Για το καπιταλιστικό έγκλημα στα Τέμπη

«Βρισκόμασταν ως τώρα στην Ιρλανδία. Στην αντιπέρα όχθη της διώρυγας, στη Σκωτία, ο εργάτης γης, ο άνθρωπος του αλετριού, καταγγέλλει τη 13ωρη ως 14ωρη εργασία του σε ένα δριμύτατο κλίμα και με μια πρόσθετη τετράωρη εργασία την Κυριακή (στη χώρα αυτή που γιορτάζουν ακόμα και το Σάββατο!)· την ίδια ώρα ένα Grand Jury του Λονδίνου δικάζει τρεις σιδηροδρομικούς, έναν τροχοπεδητή επιβατικής αμαξοστοιχίας, έναν μηχανοδηγό και έναν φύλακα γραμμής. Ένα μεγάλο σιδηροδρομικό δυστύχημα έχει στείλει στον άλλο κόσμο εκατοντάδες επιβάτες. Αιτία του δυστυχήματος ήταν η αμέλεια των σιδηροδρομικών. Μπρος στο ορκωτό δικαστήριο οι σιδηροδρομικοί δηλώνουν ομόφωνα ότι πριν 10-12 χρόνια εργάζονταν μόνο 8 ώρες την ημέρα. Στο διάστημα όμως των τελευταίων 5 ως 6 χρόνων αύξησαν τις ώρες εργασίας σε 14, 18 και 20 την ημέρα, και όταν υπάρχει εξαιρετικά μεγάλη συρροή ταξιδιωτών, λχ στην περίοδο των εκδρομικών αμαξοστοιχιών, εργάζονται συχνά χωρίς διακοπή 40-50 ώρες. Οι σιδηροδρομικοί όμως είναι κι αυτοί κοινοί άνθρωποι και όχι κύκλωπες. Σε ένα ορισμένο σημείο παραλύει η εργατική τους δύναμη. Τους κυριεύει η νάρκη. Το μυαλό τους παύει να σκέφτεται και τα μάτια τους να βλέπουν. Ο πέρα για πέρα "respectable British Juryman" απαντάει με μια ετυμηγορία που τους παραπέμπει επί "manslaughter" στο κακουργιοδικείο και σε ένα ήπια διατυπωμένο παράρτημα εκφράζει με ευλάβεια την ευχή ότι οι κύριοι κεφαλαιούχοι μεγιστάνες των σιδηροδρόμων θα ευαρεστηθούν να είναι στο μέλλον πιο σπάταλοι στην αγορά των απαραίτητων «εργατικών δυνάμεων» και πιο «εγκρατείς» ή πιο «ολιγαρκείς» ή πιο «οικονόμοι» στην απομύζηση της αγορασμένης εργατικής δύναμης.»

Μαρξ, Το Κεφάλαιο, τ. 1, κεφ. 8ο, Η εργάσιμη μέρα

157 χρόνια μετά από τότε που ο Μαρξ έγραφε τα παραπάνω, οι ομοιότητες με το σήμερα τόσο ως προς τη συχνότητα τέτοιων «δυστυχημάτων» στις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο και ως προς την αθλιότητα των εργασιακών συνθηκών σ' αυτές είναι εντυπωσιακά μεγάλες. Φυσικά, από την εποχή του laissez faire καπιταλισμού της Αγγλίας στα μέσα του 19ου αι. μέχρι σήμερα δεν μεσολάβησαν απλά 157 χρόνια αλλά μια ακατάπαυστη σειρά ταξικών αγώνων που είχαν σαν αποτέλεσμα έναν συγκεκριμένο ταξικό συσχετισμό δυνάμεων.

Ας δρασκελίσουμε στον χρόνο, για να θυμίσουμε ότι σημαντικούς τομείς της καπιταλιστικής οικονομίας, καίριους για την αναπαραγωγή του συνολικού κεφαλαίου, όπως τις μεταφορές και δη τους σιδηρόδρομους, τους ανέλαβε το καπιταλιστικό κράτος τη δεκαετία του '70 στη Δύση ή το '80 στη «σοσιαλιστική» Ελλάδα. Η μετατροπή τους σε «δημόσια» ιδιοκτησία δεν τα μετέτρεψε βέβαια σε καμιά σοσιαλιστική νησίδα: η διαχείρισή τους γινόταν σύμφωνα με την καπιταλιστική υπολογιστική ορθολογικότητα που αποσκοπούσε στο φτήνεμα των υπηρεσιών και του σταθερού κεφαλαίου που χρησιμοποιούσε το ιδιωτικό κεφάλαιο και στην ενίσχυση της κερδοφορίας του. Ταυτόχρονα, το δημόσιο γενικά διογκωνόταν για να μπορούν να διαμεσολαβούνται και ν' αφομοιώνονται οι απαιτήσεις της εργατικής τάξης που αυξάνονταν σταθερά. Αυτή η σοσιαλδημοκρατικού τύπου διαχείριση του κράτους θα υπονόμευε όμως σταδιακά την καπιταλιστική συσσώρευση την οποία ακριβώς είχε ως στόχο να προωθήσει: ο «πολιτικός συμβιβασμός» που το ίδιο το κράτος οργάνωσε ως εργοδότης και ρυθμιστής του μισθού των εργατών των κρατικών επιχειρήσεων, τις μετέτρεψε σε «κάστρα» της εργατικής τάξης.

Η νεοφιλελεύθερη στρατηγική ήταν το αντίβαρο σ' αυτήν την αναπόφευκτη επέκταση του κράτους, σε μια εποχή που τα διεκδικητικά κινήματα στο πεδίο της διανομής και των δημόσιων δαπανών ενισχύονταν διαρκώς και η ισχύς του προλεταριακού κινήματος, η απειθαρχία του προλεταριάτου επεκτεινόταν σε όλες τις πτυχές της καθημερινής ζωής. Οι ιδιωτικοποιήσεις, το σπάσιμο δηλαδή των ιστορικών κέντρων ισχύος της εργατικής τάξης, ήταν ένα βασικό εργαλείο χωρικής διεξόδου στο κεφάλαιο για την κρίση αναπαραγωγής των ταξικών σχέσεων και την αποσύνθεση της εργατικής τάξης. Και μην ξεχνάμε, δεν σήμαιναν καθόλου την αποδυνάμωση του κράτους αφού αυτό σχεδίαζε, επόπτευε, οργάνωνε και εκτελούσε τη μεταβίβαση-ξεπούλημα των μεταφορών προς τους ιδιώτες καπιταλιστές ως συλλογικός καπιταλιστής. Όπως το κράτος είναι εκείνο που θα ξανα-αναλάβει τις ξεπατωμένες, μετά το πέρας των συμβάσεων ιδιωτικοποίησης, υποδομές/επιχειρήσεις για να οργανώσει την ανανέωση του φθαρμένου πάγιου κεφάλαιου.

Αν, λοιπόν, σε αυτές τις τραγωδίες που επαναλαμβάνονται σταθερά και καταθλιπτικά στην ανορθολογική και καταστροφική πορεία της καπιταλιστικής κοινωνίας υπάρχει κάτι που είμαστε υποχρεωμένες να θυμόμαστε είναι ότι μόνο η προλεταριακή ισχύς είναι (σχετικά) ικανή να προστατεύσει όχι μόνο τις εργασιακές σχέσεις αλλά και την ίδια μας τη ζωή· μόνο η προλεταριακή ισχύς μπορεί να βάλει (κάποιους) φραγμούς στην ακόρεστη επιθυμία για κέρδος των «κυρίων κεφαλαιούχων μεγιστάνων των σιδηροδρόμων»· μόνο η προλεταριακή ισχύς μπορεί να επιβάλλει (προσωρινά, έστω) τους όρους της ώστε να προστατεύει το προλεταριακό σώμα είτε της εργαζόμενης είτε της χρήστριας των μεταφορών.

Αντίστροφα, στις προλεταριακές ήττες μας, στον αρνητικό συσχετισμό δύναμης χρόνια τώρα οφείλουμε για το καπιταλιστικό έγκλημα στα Τέμπη:

- τη σταδιακή μείωση-περικοπές του προσωπικού, τις απολύσεις-μειώσεις αποδοχών και τις αναπόφευκτες συνθήκες εντατικοποιημένης εργασίας (από 700 σταθμάρχες το 2010-11 είναι ζήτημα αν έχουν απομείνει 100. Έτσι προέκυψε ένας μόνος άπειρος -μόνο έναν μήνα στο συγκεκριμένο πόστο- σταθμάρχης σε έναν κεντρικό σταθμό όπως η Λάρισα, απασχολημένος με ένα τρένο που έκανε τοπικό δρομολόγιο)

- την ανυπαρξία τηλεδιοικήσεων-υποδομών, ηλεκτρονικής σηματοδότησης του σιδηροδρομικού δικτύου και την κακή ως ανύπαρκτη συντήρηση που αναγκάζει να χρησιμοποιούν την άνοδο ως κάθοδο και τούμπαλιν

- την ανάθεση παράδοση σχεδόν όλων των βασικών λειτουργιών των σιδηροδρόμων σε ιδιωτικές εταιρίες και εργολάβους.

Κι ας έχουμε στο νου μας ότι όλες οι μάχες και οι νίκες μας δε θα είναι παρά προσωρινά αναχώματα στην καταστροφική «πρόοδο» της καπιταλιστικής ανάπτυξης που θα χρησιμοποιηθούν μετά εναντίον μας, όσο συντηρείται ο γερασμένος και επικίνδυνος αυτός κόσμος...

Μάρτιος 2023

συνέλευση ενάντια στη βιοεξουσία και την κλεισούρα

https://againstbiopowerandconfinement.noblogs.org/

όταν ακούω για αξιολόγηση...

Επίμονα και με συνέπεια το καπιταλιστικό κράτος προσπαθεί τα τελευταία… 30 plus χρόνια να επιβάλει την αξιολόγηση στην **εκπαίδευση**, κάτι που αποδεικνύει πόσο αναγκαία τη θεωρούν τα αφεντικά μας, τόσο για τον «εξορθολογισμό» και την παραγωγικότητα αυτού του τομέα όσο και για τη διαμόρφωση εκείνης της προλεταριακής υποκειμενικότητας που αποτελεί προϋπόθεση της επιτυχίας της. Ήδη ο νόμος 4823 με τον οργουελικό τίτλο "Αναβάθμιση του σχολείου, ενδυνάμωση των εκπαιδευτικών και άλλες διατάξεις" που επιχειρείται να εφαρμοστεί προβλέπει ένα εφιαλτικό και ασφυκτικό πλέγμα ατομικής αξιολόγησης, αλλά προς το παρόν, όπως και η αυτοαξιολόγηση της σχολικής μονάδας, βρίσκει απέναντί του ισχυρές αντιστάσεις.



Αντίστοιχα, εντείνονται οι διαδικασίες αξιολόγησης και των υγειονομικών εργαζομένων. Στη **βιομηχανία της υγείας**, όπου εν μια νυκτί μέσω του υποχρεωτικού εμβολιασμού τέθηκαν σε αναστολή 7.500 απείθαρχοι εργαζόμενοι, οι καπιταλιστές έχουν κερδίσει σημαντικό έδαφος στο πεδίο ελέγχου/πειθάρχησης κι έχουν επιτείνει την επισφαλειοποίηση/εντατικοποίηση της εργασίας σε αυτές: με τους νέους νόμους υποβαθμίζεται η δευτεροβάθμια περίθαλψη (συγχωνεύσεις/λουκέτα σε κλινικές και δομές υγείας, προσλήψεις *συμβασιούχων υγειονομικών)*, ενώ δρομολογείται η μετατροπή των δημόσιων νοσοκομείων σε ΝΠΙΔ που θα λειτουργούν με τεχνο-οικονομικά κριτήρια, ώστε να ανταγωνίζονται άμεσα τις ιδιωτικές κλινικές που θα ενσωματωθούν στο ΕΣΥ. Αυτός ο ανταγωνισμός προϋποθέτει αλλά και επιτείνει τη διαρκή αξιολόγηση των εργαζομένων, τόσο στα δημόσια όσο και στα ιδιωτικά νοσοκομεία.



Συζητάμε για την οργάνωση των αντιστάσεων με την

προλεταριακή Κίνηση αγώνα (Πάτρα)

συνέλευση ενάντια στη βιοεξουσία και την κλεισούρα

ΕΚΔΗΛΩΣΗ-ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Παρασκευή, 17/3, 19.00

Αυτοδιαχειριζόμενο Κυλικείο Νομικής

...πιάνω το ρεβόλβερ μου