

Ο ΡΕΚΟΡΝΤΜΑΝ ΣΤΗΝ ΠΡΟΕΔΡΙΑ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

ΜΗΝΑΣ ΣΙΓΑΛΑΣ

**“Εγώ
κοιμήθηκα στη βάρκα...”**

50 χρόνια στην ελληνική Ναυτιλία
και...

10 χρόνια στην προεδρία της
Ένωσης Εφοπλιστών Ακτο-
πλοΐας...

... όπου κατέχει το ρεκόρ επανε-
κλογών: ΠΕΝΤΕ...

... και αφού...

... κατάφερε να επιζήσει ΔΕΚΑ
περίπου υπουργών και...

... ουκ ολίγων απεργιών!

... συνεχίζει σήμερα να προσφέ-
ρει τις Υπηρεσίες του στην
Poseidon Lines του -χριστιανού
και πατριώτη, όπως τον χαρακτη-
ρίζει- εφοπλιστή Ποθητού!

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ
στον ΦΩΤΗ ΜΑΡΤΙΝΟ

ΝΑ ΕΠΙΜΗΚΥΝΘΕΙ Η

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ

ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ. ΝΑ

ΥΠΑΡΞΕΙ ΑΝΟΙΞΙΑΤΙΚΟΣ

ΚΑΙ ΦΘΙΝΟΠΩΡΙΝΟΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΩΣΤΕ ΝΑ

ΜΗΝ ΥΠΑΡΧΕΙ

ΠΡΟΒΛΗΜΑ



ΥΠΕΡΑΡΙΘΜΩΝ ΤΟΝ

ΑΥΓΟΥΣΤΟ. ΝΑ

ΜΟΙΡΑΣΤΟΥΝ ΟΙ ΑΔΕΙΕΣ.

ΓΕΛΩ ΟΤΑΝ ΑΚΟΥΩ ΓΙΑ

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΠΛΟΙΑ.

ΣΗΜΕΡΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ

ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΚΟΣΤΙΖΟΥΝ

50.000.000 ΔΟΛΑΡΙΑ ΚΑΙ

ΔΟΥΛΕΥΟΥΝ 90

ΗΜΕΡΕΣ ΤΟΝ ΧΡΟΝΟ.

ΠΟΙΟΣ ΑΝΤΕΧΕΙ ΑΥΤΟ

ΤΟ ΕΞΟΔΟ;

Με καλημερίζει δείχνοντάς μου το καινούργιο απόκτημα της G.A. Ferries, ένα go-ro, το ΝΙΚΟΛΑΣ Α., ακριβώς κάτω από το γραφείο του...

Αλήθεια, κύριε Σιγάλα, πώς σχολιάζετε την ενδεχόμενη δρομολόγηση πλοίων τύπου go-ro στην ακτοπλοΐα;

– Κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις μπορούν να ωφεληθούν...

Στη Ζάκυνθο, όπου έχει δρομολογηθεί ένα go-ro, υπάρχει μεγάλο πρόβλημα, που πάει να δημιουργήσει προηγούμενο για ολοκλήρωση την ακτοπλοΐα.

– Δεν νομίζω πως είναι εύκολο, επειδή υπάρχει μεγάλο θέμα ασφάλειας. Σύμφωνα με τον Νόμο, τα go-ro μπορούν να παίρνουν το πολύ 12 επιβάτες. Αυτό δεν είναι ελληνική νομοθεσία, αλλά διεθνής και δεν μπορεί να παραβιαστεί. Χρειάζεται μετασκευή μεγάλης δαπάνης για να πάρει τόσους οδηγούς, όσα και τα αυτοκίνητα που μπορεί να μεταφέρει.

Μα εδώ κατέφυγαν ακόμη και σε Νόμους που ισχύουν... για τα κόττερα. Και οι ακτοπλοΐοι, από την άλλη μεριά, απειλούν πως θα δρομολογήσουν και αυτοί go-ro. Ο ένας θέλει να ρίξει τον άλλον;

– Πιστεύω ότι δεν είναι δυνατόν το Κράτος να το επιτρέψει, διότι δεν είναι θέμα κάθε Κράτους να λείει ότι "εγώ αποφασίζω για τα δικά μου πλοία, άσχετα με τις συμβάσεις που έχω υπογράψει".

Εσείς νομίζετε πως αν τα ακτοπλοϊκά πλοία "χάσουν" τα φορτηγά, μπορούν να επιβιώσουν τον χειμώνα;

– Εγώ πάντα είχα την εξής ιδέα: Μακάρι να μπορούσε να βρεθεί λύση να υπάρχουν τα go-ro σε "κατά γραμμές συμφωνία". Δηλαδή, ένα για Κρήτη, ένα για Ρόδο και λοιπά. Μακάρι να μπορούσε, υπό την έννοια να συμφωνήσουν οι εφοπλιστές γι' αυτό. Έχω την εντύπωση ότι, τη χειμερινή περίοδο, που οι επιβάτες είναι ελάχιστοι και μπορεί να εξυπηρετούνται από κάποια πλοία, δεν θα έπαιρνε η μία εταιρεία την κίνηση της άλλης. Απλώς θα συμφωνούσαν μεταξύ τους και θα έλεγαν...

Κοινοπρακτικά;

– Περίπου...

Αυτό δεν θα έβλαπτε τη διαχείριση των υπόλοιπων πλοίων; Πάρτε π.χ. το ΘΕΟΦΙΛΟΣ. Ένα τεράστιο πλοίο με ελάχιστους επιβάτες. Αν δεν πάει και ιταλικές, πώς θα επιζήσει;

– Μα θα είχε συμφωνήσει η εταιρεία του ΘΕΟΦΙΛΟΣ με τις άλλες που εξυπηρετούν την ίδια γραμμή. Δηλαδή, αν εγώ έχω 5 πλοία που θα έπαιρναν 5 φορτηγά και εσύ θα έπαιρνες ένα φορτηγό, θα πάνε αναλογικά και τα κέρδη. Μακάρι κάποτε στην ακτοπλοΐα να βρεθεί η

χρυσή τομή για να αρχίσει η κατά γραμμές συμφωνία μεταξύ των εταιρειών για ένα τραστ. Μακάρι!

Έρχεστε στα λόγια του σημερινού προέδρου της ΕΕΑ, του κυρίου Σφηνιά –ή εκείνος στα δικά σας;

– Δεν το έχω ακούσει. Θέση δική μου ως πρόεδρος ήταν οι κατά γραμμές κοινοπραξίες. Δηλαδή, π.χ., Παροναξία, Κρήτη, Ρόδος, Μυτιλήνη και λοιπά. Είναι πιο εύκολο έτσι, διότι τα πλοία είναι παρόμοια, ίδιου μεγέθους και κατηγορίας. Το πρόβλημα ήταν τότε στη συνεννόηση ανάμεσα στους πλοιοκτήτες.

Ο ένας έχει ένα πλοίο 10 ετών και ο άλλος ένα ίδιο ας πούμε 20 ετών. Ο ένας λέει πως "αν πουλήσω το πλοίο μου σήμερα, παίρνω 10 δραχμές, αν το πουλήσεις εσύ, παίρνεις πέντε. Άρα δεν είναι δίκαιο να μοιραζόμαστε στα ίσια τα κέρδη από την Κοινοπραξία". Ο άλλος πάλι λέει πως "κι εσύ κι εγώ θα μεταφέρουμε από 1.000 επιβάτες και 100 φορτηγά, αφού τα πλοία μας είναι ίδια. Γιατί εσύ να πάρεις πιο πολλά;" Εκεί δεν βρίσκεται λύση!

Η διαίρεση σε μικρές μονάδες ωφελεί κανέναν;

– Ήμουν ο πρώτος που είχα κάνει προφορική συμφωνία με τον Α. Βεντούρη. Εμείς είχαμε τότε το ΝΑΪΑΣ 2 και αυτός το ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ –και αυτό είχε ωφεληθεί πολύ. Είναι δραματικό να φεύγουν τον χειμώνα τρία πλοία με συνολικό πρωτόκολλο 5.000 επιβάτες για την ίδια γραμμή και να παίρνουν συνολικά 600 ή 700 άτομα.

Γιατί όμως φεύγουν όλοι τις ίδιες ώρες;

– Αυτό είναι ένα ερώτημα που καμιά φορά και οι υπεύθυνοι δεν μπορούν να το αντιληφθούν. Όμως τα κοντινά, τα ημερόπλοια, πρέπει να πάνε και να γυρίσουν ως τις 11 το βράδυ –έτσι λέει ο Νόμος. Ενώ τα μακρινά πρέπει να φύγουν το βράδυ, για να προλάβει ο κόσμος να πάει να κάνει τις δουλειές του. Είναι πολλές οι δυσκολίες. Έπειτα σε οδηγεί ο κόσμος. Εδώ φεύγεις 8 η ώρα και κατεβαίνει από τις 5 ή τις 5:30 και θέλει να φύγει όσο πιο γρήγορα γίνεται. Κι εσύ, από τη στιγμή που λες ότι εξυπηρετείς τον κόσμο, πρέπει να βλέπεις τι θέλει ο κόσμος και να κάνεις το καλύτερο για τον επιβάτη, που στο κάτω κάτω είναι και το συμφέρον σου.

ΜΙΑ ΚΑΡΙΕΡΑ 50 ΕΤΩΝ!

Θέλετε να μου πείτε πώς και από πού ξεκινήσατε την καριέρα σας;

– Ναυτολογήθηκα το 1947 ως μαθητής στο ΕΦΗ του Γιάννη Λάτση, το πρώτο πλοίο μετά το καικι του.

Ήταν ένα μικρό πλοίο, με κάρβουνο, που δούλευε ως επιβατηγό στον Αργοσαρωνικό. Όταν σταμάτησα το καλοκαίρι το σχολείο, ναυ-

τολογήθηκα για τρεις μήνες. Μετά ο κύριος Λάτσης πήρε ένα ρυμουλκό μεγάλο και το μετέτρεψε σε επιβατηγό και το έβαλε στη γραμμή και το τρίτο ήταν το ΝΕΡΑΪΔΑ, πρώην LAURANNA, η θαλαμηγός της κόρης του Μουσολίνι. Ένα πραγματικό στολίδι για τον Αργοσαρωνικό και την ακτοπλοΐα. Το όνομα ΝΕΡΑΪΔΑ το έδωσε ο Πλαστήρας σε μια τελετή πριν ξεκινήσει τα δρομολόγια του. Εγώ ήμουν τότε δόκιμος και καπετάνιος του ήταν ο Καρμανιόλας.

Πολύ ωραίο πλοίο! Αγαπήθηκε από όλους και η κίνηση ήταν φανταστική. Δεν θέλω να μιλήσω για ποια νούμερα μετέφερε αυτό το πλοίο, παρόλο που ήταν πολύ παλιά εποχή, αλλά σίγουρα σας λέω ότι μια φορά εγώ –επειδή ο κύριος Λάτσης με είχε βάλει και ως ελεγκτή– είχα μετρήσει έναν αριθμό εισιτηρίων που δεν θέλω να τον πω. Ήταν πολύ μεγάλος.

Το ΝΕΡΑΪΔΑ υπάρχει ακόμη;

– Υπάρχει και κάποιες στιγμές γίνονται μικρές κρουαζιέρες αν χρειαστεί. Είναι αγκυροβολημένο στην ΠΕΤΡΟΛΑ!

Είναι αλήθεια ότι έχει ναυτολόγιο το πλοίο;

– Ναι. Μετά από αυτό, εγώ ταξίδεψα με όλων των ειδών τα πλοία. Πήγα στην εταιρεία Μάρκου Νομικού, όπου και έμεινα έως ότου έφυγα από τη θάλασσα. Ήμουν δύο χρόνια υποπλοίαρχος στο τάνκερ ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ. Μετά υπηρέτησα στην ακτοπλοΐα στα ΜΙΑΟΥΛΗΣ και ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ και σε νεαρή ηλικία ανέλαβα πλοίαρχος στο ΔΗΛΟΣ, που τότε ήταν το καμάρι της ακτοπλοΐας. Κρουαζιερόπλοιο γερμανικό! Έμεινα έξι μήνες υπαρχος και έξι χρόνια πλοίαρχος, μέχρι την ημέρα που το πούλησε ο κύριος Νομικός. Και βέβαια οι Καναδοί που το αγόρασαν, όταν ήρθαν για να το εξετάσουν, το πήραν με τη συμφωνία, ότι ο πλοίαρχος που θα το πάει στο Βανκούβερ θα ήταν ο υποφαινόμενος. Γιατί είχαν αγοράσει ένα άλλο πλοίο, μικρότερο, πιθανώς το παλιό το STELLA MARIS, που στη διαδρομή κάρκε και είχαν μια κακή εμπειρία.

Όχι βέβαια ότι εγώ ήμουν πυροσβέστης ή ότι θα μπορούσα να σταματήσω κάποιο περιστατικό, το οποίο πολλές φορές είναι τυχαίο και δεν μπορεί κανείς να το σταματήσει, πάντως η ουσία ήταν ότι είχαν θέσει ως όρο να το πάω στο Βανκούβερ. Και το πήγαμε. Πέρασαμε Ατλαντικό και Ειρηνικό με αυτό, που ήταν ένα μικρό πλοίο. Το ταξίδι είχε προγραμματιστεί για 33 ημέρες και το κάναμε σε 31.

Αντιμετώπισατε δυσκολίες;

– Βέβαια ήταν μικρό για να περάσεις δύο ωκεανούς. Είχε τζάμια ενάμιση δύο μέτρα πάνω από τη θάλασσα και η ασφάλεια ήθελε να τα



ΜΗΝΑΣ ΣΙΓΑΛΑΣ

ρίσει, ήταν 1.000.000. Υπήρχαν περιληπτικές 100.000, 200.000, 300.000! Δεν βγάσαμε ούτε τα μισά έξοδα.

Βέβαια θα μπορούσε να δουλεύει το ένα πλοίο και το άλλο να κάθεται σταντ μπάι. Δημιουργείται όμως ένα θέμα με τους ναυτικούς όταν κάθεται το πλοίο. Πρέπει το Κράτος και οι πλοιοκτήτες να προσέξουν τον Έλληνα ναυτικό και μακάρι να υπάρξουν και περισσότεροι από όσοι υπάρχουν τώρα. Μακάρι. Είναι δύσκολο όμως, διότι τώρα πια δεν προτιμούν το επαγγελματία.

Δεν το προτιμούν ή υπάρχει ανεργία;

– Άλλοτε υπάρχει και άλλοτε δεν μπορείς να βρεις ναυτικό να βάλεις μέσα στο βαπόρι.

ΥΠΕΡΑΡΙΘΜΟΙ;

Τι έχετε να πείτε για το πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε κάθε καλοκαίρι με τους υπεράριθμους;

– Είναι γνωστό πως δημιουργούνται οι υπεράριθμοι. Σήμερα υπάρχει υπερχωρητικότητα πλοίων. Όταν ο άλλος όμως κατεβαίνει χωρίς εισιτήριο για να πάει στη Μύκονο και κάνει όλες τις κομπίνες για να μπει μέσα και θέλει να είναι και πρώτος από αυτόν που είχε την πρόνοια να βγάλει εισιτήριο, θα δημιουργήσει πρόβλημα. Δεν λέω ότι φταίει το κοινό, αλλά μπορεί να βοηθήσει. Να είναι πιο προνοητικό.

δεν είχε λόγο να ασχολείται άλλο και το πούλησε. Μετά από λίγο πέθανε και η ίδια. Βλέπετε η ακτοπλοΐα είναι πολύ δύσκολη. Θέλει πολύ μαυλό και κουμάντο, ιδίως σε ορισμένες γραμμές, για να σταθείς.

Νομίζω πως δεν ήταν ποστάλι.

– Όχι! Πριν μπω εγώ μέσα, έκανε Σύρο - Τήνο - Μύκονο έως Σάμο, αλλά ήταν αμαρτία να κουβαλάνε σε τέτοια σαλόνια κασιόκες και πρόβατα. Το 1967 παραδόθηκε στους Καναδούς για κρουαζιέρες στην Αλάσκα. Μου ζήτησαν να πολιτογραφηθώ και να μείνω εκεί, αλλά δεν ήθελα. Τότε είχε φέρει ο Κατσουλάκος ένα πλοίο, το ΟΙΑ. Ένα πολύ καλοτάξιδο πλοίο, άμπασο όπως το λέμε εμείς, με μια ταχύτητα 18 κόμβων, καλό και σταθερό για την εποχή.

Μήπως είναι δίμηνο;

– Έστω τρίμηνο με τα Σαββατοκύριακα και τις γιορτές. Πάντα έλεγα αλήθεια, αλλά τώρα δεν φοβάμαι να μην παρεξηγηθώ γι' αυτά που λέω, γιατί δεν έχω συμφέροντα στην ακτοπλοΐα. Κανείς δεν έβαλε το μολύβι χάμω και να πει: Χίλιοι επιβάτες! Επί τρεις μήνες, τόσα εκατομμύρια. Και να δει αν τους υπόλοιπους 6 μήνες καλύπτει τα έξοδά του. Υπάρχουν μεγάλα παθητικά. Το ξέρω πολύ καλά. Ξέρω να σας πω το καθετί. Πριν συμφωνήσουμε με τον Απόστολο Βεντούρη, φεύγαμε κάθε μέρα και θυμάμαι ότι τα έξοδα του ΝΑΪΑΣ 2, να πάει και να γυ-

κλείσουμε, αλλά με δική μου ευθύνη –επειδή το να τα κλείσεις με λαμαρίνες ήταν και κόστος για τους εφοπλιστές αλλά και φθορά για το πλοίο– δεν τα κλείσαμε. Ήθελε φυσικά πιο πολλή προσοχή. Και δόξα τω Θεώ, φτάσαμε καλά.

Η ΔΥΣΚΟΛΙΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Σε ποιες γραμμές;

– Αν εξαιρέσεις την Κρήτη, τη Ρόδο και τη Μυτιλήνη, στις άλλες αν δεν προσέξει αυτός που έχει ένα πλοίο και δεν κάνει τις σωστές κινήσεις και απαραίτητες οικονομίες, αν σκεφτεί σαν εφοπλιστής και καθίσει στο γραφείο και κλείσει τα μάτια και ενεργούν άλλοι, δεν μπορεί να έχει καλή τύχη. Είναι δύσκολες γραμμές, επειδή η κίνηση βαστάει μόνο ένα τετράμηνο.

Το 1971 φέραμε το πρώτο ΝΑΪΑΣ, ένα δανέζικο επιβατηγό, πολύ γερό, που ήταν φτιαγμένο για τους πάγους. Αν χρειαζόταν να βάλουμε κανένα αυτοκίνητο, το ανεβάσαμε με μπίγες στο ντεκ. Στη συνέχεια πήραμε από τους Γάλλους το ΝΑΪΑΣ 2, ένα βαπόρι που έγινε πολύ αγαπητό. Αποδείχτη ότι ο κύριος Αγαπητός που το αγόρασε, κράτησε το όνομα και μάλιστα όλα του τα βαπόρια τα ονόμασε ΝΑΪΑΣ. Το θεωρεί τυχερό, αλλά είναι και η φήμη του πρώτου πλοίου.

Γιατί αποσύρθηκε η οικογένεια Κατσουλάκου;

– Ο κύριος Κατσουλάκος είχε πεθάνει. Η κυρία είχε άσχημη υγεία,

νο. Ποιος αντέχει αυτό το έξοδο;

ΔΕΚΑ ΧΡΟΝΙΑ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΤΗΝ ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Διατελέσατε επί 10 χρόνια πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας. Υπήρχαν τότε Εταιρείες Λαϊκής Βάσης;

– Τότε άρχισαν να δημιουργούνται. Υπήρχε της Παροναξίας με τα ΝΑΞΟΣ, ΠΑΡΟΣ που αφορμήθηκαν με δάνεια, νομίζω, της επταετίας. Βοήθησαν πολύ την ακτοπλοΐα καθώς είχαν μεγάλες οικονομικές δυνατότητες. Αλλά θα ήταν λάθος να μην τονίσουμε και για τους ιδιώτες που διακινδύνευαν το κεφάλαιό τους.

Γιατί οι μικρές δεν πήγαν καλά;

– Η ΑΝΤΕΣΙ της Σάμου είχε δύο πλοία που δεν μπορούσαν να έχουν καλή τύχη, παρότι δεν υπήρχαν τα σημερινά. Δεν είχαν δυνατότητες, δεν ήταν τα κατάλληλα πλοία, κι ας ήταν μονοπώλιο. Το ίδιο και η Ναξιακή.

Μα το ΝΑΞΟΣ εθεωρείτο και πρωτοποριακό και μεγάλο.

– Μεγάλο ήταν, μεγάλες δυνατότητες δεν είχε. Όπως και το ΠΑΡΟΣ. Εξάλλου υπήρχε και μια δημοσιούπαλληλική νοστοροπία έναντι της ιδιωτικής. Ο κύριος Αγούδημος και ο κύριος Αγαπητός που δουλεύουν στη Σάμο πως καταφέρνουν και επιβιώνουν;

Το ΣΑΜΑΙΝΑ όπως υπάρχει ακόμη...

– Τι να το κάνουμε αυτό το ΣΑΜΑΙΝΑ; Αφού υπάρχει, πρέπει να κάνει τα δρομολόγια του.

Όπου να 'ναι τελειώνει κι αυτό!

– Σίγουρα πρέπει να τελειώνει. Εξάλλου οι Εταιρείες Λαϊκής Βάσης αντιμετωπίζουν και άλλα προβλήματα. Δεν μπορούν π.χ. να κάνουν τον χειμώνα μεγαλύτερη οικονομία μειώνοντας τα δρομολόγια, διότι σ' αυτές έχει βάλει ο λαός τα λεφτά του και δεν μπορείς να μην πας. Άρα, να μην έγιναν κακές κινήσεις, αλλά υπήρχαν και κοινωνικοί λόγοι που δυσκόλευαν τα πράγματα.

Σήμερα φαίνεται πως στην Ένωση οι εταιρείες αυτές έχουν το πάνω χέρι. Στην εποχή σας ήταν αντίστροφα;

– Κοιτάξτε, όταν ήμουν εγώ πρόεδρος, κανένας δεν είχε μεγαλύτερη φωνή λόγω αυξημένης ισχύος.

Τέτοια σύμπτωση, σε μια Ένωση με αντικρουόμενα συμφέροντα; Κοιτάξτε τι έγινε στην τελευταία συνεδρίαση της ΓΕΑΣ, όπου τα μέλη της αντάλλαξαν βαριά λόγια!

– Υπήρχε σύμπτωση, παρ' όλες τις φυσιολογικές, θα έλεγα, διαφωνίες, όταν π.χ. τρεις εταιρείες πάνε στην ίδια γραμμή. Άλλωστε αυτό αποδεικνύεται κι από το γεγονός ότι παρέμεινα τόσα χρόνια.

Πόσες φορές εκλεγθήκατε;

– Πέντε!

Αποτελεί ρεκόρ;

– Σίγουρα! Και στην ακτοπλοία δεν θα καταρριφθεί, διότι δεν το επιτρέπει το καταστατικό.

Το μουσικό της επιτυχίας σας;
– Ποτέ δεν εκμεταλλεύτηκα τη θέση μου για προσωπικό συμφέρον, ούτε και για την εταιρεία που εκπροσωπούσα και είχα κάποια μικρά συμφέροντα. Πολλές φορές δέχτηκα μάλιστα εις βάρος μας καταστάσεις, για να δώσω το παράδειγμα και στα λοιπά μέλη να κάνουν το ίδιο.

Άλλωστε τα μέλη μού είχαν τέτοια εμπιστοσύνη, ώστε δεν γινόταν παρά ένα τυπικό συμβούλιο, όπου ανακοίνωνα τα αποτελέσματα των διαπραγματεύσεων, π.χ. με την ΠΙΝΟ και με τα άλλα σωματεία. Πιστεύω πως ήμουν ίσος προς όλους. **Ίσος μέσα στην Ένωση ή ίσος προς τους ναυτικούς;**

ΕΓΩ ΚΟΙΜΗΘΗΚΑ ΣΤΗ ΒΑΡΚΑ

– Κοιτάξετε. Διετέλεσα αντιπρόεδρος στην Ένωση Πλοιάρχων. Όχι πρόεδρος, διότι δεν ήθελα εγώ. Τα συνδικαλιστικά τα ήξερα, διότι εγώ κοιμήθηκα στη βάρκα. Στο ΕΦΗ κοιμόμουν στη βάρκα, όχι από ανάγκη αλλά για να μαζέψω πείρα. Τότε οι δόκιμοι πλήρωναν και την τροφοδοσία τους και τα απομαχικά τους, άσχετα αν ο κύριος Λάτσης έκανε κάτι ιδιαίτερο για μένα.

Δούλευες 20 ώρες το 24ωρο. Ξέρω τι σημαίνει ναυτικός. Ο πρώτος που αγωνίστηκε για το βαρύ και ανθυγιεινό ήμουν εγώ. Δεν με νοιάζει να γράφει. Δεν κάνω διαφήμιση. Δεν είναι δυνατόν ο κομμωτής να παίρνει ανθυγιεινό και να μην το παίρνει αυτός που έκανε μπάρκο δύο και τρία χρόνια, που κοιμάται μέσα στη λαμαρίνα και αντιμετωπίζει τις πιο αντίξοες καιρικές συνθήκες.

Αντιμετωπίσατε μεγάλες απεργίες;

– Θα 'λεγα ότι ορισμένες δεν ήταν απόλυτα δικαιολογημένες, αλλά τέλος πάντων.

Οι σχέσεις σας με τους συνδικαλιστές;

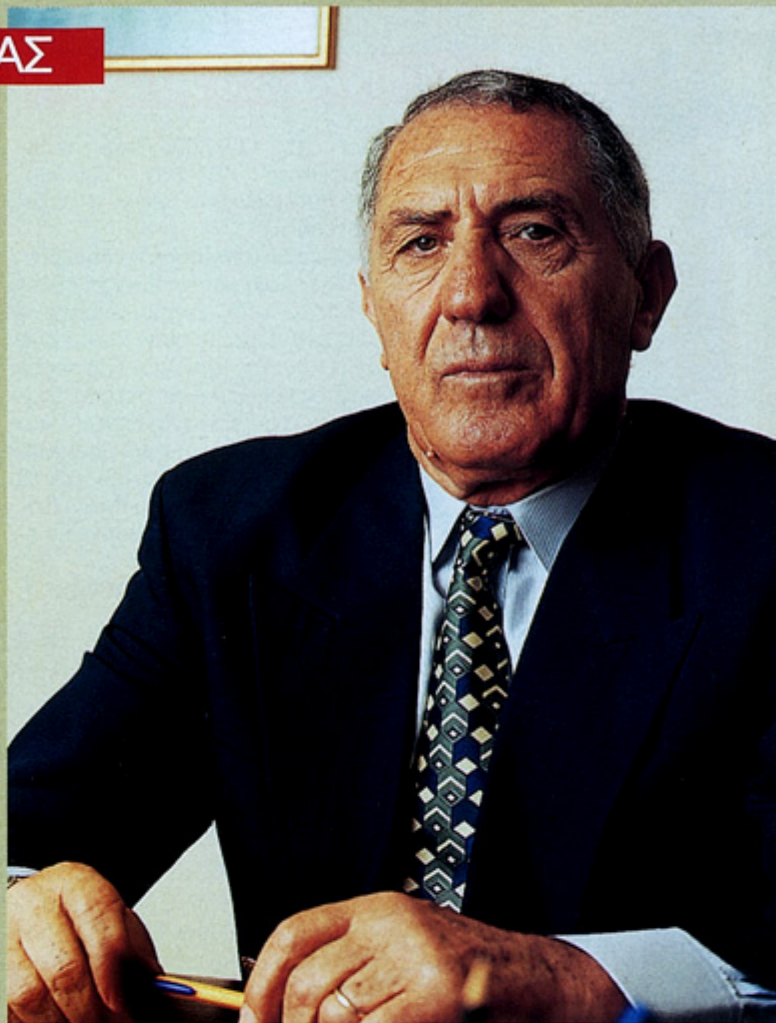
– Οι καλύτερες! Τους ήξερα πολύ καλά. Πάντα είχα τη σιγουριά, ότι θα φτάσουμε στο καλύτερο αποτέλεσμα. Τότε μάλιστα με τα πετρέλαια και την αύξηση της τιμής, υπήρχανε τεράστιες δυσκολίες τις οποίες όμως...

Είχατε μια μεγάλη απεργία το 1987;

– Ναι, σίγουρα... Όμως παρ' όλες τις δυσκολίες, όπως σας είπα με τα πετρέλαια, φτάναμε πάντα στο καλύτερο αποτέλεσμα. Και θέλω να ευχαριστήσω όλους που συνεργάστηκαν μαζί μου. Ελπίζω και πιστεύω να μην υπάρχουν παράπονα και από την άλλη πλευρά για το όνομά μου.

Ο ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ ΓΝΩΡΙΖΕΙ ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Πόσους υπουργούς γνώρισατε;



– Περίπου 10!

Θυμάστε ονόματα;

– Κατσιφάρας (δύο φορές), Αλεξανδρής, Παυλίδης, Γιαννόπουλος, Παπαδόγγονας (δύο φορές), Νεντιδάκης, Σαραντίτης!

Εκτιμήσατε κάποιον περισσότερο;

– Να μου επιτρέψετε... για να μην παρεξηγηθώ!

Μα δεν νομίζω κάτι τέτοιο...

– Όλοι ήσαν πολύ καλοί. Θεωρώ μεγάλο προσόν ενός υπουργού να έχει πείρα και γνώση του αντικειμένου. Ακόμη όμως μεγαλύτερο το να έχει επίγνωση της ισχύος του και να τη χρησιμοποιεί χωρίς να φοβάται μήπως χάσει τη θέση του, ώστε να αφήσει έργο.

Και ποιοι, λοιπόν, είχαν αυτά τα προσόντα;

– Σας είπα πως όλοι ήσαν καλοί. Απλά θα έλεγα πως ο κύριος Παπαδόγγονας επιπρόσθετα προσερχόταν από το Πολεμικό Ναυτικό! Με την ευκαιρία όμως να τονίσω πως η Ναυτιλία και η ακτοπλοία θέλει αγάπη και φροντίδα. Όχι μόνο για τους 30.000 ναυτικούς, αλλά και για τις χιλιάδες άλλους που ζούνε από αυτήν. Πείτε μου πότε πήρε κάτι από το Κράτος αυτή η Ναυτιλία, εκτός από το δικαίωμα της ακτοπλοίας να εκμεταλλεύεται τα νησιά;

Πήρε επιδοτήσεις, φοροαπαλλαγές...

– Αυτά είναι τα πιο αστεία. Με την άρση του καμποτάζ, θα έρθουν εφοπλιστές από κράτη που τους δίνουν επιδοτήσεις 90% και συμπα-

ράσταση παντού, ενώ εδώ τα περισσότερα δάνεια είναι από τράπεζες του εξωτερικού, που έχουν εμπιστοσύνη στον Έλληνα εφοπλιστή, ενώ οι δικές μας δεν έχουν!

POSEIDON LINES – ΜΙΑ ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΖΗΤΑΕΙ ΕΥΘΩΔΩΣΗ...

Πείτε μας δυο λόγια για την εταιρεία όπου βρίσκεστε τώρα!

– Η Poseidon Lines άρχισε την ακτοπλοία στην πιο δύσκολη γραμμή. Στην ανατολική Κρήτη με το ΛΑΣΗΘΙ. Ένα πλοίο ακριβό και σύγχρονο, που η γραμμή δεν είχε τη δύναμη να κρατήσει. Ήταν και οι άλλες εταιρείες της Κρήτης που φρόντιζαν με κάθε δύναμη ώστε να μην το κρατήσει. Έχουμε και το προηγούμενο του Λελάκη που πήγαινε μόνο το καλοκαίρι, αντίθετα με μας που πηγαίναμε όλο τον χρόνο.

Θυμάμαι μετά από ένα συμβάν, που έτυχε να πάρει φωτιά ένα πλοίο, και οι ζημιές ήταν πραγματικά μεγάλες, εμείς όχι μόνο δεν προσπαθήσαμε να το εκμεταλλευτούμε και να τραβήξουμε όσο πιο πέρα την επισκευή, επειδή ήταν χειμώνας, αλλά δουλεύαμε και υπερωρίες.

Λέτε για το ΛΑΣΗΘΙ που πήρε φωτιά στο γκαράζ;

– Ακριβώς... κάποιο φορτηγό... και ήταν Νοέμβριος. Κάναμε κάποιες αιτήσεις για να βοηθηθούμε με κάποια λιγότερα δρομολόγια, αλλά δεν βοήθησε το Κράτος και το στείλαμε στην Ιταλία ως SEA

HARMONY. Υπήρχε κι ένα άλλο πλοίο εδώ στη γραμμή Λεμεσού - Χάιφας, ενώ μετά αγοράσαμε και το αδελφό του ΛΑΣΗΘΙ, το SEA SERENADE. Το SEA HARMONY ήρθε εδώ, ενώ τα άλλα δύο, το SEA SERENADE και το SEA SYMPHONY δούλεψαν αρχικά στην Ιταλία. Δυστυχώς σήμερα όμως και εκεί τα πλοία έχουν γίνει πολλά και οι δυσκολίες είναι μεγάλες.

Είναι η κακή νοοτροπία των Ελλήνων, που πάνε να αρπάξουν όσα έχτισε με κόπους ο άλλος. Έτσι ξαναφέραμε εδώ το SEA SERENADE για να δουλέψει στη γραμμή Κύπρου - Χάιφας, αλλά και εδώ τα πράγματα, λόγω των γεγονότων της Αιγύπτου, δεν είναι καλά. Έτσι βάλαμε το SEA SERENADE στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Νοβοροσίσκ, ικανοποιώντας ένα μεγάλο αίτημα του Ελληνισμού της Ρωσίας. Τα αποτελέσματα είναι πολύ άσχημα, τουλάχιστον προς το παρόν, αλλά η προσπάθεια θα συνεχιστεί. Αυτή είναι και η επιθυμία του κυρίου Ποθητού, που θέλει να σταθεί αυτή η γραμμή, και πιστεύω πως πρέπει να βοηθηθεί από παντού, ακόμη και από το Κράτος.

Μα ως γραμμή εξωτερικού δεν μπορεί να επιδοτηθεί!

– Αν θέλει, ο κρατικός μηχανισμός έχει πολλούς τρόπους για να βοηθήσει. Ο κύριος Ποθητός είναι αληθινός χριστιανός και μεγάλος πατριώτης. Ρωτήστε σε όλο το λιμάνι αν κάποιος έχει παράπονο από την εταιρεία, αν υπάρχει ένας που δεν πληρώθηκε στις 30 του μήνα, αν χρωστάει κάπου έστω και μία δραχμή. Κάθε μέρα αντιμετωπίζω ναυτικούς από άλλες εταιρείες, και μάλιστα από καλές εταιρείες, που θέλουν να έρθουν εδώ.

Βοηθάει τα πληρώματα, π.χ. αν ο ναυτικός θέλει να πάει τη γυναίκα του στο εξωτερικό, θα γίνουν όλες οι ενέργειες και μπορεί να πάει και δωρεάν. Για τα στελέχη δεν το συζητώ, αλλά και ένας τυχαίος να έρθει... η λέξη χριστιανός τα λέει όλα.

Πράγματι, η λέξη χριστιανός τα λέει όλα. Και είναι πολύ ευχάριστο όταν ένας τόσο έμπειρος και καταξιωμένος ναυτικός, όπως ο Μηνάς Σιγάλας, δίνει τόση έμφαση στον χριστιανό αλλά και στον πατριώτη. Στην εποχή που ζούμε τους χρειαζόμαστε και τους δύο. Και η ελληνική ναυτική κοινότητα που ζητάει την αγάπη και τη φροντίδα της Πολιτείας, είναι γεγονός πως μπορεί και αυτή από την πλευρά της να προσφέρει πολλά στον Ελληνισμό.

Εφόσον, όπως και ο ίδιος ο ΡΕΕ κορντμαν στην Προεδρία της SEA επισημαίνει, καταφέρει να συνδυάσει το συμφέρον της με αυτές τις πιο ψηλές έννοιες –όπως φαίνεται πως το καταφέρνει ο κύριος Ποθητός. Διότι πολλές φορές έχουμε ακούσει, πως το μεν πνεύμα είναι πρόθυμο αλλά και ακόμη περισσότερες ότι η σαρξ παραμένει ασθενής!