

Εγώ μιλάω για βαπόρνια!

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 πηρώματά 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. Αλλά 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 παππού και του προπάππου του, μίλησε στον "Ε" για το παρελθόν της, το παρόν της και το μέλλον της

Παρότι έχω γραμμένη τη διεύθυνση, μπαίνω ασυναίσθητα ακριβώς απέναντι, στο κτίριο του Ηλεκτρικού. Για όλους εμάς που περάσαμε σχεδόν μία ζωή τις (πιο) ελεύθερες ώρες μας στο λιμάνι, ΕΛΜΕΣ και Ηλεκτρικός είναι ένα. Ήταν η πρώτη επιγραφή που αντικρίζουμε κατεβαίνοντας από το τρένο και η τελευταία που παίρναμε μαζί μας φεύγοντας. Η ΕΛΜΕΣ είχε ταυτιστεί μέσα μας με τον Παριιά, τα βαπόρνια, τα ταξίδια, τη θάλασσα. Παρότι ποτέ πλοίο της δεν ταξίδεψε στο Αιγαίο και παρόλο που το πλοίο που την έκανε διάσημη δεν έδωσε ποτέ στον Τζελέπη, στον Κονδύλη ή στα Λεμονάδικα.

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΞΕΚΙΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΚΑΙ ΤΟ 1925

Στην ακτοπλοία έχει καθιερωθεί ο όρος "παραδοσιακός" εφοπλιστής. Ένας όρος μάλλον ενοχλητικός για τις νεότερες εταιρείες. Εσείς τον υποθετείτε;

«Η αλήθεια είναι πως οι νεότερες εταιρείες δεν έχουν ιστορία και αναγκάζονται να πλάνονται από κάτι απίθανα πράγματα για να δημιουργήσουν, μόνο που αυτό δεν είναι εύκολο. Η ΕΛΜΕΣ έχει μία μεγάλη παράδοση και δεν έχει ανάγκη από κάτι τέτοιο...»

Γι' αυτό αναγκάζομαστε και μάλια συνέχεια για χρηματιστήριο και ρετοχές, που κάπου κι αυτό καταντάει κουραστικό. Μιλάστε μας λοιπόν καλύτερα για το ΕΓΝΑΤΙΑ, που μας αποκαίρτησε.

«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 ονομαζόταν Ακτοπλοία της Ελλάδος, με έτος ίδρυσης το 1929».

Από τον παππού σας;

«Ο προπάππος 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. Ήτανε μία από τις εταιρείες του ΠΥΛΑΡΟΣ και της μακαρονόδας, που θα τα έχετε ακουστά. Από αυτά που διαβάζω και μου έχουν πει οι παλαιότεροι, διότι εγώ δεν υ-

πήρχα βέβαια τότε, η ελληνική ακτοπλοία βρισκόταν σε μία πάρα πολύ κακή κατάσταση από πλευράς ανταγωνισμού και πλοίων. Μιλάμε για το 1925 περίπου. Κι έτσι γύρω από τον πυρήνα αυτής της οικογενειακής εταιρείας μαζεύτηκαν άλλες εννιά και δημιούργησαν την Ακτοπλοία της Ελλάδος».

Πού έκαναν δρομολόγια;

«Παντού. Κάλυπταν το Ιόνιο, το Μπρίντζι, μερικές έφταναν μέχρι και την Αίγυπτο. Με βαπόρνια που άμα σας πω τα μεγέθη θα γελάσετε. Χιλίων, χιλίων εκατό τόνων, ατμόπλοια, αγορασμένα από το εξωτερικό. Φορτηγοστάλια. Αυτή ήταν η λεγόμενη ΑΚΤΕΛ με σημα τη μαύρη σημαία με την τρίαινα. Το 1939 τέσσερα ή πέντε βαπόρνια αποσπάστηκαν από την ΑΚΤΕΛ για να εξυπηρετηθούν καλύτερα οι διεθνείς γραμμές και έτσι δημιουργήθηκαν οι Ελληνικές Μεσογειακές Γραμμές ή ΕΛΜΕΣ. Οι δύο εταιρείες εξακολούθησαν να λειτουργούν πλάι πλάι στο ίδιο κτίριο, εδώ απέναντι στον Ηλεκτρικό, αλλά η ΕΛΜΕΣ ήταν προσαρμοσμένη στις αυξημένες απαιτήσεις των γραμμών εξωτερικού, ενώ η ΑΚΤΕΛ έκανε ακτοπλοία μέσα στην Ελλάδα».

Ποιοι συμμετείχαν από την οικογένειά σας;

«Ο παππούς μου ο Γιώργος με τον αδελφό του τον Παναγή, ο παππούς μου από την πλευρά της μητέρας μου Θανάσης Εμμανουηλίδης, μέτοχος της ΑΚΤΕΛ, και από την πλευρά του κυρίου Ρίγγα, ο πατέρας του κυρίου Θανάση Ρίγγα, Απόστολος. Αυτοί ουσιαστικά ήταν οι ιδρυτές της ΕΛΜΕΣ».

Ιδρύθηκε δελαδή σε μία πολύ άσχημη περίοδο, πάνω στον πόλεμο;

«Πράγματι, όλα τα πλοία επιδόθηκαν και επέζησαν ελάχιστα. Ουσιαστικά ένα μόνο. Το ΚΟΡΙΝΘΙΑ που έγινε πολύ γνωστό είτε συμμετέχοντας σε νηρομίες στη Μάλτα και τον Ινδικό, είτε προς το τέλος του πολέμου σαν "μάνα" των ελληνικών υποβρυχίων του τότε Βασιλικού Ναυτικού. Αυτό επιστράφη σωό και αναμετασκευάστηκε, αφού ήταν σε άθλια κατάσταση. Ήταν το πρώτο πλοίο που μπόρεσε να δρομολογήσει η ΕΛΜΕΣ στη γραμμή Μασσαλία, Γένοβα, Νάπολη, Πειραιά, Παλαιστήνη».

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. Μάλιστα οι μαρμάρινες επιγραφές ακόμη λένε ΕΛΜΕΣ, αλλά μέσα είναι κάποιο φαστφουντδείο».

Το ΚΟΡΙΝΘΙΑ υπήρχε ο πυρήνας στο νέο ξεκίνημα;



χρόνια δεν άλλαξε ούτε όνομα ούτε και πλοιοκτητή. Από τα κέρια μας πέρασαν και άλλα ιστορικά βαπόρια, πολλά από αυτά πραγματικά αριστουργήματα ναυπηγικής, από τα οποία σήμερα δεν σώζεται κανένα... Είναι τόσο δύσκολο να βρεθεί ένας τρόπος ώστε να διατηρήσουμε ορισμένα από αυτά ως μουσειακά εκθέματα; Είτε μέσω της τοπικής αυτοδιοίκησης, είτε μέσω του Υπουργείου, είτε μέσω της Σ.Ε., είτε μέσω ιδιωτικών προσφορών, είτε μέσω της εκμετάλλευσης των ίδιων των πλοίων για να βγαίνουν τα έξοδα συντήρησης;

-Δεν είναι δύσκολο! Είναι αδύνατο...

Κι αυτό γιατί στην Ελλάδα από όλους αυτούς που αναφέρατε 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 τουρμπινάδικα φέρι που δούλευαν στην Ιρλανδία. Αυτό είχε χτιστεί στην Αγγλία μαζί με το DUKE OF ROSYTHE και άλλο ένα DUKE. Αυτή η τριάδα είχε αντικαταστήσει μίαν άλλη και αυτή πάλι μίαν

Ήταν ΤΟ ιστορικό καράβι που εγκαινίασε τη γραμμή της Ιταλίας, που δημιούργησε την Ηγουμενίτσα, που έδωσε ζωή στην Πάτρα...

Και συζητάμε τώρα αν θα έπρεπε να βρεθεί ένας τρόπος για να διασωθεί και να μη βρίσκεται σήμερα στην Ερυθρά στον δρόμο για το διαλυτήριο;

Τι ακριβώς κάνατε;

-Πήγα σε όλα τα λιμάνια που είχε επί τριάντα πέντε χρόνια εξμηρητήσει. Πλήρης αδιαφορία... Και στην Πάτρα;

-Εκεί βρήκα τη μεγαλύτερη... Ούτε τόπο είχαν για να το βάλουν, ούτε και το ήθελαν. Κατέληξα λοιπόν στο Αργαστάλι...

Εκεί έχουν φτάσει ένα λιμανάκι, μια μορίνα για να βάζουμε μέσα τα κότεράκια, τα όπτιμοστ και λοιπά. Αυτό όμως όταν φυσάει μαιστρός είναι εκτεθειμένο.

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

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

Η νεότερη γενιά νιώθει αυτό το δέσιμο ή αντιρροπίζει τα πράγματα πιο "ψυχρά", στο πνεύμα που πολλοί θέλουν να επιβάλουν στην εποχή μας;

-Κοιτάξτε, 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 έχουν την τάση να δένονται με την εταιρεία. Ακόμη και οι νεότεροι...»

Ευτυχώς...

-Σίγουρα ευτυχώς. Είναι πιο ανθρώπινα. Θεωρώ πολύ μεγάλο πράγμα να μπορώ να αλάξω και δυο ανθρώπινες κουβέντες που λέει ο λόγος με τους καπετάνιους μου.

Να σας το πω 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 ομάδα ανθρώπων, ιδιώτες, 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 ΑΥΔΙΑ το πρώτο!

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

Άνοιξαν κανάλι για να το βγάλουνε στην παραλία και σήμερα συζητάμε μαζί τους, πώς να τους δώσουμε στοιχεία για να το επαναφέρουν στην αρχική του κατάσταση. Μόνο και μόνο επειδή τέτοια καράβια δεν θα ξαναβγούν ποτέ πια!

Τέτοια πλοία όμως υπάρχουν κι εδώ.

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

Το ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ 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 κοιτάξτε. Εδώ στο Φάληρο, εκεί όπου είναι ο ΑΒΕΡΩΦ, υπάρχει ένα ναυτιλιακό πάρκο που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί. 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 στέλνεις για να γλιτώσεις τον μπλάτ.

Εσείς προσπαθήσατε να σώσετε το ΕΓΝΑΤΙΑ;

-Αν προσπάθησα... Αυτό το πλοίο ήταν μέσα στο περσι της εταιρείας, της οικογένειας, το δικό μου αν θέλατε. Το είχε βαφτίσει η μάνα μου...

τις βάρκες και τα ιστοπλοϊκά τον χειμώνα, τα σολόνια του θα γίνουν μουσείο και χώροι εκδηλώσεων και το ναυτικό κομμάτι, γέφυρα-μηχανή κ.λπ. θα τα χρησιμοποιεί η Σχολή για τους μαθητές 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 μπλάτ μας έτσι και πάθαινε τίποτα...

“Πετρώσαμε” λοιπόν τελείως και το ρόνο που μας ενδιαφέρει είναι τα πάγια και το Χρηματοστάσιο;

-Στις φούσκες μάθαμε, οι φούσκες μας ενδιαφέρουν. Απλά εγώ δεν μπορώ να μιλάω για πάγια, θα μιλάω πάντα για βαπόρια...

ΘΕΛΩ ΝΑ ΜΙΛΩ 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 μικρό;

-Εκεί που πάμε εμείς δεν μπορεί να πάει μεγάλο. Πάτρα-Κεφαλονιά-Παξοί-Κέρκυρα-Μηρίντιζι. Ίσως δουλέψουμε και με το ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ, αν και υπάρχει η σκέψη για κάτι καλύτερο...

Γνωρίζετε τους καπετάνιους των πλοίων σας;

-Δεν σας κατάλαβα; Τι εννοείτε;

Να μου πείτε τα ονόματα των πλοιάρχων 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 αρχιπλοίαρχος πάντα ο καπτά Σπύρος Ραδίτσας;

-Ε, βέβαια ο Σπύρος. Τόσα χρόνια ούτε εγώ μπορώ να ξεφορτωθώ τον Σπύρο ούτε ο Σπύρος εμένα! Τον θυμάμαι υποπλοίαρχο ή ύπαρχο στο παλιό ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ, αλλά μπορεί να πηγαίνει και πιο πίσω.

Γενικά στην εταιρεία μας υπάρχει αυτό το δέσιμο. Έχουμε συνεργάτες που είναι μαζί μας από

όχι μόνο με τους καπετάνιους. Όσο βρίσκω, θα προτιμώ τα ελληνικά πληρώματα. Είμαστε από τον ίδιο τόπο, μιλάμε την ίδια γλώσσα, συνεννοούμαστε...»

Είναι αλήθεια ότι σε πολλά πλοία όπου το ιδιοκτησιακό καθεστώς έχει αλλάξει, η ατμόσφαιρα έχει “παγώσει” τελείως;

-Το καταλαβαίνω απόλυτα...

Οι παλιοί πλοιοκτήτες μπορεί να έφταιγαν για πολλά, αλλά είχαν προσωπικές σχέσεις. Εγώ, λόγω διαφορετικής δραστηριότητας, δεν είχα και μεγάλη επαφή εδώ με του Τζελέπη, αλλά τα έβλεπα αυτά σαν τρίτος, σαν παρατηρητής. Κατέβαιναν κάθε πρωί στο λιμάνι και μιλούσαν με τους ανθρώπους τους.

Καλά είναι τα χαρτιά, τα memora, οι ανακοινώσεις και οι κανονισμοί, αλλά άμα δεν μπορείς να πεις και μια κουβέντα... Καλό είναι το χαρτί, αλλά καλύτερο να ξέρεις ποιος είναι αυτός με τον οποίο συζητάς.

Δυστυχώς όμως τις περισσότερες φορές το χαρτί βασυλεύει...

Έχετε τα πλοία κάθε βέρα εδώ μπροστά σας. Σας ερέσει κάποιος;

-Να σας πω την αλήθεια, όχι!...

Ακόμη κι αυτά που έχουν μια ομορφιά τα “χτίζουμε”. Τα μεγαλώνουμε, τα φαρδαίνουμε, τα ψηλώνουμε και τελικά όλα τα κάνουνε σαν κουπά...

Από τα δικά σας βαπόρια;

-Θα έλεγα μάλλον το ΕΓΝΑΤΙΑ...

Το σκέφτεστε; Περίεργα πως θα ήσασταν κατηγορηματικός.

-Ό,τι σας είπα για το ΕΓΝΑΤΙΑ προηγουμένως το νιώθω, άρα έχω δεθεί μαζί του. Όμως ίσως ακόμη πιο πολύ να έχω δεθεί με το ΑΚΟΥΑΡΙΟΣ. Παρόλο που μας ταλαιπώρησε πολύ...»

Μάπως ακριβώς γι’ αυτό το αγαπήσατε περισσότερο;

-Ίσως να μην έχετε και άδικο. Το είχαμε χτίσει στο Πέραμα τη δεκαετία του '70 σε ανύπαρκτη ναυπηγεία.

Κι όμως ζει ακόμη και σήμερα. Το έχει αγοράσει μία Γαλλίδα κυρία κι απ’ ό,τι έχω ακούσει, η χάρη του έχει φτάσει ως τη Φινλανδία!...