



Ήταν **Τρίτη 26 Σεπτέμβρη του 2000** και στην Πράγα εξελίσσονταν μια μεγάλη πανευρωπαϊκή διαδήλωση με σύνθημα «οι άνθρωποι πάνω από τα κέρδη», που ήταν προάγγελος ενός κύκλου μεγάλων διαδηλώσεων ενάντια στην παγκοσμιοποίηση.

Πολλά χιλιόμετρα πιο μακριά, ή καλύτερα πολλά ναυτικά μίλια πιο μακριά, την ίδια ώρα που στην Πράγα, αλλά και στην Αθήνα σε διαδήλωση αλληλεγγύης προς αυτή της Πράγας, κυριαρχούσε το σύνθημα «οι άνθρωποι πάνω από τα κέρδη», λίγο έξω από την Πάρο, τα κέρδη έμεναν στον αφρό και οι άνθρωποι πνίγονταν στη θάλασσα.

Ήταν η βραδιά που βούλιαξε το Εξπρές Σαμίνα, που όσοι ταξιδεύαμε χρόνια με αυτό (Πειραιάς, Πάρος, Νάξος, Ικαρία, Φούρνοι, Σάμος) το ξέραμε για πολλά χρόνια με το παλιό του όνομα **«Γκόλντεν Βεργίνα»**.

Πέφτοντας για ύπνο, πρόλαβα ένα έκτακτο και λιτό δελτίο ειδήσεων που ανέφερε ότι υπήρξε πρόβλημα στο πλοίο, αλλά ο νους δεν πήγε στο μέγεθος της τραγωδίας που είχε συμβεί.

Αυτό το ανακάλυψα νωρίς το πρωί πηγαίνοντας για την καθημερινή εκπομπή που είχα τότε στον «Επικοινωνία 94 FM». Εκεί άρχισε το «σφίξιμο», ποιοι ήταν μέσα από γνωστούς, φίλους, συγγενείς, ποιοι έζησαν και ποιοι όχι, πώς κάνεις εκπομπή όταν δεν είσαι «τρίτο πρόσωπο», αλλά άμεσα ενδιαφερόμενος;

Και προφανώς οι απορίες, πώς είναι δυνατόν, ειδικά έχοντας περάσει άπειρες ώρες χαζεύοντας το ραντάρ του συγκεκριμένου πλοίου όταν έπιανε την Πάρο, σε πολλά χειμωνιάτικα ταξίδια (η Ικαριακή Ραδιοφωνία ήταν ο λόγος), που λόγω έλλειψης κόσμου στο καράβι, ψάχνεις τρόπο να σκοτώσεις την ώρα. Έπιανε όχι μόνο τις βραχονησίδες «Πόρτες», αλλά και τις βάρκες που ήταν δεμένες στο λιμάνι.

Η οργή για το έγκλημα οδήγησε σε μια πρώτη διαδήλωση την Πέμπτη 28 Σεπτέμβρη 2000, με ναυτεργατικά σωματεία και οργανώσεις της νησιώτικης παροικίας της Αθήνας.

Στις 4 και στις 7 Οκτώβρη έγιναν στην Αθήνα συσκέψεις, αρχικά συλλόγων της Ικαρίας και ακολούθως και άλλων νησιωτών. Άλλη μια σύσκεψη έγινε στις 13 Οκτώβρη.

Έμπαινε το ζήτημα μιας μεγαλύτερης κινητοποίησης από την πρώτη την «αυθόρμητη», που να αναδεικνύει το ζήτημα σε όλο του το εύρος.

Θυμάμαι ότι πρότεινα και έγινε δεκτό να διαδηλώσουμε όχι στην Αθήνα, αλλά στον Πειραιά, σαν απάντηση στους εφοπλιστές που θεωρούσαν τον κλάδο τους συκοφαντημένο και αποφάσισαν ότι θα έδεναν τα πλοία τους. Τελικά η διαδήλωση έγινε την Παρασκευή 27 Οκτώβρη 2000 και η πίεση της κοινωνίας είχε οδηγήσει την τότε κυβέρνηση να επιτάξει τα πλοία και να σπάσει το εφοπλιστικό λοκ άουτ.

Ακολούθησε η προετοιμασία, με ψηφίσματα από συνέδρια (πχ της ΓΕΝΟΠ ΔΕΗ), Δήμους, σωματεία, κλπ



Η διαδήλωση ήταν εμπειρία ζωής για τους περίπου 800 που συμμετείχαμε (κυρίως σύλλογοι της Ικαρίας, ναυτεργάτες και λίγα σωματεία εκτός αυτού του κλάδου). Συγκεντρωθήκαμε έξω από την ΗΣΑΠ, διαδηλώσαμε έξω από τη ναυτιλιακή εταιρία (θυμίζω την αυτοκτονία του Σφηνιά που ήταν ο υπεύθυνός της) και μετά πηγαίνοντας στο σημείο που έδενε το πλοίο, κάτω από αεράκι και με το φωτισμό του λιμανιού, που δημιουργούσε τη «σκηνοθεσία» στο τοπίο, έγινε προσκλητήριο νεκρών και πετάχτηκαν στεφάνια στη θάλασσα. Σκηνές που πολλοί βλέπουν σε παλιές ελληνικές ταινίες, δυστυχώς όμως εκεί ήταν αλήθεια.

Στις 19 Νοέμβρη – Κυριακή, που ήταν τα 40, έγινε το μνημόσυνο στον Πειραιά, με παρουσία εκτός από τους συγγενείς και αρκετών «θεσμικών» από αυτούς που είχαν κατά καιρούς ψηφίσει όλα τα εφοπλιστικά προνόμια και ακολούθησε διαδήλωση έξω από το ΥΕΝ, πιο «μουγκή» από την διαδήλωση στο λιμάνι. Οι αυταπάτες όσων πιστεύουν ότι το πρόβλημα δεν είναι η συνολική πολιτική και ότι ήταν “ευκαιρία” να εξασφαλίσει η περιοχή ένα καλό βαπόρι!!

Υπήρξαν και πολλές ανθρώπινες ιστορίες που έγιναν γνωστές.

Ένας φίλος δεν ταξίδεψε την τελευταία στιγμή, γιατί είχε καιρό και επειδή είχε το πόδι στο γύψο από τροχαίο, σκέφτηκε πώς να περπατώ με την πατερίτσα όταν θα κουνάει το καράβι και τη γλύτωσε.

Άλλος εκ των διασωθέντων, ναυάγησε δεύτερη φορά, όταν το σκάφος που τον μάζεψε στη θάλασσα της Πάρου, εμβολίστηκε από άλλο που πήγαινε για βοήθεια. Ήταν γραφτό του να επιβιώσει.

Άλλοι από τότε δεν κοιμούνται ποτέ το βράδυ σε ταξίδι και δεν μπαίνουν ποτέ σε καμπίνα.

Το 2005 όταν ήμουν επιβάτης του Εξπρές Σαντορίνη, στις 9 Ιουλίου, το πλοίο έπαθε μπλακ άουτ και στούκαρε στο λιμάνι της Πάρου, μη μπορώντας να σταματήσει. Μόλις κατέβηκα στην Ικαρία κατέθεσα μήνυση στο λιμεναρχείο. Αυτό για να υπάρχει «προειδοποίηση», αν προέκυπτε στο μέλλον τίποτα χειρότερο.



Δικάστηκε σαν πλημμέλημα τρία χρόνια μετά και δεν αναζητήθηκαν ευθύνες στα αίτια της βλάβης, αλλά στο πρόσωπο του καπετάνιου, που ήταν από τους καλύτερους στο Αιγαίο, έχοντας ταξιδέψει με

φουρτούνες για να πάρει ανθρώπους που έπρεπε να μεταφερθούν σε νοσοκομεία.

Εκείνο τον καιρό, του ναυαγίου του Σαμίνα, έγινε και συνέντευξη Τύπου των ναυτεργατικών σωματείων (ακόμα την έχω στο αρχείο ήχου που διατηρώ) με θέμα να μην δέχεται το πλήρωμα κατηγορίες με ισοπεδωτικό τρόπο. Το επιχείρημα ήταν ότι μεταξύ των πνιγμένων ήταν και μέλη του πληρώματος, μερικοί εκ των οποίων βρέθηκαν με τα εσώρουχα αφού ήταν εκτός βάρδιας και είχαν πάει για ύπνο στις καμπίνες τους.

Φυσικά πρόσωπα τιμωρήθηκαν, αλλά οι αιτίες παρέμειναν αφού και τις μέρες μας ταξιδεύουν πλοία σαν την πλωτή σκουριά που ονομάζεται European Express και διάφορα άλλα.

Θυμίζω και τις κινητοποιήσεις του 2012 για το «Ιεράπετρα», που βρεθήκαμε πάλι διαδηλωτές στα λιμάνια και στους καταπέλτες των πλοίων.

Οι εξελίξεις των ημερών που κοντεύουν να αφήσουν το Αιγαίο αβάπορο, δείχνουν ότι οι θυσίες των 82 ανθρώπων πήγαν χαμένες και αν θέλει κανείς να τιμήσει τη μνήμη τους, δεν μπορεί παρά να συνεχίσει την προσπάθεια για να αλλάξει ρότα η ακτοπλοΐα και να μην επαναληφθούν τέτοια εγκλήματα.

ikariaki.gr μέσω nasosbratsos.blogspot.gr

14 ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ - ΔΕΝ ΞΕΧΝΑΜΕ!



26 Σεπτέμβρη του 2000 ήταν όταν 81 άνθρωποι πνίγονταν στη θάλασσα στις «Πόρτες» της Πάρου μετά τη βύθιση του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ. Παρά τις ποινές σε μέλη του πληρώματος που εμπλέκονταν στο ναυάγιο, οι αιτίες του ναυαγίου παραμένουν ανέγγιχτες. Ήταν ένα έγκλημα του εφοπλιστικού κεφαλαίου και του πολιτικού προσωπικού που το υπηρετεί. Το ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ ήταν ένα πλοίο 34 ετών και σύμφωνα με την τότε κείμενη νομοθεσία τον επόμενο χρόνο θα έπρεπε να αποσυρθεί. Ταξίδευε παρά τις καταγγελίες πρώην μελών του πληρώματός του ότι ήταν αναξιόπλοο και χωρίς έγκυρο πιστοποιητικό ασφαλείας.

Σήμερα, δεκατέσσερα χρόνια μετά, το εφοπλιστικό κεφάλαιο έχει γίνει ακόμα πιο ασύδοτο· φοροασυλία των ακτοπλοϊκών εταιρειών, δάνεια κι επιδοτήσεις, θέσπιση σειράς αντεργατικών νόμων για τη μείωση του κόστους εργασίας κ.λπ.. Ο άγριος νεοφιλελευθερισμός οδήγησε στη δημιουργία ενός συγκεκαλυμμένου μονοπωλίου στον κλάδο, που τυπικά εμφανίζεται ως ολιγοπώλιο. Η Τράπεζα Πειραιώς έχει γίνει ο απόλυτος άρχοντας της ελληνικής ακτοπλοΐας με χρήματα από το Ταμείο Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας για τα οποία οι εργαζόμενοι πληρώνουν σήμερα τεράστιο φόρο αίματος.

Ωστόσο, όπως δείχνουν και οι τελευταίες εξελίξεις με την άγωνα γραμμή του Β. Αιγαίου, οι προσφερόμενες υπηρεσίες υποβαθμίζονται και το κόστος τους ανεβαίνει. Για την «Ανταρσία στο Αιγαίο» είναι σαφές ότι οι ανάγκες των κατοίκων του Β. Αιγαίου δεν μπορούν να συμβαδίσουν με τις επιδιώξεις για τα κέρδη του εφοπλιστικού κεφαλαίου. Εμείς προτείνουμε άμεσα έναν δημόσιο φορέα ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, που θα λειτουργεί με εργατικό και λαϊκό έλεγχο, που θα προσφέρει φτηνές, ασφαλείς και τακτικές συγκοινωνίες και θα προκύψει από την απαλλοτρίωση χωρίς αποζημίωση του ακτοπλοϊκού στόλου και από νέα πλοία που μπορεί να κατασκευάσει μια κρατική ναυπηγική βιομηχανία.



Οι θυσίες των 81 ανθρώπων του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ για να μην πάνε χαμένες θα πρέπει όλοι οι εργαζόμενοι να εντείνουν την πάλη ενάντια στα συμφέροντα του εφοπλιστικού κεφαλαίου, ενάντια στις κυβερνήσεις του μαύρου μετώπου που το υπηρετούν και στα πιο πιστά σκυλιά τους, τους χρυσαυγίτες, για να αλλάξει ρότα η ακτοπλοΐα μαζί με την κοινωνία ολόκληρη.

antarsiastoaigaio.wordpress.com