Εκδήλωση: Από την υπεράσπιση του ασύλου στους κοινωνικούς αγώνες για τα Τέμπη| 26/2,18:00| Νέα Φιλοσοφική(Α.Π.Θ)

Η επιθυμία μας για διοργάνωση μιας εκδήλωσης που θα καταδικάζει την απονέκρωση, τον αυταρχισμό, την κρατική βαρβαρότητα και θα σκιαγραφεί τις μεθοδευμένες πρακτικές του κρατικού μηχανισμού δεν είναι συγκυριακή, αλλά προκύπτει από την ασφυκτική ,ζοφερή πραγματικότητα που βιώνουμε στις σχολές αλλά και σε όλα τα πεδία κοινωνικού και ατομικού βίου.

Το τελευταίο διάστημα γινόμαστε μάρτυρες μιας βίαιης επιβολής πειθάρχησης και εξάλειψης κάθε πολιτικής και πολιτιστικής δράσης που λαμβάνει χώρα στα ΑΕΙ,με αυθαίρετες εξαγγελίες των πρυτανικών αρχών για κλείσιμο όλων των κτιρίων του πανεπιστημίου στις 22:00 και αναστολή οποιασδήποτε δραστηριότητας πέραν των μαθημάτων και των ερευνητικών προγραμμάτων. Οι 312 προσαγωγές εντός του χώρου του Πολυτεχνείου στις 6 του Φλεβάρη έπειτα από τη διοργάνωση live καθώς επίσης και τα επακόλουθα κατασταλτικά περιστατικά στο Πολυτεχνείο- επί της προγραμματισμένης προβολή ταινίας- τα οποία και κατέληξαν σε 48 προσαγωγές φοιτητ(ρι)ών, 38 εκ των οποίων μετατράπηκαν σε συλλήψεις με την κατηγορία της «διατάραξης της λειτουργίας δημόσιας υπηρεσίας» ,δεν αποτελούν μεμονωμένα περιστατικά αλλά τεχνάσματα του κρατικού μηχανισμού και εργαλεία τρομοκρατίας, προκειμένου να μάθουμε να σιωπούμε και να υποτασσόμαστε. Στην προσπάθεια επιβολής του νόμου και της τάξης, κάθε φοιτητής/τρια που αντιστέκεται αναγνωρίζεται ως παραβάτης της ακαδημαϊκής ευνομίας.

Γνωρίζουμε πολύ καλά ότι οι κρατικοί κατασταλτικοί μηχανισμοί

χρησιμοποιούνται για να κάμψουν κάθε αντίσταση(μαθητών, φοιτητριών, εκπαιδευτικών) που προσπαθεί να εμποδίσει την εφαρμογή των νεοφιλελεύθερων πολιτικών της εκπαιδευτικής αναδιάρθρωσης της παιδείας, των ιδιωτικοποιήσεων, την εμπορευματοποίηση της εκπαίδευσης και κάθε κοινωνικού αγαθού. Αυτή τη στιγμή προτάσσεται μια βιτρίνα εξευγενισμού που θέλει να επιβάλλει σιγή νεκροταφείου στα πανεπιστήμια, να τα εντατικοποιήσει και να τα αποστειρώσει ακόμη περισσότερο. Ήδη, με τη θέσπιση του ανωτάτου ορίου φοίτησης, μετράμε εκατοντάδες χιλιάδες διαγραφές φοιτητ(ρι)ών, τη στιγμή που τη σκυτάλη παίρνουν τα ιδιωτικά πανεπιστήμια. Η ακαδημαϊκή έρευνα χάνει το κοινωνικό της πρόσημο και εργαλειοποιείται για την εξυπηρέτηση επιχειρηματικών, οικονομικών και πολεμικών συμφερόντων. Η λίστα δεν έχει πάτο. Αναγνωρίζουμε ότι το ζήτημα των πανεπιστημίων και του ασύλου είναι ένα κατεξοχήν κοινωνικό ζήτημα. Όπως και κάθε κοινωνικό ζήτημα εφάπτεται και επηρεάζει άμεσα τη διάρθρωση της εκπαίδευσης.

Αποσκοπούμε στην προαγωγή μιας δικής μας -και απο τα κατω-ανάγνωσης της συγκυρίας που έρχεται να συνδέσει τους αγώνες για το άσυλο και για ανοιχτά -στη κοινωνία – πανεπιστήμια με την καταστολή, την συνολική επίθεση στη παιδεία, τους αγώνες για δικαιοσύνη για τους/τις δολοφονημένους/ες στα Τέμπη, στη Χίο, στη Πύλο, στη Βιολαντα και τους κοινωνικούς αγώνες εν γενει.

Η πολιτική κράτους και κεφαλαίου είναι ενιαία. Αγγίζει κάθε πτυχή της ζωής μας και συντελείται εις βάρος της κοινωνίας. Στην εκπαίδευση, στη θάλασσα, στους χώρους της δουλειάς, στις ράγες, η ανθρώπινη υπόσταση και αξιοπρέπεια ευτελίζονται καθημερινά.Οφείλουμε,λοιπόν,για ακόμα μια φορά να αντισταθούμε με συλλογική οργάνωση και να προτάξουμε την ανυπακοή.

Από την υπεράσπιση του ασύλου έως τους κοινωνικούς αγώνες για τα Τέμπη: ο αγώνας μας είναι κοινός για την προάσπιση της ζωής,της αξιοπρέπειας και της ελευθερίας.

ΑΝΤΙΕΞΟΥΣΙΑΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΦΟΙΤΗΤΙΚΩΝ ΟΜΑΔΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

ΑΠΘ/ΠΑΜΑΚ

Η «αρετή» του σταθμάρχη και τα όρια της εκτεχνίκευσης

Του Γιώργου Κρανιδιώτη

Την επομένη του πολύνεκρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος στα Τέμπη, ο πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ Νίκος Ανδρουλάκης, από το σημείο της συμφοράς, δήλωνε: *«Η πατρίδα μας βιώνει μια ανείπωτη τραγωδία και στη σκέψη όλων μας υπάρχει ένα τεράστιο "γιατί". Γιατί, ενώ υπάρχουν οι τεχνικές δυνατότητες εδώ και χρόνια, να κρέμονται τόσες ζωές σε ένα ανθρώπινο χέρι».* Η δήλωση Ανδρουλάκη εκφράζει την κοινή πεποίθηση ότι το δυστύχημα θα είχε αποφευχθεί, αν είχε αξιοποιηθεί η σύγχρονη τεχνική, ούτως ώστε η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών να μην εξαρτιόταν από τον ανθρώπινο παράγοντα. Η οπτική αυτή υπόρρητα δέχεται ότι το κακό προήλθε από «ανθρώπινο λάθος». Εντούτοις, το ερώτημα που ευλόγως ανακύπτει είναι: Γιατί το πιο θανατηφόρο δυστύχημα στην ιστορία του ελληνικού σιδηροδρόμου συνέβη εν έτει 2023, και όχι καθ' όλες τις προηγούμενες δεκαετίες λειτουργίας του, όταν οι χρησιμοποιούμενες τεχνικές ήταν οπωσδήποτε υποδεέστερες των σημερινών και πολύ περισσότερα εξαρτιόνταν από το «ανθρώπινο χέρι»;

Λίγες μέρες αργότερα, ένας σχολιαστής στο Facebook, ο Παναγιώτης Μαυρέλης, παρατηρούσε: *«Αν ήταν τόσο απλό και εύκολο να συμβεί το "ανθρώπινο λάθος" θα είχε συμβεί χρόνια τώρα, όταν τα δρομολόγια ήταν πολύ πιο πυκνά και οι γραμμές περισσότερες. Όμως δεν είναι καθόλου έτσι τα πράγματα. Το "ανθρώπινο λάθος" είναι το άλλο όνομα της απαξίωσης των*

δημόσιων αγαθών και των ανθρώπων. Η από 2θετίας σταθερή απαξίωση του ΟΣΕ, των υποδομών του και των εργαζομένων του, με σκοπό να εκποιηθεί στα ιδιωτικά συμφέροντα παρήγαγε αυτό το "ανθρώπινο λάθος". […] Τόσα χρόνια δεν συνέβη ποτέ ένα τόσο τραγικό "ανθρώπινο λάθος", γιατί ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΟΣΕ αποτελούνταν και στελεχώνονταν από καλούς σιδηροδρομικούς υπαλλήλους, από ευσυνείδητους επαγγελματίες μηχανοδηγούς και σταθμάρχες, που, παρά την ελλιπή υποδομή και την έλλειψη σύγχρονων συστημάτων, μάς ταξίδευαν όλους με ασφάλεια στους προορισμούς μας. Δεν ζούμε, λοιπόν, από τύχη. […] Ο ΟΣΕ, όμως, κατατμήθηκε και εκποιήθηκε. Στερήθηκε την κερδοφορία του, απαξιώθηκε και έπαψε να βγάζει σιδηροδρομικούς. Όσοι επαγγελματίες σιδηροδρομικοί συνταξιοδοτούνται δεν αντικαθίστανται. Η πείρα και η τεχνογνωσία των παλιών σιδηροδρομικών δεν μεταβιβάζεται στους νέους. Ένα ολόκληρο κεφάλαιο εθνικής τεχνογνωσίας πετάγεται στα σκουπίδια, θυσία στις ιδιωτικοποιήσεις. Έτσι φτάσαμε στον σταθμάρχη της Λάρισας. Σε ένα μοιραίο άνθρωπο που προφανώς δεν έπρεπε να βρίσκεται στο σταθμαρχείο. Έναν παλιό ανειδίκευτο υπάλληλο του ΟΣΕ που πριν 10 χρόνια μετατάχθηκε στο υπουργείο Παιδείας στο πλαίσιο της "κινητικότητας" του Μητσοτάκη (σ.σ. "νόμου Ρέππα") και πέρυσι, στα 59 του χρόνια, έγινε σταθμάρχης. […] Δεν φταίει όμως ο σταθμάρχης, αλλά αυτοί που τον τοποθέτησαν εκεί. Αν δεν είχε απαξιωθεί και ιδιωτικοποιηθεί ο ΟΣΕ και δεν είχε αποψιλωθεί από σιδηροδρομικούς, δεν θα βρισκόταν στην ανάγκη να εκπαιδεύσει έναν 59χρονο για να τον κάνει σταθμάρχη. Θα είχε σταθμάρχη η Λάρισα, και ο ΟΣΕ θα έβγαζε νέους μέσα από τις σχολές του και με μαθητεία δίπλα στους παλιούς». Και κατέληγε: *«Το βασικό κεφάλαιο ενός δημόσιου οργανισμού είναι οι εργαζόμενοί του, η πείρα και η γνώση που διαθέτουν. Αυτή η πείρα και η γνώση ελαχιστοποιούν την πιθανότητα "ανθρώπινου λάθους" και όχι μόνο τα σύγχρονα ηλεκτρονικά συστήματα. Και τα πιο προηγμένα συστήματα απαιτούν τη γνώση και τη πείρα των ανθρώπων για να λειτουργήσουν. Λόγω της γνώσης και της πείρας των εργαζομένων κυκλοφορούσε επί δεκαετίες με ασφάλεια ο σιδηρόδρομος».*

Εκκινώντας από την παραπάνω, ορθή κατά τη γνώμη μας,

τοποθέτηση του Μαυρέλη, θα επιχειρήσουμε να αναδείξουμε κάποιες πτυχές της καταστροφής που δεν έχουν αρκούντως συζητηθεί ως τώρα.

Η «αρετή» του σταθμάρχη

Σύμφωνα με τον Άλασνταιρ Μακιντάιρ, ήδη από την ομηρική εποχή, η *αρετή* (virtue) συνδέεται με την ανάληψη ενός κοινωνικού ρόλου και την αριστεία στο πεδίο μιας ειδικής κοινωνικής πρακτικής (π.χ. πόλεμος ή αγωνίσματα: Αχιλλέας, διατήρηση του *οἴκου*: Πηνελόπη, καθοδήγηση συνέλευσης: Νέστορας). Στη θεώρηση του Σκώτου φιλοσόφου, η έννοια της *πρακτικής* έχει κεντρική σημασία για τον προσδιορισμό του νοηματικού πυρήνα της αρετής, ορίζεται δε ως εξής: *«κάθε συνεκτική και σύνθετη μορφή μιας κοινωνικά θεσπισμένης συνεργατικής δραστηριότητας, μέσω της οποίας πραγματώνονται αγαθά εγγενή στη δραστηριότητα αυτή, κατά την προσπάθεια να επιτευχθεί η αριστεία που της προσιδιάζει και που, εν μέρει, την προσδιορίζει».* Τα επαγγέλματα, οι τέχνες, οι επιστήμες, τα αθλήματα, η πολιτική, η ανατροφή των παιδιών κ.ο.κ. συνιστούν *πρακτικές* υπ' αυτήν την έννοια.

Τι σημαίνει όμως ο όρος «εγγενή αγαθά»; Εν αντιθέσει προς τα αγαθά που σχετίζονται εξωγενώς και κατά συμβεβηκός με μια πρακτική (π.χ. χρήμα, δόξα, δύναμη, κοινωνική αναγνώριση κ.λπ.), τα εγγενή αγαθά αφορούν στην ουσία της συγκεκριμένης πρακτικής και δρέπονται μόνο διαμέσου της εμπειρίας της συμμετοχής σε αυτήν. Εγγενές αγαθό είναι π.χ. η τελειότητα του αποτελέσματος, η βελτίωση της δεξιότητας χάρη στην εξάσκηση, η ηθική ικανοποίηση και αυτοεπιβεβαίωση που αποκομίζει ένας επαγγελματίας ενόσω εργάζεται. Τα εξωγενή αγαθά είναι αντικείμενα ατομικής κτήσης και ανταγωνισμού, ενώ τα εγγενή διαχέονται σε ολόκληρη την κοινότητα που ασκεί την πρακτική.

Ερειδόμενοι στα παραπάνω, φθάνουμε πια στον ορισμό της αρετής:

«αρετή είναι μια επίκτητη ανθρώπινη ικανότητα της οποίας η κατοχή και η ενάσκηση τείνουν να μας καταστήσουν ικανούς να επιτύχουμε αγαθά εγγενή στις πρακτικές, ενώ η έλλειψή της εμποδίζει την επίτευξη τέτοιων αγαθών». Η ενάρετη άσκηση μιας πρακτικής απαιτεί, κατά τον Μακιντάιρ, μια *μύηση,* η οποία επιτυγχάνεται με τη διδασκαλία, τη μαθητεία, τη σύναψη μιας σχέσης με τους ομοτέχνους, την υπακοή σε κανόνες και την αποδοχή των κριτηρίων της αυθεντίας, την εγκόλπωση της παράδοσης και των επιτευγμάτων του παρελθόντος. Επιπλέον, προϋποθέτει την ένταξη σε μια *κοινότητα* που συνέχεται από ένα κοινό όραμα και μια κοινή αντίληψη για τα αγαθά. Τέλος, η αρετή δεν γίνεται να νοηθεί ειμή στο πλαίσιο μιας ανθρώπινης ζωής η οποία, αφενός έχει έναν *τελεολογικό* χαρακτήρα, τουτέστιν αποβλέπει σε έναν σκοπό, αφετέρου συγκροτεί *ολότητα,* δηλαδή διατηρεί την ενότητά της, και δεν είναι μια απλή διαδοχή, ένα συμπίλημα, ασυναφών επεισοδίων. Ο ενάρετος βίος είναι ένας βίος μη κατακερματισμένος, όπου η εργασία *δεν* διαχωρίζεται από τη σχόλη και ο επαγγελματικός τομέας από τον προσωπικό.

Ας δούμε λοιπόν την περίπτωση του μοιραίου σταθμάρχη της Λάρισας Βασίλη Σαμαρά. Σύμφωνα με το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων, ο άνθρωπος αυτός προσελήφθη αρχικά στον ΟΣΕ το 1989 ως αχθοφόρος. Το 1990, κατέστη πτυχιούχος του ΤΕΛ Λάρισας στον Τομέα Κοινωνικών Υπηρεσιών (Τμήμα Βοηθών Ιατρικών και Βιολογικών Εργαστηρίων). Το 2011, με τον νόμο περί «κινητικότητας» των υπαλλήλων του Δημοσίου, μετατάχθηκε στη Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Λάρισας, και το 2018 κατατάχθηκε σε νέο κλάδο με ειδικότητα ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων. Το 2022, όντας 58 ετών, και 5 χρόνια πριν τη συνταξιοδότησή του, καταθέτει αίτηση για νέα μετάταξη σε μία από τις θέσεις σταθμάρχη που ζήτησε ο ΟΣΕ να καλυφθούν μέσω «κινητικότητας», λόγω έλλειψης προσωπικού. Επιλέγεται και, μετά από ολιγόμηνη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση, τοποθετείται σε ένα νευραλγικό πόστο, το σταθμαρχείο της Λάρισας, τον Ιανουάριο του 2023, μόλις ένα μήνα πριν το δυστύχημα. Είναι σημαντικό να προστεθεί ότι, το βράδυ του

δυστυχήματος, ο άπειρος Σαμαράς είχε μείνει μόνος, διότι δύο άλλοι σταθμάρχες (οι Κωνσταντίνος Παυλόπουλος και Παναγιώτης Χαμηλός) είχαν αποχωρήσει πριν τη λήξη της βάρδιας τους. Εξ αυτών, ο Χαμηλός ήταν συμβασιούχος ορισμένου χρόνου και εργαζόταν εκδίδοντας δελτία παροχής υπηρεσιών («με μπλοκάκι»).

Επί τη βάσει της προηγηθείσας έκθεσης της αρετής κατά Μακιντάιρ, είναι ολοφάνερο ότι ο σταθμάρχης Σαμαράς πόρρω απέχει από το να λογιστεί ένας «ενάρετος» επαγγελματίας. Η σταδιοδρομία του είναι πολυδιασπασμένη και κατατεμαχισμένη σε αποκομμένες μεταξύ τους δραστηριότητες. Απουσιάζουν απ' αυτήν η σταθερότητα, η προσήλωση, η μύηση σε μια κοινότητα ομοτέχνων και η μαθητεία, δια της οποίας επιτυγχάνεται η μετάδοση της πείρας. Από το βιογραφικό του και μόνο, προκύπτει ότι θα ήταν de facto αδύνατη η εκ μέρους του επιδίωξη εγγενών στην πρακτική του σιδηροδρομικού υπαλλήλου αγαθών, όπως η αριστεία του αποτελέσματος και η χαρά της προσφοράς σε έναν συγκεκριμένο τομέα. Η απασχόλησή του στον ΟΣΕ δεν αποτελούσε αναπόσπαστο κομμάτι της προσωπικής του ταυτότητας, ουσιώδη ποιότητα του βίου του, όπως συνέβαινε με τους σταθμάρχες, τους κλειδούχους και τους μηχανοδηγούς του μακρινού παρελθόντος, οι οποίοι, χωρίς να διαθέτουν προηγμένα τεχνικά μέσα και παρά τις απαρχαιωμένες υποδομές (π.χ. μονή γραμμή), εγγυόνταν την ασφάλεια των μεταφορών, χάρη στη γνώση και την ευσυνειδησία τους. Προσέτι, η συμπεριφορά και των τριών σταθμαρχών που είχαν βάρδια το βράδυ του δυστυχήματος δείχνει ότι οι εν λόγω εργαζόμενοι, πιθανότατα, δεν έβλεπαν το επάγγελμά τους ως μια κοινωνική αποστολή ούτε αυτοπραγματώνονταν μέσω αυτού, αλλά εκτελούσαν τη δουλειά τους με μόνο κίνητρο τον βιοπορισμό, ήτοι ήταν, σύμφωνα με τη μαρξική ορολογία, αλλοτριωμένοι.

Κεφαλαιοκρατία και τεχνικό σύστημα

Το επόμενο βήμα είναι να αναζητήσουμε τα συστημικά αίτια που

επάγουν την παρακμή της αρετής. Ο Μακιντάιρ -ο οποίος υπήρξε στρατευμένος μαρξιστής τις δεκαετίες του ’50 και του ’60, προτού μεταστραφεί στον αριστοτελισμό- υποστηρίζει πως, όταν η εργασία υποτάσσεται στο απρόσωπο κεφάλαιο, δεν εξυπηρετεί παρά μόνο τη βιολογική επιβίωση του εργαζομένου αφενός και τη θεσμοποιημένη απληστία του καπιταλιστή αφετέρου. Άρα χαρακτηρίζεται από σχέσεις μέσων και σκοπών αναγκαστικά εξωτερικές στα αγαθά που επιδιώκει ο εργαζόμενος και, ως εκ τούτου, εξορίζεται από τη σφαίρα των *πρακτικών.*

Παρεμφερώς, η Σιμόν Βέιλ επισημαίνει: *«Πρέπει να αλλάξει το καθεστώς της προσοχής κατά τη διάρκεια των ωρών εργασίας, η φύση των κινήτρων που ωθούν στην υπερνίκηση της οκνηρίας ή της εξάντλησης -κίνητρα που σήμερα είναι ο φόβος και τα λεφτά- η φύση της υπακοής … ο πλήρης διαχωρισμός της ζωής στην εργασία και της ζωής στην οικογένεια».* Η Βέιλ θίγει ομοίως και το ζήτημα της μαθητείας, της μεταλαμπάδευσης της σοφίας του παρελθόντος, και της στοίχισης στην παράδοση. Το επάγγελμα, υπογραμμίζει, δεν υπολογίζεται πια από την άποψη της συλλογικότητας και της ιδιαίτερης λειτουργίας του: *«Η συντεχνία ήταν ένας σύνδεσμος ανάμεσα στους νεκρούς, στους ζωντανούς και στους ανθρώπους που δεν είχαν ακόμα γεννηθεί, μέσα στα πλαίσια κάποιας συγκεκριμένης εργασίας. Σήμερα δεν υπάρχει τίποτα που να είναι έστω και λίγο προσανατολισμένο προς αυτή τη λειτουργία. Ο γαλλικός συνδικαλισμός είχε ίσως, γύρω στο 1900, κάποιες προθέσεις προς αυτή την κατεύθυνση, που γρήγορα εξανεμίστηκαν».*

Ο Χάρτμουτ Ρόζα παρατηρεί ότι *«στην ύστερη νεωτερικότητα τα επαγγέλματα δεν εκτείνονται πλέον στο σύνολο μιας επαγγελματικής ζωής· οι δουλειές αλλάζουν με υψηλότερο ρυθμό απ’ ότι οι γενιές».* Το φαινόμενο αυτό απορρέει από την «κοινωνική επιτάχυνση» (τεχνολογική επιτάχυνση κι επιτάχυνση της κοινωνικής μεταβολής), η οποία με τη σειρά της τροφοδοτείται από τον ανταγωνισμό. Σ’ αυτό το συγκείμενο, το ατομικό «σχέδιο ζωής» και ο αυτοπροσδιορισμός που ριζώνει σε ισχυρές αξιακές κρίσεις υποκαθίστανται από ευέλικτες

«περιστασιακές ταυτότητες» που πάνε με το ρεύμα: *«κάθε φορά που υπάρχει μια νέα, ελκυστική ευκαιρία, πρέπει να είναι κανείς έτοιμος να βουτήξει».* Επιπλέον, ο φρενήρης ρυθμός της καινοτομίας απαξιώνει αδιάκοπα την εργασιακή εμπειρία και υποσκάπτει τη μεταβίβαση γνώσεων από τη μια γενιά στην επόμενη. Τοιουτοτρόπως, μεταξύ άλλων, προκύπτει ένας επιβλαβής, δυσλειτουργικός, και ενίοτε επικίνδυνος, «αποσυγχρονισμός» τεχνικού συστήματος και ανθρώπινου παράγοντα.

Περαιτέρω, η ευόδωση της αρετής του επαγγελματία προσκόπτει στην κεφαλαιοκρατική πραγμοποίηση, και δη στον μηχανοποιημένο κατακερματισμό της παραγωγικής διαδικασίας, ο οποίος διαρρηγνύει τους δεσμούς που πάλαι ποτέ συνέδεαν τα επιμέρους υποκείμενα της εργασίας σε μια κοινότητα. Όπως αναλύει ο Γκέοργκ Λούκατς, οι εργαζόμενοι μετατρέπονται *«σε απομονωμένα, αφηρημένα άτομα, τα οποία δεν συνέχονται πλέον άμεσα-οργανικά … αλλά η συναρμογή τους μεσολαβείται μάλλον σε όλο και πιο μεγάλο βαθμό αποκλειστικά από τις αφηρημένες νομοτέλειες του μηχανισμού στον οποίο είναι ενταγμένα».* Παρομοίως, ο Ζακ Ελλύλ σημειώνει πως ο καθένας εργάζεται πια στον περιορισμένο τομέα του και καταπιάνεται να βρει λύσεις σε πολύ συγκεκριμένα και εξειδικευμένα προβλήματα, δίχως να έχει συνολική εποπτεία του συστήματος. Από τον εργαζόμενο απαιτούνται επίκτητα προσόντα τεχνικής φύσης, κι όχι κάποια εξαιρετική νοημοσύνη, πολλώ δε μάλλον γενική μόρφωση. Με άλλα λόγια, ενώπιον της ολοκληρωτικής ποσοτικοποίησης, οι ποιότητες, και μάλιστα οι ανθρώπινες, καθίστανται αμελητέες. Όπως είχε ήδη διαγνώσει ο Καρλ Μαρξ: *«Δεν υπάρχει πια ζήτημα ποιότητας. Μονάχα η ποσότητα αποφασίζει για όλα».*

Ο Λούκατς υπογραμμίζει ωσαύτως ότι, με τον αυξανόμενο ορθολογισμό και τη μηχανοποίηση της εργασιακής διαδικασίας, η δραστηριότητα του εργαζόμενου χάνει όλο και πιο πολύ τον *πρακτικό* της χαρακτήρα και μετατρέπεται σε μια *ενατενιστική* στάση απέναντι σε μια μηχανική-νομοτελειακή διεργασία, σ' ένα έτοιμο-κλειστό σύστημα, αυτονομημένο και ανεπηρέαστο από τον

άνθρωπο. Όθεν, μεταβάλλονται αυτές τούτες οι βασικές κατηγορίες της *άμεσης* σχέσης των ανθρώπων με τον κόσμο. Όπως είχε υποδείξει ο Μαξ Βέμπερ, η δια της επιστήμης και της επιστημονικά προσανατολισμένης τεχνικής νοησιοκρατική εκλογίκευση της ζωής *δεν* ισοδυναμεί με καλύτερη γνώση των βιοτικών συνθηκών της ύπαρξής μας, π.χ. των εργαλείων που χρησιμοποιούμε στην εργασία μας. *«Τουναντίον, ο άγριος γνωρίζει ασυγκρίτως καλύτερα …».* Ας φανταστούμε λοιπόν τον σταθμάρχη Σαμαρά μπροστά στον «πίνακα τηλεχειρισμού» του Σταθμού Λάρισας, όπου απεικονίζονται *«με φωτεινές ενδείξεις διαφόρων χρωμάτων»* οι εισερχόμενοι και εξερχόμενοι συρμοί, οι αλλαγές, και οι χαράξεις διαδρομών. Μάλιστα, ο ισχύων κανονισμός κυκλοφορίας τού επέβαλλε *υποχρεωτικά* να προβεί σε *αυτόματη* χάραξη δρομολογίου, η οποία, άπαξ και λάβει χώρα, *δεν επιτρέπει* εφεξής χειροκίνητες παρεμβάσεις και τροποποιήσεις!

Το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων

Είναι αξιοσημείωτο ότι και το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων τονίζει τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα και των συστημικών αιτίων που τον επηρεάζουν, προσεπικυρώνοντας αρκετούς ισχυρισμούς της ανάλυσης που προηγήθηκε.

Συγκεκριμένα, αναγνωρίζει ότι: *«Η Ευρωπαϊκή Ένωση από τη γέννησή της (ως ΕΟΚ) έχει ως συστατικό γενετικό υλικό τη φιλελεύθερη προσέγγιση για όλα σχεδόν τα οικονομικά ζητήματα, τη διαρκή τόνωση του ανταγωνισμού και το διαρκές άνοιγμα στον ανταγωνισμό κάθε σχεδόν δραστηριότητας (πλην της άμυνας). Στο πνεύμα αυτό και υπό τον ακραίο φιλελεύθερο οίστρο των αρχών της δεκαετίας του 1990 θέλησε να εισαγάγει τον ανταγωνισμό και στους σιδηροδρόμους. Θεώρησε μάλιστα ως προϋπόθεση και προαπαιτούμενο το διαχωρισμό (και στη συνέχεια τη διάσπαση) των δραστηριοτήτων που αφορούν τη σιδηροδρομική Υποδομή από*

εκείνες που αφορούν την Εκμετάλλευση – Λειτουργία». Έτσι, *«ο ΟΣΕ με βάση το πδ 41/2005, υποχρεώθηκε σε διαχωρισμό δραστηριοτήτων, της διαχείρισης δηλαδή της σιδηροδρομικής υποδομής και της εκμετάλλευσης»,* ενώ *«με την έξοδο το 2008-10 από τον Όμιλο ΟΣΕ της εταιρείας Εκμετάλλευσης (ΤΡΑΙΝΟΣΕ, σήμερα Hellenic Train) και την πλήρη ιδιωτικοποίησή της (το 2017) περιορίσθηκαν σημαντικά οι δίαυλοι συνεργασίας και συνέργειας ανάμεσα στην Υποδομή (ΟΣΕ) και την Εκμετάλλευση (Hellenic Train)».* Έχουμε δηλαδή έναν ολοένα εντεινόμενο κατακερματισμό, ο οποίος υπαγορεύεται από τον ανταγωνισμό και το κυρίαρχο κοινωνικοοικονομικό μοντέλο. Ποιες είναι όμως οι επιπτώσεις στο έμψυχο δυναμικό;

Σύμφωνα πάντα με το πόρισμα: *«Το προσωπικό του ενιαίου ΟΣΕ είχε αγγίξει το 1984 τα 13.000 άτομα και μειώθηκε το 2007 σε περίπου 7.100 άτομα. Η μείωση προσωπικού συνεχίσθηκε σε οργανωμένη βάση μέχρι το 2010. Μετά το 2010 όμως έγιναν βίαιες μετακινήσεις-μετατάξεις εξειδικευμένου προσωπικού του ΟΣΕ σε Οργανισμούς (π.χ. νοσοκομεία) παντελώς άσχετους με το σιδηροδρομικό αντικείμενο. Έτσι, ο ΟΣΕ στερήθηκε τα στελέχη που είχε ανάγκη, χωρίς πρόνοια της Πολιτείας να αντικατασταθούν από νεότερα και εξίσου καταρτισμένα στελέχη… Πρακτικά την τελευταία δεκαετία το προσωπικό του ΟΣΕ ήταν περίπου στα ίδια επίπεδα και συστηματικά λιγότερο από το ½ του απαιτούμενου (σύμφωνα με εκτιμήσεις ανεξάρτητων προς τον ΟΣΕ διεθνών Αξιολογητών). Η αφαίμαξη αξιόμαχου δυναμικού από τον ΟΣΕ είναι μια από τις αιτίες μείωσης των επιπέδων ασφαλείας».* Ειδικότερα, το 2022 δούλευαν συνολικά στον ΟΣΕ μόλις 1000 εργαζόμενοι (οι 200 εξ αυτών με συμβάσεις έργου!), όταν το νέο οργανόγραμμα του Μαΐου του ιδίου έτους προέβλεπε *«αναγκαίο προσωπικό 2.182 άτομα, από τους οποίους στην υπηρεσία κυκλοφορίας 826 άτομα».*

Οι εμπειρογνώμονες παραδέχονται πως *«οι εργαζόμενοι αποτελούν το μοναδικό και πιο ανεκτίμητο κεφάλαιο μιας επιχείρησης. Αυτό ισχύει περισσότερο για μια επιχείρηση έντασης εργασίας (όπως ο σιδηρόδρομος …), με τους εργαζόμενους να εργάζονται υπό*

συνθήκες ακραίας πίεσης, που απαιτούν και τεχνογνωσία και ψυχικές-βιολογικές αντοχές». Η σοβαρή έλλειψη προσωπικού επιτείνει την πίεση και την υπερεργασία, με συνέπεια την καταρράκωση του ηθικού των εργαζομένων και την έλλειψη κινήτρων. Η μαθητεία, η μεταβίβαση της πείρας και της γνώσης από τους αρχαιότερους στους νεότερους σιδηροδρομικούς, η εδραίωση των δεξιοτήτων και της επαγγελματικής ευσυνειδησίας, εν ολίγοις όλα όσα συγκροτούν την αρετή του εργαζόμενου, παρεμποδίζονται ή/και εκλείπουν ολότελα μέσα σ' ένα τέτοιο καθεστώς αποξένωσης, άγχους κι ανασφάλειας για το μέλλον.

Τέλος, *«η καθετοποιημένη οργάνωση του ΟΣΕ δεν αφήνει πολλούς διαύλους ώστε ένα πρόβλημα (ακόμη και σημαντικό) να φθάνει εύκολα και γρήγορα από το προσωπικό 1ης γραμμής στη διοίκηση».* Εδώ, βλέπουμε ένα βλαβερό αποτέλεσμα της γραφειοκρατικής, συγκεντρωτικής, μη δημοκρατικής οργάνωσης της εργασίας. Ο Κορνήλιος Καστοριάδης έχει γράψει για την απώλεια παραγωγής, τη δυσλειτουργία και την αδυνατότητα ορθολογικού σχεδιασμού που προκύπτουν από τη μη συμμετοχή των εργαζομένων στη διεύθυνση. Επεκτείνοντας τη σκέψη του, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η απουσία εργατικής αυτοδιαχείρισης συνεπάγεται ανάλογες δυσμενείς συνέπειες και στον τομέα της ασφάλειας.

Συμπεράσματα

Προς αποφυγή παρεξηγήσεων: Οι σκέψεις που εκθέσαμε ουδόλως αναιρούν ή απομειώνουν τις τεράστιες ευθύνες του Κράτους, και δη συγκεκριμένων πολιτικών προσώπων και κυβερνητικών παραγόντων, για το δυστύχημα, οι οποίες πρέπει να διερευνηθούν μέχρι τέλους και να αποδοθούν, τόσο σε πολιτικό όσο και σε ποινικό επίπεδο. Η παρουσίασή μας αποσκοπεί στα εξής:

Πρώτον, στο να δείξει ότι, τόσο το κυβερνητικό αφήγημα περί «ανθρώπινου λάθους», όσο και η μαχητική ρητορική της Αριστεράς και της Αναρχίας περί «κρατικού εγκλήματος», συνιστούν μάλλον

απλουστευτικές, μονομερείς, (στη γλώσσα της εγελιανής διαλεκτικής) «αφηρημένες» προσεγγίσεις. Ασφαλώς, ο σταθμάρχης έκανε λάθος, πλην όμως, για ανυπέρβλητους συστημικούς λόγους, το λάθος τούτο δεν ήταν απλώς πιθανό, αλλά προδιαγεγραμμένο: αν δεν γινόταν απ' αυτόν, θα γινόταν, αργά ή γρήγορα, από κάποιον άλλον· αν δεν γινόταν το βράδυ εκείνο, θα γινόταν ένα άλλο. Διότι ο σταθμάρχης δεν δύναται πια να είναι «ενάρετος», ακόμη και να το θέλει, όντας αλλοιωμένος από το τεχνο-καπιταλιστικό σύστημα κι εγκλωβισμένος σ' αυτό, αναγκασμένος να υπακούει στα κελεύσματά του εφ' όρου ζωής.

Δεύτερον, στο να αναδείξει τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα και να αμφισβητήσει την επικρατούσα ιδεολογική αυταπάτη, ότι η λύση του προβλήματος της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών έγκειται αποκλειστικά ή κυρίως στις (ομολογουμένως αναγκαίες) τεχνικές τελειοποιήσεις ή, ακόμη παραπέρα, στην ολοκληρωτική εκτεχνίκευση. Δυστυχώς, όπως διαγιγνώσκει ο Ελλύλ, *«το τεχνικό περιβάλλον μάς επιβάλλει να θεωρούμε τα πάντα σαν τεχνικά προβλήματα… ο τρόπος σκέψης μας σήμερα έχει την έντονη τάση να αντιμετωπίζει αυθόρμητα όλα τα θέματα και όλες τις καταστάσεις σαν ζητήματα Τεχνικής. Όταν δεν διαθέτουμε μια τεχνική προκειμένου να αντιμετωπίσουμε κάποιο διοικητικό ή ψυχολογικό ζήτημα, περιερχόμαστε σε αμηχανία. Είμαστε υποχρεωμένοι να ανάγουμε κάθε κατάσταση σε τεχνικούς όρους, έτσι ώστε να την κάνουμε όντως τεχνικό πρόβλημα».* Η Κυβέρνηση υπόσχεται την προμήθεια κι εγκατάσταση προηγμένων τεχνικών συστημάτων, και η Αντιπολίτευση την εγκαλεί για τις σχετικές ολιγωρίες και παραλείψεις της. Ωστόσο, όπως πολύ σωστά, κατά τη γνώμη μας, προειδοποιούν οι εμπειρογνώμονες, *«ο σιδηρόδρομος είναι ένα ανθρωποτεχνικό σύστημα που απαιτεί διαρκή και αποτελεσματική συνέργεια ανθρώπινου δυναμικού και τεχνολογικού εξοπλισμού. Και η καλύτερη τεχνολογία όμως μπορεί να αποδειχθεί μικρής χρησιμότητας και αποτελεσματικότητας αν δεν υπάρχει το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό που πρωτίστως πρέπει να πιστεύει σε αυτό που κάνει και στην αποστολή που του έχει ανατεθεί».* Επανερχόμαστε έτσι στο ζήτημα της «αρετής» του εργαζόμενου και των αντικειμενικών συνθηκών που την ευοδώνουν

ή απεναντίας τη φαλκιδεύουν.

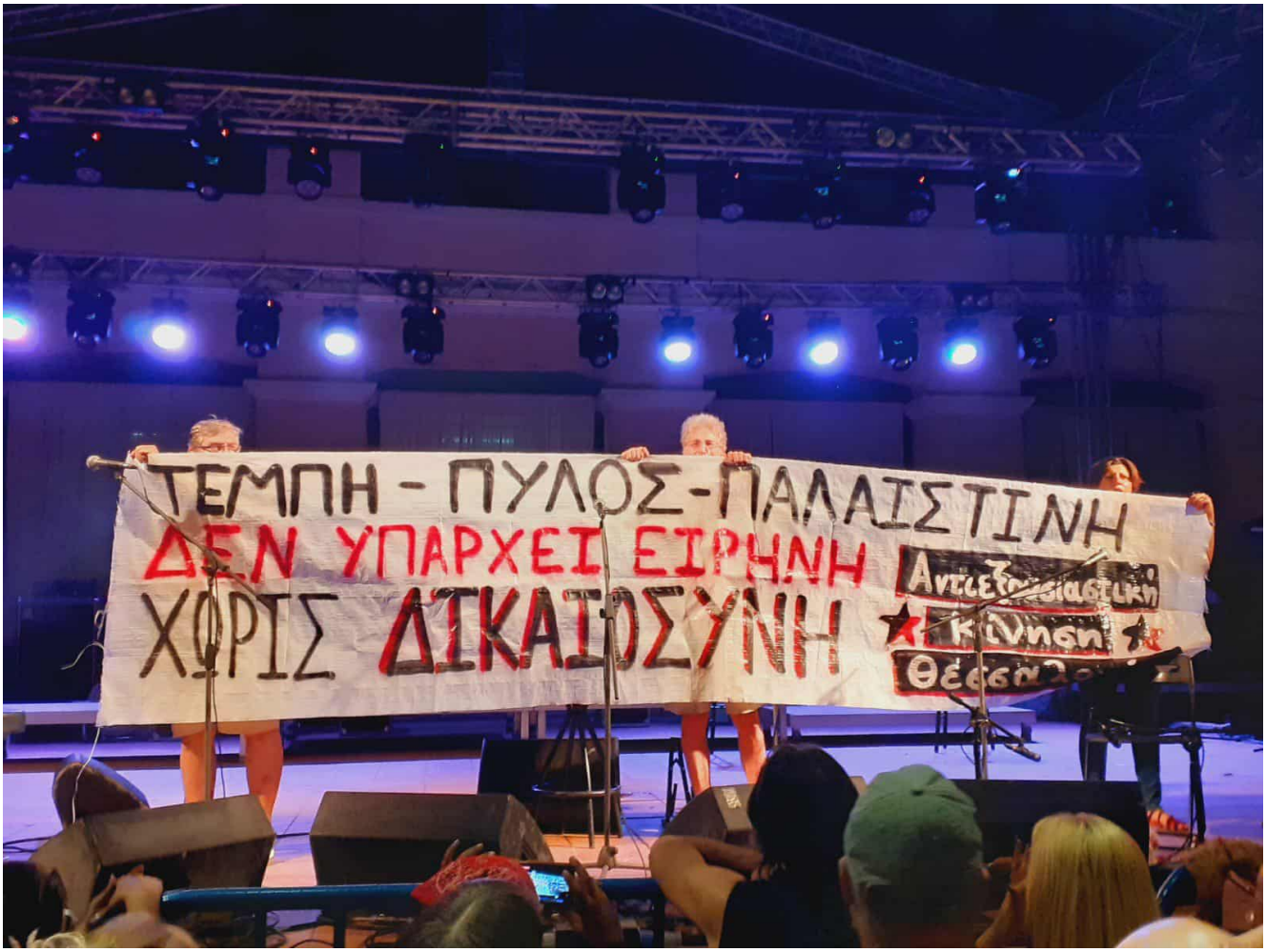
Εν τέλει, αγόμαστε σε μια καθαρά πολιτικής υφής διαπίστωση: ότι δεν αρκούν οι μερικές λύσεις, αλλά απαιτείται μια *συνολική* μεταμόρφωση της κοινωνίας, με άρση της κεφαλαιοκρατικής πραγμοποίησης, συνεταιριστικό τρόπο παραγωγής και δημοκρατική οργάνωση της εργασίας, ώστε οι τεχνικές πρόοδοι να μην επιφέρουν την ατροφία και την ποδηγέτηση της ανθρώπινης νόησης και δημιουργικότητας, αλλά να αξιοποιούνται για την ελεύθερη και ανεμπόδιστη εκτύλιξη κι εκπλήρωσή της. Το έμψυχο δυναμικό δεν θα πάψει, ούτε και στην εποχή της τεχνητής νοημοσύνης, να αποτελεί τον βασικό πυλώνα, όχι μόνο της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, αλλά γενικώς των κοινωνικών υπηρεσιών: της παιδείας, της υγείας κ.λπ. Επομένως, οφείλουμε να καλλιεργήσουμε το έδαφος επί του οποίου η λησμονημένη «αρετή» των ανθρώπων, και δη των πάσης φύσεως επαγγελματιών, θα ανθίσει και πάλι.

** Ο Γιώργος Κρανιδιώτης σπούδασε Ιατρική και Φιλοσοφία στο Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΕΚΠΑ). Είναι Διδάκτωρ της Ιατρικής Σχολής του ΕΚΠΑ και κάτοχος Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ιστορία της Φιλοσοφίας (Φιλοσοφική Σχολή ΕΚΠΑ). Εργάζεται ως ιατρός του ΕΣΥ. Από τις εκδόσεις «Νέον» κυκλοφορεί το βιβλίο του Δοκίμια για την ευθανασία, τη βιοηθική και τον θάνατο (Αθήνα, 2024).*

Παρέμβαση της

Αντιεξουσιαστικής Κίνησης Θεσσαλονίκης για Τέμπη-Πύλο-Παλαιστίνη στην συναυλία των Manu Chao, Ντίνου Σαδίκη(Vid-Photos)

Την Παρασκευή στις 12/09 σηκώθηκε το πανό Αντιεξουσιαστικής Κίνησης θεσσαλονίκης που αφορούσε στα **Τέμπη** την **Πύλο** την **Παλαιστίνη**, πάνω στην σκηνή μέσα στον κατάμεστο χώρο της Μονής Λαζαριστών.
Τρία μαζικα κρατικά εγκλήματα. Αν και δεν συνηθίζουμε να παρεμβαίνουμε σε συναυλίες, όμως, αυτή τη φορά τόσο το κλίμα από τον κόσμο πού ήταν παρών όσο και οι συγκεκριμένοι καλλιτέχνες (Manu Chao, Ντίνος Σαδίκης) στάθηκαν η αιτία και η αφορμή για αυτή την παρέμβαση. Κι αυτό το διαπιστώσαμε τόσο από την απόκριση του κοινού με τα συνθήματα που ακολούθησαν, όσο και απ την εγκάρδια αποδοχή των ίδιων των καλλιτεχνών αλλά και απ όλο το team που τους συνόδευε.
Για όλους τους λόγους του κόσμου η αλληλεγγύη, η αντίσταση και η δικαιοσύνη είναι στους δρόμους.
Αντιεξουσιαστική Κίνηση Θεσσαλονίκης
Φωτογραφίες και Video από την Παρέμβαση


ΤΕΜΠΗ - ΠΥΛΟΣ - ΠΑΛΑΙΣΤΙΝΗ
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΙΡΗΝΗ
ΧΩΡΙΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ
Κίνηση


ΤΕΜΠΗ - ΠΥΛΟΣ - ΠΑΛΑΙΣΤΙΝΗ
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΙΡΗΝΗ
ΧΩΡΙΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝ



https://www.babylonia.gr/wp-content/uploads/2025/09/paremvasi.mp4