

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΠΑΡΑΔΕΙΣΗΣ

Η γνώση φέρνει τύχη

Πρόλαβε, παρά τα λίγα του σχετικά χρόνια, να χτίσει ένα πλοίοιο παρελθόν, ο πλοίαρχος που θα παραλάβει σε ένα μήνα το EUROPA PALACE των Μινωικών Γραμμών από τα ναυπηγεία της Fincantieri

Τον γνωρίσαμε στα δύσκολα χρόνια της ΔΑΝΕ, το 1997, ως πλοίαρχο του ΛΕΡΟΣ, του μόνου πλοίου της που τότε ταξίδευε. Και "κάπ" τότε μας είχε πει ότι ο πλοίαρχος Στέφανος Παραδείσης διαθέτει πολύ περισσότερα από τη ναυτοσύνη που μανουβράριζε ένα βαπόρι δύσκολο στα ανύπαρκτα λιμάνια της άγονης γραμμής Δωδεκανήσων. Ότι δέχεται πολλά παραπάνω από το δικητικό ταλέντο που κατόρθωνε να κρατά το πλοίο από την επίσκεψη ενός πληρώματος που δούλευε απλήρωτο πάνω από έξι μήνες.

Είχαμε την αίσθηση ότι στο ΛΕΡΟΣ με το απλήρωτο πλήρωμα, ο Στέφανος Παραδείσης "υπολειπορούσε". Μια αίσθηση που επιβεβαιώθηκε όταν ανέλαβε την πλοιαρχία του ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ. Όμως μέχρι τότε είχατε ήδη κάνει πολλά βάρματα. Που ξεκίνησαν από τότε;

«Κυριολεκτικά από τα πρώτα μου βήματα, τα παιδικά! Από τότε που θυμάμαι τον εαυτό μου, τον θυμάμαι μέσα στο καΐκι του πατέρα μου».

Γεννηθήκατε στην Πάτμο.

«Στην Πάτμο, το 1959. Με καταγωγή από τους Λειψούς και με την οικογένειά μου σήμερα εγκατεστημένη στην Κω».

ΧΡΥΣΟΥΛΑ: ΤΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ

Πείτε μας για το καΐκι που σας μεγάλωσε.

«Ήταν 14 μέτρα, τουριστικό τα καλοκαίρια, εμπορικό τους χειμάνες. ΧΡΥΣΟΥΛΑ, το όνομα της μάνας.

Χτισμένο το 1965, αλλά ο καπτά Μανώλης το φυλάει και το συντηρεί σαν τα μάτια του.

Το καλοκαίρι μεταφέραμε επιβάτες από την Πάτμο στη Σάμο, την Τουρκία, τη Μύκονο, την Αστυπάλαια, την Κάρπαθο, τη Λέρο, την Κάλυμνο, την Κω. Ξαν εμπορικό, τι να φανταστεί κανείς και τι είχε φορτώσει! Ψάρια, καρπούζια, άχυρα, τσιμέντα...

Δεκαεσσάρων χρονών έβγαλα το πρώτο μου φυλλάδιο, με την υπογραφή του πατέρα. Ακόμα θυμάμαι τι έγραφε: "Ο κάτοχος του παρόντος δύναται να ναυτολογείται επί πλοίου ένα υπηρετεί ο πατήρ του Εμμανουήλ Παραδείσης μέχρι συμπληρώσεως του 15ου έτους της ηλικίας του"...».

Το ίδιο έχετε ακόμα;

«Όχι! Τώρα έχω το τρίτο... Μόλις έκλεισα τα 15, έφευγα τα καλοκαίρια, δυο-τρεις μήνες, ταξίδι με τα κρουαζιερόπλοια που περνούσαν από την Πάτμο».

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗ, ΕΡΥΘΡΑ, ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ, ΚΙΝΑ

Στα κρουαζιερόπλοια της δεκαετίας του '70;

«Ναι, στα μέσα εκείνης της δεκαετίας. Ήταν το ΑΠΟΛΛΩΝΙΧΙ με καπετάνιο τον Αντώνη Λεοντόπουλο και το ΑΤΑΛΑΝΤΗ με τον καπτά Νίκο Σταμούλη. Μετά το γυμνάσιο, το 1977, ταξίδεψα με τον ΑΡΓΟΝΑΥΤΗ και τον καπτά Γιώργο Γλινο στη Σκανδιναβία και την Ερυθρά Θάλασσα.

Αργότερα με το WORLD RENAISSANCE και τον καπτά Δημήτρη Μηνδρινό στα νησιά της Καραϊβικής. Είκοσι χρονών, αδίπλωτος ανθυποπλοίαρχος μη-



Στη φωτογραφία αυτή είχαμε γράψει («Ε» Μάρτιος 1998): «Στέφανος Παραδείσης, πλοίαρχος ΛΕΡΟΣ. Ναι μεν η φυχή της άγονης με όλες τις υπερένθους ικανότητες που αυτή απαιτεί, να μην η καρδιά του συνύμνη του επθέτου του, αλλά το επίπεδο και η παρουσία του ολέκληρη ταξιδίου σε ναυαρχίδα και πάνω! Πίσω από τη φωτογραφία, να και η εν λόγω ναυαρχίδα, της ΑΝΕΚ! Το ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, το οποίο πλοίαρχος από τον Ιανουάριο του 1999 μέχρι τον Ιανουάριο του 2000

Από την άγονη γραμμή στο EUROPA PALACE



“ Το «άστο, δε βαριέσαι» θα το πω όταν φύγω από τα καράβια! ”

κα στο AQUA MARINE του Φίλιππου Καβουνίδη, το σημερινό ΟΔΥΣΣΕΑΣ της ΡΙΟC. Το ξεκίνησε ο Μιχάλης Δεναξάς, αλλά εμένα με πήρε ο Λεοντόπουλος. Κάναμε κρουαζιέρες από το Κοβέ της Ιαπωνίας στο Σιγκάν της Βόρειας Κίνας, στη Σαγκάη και το Χονγκ Κονγκ.

Οι καλύτερες κρουαζιέρες! Υψηλού τουρισμού. Το βαπόρι έπαιρνε 360 άτομα, όσα ένα μπιμπο. Ερχόντουσαν αεροπορικά οι επιβάτες στο Κοβέ και έμπαιναν στο βαπόρι για 14ήμερη κρουαζιέρα. Τους αποβιβάζαμε στο Χονγκ Κονγκ όπου παίρναμε άλλους 360 που είχαν έρθει εκεί με μπιμπο για να τους αποβιβάσουμε στο Κοβέ. Ήμεις το 1979 το βαπόρι κατασχέθηκε και εγώ γύρισα στην Ελλάδα...».

ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ ΧΑΡΗ ΣΤΟΝ ΚΥΡΙΑΚΟ ΜΑΣΤΡΟΚΟΛΙΑ

Και ήρθατε στην ακτοπλοία...

«Είχα τότε αποφασίσει να φύγω με τα φορτηγά και είχα κλείσει με το HELLENIC VALOR της Ελληνικής του Καλλιμανόπουλου. Στην Ακτή Τζελέπη συνάντησα τον καπτά Κυριάκο Μαστροκόλια, οικγενειακός φίλος, και μου λέει “έχω μάθει ότι ο Τζώρτζης ψάχνει για ανθυποπλοίαρχο. Δεν πας να τον ρωτήσας;”. Και πήγα! Παιδάκι 21 χρονών. Πρωτοχρονιά του 1980 μπήκα στον ΟΜΗΡΟ της ΝΕΛ. Έμεινα δύο χρόνια, με λίγα διαστήματα στον ΑΛΚΑΙΟ και στο ΑΡΙΩΝ για σαράντα μέρες, στο ταξίδι που έσκασε η βόμβα, 12 μίλια από τη Χάιφα, το μόνο από όλη μου την καριέρα που δεν θέλω να θυμάμαι. Μετά ήρθε η εποχή να υπηρετήσω στο Πολεμικό Ναυτικό...».

Και μετά η εποχή της ΔΑΝΕ.

«Ναι, το 1982 μπαρκάρω ανθυποπλοίαρχος στο ΚΑΜΙΡΟΣ με τον καπτά Σακελλάρη Μαίλη, καλή του ώρα. Έπειτα στο ξεκίνημα του ΙΑΛΥΣΟΣ με τον Διαμαντή Βαριοδάκη, έμπειρο πλοίαρχο στη γραμμή Δωδεκανήσου. Αργότερα στο οχηματογωγό ΛΙΝΔΟΣ με τον καπτά Νίκο Τομαή, άπιαστος ναυτικός. Το 1985 πήρα το δίπλωμα του υποπλοίαρχου, αλλά υποπλοίαρχος δεν έκανα καθόλου».

Και ευθείαν ύπαρχος.

«Ναι, στο ΛΙΝΔΟΣ, μετά στο ΚΑΜΙΡΟΣ και το 1990-1991 ύπαρχος στη μετασκευή του ΠΑΤΜΟΣ. Στο διάστημα της μετασκευής, πήρα το 1991 το δίπλωμα του πλοίαρχου και μπαίνω καπετάνιος στο ΛΙΝΔΟΣ».

Ο/Τ ΛΙΝΔΟΣ: Η ΠΡΩΤΗ ΠΛΟΙΑΡΧΙΑ

Πώς ήταν το βαπόρι;

«Ήταν ένα δύσκολο βαπόρι, γύρω στα 120 μέτρα, με μπαταριστές μηχανές και ένα τιμόνι, με πολλά προβλήματα στο ταξιδεμά του και σε όλα του. Γι' αυτό και ήταν σχολείο. Έμεινα δύο χρόνια καπετάνιος χωρίς διακοπή».

Ήταν το 1991 και ήσασταν 32 ετών. Από τους νεότερους, αν όλα ο νεότερος πλοίαρχος.

«Πιθανώς... Από το 1993 έγινα πλοίαρχος αντικαταστάτης σε όλα τα πλοία της ΔΑΝΕ. Ενδιάμεσα πήγα για έξι μήνες πλοίαρχος στο ΔΗΜΗΤΡΑ, μετέπειτα ΛΕΡΟΣ, που το αγόρασε η ΔΑΝΕ με την G.A. Ferries το 1994 από τον Στρίντζη.

Το 1995 ναυτολογούμαι πλοίαρχος, μόνιμος πια, στο ΚΑΜΙΡΟΣ, το ακολούθησα στο δέσιμό του, στη μετονομασία του σε ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ και στο ξεκίνημα των κρουαζιερών του το καλοκαίρι του 1996 από Θεσσαλονίκη-Χάιφα. Οι επιβάτες του ήταν στην πλειοψηφία τους Κύπριοι και το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη-Τήνος-Κως-Λεμεσός-Χάιφα-Μυτι-

λήνη-Πάτμος-Θεσσαλονίκη. Όταν έδωσε το φθινόπωρο του 1996, πήγα μόνιμα στο ΛΕΡΟΣ μέχρι τα τέλη του 1997».

Στη δύσκολη εποχή της ΔΑΝΕ.

«Τη δυσκολότερη, όπου τα ΠΑΤΜΟΣ, ΡΟΔΟΣ και ΙΑΛΥΣΟΣ ήταν δεμένα με σοβαρές βλάβες και το ΛΕΡΟΣ κρατούσε την εταιρεία, με ένα πλήρωμα ηρωικό που δούλευε απλήρωτο για έξι μήνες».

1998 – 2000 ΣΤΗΝ ΑΝΕΚ

Αυτές οι δυσκολίες ήταν που σας οδήγησαν στην ΑΝΕΚ;

«Μου έγινε πρόταση να πλοιαρχήσω το ΛΙΣΣΟΣ χωρίς να το επιδιώξω, χωρίς καν να το περιμένω! Και την αποδέχτηκα σε μια στιγμή που η ΔΑΝΕ είχε φέρει τους ανθρώπους της στα όρια των αντοχών και των δυνατοτήτων τους. Συνέχισα τον Μάιο του 1998 στα ΚΡΗΤΗ I και ΚΡΗΤΗ II από Πάτρα για Ανκόνα και τέλος τον Ιανουάριο του 1999 στο ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, σε δρομολόγιο Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Τεργέστη, Πειραιά-Ηράκλειο και σε κρουαζιέρες στους Άγιους Τόπους και στη Δυτική Μεσόγειο, Μασσαλία, Νίκαια...».

Στη Νίκαια συνάντησα έναν Γάλλο πλοηγό του λιμανιού. Η πρώτη του ερώτηση, αν γνωρίζω τον πλοίαρχο του «EL VENIZELOS»? «Για πρώτη φορά ένα τόσο μεγάλο πλοίο έμπαινε στο λιμάνι μας και ο πλοίαρχός σας μπήκε λες και έμπαινε κάθε μέρα», μου είπε...

«Ήταν και η πρώτη φορά που το ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ έμπαινε σε τόσο μικρό λιμάνι! Είχα μελετήσει όμως το λιμάνι, το ρεύμα που κατέβαζε ένα ποτάμι που έχει εκεί, τους ντόκους, το γύρισμα. Πήγα διαβασμένος!...».

Όπως πάντα.

«Όπως πάντα, θέλω να έχω τη σιγουριά σε σπιδήποτε κάνω. Τη σιγουριά τη φέρνει η γνώση, το ψάξιμο, η προετοιμασία. Δεν διανοούμαι να παριστάνω πως γνωρίζω, ούτε και δέχομαι να μου παριστάνουν πως γνωρίζουν».

ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟ ΤΟΥ 2000 ΣΤΙΣ ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Στο ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ μένατε μέχρι...;

«Τον Ιανουάριο του 2000, που πήγα στις Μινωικές Γραμμές».

Ποιος ήταν ο λόγος της μεταγραφής σας;

«Ο κυριότερος ήταν το σύστημα των αδειών των πλοίαρχων που μου επέτρεπε να βλέπω την οικογένειά μου στην Κω. Διαφορετικά δεν υπήρχε τρόπος να τους επισκέπτομαι καθόλου».

Σε ποιο πλοίο πήγατε πρώτα;

«Στο ΙΚΑΡΟΣ για εξοικείωση με τον καπτά Παναγιώτη Γκότση. Στην εταιρεία αυτή συνάντησα τον μέγιστο προγραμματισμό και την καλύτερη οργάνωση. Και μία ατμόσφαιρα οικογένειας και σεβασμού πρωτόγνωρη.

Όταν προσελήφθη στην Μινωικές και μπήκα στο ΙΚΑΡΟΣ, με περίμενε μία επιστολή του αρχιπλοίαρχου που έγραφε: “Καλωσορίζουμε τον πλοίαρχο Στέφανο Παραδείση στην οικογένεια των Μινωικών Γραμμών”. Δεν μπορείτε να φανταστείτε πόσο σημαντική και συγκινητική είναι αυτή η κίνηση για κάποιον που μπαίνει σε μια καινούργια εταιρεία, σε ένα άγνωστο βαπόρι. Νιώθεις από την πρώτη κιόλας στιγμή μέλος της οικογένειας, ότι εκεί ανήκεις και εσύ».

Είναι πράγματι υψηλό το επίπεδο.



Στη γέφυρα του ΚΡΗΤΗ I. Στο βάθος ο πρόεδρος της ΑΝΕΚ κ. Εμμανουήλ Μοριακάκης



“ Το επίπεδο μιας εταιρείας το καθορίζει το επίπεδο των ανθρώπων που τη διοικούν. Και αυτό προεκτείνεται στους αξιωματικούς και στα πληρώματά της. Ο σεβασμός γεννά σεβασμό. Από κορφής μέχρις ούλων, όλοι στην εταιρεία εστιάζουν στην ασφάλεια και στην άνεση του επιβάτη. Το επίπεδο των αξιωματικών και του πληρώματος είναι πολύ υψηλό. Είναι σημαντικό να το λέτε εσείς αυτό, γιατί η φήμη που σας ακολουθεί σας θέλει απαιτητικό, με εμμονή στη λεπτομέρεια! «Το άστρο, δε βαριέσαι» θα το πω όταν φύγω από τα καράβια! Πάνω σε ένα βαπόρι, η φρόση αυτή αποβαίνει καταστροφική. Και από τους αξιωματικούς μου απαιτώ το ενδιαφέρον τους, την εργατικότητα τους και την ευκρίνεια. Γιατί ο ξύπνιος παραδέχεται, ο ηλίθιος επιμένει και ο πονηρός δικαιολογείται. Και το βαπόρι δεν σγκώνει ούτε επιπολαιότητες ούτε αμέλειες».

Αυτά δεν είναι αυτονόητα;
«Θα έπρεπε. Εγώ όμως στις Μινωικές τα βρήκα! Και βρήκα και πολλά πέρα από τα αυτονόητα, όπως το «όλα για την εξυπηρέτηση του επιβάτη». Τα πάντα, όχι μόνο για την ασφάλεια, αλλά και για την ποιότητα του ταξιδιού του. Στα καλύτερα βαπόρια, οι καλύτερες υπηρεσίες. Τα πλοία των Μινωικών είναι πιστοποιημένα κατά ISO και η εταιρεία πρώτη θέσπισε τα σεμινάρια για την επιμόρφωση του πληρώματος σε θέματα ποιότητας και παροχής υπηρεσιών. Ακόμη και οι εξοικειώσεις των πλοίαρχων της σε όλα τα πλοία δείχνουν την επιμονή της στην ασφάλεια και στη γνώση».

Και μετά την εξοικείωση στο ΠΚΑΡΟΣ παραλάβετε το ΠΑΣΙΦΑΗ...
«Προηγήθηκε ένα διάστημα εξοικείωσης με τον καπτά Κώστα Ρουσσουμουστακάκη και τον Μάρτιο του 2000 παρέλαβα το ΠΑΣΙΦΑΗ, μέχρι το τέλος του 2001, που η εταιρεία με προγραμματίσει να εξοικειωθώ στα νεότευκτα της σειράς Palace πριν παραλάβω το τέταρτο από τα νεότευκτα της Ιταλίας, το EUROPA PALACE στα τέλη Μαρτίου: τον Ιανουάριο του 2002 στο FESTOS PALACE με τον καπτά Κώστα Ρουσσουμουστακάκη και τον Φεβρουάριο στο OLYMPIA PALACE με τον καπτά Παυλιώτη Γκόστη».

ΜΑΡΤΙΟΣ 2002 ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΤΟΥ EUROPA PALACE

Έχετε ήδη επισκεφθεί το βαπόρι;

«Ναι, πήγα στη Γένοβα για τέσσερις μέρες στα δοκιμαστικά του».

Πώς σας φάνηκε;

«Ξεπέρασε τις προσδοκίες. Η ταχύτητά του έφτασε στα 32,4 κόμβους, χωρίς vibration, χωρίς να δημιουργεί κυματισμό από απόνερα, και με πολύ ικανοποιητικό dead weight».

Που σημαίνει;

«Ότι το βαπόρι δεν έχει πρόβλημα φόρτωσης... Και σε πλήρη φόρτωση, δεν θα πατήσει η μπάλα. Η σχεδίαση του γκαράζ και των χώρων του ξενοδοχειακού είναι πρωτότυπη και άκρως λειτουργική. Η σταθερή ράμπα στην αριστερή πλευρά του πλοίου επιτρέπει την ταυτόχρονη φόρτωση και εκφόρτωση του πάνω και του κυρίως γκαράζ χωρίς διακοπή. Το πάνω γκαράζ δεν έχει καθόλου κολώνες και το κυρίως γκαράζ επίσης, έχει μόνο το case. Είναι ένα πολύ μελετημένο και προσεγμένο βαπόρι, το τέταρτο της σειράς, οι Ιταλοί ξέρουν πια τι ζη-

τάμε από αυτούς και εμείς ξέρουμε, και στην πράξη τώρα, τι ακριβώς ζητάμε από τα βαπόρια».

Κι εσείς πάντα με ένα μπλοκάκι στην τσέπη!

«Πάντα. Σημειώνω τα πάντα. Και τα σημαντικότερα μου έρχονται λίγο πριν κοιμηθώ ή μόλις ξυπνήσω, όταν το μυαλό ηρεμεί, γι' αυτό έχω και ένα χαρτί πάντα δίπλα μου».

ΤΡΙΩΝ ΔΕΙ ΜΕΜΝΗΣΘΑΙ

Θυμάμαι που καταγράφατε σε ένα τετράδιο τη συμπεριφορά ενός πλοίου στη μανούβρα του, ενός από τα ΚΡΗΤΗ αν θυμάμαι...

«Το κάνω σε όλα. Και αφήνω τις παρατηρήσεις στον αντικαταστάτη μου».

Είπατε και ότι απρόβλεπτο πλοίο δεν υπάρχει.

«Δεν υπάρχει. Αν καθίσεις και μελετήσεις τη συμπεριφορά του, θα βρεις πάντα τα στοιχεία που την ερμηνεύουν, άρα την προβλέπουν. Όλα παίζουν ρόλο στη μανούβρα. Το βύθισμά του, η διαγωγή του -αν είναι έμπριμη ή έμπλωρη- τα έξαλλά του και πώς τα επηρεάζει ο αέρας, ο βυθός, η διεύθυνση του αέρα και οι ιδιαιτερότητές του σε κάθε λιμάνι, οι προπέλες του αν είναι εσώστρες, αν είναι μονοτίμονο. Μιλάμε για βαπόρια που χρειάζεται να τα ψάχνεις. Γιατί υπάρχουν και άλλα που έχουν όλες τις ευκολίες».

Όπως τα PALACE;

«Έχουν ευκολίες, αλλά είναι μεγάλα βαπόρια και χρειάζονται προσοχή. Τα μεγάλα βαπόρια πρέπει να τα σέβεται περισσότερο, όσες ευκολίες και αν σου παρέχουν».

Τι θεωρείτε απαραίτητο να έχει ένας πλοίαρχος;

«Πρώτα πρέπει να είναι άνθρωπος...

Να είναι μετριοφρων. Και αυτό μπορεί να το επιτύχει όταν θυμάται τρία πράγματα. Ότι κυβερνά ανθρώπους, ότι κυβερνά σύμφωνα με νόμους και ότι δεν θα κυβερνά για πάντα. "Τριών δει μέμνησθαι τον άρχοντα. Ότι ανθρώπων άρχει, ότι κατά νόμον άρχει και ουκ αεί άρξει", λέει ο Αγάθωνας. Αυτές είναι σοφές κουβέντες που δεν πρέπει να ξεχνάμε. Δεύτερο, να είναι ναυτικός. Και τρίτο, να είναι πολύ καλός γνώστης του αντικειμένου που λέγεται πλοίο...».

Είναι γνωστό, και εμφανές άλλωστε, ότι είστε από εκείνους που ψάχνουν τα πάντα, που δίνονται ολοκληρωτικά στη δουλειά, στο βαπόρι.

«Όταν είσαι ήρεμος σε προσωπικό επίπεδο, μπορείς να αφιερωθείς στη δουλειά σου. Και είμαι ευτυχής που έχω μια όμορφη, ισορροπημένη οικογενειακή ζωή. Το πλοίο είναι ένας ζωντανός οργανισμός. Γι' αυτό οι Άγγλοι πριν από τη λέξη "πλοίο" χρησιμοποιούν πάντα προσωπική αντωνυμία.

Αυτός είναι ο λόγος που νιώθουμε, αισθανόμαστε, ψάχνουμε τα πάντα που το αφορούν. Από τη γέφυρα μέχρι την τρόπδα και από την πλήρη μέχρι την πρόμη. Πρέπει όλα να τα γνωρίζεις, για να κοιμάσαι όσο το δυνατόν πιο ήσυχος. Τίποτα δεν πρέπει να αφήνεις στην τύχη».

Πιστεύετε στην τύχη;

«Τίποτα δεν προέρχεται από τύχη. Όλα είναι αποτέλεσμα ορθής σκέψης και προνοητικότητας», λέει ο Πλούταρχος και το πιστεύω. Επειδή όμως το απόλυτο δεν υπάρχει, πρέπει να δεχτούμε ότι θα έρθει η στιγμή που θα χρειαστούμε και τον αστάθμητο παράγοντα που τον λέμε "τύχη". Αλλιώς όμως μας συμπεριφέρεται, κι αυτή ακόμα, όταν πορευόμαστε προετοιμασμένοι».

Πάντα καλά ταξίδια, κύριε πλοίαρχε. ☺