Σεβασμός στο κορυφαίο «αγονόπλοιο»

Το ατύχημα του ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ στην Κάσο ανέδειξε με το δικό του τρόπο τα ύψη και τα βάθη των ακτοπλοϊκών μας συγκοινωνιών. Το κεφάλαιο «Έλληνας καπετάνιος» και τον ευφημισμό «ελληνικό λιμάνι». Τη ναυτική στόφα του πλοιάρχου Δημήτρη Λαδά και την παθογένεια ενός δικτύου «νέων» υποδομών και της διαχείρισής τους

Το άρθρο αυτό για την πρόσφατη προσάραξη του επιβατηγού/οχηματαγωγού ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ στο «λιμάνι» (;) της Κάσου είναι στην ουσία συνέχεια του αντίστοιχου άρθρου του προηγούμενου τεύχους του «Ε» για την πυρκαγιά στο HIGHSPEED 5, που ήταν συνέχεια του αντίστοιχου άρθρου του «Ε» Ιανουαρίου 2015 για την πυρκαγιά στο Ro/Pax NORMAN ATLANTIC. Ευχόμαστε να μη γίνει κι αυτό προηγούμενο για κάποιο αντίστοιχο άρθρο σε επόμενο τεύχος του «Ε», αν και με την κατάσταση στην οποία βρίσκεται η ελληνική ακτοπλοΐα διατηρούμε επιφυλάξεις. Το αφιερώνουμε σε όσους έφεραν την ακτοπλοΐα εδώ που είναι σήμερα. Πρώτα απ' όλους, όμως, στους ναυτικούς και στα βαπόρια της άγονης.

ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΣΤΗΝ ΚΑΣΟ

Το ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ «χτίστηκε» από τον A-NA άνεμο στο εσωτερικό της άκρης του λιμενοβραχίονα της Κάσου κατά την απόπειρα πρόσδεσης το βράδυ της 25ης Μαρτίου 2015. Η ταχύτητα του ανέμου στις ριπές έφτανε τους 60-70 κόμβους. Για τα αίτια της προσάραξης στο συγκεκριμένο λιμάνι υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες δεν είναι ανάγκη να αναφέρουμε οτιδήποτε εμείς, καθώς υπάρχει κάποιος απείρως αρμοδιότερος, ο ίδιος ο επί μακρά σειρά ετών πλοίαρχος του ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ καπτά Δημήτρης Λαδάς, που σε συνέντευξή του στον «Ε» Οκτωβρίου 2012 (τεύχος 234) ακριβώς για το λιμάνι της Κάσου είχε πει τα εξής:

– «*Και στην Τήνο τα ίδια κάνανε και στη Σάμο και στα Κύθηρα και στην Κάλυμνο, παντού. Ήρθε ο δήμαρχος της Καλύμνου και ήθελε να κάνει μήνυση στο Χλωρό, στο Ραφτόπουλο, σε μένα, στους καπετάνιους της Blue Star, επειδή του κακολογούσαμε, λέει, το λιμάνι. Δεν κοιτάζει που δεν μπορεί να πιάσει βαπόρι και ζητάνε τώρα λεφτά να φτιάξουνε προβλήτα απ' έξω. Στην Κάσο φτιάξανε μια προβλήτα τεράστια, ούτε ο Πειραιάς δεν την έχει. Με φώναξε ο Παυλίδης στο Υπουργείο Αιγαίου και μου λέει "καπτά Δημήτρη, τι λες;". Του λέω "άμα το κλείσετε, θα καταστρέψετε το νησί". Ήταν ένας επιστήμονας εκεί χάμω, μου λέει "αφού έχεις πεντακόσια μέτρα λιμενολεκάνη, γιατί το λες αυτό;". "Γιατί στην Κάσο ο νοτιάς στο πέλαγος είναι εφτά και στο λιμάνι δεκαεφτά. Ξέρεις για πότε τα 500 μέτρα γίνονται μηδέν; Ξέρεις με πόσο δρόμο πρέπει να μπει το βαπόρι για να κυβερνάει με τέτοιο αέρα; Κι άντε και μπήκες. Πώς θα φύγεις όταν πρέπει να ξεκινήσεις από το μηδέν; Το βαπόρι δεν είναι Ferrari να το γκαζώσεις, θέλει ώρα για να πάρει δρόμο. Ίσαμε τότε, πήγες στο λιμενοβραχίονα". "Μα εμείς το μελετήσαμε". Του λέω: "Σε άσκηση επί χάρτου σου βάζω μέσα και το COSTA CLASSICA. Αλλά εμείς δεν κάνουμε ασκήσεις επί χάρτου". Μου λέει: "Εν πάση περιπτώσει τώρα το έργο πρέπει να γίνει, επειδή έχει εγκριθεί το κονδύλι από την Ευρώπη". Κατάλαβες; Τότε γιατί μας φωνάζουνε εμάς; Κάθε φορά μας ρωτάνε αφού το φτιάξουνε το νέο λιμάνι. Και μετά μας λένε "τώρα δεν γίνεται τίποτα"*».



Σας φωνάζουνε για να λένε «εμείς τους ρωτήσαμε»! Και τα λιμάνια δεν τα φτιάχνουνε για να πέφτουνε τα βαπόρια, αλλά για να πέφτει το χρήμα.

«*Και ξέρετε και κάτι άλλο; Δεν τους κυνηγάει κανένας, επειδή τα λεφτά είναι από την Ευρώπη, οπότε φοβούνται ότι θα ξεμπροστιαστούμε και θα μας τα ζητάνε πίσω. Τώρα που ήρθανε οι τροϊκανοί, να δω τι θα κάνουνε*».

• • •

Άρα το ατύχημα είχε προαναγγελθεί από τα πιο αρμόδια χείλη. Και, όπως πάντα, κανείς δεν είχε δώσει σημασία.

Ο πλοίαρχος, με την τεράστια εμπειρία του, άφησε το πλοίο να ακουμπήσει με την μπάντα και την πρύμη στο λιμενοβραχίονα και περίμενε εκεί δύο μέρες ώσπου να μαϊνάρει ο άνεμος που κρατούσε το βαπόρι «χτισμένο», καθώς δεν έγινε δυνατό να πάει ένα δυνατό ρυμουλκό να τον τραβήξει! Το ρυμουλκό ARMADORES I, που ξεκίνησε από τη Μύκονο, πόδισε λόγω καιρού στην Αστυπάλαια. Τα μεγάλα ρυμουλκά ναυαγοσωστικά παντός καιρού του Πειραιά και εκείνα της Ρόδου και του Ηρακλείου έμειναν στον Πειραιά, στη Ρόδο και στο Ηράκλειο. Γιατί; Κανείς δεν ξέρει. Μπορεί όμως να υποθέσει.

Με την απόφαση αυτή του πλοιάρχου ελαχιστοποιήθηκε η ζημιά του βαποριού. Μια απόπειρα αποφυγής της προσάραξης ή πολύ περισσότερο αποκόλλησης με ίδια μέσα, όσο δεν έπεφτε ο άνεμος, θα μπορούσε να έχει καταστροφικά αποτελέσματα για το πλοίο και ενδεχομένως να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών. Η οποία ασφάλεια ναι μεν δεν διέτρεχε άμεσο κίνδυνο όσο το πλοίο παρέμενε «χτισμένο» στο λιμενοβραχίονα από τον άνεμο, ➤

Η ΑΓΟΝΗ ΠΟΥ ΑΝΤΙΣΤΕΚΕΤΑΙ, Η ΑΓΟΝΗ ΠΟΥ ΕΠΙΜΕΝΕΙ