



Ούτε στους χειρότερους εφιάλτες τους μπορούσαν να φανταστούν το κατάντημα του δημιουργήματος τους, οι Κρητικοί που συγκεντρώθηκαν στα Χανιά στις 10 Απριλίου του 1967 για να ιδρύσουν την ANEK. Την ANEK, μια εταιρεία λαϊκής βάσης, που ιδρύθηκε μετά από το φρικτό ναυάγιο του επιβατηγού-οχηματογωγού πλοίου “ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ”, στις 8 Δεκεμβρίου 1966, όταν το σαπιοκάραβο του εφοπλιστή Τυπάλδου πήρε στο βυθό μαζί του 224 επιβάτες στη θαλάσσια περιοχή της Φαλκονέρας. Κι ενώ ιδρύθηκε ως εταιρεία λαϊκής βάσης για να εξασφαλίσει τη σταθερή και ασφαλή σύνδεση της Κρήτης με τον Πειραιά και να προστατεύσει τους Κρητικούς από την εφοπλιστική ασυδοσία, κατέληξε να μισθώνει σαπιοκάραβα και να κάνει στους επιβάτες της ότι έκανε ο Τυπάλδος πενήντα χρόνια πριν !!! Το Σεπτέμβριο του 1970 ξεκίνησαν τα δρομολόγια Χανιά – Πειραιάς με το θρυλικό ΚΥΔΩΝ. Μεγάλη η περηφάνια και ο ενθουσιασμός για τη χανιώτικη εταιρεία και καθώς δημιουργήθηκαν κι άλλοι συνεταιρισμοί στο νησί, ορισμένοι άρχισαν να τρέφουν αυταπάτες περί λαϊκού καπιταλισμού και άλλα φούμαρα.

Τα χρόνια πέρασαν κι αντί για το λαϊκό καπιταλισμό επικράτησε ένας άγριος φιλελευθερισμός που κάτι τέτοια εγχειρήματα τα θεωρούσε αναχρονιστικά. Είναι τότε που πρόβαλε η “χρυσή” εποχή του εκσυγχρονισμού και του χρηματιστηρίου. Το 1998 η ANEK άλλαξε εταιρική μορφή και διάβηκε την πόρτα του “πορνείου του καπιταλισμού”, του χρηματιστηρίου κατά τον Μαρξ. Φτωχομεσαίοι ή και κάπως ευπορότεροι Κρητικοί είδαν τις περιουσίες τους αρχικά να πολλαπλασιάζονται, είδαν το τυρί. Τη φάκα όμως δεν την είδαν. Η εταιρεία κατέληξε στην οικογένεια Βαρδινογιάννη και τα “κορόιδα” άρχισαν να βλέπουν την τιμή της μετοχής να κατρακυλά. “Ας πρόσεχαν” είπε ο Σημίτης, ο μεγάλος “τιμονιέρης” του εκσυγχρονισμού. Την περίοδο 1998-2001 οι εφοπλιστές της ακτοπλοΐας, μαζί τους κι η ANEK, κυριολεκτικά τα πήραν όλα: εκατοντάδες εκατομμύρια από το χρηματιστήριο, άφθονα κέρδη, ακριβά εισιτήρια, τραπεζικά δάνεια και προπαντός άγρια εργατική εκμετάλλευση. Κι όμως κατέρρευσαν. Από το 2008 μέχρι το τέλος του 2013 ο στόλος τους μειώθηκε από 81 πλοία σε 65. Σήμερα είναι ακόμη λιγότερα.

Τα καράβια σήμερα κινούνται με ταχύτητες που κινούνταν 30 χρόνια πριν. Οι εταιρείες εισπράττουν κάθε χρόνο εκατ. ευρώ σαν επιδοτήσεις για τις άγονες γραμμές και συχνά δεν κάνουν καν τα δρομολόγια!! Όσο για τα μέτρα ασφαλείας, τα είδαμε με το ΣΑΜΙΝΑ τα βλέπουμε και τώρα. Ειδικά η ANEK το 2012 είχε 60,8 εκ. ζημιές, το 2013 35,7 εκ. και το 2014 το εννεάμηνο είχε 11 εκ. ζημιές. Την 1η Αυγούστου 2014 πούλησε δυο πλοία της αντί 21 εκατ. ευρώ. Οι εργαζόμενοι, όσοι δεν έχουν απολυθεί ακόμα, δουλεύουν για μήνες απλήρωτοι και μόνο χάρη σ’ αυτούς συνεχίζει να υπάρχει η εταιρεία.

Πρόσφατη μελέτη της Mc Kinsey για λογαριασμό της τράπεζας Πειραιώς πρότεινε για να επιστρέψουν οι επιχειρήσεις της ακτοπλοΐας σε κερδοφορία, να προχωρήσουν όλες οι μεταξύ των εταιρειών δυνατές συνεργασίες, υπό οποιαδήποτε μορφή, ώστε να εξαχθούν οι μέγιστες δυνατές συνέργειες. Κι εμείς που νομίζαμε ότι ο ανταγωνισμός έχει μόνο οφέλη, όπως για χρόνια μας παραμύθιαζαν. Αλλά τίποτα δεν είναι τυχαίο. Στις 18 Δεκέμβρη ανακοινώθηκε ότι το μερίδιο της Τράπεζας Πειραιώς στην ANEK φτάνει στο 24,5% και γίνεται η δεύτερη ναυτιλιακή, μετά την Hellenic Seaways, που βάζει πόδι ο Σάλλας.

Τα ξημερώματα της 28ης Δεκεμβρίου φτάσαμε στο τραγικό γεγονός της πυρκαγιάς στο «NORMAN ATLANTIC», που όσο κι αν προσπαθήσει κανείς, τυχαίο δεν μπορεί να το πει. Υπερφόρτωση, έλλειψη καμπινών, άθλιες συνθήκες μέσα στο πλοίο, απουσία ακόμα και συναγερμού και δεν ξέρουμε τι άλλο θα δείξει η έρευνα. Δεν είναι ούτε η τσαπατσουλιά ούτε η προχειρότητα που οδήγησαν στο έγκλημα αυτό. Είναι μια τυπική περίπτωση “εξορθολογισμού του κόστους” και η εφαρμογή της αρχής της μέγιστης κερδοφορίας. Με αποτέλεσμα να υπάρχουν προς το παρόν, δέκα νεκροί και δεκάδες αγνοούμενοι και η ANEK να μη γνωρίζει καλά καλά πόσοι ακριβώς είναι οι επιβάτες.

Ότι υπάρχουν ένοχοι είναι σίγουρο. Ότι θα αποδοθούν ευθύνες με τον τρόπο που έγινε και με το ΣΑΜΙΝΑ είναι το πιθανότερο. Κι όταν όλα θα έχουν ξεχαστεί θα επιστρέψουμε στην “κανονικότητα” της λογικής του ανθρωποβόρου αυτού συστήματος που σκοτώνει τους ανθρώπους για να επιβιώνουν οι εταιρείες και να εξασφαλίζουν την κερδοφορία τους. Δεν μου καίγεται καρφί τι θ’ απογίνει ο μεγαλομέτοχος Γ. Βαρδινογιάννης. Μαζί με τη θλίψη και την οργή για τους νεκρούς και τους αγνοούμενους του «NORMAN ATLANTIC», το μυαλό μας βρίσκεται και στους εργαζόμενους της ANEK που κινδυνεύουν να βρεθούν στο δρόμο μετά από τόσα χρόνια σκληρής δουλειάς, θύματα κι οι ίδιοι των τυχοδιωκτών με τα μεγαλεπήβολα σχέδια που άρπαξαν την εταιρεία από τους μικρομετόχους της και τώρα την οδηγούν στο τελικό της ναυάγιο. Κι εμείς, οι κάτοικοι της δυτικής Κρήτης, κινδυνεύουμε να μείνουμε χωρίς ακτοπλοϊκή σύνδεση με τον Πειραιά. Όπως συνέβαινε προπολεμικά και στα χρόνια της κατοχής.

Χανιά 31-12-2014

Κυριακάκης Γιάννης

Περιφερειακός σύμβουλος Κρήτης

anypotaxti-kriti.blogspot.gr