

ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ 7 ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ

Σταύρος Σταύρου, ναυαγός

« Δεν αποδόθηκε
δικαιοσύνη.
Όλοι το ξέρουν αυτό »

Η ζωή τού χαρίστηκε δυο φορές· πρώτα σε ένα σοβαρό τροχαίο και, μετά, στο ναυάγιο της 26ης Σεπτεμβρίου 2000 με τους 82 νεκρούς. Θεώρησε χρέος του να πει τη «σωστή αλήθεια». Έτσι έγραψε ένα βιβλίο, με το δικό του βίωμα αλλά και μαρτυρίες διασωθέντων, συγγενών και ψαράδων. Ο 36χρονος αρχιτέκτονας από το Καρλόβασι της Σάμου ανοίγει την καρδιά του.

Συνέντευξη στον **Νίκο Βαφειάδη** - Πορτραίτο: **Βαγγέλης Ζαβός**



Εμαθα για το βιβλίο του 36χρονου Σταύρου Σταύρου από ένα μονό-στηλο 74 λέξεων στη «Βιβλιοθήκη». Δυσκολεύτηκα να το βρω. «Πόρτες - Πάρος, Σαμίνα Εξπρές 2000, το Ναυάγιο», εκδόσεις «Εκάτη», σελ. 254, ευρώ 18,91: στου Ελευθερουδάκη το είχαν καταχωρημένο στα δοκίμια. Το ρούφηξα. Παρά την τραγικότητα του θέματος, μου άφησε στο τέλος ένα θετικό συναίσθημα. Ετσι, αποφάσισα να συναντήσω τον συγγραφέα του στο Καρλόβασι της Σάμου, όπου και μένει.

Εδώ γεννήθηκε το 1969. Στα δεκαέξι του πηγαίνει στους θεούς του στις ΗΠΑ, τελειώνει εκεί το Λύκειο και εισάγεται σε σχολή Αρχιτεκτονικής. Σε ηλικία 22 χρόνων τραυματίζεται σοβαρά σε τροχαίο με μοτοσικλέτα, ενόσω βρίσκεται στη Σάμο για διακοπές, και μένει ένα μήνα σε κωματώδη κατάσταση στο νοσοκομείο. Τα επόμενα πέντε χρόνια είναι «χαμένος κάπου μακριά». «Είχα συνηθίσει σιγά σιγά ότι δεν μπορώ να κάνω τίποτα σοβαρό, ιδίως μόνος μου. Οτι δεν μπορώ τίποτα να ολοκληρώσω με επιτυχία. Επαιρνα βοήθεια απ' την οικογένειά μου, αλλά σε λάθος κατεύθυνση.»

Υστερα βίωσε το ναυάγιο: «Εκείνη τη στιγμή, οι άνθρωποι μέσα στο σαλόνι του πλοίου πρέπει να ήταν πολλοί, πάνω από 200 - 250. Παρακολουθούσαν τον ποδοσφαιρικό αγώνα μεταξύ Παναθηναϊκού και μιας ξένης ομάδας. Εγώ λαγοκοιμόμουν... Και ξαφνικά, αλλά πολύ ήρεμα, ακούστηκε ένα "xxxxxxxxxxxx" ... Μερικά πράγματα σε αργή κίνηση έπεσαν από τα ράφια, έσπασαν. Ολα έγιναν μέσα σε λίγα δευτερόλεπτα. Σχεδόν όλοι ακαριαία πήδηξαν και έφυγαν σαν ελατήρια. Εντρομοί έτρεχαν αμίλητοι προς το πίσω μέρος του πλοίου. Το σαλόνι είχε αστραπαία αδειάσει, ούτε καν πρόλαβα να ρωτήσω τι συμβαίνει. Μόνο μια κοπέλα είχε μείνει σχεδόν ακίνητη...»

Ο Σταύρου πήρε την κοπέλα και ανέβηκαν από μια εσωτερική σκάλα στο κατάστρωμα. Φόρεσαν σωσίβια και πήγαν στην αριστερή μεριά του πλοίου, όπου μέσα στο σκοτάδι κάποια μέλη του πληρώματος προσπαθούσαν να ξεμπλοκάρουν μια ναυαγοσωστική βάρκα: «Εν τέλει κάνουν πως μετακινούν τη βάρκα λίγο και ο κόσμος απ' την αγωνία αρχίζει να κολάει πάνω της. Ξαφνικά είχαν μαζευτεί τόσο πολλοί εκεί τριγύρω κι αρχίσαν να μπαίνουν μέσα στη βάρκα. Ωθησα πρώτα τη Μαρία και μετά μήκη και εγώ. Ημουν ένας πριν από τον τελευταίο στη σειρά μου. Μπαίναμε ακολουθώντας την αίσθηση της αφής. Δεν μπορούσαμε να ξεχωρίσουμε σχεδόν τίποτα. Το καράβι συνεχώς βουλιαζε, αλλά ήταν μια τόσο άγνωστη εμπειρία, που δεν μπορούσαμε να διανοηθούμε τι πραγματικά γινόταν...»



Αγαπημένος προορισμός του Σταύρου ήταν πάντα το Μεξικό, όπου γνώρισε και τη σύζυγό του Μπρέντα.

«Ως επιχείρηση, που βασικά ενδιαφέρεται για τα κέρδη και σκοπό έχει το μικρότερο κόστος και τη μεγαλύτερη απήχηση, η πλοιοκτήτρια εταιρεία τις πρώτες μέρες μάς πήγε, μας έντυσε, μας τάισε - ε, μέχρι εκεί ήταν... Μετά άρχισαν οι καταραπακιές για κάθε ναυαγό.»

Θέλησαν κι άλλοι να μπουν στη βάρκα, υπήρχε χώρος, ο επικεφαλής όμως Α' μηχανικός, που είχε ήδη επιβιβάσει τη σύζυγό του και 10 - 15 μέλη του πληρώματος, δεν τους άφησε: «Αυτό ήταν... Σταμάτα τους! Γεμίσαμε. Μη βάζετε άλλους πάνω. Οχι άλλους, θα βουλιάξουμε! Είμαστε υπέρ γεμάτοι...» Κάποια στιγμή, η βάρκα πέφτει στη θάλασσα. Παραμένει όμως ακυβέρνητη γιατί το πλήρωμα δεν βρίσκει το σκονιάκι για να τη βάλει μπροστά: «Η δεν είχαν τη διαύγεια τη στιγμή εκείνη για να το προσέξουν ή μάλλον από τα 10 - 20 χρόνια που θα είχαν να κάνουν σέρβις στις βάρκες είχαν ξεχάσει πού βρισκόταν. Κάποια στιγμή βρέθηκε το σκονιάκι και η βάρκα πήρε μπροστά. Σκοτάδι, φωνές, στριγκίσματα, κινήσεις διαφόρων, η βάρκα να παλαντζάρει, το τέρας να μας λέει ότι θα βουλιάξουμε, όλα αυτά. Δεν μπορούσαμε να ξέ-

ρουμε τι γίνεται μπροστά μας, δίπλα μας ή ακόμα και σε μας τους ίδιους...» Ενα παριανό καϊκι τους ρυμουλκεί τελικά στο λιμάνι της Παροικίας και οδηγούνται με ασθενοφόρο στο Κέντρο Υγείας. Εχουν σωθεί.

Τα πρωτοείπαμε με τον Σταύρο στην ταβέρνα του «Χίππου», στο Ποτάμι, στο Καρλόβασι. Ήταν μαζί με τη νεαρή γυναίκα του, την Μεξικάνα Brenda Aguilon Resendiz.

Το ναυάγιο σου ξανάδωσε αυτοπεποίθηση;

Μια εβδομάδα μετά, καθόμουν κάπου μόνος μου στη Σάμο. Σκέφτηκα ότι καλά τα κατάφερα και βοήθησα κι έναν άνθρωπο να σωθεί. Και εκεί γύρισε ο κύβος. Εφερε τούμπα. Και πήρα τα πάνω μου και πήγα μόνος μου στην Αφρική.

Βρήκες τη γαλήνη που αναζητούσες μέσα από τη συγγραφή του βιβλίου;

Είναι σχετικό αυτό. Κατ' αρχάς το βιβλίο

δεν διακινήθηκε όπως έπρεπε. Δεν είχα κι εγώ ιδέα από εκδόσεις... Εδώσα 6.000 ευρώ για να βγει στις εκδόσεις «Εκάτη», τυπώθηκαν 1.000 βιβλία, πουλήθηκαν 400 στη Σάμο και περίπου 100 σε όλη την υπόλοιπη Ελλάδα. Τον εκδότη μετά βίας τον βρήκα, δεν βγάζει τέτοιου είδους βιβλία, χάρη μου έκανε. Ομως ούτε οι ίδιοι οι ναυαγοί δεν άκουσαν κάτι για το βιβλίο. Πρέπει η Ελλάδα να ακούσει τους ναυαγούς, να τους καταλάβει, να τους βοηθήσει. Γιατί σε μεγάλο βαθμό έχουν ακόμα προβλήματα ψυχολογικά, ιατρικά κ.λπ. Σκέφτηκα πως το βιβλίο θα τους έδινε κουράγιο, αν ξέρουν ότι κι άλλοι υποφέρουν όπως εκείνοι. Ηλπισα ότι θα έπαιζε λυτρωτικό ρόλο και για τους συγγενείς των θυμάτων. Και πως θα ήταν χρήσιμο για κάθε πολίτη που ενδιαφέρεται να μάθει τη σωστή αλήθεια, όπως την έζησαν οι μάρτυρες - θύματα και όχι όπως παρουσιάστηκε στα ΜΜΕ. Ελπίζω να επανεκδοθεί από κάποιο μεγάλο εκδοτικό οίκο, ώστε να μπορέσει να φτάσει κάποια στιγμή στον προορισμό του.

Χεiris επαφή με τους υπόλοιπους ναυαγούς;

Μαθαίνω κάποια πράγματα για λίγους. Οι άνθρωποι αυτοί είναι διασκορπισμένοι σε όλη την Ελλάδα. Δεν μαθαίνω αυτά που έχουν μέσα τους, γιατί δεν είμαι φίλος τους ούτε κοληλτός τους. Στην Πάρο ξαναγύρισα πολλές

φορές. Διαπίστωσα ότι οι περισσότεροι δεν θέλουν να μιλήσουν για το ναυάγιο, δεν ανοίγονται. Εγώ θεωρώ ότι αν μιλάς για κάτι που σου έχει συμβεί, ξεδιαλύνεται μέσα σου. Ετσι ξεκίνησα να γράφω το βιβλίο. Με ενδιέφερε η σωστή αλήθεια. Γι' αυτό πήρα τις συνεντεύξεις. Βέβαια, απώτερος στόχος είναι να μην επαναληφθεί κάτι τέτοιο, να φτιαχτούν τα

πλοία, να εκπαιδευθούν τα πληρώματα και οι επιβάτες. Αφού είμαστε χώρα με ναυτική παράδοση, γιατί να μη μπει κάποιο μάθημα για τη ναυτοσύνη και στα σχολικά βιβλία; Θα μ' ενδιέφερε να φτιαχτεί ένας σύλλογος, μια επιτροπή για τα θύματα των ναυαγίων, όλων των ναυαγίων, η εμπειρία είναι κοινή, να επικοινωνήσουν κι άλλοι ναυαγοί μαζί μου, που έχουν τις ίδιες ανησυχίες.

Απ' ό,τι μαθεύτηκε, ούτε τις βάρκες δεν κατέβαζαν στις ασκήσεις...

Μα, τις κατέβαζαν τις βάρκες, είδα να τις κατεβάζουν στη Σάμο, αλλά... μετά το ναυάγιο. Βλέπεις οι εταιρείες χρησιμοποιούν και το τελευταίο πράγμα μέχρι τα όριά του. Σου λένε «αφού έχω το χαρτί ότι κάνω γυμνάσια». Οπως έμαθα, τη μέρα του ναυαγίου το πλοίο είχε περάσει από Επιθεώρηση. Φταιει λοιπόν η εταιρεία, αλλά φταιει και το κράτος. Στο κάτω κάτω, για τις μεγάλες εταιρείες μόνο το χρήμα μετράει. Το κράτος πρέπει να τις υποχρεώσει να ακολουθούν τους νόμους. Μπερδεύονται όμως μεταξύ τους κράτος και εταιρείες και σου φέρνουν το χαρτί υπογεγραμμένο.

Πίστεψες τότε, μετά το ναυάγιο, πως «το μαχαίρι θα φτάσει στο κόκαλο»;

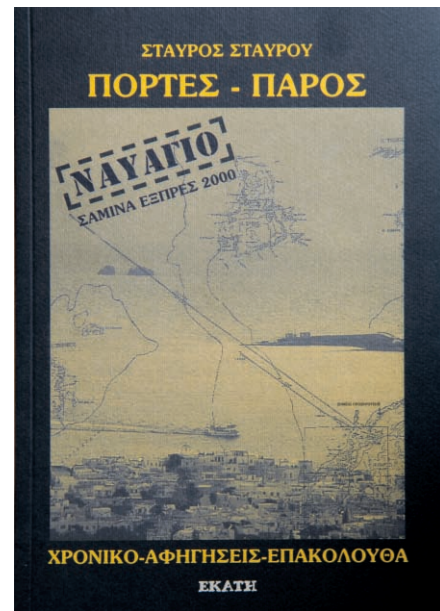
Εκείνες τις μέρες το πίστεψα. Αλλά όταν άρχισε να τρενάρει το πράγμα, κατάλαβα. Για πρώτη φορά πήγα στο δικαστήριο λίγες μέρες πριν από την απόφαση του Εφετείου. Εβλεπα τους φοβερούς και τρομερούς δικαστές να είναι έτοιμοι να χαμηλώσουν τις ποινές. Οχι μόνο τις καθεύξεις των μελών του πληρώματος, αλλά και τις μικρές ποινές με αναστολή που είχαν επιβληθεί στους πλοιοκτήτες, σε αυτά τα τέρατα με μάσκα. Δικαιοσύνη δεν αποδόθηκε, όλοι το ξέρουν αυτό.

Ο Κληρονόμος απουσίαζε προκλητικά κατά τη διάρκεια της δίκης. Και όταν ήρθε η ώρα να απολογηθεί, βρήκε να πει για «δύο μεγάλες εταιρείες που κινδύνεψαν»...

Το μεγαλύτερο μέρος του βιβλίου γράφτηκε εν πλω. Ήταν ένα στοίχημα με τον εαυτό του.



Αυτά που έχει στην ψυχή του αυτά βγάζει έξω, αυτά που πιστεύει τα δείχνει. Φυσικά δεν φοβάται γιατί τι μπορεί να πάθει; Αλλάξαν δύο φορές όνομα μετά το ναυάγιο για να μη θυμάται ο κόσμος το όνομα της εγκληματικής εταιρείας. Τον πρώτο καιρό που γίνονταν οι αλλαγές, κι εγώ το είχα ξεχάσει για ένα διάστημα. Τώρα ετοιμάζονται να ξαναμπούν στο Χρηματιστήριο. Φανταστείτε τώρα, που θα αρχίσει ένας καινούργιος ολυμπιακός δρόμος, κατσαρό, πώς θα καταντήσει πάλι η ακτοπλοΐα... Πρόκειται για απληστία και όταν πρόκειται για απληστία χτύπα ξύλο να μη συμβεί κάτι παρόμοιο πάλι.



Ποιά ήταν η στάση της εταιρείας τότε, τις πρώτες μέρες μετά το ναυάγιο;

Δεν υπάρχει η λεπτομέρεια της ανθρωπιάς. Οποιαδήποτε κίνηση κάνει μια εταιρεία, που βασικά ενδιαφέρεται για τα κέρδη, την κάνει με σκοπό να έχει το μικρότερο κόστος και τη μεγαλύτερη απήχηση. Οπότε τις πρώτες μέρες μας πήγε, μας έντυσε, μας τάισε - ε, μέχρι εκεί ήταν... Μετά άρχισαν οι κατραπακίες για κάθε ναυαγό. Οι περισσότεροι δέχθηκαν για αποζημίωση ένα ελάχιστο χρηματικό ποσό, νομίζω 5.000 ευρώ. Εγώ πήρα λίγο περισσότερα γιατί με προσέγγισαν αργότερα. Πήγαιναν οι δικηγόροι στα νεκροταφεία, σε συγγενείς, σε μάνες που κλαίγανε και πίεζαν για να πάρουν την υπογραφή τους.

Γράφεις για μια κοπέλα που προσπάθησε ανεπιτυχώς να σώσεις, να την τραβήξεις από τα κύματα μέσα στη βάρκα.

Ήταν το πρώτο άτομο που ήρθε να πιστεί. Προσπάθησα τρεις φορές να την τραβήξω, κάποια στιγμή κρύωνα, πονούσε το στομάχι μου, την άφηνα. Εκείνη τη στιγμή δεν ένιωσα πολύ ένοχος, γιατί κινδύνευα κι εγώ, δεν ήξερα αν θα ζήσω. Οι σκέψεις και τα συναισθήματα μου ήρθαν μετά, ρωτούσα στην Παροικιά, στο Κέντρο Υγείας, στο Λιμεναρχείο. Μετά συνειδητοποίησα πως δεν ήξερα ούτε το όνομά της. Οι άνθρωποι που σώσεις ή προσπαθείς να σώσεις σε τέτοιες στιγμές γίνονται ένα με σένα, σαν αδελφια σου. Ελπίζω να επέζησε τελικά αυτή η κοπέλα και κάποια στιγμή να συναντηθούμε.

Info «Πόρτες - Πάρος, Σαμίνα Εξπρές 2000, το Ναυάγιο», εκδόσεις «Εκάτη»



© YANNIS KONTOS / CORBIS SYGMA / APEIRON

«Είπαν ότι το πλήρωμα έφυγε τελευταίο... Εξαγριώθηκα!»

• «Αρχικά μεν, την αμέσως επόμενη μέρα, 27 Σεπτεμβρίου, έτρεξαν 3 - 4 άτομα, δικηγόροι ή και μερικοί από την εταιρεία, επαγγελματίες με γκριζα κοστούμια, στο ξενοδοχείο όπου έμεναν όλοι μαζί οι εργαζόμενοι στο πλοίο, να τους καθοδηγήσουν για το τι θα λένε κ.λπ.»
• «Προχώρησα προς το γραφείο της "αρχής του λιμένος". Εκεί, κάτι το φοβερό... Είχε αρκετά έως πάρα πολλά άτομα και κάποιος μιλούσε στην τηλεόραση. Μα, με τι ηρεμία τα έλεγε όλα εκείνα! Πόσο τέλεια ήταν ντυμένοι! Πόσο τέλεια έλεγε και πρόφερε όλες τις λέξεις του! Πόσο ήρεμος! Αυτό ήταν φοβερό. Οχι μόνο ο τρόπος κατά τον οποίο ήταν κοστούμαρισμένοι και στημένοι, αλλά κυρίως το τι έλεγε. Για ελικόπτερα, για σκάφη του Δημοσίου, του λιμεναρχείου, του υπουργείου, που πήγαν

αμέσως για βοήθεια... Ακόμα είπαν ότι το πλήρωμα έφυγε τελευταίο... Είχα εκραγεί. Εξαγριώθηκα. Πετάχτηκα κατ' ευθείαν μπροστά την κάμερα: "Μα, τι ψευτιές είναι αυτές που λες;", φώναξα.»
• Η μαρτυρία της Πηνελόπης Σακαντάρη, από το Κοκκάρι Σάμου, για τη μάχη εκατοντάδων ναυαγών με τα τεράστια κύματα: «Ήταν η στιγμή που βυθίζονταν το πλοίο. Άκουσα κάτι φοβερούς κραδασμούς που δεν θα ξεχάσω μέχρι να πεθάνω και κάνοντας τουσλήθρα βρέθηκα στο νερό χωρίς να το καταλάβω. Φορούσα ένα σωσίβιο στο στήθος και κρατούσα άλλο ένα στο αριστερό μου χέρι. Με άρπαξαν τα κύματα, με κουκούλωσαν, δύο φορές πήγα κάτω και την τρίτη φορά βρέθηκα στον αφρό και προσπαθούσα να κρατηθώ στην επιφάνεια κολυμπώντας... Γύρω μου άνθρωποι να φωνάζουν "βοήθεια", άλλοι "πνίγο-

μαι", μερικοί είχαν ήδη πνιγεί. Κόλαση σκέτη. Τα κύματα να σε παρασύρουν πότε εδώ και πότε εκεί. Ακούω δίπλα μου κάποιους να λένε να μείνω κοντά τους, μήπως και μας δουν, γιατί μερικοί από αυτούς είχαν φωτάκι στο σωσίβιό τους που άναβε. Για μια στιγμή βλέπω δύο να κολυμπάνε κοντά μου. Κάποιος μου λέει: "Δώσε μου το σωσίβιο". "Δεν μπορώ", του λέω. Λέει ο άλλος "πάρ' της το". Αμέσως αλλάζω κατεύθυνση, χωρίς να ξέρω πού πηγαίνω.»
• Ένας άλλος ναυαγός, ο Κωνσταντίνος Βακέντης, αφηγείται: «Από τα μισά της σκάλας κάνω ένα πήδο... Χάνω τον κόσμο. (...) Μέσα στη νυχτερινή αυτή κόλαση με τα τεράστια κύματα ακούω παιδικά κλάματα, οι γυναίκες να ζητάνε βοήθεια... Κάτω από την πλάτη μου ή άβυσσος και τα σκυλόψαρα. Αρχίζω να χάνω τις αισθήσεις, το κουράγιο μου...»

Μετά το πλοίο, «βυθίστηκαν» και οι ευθύνες

Επτά χρόνια μετά, ο δικαστικός κύκλος της υπόθεσης του Σαμίνα Εξπρές έκλεισε αθόρυβα, με ποινές κάθειρξης μόνο σε δύο κατηγορουμένους - πλοίαρχο και υποπλοίαρχο. Πώς φτάσαμε ως εδώ;

Του **Νίκου Βαφειάδη**

Λίγο μετά τις 10 το βράδυ της φουρτουνασμένης 26ης Σεπτεμβρίου του 2000 το Εξπρές Σαμίνα, πλησιάζοντας στο λιμάνι της Παροικίας στην Πάρο προσκρούει στη βραχονησίδα Πόρτες. Ο ήχος του σκιοσίματος της λαμαρίνας στο δεξί μέρος της πλήρους παγώνει τους 533 επιβάτες. Αυτόματα βγαίνουν στα καταστρώματα, αναζητούν έντρομοι το ρήγμα, ενώ

ήδη κάποιοι ψάχνουν για σωσίβια. Ουδείς τους ενημερώνει ότι το πλοίο βυθίζεται. Κάποια μέλη του πληρώματος, μάλιστα, επιχειρούν να τους καθησυχάσουν, υποστηρίζοντας ότι δεν συμβαίνει τίποτα σοβαρό, αφού το πλοίο διαθέτει στεγανά. Οι μηχανικοί, βλέποντας το μηχανοστάσιο να κατακλύζεται από νερό, σβήνουν τις μηχανές και ανεβαίνουν στο κατά-

στρώμα, προκειμένου να εγκαταλείψουν το πλοίο και να διασωθούν. Τα φώτα σβήνουν, η ηλεκτρομηχανή ανάγκης δεν λειτουργεί. Το υπόλοιπο πλήρωμα ασυντόνιστο, ανεκπαίδευτο, δίχως έγκριση προσφοράς και αυτοθυσίας, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων. Τα σωσίβια, σάπια και σπασμένα, έχουν να αλλάξουν από το 1966, τα λαμπάκια τους δεν λειτουργούν, ▶

1. Κάποιες από τις φουσκωτές βάρκες διαλύθηκαν στα κοφτερά βράχια. 2. Η τραγωδία θα μείνει αξέχαστη για τους 450 διασωθέντες. 3. Σε 12 χρόνια φυλάκιση καταδικάστηκε ο πλοίαρχος Βασίλης Γιαννακίης. Η εταιρεία έμεινε ατιμώρητη...



1.

οι βάρκες έχουν να μετακινηθούν χρόνια, τα συρματοσόχοινα έχουν σκουριάσει. Το πλοίο παίρνει αμέσως κλίση και αρχίζει σιγά σιγά να βυθίζεται, αφού οι υδατοστεγείς πόρτες, λόγω πρόσφατων μετασκευών, παρέμεναν πάντοτε ανοιχτές, χωρίς να υπάρχει καν η δυνατότητα να κλείσουν, ώστε να δημιουργηθούν στεγανά με αέρα, που θα κρατούσαν το πλοίο στην επιφάνεια. Ο Α΄ μηχανικός με άλλα 10 - 15 μέλη του πληρώματος καταφέρνουν τελικά να κατεβάσουν μια ναυαγοσωστική βάρκα, στην οποία επιβιβάζονται οι ίδιοι μαζί με άλλους τόσους επιβάτες. Οι φουσκωτές σχεδίες εκτοξεύονται στη θάλασσα, άλλοι πηδούν από ψηλά, άλλοι παραμένουν μέχρι την τελευταία στιγμή πάνω στο πλοίο. Οι Παριανοί ψαράδες με αυτοθυσία διασώζουν τελικά 450 ναυαγούς ύστερα από πολύωρες μάχες με το κύμα. Για άλλους 82 η ζωή σταματάει στις Πόρτες.

Η προειδοποίηση

Αποκαλύπτεται πως ο Α/Β΄ μηχανικός του Εξπρές Σαμίνα, Αναστάσιος Σορόκας, πέντε μέρες πριν από το ναυάγιο, στις 21 Σεπτεμβρίου, είχε παραιτηθεί θεωρώντας πως «το πλοίο είναι άκρως επικίνδυνο και ακατάλληλο να κινείται, με πολλές πατέντες που το καθιστούν αναξιόπλοο» - είχε δε ενημερώσει γραπτώς σχετικά το Λιμενικό. Είχε καταγγείλει ότι υπήρχε σοβαρότατο πρόβλημα στα χειριστήρια των μηχανών και γενικότερα στο μηχανοστάσιο. Και πως ουδέποτε κατά τη διάρκεια της θητείας του είχε τεθεί σε λειτουργία η ηλεκτρομηχανή ανάγκης. Ακόμα, πως το πλωραίο στεγανό κάτω από τις άγκυρες είχε κρακ και έμπαιναν νερά όταν είχε κύμα πάνω από 6 μποφόρ και πως οι ναυαγοσωστικές βάρκες δεν έπαιρναν μπροστά και χρειάζονταν σπρέι προκινήσεως. Το Λιμενικό ειδοποίησε την Επιθεώρηση του ΥΕΝ, η οποία λίγο πριν από τον προγραμματισμένο απόπλου πραγματοποίησε ολιγόλεπτο έλεγχο ρουτίνας, πιστοποιώντας ότι το πλοίο ήταν αξιόπλοο. Την προηγούμενη μέρα του ναυαγίου, στις 25 Σεπτεμβρίου, ο Σορόκας έκανε νέα καταγγελία, αυτή τη φορά απευθείας στην Επιθεώρηση. Την επομένη, μέρα του μοιραίου απόπλου, κλιμάκιο



2.



3.

της Επιθεώρησης του ΥΕΝ ανέβηκε στο πλοίο για έλεγχο, βεβαιώνοντας τελικά ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο.

Η «ασφάλεια»

Η «Μinoan Flying Dolphins» διαφήμιζε ως σημαντικότερο πλεονέκτημα των πλοίων της την ασφάλεια που παρείχαν. Εξι μήνες πριν από το ναυάγιο ο Παντελής Σφηνιάς δήλωνε στα ΜΜΕ πως «με τις εκτεταμένες εργασίες και επισκευές που γίνονται τα πλοία μας θα είναι τα ασφαλέστερα της Ευρώπης». Οπως αποκαλύπτεται όμως, τουλάχιστον στην περίπτωση του 34χρονου Εξπρές Σαμίνα, οι πρόσφατες μετασκευές που είχαν γίνει ήταν κυρίως ξενοδοχειακού χαρακτήρα (προστέθηκαν καμπίνες, ενώ διαμορφώθηκαν παράνομα οι καμπίνες του κατώτερου πληρώματος κάτω από το χώρο του γκαράζ, με αποτέλεσμα οι υδατοστεγείς πόρτες να παραμένουν πάντοτε ανοιχτές). Σε διαβιβαστικό έγγραφο του εφέτη-ανακριτή, Νίκου Καραδημητρίου, αμφισβητούνται οι δαπάνες που υποστηρίζει ότι έκανε η εταιρεία για συντήρηση και επισκευή των μηχανών και γίνεται λόγος για εικονικά τιμολόγια και εργασίες. Ο Αναστάσιος Σορόκας εξάλλου καταθέτει εκ νέου, αμφισβητώντας πλήρως τους ισχυρισμούς της πλοιοκτητικής εταιρείας ότι είχαν πραγματοποιηθεί επισκευές στο μηχανολογικό τομέα αξίας 800 εκατ. δρχ. Το ναυάγιο έχει ως άμεση συνέπεια τη συνεχή πτωτική πορεία των μετοχών της μητρικής Μινωικές Γραμμές, με αποτέλεσμα να αναβληθεί επ' αόριστον η επικείμενη εισαγωγή της ΜFD στο ΧΑΑ. Στις 29 Νοεμβρίου ο Παντελής Σφηνιάς, ο «αυτοδημιούργητος μάνατζερ», αυτοκτονεί πέφτοντας στο κενό από τον τελευταίο όροφο του κτιρίου της εταιρείας στην ακτή Κονδύλη. Κληροδοτεί, πάντως, στους δύο γιους του και στη δεύτερη σύζυγό του 6 δισ. δρχ. (47 εκατ. ευρώ).

Η δικαιοσύνη

Υστερα από αλλεπάλληλες μετατροπές των κατηγοριών από κακουργήματα σε πλημμελήματα και αντιστρόφως, και ενώ προφου-

λακίζονται μόνο κάποια μέλη του πληρώματος, διεξάγεται με σοβαρή καθυστέρηση η δίκη σε πρώτο και δεύτερο βαθμό. Τελικά, σε δωδεκαετή κάθειρξη καταδικάζονται ο πλοίαρχος Βασίλης Γιαννακίης και ο υποπλοίαρχος Αναστάσιος Ψυχογιός, ενώ ελεύθεροι με αναστολή αφήνονται οι Γεράσιμος Σκιαδαρέσης, Α΄ μηχανικός, Γιώργος Τριαντάφυλλος, ύπαρχος, και Δημήτρης Τσούμας, ασυρματιστής. Οσο για τις ευθύνες της εταιρείας, ο τότε πρόεδρος της ΜFD, Κώστας Κληρονόμος, πρώην ευρωβουλευτής του ΠΑΣΟΚ, καθώς και ο τότε αντιπρόεδρος, Νίκος Βικάτος, καταδικάστηκαν σε μόλις 2,5 χρόνια με αναστολή, ποινή που εξαγόρασαν έναντι 4,40 ευρώ την ημέρα και αφέθηκαν ελεύθεροι. Πλήρως δηλαδή ο καθένας συνολικά 4.000 ευρώ ή 50 ευρώ για καθένα από τα 82 τραγικά θύματα.

Η υποκρισία

Στην κούρσα της εισόδου της στο ΧΑΑ η εταιρεία είχε αγοράσει ένα σαπιοκάραβο, «πλοίο-σκουπιδοτενεκέ» όπως το χαρακτήριζαν οι διεθνείς τουριστικοί οδηγοί, το μετασκεύασε με αποκλειστικό γνώμονα το κέρδος, προσθέτοντας καμπίνες ακόμη και κάτω από το γκαράζ, αχρηστεύοντας έτσι τις υδατοστεγείς πόρτες, που αποτελούν το στοιχειωδέστερο μέσον ασφάλειας, αδιαφορώντας παράλληλα πλήρως για τα αχρηστευμένα οσωστικά μέσα. Η κατάσταση στο μηχανοστάσιο ήταν εξίσου άθλια, αφού η δεξιά κύρια μηχανή παρουσίαζε διαρκώς βλάβες που ψευτοεπισκευάζονταν με πατέντες, ενώ υπήρχε και ρήγμα στην πλώρη που έμπαζε νερά. Αποκαλύφθηκε επίσης ότι οι έλεγχοι της Επιθεώρησης του ΥΕΝ γίνονταν «στα χαρτιά» και πως παράνομα είχε συμπεριληφθεί το πλοίο στα θερινά δρομολόγια του ΥΕΝ, ενώ σύμφωνα με το νόμο θα έπρεπε να του είχε αφαιρεθεί η άδεια σκοπιμότητας.

Ολα αυτά και πολλά άλλα τα γνώριζε ο μηχανικός του Εξπρές Σαμίνα, Αναστάσιος Σορόκας. Και ως ευσυνειδητος ναυτικός και πολίτης τα κατήγγειλε στις αρμόδιες υπη-

ρεσίες, παραιτούμενος ταυτόχρονα από τη θέση του, κρούοντας τον κώδωνα του κινδύνου για την ασφάλεια της ζωής των επιβαίνόντων. Οι ελεγκτικοί μηχανισμοί όμως θεώρησαν πως όλα είχαν καλώς και έδωσαν την άδεια απόπλου για το θάνατο. Και ο μηχανικός, ένας κατ' εξοχήν θετικός ήρωας, μπήκε στη μαύρη λίστα των εφοπλιστών, λοιδωρήθηκε, απειλήθηκε από τον αρχιμηχανικό της εταιρείας την πρώτη μέρα μετά το ναυάγιο πως αν δεν ανακαλούσε την κατάσταση του θα είχε τέτοια μπλεξίματα που δεν θα τα άντεχε, ενώ αν τα «έπαιρνε πίσω» θα είχε δίπλα του την εταιρεία. Ακολούθησαν κάποια ανώνυμα απειλητικά τηλεφωνήματα. Αρχισε να φοβάται για τη ζωή του, ζήτησε άδεια οπλοφορίας και ουδέποτε εμφανίστηκε στην τηλεόραση ούτε δέχτηκε να φωτογραφηθεί. Στάθηκε όμως στο ύψος του και κατέθεσε την αλήθεια.

Η πρόκληση

Σήμερα η Μinoan Flying Dolphins, που μετονομάστηκε μετά το ναυάγιο σε Hellas Flying Dolphins και στη συνέχεια σε Hellenic Seaways, προκειμένου να ξεχαστεί εντελώς η σχέση της με το ναυάγιο, ετοιμάζεται και πάλι να εισέλθει στο Χρηματιστήριο, ενώ από τα τέλη του περασμένου χρόνου οι ακτοπλοϊκές εταιρείες βρίσκονται εκ νέου στο στόχαστρο της Επιτροπής Ανταγωνισμού λόγω των μεταξυ τους μετοχικών συνδέσεων, που αποτελούν σαφή ένδειξη δημιουργίας καρτέλ.

Το κουφάρι του Εξπρές Σαμίνα παραμένει ακόμη στο βυθό, σε βάθος μόλις 40 μέτρων, δύο ναυτικά μίλια έξω από την Πάρο. Οι αρχικές διαβεβαιώσεις ότι το πλοίο θα ανελκυστεί ξεχάστηκαν, τα επανειλημμένα διαβήματα της πολιτικής αγωγής απορρίφθηκαν. Στη νέα του θέση το πρώην Corsee, που ναυπηγήθηκε το 1966 στη Γαλλία, για τις ανάγκες της στρατιωτικής επέμβασης στην Αλγερία, και μετονομάστηκε αρχικά σε Golden Vergina και τελικά σε Express Samina, θα αποτελεί διαχρονικό μνημείο υποκρισίας, απληστίας, εξαπάτησης και ατιμωρησίας. ■

Ουδέποτε πλήρωσαν το πρόστιμο

Ενα χρόνο μετά το ναυάγιο η Επιτροπή Ανταγωνισμού είχε επιβάλει πρόστιμο 4 δισ. δρχ. στους πλοιοκτήτες γιατί, αποκρύπτοντας τις εξαγορές και τις συγχωνεύσεις που πραγματοποιούσαν, μονοπωλούσαν σε κάποιες ακτοπλοϊκές γραμμές τις άδειες σκοπιμότητας. Πέντε χρόνια αργότερα ο βουλευτής του ΣΥΝ, Γιάννης Δραγασάκης, σε ερώτησή του στη Βουλή, κατήγγειλε ότι λόγω μη προσκόμισης στοιχείων από το υπουργείο Οικονομικών στη σχετική δίκη, η εταιρεία απαλλάχθηκε και το Δημόσιο υποχρεώθηκε να της καταβάλει τα δικαστικά έξοδα.