

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΠΑΞΙΝΟΣ

Ο επαγγελματίας

Από τους πιο γνωστούς πλοίαρχους της ακτοπλοΐας αποφάσισε να περάσει στην άλλη μεριά, στη στεριά. Αφήνοντας το Ιόνιο που υπηρέτησε επί είκοσι χρόνια και το ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ του οποίου ήταν ο μοναδικός πλοίαρχος από την ημέρα που δρομοποιήθηκε. Στα εξήντα του ο καπτά Μάκης Παξινός έκρινε πως ήρθε η ώρα να συνταξιοδοτηθεί: *Όμως ο Γεράσιμος Στρίντζης δηλώνει "κλείνουμε ένα κεφάλαιο, ελπίζοντας ότι ανοίγουμε ένα νέο"!*

Τον πρωτοσυναντήσαμε το 1994, στο αφιέρωμα του ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ, και όλα αυτά τα χρόνια είχαμε την ίδια αίσθηση. Ενός ανθρώπου που δεν φοβάται να πει αλήθειες, δεν έχει ανασφάλειες, ενός πλοίαρχου που γνωρίζει πολύ καλά το επάγγελμά του. Όσοι έκαναν δίπλα του και μαζί του μιλούν για "έναν πλοίαρχο δίκαιο", με "καλές διοικητικές ικανότητες", συμπεριλαμβανομένου "του πενταλέπτου λουσίματος", όταν η περίπτωση το απαιτούσε, χωρίς όμως κακίες και από τις δύο πλευρές. Συνδύασε το επάγγελμά του με τα χόμπι του και τις ευαισθησίες του. Σήμερα που αποχωρεί εξακολουθεί να μας εκπλήσσει με πολλές αλήθειες...

... «Καλά, μη λες ότι αποχωρώ. Το δίπλωμά μου ισχύει. Μπορεί να τσακωθώ με τη γυναίκα μου και να ξαναφύγω»...

Δεν ξεκινείται η τέχνη. Αλήθεια όμως, γιατί γίνετε ναυτικός;

«Καθαρά για λόγους βιοποριστικούς. Τα χρόνια εκείνα ήταν δύσκολα, έπρεπε να δουλέψεις, να φτιάξεις τη ζωή σου. Ήταν η πιο εύκολη λύση. Και εκεί βέβαια υπήρχαν δυσκολίες, όχι όπως σήμερα.

Έπρεπε να δουλέψεις κάποια χρόνια, να μαζέψεις λεφτά για τα διπλώματα, να κάνεις το στρατιωτικό σου... Όταν ήσασταν μικρός δεν λέγατε ότι θα γίνετε καπετάνιος;

«Εγώ ήθελα να γίνω γυμναστής. Αλλά δεν ήρθαν τα πράγματα όπως τα ήθελα και βρέθηκα εδώ».

Αγαπίσατε τη δουλειά του ναυτικού στην πορεία;

«Όχι και δεν ξέρω ακριβώς το γιατί. Ίσως γιατί ήθελα να κάνω κάτι άλλο και βρέθηκα αλλού».

Γίνετε όμως ένας επιτυχημένος, κατά γενική ομολογία, πλοίαρχος.

«Έτσι λένε»...

Είναι δυνατόν να πετύχει κάποιος σε κάποιο επάγγελμα, ειδικά σε αυτό, χωρίς να το αγαπάει;

«Το έλεγα σε κάποιον πρόσφατα και με κοίταγε απορημένος. "Σκέψου να το αγάπαγες", μου είπε. Η αλήθεια είναι ότι δεν ήθελα να πει κανείς ότι δεν τα καταφέρνω, από εγωισμό δηλαδή, που εξελίχθηκε σε επαγγελματισμό».

Είναι δυνατόν να πετύχεις στο επάγγελμα του πλοίαρχου λειτουργώντας απλά και μόνο από κορσφαίο έστω, επαγγελματισμό;

«Σαφώς. Άλλωστε ακόμα και εάν το αγαπάς δεν εί-





«Η αρχή του λάθους είναι το θέμα της ξεκούρασης. Είναι δυνατόν άμα δεν είσαι ξεκούρατος, δουλεύοντας είκοσι ώρες το εικοσιτετράωρο, να έχεις κουράγιο να κοιτάξεις βάρκες, βαρελάκια, πυροσβεστικά, να περιποιηθείς γενικά το καράβι.»

να βέβαιο ότι θα γίνεις επιτυχημένος. Ειδικά στο διοικητικό μέρος, που θέλει ιδιαίτερους χειρισμούς, με σκοπό να κερδίσεις κατ' αρχάς τον σεβασμό του πληρώματος. Είναι το παν. Χρειάζεται να καταφέρεις να τους "μαγνητίσεις". Θεωρώ τιμή μου που δεν χρειάστηκε να απολύσω ποτέ κάποιον. Εγώ δεν λέρωσα φυλλάδιο».

Πώς περιγράφετε τον ακτοπλό πλοίαρχο;

«Ως έναν άνθρωπο γεμάτο ευθύνη, συλλέκτη κληρονομιάς σε απολογία. Εσείς και οι αναγνώστες σας τα ξέρετε καλά. Το κλασικό: ακόμη και για κάποιον που σκόνταψε στη σκάλα φταίει ο πλοίαρχος».

Και ποιος φταίει;

«Ε, καταρχήν ο ίδιος! Είναι δυνατόν να φταίω εγώ; Ακόμη και με την κυλιόμενη να μην μπορείς, πήγαινε με τη σταθερή... Και "αβάσμος και ανεπαρκής"... δηλαδή βλάκας ο πλοίαρχος!...»

Πόσο σχολαστικός ήσασταν στα θέματα ασφαλείας;

«Πολύ... Και βέβαια υπήρχε και η εταιρεία που είναι επίσης σχολαστική. Δυστυχώς όμως, στην ακτοπλοία τα έχουν κάνει θάλασσα με τους κανονισμούς. Σε λίγο το βαπόρι δεν θα το βλέπουμε μέσα. Από τα πολλά χαρτιά που έχουμε κρεμάσει, κάναμε ταπετσαρία. Αυτό δεν είναι βαπόρι... πρωτοδικείο είναι! Έχουμε μπερδευτεί. Εκεί όπου έπρεπε να υπάρχουν πέντε βασικά πράγματα, υπάρχουν πεντακόσια και όχι ουσιαστικά».

Ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης;

«Από την κορυφή μέχρι τα νύχια είναι ένα ψέμα...»

Ψέμα ο ISM;

«Βεβαίως! Η αρχή του λάθους είναι το θέμα της ξεκούρασης. Είναι δυνατόν άμα δεν είσαι ξεκούρατος, δουλεύοντας είκοσι ώρες το εικοσιτετράωρο, να έχεις κουράγιο να κοιτάξεις βάρκες, βαρελάκια, πυροσβεστικά, να περιποιηθείς γενικά το καράβι; Είναι δυνατόν να είναι όλα σε ετοιμότητα όταν νυστάζεις και ψάχνεις έναν τόπο να "πεθάνεις"; Φορτώνεις, ξεφορτώνεις τόσες φορές την ημέρα, μέσα στα καυσαέρια, στην τσιτα... και θα θυμηθείς και τον ISM; Η κούραση προκαλεί ατυχήματα. Και δεν κοιτάνε αυτά, αλλά δουλεύει το ένα, δουλεύει το άλλο και τέτοια...»

Δεν είναι βασικό να δουλεύεις;

«Είναι! Και δουλεύουν! Τουλάχιστον στο δικό μου βαπόρι λειτουργούν όλα. Με τι κόστος όμως... Καμιά φορά τα μάτια σου κλείνουν. Βλέπεις από έξω το βαπόρι και πηγαινοέρχεται ασταμάτητα. Αναρωτήθηκε ποτέ κανείς; αυτός ο άνθρωπος πώς είναι; Είναι ξεκούρατος; Κοιμάται ουστά; Μήπως έχει προβλήματα τέλος πάντων...»

Εσείς καταφέρνατε να είστε συνεπής σε όλα;

«Κατάφερα να είμαι stand by όλο το εικοσιτετράωρο. Γι' αυτό και επέζησα. Κουράστηκα όμως και γι' αυτό τα παρατάω. Για να καταφέρνεις να είσαι σωστός σε όλα και στις επιθεωρήσεις απαιτείται μεγάλο προσωπικό σωματικό και ψυχικό κόστος».

Η Επιθεώρηση κάνει καλά τη δουλειά της;

«Από όσο μπορώ να γνωρίζω εγώ, ναι. Κάνει καλά τη δουλειά της».

Τελικά για τον ακτοπλό πλοίαρχο ποιο είναι το πιο δύσκολο κομμάτι;

«Το δέσε-λύσε, με τα λιμάνια που έχουμε. Το κοντά στη στεριά. Μου αρέσει που φοβούνται και το καμποτάζ πανάθεμά τους. Ποιος θα έρθει να δέσει στα ελληνικά λιμάνια; Εδώ πρέπει να είσαι κασκαντέρ. Και στο Αιγαίο, όπου έκανα ένα φεγγάρι, χειρότερα. Και μετά τους βρίζουνε. Τι έκανε ο βλάκας και τα λοιπά... Αλλά δεν είδα και κάποιον λιμενικό ή από το Υπουργείο να έρθει να ρίξει το βαπόρι. Ούτε από το καφενείο είδα κάποιον...».

Θεωρείτε ιδιαίτερη την περίπτωση του καπα-Μαθιού Πνευματικά;

«Είναι άδικο ακόμη και που δικάστηκε, όχι να καταδικαστεί. Απορώ. Είναι δυνατόν κάποιος να είναι επάνω στη ρότα των επιβατηγών, σε πλήρη συσκότιση, και να έχει την απαίτηση να μην τον τρακάρουν; Πως δηλαδή φταίει ο Πνευματικάκης;»

Θα μπορούσε όμως να τον έχει αντιληφθεί;

«Αποκλείεται. Όταν είσαι πολύ κοντά σε στεριές, το ραντάρ δεν είναι απόλυτα ακριβές, έχει κάποια παράρτα. Όταν λοιπόν εσύ δεις κάτι στο ραντάρ, θα πρέπει να το ελέγξεις. Δεν βλέπεις τίποτε μπροστά, να βγεις και στη βαρδιόλα, πάλι δεν βλέπεις κάτι, λογικά θα το θεωρήσεις παράρτα, κάτι που γίνεται άπειρες φορές. Αφού λοιπόν δεν είχε φώτα, ήταν ήδη εγκληματικό. Και ο άλλος που έβλεπε να έρχεται ο χάρος απάνω του δεν έκανε καμία κίνηση; Κρίμα που λένε ότι είναι και ευέλικτα.»

Η ελληνική ναυτιλία πάσχει. Από τι;

«Από πολιτικές και από το Λιμενικό. Κατά έναν μυστήριο τρόπο οι υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας είναι άσχετοι με τον χώρο, δεν ξέρω πούκολλάνε. Το Λιμενικό αποτελεί τροχοπέδη για την ανάπτυξη της ναυτιλίας, αφού παρά το γεγονός ότι πέρσαν φωτισμένοι άνθρωποι από αυτό, σε γενικές γραμμές στελεχώνεται από άσχετους. Στην ακτοπλοία δε, ψάχνουν το παραμικρό για να σου ρίξουν πρόστιμο».

Από τα χέρια σας περνούσαν κατά καιρούς νέοι αξιωματικοί. Πώς κρίνετε την εκπαίδευσή τους; Υπάρχει βελτίωση;

«Κάποια παιδιά ήταν αξιόλογα. Νομίζω όμως ότι τώρα με τα ηλεκτρονικά τούς έχουν κάνει κομπιουτεράκηδες. Δεν λέω ότι είναι κακό, αλλά πρώτα απ' όλα πρέπει να είσαι ναυτικός και μετά όλα τα άλλα».

Η εμπρόφωση σας βοήθησε;

«Τι λες τώρα! Είναι δυνατόν να μου δείξουν εμένα κάτι καινούργιο;».

Εάν έρθει ένα καινούργιο σύστημα, δεν πρέπει να το μάθετε;

«Και δεν θα το ξέρω εγώ που το έβαλα και το εφαρμόζω επάνω στο βαπόρι και θα μου το δείξει ο άλλος; Τα πάντα τα μαθαίνεις μέσα στο καράβι και μόνον εκεί. Μία φορά είχαμε επιθεώρηση, μου λένε ποιον να ρωτήσουμε, λέω ρωτήστε αυτόν που μόλις έχει βγάλει τη Σχολή. Ρωτάνε εάν πάρει μία λάμπα φωτιά ποιον πυροσβεστήρα θα πιάσουμε; Λέει, αυτόν. Νερού παρακαλώ! Στο καράβι θα τα μάθεις όλα. Στην πράξη».

Πιστεύετε ότι θα έχουμε το ίδιο καλό πλοίαρχους και μελλοντικά;

«Δεν ξέρω... Πολύ γρήγορα δεν γίνονται. Εμείς περνάγαμε τρία και τέσσερα χρόνια στην κουβέρτα. Από εκεί νομίζω πρέπει να ξεκινάς».

Το πρώτο σας μπάρκο πόσο καιρό ήταν;

«Το 1953, στο OLYMPIC RAINBOW του Ωνάση. Γκαζάδικο. Τρία χρόνια και δέκα μέρες σερί. Μετά πήρα το δίπλωμα, πήγα φαντάρος και ξαναμπάρκα με την εταιρεία του Βλασσόπουλου. Γενικά έκανα με πολύ καλές εταιρείες, δεν έχω παράπονο, δεν ήμουν και γκρινιάρης».

Στην ακτοπλοία πότε ξεκινάτε;

«Το 1977 στο IONIS. Μένω μέχρι το 1980, πηγαίνω καπετάνιος για έναν χρόνο στο ΙΘΑΚΗ SAILOR του Βλασσόπουλου και επιστρέφω -χωρίς να το θέλω πραγματικά όμως- στην ακτοπλοία ως πλοίαρχος στο ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ. Έμεινα για 38 μήνες, μέχρι την αγορά του πλοίου από την Ελληνική Ακτοπλοία, οπότε και απολύθηκα για πολιτικούς λόγους».

Δηλαδή;





«Μου αρέσει που φοβούνται και το καμποτάζ, πανάθεμά τους. Ποιος θα έρθει να δέσει στα ελληνικά λιμάνια; Εδώ πρέπει να είσαι κασκαντέρ. Και μετά τους βρίζουνε. Τι έκανε ο βλάκας και τα λοιπά... Αλλά δεν είδα και κάποιον λιμενικό ή από το Υπουργείο να έρθει να ρίξει το βαπόρι. Ούτε από το καφεενείο είδα κάποιον...»

«Να απολυθεί, λέει, αμέσως ο καπετάνιος γιατί είναι δεξιός! Πήρανε το βαπόρι και φύγανε χωρίς πλοίαρχο από τη Σάμη, το Λιμεναρχείο χαμπάρι δεν πήρε. Πήγα αργότερα στα γραφεία και πήρα το φυλλάδιό μου, ούτε να τους φτύσω δεν άξιζε. Μετά πήγα για τη θερινή σεζόν στο CORFU SEA των Αγαπητών. Πήγαμε πολύ καλά στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Πρίντζι. Από το Πλοίο-Φάντασμα που ήταν, έγινε ουνεπές. Απέκτησε πελατεία... Χάρη και στον όρο μου, που τηρήθηκε από τους πλοιοκτήτες, να πληρώνονται όλοι στην ώρα τους. Όταν τελείωσε η σεζόν, ο συγχωρεμένος ο Βασίλης ο Αγαπητός μου είπε "έλα στο Αιγαίο να πιάσεις όποιο βαπόρι θέλεις", αλλά δεν γινόταν να έχω ένα σπύτι και στον Πειραιά, έπρεπε να παραμείνω στο Ιόνιο».

Ήταν τότε με τον "θρυλικό" μα καβγά σας με τον Κώστα Αγαπητό στην προβλήτα της Πάτρας;

«Είπανε ότι δεν ξαναμύλησε έτσι πλοίαρχος σε πλοιοκτήτη. Είχα όμως δίκιο, δεν έπρεπε οι σύζυγοί του πληρώματος να μην είναι στο βαπόρι. Είναι πάντοτε καλό παιδί ο Κώστας και ξέρει τη δουλειά του».

Και παραμένετε στο Ιόνιο.

«Ναι, στο ΘΙΑΚΙ. Τρισημίσι χρόνια. Μέχρι το 1990 που την ίδια μέρα που ξεμπαρκάρισα από αυτό με φώναξαν οι Στριντζαίοι για το ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ. Σημαντική στιγμή για μένα».

Γιατί;

«Ήθελα να πάω στην εταιρεία αυτή, που όλοι γνωρίζουν πόσο καλή είναι. Ένωθα φίλος μαζί τους. Δεν είχα άδικο. Έμεινα έντεκα χρόνια, μέχρι σήμερα, χωρίς να έχω κανένα παράπονο και νομίζω ότι ούτε εκείνοι έχουν από εμένα».

Μάλλον έτσι είναι, γιατί ακολουθώντας εμμετρώθηκαν το ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ και το ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ...

«Ναι, το 1992 στο ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ και από το 1995 έως σήμερα με το ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ».

Πώς αισθανθήκατε όταν η εταιρεία πουλήθηκε;

«Σίγουρα σε μια τέτοια στιγμή δεν αισθάνεσαι καλά... Το καλό εδώ είναι ότι συνεχίσαμε να έχουμε επιφή με τους ίδιους ανθρώπους».

Θέλουσε μία χαρακτηριστικά κουβέντα για τα πλοία που πλοιαρχήσατε...

«Να πω ότι ήμουνα τυχερός, έκανα σε πολύ καλά και κυρίως καλοτάξιδα βαπόρια, πλην του ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ. Αυτό έκανε σαν τρελό στη θάλασσα. Δεν είχε σωστά βυθίσματα, είχε πολλά έξαλλα και ήθελε ιδιαίτερο ταξίδεμα...».

Ευτυχώς δηλαδή που πουλήθηκε...

«Ναι, και απ' ό,τι άκουσα και αυτοί που το πήρανε... συμφορά τους! Πολύ καλό πλοίο για την εποχή του ήταν το ΙΟΝΙΣ, που είχε πρωτοποριακά συστήματα, δεν το καπετάνεψα πάντως. Και το CORFU SEA μου άρεσε πριν από τη μετασκευή, μετά δεν ξέρω. Το ΘΙΑΚΙ ήταν ένα εξαιρετικό πλοίο, θαλασσοβάπορο, πολύ καλή κατασκευή που αν είχε λίγο μεγαλύτερο γκαράζ και χρόνια μπροστά του θα ήταν ιδανικό για τη γραμμή του Αστακού. Το ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ, κότερο. Πολύ ωραίο και καλοτάξιδο πλοίο. Για το ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ ό,τι και να πω είναι λίγο. Η "κυρά" της θάλασσας. Είναι το αγαπημένο μου. Τα είχε όλα. Πλοίο για "κουτούς". Το ΙΟΝΙΑΝ SUN, που το είχα έναν χειμώνα στη γραμμή, ήταν από τα πολύ καλά πλοία, όμως πολυέξοδο. Το ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ είναι όνειρο για τον επιβάτη. Έχει καταπληκτική κατασκευή και καλή ταχύτητα, 22 μίλια, είναι πολύ περιποιημένο, πολύ οικονομικό».

Δύσκολο στα λιμάνια;

«Εκεί υστερεί λίγο, καθώς έχει ένα τιμόνι και δεν

έχει ριτς, όμως σιγά σιγά το συνηθίζεις. Πολύ καλή αγορά για την εταιρεία αυτό το βαπόρι. Φέτος είχαμε πολύ μεγάλη αύξηση στην κίνηση. Μας έχουν αγαπήσει οι επιβάτες, το έχουν μάθει το βαπόρι».

Με πηγαίνετε και σε άλλο θέμα. Πόσο ρόλο παίζει ο πλοίαρχος στην επιτυχία ενός πλοίου; Στις δημόσιες σχέσεις; Θέλει ο επιβάτης να γνωρίζει ποιος είναι ο πλοίαρχος και το λαμβάνει υπόψη του;

«Κανονικά ο επιβάτης δεν θα έπρεπε να βλέπει τον πλοίαρχο, να τον ακούει. Αυτό όμως στην ακτοπλοία δεν μπορεί να συμβεί και πιστεύω ότι το θέλει ο επιβάτης να γνωρίζει τον καπετάνιο. Αποκτά εμπιστοσύνη και ταξιδεύει μαζί σου. Το αισθάνεσαι, το βλέπεις. Από κει και πέρα προσπάθησα κι εγώ να είμαι όσο πιο εξυπηρετικός ήταν δυνατόν. Να λύνω προβλήματα, να βοηθάω τον επιβάτη. Όσο μπορούσα... Και συγγνώμη εάν κάποιον μπορεί να μην τον εξυπηρετήσα. Όπως και με τις τόσες μεταφορές ασθενών που έχουμε κάνει. Ούτε θυμάμαι πόσες φορές είχαμε διανυκτέρευση στην Ιθάκη και χρειαζόταν να πάμε στη Σάμη για κάποιον ασθενή. Σημείωσε ότι η εταιρεία δεν ζήτησε ποτέ χρήματα από κανέναν που μετέφερε».

Κάποιοι έλεγαν ότι ο καπιά Μάικς αργεί στα λιμάνια...

«Μπορεί να έχουν και δίκιο! Δεν μπορείς βέβαια να λες και πράγματα από έξω.

Εσύ πιστεύεις ότι αργούσα;...

Τι ανάγκη έχεις να ακούσεις τι λένε απ' έξω; Εγώ πιστεύω ότι είμαστε από τα πιο γρήγορα βαπόρια στη μανούβρα στην Πάτρα, παρά το γεγονός ότι δεν έχουμε τις ευκολίες και τα συστήματα που έχουν άλλοι».

Ποιο πλοίο θα θέλατε να είχατε καπετανέψει;

«Μου αρέσουν τα SUPERFAST, τα BLUE STAR και τα καινούργια της ANEK. Θα ήθελα να πάω σε ένα τέτοιο, δεν είχα όμως την τύχη...».

Σε καταραρόν θα πηγαίνατε;

«Ναι, γιατί όχι».

Πώς βλέπετε γενικότερα τις γραμμές της Κεφαλονιάς;

«Ο Αστακός θέλει μία αναβάθμιση οπωσδήποτε. Ειδικά με τη γέφυρα στο Ρίο, θα είναι πολύ πιο κοντινή η διαδρομή και για την Ιθάκη και για την Κεφαλονιά. Η Κεφαλονιά, για την οποία νομίζω ότι θα επικρατήσει η ανατολική πλευρά, όσον αφορά τα λιμάνια της. Κυρίως η Σάμη, και η γραμμή αυτή συνεχώς θα πηγαίνει καλύτερα, εμείς φέτος ήμασταν πάντα γεμάτοι».

Τι γνώμη έχετε για το JETFERRY 1;

«Για εκείνον που το έχει μάλλον δεν κάνει. Έχει μεγάλη κατανάλωση, πολυέξοδο γενικότερα, και η γραμμή δεν είναι και η καλύτερη γι' αυτό. Χρειάζεται μάλλον μικρότερη απόσταση και περισσότερο κόσμος».

Κινδυνεύετε κάποια στιγμή;

«Ε, στην ακτοπλοία όχι, είχα και θαλασσοβάπορα. Έξω στα γκαζάδικα να».

Φοβηθήκατε;

«Βεβαίως και φοβήθηκα».

Από τους παλαιότερους πλοίαρχους ποιον θα αναφέρατε;

«Τον Οδυσσέα Κωστόπουλο που είχα στο ΙΟΝΙΣ. Πέρασαμε καλά, τσακωνόμαστε βέβαια, γιατί είμαστε και οι δύο μουρλοί, αλλά έτσι πέρασε καλύτερα και ο καιρός».

Επί τη ευκαιρία, γιατί όλοι έχουν να λένε για τα λεκτικά σας στολίσματα;

«Πάνω στη δουλειά νευριάζω. Εκείνη την ώρα θα





«Εάν δουλεύεις από τις έξι το πρωί μέχρι τις δύο τη νύχτα, δεν είναι απομόνωση; Εντάξει, περνάει κόσμος, αλλά αυτός πέρασε και έφυγε. Οι δικοί σου όμως; Η γυναίκα σου και τα παιδιά σου; Δεν πήγα ποτέ να τα δω σε μια παρέλαση, σε μια γιορτή, δεν πήγα ποτέ να ρωτήσω για την πρόδο τους στο σχολείο»

πω πολλά, αλλά είναι μόνο για πέντε λεπτά. Δεν κρατάω κακία σε κανέναν, ούτε και εκείνοι, με ξέρουνε πια. Είναι πληρώματα που είναι μαζί μου δεκαετίες. Με ξέρουν».

Ποιους από τους σπερμινούς πλοίαρχους, τους οποίους είχατε αξιωματικούς, εκτιμάτε ιδιαίτερα;
 «Το είχα πει και παλιά, για τον παλιό μου ύπαρχο, τον Θεοτόκη τον Καβαλιεράτο του BLUE HORIZON, πριν ακόμη πιάσει. Και δεν με διόψευσε. Έγινε πολύ καλός, κορυφαίος και πάντα θα γίνεται καλύτερος. Όπως πολύ καλός είναι και ο τωρινός μου ύπαρχος, ο Μιχάλης ο Παρίσης, πολύ καλός στη δουλειά του, έτοιμος πια και αυτός. Επίσης, πολύ καλές εντυπώσεις έχω από τον Βίττωρα τον Καραβία που πέρασε από κοντά μου και τώρα είναι ύπαρχος σε κάποιο από τα BLUE STAR. Χρυσό παιδί ήταν ο Σταμάτης ο Ηλιάπουλος. Για μία μέρα πήγα στο SUPERFERRY II και θυμάμαι τον καπτά Γιώργη τον Γκριτζάλα, μου έκανε εντύπωση. Έμαθα ότι πήρε σύνταξη. Εξαιρετικός άνθρωπος και αξιωματικός ήταν και ο Μπάμπης ο Παλουμπής και δικαίως είναι εκεί όπου είναι».

Τι καλό σας μένει από την ακτοπλοία φεγγόντας;
 «Έμπλεξα με καλούς ανθρώπους και καλές εταιρείες».

Τι κακό;
 «Η απομόνωση που έχεις λόγω της φύσης της δουλειάς».

Στην ακτοπλοία απομόνωση;
 «Εάν δουλεύεις από τις έξι το πρωί μέχρι τις δύο τη νύχτα, δεν είναι απομόνωση; Εντάξει, περνάει κόσμος, αλλά αυτός πέρασε και έφυγε. Οι δικοί σου όμως; Η γυναίκα σου και τα παιδιά σου; Δεν πήγα ποτέ να τα δω σε μια παρέλαση, σε μια γιορτή, δεν πήγα ποτέ να ρωτήσω για την πρόδο τους στο σχολείο. Τελειώσανε, πήγανε για σπουδές στην Αθήνα και εγώ δεν τα έζησα».

Μόνο αυτό;
 «Τον πλοίαρχο με τις χειροπέδες, ακόμη και στην τουαλέτα. Δύο μέρες αργότερα δικάστηκε κάποιος απατεώνας, χωρίς χειροπέδες και να τον προφυλάσσουν και από τις κάμερες».

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ

«Έκανε μόνο φίλους»

«Είναι ένας καταξιωμένος πλοίαρχος της ακτοπλοίας, ο οποίος υπηρέτησε την ελληνική ναυτιλία για 37 συνεχή έτη. Χρόνος ρεκόρ που δεν ξέρω εάν μπορεί να γίνει στις ημέρες μας. Δεν είναι όμως μόνο αυτό, αλλά και η υψηλού επιπέδου επιτυχημένη καριέρα. Συνεργάσιμος όχι μόνο με την εταιρεία αλλά και με το πλήρωμά του, αγαπητός στους μόνιμους επιβάτες της γραμμής αλλά και στους επισκέπτες της Κεφαλονιάς και της Ιθάκης, έκανε μόνο φίλους. Η εταιρεία και εγώ προσωπικά τον θεωρούμε πάντα φίλο και ελπίζουμε η σχέση μας και στο μέλλον να έχει επαγγελματική χροιά, αφού δεν θα πάψουμε να τον συμβουλευόμαστε για διάφορα θέματα που αφορούν τη γραμμή εκεί. Κλείνουμε δηλαδή ένα κεφάλαιο, ελπίζοντας ότι ανοίγουμε ένα νέο».

Σήμερα αισθάνεστε λιγότερο καλός πλοίαρχος απ' ό,τι πριν από δέκα χρόνια;

«Σίγουρα τα αντανakλαστικά μειώνονται. Όμως αυτό που είδα στον εαυτό μου είναι ότι έγινα πιο συντηρητικός λόγω ηλικίας. Πράγματα που τότε έκανα εύκολα σήμερα δεν θα τα κάνω. Από συντηρητισμό. Λόγου χάριν, σήμερα δεν θα πήγαινα μέσα στους Παξούς με το ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ. Και αυτός ο συντηρητισμός κάπου σε ενοχλεί».

Από τα λιμάνια του Ιονίου ποια θεωρείτε τα δυσκολότερα;

«Του Πόρου βέβαια. Δύσκολο να μπεις και πιο δύσκολο να βγεις. Για το ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ειδικά αποκλείεται, αφού για να "πάρει" να στρίψει πρέπει να πάει μισό μίλι. Δηλαδή ή θα μπεις ή τέλος... Όχι όπως η Σάμη όπου έχεις χώρο να ελιχθείς, να μπεις, αλλά και χώρο για να φύγεις. Κατά περιεργό τρόπο και το Βαθύ στην Ιθάκη είναι προβληματικό».

Θεωρείται καλό φυσικό λιμάνι...

«Ναι, το ομορφότερο φυσικό λιμάνι... με μία προβλήτα τόσο δα να πέσουν τα βαπόρια. Οι ξένοι βάζουν τα γέλια μόλις τη βλέπουν. Άσε δε που δεν μπορείς να πέσεις σωστά και για τον καιρό. Μία έτσι μία αλλιώς, το μισό βαπόρι έξω και με φυλοκάρδι μήπως συμβεί κάτι τη νύχτα και πάθεις καμιά ζημιά. Μου φαίνεται ότι όσο πιο ναυτικό νησί τόσο πιο δύσκολο το λιμάνι!...».

Για εξάσκηση;

«Μα δεν βλέπεις τι γίνεται στην Άνδρο; Μπαίνεις μια χαρά, ορτσάρεις στον μάιστρο, και αντί να υπάρχει κάποιο "μπαστούνι", να κάνεις μία πίσω και να πέσεις, για κάποιον λόγο, ανεξήγητο για μένα, δυσκολεύεις τη δική σου ζωή και του βαποριού και προσπαθείς να γυρίσεις και να κρατηθείς με το πλάι στον μάιστρο.

Απίστευτο!...

Τι θα συμβουλευάτε έναν δόκιμο που θέλει να γίνει καλός καπετάνιος;

«Να έχει τον εγωισμό να γίνει καλός. Και να ρωτάει. Όλο να ρωτάει για να μαθαίνει, ακόμη και αν νομίζει ότι κάτι το γνωρίζει. Πάντα είναι καλύτερο να ξέρεις για κάτι περισσότερες από μία απόψεις».

... Συγχωρήστε τον καπτά Μάκη Παξινό για τη χρήση ενεστώτα στις αναφορές του για το ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ, αφού δεν ξέρουμε σε πόσο καιρό θα συνειδητοποιήσει ότι δεν είναι πια στο βαπόρι. Στις αρχές Δεκεμβρίου έφερε το πλοίο του στον Πειραιά για την ετήσια επιθεώρηση, μάζεψε τα πράγματά του και έφυγε για την Ιθάκη...

«Δεν θα μπορούσα να το αφήσω στη μέση της σεζόν. Ένα βράδυ δηλαδή να κατέβω στην Ιθάκη και το πρωί να φύγει χωρίς εμένα. Τώρα, μέχρι να ξεκινήσει θα είναι καλύτερα... Από το βαπόρι έφυγα χωρίς να χαιρετήσω κανέναν, δεν τα αντέχω εγώ αυτά».

Εκεί θα χαρεί την οικογένειά του. Τα παιδιά του, την 27χρονη Ελένη που σπούδασε σκηνογραφία και τον 23χρονο Λαέρτη που σπούδασε σκηνοθεσία, και θα ασχοληθεί με τον μοντελισμό πλοίων, τη ζωγραφική σε πίνακες, μπουκάλια και βότσαλα, τις γελοισογραφίες του. Ήδη το καλοκαίρι έκανε και έκθεση ζωγραφικής με έργα του, ενώ δεν αποκλείει να ασχοληθεί και με την τοπική αυτοδιοίκηση.

Καλή ξεκούραση, καπτα-Μάκη. ■