

Σε μια εφ' όλης της ύλης συνέντευξη ο διευθύνων σύμβουλος της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου κ. Απόστολος Αθηναίος, κεφαλή αλλή και ζωντανή ιστορία της Ν.Ε.Λ., δεν αφήνει κανέναν σε κλωρό κλαρί. Άσχετα αν κάποιος συμφωνεί ή διαφωνεί μαζί του, εκείνο που δεν μπορεί να του αμφισβητήσει είναι ένα: Πως δεν μασάει τα λόγια του! Πράγμα σπάνιο στην εποχή μας. Λέει ξεκάθαρα την γνώμη του για όσα έχουν συμβεί τα τελευταία –και όχι μόνο– χρόνια στην ΝΕΛ και την ακτοπλοΐα χωρίς να προστατεύει κανέναν. Πολλές φορές ούτε καν τον εαυτό του... Κι αυτό, εκτιμάται ιδιαίτερα

# ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΘΗΝΑΙΟΣ

## Η εξομολόγηση

**Κ**ύριε Αθηναίε πώς ιδρύθηκε η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου; «Μερικά πράγματα είναι δανεικά. Κοιτάς τι κάνει ο άλλος. Τότε, το 1970, υπηρετούσα στο Π.Ν. και έβλεπα στο Πέραμα να μετασκευάζεται ένα τεράστιο πλοίο, μονοπρόπελο, που θα γινόταν το πρώτο κρητικό καράβι. Το ΚΥΔΩΝ. Παράλληλα υπήρχαν τότε στην Ελλάδα τεράστιες συνεταιριστικές επιχειρήσεις. Η ΣΕΚΑΠ, η Ένωση Γεωργικών Συνεταιρισμών Λαγκαδά, η ΣΕΚΟΒΕ. Δεν υπήρχε το κατεψυγμένο. Ο πελτές έβγαινε από τον τενεκέ, στο χαρτί κι από πάνω η εφημερίδα, ε; Εκεί είμαστε. Κι αρχίζει το τοματάκι να μπαίνει στο τενεκεδένιο κουτί, το φασολάκι, η μπιάμια, ο αρακάς, ακόμη και το τουρλού. Από τη μία λοιπόν ήταν η δανεισμένη ιδέα από την Κρήτη κι από την άλλη η εξαπλώση του συνεταιρίζεσθαι».

**Οι Κρητικοί όμως είχαν ως αιτία το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ. Είχατε κι εσείς παράπονα;**

«Όχι καθόλου. Στη Μυτιλήνη ερχόταν τότε το Α-ΔΩΝΙΣ του Καβουνίδη, και το ΑΙΟΛΙΣ του Ευθυμιάδη. Παλαιότερα ήταν το ΑΙΓΑΙΟΝ του Τυπάλδου, πριν την πτώση, το ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ, του Νομικού το ΜΙΑΟΥΛΗΣ και ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ, παλαιότερα του Τόγια, το ΚΑΔΙΩ, το ΕΛΛΗ το ΕΛΣΗ. Υπήρχε λοιπόν μια αναβάθμιση ιδίως με το ΑΙΟΛΙΣ, που ήταν το πρώτο ΕΓ/ΟΓ, έπαιρνε και φορτηγά. Το Α-ΔΩΝΙΣ έπαιρνε μόνο Ι.Χ., αλλά τα ανεβάζανε με σαμπάνι στο κατάστρωμα, δεν θυμάμαι αν έπαιρνε και από το μπαρκαρίζο».

**Συνοψώς;**

«Στη Λέσβο τότε επικεφαλής των φορέων ήταν άνθρωποι, διορισμένοι βέβαια, αλλά αξιόλογοι. Η Λέσβος είχε ελαιουργεία, πυρηνοποιεία, σαπυνοποιεία, raffineries. Είχε κτηνοτροφία, είχε το ούζο.

Είχε ακόμη και βιομηχανία. Υπήρχε το μεγαλύτερο εργοστάσιο βυρσοδεψίας στη νότια Ευρώπη, στον κόλπο της Γέρας. Τα Ηνωμένα Εργοστάσια Καλαμάρης –μακαρονοποιία, αλευρόμυλος, βαμβακοουργείο. Υπήρχε μεταφορικό έργο κι αυτό θελήσαμε να εκμεταλλευτούμε».

**ΕΠΑΡΧΙΩΤΙΚΕΣ ΚΟΥΤΟΠΟΝΗΡΙΕΣ**

**Αγοράστηκε το 1973 το ΣΑΠΦΩ. Σας συμβούλευσε κάποιος;**

«Είναι γνωστό πως μας βοήθησε ο Κώστας ο Αρχοντάκης, καλή του ώρα. Ήταν διευθυντής της ΑΝΕΚ και μέλος της Ένωσης Οικονομολόγων Χανίων».

**Σας είπε «πάρτε το ΣΑΠΦΩ»;**

«Όχι, όχι. Ήταν συζήτηση οικονομικοτεχνική. Οι Μυτιληνιοί όμως έχουν μια παράδοση σε μηχανικούς, επιστήμονες και πρακτικούς. Αυτοί συμβούλευαν. Και μάλιστα ο συγκεκριμένος άνθρωπος δεν ζει πια».

**Πού δούλευε τότε το ΣΑΠΦΩ;**

«Το πλοίο είχε ναυπηγηθεί το 1966 στην Camell Laird και έκανε το δρομολόγιο Hull-Zeebrügge, Αγγλία-Ολλανδία. Το ενετόπισαν αξιόλογοι Μυτιληνιοί κατοικούντες εν Λονδίνο. Οι εδώ κακεντρεχείς Μυτιληνιοί είπαν ότι το πλοίο ήταν ελαττωματικό ως προς τας μηχανάς».

**Γιατί το κατηγόρησαν;**

«Δεν ξέρω! Επειδή πουλήθηκε επτά χρονών. Επαρχιώτικες κουτοπονηρίες. Και η ΑΝΕΚ όταν πήρε το ΚΑΝΤΙΑ και το ΡΕΘΥΜΝΟΝ ήσαν πέντε ετών και κράτησαν τριάντα χρόνια. Και με το ΑΡΙΑΔΝΗ των Μινωικών είχε γίνει φασαρία. Υπάρχει επαρχιώτικη καχυποψία και απαξία των πράξεων ορισμένων ανθρώπων. Το ΣΑΠΦΩ ήταν καλό βαπόρι. Δρόμο δεν είχε».

**Εσείς πώς μπήκατε στη ΝΕΛ;**

«Ήμουν τότε μέλος του Συνδέσμου Εμπορικών Α-

ντιπροσώπων, μέλος του Εμπορικού Επιμελητηρίου, έγγαμος, επιστήμων, από τους όχι πολλούς που υπήρχαν τότε στον ιδιωτικό τομέα. Προσελήφθη ως προϊστάμενος Λογιστηρίου με ημιαπασχόληση. Το είδα και σαν προσφορά και σαν ένα σημαντικότερο πρόσθετο εισόδημα. Μπορώ να σας πω ότι τόσο καλά δεν έχω ξαναπληρωθεί. Έπαιρνα 6.000 δραχμές την εβδομάδα! Τέσσερις φορές πάνω από τον καλύτερο υπάλληλο. Ηγεμονικά λεφτά! Ονομάστηκα προϊστάμενος Λογιστηρίου, αλλά τι ήμασταν; Μια μονοβάπορη εταιρεία. Με το ξύλινο μολυβάκι δουλεύαμε τότε, στις λογιστικές κόλλες, οι αθροίσεις με το νου. Να η διαφορά! Δεν είχαμε μηχανάκια».

**Είχατε κάποια πείρα από ναυτιλία.**

«Όχι, απλώς μου άρεσε. Είχα υπηρετήσει τριάντα μήνες στο Π.Ν., σχεδόν όλους σε βαπόρι».

**Ποιο;**

«Το Α/Τ ΘΥΕΛΜΑ, Νο. 28. Εκεί αγάπησα τη θάλασσα και γνώρισα δεκάδες σημαντικούς ανθρώπους».

**Ποια ήταν τα πρώτα αποτελέσματα;**

«Δεν ήσαν καλά. Ίσα βάρκα, ίσα νερά. Αλλά εγώ ήμουν πάντα οπαδός της δημιουργικής λογιστικής κι έτσι δώσαμε και μέρισμα. Κάναμε και μια αυξήσούλα μετοχικού κεφαλαίου με τιμή διάθεσης 1.300 δρχ η μετοχή. Τριακόσιες πάνω από την ονομαστική τιμή. Πολλά λεφτά».

**ΟΙ ΧΙΩΤΕΣ ΑΦΗΝΑΝ ΛΕΦΤΑ ΣΤΟ ΒΑΠΟΡΙ**

**Πώς δέχτηκαν την εταιρεία οι Χιώτες; Η σχέση σας λέγεται πως δεν είναι καλή.**

«Είναι ένας μύθος. Εκείνοι είναι άνθρωποι της θάλασσας, οι Μυτιληνιοί της στεριάς και της μετανάστευσης. Εμείς έχουμε βουλευτές σε ξένα κράτη, γεροϋσιαστάς. Ο Μάικ Δουκάκης κόντεψε να γίνει πρόεδρος των ΗΠΑ καταγόμενος από ένα χω- ▶

