

Εγώ μιλάω για βαπόρια! Δεν μιλάω για πάγια...

Αν υπάρχει σήμερα μία ακτοπλοϊκή εταιρεία που να δικαιούται τον τίτλο της "παραδοσιακής" αυτή είναι η εταιρεία Ελληνικές Μεσογειακές Γραμμές. Η ΕΛΜΕΣ που ξεκίνησε πριν από τον πόλεμο κι εξακολουθεί και σήμερα να υπάρχει με βασικούς μετόχους τους εγγονούς και δισέγγονους των ιδρυτών της. Η ΕΛΜΕΣ που έχει στις τάξεις της υπαλλήλους από το 1965, που δένεται με τους καπετάνιους και τα πληρώματά της, όπως κι εκείνα μαζί της, που προσπάθησε στην εποχή του εκσυγχρονισμού να σώσει το ΕΓΝΑΤΙΑ από τη φλόγα του διαλυτή, επειδή "είχε μπει μέσα στο πετσί της". Μία εταιρεία με την αρχοντιά που μόνο ο χρόνος μπορεί να δώσει. Άλλα και μία εταιρεία που δεν αρκείται στην παράδοσή της, αλλά έχει τη θέληση και την ικανότητα να συνεχίσει. Ο Γιώργος Γιαννουλάτος, σημερινός της τιμονιέρης, άξιος διάδοχος του πατέρα, του παπού και του προπάπου του, μίλησε στον "Ε" για το παρελθόν της, το παρόν της και το μέλλον της.

Παρότι έχω γραμμένη τη διεύθυνση, μπορώ ασυναίσθητα ακριβώς απέναντι, στο κτίριο του Ηλεκτρικού. Για όλους εμάς που περάσαμε σχεδόν μια ζωή τις (πιο) ελεύθερες ώρες μας στο λιμάνι, ΕΛΜΕΣ και Ηλεκτρικός είναι ένα. Ήταν η πρώτη επιγραφή που αντικρίζει κατεβαίνοντας από το τρένο και η τελευταία που παίρνωμε μαζί μας φεύγοντας.

Η ΕΛΜΕΣ είχε ταυτοτεί μέσα μας με τον Πειραιά, τα βαπόρια, τα ταξίδια, τη θάλασσα. Παρότι ποτέ πλούτος της δεν ταξίδεψε στο Αγαρά και παρόλο που το πλούτο που την έκανε διάσημη δεν έδεσε ποτέ στου Τζελέπη, στου Κανδύλη ή στα Λεμονάδικα.

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΞΕΚΙΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΚΑΙ ΤΟ 1925

Στην ακτοπλοΐα έχει καθιερωθεί ο όρος "παραδοσιακός" εφοπλιστής. Ένας όρος μάλλον ενοχλητικός τις τις νεότερες εταιρείες. Εσείς τον υιοθετείτε;

"Η αλήθεια είναι πως οι νεότερες εταιρείες δεν έχουν ιστορία και αναγκάζονται να πάνονται από κάπι απίθανα πράγματα για να δημιουργήσουν, μόνο που αυτό δεν είναι εύκολο. Η ΕΛΜΕΣ έχει μια μεγάλη παράδοση και δεν έχει ανάγκη από κάπι τέτοιο..."

Γι' αυτό αναγκάζορετε και μάλιστα συνέχεια για χρηματιστήριο και μετοχές, που κάπου κι αυτό κατανέται κυριαρχεί. Μιλάστε μας λοιπόν καλύτερα για το ΕΓΝΑΤΙΑ, που μας αποκαρέτες.

"Το ΕΓΝΑΤΙΑ είναι το βαπόρι που μας έκανε γνωστούς. Αν και η ΕΛΜΕΣ υπάρχει ως ΕΛΜΕΣ από το 1939. Δημιουργήθηκε σαν παρακλάδι προγενέστερης εταιρείας, που εξακολούθησε να υπάρχει και μετά τον πόλεμο και ανοιχτάζει την Ακτοπλοΐα της Ελλάδος, με δύο ιδρυτικούς το 1929."

Λιπό τον πατέρο σας;

"Ο προπάππου μου, ο Αντώνης, ήταν ένας από τους πρώτους προέδρους της. Μαζί με τον αδελφό του τον Αλέξανδρο, από την Κεφαλονιά, είχαν μία ακτοπλοϊκή εταιρεία που κατείχε και κάποια πλοία φορτηγά. Ήταν μία από τις εταιρείες του ΠΥΛΑΡΟΣ και της μακαρονόδας, που θα το έχετε ακουστά. Από αυτά που διαβάζου και μου έχουν πεί σε παλαιότεροι, διότι εγώ δεν υ-

πήρχα βέβαια τότε, η ελληνική ακτοπλοΐα βρισκόταν σε μία πάρα πολύ κακή κατάσταση από πλευράς ανταγωνισμού και πλοίων. Μιλάμε για το 1925 περίου. Κι έτσι γύρισα από τον πυρήνα αυτής της οικαγγενειακής εταιρείας μαζεύτηκαν όλος εννιά και δημιούργησαν την Ακτοπλοΐα της Ελλάδος".

Πώς έκαναν δραματικό;

"Παντού, Κάλυπταν το Ιόνιο, το Μηρίνη, μερικές εφαναντικρικαίς πηγές ήταν η Αίγαππο. Με βαπόρια που άμα σας πιο τα μεγάλη θα γελάσετε. Χιλιάν, χιλιάν εκατό τόνων, από μόλια, αγορασμένα από το εξωτερικό. Φορτηγοποστάλια. Αυτή ήταν η λεγόμενη ΑΚΤΕΛ με σήμα τη μαύρη σημιά με την τρίλινα. Το 1939 τέλος ερα ή πήγε βαπόρια αποσπάστηκαν από την ΑΚΤΕΛ για να ενηπιρευθούν καλύτερα οι διεθνείς γραμμές και έτσι δημιουργήθηκαν οι Ελληνικές Μεσογειακές Γραμμές ή ΕΛΜΕΣ. Οι δύο εταιρείες εξακολούθησαν να λειτουργούν πλάι στο ίδιο κτίριο, εδώ απέναντι στον Ηλεκτρικό, αλλά η ΕΛΜΕΣ ήταν προσαρμοσμένη στις αιγαλέμενες απαιτήσεις των γραμμών εξωτερικού, ενώ η ΑΚΤΕΛ έκανε ακτοπλοΐα μέσα στην Ελλάδα".

Ποιοι συρρετείκαν από την οικογένεια σας;

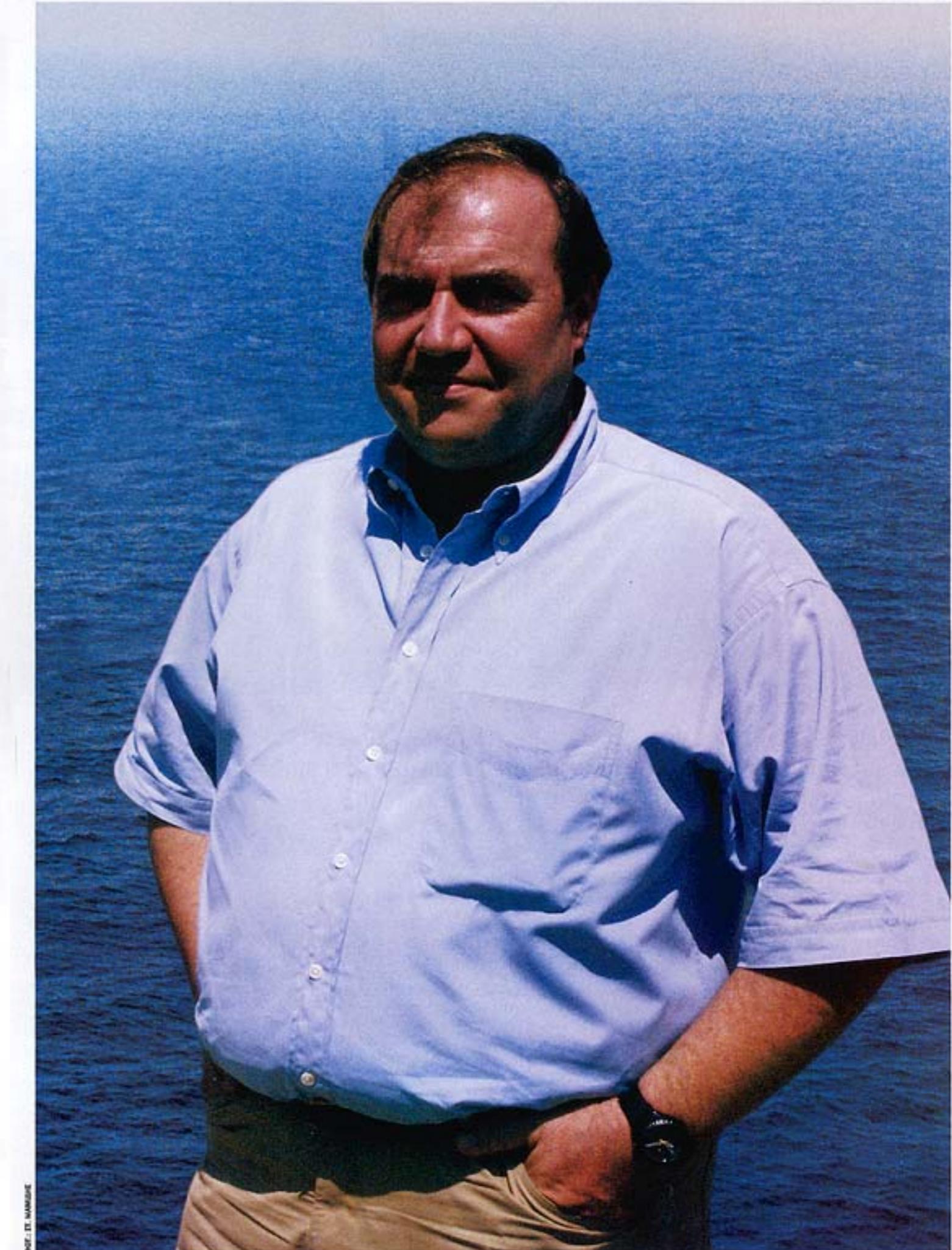
"Ο παπάς μου ο Γιώργος με τον αδελφό του Παναγή, ο παπούς μου από την πλευρά της μητέρας μου Θανάσης Εμμανουήλης, μέτοχος της ΑΚΤΕΛ, και από την πλευρά του κυρίου Ρήγα, ο πατέρας του κυρίου Θανάση Ρήγα, Απόστολος. Αυτοί οι αιετοί ήταν οι ιδρυτές της ΕΛΜΕΣ".

Ιδρύθηκε δελαδί σε μία πολύ όστειρη περίοδο, πάνω στον πόλεμο;

"Πράγματα, όλα τα πλούτα επιπόδηκαν και επέζησαν ελάχιστα. Οι αιετοί ήταν μόνο. Το ΚΟΡΙΝΘΙΑ που έγινε πολύ γνωστό είτε συμμετέχοντας σε νησοπομπές στη Μάλτα και τον Ινδικό, είτε προς το τέλος του πολέμου σαν "μάνα" των ελληνικών υποβρυχίων του τότε Βασιλικού Ναυτικού. Αυτό επειστρέφει ωστό και αναμετασκευάστηκε, αφού ήταν σε άθινα κατάσταση. Ήταν το πρώτο πλοίο που μπόρεσε να δρομολογήσει τη ΕΛΜΕΣ στη γραμμή Μασσαλία, Γένοβα, Νάπολη, Πειραιά, Πλακατίνη.

"Έδρα της εταιρείας ήταν πάντα ο Πειραιάς. Τα γραφεία της ήταν έως και πριν από δύο χρόνια στο κτίριο του Ηλεκτρικού, με το οποίο είχαν ταυτιστεί. Μιλάστε αιμαρμένες επιγραφές ακόμη λένε ΕΛΜΕΣ, αλλά μετά σε είναι κάποιο φαστοφυντόδικο".

Το ΚΟΡΙΝΘΙΑ υπέρειχε ο περίνας στο νέο ζεύγινα;



«Πράγματα, διότι επέζησαν μόνο άλλα δύο. Το ΙΩΝΙΑ που απ' ό,τι έχω καταλάβει προσέκρουσε σε νάρκη και βούλιαξε πριν επιστρέψει, και το ΚΟΡΥΤΣΑ, πρώην ΚΡΗΤΗ, πρώην ΕΛΕΝΑ M. του παππού του Θανάση Ρίγγα που κι αυτό καταστράφηκε. Μάλιστα άρχισε μία μακρά δικαιοσύνη διαμάχη με το Ελληνικό Δημόσιο, διότι κατοστράφηκε πάνω στην παρόδος-παραλαβή. Η δικαιάρχηση αυτή κράτησε τρία χρόνια, αλλά τελικά βγάλαμε άκρει και γλιτώσαμε από μια σκοτώμα. Το γεγονός πάντως είναι πως η εταιρεία έμεινε μετά τον πόλεμο μόνο με το ΚΟΡΙΝΘΙΑ. Και απ' ό,τι κατάλαβα μιλώντας με τους παλαιούς, λόγω της κατάστασης αποφάσισαν να μην ξανασχηληθεί η εταιρεία με πινακοποιούς και επικεντρώθηκαν στις διεθνείς γραμμές. Η ΑΚΤΕΛ υπολειπουργώσεις ως τα μέσα της δεκαετίας του '60, απότομα και αφέθηκε να σβήστε».

Θυράστε κάπου από τα πρώτα διεθνή δρυμολόγια;

«Πρακτικά πιάνων όλα τα λυμάνια, από τη Μασσαλία ως τη Μέση Ανατολή. Υπήρχε διαχειρισμός στο όπι άλλα πλοία πήγαιναν Ισταριή και άλλα Λίβανο, Αλεξανδρεία και Πόρτ Σάντ. Δικά μας και τα μεν και τα δε...»

Πόσο καιρό έρεινε ρόνι το ΚΟΡΙΝΘΙΑ;

«Πολύ λίγο. Αγοράστηκε από τη Νέα Ζηλανδία το ΑΙΟΛΙΑ, μετά το δεύτερο ΙΩΝΙΑ και μετά το ΤΑΣΜΑΝΙΑ που έκανε τη γραμμή Αυστραλίας-Ελλάδας, όπως και το ΚΥΡΗΝΙΑ. Όλο τονισμένα στο 'IA για λόγο που δεν μπορώ να σας εξηγήσω. Καθηρώθηκε όμως ως χαρακτηριστικό της εταιρείας».

ΤΟ ΤΑΣΜΑΝΙΑ ΕΜΟΙΑΖΕ ΠΟΛΥ ΜΕ ΤΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ...

«Φορτηγοποστάλι μετασκευασμένο ήταν κι αυτό. Μετά το 1956, που μπλοκάρισε το Σουίζ, η γραμμή της Αυστραλίας κατέρρευσε. Και όταν ξανανοίξε, δόθηκε η δυνατότητα στην εταιρεία του Χανδρή να μπει με το ΠΑΤΡΙΣ». Άλλη μιακή με κρατικά σημείωμα;

«Φορτηγοποστάλι μετασκευασμένο ήταν κι αυτό. Μετά το 1956, που μπλοκάρισε το Σουίζ, η γραμμή της Αυστραλίας κατέρρευσε. Και όταν ξανανοίξε, δόθηκε η δυνατότητα στην εταιρεία του Χανδρή να μπει με το ΠΑΤΡΙΣ». Άλλη μιακή με κρατικά σημείωμα;

“Η αλήθεια είναι πως οι νεότερες εταιρείες δεν έχουν ιστορία και παράδοση, με αποτέλεσμα να αναγκάζονται να πιάνονται από κάτι απίθανα πράγματα για να δημιουργήσουν, μόνο που αυτό δεν είναι εύκολο...”

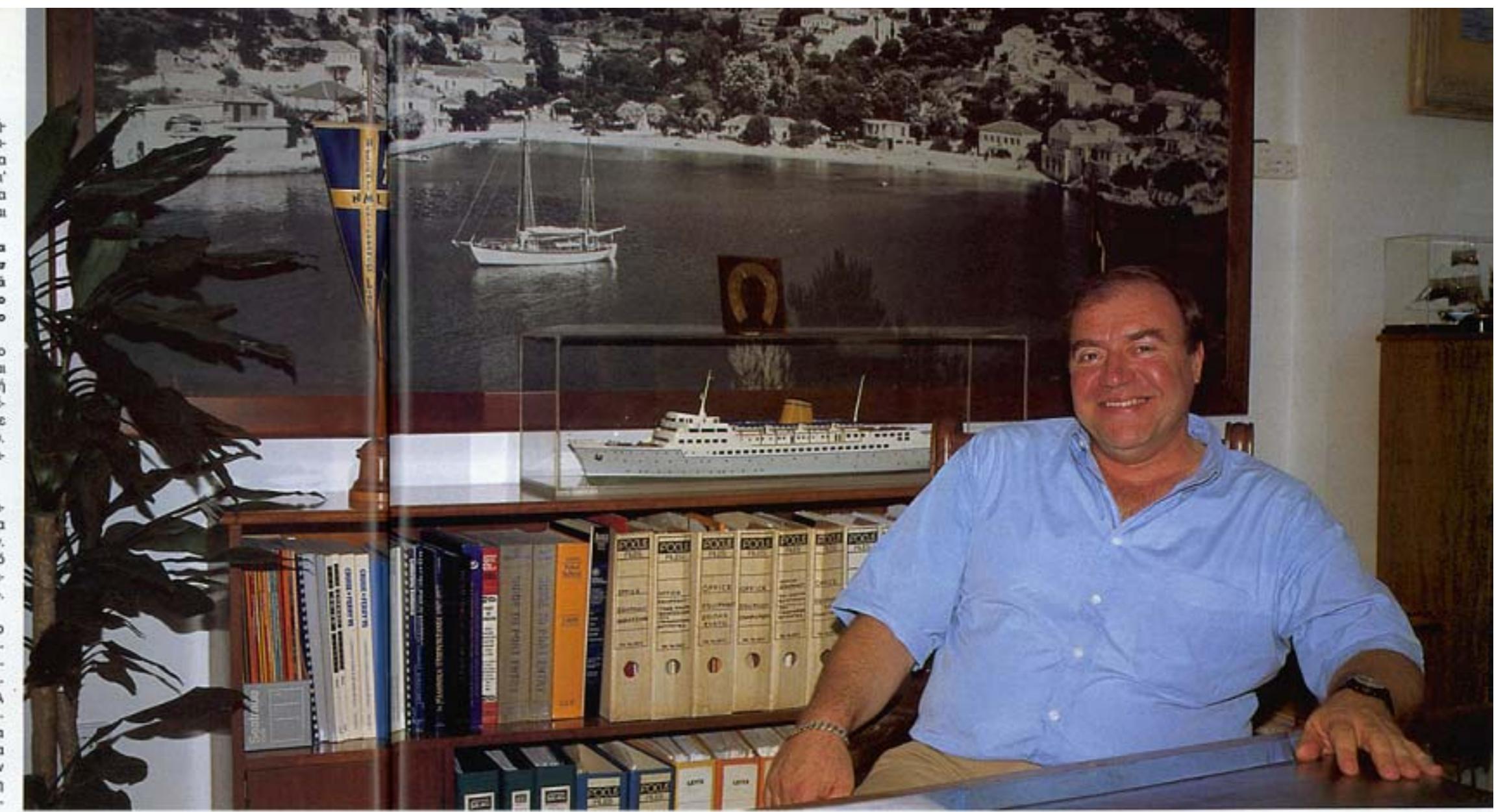
«Μα κι εμείς είχαμε κάνει σημείωμα με το Κράτος για τη μεταφορά μεταναστών... Άλλως η γραμμή δεν είχε κανένα ενδιαφέρον. Πηγαίνανε γεμάτοι, γύριζαν άδειοι. Κάποια εποχή είχαμε και μια συνεργασία με τον Χανδρή. Νομίζω πως τους πρακτορεύαμε ή ότι χρηματοποιούσαν τα γραφεία μας, κάτι τέτοιο. Δεν έχω πολυκαταλάβει και καλά, ήμουν τότε μόλις τριάντα χρονών. Θα πρέπει να ρωτήστε κάποιον παλαιότερο. Πάντως εμείς μετά αποσυρθήκαμε... Φάντασμα είστη στην τέλη της δεκαετίας του '50 με δίδυμα φορτηγοποστάλια, απότομα παρουσιάστηκε περίπτωση ΕΓΝΑΤΙΑ, που θα πρέπει να σας πω ότι δήταν ένα από τα αναπότελε καλά που εμφανίζονται κάπου κάπου στο Ελληνικό Δημόσιο».

Πάντως εμείς μετά αποσυρθήκαμε... Φάντασμα είστη στην τέλη της δεκαετίας του '50 με δίδυμα φορτηγοποστάλια, απότομα παρουσιάστηκε περίπτωση ΕΓΝΑΤΙΑ, που θα πρέπει να σας πω ότι δήταν ένα από τα αναπότελε καλά που εμφανίζονται κάπου κάπου στο Ελληνικό Δημόσιο».

ΜΙΑ ΠΟΛΥ ΚΑΚΗ ΧΡΟΝΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΓΑΛΛΙΚΑ ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ... ΤΟ ΕΓΝΑΤΙΑ!

Τι συνέβης “εργανίζοντας”;

«Θα σας πω. Το 1956 ή 1957 έπαιθε μεγάλη ζημιά η παραγωγή κρασιού στη Γαλλία. Και τούτο συνέπεσε και στην Αλγερία. Για να μπαρέσουν να βγάλουν λοιπόν κρασί οι Γάλλοι, αγόρασαν τεράστιες ποσότητες σταφυλών από την Ελλάδα, έτσι ώστε το εμπορικό μας κατούγιο με τη Γαλλία να παρουσιάσει πλέ-



Ο κ. Γιαννουλάτος στο γραφείο του. Πίσω του πανεργατική φωτογραφία εποχής της Άσσου της Κεφαλονίας, επί έπος κατάγονται οι Γιαννουλάτοι, και ένα μοντέλο του ιστορικού ΕΓΝΑΤΙΑ

λευκώδικο σπηνιγλανδίκαι και του μηγάλωμε δίλευτης βρύδαρες κάπια, για να του φτάξουμε ένα γκαρδί με είσοδο από το πλάι».

Τα δέκα μέλη ΑΤΤΛΕ:

«Αυτά ήταν φορτηγά/οχηματαγωγά και ήρθαν γύρω στο 1980. Νομίζω το ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ υπόρχει ακόμη, αλλά για το ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΑΣ ΕΣΠΡΕΣ δεν είμαι βέβαιος. Πιο πριν είχε εμφανιστεί ο Πολεμικός στην Ηγουμενίτσα με το ΗΠΕΙΡΟΣ. Ηδέσα να πάει στο Μπρίντι ήταν καλή και κανονικά θα έπρεπε να είχε αφήσει το Μπρίντι. Δεν έφερε γιατί δεν τα κατέφερε. Είπε το οργάνωσή του δεν ήταν καλή είτε τα πλοία δεν ήταν και τόσο καλά. Ετσι μου φαίνοντουσαν δεν ήταν ταξιδεύοντα ποτέ με αυτά».

Λεπτομέριας δηλαδή: Η ίδια τακτική με σύμφερο, μόνο στην απέρα πηγαίνουσε Ανιάνος; «Δεν νομίζω πώς μπορεί να γίνει και άλλη εκμετάλλευση. Έτσι ποτέ δεν πάτησαν πράτρα και τόσο κατάλληλα για την Ιταλία. Τα πρώντα είναι καπαδοκιαστένα;»

«Μήν το λέτε έτοι... Το 1992 βάλμει το ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ το δεύτερο, ένα μικρό ακανόνιστοκ ferry, πρώιμο από Μπρίντι στις 9 το πριν και βραδινό από Ηγουμενίτσα. Πάντα λέγαμε πως το Μπρίντι το πρώις δεν έχει κίνηση. Το αποτέλεσμα; Σήμερα υπάρχουν πέντε πλοία που κάνουν αυτή τη δουλειά...»

Και πάντες και πολύ καλά.

«Μα και το ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ πήγε πολύ καλά. Άλλα με την κλοστική υπερβολή που μας διακρίνει...»

Οι εταιρίες;

«...Όχι, ως λαϊδ. Όταν έφτασε να μπει ο πρώτος ονταγωνιστής, θεώρησε καλό να αποτώσει τις τιμές σε τέτοιο βαθμό...»

Ο πρώτος ανταγωνιστής;

«Ήταν ο Στρίντζης με το ΙΟΝΙΑΝ SUN. Όπως και εμείς, πρωινό από Μπρίντι. Βραδινό από Ηγουμενίτσα. Και ενώ εμείς είχαμε μια τακτική, ότι το πρωινό από Μπρίντι είχαμε εκπτώση 25% τηγανιτή σεζόν και 50% την υπήρχη σε σχέση με το βραδινό, μπήκε το ΙΟΝΙΑΝ SUN με τιμές που ήταν κάπια από το μισό του μασού!»

Αποτέλεσμα: γκρεμίστηκε δληγή η αγορά.

Εμείς φύγαμε πρώτοι, εκείνοι έμειναν για κάποιο διάστημα, αλλά μετά αποχώρησαν διότι το βασόρι δεν “έργαζε”.

Επανεπέτρεψαν τώρα με το ΙΟΝΙΑΝ BRIDGE.

Αυτή ήταν η πρώτη μεγάλη πτώση των τιμών που δεν επανήλθε ποτέ. Εάν δείτε τις τιμές του ΕΓΝΑΤΙΑ του 1960 είναι ακριβότερες σε σχέση με το δολάριο από τις σημερινές!»

Πότε ξεκίνησε ο πραγματικός ανταγωνισμός από την Πάτρα;

«Όταν ήλθε το EL GRECO των Μινωικών και τα ISLAND και GALAXY του Στρίντζη.

Από εκεί και ώστερα άρκεσε και η γηγάντιωση:

«Των πλοίων.

Η κίνηση παρέμενε η ίδια...»

Εν πάσῃ περιπότιστη στο Μπρίντι δεν το περίσσει. Πηγαίνανε Ανιάνα και με την ταχύτητα που είχαν κάνει 32 ώρες, οπότε με δύο πλοία δεν προλαβαίνεις καθημερινές αναχωρήσεις...»

Αυτό το έκαναν πρώτα τα δύο SUPERFAST».

Εσείς μείνατε έξι από αυτάν των χωρών άρως...

«Θα έλεγα ότι μείναμε απ' έξω λόγω αδυναμίας ε-

Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΘΕΩΡΗΣ ΚΑΛΟ ΝΑ ΣΚΟΤΩΣΕΙ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ

Πόσο καιρό έρειναν ρότα τους στη γραρρά το ΕΓΝΑΤΙΑ και το ΛΙΨΑ;

«Σαν καθαρόδαμα επιβατηγά/οχηματαγωγά ήταν τα μόνα ως τα μέσα της δεκαετίας του 1970, απότομα εφανίστηκαν το ΕΓΝΑΤΙΑ και το ΕΛΛΗΝΙΚΟ για ένα δύστημα και μετά το ΚΑΣΤΑΛΙΑ και το ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ που ήταν δύο φεργαλάτερα» ακόμη και από αυτάν που μας δημιουργήσαν τα σημερινά πλοία.

κείνη την εποχή!».

Εάν είστε τα δυνατότερα θα εμπλεκόσασταν;

«Στην Ανάνδα: 'Οχι'».

Εννώ σε αυτά των ιστορία των τεράστιων νεότερων, των υψηλών ταχυτήτων και φυσικά των εναλλαγών δανείστηκαν...

«Μα μετακευασμένα φέρνανε και αυτοί...»

Η υπόθεση έκινησε με την αγορά πολύ μεγαλύτερων μετακευασμάτων και συνεχίστηκε με τη ναυπήγηση ακόμη μεγαλύτερων και πολύ ταχύτερων πλοίων. Το 1995 με το APETOUSΑ και τα SUPERFAST I και II.

Η δική μας οδυναμία όμως αναφέρεται αρκετά πολύ πριν. Το 1974 με μια μερδεμένη κατάσταση, όποτε η ΚΑΣΤΑΝΙΑ δεν έγινε ούτε αμιγές ferry, όπως έπρεπε να γίνει, ούτε αμιγές κρουαζερόπλοιο, όπως θέλανε να το κάνουν.

Αν είχε μπει έγκαιρα στο Μπρίντη τα πράγματα θα ήταν εντελώς διαφορετικά. Άλλα βέβαια είναι αυτή η τεράστια λέξη, το "έδη"!...»



“Όταν έχεις ήδη τρία δισεκατομμύρια ζημιά, αυτή η ζημιά δεν βγαίνει”... Ούτε το καλοκαίρι, ούτε στην Ιταλία, ούτε πουθενά! „

ΦΤΑΣΑΜΕ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΣ ΝΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΖΟΝΤΑΙ ΤΟΝ ΕΑΥΤΟ ΤΟΥΣ

Πολλοί που ανεύρισκαν κατ’ αυτόν τον τρόπο δεν κατέφεραν όμως να αντεξέβουν και έκαναν τα πλοία τους. Εσείς τελικά μπλέξατε σε τέτοια "βάσα";

«Κοντέψαμε».

Λιπότσιανες "δεν μπλέξαμε";

«Όχι. Μπλέξαμε, αλλά κατοφέραμε και βγήκαμε σισιά!»

Τελικά με αυτά την εμπειρία δενεράπει τώς αυτό που έγινε και γίνεται κατά κόρο και σύμερα, όλο μόνο στην Ιταλία αλλά και στην ευρωπαϊκή εκπομπή, είναι σωστό; Έχει προσωπικά δεν έχει;

«Κοπάδετε, η δική μου γνώμη είναι πως τα πράγματα πάνε εντελώς στραβά. Αυτή είναι η προσωπική μου εκπίληξη».

Έχετε κάποια στοιχεία για την υποστηρίξτε;

«Η κίνηση στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας είναι σχεδόν σταθερή. Δεν έπειναν τα τρία εκατομμύρια δότομα για όλα τα λιμάνια και όλα τα πλοία -και τα σαράντα- για το έτος 2000».

Σε σχέση με τα πράγματα έτη;

«Το 1990 είχαμε 1.200.000 επιβάτες μόνο από το Μπρίντη και σύνολο στις γραμμές 2.000.000 επιβάτες. Ήταν, με κλειστή τη Γουγκοκαλαβία. Το 1997 κινήθηκαν συνολικά στις γραμμές 326.000 φορτηγά».

Το 2000 είναι στις 425.000, αλλά με πόσα πλοία και με τι χωρητικότητα;

Από αυτά 170.000 είναι Μπρίντη και Μπάρι μοζι, 125.000 έχει η Ανάνδα, 32.000 η Βενετία και 10.000 τη Τεργέστη.

Αναφερτέαται κανείς γιατί πάνε...

Επενδύουνε εκαντόντας εκατομμύρια δολάρια για να "κουνήσουν" αυτή την κατάσταση!»

Έγινε πάρινη τη Βενετία. Πολύ απλά. Μπορεί ένα κατακαίνουργιο και τεράστιο πλοίο, π.χ. σαν το PROMONHOLEΣ, να "βγει" με την κίνηση που αναφέρεται;

«Δεν έχω, εσείς το θέτετε έτοι...»

Έγινε δέρβωντης 75 εκατομμύρια δολάρια ή 30 δισεκατομμύρια δραχμές.

Αλλά σκεφτείται και κάτι άλλο. Πήρανε Βενετία. Είναι 600 ναυπικά μήνα. Το κάνει σε 24 περίπου ώρες και δεν έχει κρεβάτια. Διακόσια όλα κι όλα...

Πώς θα πάνε σε επιβάτες;

«Ορθόθια θα πάνε;

Από τις χειρολαβές θα κρατηθούν; Από τη Βενετία; Γιατί δηλαδή να το κάνουν;

Γιατί να μην πάνε π.χ. με το GALAXY που έχει χώρα κρεβάτια κι ας πάνε και πιο αργά. Δεν ξέρω...»

Εγώ σας ανέφερα απλά τον δύχο της δουλειάς. Και για σύγκριση σας λέω πως μία άλλη μεσογειακή εταιρεία, τη Corsica Ferries, μόλις φέτος παρήγγειλε κανούργιο, γηρύον πλοίο κι ας έχει από μόνη της δύο εκατομμύρια επιβάτες!

Γνωρίζει τον δύχο της δουλειάς, τα ναύλα, έχει κάποιο πλάνο. Και παρήγγειλε ένα πλοίο και τώρα ένα δεύτερο.

Παρακαλεί πάλια έχουν παραγγελθεί; Να κουβαλήσουνε τι;

«Έφτασε ο παραλογισμός στο σημείο να ανταγωνίζονται οι εταιρείες τον εαυτό τους!»

Έκαπε κάποια εξήγηση;

«Όχι! Πολύ απλά, όχι...»

Ούτε μεθωπιασμένη;

«Άλληθεα είναι αυτό... Το γεγονός είναι ότι τα πλοία που έχουμε στήμερα δεν μας ικανοποιούν ως εργαλεία. Από πλευράς ασφάλειας μας ικανοποιούν, αλλά από πλευράς άνεσης και πολυτελείας δεν είναι αυτό που μπορούμε να προσφέρουμε στον επιβάτη».

Το θέμα είναι πως στα συγκεκριμένα πλοία δεν μπορεί να επέμβει, πέρα από κάποιο σημείο. Δεν αξίζει το κόπτο. Οι δυνατότητές τους είναι ορισμένες. Μπορεί εμένα αυτή τη σημείη να μη με ικανοποιούν. Θα ήθελα να είχα άλλα εργαλεία, αλλά αυτά έχω... Πώς να το πιάνω;»

Γιατί δεν κάνετε κι εσείς αυτό που κάνουν άλλοι; Προκειμένου να αγοράσετε αυτά που θέλετε και πιστεύετε πως θα σας φέρει και καλύτερα αποτέλεσμα, για δυνατοτήτες; Αυτό κάνουνε, Το κοπάνω, εγώ δεν είναι αγκυροβολημένο, παρκαρισμένο θα έλεγα, γιατί δεν πρόκειται περί πλοίων, εδώ από κάπως όλον τον χειμώνα.

Ορα θέα... Εκατομμύρια δολάρια, τα οποία σαπίζουν μέσα στο λιμάνι του Πειραιά. Αφήστε τα μηχανικά προβλήματα. Διότι δητάπει από μηχανές να κάνουν πράγματα για τα οποία δεν είναι φτιαγμένες. Δεν έχουν φτάσει σε αυτό το επίπεδο ακόμη...»

«Λατό παιζουνές άλλοι όμως.»

Ε, τι θα πουλήσεις εδώ πέρα;

Πόσες φορές θα πάνε να κάνουν Παραναξία άδειος; Απλώς και μόνο για να λες ότι έφτασες το κόστος του καθισμάτου στο μίνιμου; Αν δεν έχεις επιβάτες, αν δεν εισπράττεις, τι θα το κάνεις; Θα το κοπάς;

Αυτό κάνουνε. Το κοπάνω εγώ δηλαδή, γιατί είναι αγκυροβολημένο, παρκαρισμένο θα έλεγα, γιατί δεν πρόκειται περί πλοίων, εδώ από κάπως όλον τον χειμώνα.

Ορα θέα... Εκατομμύρια δολάρια, τα οποία σαπίζουν μέσα στο λιμάνι του Πειραιά. Αφήστε τα μηχανικά προβλήματα. Διότι δητάπει από μηχανές να κάνουν πράγματα για τα οποία δεν είναι φτιαγμένες. Δεν έχουν φτάσει σε αυτό το επίπεδο ακόμη...»

«Έξρετε πού δουλεύει τώρα, αντικατέστησε το SUPERFERRY στην Ιρλανδία...»

Ανθρωποι που μπαίνουν μέσα και μετά ταξιδεύουν με άλλα πλοία, δεκατείς νεότερα, αναρπιστώνται πώς είναι διματόνια αυτά να έχουν φτάσει σε τέτοιο σημείο. Μέχρι στις

Επειδή όλες οι αντίστοιχες του Διηγαίου εξαφανίστηκαν. Συνενθύπωσαν σε μία γηραντοσκειρίδα, αλλά η αιώνιση είναι ότι διλέγουν ότι στηρίζεται θεραπευτικά. Δεν συμφωνείται πώς οι αποκεντεύεται.

«Κοπάτε, αλλήλεκα είναι αυτό. Άλλα η εταιρεία φτιάχτηκε έτσι, επειδή οι προηγούμενες συγκυρίες συντυγκούσαν για να φτιαχτεί έτσι. Μετά βέβαια στράβωσε το πράγμα...»

Πέρα από αυτό όμως, δεν υπάρχει αμφιβολία πώς η κατάσταση που προήλθε από την αποπούση με εκλογικές συνεπαγέμενες αποτέλεσματα, έχει διαπλανηθεί στο παρόν. Και εξακολουθεύει να απαιτεί. Άλλα σε αυτό πρέπει να συμμετέχει και το κράτος. Κι εγενέντη

“Έχουμε ένα καλό σε αυτή τη χώρα... Ακόμη... Οι άνθρωποι που δουλεύουν στα πλοία, δουλεύουν σ' αυτά ολόκληρο τον χρόνο. Λίγο πολύ τα θεωρούν σπίτια τους. Δικά τους... Δένονται. Δεν είναι δυνατόν να νιώθεις το ίδιο πράγμα όταν είσαι μία εβδομάδα σε οικία βραδιάσμα off! Τώρα που ήμουν έξω συλλογόσυμα αυτό το πράγμα, ότι υπάρχουν πλοία της P & O που αλλάζουν μέσα στην ημέρα δύο πλορύματα. Πώς είναι δυνατόν να συντηρηθεί έτσι ένα πλοίο; Εφόσον η επιθυμησόσατε, είσαι καπαντάρια πλέον στην πλατφόρμα της ΕΓΝΑΤΙΑ II ακριβώ για την Ελλάση; Δένονται στην Ανάφη; Μα αύτη και πάλι θα είσαι καπαντάρια στο ίδιο; Είσαι καπαντάρια στην Καρπετάνη; Δένονται στην Καρπετάνη; Μα αυτή ανήκει στη Ναυπλιακή Εταιρεία Λέσβου; Του καρπού Δ. Λιγόδρου; Εκτός από το ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. έχει ακόρια το ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΛΕΖΑΝΙΔΡΟΣ...»

«Το έχει ακόμη, αλλά δεν μπορεί πια το καπηλέντο το ΑΤΑΛΣ. Όλα έχουν τα όριά τους. Η Ventouris Ferries, που προφανώς πάρε τα ταχύλια σε πολύ καλή τιμή...»

«Κοπάτε, καλή τιμή... Χάρισμα δεν δίνει κανένας τίποτα. Από την αρχή πρόσφατα στην πλατφόρμα της

χρόνια δεν άλλαξε σάτε όντα σάτε και πλοϊκότητα. Από τα κέρα των πέρασαν και άλλα ιστορικά βαπτήρια, πολλά από αυτά πραγματικά αριστουργήρατα ναυπαγκής, από τα οποία σύμφερα δεν σώζεται κανένα... Είναι τόσο δύσκολο να βρεθεί ένας τρόπος ώστε να διατηρήσουμε ορισμένα από αυτά ως ρουστικά εκθέματα; Είτε μέσω της τοπικής αυτοδιοίκησης, είτε μέσω του Υπουργείου, είτε μέσω της Ε.Ε., είτε μέσω ιδιωτικών προσφορών, είτε μέσω της εκπετάλλενσης των ίδιων των πλοίων για να γνωρίζουν τα έξοδα συντήρησης;

«Δεν είναι δύσκολο!

Είναι αδύνατο...»

Κι αυτό γιατί στην Ελλάδα από όλους αυτούς που αναφέρεται κανείς δεν ενδιαφέρεται.

Πριν έρθω στα δικά μας, να σας αναφέρω δύο περιπτώσεις. Το 1976 περίπου αγοράσαμε το DUKE OF ARGYLE, ένα από τα παλιά τουρμπινδικά φέρι που διέλευναν στην Ιρλανδία. Αυτό είχε χτιστεί στην Αγγλία μαζί με το DUKE OF ROSYTHE και άλλο ένα DUKE. Αυτή η τρίδια είχε αντικαταστήσει μιαν άλλη και αυτή πάλι μιαν

χρόνια δεν άλλαξε σάτε όντα σάτε και πλοϊκότητα. Από τα κέρα των πέρασαν και άλλα ιστορικά βαπτήρια, πολλά από αυτά πραγματικά αριστουργήρατα ναυπαγκής, από τα οποία σύμφερα δεν σώζεται κανένα... Είναι τόσο δύσκολο να βρεθεί ένας τρόπος ώστε να διατηρήσουμε ορισμένα από αυτά ως ρουστικά εκθέματα;

«Είτε μέσω της τοπικής αυτοδιοίκησης, είτε μέσω του Υπουργείου, είτε μέσω της Ε.Ε., είτε μέσω ιδιωτικών προσφορών, είτε μέσω της εκπετάλλενσης των ίδιων των πλοίων για να γνωρίζουν τα έξοδα συντήρησης;

«Δεν είναι δύσκολο!

Είναι αδύνατο...»

Κι αυτό γιατί στην Ελλάδα από όλους αυτούς που αναφέρεται κανείς δεν ενδιαφέρεται.

Πριν έρθω στα δικά μας, να σας αναφέρω δύο περιπτώσεις. Το 1976 περίπου αγοράσαμε το DUKE OF ARGYLE, ένα από τα παλιά τουρμπινδικά φέρι που διέλευναν στην Ιρλανδία. Αυτό είχε χτιστεί στην Αγγλία μαζί με το DUKE OF ROSYTHE και άλλο ένα DUKE. Αυτή η τρίδια είχε αντικαταστήσει μιαν άλλη και αυτή πάλι μιαν

χρόνια δεν άλλαξε σάτε όντα σάτε και πλοϊκότητα. Από τα κέρα των πέρασαν και άλλα ιστορικά βαπτήρια, πολλά από αυτά πραγματικά αριστουργήρατα ναυπαγκής, από τα οποία σύμφερα δεν σώζεται κανένα... Είναι τόσο δύσκολο να βρεθεί ένας τρόπος ώστε να διατηρήσουμε ορισμένα από αυτά ως ρουστικά εκθέματα;

«Τι ακριβώς κάνατε;

«Πήγα σε όλα τα λιμάνια που είχε επί τριάντα πέντε χρόνια εξυπηρετήσεις. Πλήρης αδιαφορία».

Και στην Πάτρα;

«Έκανε βρήκα τη μεγαλύτερη...

Ούτε τόπο είχαν για να τα βάλουν, σάτε και το ήθελαν. Κατέληγα λοιπόν στο Αργοστόλι...

Έκει έχουν φτιάξει ένα λιμανάκι, μια μαρίνα για να βάζουν μέσα τα κοτεράκια, τα όπτικια και λοιπό. Αυτό όμως όταν φυσάει μαΐστρος είναι εκτεθειμένο.

Πήγα λοιπόν μαζί με τον νομάρχη και τους είπα ... πάρτε το. Έγινε δεν θέλω λεφτά, θέλω μόνο να το συντηρείτε! Παραμένει στην ιδιοκτησία μας, αλλά όταν το πάμε, θα το καθίσουμε στον Μαΐστρο σαν λιμενοβραχίονα, θα βάζετε στο γκαράζ του

το 1965 και συνεχίζουν ακόμη και σήμερα. Δεν είναι υπερβολή να πω πως ο Σπύρος είναι δεμένος πια με την εταιρεία σχεδόν όσο και με το σπίτι του».

Η νεότερη γενιά τιάθει αυτό το δέστιρο ή αντιρετωπίζει τα πράγματα πως "ψυχρά", στο πνεύμα που πολλοί θέλουν να επιβάλουν στην εποκή πας;

«Κοιτάζετε, εγώ θα σας πω τι βλέπω στη δική μου γενιά που είμαστε οι πιο νέοι από τον Σπύρο. Με τον καπτά Γιώργο τον Γονιωτάκη και τον καπτά Μάκη τον Λαδά είμαστε συνομήλικοι, ζήτημα αν έχουμε έναν χρόνο διαφορά. Διαπιστώνω πως έχουμε την τέχνη να δένγυνται με την εταιρεία. Ακόμη και οι νεότεροι...»

Ευτυχώς...

«Σίγουρα ευτυχώς.

Είναι πιο ανθρώπινο.

Θεωρώ πολύ μεγάλο πράγμα να μπορώ να αλλάξω και δυο ανθρώπινες κουβέντες που λέει ο λόγος με τους καπετάνιους μου.

Να σας το πια καλύτερα, θέλω να μιλάω με τους καπετάνιους μου. Το έχουμε κι οι δύο ανάγκη. Κι

“Το Πολεμικό Ναυτικό θα μπορούσε να κρατήσει πλοία και να μην τα αφήσει να πάνε στη Φιλαδέλφεια να συντηρούνται, όπως το ΛΕΩΝ”



άλλη. Ήταν, δηλαδή, η τρίτη στη σειρά. Το ARGYLE δούλεψε στην Ελλάδα περίπου δέκα χρόνια. Το ROSYTHE πήγε κατευθείαν για σκραπ. Το τρίτο βρέθηκε μία μαρίνα ανθρώπων, ίδωτες, από ένα χωριό της Ουαλίας, που μάζεψε χρήματα και το έσωσε ως μουσείο. Υπάρχει και σήμερα...»

Αυτό ερείς γιατί δεν μπορούμε να το κάνουμε; Εδώ διατηρείται το QUEEN MARY...

«Μα ποιο QUEEN MARY...

Εδώ διατηρείται το ΛΥΔΙΑ το πρώτο!

Αυτό το μικρό καραβίκι που αγοράσαμε το 1955 από την Αυστραλία. Το αγόρασαν κάποιοι Γάλλοι, μολονότι δεν είχε καμία ιδιαίτερη σχέση με τη Γαλλία...

Άνοιξαν κανάλι για να το βάλουν στην παραλία και σήμερα συζητάμε μαζί τους, πώς να τους διάσουμε στοιχεία για να το επαναφέρουμε στην αρχική του κατάσταση. Μόνο και μόνο επειδή τέτοια καράβια δεν θα ξαναβγύουν ποτέ πια!

Τέτοια πλοία όμως υπάρχουν και εδώ.

«Και βέβαια υπάρχουν. Η Ηπειρωτική έχει δυο τρία που θα γίνουν κι αυτά βίδες.

Το AMERIKANIS χάθηκε εντελώς άδικα...

Το Πολεμικό Ναυτικό θα μπορούσε να κρατήσει πλοία και να μην τα αφήσει να πάνε στη Φιλαδέλφεια να συντηρούνται, όπως το ΛΕΩΝ.

Αλλά καπάξτε. Εδώ στο Φάληρο, εκεί όπου είναι ο ΑΒΕΡΩΦ, υπάρχει ένα ναυτιλιακό πάρκο που θα μπορούσε να χρησιμοποιείται. Έλα όμως που το Πολεμικό Ναυτικό και το Ναυτικό Μουσείο δεν τα βρίσκουν και παραμένει ανεκμετάλλευτο...»

ΣΤΙΣ ΦΟΥΣΚΕΣ ΜΑΘΑΜΕ, ΟΙ ΦΟΥΣΚΕΣ ΜΑΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΝ

Αξίζουν τα λεφτά του σκραπ;

«Τίποτα δεν αξίζουν. Τρίχες...

Αλλά το σπλήνεις για να γλιτώσεις τον μπελάδα.

Εσείς προσωπιθάστε να σώσετε το ΕΓΝΑΤΙΑ;

«Δεν προσπάθησα...

Αυτό το πλοίο ήταν μέσα στο πετσί της εταιρείας, της οικογένειας, το δικό μου αν θέλετε.

Το είχε βαφτίσει η μάνα μου...

πις βάρκες και τα ιστιοπλοϊκά του χειμώνα, τα σαλόνια του θα γίνουν μουσείο και χώροι εκδηλώσεων και το ναυτικό κομμάτι, γέφυρα-μηχανή κ.λ.π. Θα το χρησιμοποιεί η Σχολή για τους μαθητής της». Δεν έγινε τίποτα.

Έμεινε πεντέμισι χρόνια στη ράδα κι όταν ήρθε ένας άνθρωπος και μας έδωσε πέντε δραχμές, του το δώσαμε για να μη βρούμε και τον μπελάδος έτσι και πάθανε τίποτα.

«Πετρώσαρε» λοιπόν τελείωσε και το μόνο που πας ενδιαφέρεται είναι τα πάγια και το Χραπατιστήριο;

«Στις φουσκές μάθαμε, οι φουσκες μας ενδιαφέρουν. Απλά εγώ δεν μπορώ να μιλάω για πάγια, θα μιλάω πάντα για βαπτόρια».

ΘΕΛΩ ΝΑ ΜΙΛΑΩ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥΣ ΜΟΥ

Με ποια πλοία δουλεύετε φέτος;

«Σίγουρα με το ΕΓΝΑΤΙΑ II στην Ιρλανδία και με το ΜΗΔΕΙΑ στην Αδριατική».

Αυτό δεν είναι μπρά;

«Εκεί που πάμε εμείς δεν μπορεί να πάει μεγάλο. Πάτρα-Κεφαλονιά-Παξοί-Κέρκυρα-Μπρίντιζι. Ίσως δουλεύουμε και με το ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ, αν και υπάρχει η σκέψη για κάπι καλύτερο».

Γνωρίζετε τους καπετάνιους των πλοίων σας;

«Δεν σας κατάλαβα; Τι εννοείτε;

Να που πείτε τα συνόρα των πλοιάρων επειδή δεν τους γνωρίζω.

«Α, είπα κι εγώ. Στο ΜΗΔΕΙΑ είναι ο Γιώργος ο Γονιωτάκης από το Ρέθυμνο... για να μη λέτε πως δουλεύουμε μόνο με Κεφαλονίτες... και στο ΕΓΝΑΤΙΑ II ο Μάκης ο Λαδάς».

Και αρχικαίσταρχος πάντα ο καπτάν Σπύρος Ραδίτσας;

«Ε, βέβαια ο Σπύρος. Τόσα χρόνια αύτες εγώ μπορώ να έφερθαι των Σπύρω αύτες ο Σπύρος εμένα! Τον θυμάμαι υποπλοίαρχο ή ύπ