

Ανδρέας Ποταμιάνος

Το ντοκουμέντο



Το κύκνειο άσμα ενός πρωτοπόρου της ελληνικής κρουαζιέρας.

Μια αφήγηση-εγχειρίδιο μη βιώσιμης ανάπτυξης, που περιγράφει πώς και με ευθύνες ποιων

«αλώθηκε» η κρουαζιέρα μας και «εξανδραποδίστηκαν» οι Έλληνες ναυτικοί. Ολόκληρη η επιστολή

προς τον υπουργό Ναυτιλίας που στάλθηκε ενάμιση χρόνο πριν –με το ιστορικό, την κοφτερή

κριτική, τις προτάσεις, την παρώθηση. Ο Ανδρέας Ποταμιάνος «έφυγε» από τη ζωή πλήρης ημερών

πριν από δύο μήνες, αλλιά η επιστολή του έμεινε αναπάντητη, αμελήτη, στ' αζήτητα

«Θ

α ήθελα με την επιστολή μου αυτή να σας ενημερώσω σχετικά με την πολιτική και τη στρατηγική που θα πρέπει να χαραχθεί ώστε η χώρα μας να επωφεληθεί στο μέλλον από το τραγικό γεγονός που αντιμετωπίζουμε παγκοσμίως και το οποίο θα επηρεάσει την πατρίδα μας σε πολλούς τομείς της οικονομίας. Η παρούσα κρίση θα πρέπει να μας βάλει σε σκέψεις εάν ήταν προβλέψιμη ή όχι, ή εάν οφείλεται σε λάθος επιλογών χειρισμών από την παγκόσμια κοινότητα. Εγώ θα προσπαθήσω να αναφερθώ στον τομέα της επιβατηγού ναυτιλίας και συγκεκριμένα στα πλοία περιηγήσεων και κρουαζιερών. Έχω ασχοληθεί περισσότερο από 50 χρόνια στον τομέα αυτόν, ως πρόεδρος της Ενώσεως Επιβατηγών Πλοίων επί 23 χρόνια και ως αντιπρόεδρος άλλα τόσα και τώρα ως αντιπρόεδρος στον τομέα κρουαζιερών του ΣΕΕΝ, ο οποίος, υπό την προεδρία του κ. Μιχάλη Σακέλλη, εκπροσωπεί περισσότερα από εκατό πλοία. Η οικογενειακή εταιρεία «Ηπειρωτική» ήταν η πρώτη που δημιούργησε τον συγκεκριμένο κλάδο της ναυτιλίας παγκοσμίως. Από το 1953, για πρώτη φορά, ξεκινήσαμε τις κρουαζιέρες

στα ελληνικά νησιά με τους αείμνηστους Νίκο Φωκά, γενικό γραμματέα, και Αριστομένη Παπαχελά, διευθύνοντα σύμβουλο του ΕΟΤ. Γρήγορα η «Ηπειρωτική» επεξέτεινε τις κρουαζιέρες αυτές ανά την υφήλιο, οργανώνοντας τακτικές περιηγήσεις στην Καραϊβική, στην Αλάσκα, στον Αμαζόνιο, στον Ορινόκο, στα νησιά Γκαλαπάγκος, στην Ερυθρά Θάλασσα, στη Βαλτική, και κρουαζιέρες στον Ειρηνικό, στη Χαβάη, την Καλιφόρνια και το Μεξικό.

Εκείνο που προσέφεραν οι κρουαζιέρες αυτές δεν ήταν μόνο τα σχεδόν «απάτητα από θαλάσσης» μέρη, τα καινούργια λιμάνια και τα εξωτικά νησιά που δεν είχε επισκεφθεί πλοίο κρουαζιέρας μέχρι τότε. Το σημαντικό που προσέφεραν τα πλοία αυτά ήταν μια αληθινή φιλοξενία και άψογα ελληνικά πληρώματα, που έδιναν στους επιβάτες το αίσθημα φιλοξενίας και υπηρεσιών πρωτόγνωρων για εκείνη την εποχή. Τα πλοία έφεραν την ελληνική σημαία, κάνοντας όλους μας υπερήφανους, και κάλυπταν μέρη άγνωστα τότε για πολλούς επιβάτες, που ήταν κυρίως Αμερικανοί, Άγγλοι, Γερμανοί και από άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Ακόμα στην Αλάσκα και σε άλλα μέρη είναι εγγεγραμμένο το όνομα

του πλοίου της «Ηπειρωτικής» ΙΑΣΩΝ, που ήταν το πρώτο κρουαζιερόπλοιο που επισκέφτηκε την περιοχή. Η επιτυχία των κρουαζιερών ήταν τόσο μεγάλη, ώστε πολλοί από τους επιβάτες να επαναλαμβάνουν τα ταξίδια δύο και τρεις φορές τον χρόνο (οι περίφημοι «repeaters»), όχι μόνο για να δουν τα αξιοθέατα, αλλά και για να συναντήσουν ξανά έναν φίλο τους, τον καπετάνιο, τον μηχανικό, τον cruise director, έναν θαλαμηπόλο που τους εξυπηρέτησε –τον αισθάνονταν φίλο τους, τον Γιάννη, τον Κώστα, τον Γιώργο, τον Άδωνη–, με τους οποίους είχαν συνδεθεί κατά τη διάρκεια των κρουαζιερών. Η ζωή στα πλοία ήταν καλά σχεδιασμένη. Με ψυχαγωγία, με διαλέξεις επιστημονικές, και βεβαίως με πλούσια εστίαση, που δεν την έβρισκαν τότε ούτε στα καλύτερα ξενοδοχεία. Την επιτυχία εκείνη ακολούθησαν και άλλες ελληνικές εταιρείες με πλοία υπό ελληνική σημαία, όπως η Sun Line, ο Τυπάλδος, ο Καβουινίδης, ο Κυρτάτας, ο Χατζηιωάννου, ο Κολλάκης, η ΕΛΜΕΣ, ο Χανδρός, η Greek Line, και αργότερα η Festival και ο Περικλής Παναγόπουλος. Η επιτυχία αυτή κίνησε το ενδιαφέρον του εξωτερικού, κυρίως των Αμερικανών (όχι όμως και του αμερικανικού κράτους, που

διατήρησε το Jones Act –cabotage– για τα πλοία με αμερικανική σημαία), οι οποίοι αντελήφθησαν ότι θα έπρεπε να επενδύσουν στον τομέα αυτό, που παρούσαζε μεγάλο ενδιαφέρον. Προσπάθησαν να αντιγράψουν ακριβώς ό,τι είχαμε σχεδιάσει από την αρχή: Ψυχαγωγία στα πλοία και επισκέψεις στα διάφορα αξιοθέατα. Αντελήφθησαν όμως και κάτι άλλο, ότι για λόγους οικονομικούς θα έπρεπε να ναυπηγηθούν τεράστια πλοία και να ναυτολογηθούν τριτοκοσμικά πληρώματα, με μικρό οικονομικό κόστος, ώστε να δημιουργήσουν μεγάλη κερδοφορία για τις εταιρείες τους.

Έτσι, γύρω στο 1975 άρχισε ο «πόλεμος». Θα έπρεπε να «εξουδετερωθεί» η ελληνική σημαία και τα ελληνικά πληρώματα, για να παραχωρήσουμε τη μοναδική μας γεωγραφική θέση υπό ξένες σημαίες, πλοία και συμφέροντα. Στον «πόλεμο» αυτό επιστράτευσαν τις πρεσβείες τους, ΜΜΕ, ανθρώπους της ελληνικής ναυτιλίας που δεν είχαν σχέση με τις ελληνικές κρουαζιέρες, ακόμη και πολιτικούς, υποσχόμενοι ότι αν καταργηθεί το προνόμιο των ελληνικών πλοίων να επιβιβάζουν και να αποβιβάζουν επιβάτες στον Πειραιά θα πλημμύριζαν την Ελλάδα με ξένους ▶

Η «ΑΛΩΣΗ» ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ