

Τα αιτήματα της Ν.Σ.Κ. για τη Σ.Σ. ποντοπόρων φορτηγών πλοίων

ΜΙΣΘΟΣ ΝΑΥΤΗ 45.000 ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ - ΑΥΞΗΣΗ 40%)

- ΠΝΟ: Τραινάρει την έναρξη των διαπραγματεύσεων
- Ε.Ε.Ε: Καδήλωση των άποδοχών στο όνομα της κρίσης

Πειραιάς, 28 Ιουλ. 82.— Την ανακλιμάκωση των μισθών των κατωτέρων πληρωμάτων στις 45.000 δρχ. βασικό μισθό για τον ναύτη και αύξηση των μισθών των αξιωματικών κατά 40% ζητά με ανακοίνωσή της η Ν.Σ.Κ. προβάλλοντας ταυτόχρονα και μια σειρά δίκαια αιτήματα του ναυτεργατικού κόσμου εν όψει των διαπραγματεύσεων για την άνανωση Συλλ. Σύμβασης Εργασίας Ποντοπόρων Φ)Γ πλοίων που η Ιούλιος της λήγει στις 30 Σεπτεμβρίου 1982.

Τιμαριθμική Αναπροσαρμογή (ΑΤΑ) κάθε 4 μήνες, που υποστηρίζεται από την κυβέρνηση και αποτελεί πάγια διεκδίκηση της ΓΣΕΕ και όλου του δημοκρατικού συνδικαλιστικού κινήματος.

- Θέσπιση επιδόματος τροπικών κλιμάτων 8-10% επί του βασικού μισθού για όσα πλοία δεν διαθέτουν κλιματισμό.
- Θέσπιση του «επιδόματος πολυετίας» (τριετίας) 5% μετά τα πρώτα 5 χρόνια υπηρεσίας και 3% ανά τρία χρόνια μέχρι και τρείς (3) τριετίες.
- Καταβολή επιδόματος βαριού και ανθυγιεινών επαγγέλματος.
- Θέσπιση ειδικών επιδομάτων για τα πλοία Μαυροθι πάνω από 60.000 γκρό, ΡΟ-ΡΟ, κονταίνερς ύψαιροφόρα και τσιμεντάκια 10% επί του βασικού μισθού.
- Όλα τα Σαββατοκύριακα που διανύονται εν πλώ να παρέχονται για όλους, χωρίς εξαίρεση, τους ναυτεργάτες ως άδεια μετ' αποδοχών μετά την απόλυσή τους από το πλοίο. Στην περίπτωση αυτή καταργείται το επίδομα Κυριακών και σε όσους εκτελούν βάρδια τα Σαββατοκύριακα εν πλώ καταβάλλεται υπερωρία ίση με το ωρομίσθο.
- Αμοιβή της υπερωριακής εργασίας για: — Τη νυχτερινή υπερωρία από 9 μ.μ. έως 6 π.μ. το ωρομίσθιο + 100%.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΘΕΣΗ ΣΤΗΝ Π.Ε.Π.Ε.Ν. ΟΙ ΥΠΗΡΕΤΕΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

Σε μία σειρά κείμενα στην τελευταία Π.Η. ο ένας μετά τον άλλο οι επιθετικές της ΠΕΠΕΝ, προσπαθούν να δικαιολογήσουν τα άδικα λόγια. Τα άνομολόγητα έργα τους ούτε λίγο ούτε πολύ παρουσιάζονται καρπός αγώνων(!). Κι ακόμα περισσότερο, το άλλοτε φρόνιμο για την επικράτηση της μάς η της άλλης φρενίας, το ξεπούντο των Σ.Σ., σεβίζονται σαν ανανέωση του συνδικαλιστικού δυναμικού των πλοιαρχών, σαν έκθεση έντολης της Γεν. Συνέλευσης (όποια ύποκρισία).

Όχι κύριοι. Δεν πείθετε κανένα. Το σκληρό σας στήριγμα πολύ κακότεχνια. Γνωρίζετε άλλωστε κι ως καμίνεστε πως δεν καταλαβαίνετε, ότι:

1. Η μαζικότερη στα χρονικά της ΠΕΠΕΝ Γεν. Συνέλευση, με την έμπνευση της καταδίκασε την πολιτική ολόκληρου του Διοικητικού Συμβουλίου και όχι μόνο του Προεδρείου.
2. Το ΟΧΙ των πλοιαρχών στο 6 + 3% σήμαινε αγωνιστική διεκδίκηση ενός μένιμου αιτήματος (19% στο βασικό μισθό κ.λ.π.). Αυτό ήταν η δέσμευση που πήρε το προεδρείο της Συνέλευσης κάτω από την άνωποχρητική απαίτηση των συνδικαλιστών πλοιαρχών της ΕΝΣΥΠΑ που ανέληφθηκαν έγκαιρα τους σκοπούς σας (να περάσει ένα άποροδιόριστο ΟΧΙ) και επέμεναν σε συγκεκριμένη πρόταση, αναγκάζοντας τον κ. Καπνίστη να δεσμευθεί στο Σώμα της Γ.Σ.

Μετά τη Γεν. Συνέλευση η ιστορία εξελίσσεται κάπως έτσι. Ο κ. Καπνίστης θεωρεί προσωπική τη δέσμευση που πήρε στο Σώμα της Γ.Σ. και για να διευκολύνει τα πράγματα παρατείνεται οικειοθελώς(!). Αναλαμβάνει προεδρεύων ο κ. Δούκας που σε μία νύχτα υπογράφει τρείς Σ.Σ. Έπρεπε να γίνει έτσι για να πάρει την εθιμική της υπογραφή των Σ.Σ. τη προηγούμενη Διοίκηση». Όπως μάς λέει στο πρώτο του άρθρο, ο μετά ταύτα έκλεισε πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ κ. Ψαράς. Κι ως λέει η ανακοίνωση ότι η απόφαση για την υπογραφή της ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

Να καταργηθεί η άναγραφή των λόγων απόλυσης στο ναυτικό φυλλάδιο Η ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΕΝ ΘΑ ΠΕΡΑΣΕΙ ΟΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ ΕΝΩΜΕΝΟΙ ΑΝΤΙΠΑΛΕΥΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΑΥΘΑΙΡΕΣΙΑ

Οι αυθαίρετες και «κατασκευασμένες» απολύσεις ναυτεργατών για συνδικαλιστικούς λόγους, παίρνουν τελευταία μεγάλες διαστάσεις τόσο από πλευράς αριθμού απολυμένων, όσο και από πλευράς των λόγων απόλυσης που γράφονται στα ναυτικά τους φυλλάδια.

Παραθέτουμε τις τελευταίες γνωστές περιπτώσεις τρομοκρατικών απολύσεων:

Από το πλοίο «NORTH EMPEROR» της KASSIAN NAVIGATION AGENCY απολύθηκε ο Γ' Μηχανικός Χαίνης Τάσος, ο Β' Μηχανικός Ανδρίτσας Νίκος, ο Γ' Μηχανικός Καραγιώργος Μίλτος και ο Ανθυποπλοίαρχος Βαρελάς Χρήστος «ΤΗ ΑΙΤΗΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ».

Από το πλοίο «OLYMPIC HOPE» της SPRINGFIELD SHIPPING CO απολύθηκαν έξη ναυτεργάτες από Μόντρεαλ του Καναδά ως «ΑΡΝΟΜΕΝΟΙ ΝΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΟΥΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΑΠΟΠΛΟΥΝ»!

Από το πλοίο «GOULIAS» της εταιρίας ΜΕΘΕΝΙΘ απολύθηκε ο υποπλοίαρχος Φωδάρης Κώστας «ΤΗ ΑΙΤΗΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ».

Από το πλοίο «ATLANTIC SKY» απολύθηκε ο ναύτης Σαχανίδης.

Από το πλοίο «ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ» της BELGRAVIA MARITIME απολύθηκε ο ηλεκτρολόγος Ίωάννου Γιάννης και λίγο αργότερα άλλοι τέσσερις ναυτεργάτες.

Από το πλοίο «ΠΑΠΑΦΩ»

ΤΗΣ» της SHIPTRADE απολύθηκε ο άσυρματιστής Δούλιας Χρήστος «ΤΗ ΑΙΤΗΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ».

Από το πλοίο «ΑΡΓΩ» της ALKY MARITIME απολύθηκε ο άσυρματιστής Τσιτσάκης Βαγγέλης «ΤΗ ΑΙΤΗΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ».

Από το πλοίο «ATLANTIS STAR» της ATLANTIS MANAGEMENT απολύθηκε ο άσυρματιστής Μητρόπουλος Δημήτρης.

Με τις τρομοκρατικές απολύσεις το εφοπλιστικό κεφάλαιο, με έμπνευσή και καθοδήγησή την Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών, επιδιώκει να απομακρύνει από τα καράβια τους συνεδηγούς αγωνιστές ναυτεργάτες. Σκοπός του είναι να απονευρώσει το ναυτεργατικό κίνημα και να σταματήσουν οι άγώνες και οι διεκδικήσεις στα καράβια για να φορτώσει τα σπασμένα της κρίσης στις πλάτες των ναυτεργατών.

Αυτό το γνωρίζουν καλά οι περισσότεροι ναυτεργάτες και γι' αυτό δεν πρόκειται να σταματήσουν να αγωνίζονται για τα δικαιώματα και συμφέροντά τους και πρώτα απ' όλα για το συνταγματικό κατοχυρωμένο δικαίωμα της εργασίας. Για να μπει φραγμός στις παράνομες και αυθαίρετες τρομοκρατικές απολύσεις. Για να σταματήσει το φακέλλωμα τους με την άναγραφή στο φυλλάδιο των γνω-

στών και από κάθε άποψη άπαράδεκτων λόγων απόλυσης.

Ταυτόχρονα οι συνεδηγητοί ναυτεργάτες γνωρίζουν εξίσου καλά ότι οι άγώνες τους θα ήτταν άποτελεσματικότεροι αν η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ συμπεριλάμβανε τους ναυτεργάτες στο νέο συνδικαλιστικό νόμο που κατοχυρώνει ο' ένα βαθμό τα εργατικά δικαιώματα όπως αυτό της άπνευσίας και τις συνδικαλιστικές έλευθερίες των εργαζομένων και οδηγεί στη μαζικοποίηση και τον έκδημοκρατισμό των συνδικαλιστικών τους οργανώσεων.

Δ. Μ.

ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟΝ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟ ΛΑΟ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΣΤΙΝΗΣ

Με άμειωτη ένταση και διάφορους τρόπους συνεχίζονται οι έκδηλως αιματηρές συμπλοκές των εργαζομένων και όλου του λαού της χώρας μας στους λαούς της Παλαιστίνης και του Λιβάνου, ενάντια στην εισβολή και τα εγκλήματα των σιωνιστών του Ισραήλ.

Από το προσκλητήριο αυτό δεν έλειψαν οι ναυτεργάτες. Με άνακλιμάκωση που κυκλοφόρησε η Ν.Σ.Κ. καλούσε ναυτεργάτες να έκδηλως έμπρακτα τη διεθνιστική τους αλληλεγγύη. Η άναπόκριση υπήρξε συγκινητική. Οι ναυτεργάτες από το ύπτερόμα τους πρόσφεραν τρόφιμα, ρούχα και φάρμακα. Ακόμα συγκεντρώθηκε χρηματικό ποσό ύψους 82.550 δρχ.

Όλα τα πιο πάνω παραδόθηκαν στην Έπιτροπή Συμπάρστασης για να προωθηθούν στο Λιβάνο. Παράλληλα από τα καράβια στάλθηκαν πολλά τηλεγράμματα προς τον ήμερήσιο τύπο και την Έλληνική Κυβέρνηση. Ένα τελευταίο που υπογράφεται από 161 ναυτεργάτες από τα καράβια VELOS, AMYNTAS, AMAZON, PANORMOS, NATA, KRITIAS, PERSEPOLIS, ERMIS, CHERRY, AEGIS IONIC, MOBILITA και PETREL, άναφέρει: «Εκφράζουμε άγανάκτηση και όργη για άποτροπία πράξη γενοκτονίας άδούλωτου Παλαιστινιακού λαού από Ισραηλινούς Στόπ. Έγκλήματα αυτά μόνο με

έκείνα ναζισμού μπορούν να συγκριθούν Στόπ. Έλληνες ναυτεργάτες δηλώνουν θερμή συμπαράσταση προς δοκιμαζόμενους άγωνιστές Παλαιστίνιους και καταδικάζουν πράξεις Ισραηλινών σιωνιστών».

Ανάλογη ήταν και η συμπαράσταση των γυναικών και των οικογενειών των ναυτεργατών μέσω του Συλλόγου των (ΠΣ ΓΟΝ).

Στο μεταξύ οι λιμεναργάτες του Πειραιά κήρυξαν 20ήμερο μποϊκοτάζ κατά των Ισραηλινών πλοίων που έλθε στις 15 Ιούλη.

Αυτό το γνωρίζουν καλά οι περισσότεροι ναυτεργάτες και γι' αυτό δεν πρόκειται να σταματήσουν να αγωνίζονται για τα δικαιώματα και συμφέροντά τους και πρώτα απ' όλα για το συνταγματικό κατοχυρωμένο δικαίωμα της εργασίας. Για να μπει φραγμός στις παράνομες και αυθαίρετες τρομοκρατικές απολύσεις. Για να σταματήσει το φακέλλωμα τους με την άναγραφή στο φυλλάδιο των γνω-

στών και από κάθε άποψη άπαράδεκτων λόγων απόλυσης.

Ταυτόχρονα οι συνεδηγητοί ναυτεργάτες γνωρίζουν εξίσου καλά ότι οι άγώνες τους θα ήτταν άποτελεσματικότεροι αν η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ συμπεριλάμβανε τους ναυτεργάτες στο νέο συνδικαλιστικό νόμο που κατοχυρώνει ο' ένα βαθμό τα εργατικά δικαιώματα όπως αυτό της άπνευσίας και τις συνδικαλιστικές έλευθερίες των εργαζομένων και οδηγεί στη μαζικοποίηση και τον έκδημοκρατισμό των συνδικαλιστικών τους οργανώσεων.

Δ. Μ.

ΝΑ ΠΩΣ ΘΑ ΕΝΙΣΧΥΣΟΥΝ ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ναυτιλιακή εταιρεία SMIT LLOYD MATSAS συστήθηκε πριν 3 χρόνια κύρια από την Όλλανδική SMIT LLOYD και την Έλληνική LOUCAS MATSAS. Τα δύο SUPPLY VESSELS με τα οποία ξεκίνησε, τα SLM1 και SLM2 και αργότερα το τρίτο SLM3 ναυλώθηκαν στην Ν.Α.Ρ.Κ., κοινοπραξία ξένων εταιριών που μετά από συμφωνία με το Έλληνικό δημόσιο ανέλαβε την έρευνα και εξόρυξη πετρελαίου σε περιοχή κοντά στη Θάσο.

Το ναυλοσύμφωνο που υπογράφηκε από τη ναυλώτρια Ν.Α.Ρ.Κ. και την SMIT LLOYD MATSAS άναμεσα στα άλλα καθορίζει ότι ο ναύλος καταβάλλεται σε δολάρια (ρήτρα II ναυλοσύμφωνου), τα δε πλοία είναι χαρακτηρισμένα συναλλαγματοφόρα και οι εισφορές στο ΝΑΤ καταβάλλονται σε συνάλλαγμα.

Παρ' όλα αυτά, όταν ναυτικός που εργάζεται στα παραπάνω πλοία ζήτησε από την εταιρία να του εκχωρηθεί βεβαίωση συναλλάγματος για ποσό αντίστοιχο προς τις καταβληθείσες ο' αυτόν άποδοχές, η εταιρία αρνήθηκε να του τη δώσει προφασίζόμενη έμπόδια από την Τράπεζα της Ελλάδας και κάποια άλληλογραφία μ' αυτή που διακοüsse για πολλούς μήνες.

Από έρευνα που έγινε στην Τράπεζα της Ελλάδας διαπιστώθηκε ότι ούδένά έμπόδιο πα-

ρεμβλήθηκε απ' αυτήν και ούδέποτε υπήρξε άλληλογραφία γι' αυτό το θέμα μεταξύ Τράπεζας και εταιρίας.

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΕΞΑΓΩΓΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Μετά την άρνηση της εταιρίας ο ναυτικός προσέφυγε στο άρμόδιο γραφείο του ΥΕΝ για την έπιλυση της διαφοράς. Η κατ' άρχην στάση των άξιωματικών στο τόσο σοβαρό ζήτημα που από μικρή μύριζε παρ' άνομολη έσ' ά γ' α γ' η ο υ ν α λ λ α γ μ α τ τ ες μόνο σαν άσιωπη έργη μπορεί να χαρακτηριστεί.

Μετά από πολλές έπισκέψεις στο ΥΕΝ του ναυτικού και την παρέμβαση του κ. Τούντα και στη συνέχεια του διοικητή άσφαλείας του Κ.Α.Π. κ. Ούσαντζόπουλου ο έφοπλιστής Μάτσας άναγκάστηκε να δώσει στο ναυτικό τη βεβαίωση συναλλάγματος.

Έτσι τώρα όλοι οι ναυτικοί των παραπάνω πλοίων μπορούν και πρέπει να άποκτήσουν τις βεβαιώσεις συναλλάγματος που δικαιούνται. Όμως το θέμα δεν πρέπει να μείνει μόνο εκεί. Οι άρμόδιες κρατικές ύπηρεσίες πρέπει να έρευνήσουν την ύποθεση σε βάθος για να διαπισώσουν την έκταση της παρανομίας και να άποκαλύψουν πώς οι έφοπλιστές σαν τον κ. Μάτσα «στηρίζουν» την έθνική μας ο-

ΣΥΝΕΧΕΙΑ στη 2η σελ.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ 5ΗΣ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗΣ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΗΣ ΤΗΣ ΕΣΑΚ-Σ

Πλατεία άθήνησης θρήκαν άνωμεσα στους εργαζόμενους και τις συνδικαλιστικές δυνάμεις οι άποφάσεις της 5ης πανελλαδικής συνδιάσκεψης της ΕΣΑΚ-Σ, οι όποιες θα παίζουν άποφασιστικό ρόλο στις παραπάνω έξελίξεις στο συνδικαλιστικό κίνημα. Αφού κάνει σωστή έκτιμηση της κατάστασης που διαμορφώθηκε ύπτερα από τις έκλογές του Οκτώβρη 1981, διαπιστώνει ότι κεντρικό καθήκον δειλών των εργαζομένων παραμέ-

ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗ «ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ»	
Συγκινητική έξακολουθεί να έκδηλώνεται η συμπάρσταση των συναδέλφων για την έφημερίδα τους. Τις τελευταίες μέρες πήραμε τα παρακάτω ποσά για οικονομική ενίσχυση προς τη «Ναυτεργατική»:	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Τ. ΕΝΑΣ ΦΙΛΟΣ ΤΗΣ «Ν»	Δρχ. 5.000
ΓΙΩΡΓΟΣ ΕΛ.	» 2.000
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Π.	» 5.000
ΜΑΡΚΟΣ Ρ.	» 1.500
ΧΡΗΣΤΟΣ Μ.	» 625
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.	» 500
ΙΩΑΝΝΗΣ Γ.	» 500
ΚΟΥΣΣΕ Γ'Ν Κ.	» 2.700
ΧΩΣΤΑΣ Σ.	» 270
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Γ.	» 1.400
ΑΛΒΕΡΤΟ Κ.	» 550
ΑΝΔΡΕΑΣ Α.	» 550

Απ' όσα μᾶς γράφουν

Η ΖΩΗ ΣΤΑ ΚΑΡΑΒΙΑ

ΠΛΗΘΑΙΝΟΥΝ ΟΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ
ΣΤΟ Μ)Ν «ΑΝΝΙΚΑ Ν»

Μέλη του πληρώματος του παρτανό πλοίου με τηλ)μά τους πρὸς ΥΕΝ, ΠΝΟ, Ν.Σ.Κ., ΠΑ-ΣΚΕΝ, ΠΕΜΕΝ, ΠΣΑΘΑΣ κα ταγγέλλουν ότι «πὶ 24 μελὼν τοῦ πληρώματος οἱ 9 ἀπ' αὐτοὺς εἶναι ἀλλοδαποί.

Στὴ συνέχεια ἐκφράζουν τὴν ἀγανάκτησή τους καὶ διαμαρτύρονται γιὰ τὸ γεγονός ὅτι ναυτολόγησαν στὸ πλοίο ἄλλοι δύο ἀλλοδαποὶ ποὺ ἔφθασαν γιὰ ἀντικατάσταση ἐνὸς ἑλλήνα λιπαντή καὶ ἐνὸς ἀλλοδαποῦ.

Υπογράφουν: Β. Στεφανᾶκης (ἀν)ρχος, Ζαβιτσάνος Γ. (ἀν)ρχος, Τραχιώτης Δ. β' μηχανικός, Δομοκοτόνης Α. ἥλ)γος, Βαλλιάνος Η., Βαγγελᾶκος Γ., Καστρινός Φ., Παρμενός Κ., Κυριαζίδης Κ., Σωματόπουλος Θ., Τσιτᾶκης Ε.

● Ὁ ναύτης Τσαμπᾶς Παντελῆς ποὺ ἐργάζεται σὲ γκαζιδοκὸς μᾶς γράφει ἐνὶ στὸ πλοίο του

ἀπὸ τοὺς 8 ναῦτες μόνο οἱ 5 συμμετέχουν —μὲ ἑξαορίεζ— στὸ πλύσιμο τῶν δεξαμενῶν (Μπέτερ-γούρθ) καὶ οἱ ἄπολοιποι 3 ἀσχολοῦνται μὲ βάρδιες. Ὅ δὲ πλοίαρχος καὶ ὑποπλοίαρχος ἀσχολοῦνται μὲ χειρωνακτικὲς ἐργασίες «στὶς σκάντζες στὰ μασίνα τραβᾶνε μάνικα», μὲ ἀποτέλεσμα νὰ χάνουν ἀπὸ τὰ ἔξτρα οἱ ὑπόλοιποι ναῦτες.

Σ.Σ.: Εἶναι γνωστὸ ὅτι ὁ καπετάνιος καὶ οἱ ναυτίλλοι ἀξίωματικοὶ ἀπαγορεύεται νὰ κάνουν χειρωνακτικὲς ἐργασίες. Αὐτὸ θεωρεῖται κατ'ἀντίθετον τοῦ κλάδου καὶ δὲν μπορεῖ κανεὶς νὰ τὸ ποδοπατᾷ —ἐν ἡ καταγγελία ἐνστάθει.

Ἰδιαίτερα θὰ λέγαμε ὅτι οἱ πλοίαρχοι καὶ ναυτίλλοι δὲν θέλουν νὰ κάνουν τίποτα ἀπολύτως ποὺ νύβει ἐξω ἀπὸ τὸ καθήκοντά τους, ὅταν αὐτὸ κῶβει τὴν ἀμοιβὴ ἐργαζομένου ἄλλης εἰδικότητας.

ΑΝΟΙΚΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Πήραμε καὶ δημοσιεύουμε τὴν παρακάτω ἀνοικτὴ ἐπιστολὴ πρὸς τὸν κ. Υ.Ε.Ν., γιὰ νὰ δοῦν οἱ ἀρμόδιοι πὸς ἀντιλαμβάνονται τὴν προπαγάνδα τῶν ἐφοπλιστῶν περὶ «ἀνταγωνιστικότητας» οἱ ἀπλοὶ ναυτεργάτες.

«Κόριε Ὑπουργέ, ἡ ἀνεργία δὲν δημιουργήθηκε γιὰτί ἔδωσαν 400 πλοία ποὺ τὰ περισσότερα εἶναι γιὰ παλιοσιδερά, ἀλλὰ γιὰτί ὑπηρετοῦν πολλοὶ ἀλλοδαποὶ στὰ ἑλληνικὰ βαπόρια, καὶ γιὰτί ἀκόμα ἐμεῖς οἱ Ἕλληνες ἀναγκαστήκαμε νὰ παραμεινοῦμε στὸ πλοίο περισσότερο ἀπὸ τοὺς 7 μῆνες ἀπὸ ὁ μισθὸς μᾶς δὲν καλύπτει τίς βιοτικὲς ἀνάγκες τῶν οἰκογενειῶν μας.

Οἱ μισθοὶ μᾶς εἶναι ἴδιοι ἀπ' τὸ 1977 ἐνῷ ἡ ἀκρίθεια μὲ τὰ κυβερνητικὰ στοιχεῖα ἔχει φθάσει σὲ τέτοια ἐπίπεδα ποὺ μᾶς ὑποχρεώνουν νὰ μὴ μένουμε ἐμπροσθέν.

Τώρα θὰ μοῦ πείτε ὅτι ὁ ἀνεργὸς ναυτικός μπορεῖ νὰ δουλέψει καὶ στὴ στεριά. Καὶ σὰς ἐρωτῶ, κύριε Ὑπουργέ, τί δουλειὰ μπορεῖ νὰ κάνει στὴ στεριά ἕνας ἀνθρώπος ποὺ ἔζησε ὅλη τὴν τὴ ζωὴ σὺν γλῶρος στὴ θάλασσα.

Ἡ ἐμπειρία μᾶς ναυτίλλια μεγάλωσε μὲ τὸν ἰδρώτα, μὲ τὸ αἷμα καὶ τὰ κόπιακα τῶν ἑλλήνων ναυτικῶν ποὺ εἶναι σπαρμένα σ' ὅλες τίς θάλασσες. Καὶ ἡ μέριμνα ποῖα εἶναι γιὰ τὸ ναυτικό; Οἱ συντάξεις εἶναι συντάξεις πείνας. Ἡ ἱατροφαρμακευτικὴ περίθαλψη στοιχειώδης καὶ ὁ μισθὸς τοῦ ἑλλήνα ναυτικοῦ ὁ ἴδιος ὅπως ὁ μισθὸς ἐνὸς ναυτικοῦ τῆς Γενέας.

Ὁ νέος σήμερον δὲν ἔρχεται στὸ ναυτικὸ ἀπ'ἀγέμια μὲ τίς ἀφίσεις. Ὁ νέος σήμερον γιὰ νὰ ἔρθῃ στὸ βαπόρι θέλει μισθὸ ἀπὸ τὸ εὐρωπαϊκὸ συνάδελφόν του. Θέλει ἱατροφαρμακευτικὴ περίθαλψη, θέλει σύνταξη γιὰ νὰ ζήσει σὰν ἀνθρώπος τὰ γερὰματά του.

Τὰ παιδιὰ μᾶς ποὺ μὴ ζοῦν ὁ

λόκληρη στερήθηκαν τὸν πατέρα τους, μένουν ἀπορρυθμισμένοι καὶ οἱ μισθοὶ ποὺ παίρνουμε δὲν εἶναι γιὰ σπουδές. Καὶ οἱ σπουδὲς εἶναι πολυτέλεια ὅταν ἔχεις τὸ ἄγχος τοῦ ἐνοικίου, ἀφοῦ οἱ περισσότεροι ναυτικοὶ εἴμαστε χωρὶς σπῆτι.

Μᾶς λέτε «Ποσειδῶνες» καὶ «Περσεύδες» τῆς Ἑλλάδας στὸ ἔξωτερικό, ἀλλὰ μ' αὐτὸ δὲν βγαίνει τίποτα. Ὁ ναυτικός θέλει πραγματικὴ μέριμνα καὶ ὄχι ἡμίμετρα. Ὅταν ὁ ἐφοπλιστὴς κάνει κάθε χρόνο καὶ βαπόρι καὶ ὁ ναυτικός παίρνει κάθε δύο χρόνια ἕνα παντελόνι, αὐτὸ δὲν λέγεται σοσιαλισμός.

Εἶναι γνωστὸ πὸς τὰ ἑλληνικὰ πλοία δὲν ἐκπληροῦν τοὺς ὅρους ἀσφάλειας καὶ γι' αὐτὸ εἴμαστε πάντα πρῶτοι στὰ ναυάγια.

Ἐνῷ οἱ συνθήκες ποὺ δουλεύουν οἱ Ἕλληνες ναυτεργάτες εἶναι οἱ χειρότερες μὲ τοὺς ἀντιδραστικούς νόμους ποὺ δίδουν τὴ ναυτεργασία, τὸ κλίμα τρομοκρατίας ποὺ ὑπάρχει καὶ τὴν ἀπειλὴ τῆς ἀπόλυτης ποὺ κρέμεται πάνω ἀπ' τὸ κεφάλι ὅποιου τολμήσει νὰ διαμαρτυρηθεῖ καὶ νὰ γράφει τὸ δικαίό του.

Γι' αὐτὸ ἐπιβάλλεται νὰ ὑπάρξει καὶ γιὰ τοὺς ναυτεργάτες δημοκρατικὴ νομοθεσία ὥστε νὰ ἐπικρατῇ καὶ μέσα στὸ πλοίο καθεστὼς ἴσης μεταχείρισης μὲ τοὺς ἐργαζομένους στὴ στεριά.

Μὴν ἀκούτε κ. Ὑπουργέ τὰ παραμύθια τῶν ἐφοπλιστῶν περὶ ἀνταγωνιστικότητας. Εἶναι παλιὰ καὶ δὲν πείθουν κανένα.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΣ
Φ)Γ ΝΗΡΕΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

● Βλήμα οὐλμοῦ ἐξεργάγη σὲ ἀπόσταση 10 μέτρων ἀπὸ τὴν πρῶτη τοῦ Δ)Ξ «ΘΙΑΚΙ», νηολογίου οὐ Πειραιᾶ, ποὺ ἐξεφύττει τὴν Κυριακὴ 10 Ἰουλίου, στὸ λιμάνι τῆς Ἀνατολικῆς Βηρυτοῦ.

Ἀμέσως ὁ πλοίαρχος διέκοψε τὴν ἐκφόρτωση, ἔβγαλε τοὺς κάδους καὶ τίς σωλίνες ἐκφόρτωσης καὶ ἀπομακρύνθηκε ἀπὸ τὸ λιμάνι μὲ προορισμὸ τὴν Τρίπολη.

Ὅπως ἀναφέρει ὁ πλοίαρχος, μὴ ἠλεκτρομηχανὴ ἔπαθε ἑγμία.

Ἀπὸ τὸ πλήρωμα κανένας δὲν ἔπαθε τίποτα.

● Πέθαμε τὴν 14 Ἰουλίου πᾶνω στὸ ἐπιβατηγὸ «ΡΟΜΑΝ-ΤΖΑ» ποὺ ἔπλεε ἀνοικτὰ τῆς Κω ὁ ἰωάννης Ἀρβανίτης 48 χρονῶν, μέλος τοῦ πληρώματος.

Ὅπως δήλωσε ὁ γιατρός τοῦ σκάφους, ὁ θάνατός του ὀφείλεται σὲ καρδιακὴ προσβολή.

● Καὶ ἄλλος Ἕλληνας ναυτεργάτης σκοτώθηκε, ἐνῷ ἕνας δεύτερος τραυματίστηκε τὴν ὥρα τῆς δουλειᾶς στὸ καράβι.

Τὸ ἀτύχημα συνέβη στὴν ἔσπασε ὁ σωλὴνς ἀπὸ τοῦ ἑλλήνου Δ)Ξ «Ὀρεῖ» ἐνῷ βρισκόταν στὴ Χάδρη.

Πρόκειται γιὰ τὸ Β' μηχανικὸ Νίκο Κριτῆ, 38 χρονῶν, ἀπὸ τὸ Μοσχάτο, ὁ ὁποῖος πέθανε ὅταν μεταφέρθηκε στὸ νοσοκομεῖο τοῦ Παρισιοῦ καὶ τὸν ἐπιστάσιοχο Μιχ. Καλέγγη 37 χρονῶν, ἀπὸ τὸν Κόρωνα ποὺ μεταφέρθηκε στὸ νοσοκομεῖο τῆς Χάδρης καὶ ἦδη βρισκόταν ἐκεῖ ἐκθνήσκων.

Τὸ ἀτύχημα συνέβη τὴν Πέμπτη 24 Ἰουλίου.

Ἡ «Ν» θὰ ἤθελε νὰ ἔχει πε-

ρισσότερα στοιχεῖα γιὰ τὸ ἀτύχημα αὐτὸ ἀπὸ μέλη τοῦ πληρώματος.

ΠΥΡΚΑΓΙΑ
ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΟ Φ)Γ

Φωτιά ἐξέσπασε τὸ βράδυ τῆς Τρίτης 20 Ἰουλίου στὸ ἑλληνικὸ Φ)Γ «Αργολικὸ Κόλλας», νηολογίου Πειραιᾶ, ἐνῷ βρισκόταν στὴ ράδα στὸ Ἀλγέρι, γιὰ νὰ ἐκφορτωθεῖ.

Τὸ πλήρωμα, 19 Ἕλληνες καὶ 6 ξένοι ναυτεργάτες, ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος καὶ πῆγε σὲ δυὸ ἄλλα ἑλληνικὰ πλοία ποὺ βρισκότανι στὸ Ἀλγέρι.

Τὸ καράβι εἶναι φορτωμένο μὲ σάκκι καὶ εἶχε ἀποσπείσει ἀπὸ Ἀμερική.

ΣΚΟΤΩΘΗΚΕ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Τὸ μεσημέρι τῆς Δευτέρας 19 Ἰουλίου, σκοτώθηκε στὸ παναμερικανικὸ «Μαργ Χριστίνα», ὁ Α' μηχανικός τοῦ πλοίου Εὐάγγ. Παπαδημητρίου, 50 χρονῶν, κατόικος Σαλαμίνος.

Ὁ ἀτύχος συνάδελφος βρισκόταν στὸ μηχανοστάσιο, σύμφωνα μὲ δημοσιεύματα, διπλὰ στὴν τροφοδοτικὴ μηχανὴ λεβήτων, ὅταν, ἀπὸ ἄγνωστο λόγο, ἐξεργάη καὶ τὰ κομμάτια τῆς τῶν χτύπησαν θανάσιμα.

Τὸ πλοίο εἶχε ἀποπλευρεῖ ἀπὸ τὴν Ἰαπωνία μὲ προορισμὸ τὴν Σιγκαπούρη, ἀλλὰ δόθηκε ἐντολὴ νὰ προσεγγίσῃ τὴν Μανίλα γιὰ νὰ ἀποδιδώσῃ τὴν σορὸ, προκειμένου νὰ μεταφερθεῖ στὴν Ἑλλάδα.

● Πυρκαῖα ἐξεργάγη τὴν 9 Ἰουλίου καὶ στὸ κατασχέμενο πλοῖο «Αλέκος», ποὺ βρισκόταν στὴν Ἑλευσίνα. Δὲν ἔπαθε κανεὶς τίποτα.

«ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΠΟΣΕΙΔΩΝΕΣ»

Δημοσιεύουμε σκέψεις καὶ ἐρωτήματα συνταξιούχου ναυτεργάτη μὲ ἀφορμὴ τὰ γνωστὰ μεγάλα λόγια ποὺ καὶ φέτος ἀκούσαμε ἀπὸ τὰ στόματα τῶν ἐπισημῶν κατὰ τὴ διάρκειαν τῶν «Ποσειδωνιών».

«Ὅλοι οἱ ἐπίσημοι», γράφει ὁ παλαιάρχος ναυτεργάτης Θεόδωρος Βονικόπουλος, «ποῦ ἐπισημῶν κατὰ τὸ στόλο μᾶς μὲς ὁ νόμος, ἐμᾶς τοὺς ναυτεργάτες «ΗΡΩΕΣ», «ΣΥΓΧΡΟΝΟΥΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝΕΣ», ἐπὶ περιφρόνησε ἐνδόξως τὴν κυνδύλευον τῆς μεγάλης μᾶς ναυτίλλιας στὸς ὠκεανούς» κλπ.

Καὶ συνεχίζει ὁ συνάδελφος τὴν ἐπιστολὴν τοῦ θέτοντας ὀρισμένα ἐρωτήματα, ποὺ κατὰ τὴν γνώμη μᾶς εἶναι καὶ ἐρωτήματα ὅλων τοῦ ναυτοκοσμοῦ.

— Γιατί οἱ συνταξιούχοι τοῦ ΙΚΑ δικαιούνται ἐκδρομῆς, ἐνῷ ἐμεῖς οἱ «νέοι Ποσειδῶνες» δὲν δικαιούμεθα;

— Γιατί ὅταν εἴμαστε «ἐν ἐνεργείᾳ», πληρώνουμε τόσα δοῦλα πληρώνει ὁ συνταξιούχος τοῦ

ΙΚΑ ποὺ σήμερον παίρνει 60 — 70 χιλ. σύνταξη;

— Γιατί οἱ ἐργοστασιαρχεῖς φερόμεθα νὰ πληρώνουν μὲ μακροχρόνιες δόσεις τίς ὀφειλές τους πρὸς τὸ ΙΚΑ, καὶ δὲν ἀποχρεώθηκαν οἱ ἐφοπλιστὲς ποὺ χρωστᾶνε ἐκατομμύρια (συνάλλαγμα) στὸ ΝΑΤ;

— Γιατί ἡ τιμαριθμικὴ ἀναπροσαρμογὴ, (αὐτὴ ποὺ εἶναι) δὲν ἰσχύει γιὰ τοὺς «ἡρώες Ποσειδῶνες»;

Καὶ μόνον μὲ τὰ παραπάνω, εἶναι ἀρκετὸ νὰ πει κανεὶς ὅτι ὁ ναυτεργάτης, πρὸς χάριν τοῦ ἐφοπλιστῆ, θεωρεῖται πολίτης 3ης κατηγορίας. Καὶ αὐτὸ παρὰ τίς ἀνταγωνιστικότητας τῆς «Ναυτικῆς Ἑξομότητος» μὲ τοὺς μεγαλότομους χαρακτηρισμοὺς τῶν ἐπισημῶν.

ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ
ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ Υ.Ε.Ν.

ΕΡ.: Πόσο εἶναι τὸ ὕψος τῆς ἀποζημιώσεως ἐπὶ τὴν λύση τῆς συμβάσεως ἑλθε χώρα στὸ Λαζ Πάλλας;

ΑΠ.: Οἱ «Κανάριοι Νήσοι» γεωγραφικὰ ἀνήκουν σὲ χώρα ἐκτὸς Εὐρώπης καὶ ὁ ναυτικός ποὺ ἀπολύεται σὲ λιμάνι αὐτῶν δικαιούται κατὰ τὸ ἄρθρο 76 τοῦ ΚΙΝΔ ἀποζημίωση, ἴση μὲ τὸ μισθὸ 45 ἡμερῶν ἐφόσον φυσικὰ συντρέχουν οἱ προϋποθέσεις τοῦ ἁρθροῦ 75 τοῦ ΚΙΝΔ.

ΕΡ.: Ἀν ὁ ναυτικός ποὺ τραυματίστηκε ἐκτὸς πλοίου κατὰ τὴν διάρκεια τῆς ναυτολογίας ποὺ δικαιούται ἀποζημίωση καὶ μισθοῦ ὁστένης;

ΑΠ.: Στὴν περίπτωση ἀτυχῆματος ἀπὸ βίαιον συμβάν ἐφορμολογῶνται οἱ διατάξεις τοῦ ἁρθροῦ 85 ΚΙΝΔ καὶ οἱ περὶ ἀποζημιώσεως διατάξεις Νόμου 551. Σύμφωνα ὅμως μὲ τὸ ἄρθρο 67 τοῦ ΚΙΝΔ ἀν τὸ ἀτύχημα ὀφείλεται σὲ πταίσμα τοῦ ναυτικοῦ δὲν καταβάλλεται μισθοὸς καὶ ἀποζημίωση.

Σὲ περίπτωση ποὺ τὸ ἀτύχημα τοῦ ναυτικοῦ ἐγένετο ἔξω ἀπὸ

τὸ πλοῖο κατὰ τὴν ἀποψη τῆς ἐνημερώσεως δὲ ἐφορμολογῶνται οἱ παραπάνω διατάξεις.

ΕΡ.: Ὁ πλοίαρχος δικαιούται ἀποζημίωση σὲ περίπτωση καταγγελίας τῆς συμβάσεως του ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτη καὶ ποῦ θὰ εἶναι τὸ αἰτιολογικὸ ἀποζημιώσεως;

ΑΠ.: Ἀν ἡ σύμβαση ναυτολογίας τοῦ πλοίαρχου καταγγεῖται ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτη ὁ πλοίαρχος δικαιούται σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο 18 τῆς Σ.Λ. Συμβάσεως Πλοίαρχων Φ)Γ πλοίων ἀπὸ 4.500 ΤΔΚ καὶ ἀνὸ τὸν πλοιοκτήτη ἀποζημιώσεως θὰ εἶναι «καταγγελία συμβάσεως ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτη». Ἀν ἡ ἀπόλυση γίνεται ἐπὶ ἐπαγγελματικὴ ἀνεπάρκεια ἢ γιὰ ἐλλείψει ἐμπιστοσύνης χωρὶς νὰ ὑπάρχει συγκεκριμένη παράπτωμα καταβάλλεται ἀποζημίωση. Γιὰ νὰ καταγγεῖται ἡ σύμβαση λόγω παραπτώματος τοῦ πλοίαρχου καὶ γιὰ νὰ μὴ καταβῇ ἡ ἀποζημίωση, θὰ πρέπει τὸ παράπτωμα νὰ βεβαιωθῇ μετὰ ἀπὸ ἐνορκή προανάκριση ἀπὸ Λιμενικὴ ἢ Πρωτοδικαρχία.

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΑΠΟ ΤΟ Μ)Τ ASSIMI

● Ἀπὸ τὸ Μ)Τ ASSIMI τῆς MAGELAN INC. (Τάσος Καρβᾶ) ἔχουμε τὴν παρακάτω καταγγελία ποὺ ὑπογράφει ἀξιωματικός τοῦ πλοίου.

1. Τὸ πλοῖο φέρει Ἑλληνικὴ σημαία καὶ ἔχει 55% ἀλλοδαποὺς (πακιστανοί). Δηλαδή 16 ξένους καὶ 15 Ἕλληνες.

2. Κατὰ ὁμολογίαν τῶν ἰδίων τῶν πακιστανῶν πληρώνουν ἀπὸ 2.000 ὠς 3.000 δολ. Ἀμερικῆς γιὰ νὰ μαρκάρουν.

3. Κινηματογράφος δὲν ὑπάρχει, μαγνητόφωνο ἐπίσης δὲν ὑπάρχει. Σὲ παράκλησή μου —παράκληση ὄχι διαμαρτυρία— πρὸς

τὸν ἀρχιπλοίαρχο τῆς εταιρείας κ. Ἀλεξ. Βλαχάκη νὰ μεριμνήσῃ γιὰ κινηματογράφον ἢ τηλεόραση (ὑπάρχει μὴ ὄχι διεθνὲς λήνη), μοῦ ἀπάντησε: —Αὐτὸ εἶναι τὸ καράβι φίλε, ἄμα δὲν σ' ἀρέσει νὰ φύγεις.

4. Ὁ Πλοίαρχος κάνει καὶ τὸν ἀνθυποπλοίαρχο.

5. Τὸ αἶμα «κοντίσιον» τοῦ πλοίου εἶναι χαλασμένο ἐδῶ καὶ 4 μῆνες.

6. Τὰ ἐμβάσματα ποὺ στέλνουμε κάνουν 3 μῆνες νὰ πᾶνε καὶ μᾶς πληρώνουν τὸ δολλᾶριο 1 δρχ. πέναν ἀπὸ τὴν τιμὴ ἀγορᾶς ἀπὸ τὴν τράπεζα τῆς Ἑλλάδας.

ΤΑ ΛΟΓΙΑ ΚΙ' Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ἀγαπητὴ «Ναυτεργατικὴ», Εἴμονα ἀνθυποπλοίαρχος στὸ Μ)Ν «ΙΩΑΝΝΑ» τῆς SEA TRADERS μὲ πλοίαρχο τὸν Ἡλία Παπᾶρη. Στὶς 6 Ἀπριλίου ἔστειλα, μὲ ἐγκρίση τοῦ πλοίαρχου τηλεγράφημα στὸ Υ.Ε.Ν. σχετικὰ μὲ μιὰ ἐργατικὴ διαφορά. Τὸ ΥΕΝ ἀπάντησε ὅτι θὰ πᾶρω ἀπάντηση ταχυδρομικῶς. Δυστυχῶς τὴν ἀπάντησιν αὐτὴν δὲν τὴν πέρα ποτέ. Ἵσως γιὰτί στάλθηκε μέσω τοῦ γραφείου;

Στὸ πλοῖο εἴχαμε ἑλλειψὴ σύνθεσης. Μ' ὅλο ποὺ γιὰ τὸ λόγο αὐτὸ ἔφευγα 5 συνάδελφοι, τὸ καράβι ἔφυγε πάλι μὲ ἑλλειψὴ σύνθεσης. Ἐπίσης δὲν ἐφαρμόζονταν τὸ ἐξομολογολόγιο, τὰ σεντόνια ἀλλάζονταν κάθε ἐνάμιση μῆνα, γυμνάσια πυργαγιάς καὶ ἐγκαταλείψεις δὲν γίνονταν ποτέ.

Στὶς 9 Ἰουλίου ἀρρώστησα καὶ

ὁ γιατρός σόστησε ἐπαναπαύεσθαι λόγῳ ἀσθένειας. Ὁ πλοίαρχος μοῦ ἐπέτρεψε νὰ φύγω μόνος στὶς 6 τοῦ Ἰουλίου καὶ χωρὶς νὰ μοῦ δώσει τὴν γνωμάτευση τοῦ γιατροῦ.

Στὴν Ἑλλάδα, ἡ εταιρεία μ' ἐστειλε σὲ δικὸ τῆς γιατροῦ, ὁ ὁποῖος ὕστερα ἀπὸ ἀντινοσηρότητα γνωμάτευσε πὸς νὰ μὴ εἶμαι ἐρρωστος, δὲν δικαιούμαι ὅμως θεραπείας γιὰτί ὤθην ἡ πάθησή μου εἶναι παλιά.

Καταλήγοντας θάλω νὰ προσθέσω ὅτι ὁ πλοίαρχός μᾶς συχνὰ στὴν τραπεζαρία μᾶς μιλοῦσε γιὰ συνδικαλισμὸ καὶ γιὰ δημοκρατία, δυστυχῶς ὅμως στὰ λόγια μόνο. Κι αὐτὸ θορόναι πολύ.

Μὲ ἐκτίμηση
ΧΟΥΣΕΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
Ἀνθυποπλοίαρχος Ε.Ν.

Μισθοὶ ἀλλοδαπῶν

Μ)Ν COSTIA PEFANIS, εἶται πρὸς «Νέος Χρόνος», Θεσσαλονίκη, Ἀκτὴ Μισοῦλη 5. Ἐπὶ ναυτεργάτες καταγγέλλουν:

Καταγγέλλουμε στὸ Κατάκοιο ἀπὸ 4 μέλη Ζήτησαν ν' ἀπολυθοῦν μετὰ ἀπὸ 14 μῆνες ὑπηρεσίας. Ὁ πλοίαρχος ἀρνῆθηκε. Πήγαμε στὸ Ὑπολιμεναρχεῖο ἀλλὰ δὲν δικαιώθηκε.

Ἡ σύνθεσις τοῦ πλοίου εἶναι 12 Ἕλληνες, 5 ἀλλοδαποὶ ἀπ' τοὺς ὁποῖους 2 ναῦτες μὲ 19.000 δρχ., λοστρόμος ἐπίσης μὲ

χαμηλὸ μισθὸ. Οἱ ὁμοῖδες τους γιὰ ὑπερωρίες, καθόρισαν ἀμειψίων κλπ. εἶναι πολὺ χαμηλές. Ζήτησαμε νὰ πληρωθῶμε κανονικά, ὁ πλοίαρχος ἀρνῆθηκε. Ὁ Γ' μηχανικός ἀπὸ τὴν Ταϊλάνδη μὲ μισθὸ 32.875 μετρίων 8.000 κρατήσεις γιὰ ΝΑΤ, ὅν καὶ εἶναι μὲ διαβατήριον.

Ὁ ἠλεκτρολόγος κάνει καὶ χρέη λαδὰ καὶ καθαριστὴ μὲ μισθὸ 50.000. Τὸ ἴδιο καὶ ὁ μισθὸς καὶ μισθὸ 14.940.

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ 1

ΣΤΙΣ 30 ΙΟΥΛΙΟΥ 1982

Δολλᾶριο ΗΠΑ	Ἀγορὰ
Μάρκο Δ. Γερμανίας	68.090
Φράγκο Γαλλίας	27.712
Λίρα Ἀγγλίας	9.983
Φράγκο Βελγίου	118.341
Φιορ. Ὀλλανδίας	1.310
100 λίρα Ἰταλίας	25.065
Κορ. Δανίας	4.813
Κορ. Σουηδίας	7.981
Κορ. Νορβηγίας	11.192
Δολλ. Καναδὰ	10.162
Δολλ. Αὐστραλίας	53.872
100 Γίεν Ἰαπωνίας	67.991
Δην. Κουβέιτ	25.563
Ριάλ. Σ. Ἀραβίας	220.919
	18.620

ΤΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ «ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ»
ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ

Τοῦ Κώστα Γιαμπάνη

Ἔτσι, σὲ διάστημα 14 χρόνων (1925 — 1939) διπλασιάσεται ἡ χωρητικότης τοῦ ἐτήσιου ποσοστοῦ ἀνάπτυξης 70)ο.

ΔΕΥΤΕΡΟΣ
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ — ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΝΕΚΡΟΙ, ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ — ΑΜΥΘΗΤΑ ΚΕΡΑ

Σ' α

