

Η ιδεολογία του σινιαλού

Ατενίζει τον 21ο αιώνα χωρίς να ξεχνά όσα τον δίδαξε ο 20ός, μέσα στα σαράντα χρόνια που ασχολείται με τη ναυτιλία. Σηματοδοτεί μια εποχή που φεύγει και είναι ο μόνος προς το παρόν που φαίνεται να επιμένει σε μια πορεία όσο επιτρέπουν οι καιροί ανεξάρτητη, πιστός στην ιδεολογία του σινιαλού. Προτού λοιπόν εκσφενδονισθούμε στις πηλαντικές ταχύτητες της ιδεολογίας του millennium, επιλέξαμε να καταγράψουμε το χρόνο πάνω στη στροφή. Ιανουάριος του 2000 και ο εφοπλιστής Γεράσιμος Αγουδής (G.A Ferries):

- | | |
|--|--|
| <p>Μιλάει</p> <ul style="list-style-type: none"> • για την ανεργία των ναυτικών που θα επιφέρει το μονοπώλιο • για το δέλεαρ των αβέβαιων χαρτιών του Χρηματιστηρίου • για τους «πεθαμένους» επιβάτες της Αδριατικής • για τη μελλοντική του συνεργασία στην ακτοπλοία και για την ενίσχυση της παρουσίας του στην παντοπόρο ναυτιλία | <p>Εξηγεί</p> <ul style="list-style-type: none"> • γιατί διέλυσε τη συνεργασία του με τη NEΛ • γιατί δεν προσχώρησε στο μονοπωλιακό σχήμα της Minoan Flying Dolphins • γιατί παρ' όλα αυτά δεν αισθάνεται μόνος • γιατί αντέδρασε έτσι στη ΓΕΑΣ |
|--|--|

Ο μοναδικός που απέμεινε μεγάλος ιδιώτης εφοπλιστής της παραδοσιακής ακτοπλοίας, έκανε μια απόπειρα συνένωσης με τη NEΛ, η συμφωνία όμως χάλασε πριν αρχίσει! Χρονικά, αυτό είναι το πρώτο γεγονός στο οποίο πρωταγωνίασε ο Γεράσιμος Αγουδής τις τελευταίες εβδομάδες. Τα υπόλοιπα στη συνέχεια της συνέντευξής του.

ΕΠΙΘΕΤΙΚΗ ΕΞΑΓΟΡΑ:

«Με τη NEΛ είχαμε κάνει ένα προσύμφωνο. Στο διάστημα που μεσολάβησε έγιναν σημεία και τέρατα στην ακτοπλοία και ως εκ τούτου, κοινή συναινέσει, σταματήσαμε, περιμένοντας να δούμε τι θα γίνει τις επόμενες εβδομάδες ή ημέρες στο χώρο της ακτοπλοίας. Και για να γίνω πιο αντιληπτός: μέχρι την ημέρα που υπογράψαμε αυτό το προσύμφωνο, 25 Οκτωβρίου, επί ημερησίας βάσεως ο όγκος συναλλαγών της μετοχής της NEΛ ήταν γύρω στις 20 με 50.000 μετοχές στο χρηματιστήριο. Από την ημέρα εκείνη και ύστερα, ήρθε ημέρα που ο όγκος έφτασε τις 1.200.000 μετοχές! Και αυτό συνεχιζόταν καθημερινά. Το τελευταίο εικοσήμερο είχαν αλλάξει χέρια πάνω από 12 εκατομμύρια μετοχές της NEΛ.

Με το σύστημα βέβαια που έχει σήμερα το Χρηματιστήριο, κανείς δεν γνωρίζει ποιος τις αγοράζει. Διότι υπάρχουν άτομα που έχουν και χιλιάδες κωδικούς, για να μην ξέρουν οι υπόλοιποι ποιος αγοράζει και τι. Επειδή λοιπόν είχα συμφωνήσει να δώσω στη NEΛ το 54% και υποψιάστηκα ότι θα βρεθώ μία ωραία πρωία να μου πουν «περάστε έξω από το γραφείο γιατί αγοράσαμε τη NEΛ και ως εκ τούτου αγοράσαμε και την G. A. Ferries», σταματήσαμε τις συζητήσεις και ίσως μέσα στο μήνα (μυστρά την Πρωτοχρονιά) εάν και η NEΛ το επιθυμεί, γιατί είμαστε φίλοι με όλη τη διοίκηση, θα συνεχίσουμε. Με διαφορετικό όμως πακέτο, έτσι ώστε να είμαστε σίγουροι ότι την επόμενη τουλάχιστον 15ετία θα κυκλοφορεί τόσο το δικό μου το σιναίο όσο και το σιναίο της NEΛ στο λιμάνι του Πειραιά.»

Με το «διαφορετικό πακέτο» εννοείτε να πάρει, τελικά, η NEΛ κάτω από το 50% της εταιρείας σας;
 «Βεβαίως, δεν συζητώ πλέον πακέτα πάνω από το 50%.»

Έχετε πληροφορίες ποιος βρίσκεται πίσω από το εγκρίματα ελέγχου της NEΛ;
 «Στο λιμάνι του Πειραιά όπου ζούμε την τελευταία 40ετία τίποτε δεν μένει μυστικό, αλλά αυτή τη στιγμή δεν μπορώ να είμαι σίγουρος, άρα δεν μπορώ να κατανομήσουμε κανέναν. Θα έρθει η στιγμή.»

Έχετε, όμως, προβεί σε πώληση μετοχών της G.A. Ferries. Ποσές έχετε πδη πουλήσει;

«2.835.000 μετοχές, που αντιπροσωπεύουν το 9% του μετοχικού κεφαλαίου.»

Σε πόσα άτομα;
 «Εγώ έδωσα σε λίγα άτομα, δεν ξέρω όμως αν τις πούλησαν κατόπιν.»

Σε ποια τιμή;
 «Τη βγάλαμε με ονομαστική αξία χιλίων δραχμών. Από 1.150 δραχμές και πάνω.»

Τα βαπόρια παραμένουν στην G.A. Ferries;
 «Τα βαπόρια όλα μαζί έγιναν μία εταιρεία, Γ.Α. Ακτοπλοϊκή Εταιρεία, που είναι η διαχειρίστρια και αυτή θα μπει στο Χρηματιστήριο.»

Πρόκειται για την G.A. Ferries Holding;
 «Αυτή, είναι η ίδια... Στην οποία δεν έχει πλέον συμφέροντα η NEΛ.»

Το σενάριο για συνεργασία σας με γνωστό βιομήχανο το οποίο είχατε εκμυστηρευτεί τον Οκτώβριο ισχύει ακόμα;
 «Όχι. Θα κάνουμε κάποια συνεργασία, αλλά από το χώρο της ναυτιλίας. Όχι της ακτοπλοίας.»

Της παντοπόρου;
 «Της ναυτιλίας...»

Από το χώρο των κρουαζιεροπλοίων;
 «Της ναυτιλίας!»

ΓΙΑΤΙ ΟΧΙ ΣΤΗΝ MFD;

Γιατί δεν συμφωνήσατε και εσείς με τη Minoan Flying Dolphins, όπως όλοι;
 «Είχαμε κάποιες συζητήσεις με τον κύριο Σφη-



Με το γιό του Νικόλα

νά τέτοια εποχή πέρσει, αλλά δεν ευωδόθηκαν.»

Οι λόγοι;
 «Οι λόγοι ήταν πολλοί. Άλλες οι αντιλήψεις του κυρίου Σφηλιά, άλλες οι δικές μου. Άλλες οι προοπτικές του, άλλες οι δικές μου. Εγώ, παραδείγματος χάριν, είμαι εναντίον του γιγαντισμού, εναντίον των μονοπωλίων κάθετα και οριζόντια, εναντίον των νεόστευτων πλοίων...»

Βλέπουμε ότι σας πέρασε ο εκνευρισμός που σας είχαν προκαλέσει οι δηλώσεις Σφηλιά περί μπαζαλικών. Βλέπουμε λάθος;
 «Στη ζωή μου έχουν περάσει πάνω από 200 καράβια φορτηγά και 15 επιβατηγά... Ο κύριος Σφηλιάς με τις δηλώσεις του είναι υπέρ των σούπερ μάρκετ, εμείς είμαστε υπέρ της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας. Διότι δεν μπορεί να νηθεί η ελληνική εμπορική ναυτιλία ούτε ως σούπερ μάρκετ ούτε ως μπαζαλίκια.

Ο κύριος Σφηλιάς διάλεξε άλλο δρόμο, εγώ διάλεξα άλλο δρόμο.»

Θεωρείτε απούτως που υπέγραψαν τη συμφωνία πώλησης των καραβιών τους στην MFD λιγότερο ή περισσότερο έξυπνους από εσάς;
 «Δεν κάνω κρίσεις ποτέ για πρώην συναδέλφους της ακτοπλοίας. Ούτε για συναδέλφους της παντοπόρου ναυτιλίας.»

Γιατί καθυστερήσατε να συμφωνήσετε ο αδελφός σας Μίμης Αγουδής την πώληση του ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α.;
 «Ο αδελφός μου είναι ένας συντηρητικός εφοπι-

στής... Είμαστε συντάκται 25 χρόνια στην παντοπόρο ναυτιλία, έχει δέκα bulk carriers σήμερα. Με ένα καράβι ακτοπλοϊκό τι να κάνει; Παρόλο που το έχει σαν μάνα του, σαν γυναίκα του –γιατί η γυναίκα του έχει πεθάνει– σαν παιδί του, εκ των πραγμάτων αναγκάστηκε και το έδωσε. Ήθελε να το κρατήσει μέχρι την τελευταία στιγμή, διότι δεν χρωστάει φράγκο πουθενά, δεν έχει ανάγκη, ήθελε να πηγαίνει και καμιά βόλτα με το βαπόρι του... Αλλά τελικά αναγκάστηκε να το δώσει, γιατί είδε ότι δεν θα έβγαине το βαπόρι αυτό.»

Οι συμπατριώτες σας Κεφαλονίτες είναι ευχαριστημένοι από την εξαγορά του Στρίντζη και του Μίμη Αγουδής;
 «Όλοι έχουμε μνήμη και θυμόμαστε... Το σενάριο αυτό το είχα προβλέψει προ εξετίας και το είχα πια σε όλους όσοι έχουν το επώνυμο Στρίντζη. Και γελάγαμε τότε γιατί δεν το πιστεύαμε. Δεν μπορώ να γνωρίζω αν οι Κεφαλονίτες είναι ευχαριστημένοι. Είμαι βέβαιος όμως ότι αυτοί που δημιούργησαν αυτούς τους στόλους, όπως ο νονός μου ο συγχωρεμένος, ο πατέρας του Μάκη του Στρίντζη, από εκεί επάνω στον ουρανό, δεν μπορεί να είναι ευχαριστημένοι σήμερα. Και πιστεύω ότι ο συγχωρεμένος ο φίλος μου ο Βασίλης Αγαπητός, που μετά τις νυχτερινές μου εξόδους, συναντιόμασταν στον Πειραιά κατά τις 5 το πρωί για να γελάσουμε και να συζητήσουμε, αυτός θα αφρίζει...»

Επαληθεύεται λοιπόν αυτό που λένε ότι «η μία γενιά τα δημιουργεί, η άλλη τα συντηρεί και η τρίτη τα καταστρέφει»;
 «Δεν μπορώ να προβλέψω το τρίτο σκέλος, της καταστροφής. Εύχομαι το νέο σχήμα να πάει καλά, διότι το χρειάζεται και η πατρίδα μας και οι ναυτικοί και όλοι μας. Εύχομαι να επιτύχει και να μεγαλουργήσει.»

Εννοούμε ότι καταστρέφει το όνομα, το σιναίο, τη δημιουργία «του ενός»...
 «Η ιδεολογία, ο οραματισμός του σιναίου είναι έννοια δύσκολη... Ο ρομαντισμός των αβέβαιων ή των βέβαιων, αν θέλετε, χαρτιών του Χρηματιστηρίου είναι πιο δελεαστικός...»

Εσείς όμως μας είπατε ότι θέλετε το σιναίο σας να ταξιδεύει 15 χρόνια στις θάλασσες. Οι άλλοι, δηλαδή, με παλαιότερα σιναία από τα δικά σας, δεν το ήθελαν;
 «Δεν μπορώ να κρίνω, σας είπα, πρώην συναδέλφους. Αποφάσισαν να πουλήσουν τα καράβια τους σ' αυτή τη νέα εταιρεία και το μόνο που τους εύχομαι είναι να πάνε καλά και να μεγαλουργήσουν και να δουν όλες τους τις επιθυμίες να πραγματοποιούνται. Διότι τυχόν αποτυχία αυτού του σχήματος, εκτός από τη ζημιά που θα επιφέρει στους ίδιους, θα βλάψει και την πατρίδα μας.»

Γνωρίζετε τις τιμές πώλησης των καραβιών τους και ποιος τα εκτίμησε;



Επαληθεύτηκε.

Και τώρα βλέπω το τελευταίο κομμάτι που είχε διασωθεί, την ακτοπλοία, να χάνει τους ναυτικούς, διότι οπωσδήποτε θα υπάρξει μια αρκετά μεγάλη ανεργία.

Ό,τι και να γίνει με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 ή με την ΟΝΕ, όσοι Έλληνες και να φτιάξουν σπίτια στα νησιά, η Ελλάδα είναι και θα είναι μια όμορφη χώρα με κίνηση εβδομηντα ημερών το χρόνο.

Τα ταχύπλοα θα περιορίσουν τα πληρώματα των συμβατικών πλοίων. Από εκατό άτομα που έχει ένα συμβατικό πλοίο, θα περιοριστούν στα είκοσι του ταχύπλοου.

Θα βάλουμε διπλά πληρώματα; Σαράντα άτομα. Οι υπόλοιποι;

Δεν είμαι τόσο αισιόδοξος ούτε για τους ναυτικούς ούτε για το μέλλον αυτών των πανόκριβων πλοίων.

Όσο για τα συμβατικά, δεν ξέρω τα σχέδιά τους, αν σκοπεύουν να μειώσουν τα δρομολόγια κατά τους χειμερινούς μήνες.

Το μόνο που προσωπικά μπορώ να σας πω είναι ότι εάν μου επιτρέψει ο κύριος υπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας να φέρω και δεύτερο μοποhuil, τα δικά μου πλοία θα δουλεύουν μέχρι και 9 μήνες το χρόνο.

Το BERLIN EXPRESS, έχετε γράψει και γι' αυτό, αυτή τη στιγμή ταξιδεύει ναυλωμένο Τενερίφη - Μαγιόρκα και θα κατέβει στην Ελλάδα το Φεβρουάριο.»

Πόσο το αγοράσατε;

«18 εκατομμύρια δολάρια.

Κατέφυγα στην αγορά μεταχειρισμένου πλοίου και τώρα είμαι έτοιμος να αγοράσω και δεύτερο, πάλι μεταχειρισμένο. Διότι μία επένδυση σε τέτοιο πλοίο καινούργιο, είναι της τάξης των 40-45.000.000 δολαρίων. Πώς θα βγει αυτό το βαπόρι με ένα Χρηματοπιστήριο στο μπουρ;

Υπάρχει μία διαφορά 20.000.000 δολαρίων, με 2.000.000 δολάρια τόκους το χρόνο, δηλαδή 600.000.000 δραχμές, που μας κάνουν 50.000.000 το μήνα!

Όμως, με τα 18.000.000 δολάρια επένδυση μου επιτρέπεται να κάνω και καλύτερες τιμές ειστηρίων, μην το ξεχνάτε αυτό.

Τώρα, για το νεότευκτο πλοίο που παρήγγειλα για τα Δωδεκάνησα, αναγκάστηκα εκ των πραγμάτων να πάω στα ναυπηγεία, διότι δεν υπάρχουν πλοία στην αγορά δεκαετίας με 25 - 26 κόμβους ταχύτητα.»

Ποια ναυπηγεία;

«Στη Γερμανία, στο Λούμπκε.»

Θυμίστε μας ένα πλοίο που έχει ναυπηγηθεί εκεί...

«Δεν γνωρίζω εάν έχουν φτιάξει ελληνικό πλοίο. Από ό,τι ξέρω, μια άλλη ελληνική εταιρεία που έχει πάρει άδειες για τα ελληνικά νησιά ήθελε να παραγγείλει εκεί δύο βαπόρια, αλλά τελικά δεν τα βρήκανε.»

Ποια εταιρεία;

«Δεν γνωρίζω. Μία εταιρεία που λέει ότι έχει παραγγείλει καράβια, αλλά βαπόρια δεν έχει παραγγείλει!»

Και εσείς δεν... γνωρίζετε ποια είναι αυτά η εταιρεία.

«Σας είπα, δεν τη γνωρίζω!»

ΟΡΘΙΟΙ ΟΙ ΠΡΩΗΝ

Τον Ιούνιο του 1997 μας είκατε πει σε άλλα συνέντευξη «δεν μπορώ να κρίνω εγώ τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας». Μετά από δύομισι χρόνια, στις 9 Δεκεμβρίου, τον κρίνατε και τον κατακρίνατε με ιδιαίτερα σκληρά γλώσσα.

«Πήρατε και πλοΐσιες επιδοτήσεις όμως γι' αυτό...»

«Πήρα επιδοτήσεις μόνο για δύο καράβια, το ΜΙΛΕΝΑ και το ΝΤΑΛΙΑΝΑ, περίπου 1,4 δισεκατομμύρια δραχμές, αλλά έφτιαξα ακτά βαπόρια στο Πέραμα και χάλασα συνολικά 25 δισεκατομμύρια.»

Πιστεύετε ότι θα υπάρξει και ανεργία ναυτικών, αν τα βαπόρια της ΜΥΔ δουλεύουν 6-8 μήνες κάθε χρόνο;

«Από το 1972 έλεγα ότι θα χάνανε την πομπούρα ναυτιλία λόγω έλλειψης ναυτικών, διότι άλλη ήταν η πολιτική η δική μου τότε και άλλη του συγχωρεμένου του προέδρου του Ανδρεάδη και του Χανδρή.

Ο πληθυσμικός που χρησιμοποιούσατε, «μπροστά σας ο Χολέβας ήταν άγγελος», ήταν δηλαδή πληθυσμικός ευγενείας; Ήταν λοιπόν μία «πίεση» προσωπική και όχι πολιτική;

«Βεβαίως!»

Και τι «διαβολικό» έχει κάνει λοιπόν ο γενικός γραμματέας, σε αντίθεση με τον «άγγελο» Χολέβα;

«Όπου σταθούμε κι όπου βρεθούμε ακούμε τη φράση «ανανέωση του στόλου» εκ μέρους του γενικού γραμματέα. Τα βαπόρια που κυκλοφορούν στην ελληνική ακτοπλοία τα θεωρούσε σαπάκια.

Δεύτερον, δηλώσεις επί δηλώσεων ότι οι συγχωρευμένες και οι εξαγορές είναι το μόνο σχήμα που θα επιζήσει.

Τρίτον, καμία πολιτική στο χώρο της ελληνικής ακτοπλοίας.

Ως εκ τούτου, ένας ιδιώτης που χρωστάει, ως πούμπε, 5.000.000 δολάρια στην Τράπεζα, τι θα κάνει;

Ανανέωση δεν μπορεί να κάνει, «ας το πουλήσουμε να ησυχάσουμε», λέει!

Και ερωτώ εγώ: μήπως την επόμενη τριετία θα χτυπάμε το κεφάλι μας στον τοίχο; Διότι εάν δεν πάει καλά αυτό το σχήμα της ΜΥΔ, ποιο θα είναι το επόμενο βήμα;»

Θα τα αγοράσει άλλος όλα!

«Και θα κάνει τι; Σας ερωτώ...»

Θα τριπλασιάσει τους ναύλους και θα γίνει πραγματικά κερδοφόρο;

«Ήρθαμε στο ζητούμενο, λοιπόν!... Μα αυτός είναι ο τελικός προορισμός. Να βγάλουμε τον Αγαπητό από τη μέση, να βγάλουμε τον Αγοούδημο από τη μέση και μετά να γίνει το εικατήριο τέσσερα χιλιάρκα λιγότερο από το αεροπλάνο...»

Αυτό δεν είναι το ζητούμενο και το αποτέλεσμα κάθε μονοπωλίου;

Φυσικά και είναι αυτό το ζητούμενο, αλλά από την άλλη έχει αποδειχθεί ότι κανένα μονοπώλιο δεν έζησε τόσο πολύ για να χαρεί τα λεφτά του...

«Αυτό να το προσέξουν κάποιοι άλλοι.»

Όσον αφορά στη γραμμή της Δωδεκανήσου, παρά τις αντίθετες προσδοκίες, η ΓΕΛΕ ενέκρινε άδεια μόνο σε εσάς και στη ΔΑΝΕ -ενώ περιμέναμε όλοι ότι η γραμμή θα «απελευθερωνόταν»! Να πιστέψι κανείς ότι γνωρίζατε από πριν ότι οι αποφάσεις του ΥΕΝ θα ήταν συναισθητικές για σας, γι' αυτό και εμφανιστικά τόσο υπερήανο;

«Όχι, είναι λάθος. Ήμουν πεπεισμένος ότι η γραμμή της Δωδεκανήσου θα «απελευθερωνόταν», δεν έχει καμία σχέση η «πίεση» που έκανα στο γενικό γραμματέα.

Που για μένα δεν ήταν επίθεση, ήταν απλώς έκφραση μιας πικρίας, επειδή την προηγούμενη εβδομάδα από τη συνεδρίαση της 9ης Δεκεμβρίου δεν μου υπέγραψαν την άδεια για τις Κυκλάδες.

Αλλά δεν σας κρύβω ότι βλέποντας τα μελανά σημάδια της ελληνικής ακτοπλοίας, ήθελα να διαμαρτυρηθώ.

Και ειλικρινά σας λέω στενοχωρήθηκα βλέποντας παραδοσιακούς εφοπλιστές όρθιους και προβληματισμένους.

Γιατί μπορεί να είναι ευχαριστημένοι που πήραν μερικά εκατομμύρια χαρτάκια, αλλά δεν ξέρουμε το μέλλον αυτών των χαρτιών, ούτε οι ίδιοι το ξέρουν...»

Καρέκλα εσείς βρέκατε;

«Και να μην έβρισκα, θα πέταγα κανόναν με τις κλωτσιές έξω και θα καθόμουν! Να είστε σίγουροι γι' αυτό. Τώρα ποιος θα 'ταν αυτός, δεν μ' ενδιαφέρει. Όποιον έπαιρνε ο χάρος.»

Πάντως αποκλείεται να «έπαιρνε ο χάρος» το φίλο σας τον Σίμη Βαρδινογιάννη.

«Με τον κύριο Σίμη τον άρχοντα είμαστε αρκετές δεκάδες χρόνια φίλοι, γιατί ήμουν πολύ φίλος με το συγχωρεμένο τον αδελφό του το Νίκο και με το συγχωρεμένο το Θόδωρο. Και δεν θα ήθελα «τον μικρόν άρχοντα» όπως με λέει, να 'βγαζε τίποτα... και να με...»

Πάντως δεν θα είχα ποτέ προστριβές μαζί του...» (γελάει)

ΣΕΝΑΡΙΑ ΓΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ

Αρχές Δεκεμβρίου θεάθηκε να ψαίνει στο γραφείο σας ένας Βαρδινογιάννης. Ποιος Βαρδινογιάννης ήταν;



«Κανένας, τίποτα!»

Υπάρχει περίπτωση να περιμένουμε κάποια συνεργασία σας με την οικογένεια Βαρδινογιάννη;

«Δεν μπορεί κανείς να αποκλείσει τίποτα, αλλά δεν υπάρχει τίποτα προς το παρόν.»

Στο λιμάνι συζητείται ότι νομαχικοί ιδιώτες δεν στέκονται μα, ότι έχετε καθυστερήσει που δεν έχετε «συγκοινωνήσει», επομένως κρατάτε κάποιον άσο στο μανιά.

«Αυτή τη στιγμή, από ό,τι ξέρετε, έχω έξι πλοία, τα έβδομο είναι καθ' οδόν, το όγδοο κι αυτό στο δρόμο και το ένατο αρχίζει να ναυπηγείται.

Και η πομπούρα ναυτιλία, το κατ' εξοχήν επάγγελμά μου, είναι προ των πυλών του Χρηματοπιστηρίου. Είναι θέμα χρόνου να μπου και πομπούρες ναυπλιακές εταιρείας στο Χρηματοπιστήριο της Αθήνας.

Όμως, εγώ δεν θέλω να δω τη μετοχή μου να εκτινάσσεται στα ύψη.

Θέλω οι μέτοχοι που έχω σήμερα και θα κάνω και αύριο να βασίζονται στο μέρισμα που θα δίνει η εταιρεία σε ετήσια βάση.

Δεν θέλω να ονομαστώ το τέταρτο ή το πέμπτο σχήμα της ακτοπλοίας, σύμφωνα με τις δηλώσεις του κυρίου Σφήνα ότι θα μείνουν τρία.

Θέλω να υπάρχουν πολλά σχήματα στην ακτοπλοία και υγιής ανταγωνισμός. Το μονοπώλιο είναι η καταστροφή όχι μόνο της ναυτιλίας αλλά και όλων των επαγγελματιών που συνδέονται με αυτήν.»

Παρ' όλα αυτά δεν αισθάνεστε ότι μένιντε μόνος;

«Μόνος! Πού να 'χω μείνει μόνος;»

Επίσης σκράτουν, χωρίς συμπάθειες και χωρίς την έννοια της πολιτικοτροπεζικής administration...

«Επιδώξα να μπω κι εγώ σε κάποιο σχήμα μέσα, σ' αυτό της ΝΕΑ, αλλά δεν περιμέναμ λίγες βδομάδες να ολοκληρωθεί αυτό το σχήμα! Κοιτάξαμε να μας φάνε και τους δύο από την πρώτη στιγμή!»

Ποιοι;

«Ε, ως είχαν λίγη υπομονή, δεν βλάπτει!»

Ποιοι;

«Η πλήρης θέλει και υπομονή! Υπομονή θέλει και η πλήρης δημοσιοποίηση του τι συνέβη η οποία θα έρθει με τον καιρό...»

«Όχι, λοιπόν, δεν αισθάνομαι μόνος μου! Το λιμάνι του Πειραιά μας χωράει και εμάς! Είναι αρκετά μεγάλο για να έχουμε και εμείς μία θέση.

Ελπίζω μόνο και εύχομαι η πολιτική του Υπουργείου να είναι δίκαιη και σωστή προς όλους. Προς όλους.»

Διότι εάν δεν είναι, εμείς δεν θα μείνουμε με σταυρωμένα χέρια.

Μην ξεχνάτε ότι έχω 800 ναυτικές οικογένειες, έ-

χω και καμία διακοσασριά που δουλεύουν στο Πέραμα για την εταιρεία μου, έχω και κάμποσους μετόχους.

Όταν είναι σωστή και δίκαιη η στάση του υπουργείου, θα τον χειροκροτήσουμε τον υπουργό.

Εάν όχι, δεν θα κάσουμε, το επαναλαμβάνω και το έχω τονίσει και στον ίδιο, με σταυρωμένα τα χέρια... Και τα πράγματα δεν θα είναι πολύ εύκολα γι' αυτόν και για την ηγεσία του.

Δεν απειλώ, ούτε εκβιάζω.

Όμως ό,τι δικαιούμαι, πρέπει να το πάρω.

Έχει διακηρύξει επανειλημμένως ότι όποιος φέρνει καινούργιο βαπόρι ή δεκαετίας θα παίρνει άδεια.

Φέρνω κι εγώ;

Να μου δώσει.

Δεν φέρνω;

Να μη μου δώσει.

Αν φέρω όμως και δεν μου δώσει, τότε...»

Θυμίστε το SEA SPEED 1 του Αντώνη Αγαπητού που έφτασε στην Ελλάδα τον Αύγουστο; Ήταν νεότευκτο, ζήτησε άδεια σε δική του γραμμή, αλλά ο Σουβάρας δεν του έδωσε!

«Δεν λέγομαι Αντώνης Αγαπητός.»

Του κάνατε όμως, γύρω στις 10 Δεκεμβρίου, πρόταση να συνεργαστείτε.

«Όχι, καμία πρόταση. Κάνετε λάθος. Τώρα όσον αφορά στην άδεια του SEASPEED 1, δεν ξέρω τι ακριβώς έγινε με τον Αντώνη Αγαπητό. Έφερε δικαιολογία το υπουργείο ότι θέλει πλοία να μεταφέρουν και Ι.Χ...»

Για να δούμε τώρα, θα πάρει άδεια με το νέο σχήμα και με το νέο όνομα (FLYING CAT 4) ακόμη και αν δεν μεταφέρει Ι.Χ.»

ΠΕΡΙ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΥ

Έχετε αγοράσει μετοχές της Minoan Flying Dolphins;

«Δεν τη γνωρίζω την εταιρεία...»

Η Minoan Flying Dolphins για την οποία μιλούσατε προηγουμένως!

«Δεν τη γνωρίζω την εταιρεία!»

Ποιων εταιρειών μετοχές έχετε;

«Έχω της Τραπεζής της Ελλάδος, της Ιονικής, υπήρξα ο μεγαλύτερος μέτοχος της Εργασίας, της Μακεδονίας Θράκης και της πρώην Κεντρικής Ελλάδος.»

Είστε ακόμη;

«Όχι.»

Φούσκες παίζετε;

«Όχι.»

Μετοχές της Κλιωνάτζε έχετε αγοράσει;

«Στο παρελθόν είχα.»

Εξακολουθείτε να πιστεύετε ότι «οι Τράπεζες και κάποιοι ανόητοι δεσπούντες Τραπεζών είναι υπεύθυνοι για όλα τα δεινά των εφοπλιστών της ακτοπλοίας», όπως μας είκατε πει το 1992;

«Τελικά ελάθειμα! Διότι οι Τράπεζες πήραν όλα τους τα λεφτά πίσω!»

Πώς;

«Από το Χρηματοπιστήριο! Τώρα δεν θα πληρώσουν τα δάνεια.»

Λέτε τρομερά πράγματα, ενώ είστε συγκρόνως και πολύ προσεκτικός...

«Εάν το Χρηματοπιστήριο το ελληνικό δεν είχε τον παροξυσμό της τρέλας δεν θα υπήρχαν αυτές οι εταιρείες. Θα ήταν ποτέ δυνατόν με δικά τους λεφτά ή με των Τραπεζών τα λεφτά να έκαναν αυτές τις επενδύσεις;

Ένα βαπόρι Πάτρα - Ανκόνα θέλει 21 ώρες ταξίδι; Θέλει. Θέλει 120 τόνους πετρέλαιο; Θέλει! Έξι εκατομμύρια, λοιπόν. Και άλλα 500 χιλιάρκα diesel, φτάνουμε στα 8,5 εκατομμύρια. Και άλλο ένα εκατομμύριο λιμανάκια, φτάνουμε στα εφτάμισι. Αν το διαιρέσουμε διά 120.000 δραχμές που κοστίζει η μεταφορά της ιταλικής αυτή τη στιγμή, είναι 80 ιταλικές.

Μαζί με τις προμήθειες των πρακτόρων, μαζί με τα φορτωτικά στην Ανκόνα, σε ένα βαπόρι χωρητικότητας 100 ιταλικών, οι 80 ιταλικές του καλύπτουν αυτά τα έξοδα.



Οι άλλες 20 ιταλικές και οι λίγοι επιβάτες καλύπτουν τις επενδύσεις:

Οι δύο ή τρεις μήνες το καλοκαίρι, είναι ποτέ δυαντόν να βγάλουν αυτά τα δισεκατομμύρια που θα καλύψουν αυτές τις τεράστιες αποσβέσεις:

Στις δε εφημερίδες βλέπω κάτι αστρονομικά νούμερα διακίνησης επιβατών από την Πάτρα προς την Ιταλία και αντιστρόφως, που μου προκαλούν εντύπωση. Μεγάλη εντύπωση. Και οι πεθαμένοι όλοι να βγαίνουν από το Σχιστό –και δεν εννοώ μόνο το νεκροταφείο του Σχιστού αλλά και όλης της Ελλάδας– και να πάνε κρουαζιέρα με τις πρώην γκόμνες ή με τις πρώην γυναίκες τους, πάλι δεν φτάνουν τα νούμερα αυτά που δημοσιεύονται...»

Οπότε τι γίνεται; Τι σημαίνει αυτό;
«Δεν ξέρω... Είμαι από χωριό εγώ, απ' την Κεφαλονιά...»

Από τον Λγία Ευφημία.
«Την Αγία Ευφημία, να. Και, εντάξει, μπορώ να πω ότι αυτό δεν το κάνει τουλάχιστον μια εταιρεία.»

Δεν κάνει τί;
«Να εκδίδει εισιτήρια για πεθαμένους. Αλλά, για πείτε μου εσείς: εάν εγώ, ως ιδιώτης και κάτοχος του 90% της εταιρείας μου, είχα βαπόρια στην Ιταλία και αν η μεταχή μου έκανε 2.000 δραχμές, τι θα έκανα για να τη φτάσω στις 20.000; Διότι όταν έχω 90% σε μία εταιρεία με 50 εκατομμύρια μετοχές, τα 45 εκατομμύρια είναι δικά μου. Σωστά; Μήπως τυχόν εμφανίσω παραπάνω έσοδα; Ξέρω 'γω; Δεν τα ξέρω εγώ αυτά... Έχω βγάλει μέχρι την Γ' Γυμνασία, όπως ξέρετε, και στην αριθμητική δεν είμαι καλός...»

Τρίτη Γυμνασίον ή τρίτη Δημοτικόν όπως είπατε στη ΓΕΑΣ;
«Γυμνασίον! Με διώχνανε από όλα τα σχολεία, αλλά εγώ κατάφερα να πάω μέχρι τη Γ' Γυμνασίον...»

Και πήρατε βράδυ το ενδεικτικό;
«Νύχτα!»

Και του ανθυποπλοιάρχου το δίπλωμα, νύχτα να αυτό;

«Του ανθυποπλοιάρχου το πήρα απόγευμα! Βλέπετε απέναντι εκείνο τον πίνακα με το φορητό; Μπήκα μέσα ναύτης και έφυγα πλοίαρχος. Το ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ. Ήταν του συγχωρεμένου του Χρήστου Σιδεράτου, γενικού γραμματέα του YEN γύρω στο 1962.

Ήταν ένας από τους πιο μορφωμένους πλοιάρχους που πέρασαν τον 20ό αιώνα από την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Με τον αδελφό του το συγχωρεμένο τον καπτά Τάσο Σιδεράτο είχανε 4 - 5 λίμπερτις. Και είχε γράψει όλα τα βιβλία περί ναυτιλίας που κυκλοφορούσαν τη δεκαετία του '80.

Σ' αυτό το βαπόρι, λοιπόν, πήγα μέσα ναύτης, τυχαίως έγινα ανθυποπλοίαρχος, έκατσα 39 μήνες ανθυποπλοίαρχος, τυχαίως έγινα υποπλοίαρχος, έκατσα κι άλλους 19 μήνες ως υποπλοίαρχος και είχα την τύχη σ' αυτό το βαπόρι να κάνω και τον πλοίαρχο για τρία ταξίδια!

Χωρίς κανένα δίπλωμα;
Ούτε του ανθυποπλοιάρχου;
«Ούτε καν ανθυποπλοίαρχου! Του ανθυποπλοίαρχου, Θεός σχωρέσ' τον, Μελέτη και μερικούς λιμενικούς, όταν ήμουν στο Λιμενικό Σώμα επίκουρος σημαιοφόρος, έδωσα εξετάσεις και το πήρα.»

Τι μεταφέρατε σ' αυτά τα ταξίδια όπου ήσασταν πλοίαρχος;
«Στο πρώτο ταξίδι είχα καπετάνιο το συγχωρεμένο τον καπτά Γιαννούλη Φαλαγγά, Ανδριώτη, ο οποίος την παραμονή που φεύγαμε από το Λος Άντζελες για την Ιαπωνία έπαθε έμφραγμα, δεν υπήρχε περάτωση να έρθει άλλος καπετάνιος και ανέλαβα εγώ.

Στο πρώτο ταξίδι, απ'ό, τι θυμάμαι, από το Βανκούβερ για την Ιαπωνία, είχαμε φορτώσει παλιοσιδερά, μετά πήγαμε στις Φιλιππίνες και φορτώσαμε ζάχαρη...»

Ποινα φορτία δεν μεταφέρατε ποτέ;
«Τι εννοείτε ποινα;»

Όχι εντελώς νόμιμα... Εποχές που ένα φορτίο έβγαζε ένα βαπόρι.

«Εγώ δεν έβγαλα ποτέ ένα βαπόρι από ένα ταξίδι, αλλά εν πάση περιπτώσει, όλα τα βαπόρια... δεν ήμασταν κι αγγελούδια εκείνη την εποχή. Αλλά ποτέ βέβαια δεν έχω κουβαλήσει ούτε φορτία που βλάπτουν την υγεία του κοσμάκη, ούτε πολεμικό υλικό παράνομο. Νόμιμο πολεμικό υλικό βεβαίως έχω μεταφέρει, όπως τόσοι και τόσοι.»

Για λογαριασμό ποιου κράτους;
«Της Αιγύπτου και άλλων.»

Στα ναυτιλία, σε ποιες εταιρείες έχετε συμφέροντα;

«Έχω το 90% της G.A. Ferries, ένα μικρό ποσοστό στη ΔΑΝΕ και τρία φορητά καράβια. Προγραμματίζουμε, όμως, το 2000 να φτάσουμε τα δέκα bulk carriers. Τα έξι που προγραμματίζουμε να πάρουμε τώρα θα είναι ναυπηγημένα μετά το 1983.»

Με σημαία;

«Ελληνική σε όλα.»

Το Φεβρουάριο γίνεται η δίκη του πρώην προέδρου της ΔΑΝΕ Επαρτινώνδα Σολούνα. Θα πάτε ως μάρτυρας υπεράσπισης;

«Ούτε ως μάρτυρας κατηγορίας θα πάω ούτε ως μάρτυρας υπεράσπισης. Θα πάω να πω πραγματικότητα. Οι οποιεσδήποτε θα είναι και υπέρ του και εναντίον του.»

ΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΑ

Παραμένετε «κόκκινος εφοπλιστής»;
«Δεν είμαι κόκκινος εφοπλιστής. Απλώς με φτάνει το μισό πορτοκάκι. Και το άλλο μισό το δίνω όπου γουστάρω εγώ.»

Πολιτικά ποιος κύρος σας εκφράζει;
«Μετά τη μεταπολίτευση, το 1974, στην Κυβέρνηση Εθνικής Ενότητας ψήφισα Καραμανλή. Από το 1977



μέχρι σήμερα και εγώ και η οικογένειά μου ψηφίζουμε το ΠΑΣΟΚ.

Οι προσεχείς εκλογές είναι ακόμη λίγο μακριά, σε τρεις μήνες...

Είμαι οπαδός του συγχωρεμένου Ανδρέα Παπανδρέου, παρόλο που ποτέ δεν είχα δεσοληφίσει με τον πρόεδρο, εκτός από τις άδειες σκοπιμότητας που μου έδωσε προσωπικά ο ίδιος για τα Δωδεκάνησα το 1983. Όσο ζω δεν θα ξεχνώ ότι ήταν από τους σημαντικότερους ηγέτες του 20ού αιώνα και ότι η πατρίδα μας επί της πρωθυπουργίας του έγινε αγνώριστη.

Και ελπίζω και εύχομαι οι συνεχιστές του ΠΑΣΟΚ να μην ξεχνάνε ότι σε αυτόν οφείλει το ΠΑΣΟΚ ότι είναι σήμερα Κυβέρνηση.»

Εννοείτε, μάλιστα, ότι αν πάρετε την άδεια σκοπιμότητας για τις Κυκλάδες, θα ψηφίσετε ΠΑΣΟΚ;

«Όχι, λάθος κάνετε! Δεν συγχέω τις άδειες σκοπιμότητας με το τι θα ψηφίσω και μην το κάνετε ούτε εσείς!»

Οι άδειες που πρέπει να υπογράψει ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μου ανήκουν, διότι ό,τι ζητήσε το έκανα. Δεν έχει κανέναν λόγο να μη μου τις δώσει. Κανέναν λόγο!

Γιατί να μη μου τις δώσει εμένα και να τις δώσει στη Minoan Flying Dolphins;...»

Γιατί να τις δώσει; Εσείς τι πιστεύετε;
«Δεν έχει κανένα λόγο να μη μου τις δώσει!»

Η προσφορά σας στις άγονες γραμμές του Λαγαιού είναι αναμφισβήτητη και από όλους αποδεκτή. Κυκλάδες οι Αγαπητοί, Δωδεκάνησα ο Αγοούδημος.

«Και την άγωνα των Κυκλάδων κάνω... Αλλά όλα αυτά σας τα δει, σας τα θυμηθεί και σας τα ζητάει ο υπουργός.»

ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ

Ποιο γεγονός κρατάτε από τη δεκαετία που πέρασε;
«Το ότι το Τείχος του Βερολίνου γκρεμίστηκε σε

τέσσερις μέρες και η ελληνική ακτοπλοία ισοπεδώθηκε σε δέκα δευτερόλεπτα...»

Από τον αιώνα που πέρασε;
«Το ότι βρήκα την Παραμονή της Πρωτοχρονιάς του 1964 τη σύζυγό μου... Και τα πέντε παιδιά που κάναμε μαζί. Όπως και η ραγδαία εξέλιξη που έγινε στην πατρίδα μας από τη δεκαετία του '80 και μετά.»

Τι όνειρα έχετε για τα παιδιά σας;
«Τι όνειρα μπορεί να έχω; Να βρουν καλούς ανθρώπους να φτιάξουν τη ζωή τους και να συνεχίσουν τη δουλειά του μπαμπά. Ο μεν Αλέκος στην παντοπύρο ναυτιλία, ο δε Νικόλας, που είναι ούνα φάτσα ούνα ράτσα, έχει τον ίδιο χαρακτήρα με εμένα, στην ακτοπλοία...»

Ποιος είναι ο κοινός σας χαρακτήρας;
«Ο δικός μου χαρακτήρας είναι γνωστός. Ένας καλοκάγαθος οξύθυμος που μπορεί να αλλάζει κουστούμι, ύφος και διάλεκτο σαράντα τουλάχιστον φορές την ημέρα.

Με ρωτήσατε επανειλημμένα για την αντιδικία μου στη ΓΕΑΣ με τον κύριο Τσουροπλή. Όμως, αμέσως μετά, και πριν μάθω ότι μου χορηγήθηκε η άδεια σκοπιμότητας για το καινούργιο μου βαπόρι, του έστειλα μια ωραία γλάστρα και του έγραψα να μη με παρεξηγεί που μιλάω λίγο παραπάνω, αλλά εμείς οι Κεφαλονίτες είμαστε ιδιόρρυθμοι...

Ε, αυτές δεν την πήρε... Δεν τη δέχτηκε δυστυχώς...»

Τελικά πράγματι τον κυνηγούσαν με ρακίρια ή με κάτι άλλο, όπως είπατε στη συνεδρίαση της ΓΕΑΣ;

«Ε, να πάτε στο λιμάνι να τα μάθετε αυτά!»

Στο λιμάνι ήρθαμε...
«Είσατε στο λιμάνι, αλλά από την αριστερή μεριά!»

(Σ.σ.: Πήγαμε από τη δεξιά μεριά, προς το Μικρό Τελωνείο και μάθαμε, αλλά δεν προέκυψε κάτι προσωπικό εναντίον του κ. Τσουροπλή. Πράκειται για εκείνη την παρεξήγηση στο λιμάνι μεταξύ Σουμάκη και Κλαυδιανού, τότε προέδρου του ΟΑΠ.)

Είκατε πει στον «Ε» τον Ιούνιο του '97 «θα ήθελα ένα πράγμα στη ζωή μου: Όταν πρόκειται να πεθάνω, να με ειδοποιήσει ο Θεός έξι μήνες πριν, για να πάρω και τις τελεικές μου αποφάσεις». Ισχύει ακόμα αυτό ή έχετε ήδη πάρει όλες σας τις αποφάσεις;
«Έχω γράψει 23 τόμους από την ημέρα που πρωτομπαρκάρισα μέχρι σήμερα. Μια πολυτάραχη τεσσαρακονταετής πορεία στη θάλασσα...»

Κυριολεκτικά 23 τόμους;
«Βεβαίως. Και θα σας πω πώς. Κάθε βράδυ το μυαλό μου γυρνάει σε όλα τα γεγονότα της ημέρας. Κρατάει δέκα και αυτά καταγράφει.

Είδαμε αυτοκρατορίες να σβήνουν, καινούργια αστέρια να ανατέλλουν, κυβερνήσεις να ανεβαίνουν, άλλες να πέφτουν. Είχαμε την τύχη να δούμε την ελληνική εμπορική ναυτιλία πρώτη στον κόσμο.

Ζήσαμε πάρα πολύ καλά... Είμαι, δόξα σοι ο Θεός, από τους πλέον τυχερούς, αν και δουλεύω 365 μέρες το χρόνο, δώδεκα το λιγότερο ώρες την ημέρα.

Αν σήμερα μου έλεγαν να κλείσω την τελευταία σελίδα και να μην ξαναγράψω, δεν μπορώ να πω τι θα έγραφα ως επιστάθιασμα όλων αυτών των πολυτάραχων χρόνων.

Γιατί ο συγχωρεμένος ο πατέρας μου έλεγε «προτού σε πάνε τέσσερις, μη λες τι θα σου συμβεί αύριο, γιατί δεν ξέρεις».

Ας αφήσουμε λοιπόν τον επίλογο, για να έχετε να διαβάσετε όταν πεθάνω. Διότι αυτά θα βγουν κάποτε βιβλίο...

Πάντως, κάθε μέρα κάνω το σταυρό μου που ξύπνησα το πρωί και λέω δόξα σοι ο Θεός που ξύπνησα.

Κάνω το σταυρό μου το βράδυ και λέω πέρασα μια καλή μέρα και παρακαλώ να ξυπνήσω και αύριο το πρωί...»