που δεν θα τον εμπόδιζε κανείς, θα έπρεπε να δικαιολογήσει την απώλεια δρομολογίου που θα ήταν ένα πταίσμα.

Παράτησε το τρένο με επιβάτες στον σταθμό Ομόνοιας. Αυτομάτως πήγαινε βάσει του κανονισμού εγκατάλειψη θέσεως 6η κλάση, απόλυση. Τόσο μυαλό κουβάλαγε αυτός ο λεβέντης όταν το άκουσα βγήκα από τα ρούχα μου.

Πήγα λοιπόν στην αίθουσα και βρήκα αυτόν τον λεβέντη να εξιστορεί την λεβεντιά του. Δεν είπα ούτε καλημέρα αλλά του λέω, βρε κόπανε δεν σταμάτησες ακόμα να την παίζεις ξέρεις, τι έχεις κάνει, θα πας για απόλυση, δεν σκέπτεσαι τα παιδιά σου. Είχε 3.

Από αυτήν την στιγμή έσφιξαν οι κώλοι που λένε, του φυγε η μαγκιά γιατί και οι άλλοι συνάδελφοι του είπαν τα ίδια.

Έπιασα τον εργοδηγό να είναι μαλακός στην αναφορά του και προσπαθήσαμε να πέσει στα μαλακά, αλλά όταν κατέβαινε το πρωί ο Σκουλαριώτης που ήταν Διευθυντής Έλξεως τα είχα μάθει όλα με λεπτομέρειες γιατί όταν έμπαινε στην καμπίνα κελαϊδάγανε πολύ συνάδελφοι, όταν λοιπόν τον κάλεσε ο διευθυντής αυτός ο λεβέντης δεν είπε σαν άντρας, ναι εγώ το έκανα γιατί είχα κρουώσει γιατί είχα εκνευριστεί. Λάθος

μου για να δικαιολογήσει κάπως τη θέση του, αλλά αυτός ο επαναστάτης της πεντάρας είπε ότι ζήτησε να το πάρει το τρένο ο επίκουρος της Ομόνοιας και η καθυστέρηση μπήκε από τον επίκουρο και όχι από εμένα, αμέσως τις ευθύνες του να τις μεταβιβάσει σε άλλον. Είχαμε λοιπόν και τέτοιους επαναστάτες.

Όταν κηρύξαμε απεργία έπρεπε το Σωματείο να στείλει εγκαίρως και το προσωπικό ασφαλείας βάσει του νόμου για να μην έχουμε μπελάδες από μερικούς ότι βάζεις τους ίδιους. Είχαμε ορίσει από την αρχή του χρόνου ποιες βάρδιες είναι προσωπικό ασφαλείας και έτσι γύριζαν ρουλεμάν καμιά φορά τύχαινε να πέσουν στους ίδιους, γιατί τα διαγράμματα κάθε 3 μήνες άρχιζαν απ' την αρχή τότε είχες να αντιμετωπίσεις τους δεκαρολόγους.

Ευτυχώς λίγοι ότι ο τάδε πριν από 6 μήνες ήταν πάλι προσωπικό ασφαλείας και το σωματείο πρώτα θα κοίταζε τα διαγράμματα και μετά θα κήρυσσε απεργία. Κάποια φορά κατεβαίνοντας από το γραφείο ενώ είχαμε απεργία είχε δηλώσει παρών ένα δηλαδή απεργοσπάστης χωρίς να κινείται τρένο, επειδή είχα μεσολαβήσει να πιάσει το παιδί του δουλειά, τον πλησίασα και τον ρώτησα συνάδελφε γιατί δεν είσαι με τους άλλους που απεργούν και μου είπε θρασύτατα ότι έχει παράπονο από το σωματείο.

Του απαντάω ότι τα παράπονα τα κάνουμε στις συνελεύσεις, καταψηφίζουμε τη διοίκηση, τώρα πρέπει να δικαιολογήσεις την πράξη σου αυτή όχι σε μένα αλλά τους συναδέλφους σου που αγωνίζονται για κάτι αν το κερδίσουν, δεν νομίζω ότι δεν θα το δεχτείς. Γιατί έχεις πρόβλημα με το σωματείο δεν πήρα ακόμα απάντηση.



Παρατήρησα όμως ότι σε κάθε απεργία το κόλπο αυτό το έκαναν 2-3 ακόμα, έδιναν παρόν στον εργοδηγό ασφαλείας και την άραζαν χωρίς αντικείμενο εργασίας. Μόλις το πληροφορήθηκα έδωσα εντολή στον εργοδηγό ότι σε περίπτωση απεργίας όποιος σου δίνει παρών θα ζητά από τον Σταθμάρχη να βγάζει τρένο να περνάει από τους συναδέλφους του να τον φτύνουν και να φορτώσει επιβάτες για να μάθει ότι αυτές δεν είναι συμπεριφορές.

Από τότε που ανακοινώθηκε αυτό γιατί είχα ενημερώσει και τον διευθυντή να βγάζουν τρένο είτε είναι 1 είτε 2 είτε 3 γιατί ορισμένοι δεν μπορούν να λειτουργούν εις βάρος των υπολοίπων.

Γι' αυτό γράφω πιο πάνω ότι ο συνδικαλισμός είναι ένα μεγάλο σχολείο. Μαθαίνεις τον άνθρωπο. Εκεί



γνωρίζεις σπουδαίους ανθρώπους, Κάνεις καλούς φίλους, πολλούς εχθρούς κατεργαράκους ανθρώπους που έχουν μεγάλη ιδέα για τον εαυτό τους αλλά ακόμα και ηλίθιους.

Γνωρίζεις τις ανθρώπινες αδυναμίες αλλά και πολλούς αγάριστους και ενώ σε κάποια δύσκολη φάση της ζωής τους, τους έχεις βοηθήσει ήταν οι πιο επικριτικοί μαζί σου. Έχω γράψει πιο πάνω ότι δεν χρειάζονται ονόματα, απλά παραθέτω περιστατικά μερικά γιατί αν τα έγγραφα όλα θα έπρεπε να μου χάριζε ο θεός αρκετά χρόνια για να τα ολοκληρώσω. Αλλά μερικά αξίζει να αναφερθούν.

Είχαμε σε κάποια φάση αρκετά περιστατικά με συγκρούσεις συρμών. Μπορεί να έφταιγε το ότι είχαν πιάσει αρκετοί νέοι δουλειά και τα πράγματα είχαν αγριέψει γιατί είχαν πάρει και μεγάλη δημοσιότητα.

Ένα πρωινό πηγαίνοντας στην Αττική μαθαίνω ότι ένας συνάδελφος νεαρός τότε, είχε πέσει απάνω σε σταματημένο συρμό και το είχαν αποκρύψει και τα τρένα συνέχιζαν να δουλεύουν χωρίς κανέναν έλεγχο. Εάν είχαν υποστεί καμία ζημιά που να ήταν επικίνδυνη για την ασφάλεια των επιβατών, η απόκρυψη ατυχήματος μόνη της από τον κανονισμό περνούσε στην ασφάλεια σιδηροδρόμου και ήσουν βη κλάση χωρίς την σύγκρουση τους.

Πλακώνω στα καντήλια για την επιπολαιότητά τους και τρέχω να μαζέψω τα αμάξευτα. Παίρνω τον εργοδηγό συντήρησης, του ζητάω να αποσύρει τα τρένα για έλεγχο και να γράψει ότι του το ζήτησε η Αττική.

Πιάνω τον εργοδηγό Αττικής ότι αυτός ζήτησε αλ-

λαγή λόγω του συμβάντος και ότι έλαβε γνώση. Έβαλα αρκετούς συναδέλφους σε μπελάδες, γιατί ο οδηγός ήταν νέος και σίγουρα θα τον απολύανε.

Τίποτα όμως δεν έμενε μυστικό γιατί είχαμε και αυτούς που κελαιΐδούσαν όταν κλήθηκε σε απολογία. Γράψαμε κάποιες παπαριές για να δικαιολογήσουμε τα αδικαιολόγητα. Στο Πειθαρχικό ήμουν εκπρόσωπός του. Τον έπιασα όπως πάντα και του είπα η θέση του είναι πολύ δύσκολη, γιατί εκτός από τη σύγκρουση είχε και απόκρυψη του γεγονότος.

Εγώ αυτό που θα προσπαθήσω είναι να μην χάσεις τη δουλειά σου, αλλά με πολύ δυσκολία έπιασε αυτός τον πατέρα του και ποιος ξέρει τι παπαριές του είπε και με πήρε τηλέφωνο και όταν του εξήγησα του είπα μάλιστα ότι εγώ δεν θα επιμένω να μείνει ηλεκτροδηγός, αλλά στην εταιρία και αργότερα βλέπουμε γιατί από ό,τι μου είπε ο γενικός το υπουργείο έχει ζητήσει απόλυση και αυτό θα στηρίξει ο εκπρόσωπος του υπουργείου.

Έγινε το πειθαρχικό και δόθηκε μάχη για να τους πείσω να μεταφερθεί στην Εκμετάλλευση και όπως του είχα προβλέψει μετά από αρκετό 1-1 ½ χρόνο επανήλθε στους ηλεκτροδηγούς, αυτό λοιπόν το γαϊδούρι δεν μου είπε ποτέ ένα ευχαριστώ και όχι μόνο αυτό αλλά ήταν πάντα εναντίον μου λόγω ιδεολογικών διαφορών, γιατί ήταν πιο αριστερός από εμένα απ'ότι έλεγε.

Τέτοιους νέο αριστερούς είχα φάει πολλούς στη μάπα. Γιατί εγώ είχα την τύχη να γνωρίσω πολύ σπουδαίους αριστερούς και σε χρόνια που τα σκίαζε η φοβέρα και τα πλάκωνε η σκλαβιά και το πρώτο πράγμα που διέκρινες σε αυτούς τους χιλιοσταλαιπωρημένους ανθρώπους ήταν το ήθος.

Άλλο ένα τέτοιο περιστατικό που είχα αντιμετωπίσει από έναν άλλο χαζοχαρούμενο που είχε προσληφθεί για ηλεκτροδηγός τον είχε προτείνει ο υπουργός του ΠΑΣΟΚ, αλλά ήταν τόσο φελλός που έδωσε δύο φορές εξέταση και απέτυχε και εάν αποτύχαινε και στην τρίτη θα τον διώχνανε.

Τον είχα πάρει μια μέρα στην καμπίνα για μαθητεία και μου είπε ότι τον κόβουν για πολιτικούς λόγους και του απαντάω ότι είσαι με τα καλά σου, που βρισκόμαστε στην εποχή του '60 που εσύ ήσουν αγέννητος.

Κοίτα να διαβάσεις, γιατί έχεις κάνει τρεις φορές μαθητεία και τώρα το τρένο θα πρέπει να το ξέρεις απ' έξω, γιατί αν σε κόψουν ξανά θα πας σπίτι σου και άστα τα αντιστασιακά. Εγώ πάντως θα είμαι μέσα στην Επιτροπή και θα παρακολουθήσω και εάν εσύ απαντήσεις σου εγγυώμαι ότι δεν πρόκειται να σε κόψει κανείς.

Ήρθε η μέρα των εξετάσεων, ζήτησα από τον διευθυντή να μου επιτρέψει να παρακολουθήσω κι έτσι έγινε. Ήρθε και η σειρά του συντρόφου, δεν τον ρώτησαν τι έγινε στην 5η Ολομέλεια που θα τους απαντούσε σίγουρα, αλλά τα κυκλώματα του τρένου, ηλεκτρικά αέρος κ.λπ. όπως και στους άλλους δεν απάντησε σχεδόν σε τίποτα.

Άρες μάρες κουκουνάρες. Μετά από 3 μαθητείες μόλις έφυγε ήλθε και ένα άλλο αστροπελέκι που διαβάζανε μαζί φαίνεται γιατί και αυτός μία από τα ίδια. Τους έκοψαν και τους δύο. Ζήτησα από τον διευθυντή να τον περάσει για να μην απολυθεί και αυτόν και το άλλο αστροπελέκι και να τους κρατήσει τεχνίτες για να μην τους βγάλει στην Κίνηση εάν είχαν δίπλωμα δεν θα απολυόντουσαν.

Μου το απέκλεισε, γιατί όταν έχει δίπλωμα θα τον πιέσουν να βγει στην Κίνηση. Εγώ του λέω ότι σου δίνω τον λόγο μου ότι όσο είμαι Πρόεδρος δεν θα στο ζητήσω ποτέ.

Ανένδοτος, πιάνω τον εκπρόσωπο του Υπουργείου Συγκοινωνιών και του εξηγώ ότι αν δεν περάσουν θα απολυθούν, ενώ για να ονομαστούν ηλεκτροδηγοί θα το αποφασίσει ο κύριος διευθυντής. Ας μην τους ονομάσει ποτέ, ας μείνουν τεχνίτες.

Μετά από πολύωρη συζήτηση μαζί του μου λέει ο άνθρωπος, εάν πείσεις τον διευθυντή σου εγώ θα συμφωνήσω. Έφαγα αρκετή ώρα να πείσω τον κ. Σκουλαριώτη να δεχτεί την πρότασή μου.

Με βαριά καρδιά και μάλιστα μου είπε ότι τον έχεις χρεωθεί, τους ευχαρίστησα και βγήκα έξω από την αίθουσα. Απ' έξω ήταν και τα δύο ξεφτέρια. Μου λέει ο σύντροφος ότι πρόεδρε σ' ευχαριστώ. Άκουσα τη μάχη που έδωσες.

Σου είχα πει στην καμπίνα, ότι αντί να λες παπαριές για φακέλους άνοιξε κανέναν φάκελο και διάβασε για τα τρένα και άσε τις δικαιολογίες, γιατί σήμερα απ' ότι είδα μόνο το «Ριζοσπάστη» διάβασες.

Αυτός ο λεβέντης ήταν ο πιο πολέμιος απέναντι μου και μου έσουρνε χωρίς ντροπή ό,τι του κατέβαζε η κεφαλα του η κλούβια. Χωρίς να με ντρέπεται, γιατί αν παίρνει ένα μεροκάματο το οφείλει σε μένα και όχι στον υπουργό που τον διόρισε.

Ίσως είμαι λίγο φορτισμένος αλλά εγώ δύο άνθρωποι μου έδωσαν ένα μεροκάματο σε κάποια δύσκολη φάση της ζωής μου και δεν τους ξέχασα ποτέ. Γι' αυτό είμαι τόσο σκληρός με μερικά γαϊδούρια σαν

αυτόν και η πλάκα είναι ότι λέγανε ότι ήταν αριστεροί.

Άλλο ένα τέτοιο γαϊδούρι είχα και ζητώ συγνώμη από τα συμπαθή τετράποδα, αλλά δεν βρίσκω άλλη λέξη για έναν πιο αριστερό από εμένα, γιατί εγώ είχα την τύχη όπως γράφω και πιο πάνω να γνωρίσω πραγματικούς αριστερούς και δεν μπορούσα να βάλω τον εαυτό μου στα μεγέθη αυτών των υπέροχων ανθρώπων.

Θα ήταν ιεροσυλία, γιατί ήταν άνθρωποι που είχαν υποφέρει στη ζωή τους για τις ιδέες τους και παρμένειαν υπέροχοι άνθρωποι, γι' αυτό εμείς λέγαμε ότι είμαστε απλώς δημοκρατικοί. Έναν σύντροφο λοιπόν έσωσα από σίγουρη απόλυση, γιατί πρώτον ήταν δόκιμος, δεύτερον προσπάθησε να παραπλανήσει τους πάντες λες και όλοι οι υπόλοιποι βυζαίνανε το δάχτυλο και δεν θα καταλαβαίναμε τι είχε συμβεί.

Αυτό λοιπόν το λουλούδι, ο οποίος είχε προσληφθεί κατά παράβαση του κανονισμού, γιατί ήταν πέραν των 35 χρόνων που όριζε ο κανονισμός αλλά τα σωματεία είχαν ευαισθησία στο να ζητήσουν ν' απολυθεί ένας συνάνθρωπός τους γιατί ήταν 1-2 χρόνια μεγαλύτερος και γι' αυτό αν καμία φορά συνέβαινε κάτι τέτοιο κάνανε το κορόιδο.

Θα μου πεις κάποιος κακός αλλά δεν ήταν εύκολο για κανέναν μας να ζητήσουμε ν' απολυθεί κάποιος λόγω ηλικίας. Αυτός λοιπόν ο λεβέντης, ενώ ήταν δόκιμος, δηλαδή υπό δοκιμασία ανέβαινε μ' έναν συρμό προς Ειρήνη.

Μόλις πέρασε τις αλλαγές το πρώτο βαγόνι πήγε κανονικά στην πορεία του, τα επόμενα γύρισαν οι αλλαγές και τον έστειλαν σε άλλη τροχιά με αποτέλεσμα να εκτροχιαστεί. Όταν έφτασα στο σημείο τον φώναξα

και τον ρώτησα, πώς πέρασες το σήμα εισόδου του σταθμού και μου απαντά κανονικά πράσινο είχε, μάλιστα μαζί μ' έναν άλλο συνάδελφο που μου το επιβεβαίωσε. Δεν με έπεισαν, περίμενα όμως να επαναφέρουν το συρμό στις ράγες για να δούμε τι φταίει.

Ο καιρός ήταν βροχερός και το αναφέρω γιατί από εκεί έλυσα το μυστήριο. Όταν τελείωσαν όλοι και το τρένο μετακινήθηκε, άκουσα πως χτυπούσαν τα επίσωτρα, δείγμα ότι το τρένο κάπου είχε φρενάρι βίαια. Δεν ήθελα ν' ακούσω τίποτ' άλλο για να βγάλω το συμπέρασμα ότι το σήμα ήταν κόκκινο και φρενάρισε το τρένο βίαια και λόγω της βροχής έγινε ολίσθηση απάνω στις ράγες, γι' αυτό χτυπούσαν τα επίσωτρα.

Τους φωνάζω λοιπόν και τους δύο λεβέντες μέσα σ' ένα βαγόνι και τους λέω: «Καλά μήπως έχετε περάσει τον κόσμο κι εμένα μαζί για μαλάκες; Σε ρώτησα από την αρχή, μήπως σ' έπιασε το σήμα εισόδου και μου λες ψέματα ότι ήταν πράσινο. Εγώ εάν δεν ξέρω την αλήθεια πως θα σε υπερασπιστώ. Άσε λοιπόν τα παραμύθια, γιατί εγώ ξέρω ότι το σήμα το πέρασες κλειστό κι έχεις φάει τα επίσωτρα από το βίαιο φρενάρισμα. Πες μου λοιπόν την αλήθεια». Ναι μου λέει, έτσι έγινε όπως μου το λες, την ώρα που περνούσα το σήμα έπεσε. Και τι σου λέει ο κανονισμός που πρόσφατα διδάχτηκες; Ότι όταν για οποιονδήποτε λόγο σε πιάσει σήμα σταθμού, πας μέχρι τις πρώτες αλλαγές κι έρχεσαι σε συνεννόηση με το σταθμάρχη για να τις περάσει, γιατί αυτός μπορεί να έχει δώσει άλλη εντολή στο μηχάνημα και σου γυρίζουν οι αλλαγές. Έκανες τίποτα από αυτά; Μου απαντά όχι.

Τα πράγματα ήταν πολύ δύσκολα, γιατί πήγαινε γι' απόλυση. Δεν μπορώ να περιγράψω πόσους συνα-



δέλφους παρακάλεσα και σε πόσους υποχρεώθηκα, για να τον γλυτώσω και κατάφερα να οδηγηθεί στο Πειθαρχικό για παράπτωμα με την κατηγορία, ότι δεν είχε γράψει τα νούμερα στο Φύλλο Πορείας από τον μετρητή κλειστού σήματος και έφαγε 2/4 και όταν κλήθηκε στο Πειθαρχικό για την εκτροχίαση επικαλέστηκα τον κανονισμό, ότι δεν μπορεί η επιχείρηση να ξαναπεράσει τον εργαζόμενο δεύτερη φορά Πειθαρχικό για το ίδιο παράπτωμα, άποψη που την δέχτηκε ο εκπρόσωπος του υπουργείου κι απαλλάχτηκε από το κατηγορητήριο και την γλύτωσε.

Αυτός λοιπόν ο λεβέντης ήταν φανατικός πολέμιός μου, γιατί ήταν έλεγε, πιο αριστερός από εμένα. Μέχρις εκεί φτάνει η γαϊδουριά του ανθρώπου.

Αυτά και άλλα πολλά μαθαίνεις σ' αυτό το μεγάλο πανεπιστήμιο της ζωής, τον συνδικαλισμό, όταν τον ζήσεις από μέσα και με αγάπη για αυτό που κάνεις παρά τις πικρίες που πολλές φορές νιώσαμε όλοι όσοι ασχοληθήκαμε με τα κοινά. Είχα το προνόμιο να υπερασπιστώ δεκάδες συναδέλφους στα πειθαρχικά συμβούλια κι επειδή γνώριζα πολύ καλά τη δουλειά μου και είχα μια αρκετά μεγάλη εμπειρία από όλους τους χώρους δουλειάς στον σιδηρόδρομο, πάντα τα κατάφερνα να εξασφαλίζω τις μικρότερες ποινές σε πολύ σοβαρά πειθαρχικά.

Ελάχιστες φορές άκουσα ένα ευχαριστώ. Άλλωστε είχαν δίκιο οι αρχαίοι ημών πρόγονοι που έλεγαν «ουδείς αχαριστότερος από τον ευεργετηθέντα». Άλλο ένα πολύ ζόρικο πειθαρχικό που είχα αντιμετωπίσει ήταν όταν ήμουν αντιπρόεδρος του σωματίου με πρόεδρο τον Μάριο. Ένας νεαρός συνάδελφος είχε κάνει μια πολύ γερή σύγκρουση με αρκετούς τραυματίες και μερικοί σοβαρά.

Τα μέσα ενημέρωσης είχαν δώσει μεγάλη δημοσιότητα. Ο οδηγός είχε τεθεί εκτός υπηρεσίας κι ήταν αμφίβολο εάν θα ξαναπιάσει δουλειά. Έφτασε η μέρα του Πειθαρχικού. Εκπρόσωποι είχαν οριστεί ο Μάριος τακτικός και εγώ αναπληρωματικός. Πριν από το Πειθαρχικό πάντα κάναμε διάφορες συναντήσεις για να δούμε το πνεύμα που επικρατούσε.

Παντού βρίσκαμε τοίχο και τον Γενικό που συναντήσαμε, μας είπε ότι δεν μπορεί να κάνει τίποτα γιατί έχει εντολή από το υπουργείο να εξαντλήσει τον κανονισμό, δηλαδή οριστική απόλυση πριν έρθει η σειρά μας. Ο Μάριος έκανε μια προσπάθεια να μιλήσει με τον Υπουργό Μεταφορών που είχε καλές σχέσεις.



Μόλις συνδέθηκε μαζί του και του ζήτησε να κάνει κάτι να τιμωρηθεί ο υπάλληλος αλλά να μην απολυθεί, ο υπουργός του το απέκλεισε και του είπε ότι το θέμα έχει πάρει μεγάλη δημοσιότητα και δεν μπορεί να κάνει τίποτα. Ο Μάριος ταράχτηκε τόσο που μου λέει: Δημήτρη πήγαινε εσύ πρώτον γιατί έχω πολύ ταραχτεί και δεύτερον υπάρχει ένας βαθμός συγγένειας και δεν θέλω να σκάσει στα χέρια μου η χειροβομβίδα, κάνε ό,τι μπορείς.

Ένα Πειθαρχικό που κράτησε πάνω από 4 ώρες. Η πρώτη ώρα για μένα ήταν ζορική. κανείς δεν ήθελε ν' ακούσει τίποτ' άλλο από απόλυση, όσο περνούσε η ώρα κι εγώ με διάφορα επιχειρήματα που έβαζα στο τραπέζι, τόσο μαλάκωνε το πράγμα. Άρχισαν κι αυτοί ένας ένας να βάζουν μερικά ερωτηματικά, αν πράγματι έφταιγε μόνο αυτός ή έπαιξαν ρόλο και μερικά τεχνητά θέματα που επέμενα εγώ.

Στο τέλος δέχτηκαν να αποσπαστεί στην Εκμετάλλευση στα εισιτήρια και να μείνει δυο μήνες εκτός υπηρεσίας. Όταν τελειώσαμε και βγήκα έξω και τους είπα τα αποτελέσματα ο Μάριος με αγκάλιασε, γιατί δεν πίστευε ότι θα γλύτωνε την απόλυση. Ο συνάδελφος κι αυτός μετά από κανά χρόνο επανήλθε κι από αυτόν ένα απλό ευχαριστώ δεν άκουσα ποτέ. Τα συμπεράσματα δικά σας.

Άλλο ένα πρόβλημα που είχαμε ήταν κατά τη διάρκεια των ποδοσφαιρικών αγώνων, πότε στο Καραϊσκάκη ή στη Λεωφόρο άρχισαν τα επεισόδια, όχι στα γήπεδα αλλά μέσα στις εγκαταστάσεις κατά μήκος της Γραμμής ακόμα και μέχρι το Ολυμπιακό Στάδιο, πετροβολητό και διάλυση των συρμών ακόμα και 3 ώρες πριν την έναρξη των αγώνων.

Έκανα μία πρόταση στο συμβούλιο και πέρασε, να σταματάνε τα τρένα 2 ώρες πριν αρχίσουν οι αγώνες και 2 ώρες μετά, κηρύσσοντας απεργία για προστασία του κοινού και των συρμών. Την πρώτη φορά είχε μεγάλη επιτυχία, γιατί τα επεισόδια είχαν αρχίσει κι αφού τους πήγαμε στην Ειρήνη μετά αποσύραμε τα τρένα κι έμειναν όλοι στο γήπεδο.

Την άλλη μέρα το θέμα το είχαν όλες οι εφημερίδες και δόθηκε μεγάλη δημοσιότητα. Ακόμα και ο δημοσιογράφος ο Μαρίνος που πέταγε σπυράκια στο άκουσμα συνδικαλισμός και συνδικαλιστές, έγραφε πάλι εγκωμιαστικά σχόλια για την πράξη μας αυτή. Με κυνηγούσαν οι δημοσιογράφοι για μερικές δηλώσεις κ.λπ.

Εγώ πάντα δήλωνα, ότι κάθε φορά που θα γίνεται το παραμικρό από τους χούλιγκαν θ' αποσύρουμε τα τρένα για προστασία των οχημάτων και του επιβατικού κοινού. Είχαμε ένα ντέρμπυ μεταξύ Ολυμπιακού – ΠΑΟ στο Ολυμπιακό Στάδιο και είχαμε κηρύξει στάση από τις 4 έως τις 10 το βράδυ, τρεις ώρες πριν και τρεις ώρες μετά.

Μας κάλεσε ο Αττικάρχης στην ΓΑΔΑ στο Αρχηγείο και μας είπε τι ζητάμε για την προστασία μας για να αναστείλουμε τη στάση και του λέω ότι θέλουμε αστυνομικό στην καμπίνα, θέλουμε ΜΑΤ στους σταθμούς Φαλήρου, Ομόνοια και Βικτώρια. Επίσης αστυνομικό στις γέφυρες, για να μην μας πετούν αντικείμενα και μοτοσικλετιστές κατά μήκος της γραμμής. Μας απάντησε, τα έχετε όλα αυτά που μου ζητάτε. Θα τα εφαρμόσω. Πηγαίνετε, αναστείλατε τη στάση και εάν συμβεί το παραμικρό τ' αποσύρετε.

Εγώ ως πρόεδρος του απάντησα, ότι θ' αναστείλω εάν όλ' αυτά τηρηθούν. Φύγαμε προς Πειραιά να κά-

νουμε συμβούλιο, ν' αναστείλουμε. Ο αντιπρόεδρος ο οποίος ήταν πιο αριστερός από εμένα είχε εξαφανιστεί, όταν τον έπαιρνε ο γραμματέας που ήταν στο ίδιο ψηφοδέλτιο. Του έλεγε πες όχι στην αναστολή.

Όλοι οι άλλοι σύμβουλοι έλεγαν, ότι δεν θέλουν να τους περάσει για μαλάκες ο σύντροφος και ζητούσαν από τον γραμματέα να του πει ότι, απόφαση δεν θα πάρουν, αν δεν έρθει στο συμβούλιο ο αντιπρόεδρος να συμφωνήσει ή να διαφωνήσει, αλλά θα είναι παρόν γιατί τα παιχνίδια του τα ξέρουν.

Η ώρα περνούσε και καμία απόφαση δεν φαινόταν στον ορίζοντα. Τους λέω «Το συμβούλιο τελείωσε». Λέω του γραμματέα: Γράψε στα πρακτικά ότι η απεργία αναστέλλεται ευθύνη του Προέδρου. Βάλε γενική συνέλευση την Πέμπτη και θ' απολογηθώ στο Σώμα κι αν δεν εγκρίνει, εγώ θα παραιτηθώ.

Αλλά το σωματείο δεν θ' αφήσω να το κάνετε ξεφτίλα, έναντι της πολιτείας που εγκρίθηκε ότι τους ζητήσαμε να το εφαρμόσει ο Αττικάρχης. Έγινε το ντέρμπι και δεν άνοιξε μύτη. Ήταν το πιο ήσυχο ντέρμπι που είχαμε ζήσει, με τρομερή αστυνόμευση, όταν πέρασε και τελευταίο τρένο με φιλάθλους από την Αττική και δεν έγινε απολύτως τίποτα.

Στο παγκάκι στην Αττική καθόμαστε με τον σύντροφο γραμματέα, του λέω: να σας πάω τώρα σε συνέλευση και να σας πηδήξω για την συμπεριφορά σας και την ανευθυνότητα που σας διέπει. Απλώς για κομματικά τερτίπια, αδιαφορώντας για το αν ξεφτιλίσατε το σωματείο, το οποίο λέτε ότι προστατεύετε.

Μου απαντά : έχεις δίκιο πρόεδρε, σε παρακαλώ, μην κάνεις συνέλευση. Εγώ δεν ήθελα να πάρω καμία ρεβάνς, αλλά να τους κάνω πιο προσεκτικούς, γιατί

εκπροσωπούμε εργαζομένους και δεν πρέπει να παίζουμε. Γι' αυτό ανέστειλα την συνέλευση, αλλά όλοι τους πήραν ένα καλό μάθημα. Γιατί εμένα πάντα δεν με φόβιζαν τα ρίσκα στη ζωή μου και σ' αυτή την περίπτωση αν γινόταν καμία στραβή θα έβγαιναν όλοι για την κεφαλή μου.

Επί πινακί τώρα που λειτουργήσαν όλα τέλεια δεν είχαν το θάρρος να μου πουν, έχεις δίκιο βρε πρόεδρε. Αυτά τα προβλήματα αντιμετωπίζουμε όλοι όσοι ηγούνται του συνδικαλιστικού κινήματος, γιατί με τις επιτυχίες είμαστε όλοι μαζί, με την αποτυχία είσαι μόνος μ' ένα πόνο στο στομάχι και μονολογείς κι εσύ βρούτε για πολλούς από τους συνεργάτες σου.

Άλλο ένα περιστατικό που έπαιξε σημαντικό ρόλο στην εκτόνωση της κατάστασης που είχαμε φτάσει μετά από αλλεπάλληλες στάσεις και απεργίες, γιατί είχαμε ασφαλιστικό και μεγάλες συγκρούσεις με την κυβέρνηση Μητσοτάκη, η οποία με την ψήφιση του ασφαλιστικού είχε μεγάλη κόντρα με τα ΜΜΜ, κλείσιμο του ΕΑΣ και τα ξεβρακόματα, αλλά και στους ΗΛΠΑΠ είχε προχωρήσει σε απολύσεις, γιατί το προσωπικό ασφαλείας δεν κινούσε τα τρόλεϊ, ένα μικρό αριθμό όπως πρόβλεπε ο νόμος, αλλά εμείς πάντα επιμέναμε ότι το προσωπικό ασφαλείας είναι για φύλαξη των εγκαταστάσεων.

Εμείς είχαμε κηρύξει 48ωρη απεργία. Σαν εργατικός εκπρόσωπος και πρόεδρος των Ηλεκτροδηγών που ήμουν, με πήρε τηλέφωνο ο Γεν. Διευθυντής, ο κ. Κωστούλας και με ενημέρωσε, ότι δε θέλω πρόεδρε να το χαρακτηρίσεις ότι στο λέω για να σας φοβίσω, αλλά να σε ενημερώσω κι εσείς κρίνετε τις αποφάσεις που νο-

μίζετε, απλώς όπως και να είναι πιστεύω ότι θα γνωρίζετε τις δικές μου κινήσεις, γιατί όπως έχουμε πει οι καλοί λογαριασμοί κάνουν και τους καλούς φίλους.

Έχω εντολή από τον Υπουργό, τον κ. Γκελεστάθη ότι τα τρένα που ορίζει ο νόμος θα κυκλοφορήσουν με το προσωπικό ασφαλείας και όποιος αρνηθεί, άρνηση υπηρεσίας και απόλυση. Του απαντώ, ότι σ' ευχαριστώ για την ενημέρωση, εγώ θα το μεταφέρω στα σωματεία και θ' αποφασίσουμε. Επίσης μου λέει, ότι αν τις μετατρέψετε σε 4 τετράωρες, μπορώ να το χειριστώ χωρίς επιπτώσεις για όλους μας.

Μόλις έκλεισε πήρα τον πρόεδρο του μεγάλου σωματείου, το συζητήσαμε κι αποφασίσαμε να καλέσουμε σε σύσκεψη και τα 2 σωματεία, για να το συζητήσουμε και ν' αποφασίσουμε από κοινού.

Όταν μαζευτήκαμε πήρα το λόγο εγώ κι ενώ εξήγησα τα γεγονότα, ζήτησα να μετατρέψουμε την 48<sup>η</sup> σε 4 τετράωρες. Αφού επιχειρηματολόγησαν όλοι, η πρότασή μου απερρίφθη, μετ' επαίνων που λέμε, 11 από τους 20 είπαν ναι στην 48 και μόνο 9 συστάσεις είχαν ψηφίσει και 2 από τους συμβούλους του σωματείου μου υπέρ της 48<sup>ης</sup>.

Εγώ διέκρινα όμως, ότι το μεγάλο σωματείο λόγω του ότι είχε ένα μεγάλο κομμάτι το οποίο θα έβγαινε κομματικά το πρωί και θα έκανε ηρωικό γιουρούσι στη γραμμή με αποτέλεσμα να κάνουν διακοπή της συγκοινωνίας. Όταν διαλύσαμε τη σύσκεψη και βγήκαμε έξω, συζητώντας με τους δικούς μου, τους λέω ότι είστε τόσο βλάκες, δώσατε το δικαίωμα σε ορισμένους να κάνουν τους ήρωες. Πηγαίνετε τώρα να βγάλετε τα τρένα το πρωί όσοι είστε προσωπικό ασφαλείας.

Απ' έξω ήταν ο Γ. Βούλγαρης και ο Αντρέας Αντωνάκοπουλος και μου είπαν για το λάθος χειρισμό που κάνουν τα Σωματεία με την απόφασή τους. Η κατάσταση είναι επικίνδυνη και θα οδηγηθείτε σε περιπέτειες.

Πηγαίνοντας για Αττική με παρότρυναν να μιλήσω με τον Γενικό στο τηλέφωνο, να δούμε και ποιες είναι και πραγματικά οι προθέσεις της εταιρίας. Πήγα απέναντι στον εργοδηγό στο τηλέφωνο και του τηλεφώνησα.

Αφού συζητήσαμε, του είπα ότι δεν πρέπει πάση θυσία να μπλέξεις τ' όνομά σου με απολύσεις προσωπικού. Αυτό δεν έγινε ούτε με τον ιδιώτη. Βρες έναν τρόπο να το ξεπεράσεις και μου απαντά: τι τρόπο βρε Δημήτρη; Θέλετε να με πει μαλάκα ο Γκελεστάθης; Και ότι δεν ξέρω να κάνω την δουλειά μου; Του λέω: όχι εμείς δε θέλουμε να σε θίξουμε, αλλά αν θέλεις θα σου προτείνω εγώ τι μπορείς να του πεις, για να σου πει και μπράβο. Πες του, ότι αν δεν κυκλοφορήσουν τα τρένα δεν θα έχουμε μεγάλες συγκεντρώσεις, γι' αυτό εγώ σας προτείνω, να μην τα βγάλουμε και θ' αποφύγουμε και επεισόδια μεταξύ του προσωπικού. Μου απαντά: κλείνω και θα σε πάρω στην Αττική.

Περίμενα κανένα μισάωρο, είδα που δεν πήρε και πήγα ν' ανοιξώ την καγκελόπορτα για να βγάλω το αμάξι μου να φύγω, γιατί και η ώρα ήταν μετά τις 12 το βράδυ. Πριν φτάσω στην πόρτα με φωνάζει ο εργοδηγός ότι με ζητούν στο τηλέφωνο. Όταν πήγα, ήταν ο γενικός. Μου είπε, ότι ο Υπουργός συμφωνεί με τις απόψεις μου, αλλά πως θα γίνει, οι υπηρεσίες έχουν κυκλοφορήσει. Πώς; Μπορώ εγώ να κάνω ανάκληση του απαντώ. Εγώ δε θέλω αυτή τη στιγμή ούτε νικητές



ούτε ηττημένους, αλλά να εκτονώσω μία κατάσταση. Πάρε τον υπεύθυνο υπομηχανικό της Εκμετάλλευσης και τον σταθμάρχη Ομοιοίας. Εγώ θα ενημερώσω από την πλευρά μου τον εργοδηγό Αττικής και πες τους, ότι δε θα κυκλοφορήσει κανένας συρμός μέχρι να έρθεις εσύ και έλα εσύ στις 10.

Μείναμε σύμφωνοι, το πρωί δεν κυκλοφόρησε τίποτα. Όταν πήγα στον Πειραιά, βρήκα το μεγάλο σωματείο και καμιά 30αρια στο εργοστάσιο. Αυτό που είχα προβλέψει και τους χάλασα την σούπα που λέμε, όταν με ρώτησαν τι έγινε και δεν έχει φύγει το υπηρεσιακό τρένο, τους είπα καλαμπουρίζοντας: «Πάμε για πατσά, τα έχω βάλει στον αυτόματο, αφήστε τους ηρωισμούς για καμιά άλλη φορά».

Γιατί εκτός από συνάδελφοι είμαστε και ορισμένοι φίλοι, αλλά δεν μας άφηναν και τα κομματικά μας καθήκοντα. Γιατί την εποχή εκείνη ήταν έντονη η πολιτική αντιπαράθεση στα σωματεία. Είχαν κατορθώσει

τα κόμματα να διαβρώσουν τον συνδικαλισμό, που τ' αποτελέσματα τα είδαμε μετά από δεκαετίες με πολύ δυσάρεστες συνέπειες για τους εργαζόμενους και τους συνταξιούχους.

Άλλο ένα περιστατικό που πήρα πρωτοβουλία να το λύσουμε. Είχε πάρει έγκριση ο Μπούσμπουρας για 110 προσλήψεις. Πάντα όταν γινόντουσαν προσλήψεις, φρόντιζαν τα σωματεία να προτείνουν και μερικά παιδιά συναδέλφων, γιατί πρώτον είχε αποδειχτεί κι από την εποχή των ΕΗΣ, ότι τα παιδιά αυτά στην πλειοψηφία τους γινόντουσαν εξαιρετικοί υπάλληλοι.

Θες γιατί σεβόντουσαν τον πατέρα τους; Θες γιατί είχαν μεγαλώσει σ' αυτό το περιβάλλον; Φρόντιζαν να κάνουν πολύ καλά τη δουλειά τους. Έτσι λοιπόν κι εμείς κάθε φορά που γινόντουσαν προσλήψεις, απαιτούσαμε να μην είναι προνόμιο των πολιτικών ή του εκάστοτε γενικού διευθυντή. Έτσι λοιπόν και το '88 αν θυμάμαι την ημερομηνία, φροντίσαμε να συμπεριλάβει κι έναν αριθμό παιδιών του προσωπικού.

Όταν τέλειωσαν οι προσλήψεις, το μεγάλο σωματείο κήρυξε στάσεις εργασίας για τις διαδικασίες, λες και το υπόλοιπο προσωπικό είχε πιάσει δουλειά μέσα από διαδικασίες αμερόληπτες. Όλοι ήταν με διάφορες γνωριμίες. Η πρόταση πολιτικών. Κανείς δεν ήταν γραμμένος στο Λίμπρο-Ντ' Όρο (βιβλίο που γράφονταν οι Κερκυραίοι ευγενείς).

Έτσι λοιπόν έγιναν και αυτές οι προσλήψεις και δεν έφτανε ότι πήραν απόφαση για στάσεις, αλλά έβγαλαν και πύρινες ανακοινώσεις, που αργότερα τις παρουσίασε και στα δικαστήρια από την πλευρά της η εται-



ρία, όταν άλλαξε κυβέρνηση και ήρθε ο Μητσοτάκης κι έκανε εκατοντάδες απολύσεις σε όλες τις ΔΕΚΟ.

Οι μόνοι που δεν απολύθηκαν ήταν οι ηλεκτροδηγοί, γιατί είχα φροντίσει εγκαίρως για την μονιμοποίησή τους. κατά τη διάρκεια της πρόσληψής τους είχαν αναγγείλει στάσεις.

Εάν λοιπόν έβγαιναν σ' αγώνα έπρεπε και εμείς να ακολουθήσουμε, γιατί τη στάση θα έκαναν χωρίς τους ηλεκτροδηγούς, αλλά ανήγγειλαν τις στάσεις χωρίς να μ' ενημερώσουν και πιο πολύ είχε να κάνει με παιχνίδια παρατάξεων και όχι ουσίας, γιατί εάν θέλαμε να μπει κάποια τάξη θα έπρεπε να είχαμε φροντίσει να ζητήσουν κάποιες διαδικασίες.

Εγώ λόγω του ότι ήμουν και εργατικός εκπρόσωπος, με πήρε στο τηλέφωνο ο Μπούσμπουρας και μου είπε, τι έγινε βρε Μήτσο με δουλεύετε. Εγώ όσους μου φέρατε τους προσέλαβα. Τώρα τι ζητάτε, τι ανακοινώσεις είναι αυτές που κυκλοφόρησαν; Εγώ δεν έχω κανένα πρόβλημα ν' ακυρώσω τις προσλήψεις.

Του είπα, ότι την επόμενη μέρα θα καλούσα τα σωματεία για σύσκεψη και ό,τι αποφασίσουμε. Τον ρώτησα μόνο, εάν είχε πιάσει δουλειά από αυτούς. Μου είπε, ότι θα επικοινωνήσει με τον Γιάνναρα που ήταν προσωπάρχης και θα μάθω. Τώρα δεν μπορώ να σου πω τίποτα.

Ήταν ήδη γύρω στις 5-6 το απόγευμα. Αισθανόμουν πολύ άσχημα, γιατί τα σωματεία αύριο θα αγωνιστούν ουσιαστικά για να απολύσουμε κάποιους ανθρώπους και μεταξύ αυτών και παιδιά συναδέλφων. Εγώ αυτό δεν μπορούσα να το δεχτώ, γιατί είχα αυτήν την εμπειρία στα νιάτα μου και καταλάβαινα τη μεγάλη απογοήτευση αυτών των ανθρώπων.

Είχα κάτσει απάνω στο πεζούλι στις σκάλες, μπροστά στο ξενοδοχείο «ΟΜΟΝΟΙΑ» γεμάτος απογοήτευση και περισυλλογή. Όταν μιλάς με τη συνείδησή σου μπορεί να σου δώσει λύσεις. Έτσι και εγώ έφυγα και τράβηξα το δρόμο της Κοτοπούλη.

Ήξερα, ότι ο Μπούσμπουρας είχε ένα γραφείο κάπου στην περιοχή. Έμαθα από το τηλέφωνο που ακριβώς αλλά δεν θυμάμαι τώρα. Πήγα λοιπόν και τον βρήκα και τον ρώτησα, εάν έμαθε από τον Γιανναρά πόσοι είχαν τελειώσει τις ιατρικές εξετάσεις και είχαν πιάσει δουλειά.

Ήταν 10-12 και το πρωί θα πήγαιναν στην Έλξη άλλοι 15 να πιάσουν δουλειά. Έφυγα αποφασισμένος και με ήσυχη τη συνείδησή μου, ότι εγώ δεν πρόκειται να συνηγορήσω σε απολύσεις αυτών των ανθρώπων. Θα το είχα βάρος στη συνείδησή μου.

Το πρωί, όταν μαζευτήκαμε στην αίθουσα του σωματείου, πήρα τον λόγο και απευθυνόμενος σ' όλους δήλωσα: «Αγαπητοί συνάδελφοι, εγώ δεν μπορώ να συμμετέχω σε μια απεργία για ν' απολυθούν εργαζόμενοι, γιατί αυτή την ώρα που μιλάμε έχουν πιάσει δουλειά ήδη γύρω στους 20-25 και έχουν περάσει ιατρικές εξετάσεις σχεδόν όλοι. Επειδή έχω κάνει απολυμένος, ζητώ ν' αναστείλετε τις στάσεις εργασίας. Πάρτε όποια απόφαση θέλετε. Εγώ θα τη σεβαστώ, όποια και να είναι, αλλά θα βγω με ανακοίνωση, ότι έχω διαχωρίσει τη θέση μου, αλλά θα σεβαστώ την απόφασή σας.

Αφού έγινε διαλογική συζήτηση, δεν μπόρεσαν να με πείσουν με τα επιχειρήματά τους. Πήρε το λόγο ο Γ. Σοφιανός, ένας από τους έμπειρους συνδικαλιστές του χώρου μας και ό,τι συμφωνούσες μαζί του δεν το

έπαιρνε ποτέ πίσω. Είχε τη λεγόμενη μπέσα. Ζήτησε ολιγόλεπτο διάλειμμα να το συζητήσουμε.

Του είπα: Γιώργο, εγώ ο Θεός να κατέβει, δε θ' αλλάξω γνώμη, γιατί εάν απολυθεί έστω κι ένας, εγώ δε θα ησυχάσω ποτέ. Θα με βασανίζει η σκέψη, ότι συνηγόρησα να διωχτούν από τη δουλειά τους άνθρωποι και επειδή όταν ήμουν νεαρός κι εγώ, έζησα μια τέτοια κατάσταση, γι' αυτό αντιδρώ έτσι.

Πάρτε όποια απόφαση θέλετε, εγώ θα τη σεβαστώ, αλλά το κρίμα στο λαιμό σας. Τα πνεύματα άλλαξαν. Πήραν απόφαση αναστολής των στάσεων που είχαν προκηρύξει, αλλά οι ανακοινώσεις τους είχαν κυκλοφορήσει και τις βρήκαν μπροστά τους στα δικαστήρια όταν έτρεχαν να τους υπερασπιστούν, επειδή τους είχε απολύσει και δεν τους είχε νομιμοποιήσει τον καιρό που μπορούσαν να πιέσουν, όπως έκανα εγώ και δεν απολύθηκε κανένας Ηλεκτροδηγός. Γι' αυτό αυτοί που ασχολούνται με τα κοινά, να είναι πάντα πιο προσεκτικοί. Καλές είναι οι φαρμάρες. Σου φέρνουν πρόσχερα ψιφαλάκια, αλλά τις βρίσκεις μπροστά σου.

Άλλο ένα εξίσου σημαντικό πειθαρχικό που είχα αντιμετωπίσει, ήταν όταν το Πειθαρχικό Συμβούλιο με όρισε αυτεπάγγελτα να υπερασπιστώ κάποιον συνάδελφο, ο οποίος είχε να πατήσει στη δουλειά γύρω στις 20 μέρες. Ο κανονισμός αναφέρει, ότι δικαιώματα ο εργαζόμενος έχει μέχρι τις 15 και παρών, αν περάσει τις δεκαπέντε μέρες θεωρείται οικειοθελής παραίτηση και λύεται η σχέση εργασίας με την εταιρία χωρίς καμία αποζημίωση.

Εγώ δεν είχα ενημερωθεί για το θέμα. Τέλος πάντων, όταν άρχισε το Πειθαρχικό, το πάλεψα με χωρίς

στοιχεία, αλλά κατόρθωσα να παραμείνει Ηλεκτροδηγός με μια ποινή 2 μηνών εκτός υπηρεσίας. Την άλλη μέρα πήγα και τον συνάντησα σ' ένα λογιστικό γραφείο που διατηρούσε η γυναίκα του και σχεδόν με μάλωσε, γιατί δεν άφησα ν' απολυθεί οριστικά, γιατί δεν είχε ανάγκη τη δουλειά που είχε στους ΗΣΑΠ.

Του λέω, άσε τις βλακείες και όταν λήξει η ποινή σου φρόντισε να έρθεις στη δουλειά, γιατί δεν ξέρεις πως έρχεται η ζωή καπάκι και θα χτυπάς το κεφάλι σου. Τέλος πάντων μετά από πολύωρες συζητήσεις, τον έπεισα να έρθει στη δουλειά κι αν δεν είχε ερθει γιατί έχει η ζωή γυρίσματα, θα έμενε στο δρόμο, όπως εξελίχθησαν τα πράγματα στη ζωή του τέλος πάντων. Δεν τελείωσε όμως εδώ.

Πηγαίνοντας για Κηφισιά μ' ένα συρμό, πέρασε το σήμα εισόδου της Κηφισιάς κλειστό. τη στιγμή που από την Κηφισιά έβγαινε τρένο για Πειραιά και αποφεύχθηκε η σύγκρουση χάρις τη γρήγορη επέμβαση ενός τεχνίτη που βρισκόταν στο σταθμαρχείο της Κηφισιάς. Παρατήρησε στον πίνακα, ότι το τρένο που κανονικά θα έπρεπε να είναι σταματημένο στο σήμα εισόδου, κινείται και θα έπεφτε απάνω στο εξερχόμενο.

Έτρεξε στη γραμμή και το σταμάτησε σαν τροχονόμος λίγο πριν την σύγκρουση. Όταν έμαθα το περιστατικό πήγα στην Κηφισιά, συζήτησα με τον σταθμάρχη, βρήκα τον τεχνίτη και μου εξήγησε τι έγινε. Έπιασα τον Ηλέκτροδηγό κι αντί να μου πει, ρε Πρόεδρε, την έκανα την παπαριά, άρχισε να με δουλεύει κι εμένα ότι όλα είχαν χαλάσει, ότι πέρασε το σήμα πράσινο και ότι έχουν συνωμοτήσει όλοι εναντίον του και διάφορες τέτοιες κοτσάνες.

Αφού τελείωσε του λέω: Βρε συνάδελφε, μπας και

μ' έχεις περάσει για ηλίθιο; Έχεις την εντύπωση, ότι εσύ μπορείς να ξεγελάσεις τους πάντες κι ενώ γνωρίζεις, ότι οι κινήσεις και οι δικές σου και του σταθμάρχη καταγράφονται από το σύστημα και όποιος κάνει έλεγχο, θα δει σε ποιον ανήκει το λάθος και επιμένεις, ότι συνωμοτούν εναντίον σου. Γιατί δεν μου λες την αλήθεια, γιατί αν δεν την ξέρω πως θα σε υπερασπιστώ. Τι πιο καλό από ένα λάθος μου, αυτό περιμένω από εσένα γιατί εγώ ξέρω τι έχει συμβεί. Το σήμα σ' έπιασε και εσύ θα είπες βλάβη του σήματος και συνέχισες χωρίς να φανταστείς ότι έβγαινε εκτάκτως συρμός από την Κηφισιά. Γιατί τον προηγούμενο τον είχες δει να περνάει στην κάθοδο και γελάστηκες και μου αράδιασες ένα κάρο κοτσάνες. Τι θα κάνω τώρα εγώ, που πριν λίγο καιρό έχεις φάει άλλους 2 μήνες από Πειθαρχικό. Θα επικαλεστώ τον πρότερο έντιμο βίο σου; Σε πληροφορώ, ότι την έχεις άσχημα. Θα κάνω ό,τι μπορώ ,αλλά δεν ξέρω πως θα το ξεπεράσεις, γιατί πας γι' απόλυση, να συνεννοούμαστε. Μην μου ζητάς κι εσύ καμία ευαρέσκεια. Με προσωπική μου ευθύνη, γιατί δεν γινόταν αλλιώς και ασκώντας την επιρροή μου θα μπορούσε να μου πει κάνεις, λάθος των συνδικαλιστών, και το δέχομαι γιατί έτσι είναι, αλλά βρίσκεσαι μπροστά σ' ένα δίλημμα κάποιος να βρεθεί στο δρόμο για ένα λάθος που δεν είναι ατύχημα τέλος πάντων.

Η κλήτευση για πειθαρχικό έγινε σε 41 μέρες, αντί μέγιστο 40 που προβλέπει ο κανονισμός. Στο πειθαρχικό εγώ το χαρακτήρισα ληξιπρόθεσμο και τον γλίτωσα. Αργότερα, ο συνάδελφος αυτός αντιμετώπισε μεγάλο πρόβλημα υγείας κι αν στα 2 πειθαρχικά που έπρεπε να είχε απολυθεί, θα έμενε στον δρόμο, γι' αυτό αρκετές φορές οι συνδικαλιστές κατηγορούνται,

ότι επεμβαίνουν σε πειθαρχικά παραπτώματα υπαλλήλων.

Οι περισσότεροι από εμάς το κάναμε, όχι για να κάνουμε συνδιοίκηση, όπως υποστηρίζουν μερικοί, αλλά γιατί πίσω από κάθε άνθρωπο, υπάρχει και μια οικογένεια με ό,τι αυτό συνεπάγεται, μετά από μια απόλυση. Και ειδικότερα, εγώ είχα μεγάλη ευαισθησία στο θέμα των απολύσεων, γιατί αμέσως μου ήρθε στην μνήμη μου η απογοήτευση που ένιωσα την 1-1-1965, όταν έμαθα ότι απολύθηκα, όχι γιατί δεν ήμουν καλός στη δουλειά μου, αλλά γιατί έτσι το θέλησαν μια μερίδα παλιανθρώπων και αναγκαζόμουν να φεύγω από το σπίτι στις 6:30 η ώρα, γιατί ντρεπόμουν να φεύγει η γυναίκα μου για δουλειά κι εγώ να κοιμάμαι στα 25 μου χρόνια.

Αυτό μ' έκανε να μάχομαι με πολύ πείσμα, να υπερασπίζομαι τους συναδέλφους στα μεγάλα πειθαρχικά, ν' αποφεύγουν την απόλυση κι ίσως γι' αυτό τα κατάφερα πάντα.

Ένα άλλο κεφάλαιο αυτού του ταξιδιού μου, αυτό του εργατικού εκπροσώπου στο Δ.Σ. της εταιρίας. Βρέθηκα σε ένα τελείως διαφορετικό περιβάλλον από αυτό του Σωματείου, γιατί τα μέλη του Δ.Σ. αποτελούνταν εκτός από τον Πρόεδρο που ήταν στην εποχή μου ο εκάστοτε Γενικός Διευθυντής, τα υπόλοιπα μέλη ήταν δικηγόροι, μηχανικοί, δήμαρχοι κι έτυχα και με απόστρατο στρατιωτικό.

Αλλά συμμετείχαν και ο πρόεδρος του ΟΑΣΑ, αλλά και ο γενικός του ΗΛΠΑΠ, όπως καταλαβαίνει κάποιος. Στα Δ.Σ. έπρεπε να πηγαίνεις διαβασμένος, γιατί όλα τα θέματα που είχε βάλει στο συμβούλιο ο πρόεδρος και είχαν να κάνουν με την λειτουργία της

εταιρείας, οικονομικά, τιμολογιακή πολιτική, έργα, παραγγελίες στο εσωτερικό και στο εξωτερικό, και ο ρόλος ο δικός μου ήταν διπλός, γιατί έπρεπε να ισορροπήσεις, γιατί στο Δ.Σ. δεν έπρεπε να ήμουν μόνο ο πρόεδρος των Ηλέκτροδηγών, αλλά και εκπρόσωπος ολόκληρου του προσωπικού, παράλληλα ν' ασκείς και διοίκηση ως μέλος του Δ.Σ. της εταιρείας.

Γι' αυτό ο εκπρόσωπος των εργαζομένων στα Δ.Σ. των ΔΕΚΟ έχει ένα πολύ δύσκολο έργο να εκπληρώσει με σοβαρότητα και μεγάλη προσοχή, γιατί βάζει την υπογραφή του σε όλα τα θέματα που απασχολούν την εταιρεία κι έχει να κάνει με εργολαβίες, με ωρομίσθια, υλικό, παραγγελίες οχημάτων, τα οποία γίνονται με διαγωνισμούς τους οποίους έχουν μελετήσει διάφορες επιτροπές και στέλνουν στο Δ.Σ. τις εισηγήσεις τους και το Δ.Σ. έπαιρνε τις τελικές αποφάσεις.

Παράλληλα, είχες να περάσεις και θέματα προσωπικού, όπως στολές, φόρμες εργασίας προσωπικού, αλλά και των συλλογικών συμβάσεων στην τελική τους μορφή. Αισθάνομαι τυχερός, γιατί κατά 3,5 έτη της θητείας μου, με πολύ καλή συνεργασία με τα σωματεία, το προσωπικό κέρδισε πολλά και σπουδαία θεσμικά και οικονομικά θέματα, όπως το σπάσιμο του αναγκαστικού νόμου της χούντας που είχε περιορίσει το ΕΦΑΠΑΕ του προσωπικού στο 1/3 του προβλεπόμενου από τον κανονισμό εργασίας, τον οποίο δεν ακούμπησε η μεταπολίτευση και με αποφάσεις του Δ.Σ. κάθε φορά που το κλίμα το επέτρεπε, περνούσα από το Δ.Σ. 500 χιλ., 800 χιλ. και 1 εκατ.

Παράλληλα, περνούσαμε και το ποσοστό που αντιστοιχούσε από τις εκάστοτε ΣΣΕ του προσωπικού και

έτσι προσπαθήσαμε ν' αναπληρώσουμε αυτά που είχαμε χάσει με τον αναγκαστικό νόμο της χούντας. Παράλληλα, φτιάξαμε έναν ειδικό λογαριασμό αποθεματικού με 1% του προσωπικού και 1,5% η εταιρία, που σε βάθος χρόνου θα έδινε αρκετά χρήματα, όταν αποχωρούσε το προσωπικό πέραν του ΕΦΑΠΑΞ.

Τα χρήματα τα διαχειριζόταν αποκλειστικά το προσωπικό και εκπρόσωπος της εταιρίας με πολύ καλά αποτελέσματα, γιατί δεν αφήσαμε ν' ακουμπήσουν τα βρωμόχερά τους κανέναν δημόσιο οργανισμό, γιατί αν αφήναμε θα είχαν την τύχη των αποθεματικών των ασφαλιστικών ταμείων. Από πλευράς εταιρίας έφτιαξε 2 σταθμούς του Ταύρου και του ΚΑΤ πρόεδρος ο Γ. Μπούσμπουρας και ετοιμάστηκε και η παραγγελία 25 λεωφορείων.

Όταν έληξε η επιτροπή αξιολόγησης και ήρθε στο Δ.Σ. για έγκριση, είχε επιλεγεί το VOLVO, γιατί είχαν ήδη μια σειρά σε κυκλοφορία και οι μηχανικοί αξιολόγησης έκριναν ως καλύτερη λύση. Ένα μέλος του Δ.Σ. έβαλε κάποιες ενστάσεις ως προς την αξιολόγηση. Ο Μπούσμπουρας θεώρησε ότι ήταν αιχμή και το ανέβαλε. Παράλληλα όρισε επιτροπή αξιολόγησης και έβαλε πρόεδρο το διαφωνούντα, μέλος του Δ.Σ. που ήταν ο γιος του Βαλαχή, Γεωλόγος Μηχανικός στο επάγγελμα.

Αφού συνεδρίασαν και μελέτησαν τα δεδομένα μετά από 2-7 μήνες έφεραν πρόταση για τα VOLVO και συμφώνησαν με την αρχική πρόταση. Ο Γενικός τους είπε, ότι είναι αργά, γιατί θα γινόντουσαν εκλογές και δεν ήθελε να δεσμεύσει την τυχόν νέα διοίκηση με παραγγελίες κι έτσι χάθηκαν τα 25 λεωφορεία, μετά χάθηκε όλη η μονάδα λεωφορείων το επόμενο διάστημα.



Άλλη μία παραγγελία που έμεινε στην μέση, ήταν αυτή των συρμών 11ης παραλαβής, αφού τελείωσαν οι αξιολογήσεις, κατέληξαν στα ίδια με τα 10ης παραλαβής. Δεν έγινε διαγωνισμός, αλλά ρωτήθηκαν οι εταιρίες που είχαν δώσει προσφορές για τα 10ης παραλαβής και είχαν μικροδιαφορές κι έτσι καταλήξαμε στα γερμανικά και μάλιστα, εγώ επέμενα, γιατί ήδη στην Γραμμή κυκλοφορούσαν τα 5ης-6ης-7ης-8ης παραλαβής που ήταν τα Αν. Γερμανίας τα 9ης και 10ης και εάν φέρναμε άλλο τύπο οχημάτων θα έπρεπε από την αρχή να ξανακάνουν μαθητεία οι ηλεκτροδηγοί και οι τεχνίτες.

Έτσι η θέση η δική μου ήταν, ν' αποφύγουμε έναν νέο τύπο οχημάτων, έστω κι αν υπάρχουν και μικροδιαφορές στην τιμή. Γιατί τα προηγούμενα χρόνια, οι οδηγοί είχαν κουραστεί από τις συνεχείς μαθητείες και προσαρμογή σε κάθε αλλαγή των νέων οχημάτων και καταλήξαμε στα ίδια με τα 10ης παραλαβής, δηλαδή τα Κολούμπια όπως τα είχα ονομάσει.

Η ονομασία τους αυτή προήλθε από εμένα και πως προέκυψε. Είχαμε βάλει στην κυκλοφορία τα Αν. Γερμανίας τα 9ης παραλαβής, όταν ήρθαν τα 10ης παραλαβής. Με ρώτησε ο Σκουλαριώτης πως τα βλέπεις Μήτσο, τι διαφορές έχουν; Του λέω, όσο τα Κολούμπια από το Σογιουζ και έμειναν τα μεν Ανατολικής Γερμανίας Σογιουζ τα δε Δυτικής Κολούμπια.

Όταν λοιπόν ήρθε η απόφαση στο Δ.Σ. της εταιρίας για την παραγγελία, ο Μπούσμπουρας είχε την ίδια θέση, δεν κάνω καμία παραγγελία μετά τις εκλογές. Έγιναν οι εκλογές του '89, άλλαξε το Δ.Σ. και Γενικός τοποθετήθηκε ο κ. Κ. Κωστούλας Πολιτικός Μηχανικός και εξίσου όπως και ο Μπούσμπουρας άνθρωπος της

αγοράς δημιούργησε και αυτό πολύ καλές σχέσεις με τα σωματεία και πάντα φρόντιζε να εξαντλεί τα οικονομικά περιθώρια που του επέτρεπε το Υπουργείο Οικονομικών για το προσωπικό, είχε και μεγάλη συμβολή στην καθιέρωση και λειτουργία του ειδικού λογαριασμού και στην αύξηση του ΕΦΑΠΑΞ.

Πέραν των εργασιακών θεμάτων έφερε στο Δ.Σ. ξανά για την ολοκλήρωση της παραγγελίας των συρμών. Με μια πραγματικά σπουδαία καινοτομία, τα οχήματα θα κατασκεύαζαν τα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ και μία μείωση της τιμής 150.000.000 δρχ. Υπογράφηκαν οι συμβάσεις και τελείωσε η διαδικασία, η οποία θα ολοκληρώνονταν σε 3 ή 4 χρόνια.

Σε αυτά τα χρόνια έγιναν πάλι κινητοποιήσεις για το ασφαλιστικό, για τον ΕΑΣ κ.λπ. Μια μέρα που είμαστε στη Βουλή, με φωνάζει ο πρώην υπουργός ο Γ. Χαραλάμπους και με ύφος 100 καρδινάλιων μου λέει: «Εσύ Γεωργίου συμφώνησες στο Δ.Σ. να δοθεί παραγγελία συρμών με απευθείας ανάθεση και θα βγω στη βουλή, να καταγγείλω τις διαδικασίες που κάνατε». Του λέω, τελείωσες; Εγώ δεν θ' απολογηθώ σε σένα ποια ήταν η στάση μου στο Δ.Σ.

Αλλά θέλω να σε προφυλάξω, γιατί αν βγεις και καταγγείλεις τη σύμβαση θα φας ξεβράκωμα, γιατί αυτά τα ρεμάλια που ήρθαν να κατηγορήσουν εμένα, δε φρόντισαν να σε προφυλάξουν και σου έδωσαν λάθος στοιχεία για να σου πουλήσουν εκδούλευση και κομματικό καθήκον, αλλά θα σε εκθέσουν μου λέει γιατί ξέχασαν να σου πουν, ότι η παραγγελία ήταν έτοιμη από το προηγούμενο Δ.Σ. που προέδρευε ο Μπούσμπουρας αλλά δεν δόθηκε λόγω εκλογών και οι προκαταβολές ήταν στην τράπεζα και η νέα διοίκηση

έφερε την παραγγελία όπως είχαμε αποφασίσει με μια λεπτομέρεια που δεν σου επισήμαναν οι συνάδελφοι και είναι σημαντική, ότι τα τρένα θα φτιαχτούν με 150.000.000 φτηνότερα και τα αμαξώματα θα φτιαχτούν στα ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ, γι' αυτό σου είπα ότι θα φας ξεβράκωμα αν βγεις και καταγγείλεις. Εγώ θέλω να σε προφυλάξω, αν δεν με ακούσεις θα την πατήσεις, γιατί βασίστηκες σε μερικούς κομματικούς μαλάκες. Μου είπε, θα το μελετήσω καλύτερα το θέμα. Δεν βγήκε στη βουλή να καταγγείλει.

Το βράδυ με πήρε στο τηλέφωνο ο Μπούσμπουρας και μου ζήτησε να μάθει λεπτομέρειες, γιατί θα τον είχε πάρει ο Γ. Χαραλάμπους, του είπα πως έχουν τα γεγονότα και αν θέλεις να σου φέρω και τα πρακτικά. Φαίνεται ότι και αυτός δεν το πίστευε και μου ζήτησε αν μπορώ να τα πάω. Πήγα λοιπόν στο σπίτι του για να πειστεί και μου είπε, ότι ήταν μια καλή συμφωνία, καλύτερη από αυτή που είχαμε αποφασίσει, όχι τόσο για τα χρήματα, όσο ότι θα φτιαχτούν στην χώρα μας μεγάλο μέρος τους.

Πέρασαν τα χρόνια, ήρθε το πρώτο τρένο και κάναμε τα εγκαίνια στο σταθμό του Πειραιά. Με φανφάρες και πολλά λόγια απ' όλους μας. Υπουργός Μεταφορών ο Γ. Χαραλάμπους με το ψαλίδι για την κορδέλα. Μόλις μαζεύτηκαν κάπως οι φανφάρες τον φώναξα στην πάντα και του είπα: «Υπουργέ ξέρεις τι εγκαινιάζεις;

Φαντάζομαι σήμερα αυτά που παραλίγο να μας καταγγείλεις όταν ήμουν στο βήμα, μου πέρασε από το μυαλό να στα ρίξω αλλά δεν ήθελα να χαλάσω το πανηγυρικό της μέρας, απλώς στο επισημαίνω για να μην ακούτε τον κάθε κόπανο ό,τι σας μεταφέρει μόνο

και μόνο να σας πουλήσει εκδούλευση και δεν έχει αφιερώσει ούτε ένα λεπτό από τη ζωή του για τα κοινά και δεν έχουν και κώλο κάτι τέτοιοι τύποι.

Να έρθουν σε συνέλευση να μας καταγγείλουν, αλλά τους αρέσει να ζουν στο σκοτάδι και να σας κάνουν τους κομματάρχες. Εγώ όλους αυτούς τους τύπους, σε σέβομαι να σου πω που τους έχω γραμμένους. Εντάξει μωρέ, γίνονται καμιά φορά και παρεξηγήσεις.

Τι να κάνουμε, μου απαντά. εγώ δε μάσαγα ποτέ τα λόγια μου, ό,τι ήθελα να πω το έλεγα καθαρά κι επειδή στην συνδικαλιστική γλώσσα δεν το συναντάς συχνά, γιατί όλοι προσπαθούν να προσαρμόζουν το λόγο τους έτσι που να είναι και με τον χωροφύλακα και με τον αστυφύλακα, για να έχουν διάφορες ερμηνείες οι απόψεις τους, για να λένε εκ των υστέρων, ότι εγώ το είχα πει αν κάτι πήγαινε στραβά.

Έτσι λοιπόν, οι γενικοί διευθυντές σε ώρες χαλάρωσης έκαναν και διάφορα καλαμπούρια για τον καθέναν μας, γιατί οι περισσότεροι γενικοί είχαν χιούμορ με κορυφαίο τον Μπούσμπουρα, αλλά και ο Κωστόυλας του άρεσε να μας πειράζει. Θυμάμαι μια μέρα που είμαστε στον 7ο όροφο και περιμέναμε για μια συνάντηση.

Βγαίνοντας από το γραφείο, μας αιφνιδιάζει γιατί είχε κάποιο φωτογράφο έτοιμο και όπως κουβεντιάσαμε με τον Γ. Γαβρίλη μπαίνει ανάμεσά μας και ο φωτογράφος, μας βγάζει φωτογραφία και λέει στον Γιώργο, θα τη στείλω στον Ριζοσπάστη και θα γράψω «ότι ο λαός αγκαλιά με το κεφάλαιο».

Τέτοια καλαμπούρια γινόντουσαν, πάντα πειράζοντας ο ένας τον άλλον σε στιγμές χαλάρωσης. Τα χρό-

νια της θητείας μου ως εργατικός εκπρόσωπος μου έδωσαν αρκετές εμπειρίες. Οι απόψεις μου στο Δ.Σ. λαμβάνονταν υπόψη σε όλα τα μέλη του Δ.Σ. και πάντα μου ζητούσαν τη γνώμη για όλα τα θέματα, παρόλο που ο ρόλος του εργατικού εκπροσώπου περιορίζεται περισσότερο στα εργασιακά θέματα, αλλά όλοι γνώριζαν, ότι ήμουν σιδηροδρομικός και ότι γνώριζα πολύ καλά όλους τους χώρους της εταιρίας γι' αυτό έλεγα: «Πάντα για να σε υπολήπτονται μάθε πρώτα να κάνεις πολύ καλά τη δουλειά σου».

Όταν έληξε η θητεία μου δεν την ξαναδιεκδίκησα, γιατί με είχε κουράσει αυτή η ζετία, όχι σωματικά αλλά ψυχολογικά, γιατί ήμουν και πρόεδρος των μηχανοδηγών κι έπρεπε να κρατάω κάποιες ισορροπίες, για να μην δίνω το δικαίωμα να μου λένε, ότι χρησιμοποιού την επιρροή μου προς τους οδηγούς ή προς το υπόλοιπό προσωπικό, παρόλο που εγώ πίστευα και πιστεύω πάντα, ότι το προσωπικό μόνο ενωμένο πέτυχε τα καλύτερα αποτελέσματα και οι συντεχνιακές επιτυχίες είναι πρόσκαιρες.

Ένα μεγάλο λούκι από απόψεως εργασίας ήταν, όταν ήρθαν τα κίτρινα βαγόνια, τα οποία έπρεπε να τα βάλουμε γρήγορα στην κυκλοφορία, γιατί πλησίαζαν οι πανευρωπαϊκοί αγώνες. Μου ζήτησαν, να είμαι κοντά στους Γερμανούς για να τα παραλάβουμε, να τα ετοιμάσουν και τα πηγαίνουμε δοκιμαστικά δρομολόγια τη νύχτα, για να δούμε τη συμπεριφορά τους στη Γραμμή.

Δούλευα μέρα και νύχτα για 1 ½ μήνα, γιατί τα έφεραν το βράδυ με τον ΟΣΕ απάνω σε φορτηγίδες, όπου έφταναν στις εγκαταστάσεις μας, τα παραλάμβανα εγώ με τις δικές μας μηχανές έλξεως, έκανα

όλους τους ελιγμούς για να τα βάλω στο εργοστάσιο κι αφού τα έβαζα στους γρούλους, έπαιρνα τις φορτιγίδες και τα πήγαινα στη γραμμή εξόδου και όταν έφερναν άλλο το έπαιρνα εγώ και ο ΟΣΕ έπαιρνε τις φορτιγίδες πίσω στις εγκαταστάσεις του. Δουλειά ρουτίνα μεν, αλλά πολύ κουραστική, γιατί τα οχήματα του ΟΣΕ είχαν άλλους γάντζους και δυσκολευόμουν πολλές φορές να τα κοτσάρω και αυτοσχεδίαζα. Έτσι όμως κινδύνευες να κάνεις και καμιά ζημιά και γι' αυτό βρισκόμουν πάντα σε ένταση. Πέραν αυτού δοκιμάσαμε και τα τρένα μόλις τα τελείωναν οι Γερμανοί τεχνίτες.

Μαζί τους ήταν και 2 μηχανοδηγοί για τη μαθητεία. Μία από αυτές τις μέρες έβγαλα ένα τεσσάρι και το πήγαινα στην 15η τροχιά που είχε λάκκο. Εγώ είχα πάντα ένα ελάττωμα, να δοκιμάζω τα φρένα πολύ μακρύτερα από το τέρμα, επειδή πήγαινα προς την 7η Γραμμή και αν δεν έχεις πέδηση θα βρεθείς στο λιμάνι. Έκανα μια δοκιμή, γιατί έβγαινα από το εργοστάσιο. Διαπίστωσα, ότι δεν υπήρχε ίχνος πέδης όσο προσπάθειες κι αν έκανα.

Παρόντες στην καμπίνα ένας Ανατολικογερμανός οδηγός και ένας τεχνίτης. Χαμηλή ταχύτητα αλλά δεν σταματούσε. Δεν έχασα καιρό, πήδησα κάτω, άρπαξα μια τραβέρσα και την έριξα στους τροχούς, με μεγάλη προσπάθεια σταμάτησα το τρένο λίγο πριν τον συγκρουστήρα τέρματος.

Οι Γερμανοί δεν πήραν χαμπάρι τι έγινε και μάλλον θα με πέρασαν για τρελό όταν είδαν ενώ το τρένο κινείτο. Εγώ άφησα τα χειριστήρια και πήδησα κάτω. Όταν το κατάλαβαν τρελάθηκαν αυτοί, αφού το σταμάτησα, κατέβηκαν κάτω και το ψάχνανε και βρήκαν

ότι για κάποιον λόγο είχαν κλείσει την κεντρική βαλβίδα πέδηση και είχα απομονώσει όλο το κύκλωμα πέδης του συρμού.

Μετά ήρθαν και με αγκάλιασαν και οι 2 και ο Μηχανοδηγός έλεγε του τεχνίτη νο σπεσιαλίστ, εσύ Μήτσο σπεσιαλίστ. Αυτό μου έδωσε την ευκαιρία να τους κάνω κι εγώ μια πλάκα. Το πρώτο βράδυ που θα πηγαίναμε δοκιμή κι ήταν όλοι μαζεμένοι και περιμέναμε να περάσει το τελευταίο για Κηφισιά και να ακολουθήσουμε, πάω και παίρνω την τραβέρσα που το είχα σταματήσει, την βάζω στον ώμο και κατευθύνομαι στο συρμό.

Με βλέπουν οι Γερμανοί και αναρωτιόντουσαν με τον διερμηνέα τι το θέλω. Τους λέω, για να το σταματήσω, άμα δεν σταματάει. Έπεσε πολύ γέλιο. Την πρώτη μέρα των πανευρωπαϊκών βγάλαμε 3ης συρμούς με σύνθεση 6 οχημάτων τον πρώτο ο Γερμανός, ο άλλος δεύτερο και εγώ τον τρίτο χωρίς σχεδόν μαθητεία, ό,τι είχα μάθει από τις δοκιμές.

Το μόνο, ότι μαζί μου ήρθε ο τεχνίτης και στον σταθμό Ειρήνης με φώναξε ο προϊστάμενος αμαξοστοιχίας, γιατί είχε πάρει φωτιά το χειριστήριο θυρών. Έγιναν οι πανευρωπαϊκοί του '82, πήγαν όλα καλά. Τα κίτρινα τρένα στρώσαν. Έκαναν μαθητεία κι έτσι αυξήθηκε η μεταφορική μας ικανότητα. Μέχρι εδώ όλα καλά.

Αλλά, γιατί πάντα υπάρχει ένα αλλά, γιατί την εποχή εκείνη που ήταν έντονη η πολιτική αντιπαράθεση στα σωματεία υπήρχαν παρατάξεις. Εγώ, ο Μάριος και άλλοι κατεβαίναμε ως ΠΑΣΚΕ, άλλοι ως ΔΑΚΕ κ.λπ. Η κυβέρνηση έφερε προς ψήφιση το περίφημο άρθρο 4 του νόμου 1264/82.

Τα περισσότερα σωματεία κήρυξαν απεργία, αλλά με εντολή της ΠΑΣΚΕ πολλά δημιούργησαν απεργοσπαστικό μηχανισμό. Σε τέτοιο σημείο είχαν φτάσει, να διεισδύουν τα κόμματα στο συνδικαλιστικό κίνημα. Εμείς το Σωματείο των Ηλεκτροδηγών, παρόλο που ανήκαμε στην ΠΑΣΚΕ, είμαστε από τα λίγα σωματεία που κάναμε απεργία. Αμέσως συνεδρίασε η ΠΑΣΚΕ ΗΣΑΠ και έθεσε σε αναστολή την κομματική μας ιδιότητα εμένα και του Μάριου και δε μας άφησαν ούτε να μιλήσουμε. Μας έβγαλαν έξω από τη συνεδρίαση.

Και όχι μόνο πήραν τις αποδοχές μου από το λογιστήριο και το έδωσαν στον Κουτσόγιωργα που αργότερα κατηγορήθηκε, ότι είχε βάλει το χέρι στο βάζο με το μέλι του Κοσκωτά και με κατήγγειλε στην βουλή λέγοντας, ότι ο Αντιπρόεδρος του Σωματείου είχε πάρει αυτά τα λεφτά και αυτά τα στοιχεία τα είχαν δώσει συνάδελφοι αποκρύπτοντας, ότι εγώ επί 1 ½ μήνα δούλευα 20 ώρες την ημέρα για να ετοιμάσουμε τα κίτρινα τρένα, να τα δοκιμάσουμε και να τα μοντάρουμε, να είναι έτοιμα στους πανευρωπαϊκούς αγώνες.

Αυτή ήταν η ευαρέσκεια που μου έδωσε ο Κίικηρας με την παρότρυνση δυστυχώς, συναδέλφων. Δεν με ένοιαξε, γιατί με κατήγγειλε ο Κουτσόγιωργας στη βουλή, γιατί τα χρήματα που είχα πάρει τα είχα δούλεψι πολύ σκληρά μέρα και νύχτα, αλλά με στενοχώρησε πάρα πολύ η γαϊδουριά των συναδέλφων και μέχρι που μπορεί να φτάσει η κομματική πώρωση.

Ανέβηκα λοιπόν στον 7ο όροφο και συναντήθηκα με τον Κίικηρα και του είπα δεν ντρέπεστε, αυτός είναι ο μισθός μου και μου απάντησε αυτά τα λεφτά πήρες και γιατί δεν δώσατε μαζί πόσες εργατοώρες δούλεψα,



πόσα νυχτερινά, πόσες Κυριακές κ.λπ. Αυτό είναι η ευαρέσκεια για την προσφορά μου, ακόμα και οι Γερμανοί με ευχαρίστησαν για τη βοήθεια που τους παρείχα. Εν πάση περιπτώσει, θέλω αναλυτική κατάσταση.

Όταν την πήρα, πήγα με τον Μάριο στον Υπουργό τον Μιλτιάδη Παπαϊωάννου και του έδωσα την κατάσταση και του είπα δώσ' την στο φίλο σου τον Κουτσόγιωργα να την διαβάσει και να σου πει, αν ποτέ στη ζωή του έχει δουλέψει τόσες ώρες. Αυτός όταν την διάβασε μου είπε ότι έχω δίκιο, αλλά δεν έφταιγαν αυτοί, αλλά αυτοί που τους έδωσαν αυτά τα στοιχεία.

Αυτά τα βρώμικα παιχνίδια πάρα πολλές φορές με απογοήτευαν, γιατί εγώ είχα μάθει να αντιμετωπίζω τους αντιπάλους μου πρόσωπο με πρόσωπο και στο φως και όχι στα σκοτεινά. Και το πιο περίεργο ήταν, ότι όλοι αυτοί οι ζαβολιάρηδες ερχόντουσαν και σε γλύφανε, γιατί στο πίσω μέρος του κρανίου τους είχαν το αχρειαστος να είναι, μπορεί να μας τύχει καμιά στραβή να μας βοηθήσει και όπως έλεγαν οι πρόγονοί μας, χέρι που δεν μπορείς να το δαγκώσεις το φιλάς.

Κατά τη θητεία μου ως πρόεδρος των ηλεκτροδηγών είχα την τύχη να υπογράψω πάρα πολύ μεγάλες κατακτήσεις, τόσο σε οικονομικά θέματα, όσο και σε θεσμικά μέσα από τις συλλογικές συμβάσεις, όσο και από το Δ.Σ. της Εταιρίας με κορυφαίο τον ειδικό λογαριασμό, που στις επόμενες γενιές έδωσαν αρκετά χρήματα μαζί με το εφάπαξ, το οποίο είχαμε σπάσει τον αναγκαστικό νόμο της χούντας, γιατί όσο ήμουν Εργατικός Εκπρόσωπος φρόντιζα πάντα να βάζει η εταιρία διάφορα ποσά μέσω αποφάσεων του Δ.Σ. και κατόπιν τα περνάγαμε στις συλλογικές συμβάσεις.

Όλες αυτές οι κατακτήσεις έγιναν, γιατί υπήρχε απόλυτη συνεργασία όλων των σωματείων και μιλούσαμε σαν ένας άνθρωπος, γιατί οι εργαζόμενοι κερδίζουν μόνο με την ενότητα και φρόντιζα πάντα γι' αυτήν την ενότητα παρόλο που δεχόμουν πολλές επιθέσεις στον χώρο μου από μια μειοψηφία, που ήθελε να λειτουργήσω πιο συντεχνιακά. Είχα την τιμή να εκπροσωπήσω το προσωπικό στη Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή της βουλής παρουσία βουλευτών των κομμάτων με άλλους συναδέλφους από τα Μέσα μαζικής μεταφοράς.

Δεχόμαστε ερωτήσεις-απαντήσεις από τις 6μ.μ. έως τις 1μ.μ.. Επίσης, εκπροσώπησα το προσωπικό στην αίθουσα γερουσίας τον καιρό επαναφοράς των λεωφορείων από τους νοικοκυραίους. Ξανά στο δημόσιο αυτές οι παρουσίες. Ήταν μεγάλη εμπειρία για μένα, γιατί δεν είναι και πολύ εύκολο να ανέβεις στο βήμα και να απευθύνεσαι στην εθνική αντιπροσωπεία, δεν βρίσκεσαι σε συνέλευση που αν πεις και καμία κοτσάνα θα περάσει απαρατήρητη.

Άφησα τελευταίο το Τραμ του Περάματος, γιατί αν αφαιρέσουμε τις λαχτάρες που είχε το δρομολόγιο, γιατί ο Έλληνας άρχιζε σιγά-σιγά ν' αφήνει τον γάιδαρο από μεταφορικό μέσο και να παίρνει το αυτοκίνητο και κανείς τους δεν φύλαγε τις σιδηροδρομικές γραμμές, γι' αυτό αναγκαζόμαστε να τους φυλάμε εμείς, γιατί αλλιώς δεν θα έβγαζες δρομολόγιο χωρίς να τρακάρεις.

Εκτός αυτού το τραμ περνούσε μέσα από τις φτωχογειτονίες του Πειραιά και μέσα στις γραμμές έπαιζαν παιδάκια κι έπρεπε να έχεις μάτια και στον πισινό σου για να την βγάλεις καθαρή. Παρόλη την προσοχή μας πάρα πολλοί συνάδελφοι βρέθηκαν με πολύ με-

γάλες συγκρούσεις με μεγάλα φορτηγά που κινδύνεφε ακόμα και η σωματική τους ακεραιότητα. Πέρα όμως από τις λαχτάρες ήταν ευχάριστα δρομολόγια, γιατί ο κόσμος που εξυπηρετούσε η γραμμή ήταν υπέροχος. Αγαπούσαν το Τραμ. Σεβόντουσαν το προσωπικό. Ελάχιστα φορές είχαμε προστριβές με κάποιον.

Τα οχήματα ήταν πάντα γεμάτα επιβάτες, γιατί το Πέραμα εκτός από τα εργοστάσια που είχε κατά μήκος της γραμμής εξυπηρετούσε την ναυπηγοεπισκευαστική περιοχή του Περάματος. Μπαίναμε και στην απαγορευμένη ζώνη που άνηκε στον Ναύσταθμό Σαλαμίνας και μεταφέραμε τους ναύτες αξιωματικούς και πολιτικό προσωπικό του Ναυστάθμου. Πέρα των άλλων ο μπροστινός εξώστης γέμιζε από κοπέλες, γιατί το Τραμ το δούλευαν νεαροί από 25-30 χρονών.

Οι περισσότεροι μέσα λοιπόν σ' αυτό το τσούρμο των κοριτσιών. Το δρομολόγιο είχε κι ευχάριστες στιγμές, γιατί εάν ήθελες να κόψεις και κανένα λουλούδι από τον ανθοκηπο που είχε δίπλα σου, έκοβες.

Όταν ήταν γιορτές Χριστούγεννα, Πάσχα και δουλεύαμε, πάντα μας έφερναν τον μεζέ από τις αυλές τους. Τέτοιος δεσμός υπήρχε με τους ανθρώπους του Περάματος. Είχαμε μεταφέρει όλες αυτές τις ορδές των καταπατητών, που σήμερα έχουν σπίτια στο Πέραμα.

Οι πλάκες ατελείωτες με διάφορους τύπους, τα κουτσομπολιά, οι έρωτες πάλι ατελείωτοι, όλα αυτά μαζί είχαν δημιουργήσει μία οικειότητα με τους κατοίκους, γι' αυτό όταν η εταιρία αποφάσισε να το σταματήσει οι κάτοικοι του Περάματος παρόλο που είχαν πιο γρήγορη συγκοινωνία με τα λεωφορεία έκαναν αρκετές διαμαρτυρίες για το τραμάκι τους.

Και πάρα πολλοί συνάδελφοι γνώρισαν τις γυναίκες τους στο τραμάκι. Ίσως το προσωπικό θα έπρεπε να είχε αντιδράσει στην κατάργησή του και να είχε ζητήσει τον εκσυγχρονισμό του, για να γίνει πιο αποδοτικό και το προσωπικό να αισθανόταν μεγαλύτερη ασφάλεια.

Όταν δούλευε δεν το στήριξε, μάλλον γιατί μας είχαν κουράσει οι μεγάλες καθυστερήσεις που έμπαιναν καθημερινά λόγω των εμποδίων που συναντούσαμε στο δρομολόγιο. Όπως αναφέρω και πιο πάνω κανείς δεν σεβόταν την σιδηροδρομική γραμμή, ούτε έδινε κανένα ενδιαφέρον στα σήματα.

Καταγράφοντας αυτά τα 76 χρόνια του ταξιδιού μου, στη ζωή δε θέλησα να γράψω την ιστορία μου, αν ήταν καλή ή κακή, αυτό θα το γράψουν άλλοι, γιατί αν ο καθένας έγραφε την ιστορία του θα μεροληπτούσε και θα έγραφε ότι τα έκανε όλα τέλεια. Γι' αυτό την γράφουν άλλοι. Εγώ απλώς θέλω να καταγράψω τις εμπειρίες μου, οι οποίες παραμένουν ανεξίτηλες όσο ακόμα με βοηθάει το μυαλό μου λόγω ηλικίας, αλλά το γεγονός και μόνο ότι ορισμένα μένουν ανεξίτηλα στον σκληρό δίσκο του εγκεφάλου μου ήταν σημαντικά και συμπεραίνω ότι διαμόρφωσαν τον χαρακτήρα μου, τις εμπειρίες μου και με βοήθησαν να επιβιώσω στην ενασχόλησή μου με τα κοινά.

Πάνω από 50 χρόνια και τα 35 από αυτά στον πολύ ανταγωνιστικό χώρο του συνδικαλισμού με χαρές, λύπες, απογοητεύσεις. Έναν πολύ δύσκολο δρόμο για να τον διαβεί κάποιος αγράμματος σαν εμένα, ν' ανεβαίνει στο βήμα χωρίς γραπτό λόγο αλλά να γίνεται αποδεχτός, γιατί πάντα ήταν αληθινός και πήγαζε μέσα από τις εμπειρίες μου και από την καθημερινό-

τητα και γινόταν εύκολα κατανοητός, είτε απευθυνόμουν στους συναδέλφους ή σε υπουργούς, είτε σε δημοσιογράφους.

Γιατί ο λόγος μου ήταν πάντα σαφής που το πάω, τι ζητάω, που διαφωνώ, που συμφωνώ κι επειδή μεγάλωσα στη θάλασσα ποτέ δεν πατούσα σε 2 βάρκες.

Πάντα είχα μια αντίληψη, να ξέρω ποια πολεμάω, ποια περνούν απαρατήρητα και ποια πρέπει να τσακίσεις λεκτικά και σε φίλους και σε αντιπάλους. Για να φέρει ο λόγος σου αποτέλεσμα χωρίς μπλα-μπλαμπλα που κουράζουν τον συνομιλητή σου είτε σε ακροατήριο είτε σε κατ' ιδίαν συζήτηση, είχα μια ευχέρεια λόγου που με βοήθησε να ανταποκρίνομαι σε οποιεσδήποτε προκλήσεις και πάντα σκεπτόμουν τη συμβουλή του Μάριου, με τους λύκους θα είσαι λύκος και με τα πρόβατα θα είσαι πρόβατο και προπαντός θα πρέπει να δώσεις σ' όλους να καταλάβουν, ότι η καρτέλα του προέδρου δεν είναι για σένα αυτοσκοπός, και ότι την κάπα σου που λέμε, την έχεις κρεμάσει στην πόρτα.

Γιατί εγώ δεν ήμουν πρόεδρος της καρτέλας, και τα ρεπό μου δούλευα όποτε με καλούσαν και νυχτέρια δούλευα είτε το Υ είτε με τα συνεργεία. Εμπορικές αμαξοστοιχίες με χαλίκια, με μπάζα, με τραβέρσες ή σίδερα όπως αναφέρω πάντα, σε οτιδήποτε συνέβαινε στο δίκτυο ήμουν παρόν να βοηθήσω. Έτσι ένα πρωινό μετά από μια πλημμύρα προσπαθήσαμε ν' ανοίξουμε τη γραμμή και αφού ξεκίνησε το πρώτο τρένο αντί στις 4:33 το υπηρεσιακό έφυγε στις 5:15. Το συνόδεψα, για να δω και πως είναι η γραμμή στο Φάληρο.

Είχε ένα νεροφάγωμα κοντά στη γραμμή. Για κά-

ποια έργα που γινόντουσαν, εγώ πήρα στο ραδιοτηλέφωνο το Κέντρο και ζήτησα να κατέβει κάποιος στις γραμμές, να βάλει μια πινακίδα βραδυπορίας για να προσέχουν οι οδηγοί. Στο Κέντρο βρισκόταν ο Γενικός Διευθυντής ο Αρ. ο Λαζάρης. Ρώτησε τον εργοδηγό, αν ο Γεωργίου που μίλησε είναι ο πρόεδρος των ηλεκτροδηγών. Του είπε ναι και του φάνηκε πολύ παράξενο που εγώ ήμουν στον πρώτο συρμό.

Με ξαναβρήκε στον Πειραιά, όταν είχαν πυρπολήσει έναν συρμό, να πολεμάμε να περιορίσουμε την φωτιά σ' ένα βαγόνι. Αφού το έσβησε η πυροσβεστική και το απομακρύναμε από τον σταθμό και αποκαταστάθηκε η συγκοινωνία, με φώναξε ιδιαίτερος και μου είπε: «Πρόεδρε, είναι η πρώτη φορά που συναντώ τον πρόεδρο του σωματίου, παρόλο που έχω δουλέψει σε πολλές εταιρίες να είναι μαχόμενος και μου είπε και για το πρωινό της πλημμύρας που ήταν στο Κέντρο Ελέγχου και με άκουσε. Σε συναντώ πάντα, όταν υπάρχουν προβλήματα στο δίκτυο. Να είσαι παρόν. Αποτελείς εξαίρεση. Του απάντησα, ότι κύριε Γενικέ, Πρόεδρος είμαι, όταν δουλεύουν τα τρένα, γιατί αν δουλεύουν υπάρχουν και σωματεία κύριε πρόεδρε. Γιατί για να πληρωθούμε εμείς πρέπει να τσουλάνε τα τρένα, γι' αυτό φροντίζουμε πάντα πρώτα να κάνουμε συγκοινωνία και μετά έχουμε τις όποιες διεκδικήσεις.

Μου απάντησε, μακάρι όλοι να σκεπτόντουσαν έτσι, θα ήταν η χαρά μας η πλουσιότερη. Περνώντας τα χρόνια διαπίστωσα, ότι ο χώρος του Ηλεκτρικού που έχει 150 χρόνια ιστορία, οι συνδικαλιστές του είχαν μια άλλη συνδικαλιστική παιδεία λόγω του ότι έρχονταν από πολύ μακριά από τα τέλη του 18ου αιώνα. Έτσι λοιπόν, οι εμπειρίες και τα πρότυπα περνούσαν

από γενιά σε γενιά και η κάθε γενιά προσπαθούσε όχι μόνο να μοιάσει στην προηγούμενη, αλλά και να την ξεπεράσει και μέσα από αυτήν την ευγενή άμιλλα, να προχωράμε.

Όσοι δεν σεβάστηκαν αυτές τις παραδόσεις, το ίδιο το σύστημα, τους απέβαλε, γιατί δεν μπορείς ποτέ να μηδενίζεις τους αγώνες που έκαναν προηγούμενοι από εμάς σε πολύ σκληρότερες συνθήκες και τα βρήκαμε εμείς έτοιμα για να τα πάμε λίγα βήματα πιο πέρα, γιατί αποτελούσαμε έναν μόνο κρίκο της αλυσίδας από τον ενάμιση αιώνα ιστορίας του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου.







Τελειώνοντας, θα ήθελα ν' αναφέρω λίγα πράγματα για την άλλη μου αγάπη, τη θάλασσα, την οποία η ζωή τα έφερε και χωρίσαμε νωρίς στα 18 μου χρόνια. Δεν την ξέχασα ποτέ και όποτε μου δινόταν η ευκαιρία γυρνούσα κοντά της.

Σαν ερασιτέχνης ασχολήθηκα με όλα τα σπορ που σου προσφέρει και το πιο φανταστικό απ' όλα, την κατάδυση. Σ' έναν κόσμο εχθρικό, αλλά με άγρια ομορφιά, όπου δεν ακούς σχεδόν τίποτα εκτός από τον αναπνευστήρα σου, σ' αυτόν τον μαγευτικό κόσμο του βυθού, σ' έναν κόσμο χωρίς βαρύτητα που είναι τόσο πλάνος, που μπορεί να σε κρατήσει για πάντα κοντά του.

Το 1995 τελείωσε αυτό το μεγάλο ταξίδι, όπου όλοι μας περνάμε σαν εργαζόμενοι μετά από 37 χρόνια. Με χαρές, λύπες, απογοητεύσεις, με μάχες κερδισμένες και χαμένες, αλλά ποτέ δεν το έβαλα κάτω, γιατί και οι χαμένες μάχες σε γεμίζουν εμπειρίες και γνώσεις για την επόμενη μέρα.

Όλοι εμείς που ασχοληθήκαμε με τα κοινά, όπως γράφω και σ' άλλες σελίδες θα πρέπει να ομολογήσουμε, ότι ο συνδικαλισμός μας μόρφωσε άλλους περισσότερο και άλλους λιγότερο, ανεξάρτητα αν και αυτός έχει τις παθογένειές του, είναι και θα παραμείνει ένα μεγάλο σχολείο, γιατί σου μαθαίνει πρώτα απ' όλα τον άνθρωπο, τα προτερήματά του και τα ελαττώματά του, τις αδυναμίες του.

Μας έδωσε γνώση και αντανακλαστικά, ώστε ν' αντιλαμβάνεσαι αμέσως τις προθέσεις του άλλου και τους κακόπιστους και τους καλόπιστους, τι ζητάει, που το πάει και να έχεις την ευχέρεια για τον αντίλογο. Σε γεμίζει σιγά-σιγά με αυτοπεποίθηση και δεν κομπλάρεις, ανεξάρτητα, αν συνομιλείς με υπουργό, με γεν. διευθυντή ή με συναδέλφους.

Αρκεί ο λόγος σου να έχει ουσία και επιχειρήματα και όχι αερολογίες και φανφάρες. Είχα την τύχη να γνωρίσω και να συνεργαστώ με όλους τους μεγάλους συνδικαλιστές που είχε πάντα ο Σιδηρόδρομος λόγω της μακρόχρονης ιστορίας του. Δεν θ' αναφέρω κανέναν, γιατί θα ήταν ιεροσυλία να ξεχάσω κάποιον.

Γιατί υπήρξαν δάσκαλοι για εμάς τους νεότερους που κληθήκαμε να συνεχίσουμε και να βάλουμε κι εμείς ένα μικρό λιθάρι στην πορεία του συνδικαλισμού στο χώρο μας. Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κλάδο που υπηρέτησα για 20 χρόνια, τους ηλεκτροδηγούς που με στήριξαν επί 8 χρόνια ως Πρόεδρο του Σωματείου.

Επίσης, ολόκληρο το προσωπικό που με ανέβασε στην κορυφή του συνδικαλισμού, ως Εργατικό Εκπρόσωπο στο Δ.Σ. της Εταιρίας, αν και ο κλάδος μου αριθμούσε το 10% του συνόλου του προσωπικού, αλλά είχα την τύχη να εργαστώ άλλα 17 χρόνια στο εργο-

στάσιο, αλλά επειδή ήμουν πολυτάλαντος διατηρούσα πολύ καλές σχέσεις με όλους τους κλάδους του Σιδηροδρόμου.

Επίσης, ένα μεγάλο ευχαριστώ στους εκάστοτε συνεργάτες μου, γιατί ποτέ ένας κούκος δε φέρνει την άνοιξη. Θα πρέπει εδώ να υπογραμμίσω τις άριστες σχέσεις που διατηρούσα πάντα με τα σωματεία του χώρου μας, γιατί πάντα πίστευα στην ενότητα του προσωπικού και ότι μόνο ενωμένο μπορεί να προχωρήσει ανεξάρτητα από τα κομματικά μας τερτίπια, όπου εμείς δώσαμε το δικαίωμα στα κόμματα να διαβρώσουν τον συνδικαλισμό όπου σήμερα κάθεσαι στην άκρη απαξιωμένος.

Κλείνοντας, αυτό το ωραίο ταξίδι επιτρέπω στον εαυτό μου να κάνει μια διάκριση ν' αναφέρω τους δασκάλους μου, τον Μάριο τον Παπακωνσταντίνου, ο οποίος με εξόπλισε με δύναμη και επιμονή και αποφασιστικότητα και τον Γ. Βούλγαρη για την πάντα ώριμη σκέψη και τι θα κάνει την επόμενη μέρα πάντα μελετημένη και καλά σχεδιασμένη.

Γεωργίου Δημήτρης  
25/10/2015

