

Ένας άνθρωπος που κινείται όπως η παλιόροια. Είτε ως εφοπλιστής είτε ως φιλότεχνος, ακολουθεί για πενήντα χρόνια τους δρόμους των πλοίων. Μπορεί κανείς να τον συναντήσει σε ναυτικούς πλειστηριασμούς, σε παλαιολογεία της Οδύσσειας ή της Κωσταντζας, σε αντικερί του Λονδίνου να ανιχνεύει το πέρασμα της ναυτιλίας, ελληνικής και παγκόσμιας. Παρέα του μπορεί να είναι Ελβετοί μεγαλοτραπεζίτες, αλλά με την ίδια άνεση πάει και στο πάρτι που τον καλεί το παιδί του γκαράζ. Γοητευμένος από τη μεταβατική περίοδο του πλοίου από το πανί στον ατμό, διαθέτει τη μεγαλύτερη ιδιωτική συλλογή αυτής της εποχής από πίνακες με τα αντίστοιχα αυθεντικά μοντέλα τους, όπως τα είχαν φιλοτεχνήσει οι κατασκευαστές τους.

Ο λόγος για τον Μελέτη Μεθενίτη, παλιό εφοπλιστή που καυχιέται για την αρβανίτικη καταγωγή του και τη φιλία του με τον Θεόδωρο Πάγκαλο. Ο κ. Μεθενίτης αν και αυτοδημιούργητος είναι άνθρωπος χαμηλών τόνων και είναι η δεύτερη συνέντευξη που δίνει στη ζωή του και πάντως για πρώτη φορά μιλά εφ' όλης της ύλης και όχι μόνο για την πλούσια συλλογή του.



Ο
ΣΥΛΛΕΚΤΗΣ

ΣΤ. ΜΑΜΟΥΣ



ρεζέρβα του Κότζακα, συναγωνιζόμενος με την αδελφή του για το ποιος ρίχνει τις καλύτερες ντουφεκιές. Ωστόσο γελά παιχνιδιάρικα όταν του δείχνουμε τον πίνακα με τον λάρδο κυνηγό που αγοράζει θηράματα από το μαγαζί του χωριού...

Δεν μιλά ποτέ για χρήματα κι αν τον συναντήσετε στην παραλία της Γλυφάδας να κάνει τζόγκινγκ με τα σκυλιά του και στραβοπατημένα παπούτσια, καταλαβαίνεις ότι δεν αγαπά το χρήμα. Άλλωστε μία από τις ιδιοτυπίες του είναι μην κοιβαλά πάνω του λεφτά και όταν του λένε ότι έχει πρόσωπο... απαντάει ότι κάποτε ήρθε σε δύσκολη θέση γιατί δεν είχε πάνω ένα πεντοχάραρο...

ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΑ ΠΟΣΤΑΛΙΑ

Αν κάποιος έγραφε για τη ζωή σας αναφιβολα θα σφειώνει ότι ακολουθήσατε τον δρόμο των πλοίων.

-Σχέση με τη θάλασσα, επαγγελματικά, δεν είχαμε καμία. Ο πατέρας μου ήταν μεγαλοδικηγόρος, αλλά είχε μεγάλη αγάπη για τη θάλασσα. Είχαμε σπίτι στη Γλυφάδα και δεν έχανε ευκαιρία να μας βάλει την εποχή εκείνη, πριν και μετά τον πόλεμο, στα ποστάλια όλη την οικογένεια να πάμε στη Μύκονο, την Πάρο, τη Νάξο, τη Νισ... Ακόμη και στη Σίκινο και τη Φαλέγγανδρο όπου έστελνε ο Μεταξάς τους εξόριστους, ο πατέρας μου είχε φίλους και πηγαίναμε για κυνήγι. Ταξιδεύσαμε τότε με τα προπολεμικά πλοία, το ΕΡΗ, το ΑΡΝΤΕΝΑ, το ΣΑΜΟΣ και άλλα. Πήγαινε και για κυνήγι στις Σπέτσες με τα μακρά αλλά επίσης γνωστά καραβάκια, το ΜΟΣΧΑΝΘΗ του Τόγια, το ΥΔΡΑΚΙ.

Χρόνια αργότερα διαπίστωσα ότι είχα προσβληθεί από το μικρόβιο "βαπόρι". Πέρα από τις ελληνικές θάλασσες όμως ταξιδεύσαμε και στην Πόλη για να επισκεφθούμε τον παππού και τη γιαγιά με το μεγάλο ΑΝΔΡΟΣ και το μίνι ρουμάνικο υπερωκεάνιο DACIA, αλλά και με το FRIDON που πηγαίναμε στο Πρίντζε...

Μπαινοβγαίναμε, δηλαδή, στα βαπόρια. Όταν τελείωσε τα Νομικά ο πατέρας μου ζήτησε να αναλάβω το γραφείο του. Του είπα ναί υπό έναν όρο: να με στείλει στην Αγγλία να μάθω και Ναυτικό Δίκαιο, ώστε να γίνω ναυτοδικηγόρος. Πράγματι έκανα μεταπτυχιακό και γύρισα το 1956, αλλά άφησα τη δικηγορία που έκανε ο πατέρας μου -δεν ξέρω αν τον απογοήτευσα- και αναλάμβανα ναυτικές υποθέσεις...

Ήδη στο Λονδίνο όπου ήμουν είχα γνωρίσει κυρίως τους Λαιμούς, τους Πατεράιους και άλλους. Ήταν και αυτοί νέοι, στην ηλικία μου, γίναμε φίλοι και όταν γύρισα στην Αθήνα ήταν πολύ ευχαριστημένοι να τους εκπροσωπώ στην Ελλάδα ως δικηγόρος, χωρίς ωστόσο να υπάρχουν μεγάλες δόκες. Είμαι κοντά

“Έκανα το ναυλοσύμφωνο του Νίκου Βαρδινογιάννη με τη Ροδεσία, χωρίς να το γνωρίζω”

τους και γύρω στο '60 παίρνω με οικονομίες μου τις πρώτες μετοχές μαζί τους. Το ένα φέρνει το άλλο, αφήνω τις μετοχές και πάω στην πλοιοκτησία. Και έτσι γύρω στο 1963-64, με τον αδελφό μου Μπίμη-Κλεόβουλο, καπετάνιο τότε, αρχίζουμε με ένα δυο μικρά βαπόρια, 3.000 τόννους φορτηγά. Για λόγους συναισθηματικούς αρχίσαμε με το ΝΤΙΝΟΣ, το όνομα του πατέρα μας, με το ΜΙΜΗ, το όνομα της μητέρας μας και με το ΜΙΜΗ II, το όνομα της κόρης μου. Μένανε οικογενειακά τα βαπόρια. Το μακρότερο βαπόρι, όπως γίνεται στη ναυτιλία, γίνεται μεγαλύτερο και φθάνουμε το 1970 σε bulkcarrier...

ΦΟΡΤΗΓΑ Ή ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ;

Μισό λεπτό. Μου λέτε δηλαδή ότι εσείς ραζέψατε τα πρώτα χρήματά σας από τη ναυτοδικηγορία... -Μάλιστα... Μας βοήθησε ασφαλώς και ο πατέρας μας ο οποίος μας έδωσε και αυτός χρήματα, είχε και ο αδελφός μου τις οικονομίες του. "Γέσαμε" στα βαπόρια πια, δεν είχα μάπα για τίποτα άλλο. Με τα βαπόρια να βγάζω το ψωμί και για τα "βαπόρια" να ξεδεύω τα χρήματα. Άρχισα δηλαδή να αγοράζω σπιδήποτε σχετικό με την τέχνη του βαποριού. Αγόραζα πίνακες παλιών βαποριών και ships builders models. Μάλιστα κατά έναν περιεργό τρόπο πάντοτε προτιμούσα τα φορτηγά. Ίσως για μένα η πραγματική ναυτιλία ήταν τα φορτηγά βαπόρια. Κανένας δεν παραγωνίζει την αξία των επιβατηγών που μεταφέρουν τον κόσμο, αλλά πώς να το κάνουμε, εγώ προτιμούσα τα φορτηγά. Και όσο πιο παλιά ήτανε τόσο καλύτερα. Στα βαπόρια πια, όπως ξέρουμε όλοι, μπήκε πρώτα ο ατμός στα επιβατηγά και ακολουθούσανε τα φτωχοβάπορα που ήτανε πάντοτε τα φορτηγά και ήτανε ισοφόρα μέχρι το 1880. Και εκεί ήτανε οι ωραίες εποχές. Αυτή η μεταβατική περίοδος του πλοίου από το πανί στον ατμό με ενθουσίασε. Βρέθηκα στο Λονδίνο την κατάλληλη εποχή που ο κάμια υπήρχε μεγάλη προσφορά έργων ναυτικής τέχνης, δηλαδή οι πίνακες και άλλα συναφή τα οποία μετά χαθήκανε. Εν τω μεταξύ στον Πειραιά αρχίζω τις γνωριμίες στο Shipping...

ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ

Να μείνουμε στο 1965, χρονιά ορόσημο για σας. Πόσο έπαιξαν ρόλο οι προσωπικές σας φιλίες; -Είχα μεταφέρει το γραφείο στον Πειραιά, από το 1960 στην οδό Κολοκοτρώνη. Μου είπανε ότι επάνω στον τελευταίο όροφο σε ένα μικροδιαμέρισμα είχε έρθει ο Νίκος Βαρδινογιάννης, του οποίου το όνομα το ήξερα διότι προσπαθούσε και είχε πετύχει να κάνει και έναν σταθμό πετρελαιοεισών για καύσιμα στην Κρήτη, στους Καλούς Λιμένες. Κάποια μέρα με κάλεσε απάνω και μου είπε να αναλάβω τις δικηγορικές του δουλειές. Του απάντησα ότι δεν ασχολούμαι με αυτά πλέον, έχω τα πλοία. Τότε μου λέει ο Νίκος... "Θα μου κάνεις Μελέτη ένα charter party, ένα ναυλοσύμφωνο. Θα έρθεις απάνω, θα γνωρίσεις κάτι κυρίως και δεν θα ρωτήσεις ούτε από που έρχονται, ούτε ποιο είναι"... Πήγα πάνω, τους συνάντησα, απλώς φυσιογνωμικά, μου φάνηκε λίγο περίεργη η προφορά τους. Του έκανα το charter party χωρίς να είμαι και εξπέρτ και μετά από καιρό, όταν ακούσαμε ότι ο φίλος μου κατάφερε με



“Είχα προσβληθεί από μικρός από το μικρόβιο “βαπόρια””

ένα τάνκερ που είχε αγοράσει, νομίζω, από τους Βενιζέλους να σπάσει τον αποκλεισμό της Ροδεσίας, κατάλαβα περί τίνος επρόκειτο. Η φίλια μιας κράτησε πολύ.

Εν συνεχεία το 1967 αποφασίζω να ανοίξω και ένα μικρό γραφείο στο Λονδίνο. Τότε μου είπε ο Νίκος... "ρε Μελέτη, δεν νοικιάζουμε μαζί ένα μικρό γραφείο; Βέβαια συγκατοίκηση να έχουμε, αλλά μια και θα είσαι περισσότερο στο Λονδίνο θα φροντίσεις και το γραφείο, θέλω πολύ να είμαστε κοντά". Και πράγματι νοικιάζουμε το πρώτο γραφείο, δύο δωμάτια, κοντά στο Λίβερπουλ Στριτ, ένα δωμάτιο ο Νίκος, ένα εγώ και μας χώριζε μία πολύ ωραία δακτυλογράφος που κρατούσε και το τηλέφωνο...

Και πράγματι νοικιάζουμε το πρώτο γραφείο, δύο δωμάτια, κοντά στο Λίβερπουλ Στριτ, ένα δωμάτιο ο Νίκος, ένα εγώ και μας χώριζε μία πολύ ωραία δακτυλογράφος που κρατούσε και το τηλέφωνο... Χάρη στο γραφείο αυτό -συγκατοίκηση απλώς ήτανε- γνώρισα και τον Γιώργο Βαρδινογιάννη που ερχότανε στο Λονδίνο και τον φίλο μου τον Θόδωρο που χάθηκε τόσο πρόωρα. Επίσης τον Βαρδή -πάντα σοβαρό- και τον γλυκύτατο Σίγηρ. Τον Παύλο τον γνώριζα από το Πανεπιστήμιο, ήταν μεγαλύτερος. Αργότερα ο καθένας ακολούθησε τον δρόμο του. Εγώ άνοιξα μεγαλύτερο γραφείο και ο Νίκος ασφαλώς ακόμα μεγαλύτερο...

Είπατε νωρίτερα, εμπέσωσ πλιν σαφώς, ότι κατόρθωσαν να κάνουν λεφτά οι Βαρδινογιάννηδες σπάζοντας τον αποκλεισμό της Ροδεσίας. Θα ήθελα να σας ρωτήσω αν πιστεύετε ότι σήμερα υπάρχουν οι ίδιες ευκαιρίες για να αποκτήσει κάποιος χρήματα από τον εφοπλισμό;

-Η Ροδεσία ασφαλώς βοήθησε τον Νίκο, αλλά είχε και τα πετρέλαια στην Κρήτη, μετά μπήκε και στα βαπόρια, μάλιστα με καινούργια, νεοαυπηγημένα. Ήταν και πολύ κινός, όπως και τα αδέρφια του που συνέχισαν. Χρήματα γίνονται από όλα τα επαγγέλματα εφόσον κανείς αφοσιωθεί και αποδεχθεί καλές επαγγελματίες. Εκ της φύσεώς του ο εφοπλισμός προϋποθέτει πολ-

λά κεφάλαια και επομένως και πολλά κέρδη.

Έτσι εκ των πραγμάτων ο εφοπλισμός δημιουργεί μεγαλύτερες περιουσίες, γιατί το αντικείμενο της εργασίας είναι τέτοιο. Αν κάποιος εξασφαλίσει καλή διαχείριση και λειτουργία στα βαπόρια, έχει και τη βοήθεια των τραπεζών οι οποίες είναι πάντοτε έτοιμες να επενδύσουν τα λεφτά τους στο shipping, τότε έχει εξασφαλισμένα μεγάλα κέρδη. Υπάρχουν όμως και κρίσεις στη ναυτιλία και τότε χάνονται εύκολα τα λεφτά...

Οι Έλληνες στη ναυτιλία είχαν κάνει την εμφάνισή τους ήδη στις αρχές του αιώνα και πριν. Οι περισσότεροι αγόραζαν second hand ή third hand βαπόρια. Το 1940 το 90% των βαποριών που αγοράζανε ήτανε αγγλικά. Είχανε δημιουργηθεί πέντε έξι, εν τω μεταξύ, ελληνικά γραφεία στο Λονδίνο που βοηθούσαν και τους μικρότερους να βρούνε δάνεια να αγοράσουνε βαπόρια, όπως ο Λούζης, οι Μιχαλινόι, οι Κουλουκουνητζές, οι Εμπεϊρίκοι, οι Λυκαριδόπουλοι. Λίγοι, πάρα πολύ λίγοι, έξι-επτά, προ του 1940 είχανε νεοαυπηγημένα. Ήτανε οι Κουλουκουνητζές, οι Εμπεϊρίκοι, οι Λυκαριδόπουλοι, οι Βεργωπιτήδες, οι Λιβανοί. Οι Εμπεϊρίκοι ήταν οι μεγαλύτεροι εφοπλιστές. Αυτοί ναυπηγούσανε ήδη από το 1910 και πριν, ενώ οι άλλοι μεταξύ 1920-1940. Πολλοί μεγάλοι εφοπλιστές που μεσουρανούσαν μεταπολεμικώς, όπως οι Γουλιανδρόηδες, δεν είχανε ναυπηγήσει προ του 1940. Αρχίσαμε από το 1950...

Πώς παρ' όλα αυτά οι Έλληνες κατορθώνουν να μπουν τόσο δυναμικά στο πακνίδι; -Η μεγάλη πρόοδος της αγγλικής ναυτιλίας οφείλεται σχεδόν αποκλειστικά στην ιστορική διαδρομή της Αγγλίας. Οι Άγγλοι εφοπλιστές, ασφαλώς ικανότατοι και γνωστοί θαλασσοπόροι, βρήκαν εύκολο τον εφοπλισμό, χάρη στις αποικίες και τη γεωγραφική επέκταση της Αγγλίας. Απλώς θα έλεγα ότι τα βαπόρια εξμητρετούσαν τις κτήσεις από τη Δυτική Αφρική, South Africa, East Africa, Far East, Ινδία, Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία και από απέναντι Νότιο και Βόρειο Αμερική. Μετάφεραν από τις χώρες αυτές τις άφθονες πρώτες ύλες και ξαναγυρίζανε με τα "έτοιμα προϊόντα". Τα βαπόρια ήταν liners.

Πάνω κάτω ταξιδεύανε μονίμως γεμάτα. Αλλά και άλλες χώρες με αποικίες, Γαλλία, Ολλανδία κ.λπ. βοηθούσαν τους εφοπλιστές τους. Μπορεί να υπερβάλλω, αλλά νομίζω ότι η μακρή Ελλάδα και οι εφοπλιστές της χωρίς καμία υποστήριξη από κανέναν, χωρίς να εξαρτάται -φοβούμεναι- από το ίδιο το κράτος, αρχίζοντας από το τίποτα, μόνοι τους έφθασαν και ξεπέρασαν όλους τους άλλους ανταγωνιστές.

Τα πρώτα τους βαπόρια δεύτερο-τρίτο χέρι από τους Άγγλους τρέχανε πάνω κάτω μπας και βρούνε κάποιον ναύλο. Λίγο στάρι από την Οδησό, λίγο κάρβουνο από το Κάρντιφ, αγάντα-αγάντα γίνανε αυτό που είναι σήμερα. Ξέρουμε πάμπολλες ιστορίες για τους παλιούς, φτωχούς καπετάνιους που γίνανε στην αρχή μονοβάποροι, στη συνέχεια πολυβάποροι και μετά μεγάλοι εφοπλιστές...

ΤΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ ΤΟΥ ΓΙΑΝΝΗ ΛΑΤΣΗ

... -Έχει ενδιαφέρον να σας πω για το ξεκίνημα του Γιάννη Λάτση. Το 1946-47 έφερε στις Σπέτσες το περφόρμιο ΕΦΗ που ήταν μετατροπή από ρουμουλκό σε μικρό ποστάλι 200 τόννων, ναυπηγημένο στη Σουηδία.



Η αγία ανάγκη δαλαδιά.

-Μα ήταν το επάγγελμά τους... Δεν ξέρανε άλλο επάγγελμα. Όπως γνωρίζουμε, από τα νησιά δεν μεταναστεύανε, η μετανάστευση γινόταν από την ενδοχώρα, από τη φτωχή Πελοπόννησο, από τη φτωχή Ήπειρο κ.λπ. Οι νησιώτες αντί να μεταναστεύουν, ένας έκανε ένα καΐκι και πηγαίνανε όλοι. Άλλο επάγγελμα δεν ξέρανε στην Κεφαλονιά, την Ιθάκη, την Άνδρο, την Κόσο, τη Χίο και όλα τα άλλα νησιά.

Θέλω να σταθώ λίγο στο City του Λονδίνου. Ζήσατε τον εφοπλισμό στην ακμή του εκεί. Θεωρείτε ότι έχει την ίδια αίγλη τώρα;

-Όταν έφτασα εγώ στην Αγγλία, 1955-1960, ήτανε το City στη μεγαλύτερή του ακμή. Είχανε έρθει οι πρώτοι Έλληνες εφοπλιστές πελάτες σε αγγλικά γραφεία προπολεμικά. Μεταπολεμικά και το City ήταν πάρα πολύ γερό και με πάρα πολλούς Έλληνες. Σήμερα τα πράγματα έχουν αλλάξει.

Ελληνικός εφοπλισμός μια παγκόσμια υπόθεση. Γιατί οι Έλληνες εφοπλιστές δεν προτιμούν και την ελληνική σημαία;

-Πρέπει να πάμε λίγο πιο πίσω... Οι ενδοίξεις άρχισαν από το 1940. Από τη φύση της η ναυτιλία θέλει να είναι ελεύθερη. Σε κανέναν δεν χωράει λεφτά, από καμία χώρα δεν εξαρτάται. Είναι ανεξάρτητοι επιχειρηματίες οι εφοπλιστές, εν αντιθέσει με τους επιχειρηματίες της ξηράς που όλοι την ημέρα εξαρτώνται από τον νόμο του κράτους, αλλά και ωφελούνται από αυτόν.

«Ο πρώτος Έλληνας εφοπλιστής που εμφανίστηκε στο Λονδίνο ήταν ο Στέφανος Ξένος το 1862 με 15 νεο-ναυπηγημένα βαπόρια. Πτώχευσε σε τέσσερα χρόνια»

Οι εφοπλιστές πάσχουν, αν το θέλετε έτσι, από ένα σύνδρομο μεγάλης ανεξαρτησίας, άλλωστε τα βαπόρια είναι μακριά από την Ελλάδα. Πολλά, τα περισσότερα, δεν φθάνουν εδώ ποτέ, τα φορτία είναι ξένα, οι τράπεζες είναι ξένες.

Οι ανοικτοί ορίζοντες που λέτε.

-Αλλά μέχρι το 1940 όλα τα βαπόρια ήτανε ελληνικής πλοιοκτησίας. Ένας μπήκε και χάλασε τη σειρά, ο Ωνάσης, ο οποίος έπιασε με δύο τρία μεταχειρισμένα βαπόρια, αν θυμάμαι καλά, το ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΩΝΑΣΗΣ, ο πατέρας του, το ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΩΝΑΣΗΣ, η μητέρα του. Ναυπήγησε και δύο μοντέρνα τάνκερ στη Σουηδία το 1939-1940 και τα έβαλε σε παναμαϊκή σημαία. Πάντοτε η Ελλάδα είχε στα μεγάλα κέντρα προξενικούς λιμενάρχες και ασφαλώς πρώτα στο Λονδίνο, μετά στο Ρότερνταμ, Αμβούργο μέχρι και στην Αμερική. Το ελληνικό κράτος δεν ήξερε τη ναυτιλία, πολύ περισσότερο οι αντιπρόσωποι του που ήτανε αζωμιατικοί.

Έχουμε ένα οξύμωρο, δαλαδιά: πολλούς Έλληνες εφοπλιστές, αλλά το κράτος να μην επενδύει στη ναυτιλία.

-Έλασε η υποδομή και λείπει. Πέρα από αυτό όμως κάνουνε και "ολίγον" κακό, αν μου επιτραπεί να πω. Αλλά σας γυρίσουμε στο ΣΩΚΡΑΤΗΣ του Ωνάση που έγινε και το επεισόδιο όπως ο ίδιος το αφηγείται...

Του κάνουνε κάποιες παρατηρήσεις, σε κάποιο λιμάνι -στην ακμή του ο άνθρωπος- να βγάλει μία βάρκα κ.λπ., κ.λπ., οπότε έφυγε από το βαπόρι και γύρισε την άλλη μέρα και κάλεσε τον προξενικό λιμενάρχη. Του λέει "κύριε, σας δίνω σήμερα ένα πακέτο, πάρτε την ελληνική σημαία δυστυχώς, αλλά αυτή τη στιγμή είστε επί παναμαϊκού εδάφους". Αυτά γίνανε το 1940.

Μετά τον πόλεμο οι Έλληνες ήτανε προσηλωμένοι στη ναυτιλία, όμως είχαμε και κρούσματα πολύ κακής και άστοχης φορολόγησης. Όχι μεγάλης Άστοχης φορολόγησης. Και είναι γνωστό πια και στο κράτος και σε όλους ότι γίνανε επεμβάσεις κρατικές που διώξαν τους Έλληνες από το ελληνικό νηολόγιο. Έχουν όμως γραφεία στον Πειραιά και το κράτος, ανεξαρτήτως σημαίας, έχει μεγάλα οφέλη.

Παρ' όλα αυτά πιστεύω όμως ότι όταν μιλάμε για ανθρώπους με πάρα πολλά χρήματα έχουν τα περιθώρια φαντάζομαι, αν διαθέτουν και συναίσθημα, ένα μέρος των πλοίων τους να έχει και ελληνική σημαία.

-Ναι, μερικοί έχουν ελληνική σημαία και μπράβο τους, αλλά οι περισσότεροι κρατούν ξένες σημαίες.

Στα ελληνικά πληρώματα θέλω να έρθουμε. Λαούω συχνά ότι, πρώτον, υπάρχει έλλειψη ελληνικών πληρωμάτων, έλλειψη με την έννοια των προδιαγραφών. Είναι έτσι, έχουν χαλάσει οι Σχολές;

-Οι Έλληνες ναυτεργάτες, οι Έλληνες ναυτικοί που ήτανε από τα νησιά, βοήθησανε τους νησιώτες τα αφεντικά τους πάρα πολύ θα έλεγα.

Αυτό μεταπολεμικά άρχισε να μειώνεται. Ήτανε πολλά τα βαπόρια και πολύ μεγάλα να αρκούν οι ντόπιοι.

Ανεξαρτήτως αυτού, μην ξεχνάμε ότι τα νησιά που ήτανε οι φτωχότερες περιοχές της Ελλάδας, γίνανε πλουσιότερες γιατί κάνανε τουρισμό και σήμερα βλέπουμε τους ναυτικούς να βγαίνουν περισσότερα εκεί που είναι, στις πατρίδες τους, μαζί με την οικογένειά τους.

Έτσι ναυτολογούσαμε καταρχήν παιδιά από άλλες περιοχές της Ελλάδας, αλλά αυτοί βρίσκανε τη θάλασσα λίγο δύσκολη και φεύγανε.

Για να αναπληρώσουμε τα κενά την εποχή της γιγάντωσης της ελληνικής ναυτιλίας πήγαμε στους ξένους. Οι Φιλιππινέζοι ή άλλοι στην αρχή δεν ήτανε καλοί ομολογουμένως, αλλά τώρα είναι τέλειοι. Σήμερα έχουνε γίνει Σχολές εκεί και πάνε σαβρατότατοι εφοπλιστές και αναζητούν ξένα πληρώματα, από καπετάνιο μέχρι ναύτη και από τον Α' μηχανικό μέχρι τον λαδό.

Ορισμένοι υποστηρίζουν ότι στα κατά τόπους λιμάνια τα ελληνικά πλοία έχουν μία επιθετική αντιμετώπιση, με την έννοια ότι τα ψάχνουν πολύ. Θεωρείτε ότι είναι θέμα ουσίας ή ανταγωνισμού;

-Ομολογουμένως συμβαίνει. Κατά τη γνώμη μου δεν ευθύνονται οι μεγαλύτεροι εφοπλιστές αλλά οι μικρότεροι, οι οποίοι προκειμένου

Ρωτήσαμε ποιανού είναι και μας είπαν κάποιου Λάτση που τότε ήταν άγνωστος. Αρχίζει τα δρομολόγια το "Εφάκι", φημισμένο έφθανε το βράδυ στις Σπέτσες με μουσικές, με περιποίηση στον επιβάτη και φοβερό public relation του καπετάν Γιάννη -έτσι πάντα ήθελε να τον φωνάζουν...

Και γίνεται το ΕΦΗ το αγαπημένο βαποράκι όσων τότε πηγαίναμε στις Σπέτσες, δηλαδή τριάντα σαράντα οικογένειες όλες οι όλες. Και τώρα η κεντρική ιστορία.

Φοιτητής τότε εγώ, 1946, μαζί με την αδελφή μου Νουρού-Αθηνά ξεκινάμε να πάμε Σπέτσες για Χριστούγεννα με το ΕΦΗ. Στον δρόμο έρχονται δύο Σπεισιωτάκια που έκαναν τη θητεία τους και μου λένε...

"Μάθαμε ότι ο Λάτσης έχει βάλει στο πλωρίδι αμπάρι 70 τόννους αλεύρια και θέλει να τα ξεφορτώσει στην Ερμιόνη. Έτσι που πάμε θα κάνουμε Χριστούγεννα στο πέρασος..."

Μια και δυο εμφανίζομαι στο γεφυράκι και με ύψος μεγάλο ειδικά περί τα ναυτιλιακά του λέω: "Καπετάν Γιάννη, είστε ποσάμ με ασπύρο δρομολόγο και δεν σας επιτρέπεται φορτίο".

Ποια ήταν η απάντηση;

- "Μεθενίτκι, διάλεξε... Θέλεις να σε πετάξω στο πέρασος ή να σε κλειδώσω στο μπαλαούρο. Άσε με να κάνω τη δουλειά μου..."

Φθάσαμε στην Ερμιόνη και ο καπετάν Γιάννης με τον αδελφό του, τον καπετάνιο και όλο το πλήρωμα, κάνοντας αλυσίδα με τις πλάτες τους σε μία ώρα είχαν ξεφορτώσει όλο το φορτίο. Έτσι φθάσαμε με μια μικρή καθυστέρηση.

Σε ένα χρόνο έφερε στις Σπέτσες το μεγαλοπρεπές βαπόρι ΝΕΡΑΙΔΑ που ήταν η θαλαμηγός του Τσιάνου και το οποίο αγόρασε ο Λάτσης παίρνοντας δάνειο από το ΝΑΤΟ όλη την αξία του πλοίου, δηλαδή πενήντα χιλιάδες λίρες, αν θυμάμαι καλά. Αυτός είναι ο Γιάννης Λάτσης που μεγαλούργησε μετά. Τους θαυμάζεις αυτούς τους πρώτους εφοπλιστές.

Λένε ότι ακόμα και σήμερα οι διεθνείς χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί είναι εξαιρετικά ανοικτοί στους Έλληνες εφοπλιστές. Είναι έτσι;

-Είναι σωστό, γιατί οι Άγγλοι, που ήτανε οι μεγαλύτεροι πελάτες τους, αποσυρθηκανε μεταπολεμικά από την αγορά. Μείνανε οι Σκανδιναβοί ίσως, οι Γάλλοι, οι Γερμανοί με τις δικές τους τράπεζες. Οι αγγλικές τράπεζες και οι αμερικανικές που ήρθανε αργότερα βρήκανε στους Έλληνες την καινούργια πελατεία και ασφαλώς τους υποστηρίξανε και τους υποστηρίζουνε.

Κύριε Μεθενίτη, σε ποιο δαμόνιο της φυλής ε-οσείς θεωρείτε ότι οφείλεται αυτή η παντοκρατορία των Ελλήνων;

-Παραδοσιακά και χωρίς εξορία οι εφοπλιστές αρχίσανε και για μεγάλο διάστημα ήτανε αποκλειστικά νησιώτες. Άλλη δουλειά δεν ξέρανε ούτε αυτοί, ούτε οι παππούδες τους, ούτε οι προπαππούδες τους.

Ναυτική Συλλογή

Μ Ε Λ Ε Τ Η Μ Ε Θ Ε Ν Ι Τ Η

«ΑΠΟ ΑΓΑΠΗ ΓΙΑ τη θάλασσα που έγινε αφορμή να ασπασθώ και επαγγελματικά μαζί της, άρπασα μια Συλλογή πορτραίτων εμπορικών πλοίων, εμβατικών και φορτηγών του περασμένου αιώνα, της μεταβατικής περιόδου από το ιστιοφόρο πλοίο στο ατμοκίνητο, "από τα πανιά στη μηχανή". Αυτή η περίοδος στην οποία αναφέρεται κυρίως η Συλλογή, η σημαντικότερη και θεαματικότερη ίσως της εμπορικής ναυτιλίας, κρέησε κάπου πενήντα χρόνια, αρχίζοντας το 1840, ίσως και νωρίτερα, και τελειώνοντας με το τέλος του 19ου αιώνα. Η προδευτική χρονοποίηση της ατμομηχανής στη θάλασσα με τα πρώτα πειράματα του Fulton με το PHOENIX το 1809, αργότερα με το SAVANNAH, το πρώτο ατμοκίνητο πλοίο που πέρασε τον Ατλαντικό το 1819 και μετά με το GREAT WESTERN που άρπασε τακτικά υπερατλαντικά ταξίδια γύρω στο 1840, οδήγησαν στην ευρύτερη εφαρμογή του ατμού στα πλοία ως πρωταρχικής δύναμης, παράλληλα με τα πανιά που σιγά



ναυα, αλλά εξοφάριζε σίγουρα ταχύτητα, γύρω στα δέκα μίλια, και κυρίως μια καθορισμένη διάρκεια ταξιδιού, ανεξάρτητα από καιρούς συνθήκες. Όσο μεγάλωνε η υποδοχή της μηχανής τόσο μεγάλωνε και το μέγεθος των πλοίων και περιοριζόταν η χρήση των πανιών. Έτσι τα πλοία της περιόδου του 1860 με 2.000 τόννους και μηχανή 200 ίππους, εξελάθησαν γύρω στο 1880 σε πλοία των 4.000-5.000 τόννων με μηχανή 500 ίππων και με σταθερά ταχύτητα γύρω στα 12-13 μίλια. Πριν φθάσουμε στο 1890, τα πλοία, σκεδερμένα ήδη από το 1850-1860, είχαν περάσει τους 10.000 τόννους, ενώ τα πανιά έπαιζαν διακοσμητικό ρόλο. Στο τέλος του αιώνα τα εμβατικά πλοία είχαν φθάσει το μυθικό για την εποχή εκείνη μέγεθος των 20.000 σκεδόν τόννων, με ταχύτητα γύρω στα 19 μίλια.

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΑ φορτηγά ήταν βραδύτερη. Το κόστος της μηχανής ασ' ε-νός, επιβεβλημένο στα εμβατικά, ήταν υψηλό για τη μεταφορά φορτίων που μπορούσαν να περιμένουν. Σιγά



Αριστερά, το CITY OF PARIS, εμβατικό, 30.499 τόν. gr, ναυπηγ. Glasgow 1858. Μοζ με το διδύμο του CITY OF NEW YORK II της Inman Line ήταν το μεγαλύτερο πλοίο της εποχής του. Δεξιά το BREMENHAVEN, 3.393 τόν. gr, ναυπηγ. Greenock 1890, 300 hp. Στο records του Αγγλικού Ναυτιλιακού της εποχής, το πλοίο αναφέρεται ως -carrying petroleum in bulk- (μεταφέρον πετρέλαιον χύμα) -ο ό-ρος tanker δεν είχε ακόμα καθιερωθεί. Από αυτό προκύπτει πως το BREMENHAVEN ήταν από τα πρώτα πετρελαιοφόρα. Είναι (υπορου-σμένο από τον άσημο Αμερικανό (υψηλόφω πλοίαρχο) Jacobson. Το πλοίο ανήκε στην American Petroleum, με ελληνική σημαία και έναν μεταφορέα από ΗΠΑ στην Ελλάδα.



σγά εκτελεστικαν για να μείνει μόνη η ατμομηχανή. Η ανάγκη για γρηγορότερα πλοία, κυρίως εμβατικά, παρουσιάζετα ίδιας στον Ατλαντικό, όπου η διακίνηση εμβατικών πολλαπλασιαζόταν από μέρα σε μέρα. Όχι μόνο ο αριθμός των μεταναστών σ' αυτή την περίοδο μεγάλωνε συνεχώς, αλλά και οι συναλλαγές με τοξό Παλαιού και Νέου Κόσμου μεγάλωναν, επηρεο-γώντας έτσι ανάγκες για πιο συχνές αναχωρήσεις πλοίων από την Αγγλία στην αρχή και αργότερα από τα άλλα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης και της Μεσογεί-ου, για τις ανατολικές ακτές της Αμερικής και του Κα-νοβά.

Νέες ατμοπλοϊκές εταιρείες εδαιμοουργούτο καθι-μερινά σκεδόν και σε μεγάλο συναγωνισμό μεταξύ τους έπιζαν συνεχώς καινούργια πλοία. Από τα μέσα του 1840 εμφανίσθηκα ήδη η Cunard Line του Samuel Cunard που επί ενάμιση σκεδόν αιώνα έδωσε στον κό-σμο τα μεγάλα υπερωκεανικά.

Τα ξέλινα ιστιοφόρα εμβατικά των 200-300 τόννων που έπαιρναν μακρό αριθμό εμβατών και πολύ χρόνο για το ταξίδι, δεν αρκούσαν. Η κατασκευή μεγαλύτε-ρων πλοίων πάνω από 1.000 τόννους με ατμομηχανή α-πλώθηκε.

Η μηχανή γύρω στο 1850-1860 είχε περιορισμένη δύ-

σγά όμως ο ατμός επικράτησε και στα φορτηγά και α-ντικατέστησε τα πανιά. Αλλά και στο μέγεθος τα φορ-τηγά ακολούθησαν βραδύτερα τον ρυθμό του εμβατι-κού πλοίου. Γύρω στο 1870-1880 το μέσο φορτηγό ή-ταν 2.000 τόννους και το 1890 γύρω στους 4.000-5.000 τόννους.

Πρώτη ναυτική δύναμη του κόσμου την περίοδο αυτή η Αγγλία, με τις απουδες, τους απούκους, τους στρα-τούς που έστειλε και τα φορτία με υλικά για την ανύ-πτυξη των απουδών, έδωσε μεγάλα ώθησα στη ναυτι-λία. Οι Ινδίες στην αρχή, η Αυστραλία μετά, η Νότιος

Ναυτική Συλλογή

Μ Ε Λ Ε Τ Η Μ Ε Θ Ε Ν Ι Τ Η

Αρρακά αργότερα συνετέλεσαν όσο τίποτα στην ανάπτυξη του εμπορικού στόλου. Εκτός από την Αγγλία ακολουθήσαν και άλλες χώρες με τις απορίες τους, τις εξαγωγές και τις εισαγωγές τους, με περισσότερες μεταφορές σε ανθρώπους και εμπορεύματα.



TORNADO, Clipper, 1.721 τόν. θω. ναυτ. ΝΗΑ 1852

ΕΝ ΤΩ ΜΕΤΑΣΥ γύρω στο 1840-1850 εμφανίστηκε ένα ειδικό ιστοφόρο φορτηγό πολύ μεγαλύτερο από τα άλλα, γύρω στους 1.500 τόνους, το CLIPPER SHIP. Στην Ευρώπη η ανάγκη για γρήγορα επικοινωνία της Αγγλίας με την Άπω Ανατολή, παρουσιάστηκε κυρίως για τη μεταφορά τσιγανού από την Κίνα και μαλλιού από την Αυστραλία. Το CLIPPER SHIP, χωρίς να έχει το υψηλό κόστος της μακρινής, έφτανε σε ταχύτητα, με καλό καιρό, δειλά με δυνατό άνεμο, τα 15 μίλια, φανταστικό για την εποχή εκείνη επίτευγμα. Στην πραγματικότητα τα CLIPPERS παρουσιάστηκαν πρώτα στην Αμερική και μετά ήρθαν στην Αγγλία. Στις Ηνωμένες Πολιτείες τα πρώτα CLIPPERS κατασκευάστηκαν γύρω στο 1838 για να εξυπηρετήσουν το εμπόριο και την επιβατική κίνηση από τη Νέα Υόρκη και τα γρήγορα εξελισσόμενα λιμάνια της Ανατολικής Ακτής, Βοστώνη, Φιλαδέλφεια και άλλα, προς τη Δυτική Ακτή, κυρίως την Καλιφόρνια, κάνοντας τον περήτσο της Νότιας Αμερικής μέσω του Πορθμού του Μαγγελάνου.

Περισσότερο ίσως από κάθε άλλο πλοίο τα CLIPPERS συγκίνησαν τον κόσμο και δημιούργησαν τον θράσος του υπέρμενου πλοίου με τα τεράστια πανιά τους και τα μακριά, στενά, κομψά σκαριά τους.

Αλλά όσο γρήγορα ήρθαν τόσο γρήγορα χάθηκαν. Για τα αγγλικά CLIPPERS το τέλος ήρθε με το άνογμα της Λιώς του Σουέζ το 1869, που μίκρυνε δραματικά τις διαδρομές προς την Άπω Ανατολή. Στην Αμερική το τέλος τους ήρθε με τον πυρετό του χρυσού στην Καλιφόρνια, όπου ήταν τα CLIPPERS έφθαναν στην Καλιφόρνια και τα άλλα λιμάνια, τα πληρώματα κυριολεκτικά πεδούσαν από τα πλοία για να καθούν στα χρυσωρυχεία, αφήνοντας τα να διαλυθούν στους ντόπιους. Από τις εκατοντάδες CLIPPERS ένα μόνο σώζεται στην Καλιφόρνια, στο Σαν Φρανσίσκο, και ένα άλλο, το CUTTY SARK στην Αγγλία.

ΑΥΤΗ Η ΔΡΑΜΑΤΙΚΗ θύελλα που άλλαξε τη μορφή του πλοίου είχε αναπόφευκτα μεγάλη επίδραση όχι μόνο στην τεχνική αλλά και στην τέχνη γύρω από το πλοίο, την καλλιτεχνική πλευρά. Δημιούργησε ένα μεγάλο ενδιαφέρον στους καλλιτέχνες της εποχής όπου άλλοι ως καπετάνιοι και ερασιτέχνες ζωγράφοι, πριν φύγουν από τη θάλασσα ζωγράφιζαν τα πλοία που τόσο αγάπησαν, και άλλοι, αναγνωρισμένοι ζωγράφοι της εποχής, ζωγράφιζαν ως ενδιαφέροντα θέματα πλοία με φουγάρα και πανιά.

Στην Αγγλία με τη σημαντικότερη ναυτιλία αναπαίθε-

σε ιδιαίτερα αυτά η καλλιτεχνική δραστηριότητα αυτή την περίοδο, που χαρακτηρίζεται ως Βακτριανή ζωγραφική και όπου ο ζωγραφικός πίνακας του εμπορικού πλοίου ονομάστηκε The Steam and Sail Ship's Portrait. Οι εφοπιστές της εποχής ανέθεταν σε Master Mariners, σε συνταξιούχους πλοίαρχους και ζωγράφους ή και σε καθιερωμένους ζωγράφους να τους κάνουν τα πορτρέτα των πλοίων τους που κρατούσαν στις συλλογές τους ή στα γραφεία τους, όπως οι σημερινοί εφοπιστές έχουν σήμερα τις φωτογραφίες των πλοίων τους. Έμποροι αυτοί, με μικρό στην αρχή εμπόριο, εξελίσσθηκαν στους μεγιστάνες Άγγλους εφοπιστές που προώθησαν από τη μεριά τους καθέτι το σκεπτικό γύρω από το πλοίο.

Μαζί με τους Άγγλους άρχισε η καλλιτεχνική αυτή κίνηση και σε άλλες ναυτικές χώρες όπως στη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ολλανδία, την Αμερική και την Ιταλία, όπου η ζωγραφική είχε πάντοτε παράδοση. Ακόμα, όταν τα πλοία έφταναν στη μακρινή Κίνα, όπου ήταν ο κυριότερος προορισμός της Άπω Ανατολής, στη Σιγκαπούη και στον Χονγκ Κονγκ, τα ζωγράφιζαν Κινέζοι ζωγράφοι που δημιούργησαν αυτό που ονομάζεται Chinese School, κινεζική τεκτονιστική.

Οι Άγγλοι ζωγράφιζαν τα πλοία στη Μάνη με φόντο τους άσπρους βράχους του Ντόβερ, the white cliffs of Dover. Οι Ιταλοί έβαζαν ως φόντο τη Νεάπολη με τον Βεζυόβιο. Οι Κινέζοι σκεπάζαν τους λόφους του Χονγκ Κονγκ, αλλά πάντοτε ζωγράφιζαν τα βαπόρια με ένα μπλε φόντο, χαρακτηριστικό της τεκτονιστικής τους, και τα όψιναν ανυπόγραφα, σε αντίθεση με τους Ευρωπαίους που τα υπέγραφαν. Από αυτά τα χαρακτηριστικά σήμερα μπορούμε εύκολα να ξεχωρίσουμε αν ένα πλοίο ζωγραφίστηκε στην Αγγλία, την Ιταλία, γενικά την Ευρώπη ή την Αμερική ή στην Κίνα. Έτσι αυτά την θύελλα παρακολουθήσαμε και μέσα από τη ζωγραφική την εξέλιξη του πλοίου: στην αρχή να έχει πολλά πανιά ανεγμένα, αργότερα λιγότερα πανιά και στο τέλος τα πανιά να μένουν διλωμένα πάνω στα κατάρτια.

Στην Ελλάδα, από τα ιστοφόρα οι Έλληνες πλοιοκτήτες αγόρασαν κατευθείαν τα πρώτα ατμοκίνητα πλοία τους προς το τέλος του αιώνα, και έτσι δεν αναπαίθεκε η σκεπτική καλλιτεχνική κίνηση γύρω από το πλοίο με πανιά και μακρινή.

ΣΥΛΛΕΓΟΝΤΑΣ ΑΥΤΟΥΣ ΤΟΥΣ πίνακες μαθαίνει κανείς περισσότερο για την ιστορική εξέλιξη του πλοίου, όπως την περιέργεια συνολικά πιο πάνω. Με το πέρας του χρόνου, μαζί με τα πλοία αυτές της θύελλας χάθηκαν και οι εφοπιστές και οι εταιρείες τους και οι χώρες που τα δημιούργησαν περιορίστηκαν πολύ στις ναυτικές τους δραστηριότητες. Αλλά τα ζωγραφισμένα πλοία μένουν και αυτοί τους πίνακες, συνάψως μοναδικός για κάθε πλοίο, άρρασα πριν από χρόνια κυρίως στην Αγγλία. Τώρα με δυσκολία βρίσκονται, έχουν σκεδόν καθεί.

Πέρα από το καλλιτεχνικό ενδιαφέρον, φροντίζα πάντα, όταν αποκόσσα τον πίνακα κάποιου πλοίου, να βρέσω στο Lloyd's Register -τον Αγγλικό Ναυγύμωνα, τον μόνο που υπήρχε στις παλιές αυτές εποχές, που κρατούσε στοιχεία ήδη από το τέλος του 18ου αιώνα- όλες τις σχετικές πληροφορίες για το πλοίο. Έβρισκα αν το πλοίο ήταν πραγματικό, σε ποιον ανήκε, ποιος ήταν ο κατασκευαστής του, και έτσι μαθαίνοντας την ιστορία του, το κάθε ζωγραφισμένο πλοίο ζωντανεύει και αποκτάει ύπαρξη.

Η Συλλογή άρχισε με τα εμπορικά πλοία, αλλά με την αγάπη για κάθε είδους πλοίο δεν μπόρεσα να αντισταθώ

στον πειρασμό να προσθέσω λίγους πινάκες και μοντέλα με τα γνωστά βαπόρια που άφησαν εποχή, π.χ. το GOLDEN HIND του Sir Francis Drake που άνοιξε τις θάλασσες για τους μεταγενέστερους, το MAY-FLOWER που έστειλε τους πρώτους Άγγλους στην Αμερική, και από τα πολεμικά το θρυλικό VICTORY του Νέλσον, φημισμένο από τη Ναυμαχία του Τροσβάγκαρ. Μιλώντας για εμπορικά πλοία δεν πρέπει να ξεχνάμε πως εκτός από τα φορτηγά και τα επιβατικά, η ναυτιλία έχει και τα παρακλάδια της. Είναι τα αλευρικά για την αλευρία σε ανοικτές θάλασσες και τα φοινοθηρικά, τα βοηθητικά της εμπορικής ναυτιλίας, ρυμολακά, ναυαγοσωστικά και άλλα που τόσο σημαντικό ρόλο παίζουν. Μερικά τέτοια πλοία υπάρχουν επίσης στη Συλλογή.



Πάνω το SEWARD, φορτηγό, 3.752 τόν. θω. ναυτ. Sunderland 1903, 300 hp. Κάτω, το THRESIA WATCH, επιβατικό, 8.022 τόν. γρ. ναυτ. Glasgow 1904, 640 hp

Κοντά στη συλλογή των πινάκων απέκτησα και μερικά μοντέλα πλοίων, είτε αυτά που ονομάζονται Builders models, φτιαγμένα από τα ίδια τα ναυπηγεία που κατασκεύαζαν το βαπόρι, όταν είχαν την τύχη να βρω κάτι τέτοιο, ή μοντέλα πλοίων της εποχής που φτιάσσονταν για κλάση και διάφορα βοηθητικά όργανα της ναυτιλίας που είχαν και έχουν τα βαπόρια, καθώς και ενδιαφέροντες φωτογραφίες σκεπτικής με ναυτικά θέματα.

ΑΠΟ ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ που πέρασαν συλλέγοντας πίνακες και μοντέλα θυμάμαι ακόμα διάφορα χαρακτηριστικά περιστατικά που μου έδωσαν ικανοποίηση και χαρά. Αμέσως μετά τον πόλεμο πηγαίναμε με όλη την οικογένεια στις Επέτες με ένα βαπόρι που το έλεγαν ΚΑΛΑΜΑΡΑ. Κανένας δεν ήξερε από πού ήρθε και γιατί είχε αυτό το όνομα. Το 1980, σε έναν πλοιοκτησιακό του Sotheby's στο Λονδίνο, είδα στον κατάλογο να πουλιέται το μοντέλο ενός παλιού κότερου με μακρινή, απ' αυτά που είχαν οι πλοιοί Άγγλοι και που εμείς στην Ελλάδα τα λέγαμε "Λόρδικο". Το όνομά του ήταν CALAMARA. Είδα πού και πότε κτίστηκε και έφαγα λίγο περισσότερο. Βρέκα ότι το κότερο είχε κτιστεί στην Αγγλία το 1899 και πουλήθηκε το 1930 από τον Άγγλο ιδιο-

κτήτη του στον Έλληνα τραπεζίτη Δροσόπουλο.

Από εκεί πουλήθηκε σε Έλληνα καπετάνιο και με λίγες αλλαγές παρουσιάστηκε μεταπολεμικά για αρκετά χρόνια στα δρομολόγια του Λεωσοαρωνικού. Κάποτε άλλοτε, γύρω στο 1971, αγόρασα για τη δουλειά μου ένα φορτηγό πλοίο από την Harriot Lines του Λίβερπουλ που είχε το όνομα ASTRONOMER. Λίγο καιρό αργότερα, σε κάποιον πλοιοκτησιακό πήρα τον πίνακα ενός παλιού βαποριού που είχε στην ταμπακέρα του το σινάλα της Harriot Lines, αλλά που το όνομά του ήταν δυσδιάκριτο. Με τη βοήθεια ενός φακού κατόρθωσα να διαβάσω το όνομα του πλοίου που εκπονήζονταν και τι έκαιλε και τύπη: ήταν το ίδιο με το όνομα του βαποριού που είχα αγοράσει. Αυτό δεν είναι περιέργο. Οι μεγάλες εταιρείες συνήθιζαν να δίνουν το ίδιο όνομα σε μια σειρά από βαπόρια, έτσι που το όνομα πάντα έμεινε στο νεότερο πλοίο. Επιφανήνισα αμέσως με την Harriot Lines και έγραβα πως ο πίνακας αυτός που είχα αποκτήσει ήταν ο μόνος που έλειπε από τη Συλλογή τους που βρίσκεται στο Ναυτικό Μουσείο του Λίβερπουλ.

Ενδιαφέρθηκα πολύ να τον αγοράσω. Τελικά δεν συμφωνήσαμε και έτσι έμεινε το Μουσείο του Λίβερπουλ χωρίς τον πίνακα και εγώ με τον πίνακα και το βαπόρι.



THRESIA, φορτηγό, 910 τόν. θω. ναυτ. Newcastle 1889, 111 hp

ΑΥΤΑ ΤΑ ΛΙΓΑ που αποτελούν τη Συλλογή μου κατόρθωσα να τα συγκεντρώσω στον ελεύθερο χρόνο μου παράλληλα με τις επαγγελματικές μου ασχολίες. Ελπίζω ότι θα μπορέσω να τη συνεχίσω. Τα Συλλογή αυτή από καιρό, όπως αναπτυσσόταν, την έδωσα σε μερικούς λιγοστούς φίλους. Σε κάποιο στάδιο σκευδητοποίησα ότι στην Ελλάδα, μία μεγάλη ναυτική χώρα, δεν έχουμε την ευκαιρία να βλέπουμε ναυτικές συλλογές. Και αυτές είναι ο λόγος που παρά την αρχική μου διασκακτικότητα, αποφάσισα να την κάνω πιο γνωστή και να τη δουν περισσότεροι φίλοι και να είναι ευπρόσδεκτοι να την επισκεφθούν και να τη γνωρίσουν όσοι αγαπάνε τη ναυτιλία και τη θάλασσα.

ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ
Γλωσσοδία, Σεπτέμβριος 1983

«να στριμώξουν τα πράγματα για να βγάλουν γρηγορότερα λεφτά, κάνουν ή κάνουν λάθη. Συχνά τα βαπόρια τους ταξίδευαν χωρίς την ανάλογη επιμέλεια, επισκευές ή με μικρότερο αριθμό ναυτικών για να κερδίζουν τις διαφορές στο κόστος.

Επίσης, απασχολούσαν και πολύ υποδεέστερους ναυτικούς. Αυτό τους έφερε αντιμέτωπους με τα Σωματεία που είναι στην Ευρώπη. Και τα Σωματεία ξέρουμε ότι είναι αυστηρά όχι μόνο στους Έλληνες αλλά και στους δικούς τους. Παράδειγμα, στην Αυστραλία, που είναι μια χώρα η οποία διακείται από τα Unions, εξίσου υποφέρουν και οι Έλληνες και οι ξένοι. Να μην ξεχνάμε, όχι μόνο στην Ευρώπη αλλά και στην Αμερική, όπου ήταν πολλά βαπόρια, υπάρχει αυστηρός έλεγχος. Οι Αμερικανοί αν πάσει ένας ναυτικός, γλιστρήσει σε λίγο λάδι, βγάλουν εκατομμύρια, διακατομμύρια αποζημιώσεις».

Πόσο σύγχρονος είναι ο σημερινός ελληνόκτητος στόλος;

«Απόλυτα. Σε αντίθεση μέχρι το 1940 που ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού βαποριού ήταν 30-35 χρόνια. Οι Άγγλοι πουλούσαν βαπόρια χτισμένα το 1890 και τα αγοράζανε οι Έλληνες το 1915 ή μερικοί τα αγοράζανε και το 1940. Έκτοτε μεταπολεμικά οι ελληνικοί στόλοι είναι απόλυτα ανανεωμένοι και σήμερα οι Έλληνες είναι οι μεγαλύτεροι στις ναυπηγήσεις από όλες τις χώρες. Σύντομα δεν θα έχουμε βαπόρια πάνω από 5-10 χρόνων».

Εντούτοις γιατί θεωρείτε ότι οι εφοπιστές δεν έχουν κατορθώσει να κάνουν έναν ασφαλιστικό οργανισμό που θα μπορούσε να καλύψει τα βαπόρια τους;

«Η ασφαλιστική αγορά ζητάει τεράστια κεφάλαια και απαιτεί μεγάλη κατάρτιση. Για πάρα πολλά χρόνια το Λονδίνο ήταν το κέντρο της ασφαλιστικής αγοράς, ούτε Αμερική, ούτε καμία άλλη χώρα. Οι Άγγλοι μπόρεσαν πρώτοι στη ναυτιλία, πριν από πάρα αιώνες, κρατούσαν και την ασφαλιστική αγορά. Οι ίδιοι οι εφοπιστές κάνανε ασφαλιστικούς οργανισμούς και οι ίδιοι ασφαλίζανε τα δικά τους. Υπάρχει λοιπόν το κλον how και το κέντρο του Λονδίνου. Πολύ αργότερα μπήκανε και οι Αμερικανοί στην ασφαλιστική αγορά για ξένους. Σήμερα μποιούν και οι Σκανδιναβοί, Ιταλοί, Αμερικανοί και άλλοι. Εμείς, όσο έχουμε παράδοση στον εφοπισμό, τόσο δεν έχουμε στις ασφάλειες».

Γιατί οι Έλληνες εφοπιστές κατακλύζουν τα ναυπηγεία στην Άπω Ανατολή και δεν κτίζουν πλοία στην Ελλάδα;

«Τεχνικά δεν υπάρχουν δυνατότητες. Το μοναδικό ναυπηγείο στην Ελλάδα για ναυπηγήσεις ήταν το Σκαρμαγκά, τα οποία ο μακαρίτης ο Νιάρχος τα έκανε τέλεια, αλλά με περιορισμένη χωρητικότητα. Τότε έχτιζε βαπόρια μέχρι 15.000 τόνους. Ακολούθησε αργότερα ο Ανδρέουδης, αλλά χωρίς να προχωρήσει το πράγμα. Σήμερα οι Έλληνες ναυπηγοί των βαπόρια τριάντα, πενήντα, διακοσίων, τριακοσίων χιλιάδων τόνων. Βασικά δεν έχουμε τις τεχνικές δυνατότητες να χτίσουμε τέτοια βαπόρια. Όλα τα βαπόρια σήμερα είναι τεράστια».

Οι παλιοί εφοπιστές βλέπετε να είναι εξίσου ισχυροί, οι νεότερες γενιές των γνωστών ονομάτων βλέπετε να έχουν πάρει δυναμικά τη σκυτάλη του Ωνάση, του Νιάρχου;

«Ασφαλώς. Δεν περιμένεις και από δεύτερη και τρίτη γενιά των μεγάλων ονομάτων της ναυτιλίας να έχει το ίδιο ενδιαφέρον όπως η πρώτη. Σε όλα τα επαγγέλματα, σε όλες τις γενιές, σε όλες τις χώρες. Αυτό είναι ιστορικό και βιολογική νομοτέλεια. Η νέα γενιά Ελλήνων εφοπιστών από τον Πειραιά πήρε τη δόξα από το Λονδίνο και τους ξεπέρασε».

Όπως σε όλες τις δουλειές έτσι και στον εφοπισμό υπήρξαν άνθρωποι που είδαν τη δουλειά καιροσκοπικά. Ναυάγια όπου κάνουνται ανθρώπινες ζωές για να εσοπραχθούν ασφάλειες. Το βλέπετε και σήμερα το φαινόμενο της ναυταπάτης;

«Θα έλεγα όχι για σήμερα. Τι ναυταπάτη την κάνανε οι πρώτοι μικροί, αλλά πολύ λίγοι. Βουλιάζανε τα βαπόρια τους, μάλλον από οικονομική απόγνωση. Δυστυχώς οι τότε Άγγλοι ασφαλιστές όταν τους ζητούσαν να ασφαλίσουν ελληνικό βαπόρι ή δεν το ασφαλίζανε καθόλου ή του βάσανε διπλά ασφαλιστρα.

Το κάνανε από την ανάγκη επιβιώσεως. Αυτό όμως έχει εκλείψει. Οι σημερινοί εφοπιστές είναι τέλειοι από απόψεως reputation. Παρά ταύτα, αν σε άλλα πράγματα γίνονται τα παρατάγοιδα, θα πω το παλιό που λέγανε οι παππούδες μας: κοντά στα χλωρά υπάρχουν και τα σάπια φρούτα».

Αρκετοί εφοπιστές κρατούν θα έλεγα εξαιρετικά χαμηλό προφίλ. Δεν φωτογραφίζονται, δεν είναι κοσμικοί. Πού το αποδίδετε; Έτσι είστε και εσείς άλλοι;

«Εγώ θα έλεγα το εξής: Κατοχήν η ναυτιλία δημιουργεί μία ανεξαρτησία στον πλοιοκτήτη. Ο εφοπιστής δεν έχει εξάρτηση με χώρα, όπως είπαμε πριν. Οι Έλληνες από το Λονδίνο έφταναν στην Αθήνα και πήγαιναν κατευθείαν στα νησιά τους και επομένως δεν υπήρχε θέμα να προβληθούν. Η μεγάλη προβολή θα έλεγα γίνεται ίσως και για επαγγελματικούς λόγους την οποία δεν έχει ανάγκη ο εφοπιστής».

«Με το ΕΦΗ, ένα μικρό ποστάλι μετασκευασμένο από ρυμουλκό, άρχισε ο Λάτσης. Στη συνέχεια αγόρασε το ΝΕΡΑΪΔΑ παίρνοντας δάνειο από το ΝΑΤΟ όλη την αξία του πλοίου»

Θα το αντιστρέψω και θα σας πω ότι το κράμα πολύ εμπόσαν την δόξα ουδείς.

«Το παραδέχομαι. Όμως οι πολύ πλούσιοι εφοπιστές περνάνε αρκετό από τον καιρό τους με μεγάλη προβολή στα διεθνή κοσμικά κέντρα και όταν φθάνουν στην Ελλάδα είναι αθόρυβοι. Ωστόσο συμφωνώ μαζί σας, εγώ προσωπικά είμαι ολίγον Αρβανίτης και το σάι μου επίσης. Δεν μας αρέσει η προβολή και μάλιστα άνευ λόγου. Όμως μερικοί εφοπιστές σήμερα προβάλλονται πάρα πολύ. Κατά τη γνώμη μου τοο much. Οι καινούργιοι φωτογραφίζονται και για λόγους κοσμικούς...».

Αρκετοί εφοπιστές έχουν αξιόλογες συλλογές έργων τέχνης. Θεωρείτε ότι το κάνουν από αγάπη προς την τέχνη ή είναι μία ακόμη μορφή επένδυσης;

«Συμφωνώ μαζί σας ότι υπάρχουν μεγάλες συλλογές στα χέρια εφοπιστών. Άλλωστε οι πολύ πλούσιοι Έλληνες γίνονται μέσα από τη ναυτιλία. Και πιστεύω ότι υπάρχουν και αρκετοί φιλότεχνοι. Να μην ξεχνάμε, ότι ο πλούτος σε φέρνει κοντά στην τέχνη και αγοράζοντας μαθαίνει και την αγαπεί. Λένε ότι κανένας δεν είναι collector στα είκοσι και στα τριάντα του χρόνια. Αφού βγάλουν λεφτά έχουν την πολυτέλεια να ασχοληθούν με την τέχνη. Πιστεύω ότι είναι genuine, είναι αυθεντική η αγάπη τους».

Η νεότερη γενιά των εφοπιστών είναι περισσότερο μορφωμένη από τους παλαιότερους;

«Αν μάλιστα για σοβαρή μόρφωση δεν θα απαντήσω».



Ναι, αλλά έχει σχέση με την τέχνη, γι' αυτό σας το έθεσα.

«Δεν ξέρω εάν όλοι που αγοράζουν τέχνη από τα καινούργια λεφτά είναι μορφωμένοι ή εξίσου αφοσιωμένοι και το κάνουν από αγάπη στην τέχνη».

Κύριε Μεθενίτη, έχετε τη σημαντικότερη ιδιωτική συλλογή, που αφορά εκείνη τη μεταβατική περίοδο του πλοίου από το πανί στον ατμό. Θα ήθελα να σας ρωτήσω κάτι αρκετικό: Θεωρείτε ότι την έχει καρέι ο κόσμος όσο θα έπρεπε;

«Την είχα ανοίξει το 1983 έπειτα από πιέσεις φίλων για δύο μόνο μέρες και το μετάνιωσα. Μετά το ξανασκέφθηκα... ίσως υπάρχουν και λόγοι ασφάλειας, είναι και ο χαρακτήρας μου. Έχω τη συλλογή μου για προσωπική μου τέρψη και ενασχόληση. Με κρατούσε και με κρατάει πάντοτε πολύ απασχολημένο. Πάντως φίλοι και σοβαρά ενδιαφερόμενοι για την τέχνη την έχουν δει, όπως άλλωστε και εσείς».

Λυπά τη δουλειά λοιπόν που κάνετε με τόσο μεράκι δεν θα θέλατε να τη δει ο κόσμος;

«Και αυτό είναι ένα πρόβλημα, όπως το θέτετε. Ο χώρος στο σπίτι μου ήταν περιορισμένος σε σχέση με την έκταση της συλλογής. Στο τέλος δεν έλεγα "συλλογή Μεθενίτη", αλλά "αποθήκη Μεθενίτη". Για να αναπεύσουν λίγο τα καμμένα τα βαπόρια και τα ταμπλά, τα μετέφερα στον μικρότερό μου ανιψιό τον Ανδρέα, στον οποίο έχω φυτέψει το σπέρμα του συλλέγαν. Καιρός είναι να τη δουν και άλλοι, αλλά δεν νομίζω ότι και αυτός θα τη δείξει πολύ».

Κρίμα δεν είναι; Μπορεί η τέχνη να λειτουργεί και ερέμνη του κοινού; Σας βάζω έτσι και ένα φιλοσοφικό ερώτημα τώρα...

«Θα έχετε ακούσει ότι μερικές φορές εξαφανίζονται πανάκριβα έργα τέχνης και τα κλέβουν από τα μουσεία και δεν μπορεί να τα βρει η αστυνομία. Γιατί λέγεται ότι τα πάνε σε μανιώδεις συλλέκτες οι οποίοι έχουν πληρώσει πενήντα εκατομμύρια δολάρια και κάθονται και τα βλέπουν μόνοι τους. Τι να σας πω... Το βάθος της ψυχής του συλλέκτη δεν ερμηνεύεται, εγώ τουλάχιστον δεν μπορώ να το ερμηνεύσω εύκολα. Να σας αντιστρέψω όμως και το νόημα. Επί κάποιες κυβερνήσεις με κάλεσε ο γενικός γραμματέας κάποιου υπουργείου και μου είπε...

«καιρός είναι να γνωρίσουμε ανθρώπους που έχουν σπουδαίες ιδιωτικές συλλογές και δεν τις ξέρει κανείς». Τους προσκάλεσα να έρθουν να δουν τη συλλογή και βέβαια κανείς δεν πάτησε. Μη χρησιμοποιούμε λοιπόν το άλλοθι ότι οι συλλογές είναι κλειστές. Στην ουσία είναι λίγοι οι φιλότεχνοι».

Θα θέλατε να μου πείτε μερικά πράγματα για το μουσείο στη Σύρο;

«Είναι ένα μικρό λαογραφικό μουσείο, αναπαράσταση ενός αυθεντικού σπιτιού του νησιού πριν από εκατό χρόνια. Στην αρχή ήρθα στο νησί γιατί ήθελα να αναζητήσω τα βήματα μεγάλων εφοπλιστών που έζησαν εδώ όπως οι Νεγρεπόντιδες, οι Τσιρομπιανάδες, οι Λαδοπούλοι, οι Βαθειοδάκηδες και άλλοι.

Δεν υπάρχουν πια βαπόρια για να βρω, αλλά κάθε χρόνο ο δήμος κάνει διάφορες γιορτές και έχω μανία με τις τοπικές γιορτές. Μου άρεσε η παράδοση, άρχισα να μαζεύω πράγματα και έτσι έκανα το μουσείο».

Θα ήθελα να σας ρωτήσω για τη μεγάλη κυρία της ελληνικής ναυτιλίας, την αδελφή σας Αθηνά. Εσείς ξεναντάτε τον εφοπλισμό και εκείνη παντρεύεται έναν άνθρωπο ο οποίος δεν έχει σχέση με τα καράβια...

«Η αδελφή μου παντρεύτηκε το 1949, πριν ακόμα εγώ φύγω για το Λονδίνο να σπουδάσω. Ο πρώτος μου ανιψιός, ο Θανάσης, γεννήθηκε το '50. Μετά, με διαφορά δύο χρόνων, γεννήθηκαν τα άλλα δύο ανίψια μου, ο Ντίνος και ο Ανδρέας. Με τη Νουνού μεγάλωσαμε πολύ κοντά στη θάλασσα, στα βαπόρια, στα ταξίδια... Ασφαλώς είχε πάρει και αυτή τη δόση του "μικροβίου". Τα χρόνια λοιπόν που εγώ ετοιμάζα τη νέα μου ζωή η αγαπημένη μου Νουνού γεννούσε και μεγάλωνε τα μωρά της.

Μόλις τελείωσε αυτή την καριέρα... ήθελε και αυτή βαπόρια. Αμέσως!... Έτσι της πήραμε το πρώτο βαπόρι, το ΘΑΝΑΣΗΣ, το 1965. Ήταν το ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ πλοιοκτησίας Ν. Λιβανού, τον οποίο γνώριζε καλά ο αδελφός μας Μπίμπης. Ήταν ναυπηγημένο το 1950, 10.000 δwt και steamer. Ο σύζυγός της Μαρτίνος είχε αποκτήσει μεγάλη περιουσία και η Νουνού αγόραζε τα πρώτα βαπόρια cash πράγμα που βοήθησε τη μετέπειτα εξέλιξη.

“Ο πλούτος σε φέρνει κοντά στην τέχνη, αλλά δεν ξέρω αν τα “καινούργια λεφτά” το κάνουν από αγάπη στην τέχνη”

Μετά τα τρία της αγόρια –και αυτά χτυπημένα από το μικρόβιο– όπως τελειώνανε τα σχολεία πέφτανε στο γραφείο και όλοι μαζί προχωρήσανε και κάνανε αυτό που βλέπουμε σήμερα. Αλλά, για να συμπληρώσω την εικόνα, είχαν και αυτά το μικρόβιο του συλλέκτη, αλλά και αυτών οι συλλογές είναι άγνωστες στον πολύ κόσμο. “Σίσι πάει το Βασίλειο”... Δεν γλίτωσε και η ανιψιά μου η Ελένη, αλλά αυτή είναι πιο έξυπνη. Και αγαπάει την τέχνη και την πουλάει. Σπούδασε με τον πατέρα της που ήταν μεγάλος εξπέρ. Είναι αντικέρ και βγάζει λεφτά».

Γιατί κλείσατε το γραφείο σας το '87;

«Ήταν η μεγαλύτερη κρίση. Για δεν είχα, αν είχα γιό θα το κρατούσα, και έτσι αποφάσισα ότι αρκετά δουλειά, ίσως χωρίς να έχω δικό μου γραφείο θα μπορούσα να ζήσω από εισοδήματα βαποριών».

Κύριε Μεθενίτη, θα ήθελα να μιλήσουμε λίγο για τα νέα σας δουλειά με τη συλλογή φωτογραφιών. Ληφόρα την ελληνική ναυτιλία και αρχίζει από πότε;

«Οι Έλληνες όταν αρχίσανε με τα παλιά βαπόρια, δεν είχαν λόγους ούτε να τα ζωγραφίζουν, ούτε να τους βγάζουν φωτογραφίες, δεν είχαν δημοσιότητα, αλλά ούτε και λεφτά για "πέταμα", όπως έλεγαν. Οι ξένοι έδιναν μεγάλη δημοσιότητα γιατί και λεφτά είχαν και τα βαπόρια τους ήτανε λίπης και τα διαφήμιζαν για να εξασφαλίζουν περισσότερα φορτία.

Καιτούσα την αρχή της ελληνικής ναυτιλίας.

Βασικά οι Έλληνες αρχίζουν να αγοράζουν εγγλέζικα βαπόρια από το 1870-1880 και μάλιστα μερικά με πανιά και ατμό. Ήξερα το όνομα του ελληνικού βαποριού, όπως επίσης είχα εντοπίσει και το όνομα του αγγλικού βαποριού. Και έτσι απευθυνόμουνα σε συλλογές, σε κέντρα που κρατούσαν φωτογραφίες και σιγά σιγά άρχισαν να εισέρχουν φωτογραφίες αγγλικών και λίγων γαλλικών, γερμανικών βαποριών που είχαν πουληθεί μετά στους Έλληνες. Αν θέλετε και αριθμούς, μιλάμε για πάνω από 1.200-1.300 φωτογραφίες παλιών φορτηγών. Είναι Θεού χαρά να τις βλέπεις και είναι η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας».

Να πούμε μερικά ονόματα βαποριών από αυτά;

«Σχετικώς με αυτά τα βαπόρια π.χ. οι Γιαννουλάτοι που είχαν τα ακτοπλοϊκά. Αγοράζανε βαπόρια χτισμένα το 1860, 1870, πάντοτε μεσαίου μεγέθους. Αυτά είναι βαπόρια που μετά μπήκαν στον στόλο του Γιαννουλάτου.

Οι Ιγγλέσηδες είχαν και αυτοί επιβατηγά, έχω βρει δύο βαπόρια του Ιγγλέση που ήταν ακόμα με ρόδα, έχω βρει βαπόρι του Τόγια που ήταν μεγάλο ξύλινο σκάφος που δεν είχε μηχανή, το βρήκε φθινό, το πήρε και του έβαλε μηχανή.

Το 1904 εμφανίστηκε έτσι ξαφνικά ο Ανδριώτης καπετάνιος Μωραϊτής. Είναι από τους πρώτους που έκανε τις πρώτες, μαζικές θα λέγαμε σήμερα, ναυπηγήσεις στην Αγγλία, τέσσερα φορτηγά 5.000-6.000 δwt και τα δύο πρώτα ελληνικά υπερκεάνια. Το ΜΩΡΑΪΤΗΣ και το ΑΘΗΝΑΪ. Δεν άντεξε όμως στον αγγλικό ανταγωνισμό. Πτώχευσε σε έξι χρόνια και τα υπερκεάνια τα αγοράσανε ο Εμπειρικός και τους αλλάξαν το όνομα. Οι φωτογραφίες των βαποριών αυτών είναι χαρά Θεού.

Βρήκα επίσης σε φωτογραφία βαπόρι της οικογένειας του φίλου μου Νίκου Κοτζιά. Ο παπούς του αγόρασε ένα μπάργκο μεγάλο και το μετέτρεψαν σε ατμόπλοιο και έκανε το ποστάλι στη γραμμή Σύρου-Πειραιά το 1920.

Αυτό που παρέλειψα να πω είναι ότι το 1862 εμφανίστηκε στην Αγγλία ο πρώτος Έλληνας εφοπλιστής. Είχε 15 φορτηγά, νεοναυπήγητα βαπόρια, που δούλευαν Αγγλία, Μεσόγειο, Ελλάδα, Μαύρη Θάλασσα. Αυτός ήταν ο Στέφανος Ξένος. Πτώχευσε και αυτός κάτω από μεγάλη πίεση μέσα σε τέσσερα χρόνια. Πολλά απ' αυτά που τα έχω ασφαλώσει, ήταν με πανιά. Υπήρχε ένας παλιός εφοπλιστής και τραπεζίτης, ο Χρυσοβελώνης, που βρήκα τα βαπόρια του με πανιά ακόμα, αλλά και άλλοι άγνωστοι πια σήμερα εφοπλιστές. Οι περισσότεροι σβήσανε στη μεγάλη κρίση του '30.

Εν πάση περιπτώσει εμείς είχαμε μεγάλους ναυτικούς και σ' αυτή τη συλλογή που έχω φτιάξει αποτυπώνεται το πέρασμά τους. Ασφαλώς τη συλλογή μου την ξέρουν οι φίλοι μου, όμως δεν επιδιώκω να την ξέρουν οι πολλοί και ούτε θα την εκθέσω, ούτε θα τη διαφημίσω.

Εγώ φθάνω σε συλλέκτες μέχρι τη Νέα Ζηλανδία, όπου ήταν παλιοί Άγγλοι και πήραν μαζί τους συλλογές και ιδιωτεύουν. Από φίλο σε φίλο, έχω βρει βαπόρια από Γάλλο ή από Μαλτέζο ο οποίος έχει μεταναστεύσει στη Σόουθ Άφρিকা.

Αυτή η συλλογή έχει ίσως ενδιαφέρον για την ελληνική ναυτιλία. Είναι οι φωτογραφίες των παλιών βαποριών, δηλαδή πώς άρχισε η ελληνική ναυτιλία...