

Μόλις τέσσερις ημέρες πριν από το δυστύχημα είχε τοποθετηθεί στη Λάρισα ο σταθμάρχης! Σοβαρές καταγγελίες των συνδικαλιστών του ΟΣΕ για τον τρόπο που λειτουργούν οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι

Τι οδήγησε στο εγκληματικό λάθος

Των **ΑΛ. ΚΟΝΤΗ & ΑΡ. ΣΚΑΛΑΙΟΥ**
politiki@realnews.gr

Ο ίδιος έχει ομολογήσει το εγκληματικό λάθος του και διαμνύει μέσω του δικηγόρου του ότι «θα αναλάβει τις ευθύνες που του αναλογούν». Η ιστορία, όμως, του σταθμάρχη στον Σιδηροδρομικό Σταθμό Λάρισας είναι τόσο εξοργιστική, που αναμένεται να αποκαλύψει πολύ σύντομα και τα άλλα πρόσωπα που θα κατηγορηθούν από τη Δικαιοσύνη για την τραγωδία των Τεμπών.

Το βράδυ της περασμένης Τρίτης, στις 11:25, επιβάτης της αμαξοστοιχίας που μόλις έχει συγκρουστεί στέλνει μήνυμα στον αριθμό 112. Περίπου εκείνη την ώρα, στο σταθμαρχείο της Λάρισας, οι παρευρισκόμενοι αντιλαμβάνονται τι έχει συμβεί. «Ο άνθρωπος ήταν σε σοκ. Αρχισε να λέει "μα εγώ το γύρισα το κλειδί", ενώ μετά έλεγε ότι δεν το γύρισε και κρατούσε το κεφάλι του», δήλωσε συνάδελφος του σταθμάρχη. Η βάρδια του **Βασίλη Σαμαρά**, του 60χρονου σταθμάρχη, ξεκίνησε στις 10 το βράδυ και θα ολοκληρωνόταν στις 6 το πρωί. Λίγο μετά τα μεσάνυχτα, όμως, αστυνομικοί μπήκαν στον σταθμό και τον συνέλαβαν. Μαζί τους πήραν από το σταθμαρχείο και τα βιβλία βαρδιών, τις καταγραφές εντολών στους μηχανοδηγούς, τα δελτία κίνησης, όλα τους σε χαρτί, θυμίζοντας τα τεφτέρια άλλων εποχών.

Κάπως έτσι, με τα στοιχεία και τις μαρτυρίες που συγκεντρώθηκαν, άρχισε να ξετυλίγεται η υπόθεση του Β. Σαμαρά, του αχθοφόρου που έγινε σταθμάρχης και έστειλε το ένα τρένο πάνω στο άλλο, μόλις μία εβδομάδα από την ημέρα που είχε αναλάβει καθήκοντα. Ο 60χρονος προσελήφθη το 1989 στον ΟΣΕ. Το 2011 πή-

ρε μετάταξη σε υπηρεσία του υπουργείου Παιδείας, στην οποία υπηρέτησε μέχρι τον Απρίλιο του 2022. Τότε, κατέθεσε αίτηση για να μεταταχθεί σε μία από τις 18 θέσεις σταθμαρχών που είχε προκηρύξει ο ΟΣΕ. Να σημειωθεί εδώ ότι για την πρόσληψη σε θέση σταθμάρχη, ο νόμος ορίζει ως ηλικιακό όριο τα 42 έτη, προϋπόθεση που όμως δεν ισχύει σε περίπτωση μετατάξεων.

Η 21η Φεβρουαρίου είναι η πρώτη ημέρα στην καινούργια του δουλειά. Η εκπαίδευση του Β. Σαμαρά έχει ολοκληρωθεί και ο ίδιος ξεκινά τις βάρδιες στον Σιδηροδρομικό Σταθμό Καλαμπάκας. Εκεί θα παραμείνει για τρεις ημέρες. Μόλις στις 24 Φεβρουαρίου ανοίγεται μπροστά του ένα νέο κεφάλαιο στην καριέρα του. Μεταφέρεται σε έναν από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς της χώρας με τη μεγαλύτερη κίνηση, αυτόν της Λάρισας. Για όσα συνέβησαν από τότε μέχρι και να γίνει το δυστύχημα, οι πληροφορίες που διαρρέονται είναι εξίσου εξοργιστικές. «Το τριήμερο, που έχει τόσο μεγάλη επιβατική κίνηση, τον είχαν αφήσει μόνο του», αναφέρει μια μαρτυρία. «Πριν γίνει το δυστύχημα, είχε βάλει μουσική και γλεντούσε μέσα στο σταθμαρχείο!», λέει μια άλλη. Όλα αυτά θα διερευνηθούν από τη Δικαιοσύνη, η οποία κινείται γρήγορα και αναμένεται να έχει σύντομα αποτελέσματα στην έρευνα που βρίσκεται σε εξέλιξη. Μεταξύ αυτών που θα διερευνηθούν είναι και η καταγγελία ότι προσελήφθη μετά από παρέμβαση βουλευτή της Λάρισας.

Μετά την απολογία του 60χρονου, η οποία αναμένεται το πολύ μέχρι αύριο, Δευτέρα, οι πληροφορίες αναφέρουν ότι θα ακολουθήσουν νέες συλλήψεις. Επιπλέον, λόγω της σημασίας της υπόθεσης, ενδέχεται να κληθεί και ειδικός εφέτης ανακριτής.

«Δεν μας άκουγαν»

Για τους ανθρώπους που εργάζονται επί δεκαετίες στους ελληνικούς σιδηροδρόμους αυτές οι συνθήκες που περιγράφονται δυστυχώς δεν είναι εξωπραγματικές.

«Εδώ και 20 χρόνια ο σιδηρόδρομος υπερχρηματοδοτείται και ταυτόχρονα στην πλειονότητά τους πολλά έργα δεν ολοκληρώνονται. Επισήμως, δεν έχουν παραδοθεί έργα ασφαλείας. Ποτέ δεν μας άκουγαν. Ποτέ δεν πήρσαν το οργανόγραμμα. Αυτό ορίζει 2.100 εργαζομένους και είμαστε μόνο 750 άτομα προσωπικό. Επικρατεί ένα χάος, άλλο έργο είναι του ΟΣΕ, άλλο της Hellenic Train, άλλο του υπουργείου. Στις δύο εταιρείες έπρεπε να μπουν το ίδιο βράδυ εισαγγελείς...», επισημαίνει ο πρόεδρος των εργαζομένων του ΟΣΕ **Νίκος Τσικαλάκης**.

Ο Ν. Τσικαλάκης εξηγεί τη φράση-εντολή του σταθμάρχη προς τον μηχανοδηγό της μοιραίας επιβατικής αμαξοστοιχίας: «Υπερβαίνεις κόκκινο φωτόσημο εξόδου». «Όταν δεν υπάρχει σύστημα σηματοδότησης-ηλεκτρονικής όλα τα φωτόσημα έχουν ένδειξη κόκκινη. Έτσι, ο μηχανοδηγός δεν τα λαμβάνει υπόψη του και ο σταθμάρχης είναι το μόνο πρόσωπο που διευθύνει την κυκλοφορία των συρμών», εξηγεί ο πρόεδρος των εργαζομένων στον ΟΣΕ. «Αν δεν τοποθετηθούν άμε-

σα τα συγκεκριμένα συστήματα, δεν μπορούμε να αποκλείσουμε στο μέλλον κάποιο ατύχημα και δυστύχημα. Το τρένο είναι το πλέον ασφαλές μέσο, αλλά εμείς είμαστε απολύτως γυμνοί χωρίς την τεχνολογία που σχεδόν μηδενίζει το ανθρώπινο λάθος», προσθέτει ο Ν. Τσικαλάκης.

«Αόρατα» τρένα

«Έχουν αποφευχθεί και άλλα περιστατικά, που δεν έχουν δημοσιοποιηθεί πουθενά. Δυστυχώς, δεν μας άκουγε κανείς, όσο και αν φωνάζαμε. Τα είχαμε πει στα υπουργεία, στη διοίκηση, στην εταιρεία, αλλά απάντηση δεν παίρναμε. Η Ε.Ε. χρηματοδότησε πολλά έργα, άλλα τα πλήρωσε ο ελληνικός λαός, κι όμως δεν έκαναν τίποτα σε θέματα ασφαλείας. Έχουν ευθύνη και οι λεγόμενοι εθνικοί εργολάβοι, που καθυστερούσαν τα έργα με διαδοχικές ενστάσεις και άλλου είδους κωλύματα, προκειμένου να λάβουν το μερτικό που θεωρούν ότι τους αναλογεί...», τονίζει ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών **Γιάννης Ντίσας**.

Σε σοβαρές καταγγελίες προέβη μιλώντας στη **Realnews** και ο πρόεδρος των μηχανοδηγών του ΟΣΕ **Κώστας Γενιδούνας**. «Η κατάσταση είναι απαράδεκτη. Ενδείξεις δεν λειτουργούν, ούτε φωτισήματα, ο έλεγχος της κυκλοφορίας των συρμών ανύπαρκτος, είμαστε στο χειροκίνητο συνεχώς, οδηγούμε στα τυφλά. Φεύγει το τρένο και για 70 με 80 χιλιόμετρα, μέχρι τον επόμενο σταθμό, δεν το βλέπει κανείς, είναι αόρατο, καθώς δεν υπάρχει κέντρο ελέγχου», τονίζει ο Κ. Γενιδούνας, εξηγώντας πώς θα μπορούσε να αποφευχθεί η τραγωδία. «Με τα συστήματα σε λειτουργία, ο μηχανοδηγός από τη Λάρισα θα έβλεπε μια ένδειξη που θα τον ειδοποιούσε ότι στη γραμμή όπου κινείται υπάρχει και άλλη κίνηση. Ανάλογα και ο συνάδελφος που