

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Δημήτρης Λαδάς

# Στα Αντικύθηρα με μια εφημερίδα

Πλοιαρχεί το ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ εδώ και εννιά χρόνια σχεδόν. Έχει μια «παράδοση» αδυναμία στα νησιά της άγονης και αγοράζει εφημερίδες κάθε Τετάρτη και Παρασκευή για να τις πάει στα Αντικύθηρα –άρα είναι καλός άνθρωπος. Τα πληρώματα στα βαπόρια του δεν αηδάζουν σχεδόν ποτέ, αφού κανένας δεν θέλει να φύγει –άρα είναι καλός πλοίαρχος. Είναι ο μοναδικός που έχει «οργώσει» τόσο το Ιόνιο και την Αδριατική όσο και ολόκληρο το Αιγαίο, γι' αυτό κοιτάζει το φυλλάδιο για να θυμηθεί όλα τα βαπόρια και τις εταιρείες απ' όπου έχει περάσει. Λέγεται Δημήτρης Λαδάς και είναι από το Ληξούρι της Κεφαλονιάς. Η ιστορία του θα μπορούσε να είναι και η ιστορία της ελληνικής ακτοπλοΐας τα τελευταία είκοσι πέντε χρόνια

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ: ΦΩΤΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ

«**Μ**πήγα στα βαπόρια το 1979. Τζόβενο στους Αγγελόπουλους. Δεν είχαν χωρίσει τότε. Είχαν πέντε bulk carrier: ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ, ΝΕΡΤΥΝΙΑ, LUCIUS, UNIMAR, ΩΡΙΩΝ. Εγώ πήγα στο UNIMAR, 18.000 τόνων, κι έκατσα ένα χρόνο. Κουβαλούσαμε σάρια από τον Παναμά στην Κούβα. Μετά πήγα για 10 μήνες στο ΝΕΡΤΥΝΙΑ, 60.000 τόνων ranamax, αδίπλωτος ανθυποπλοίαρχος. Το 1982 ξέσπασε η κρίση, τα βαπόρια μείνανε 2.500 από 5.000 και δεν παίρνανε αδίπλωτους. Εγώ έβρισκα δηλαδή να πάω, αλλά σε κάποιες εταιρείες αγνώστου ταυτότητας. Οπότε πήγα στην ΕΛΜΕΣ του Γιαννουλάτου, ναύτης Ξανά, για να συ-

μπληρώσω και να πάρω το δίπλωμα. Μόλις το πήρα, πήγα στη Libra, θυγατρική της ΕΛΜΕΣ, που την είχε ο Θανάσης Γιαννουλάτος, γιος του κυρίου Τόνι. Ξεκίνησα στη γραμμή Γαλλίας-Αλγερίας με το παλιό ΝΕΡΤΥΝΙΑ, μετέπειτα ΚΟΡΙΝΘΙΑ, και ύστερα πήγα στα ΑΤΛΑΣ I και II. Εγγλέζικα Ro/Ro, βαριά βαπόρια, καρφωτά, αλλά δεν είχαν δρόμο. 12 μίλια στην μπουνάτσα. Ύστερα μετασκευάστηκαν σαν ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ και ΣΙΦΝΟΣ ΕΞΠΡΕΣ. Έπαιρναν 50 ΙΧ. στο επάνω γκαράζ και 23 νταλίκες στο κάτω. Κάναμε Πάτρα-Μπρίντιζ».

**Θυμάστε τους καπετάνιους;**  
«Ήταν ο καπτά Παναγής ο Κοκόλης –αν θυμάμαι καλά το όνομα– από την Κεφαλονιά και ο καπτά Νίκος

Μολφέτας από την Κέρκυρα. Το 1985 κατασχέθηκαν τα ΑΤΛΑΣ και ο Θανάσης πήρε τα δύο που κάνανε Βόλο-Συρία, το RAED B και το TAREK B. Τα μετασκεύασε, τα μετονόμασε σε ΑΤΛΑΣ III και ΑΤΛΑΣ IV και κάναμε την ίδια γραμμή. Μετά έγινα το SATURNUS και το VEGA».

## ΙΣΤΟΡΙΑ ΓΕΜΑΤΗ ΒΑΠΟΡΙΑ

**Ποια άλλα βαπόρια ήταν τότε στη γραμμή;**

«Ήταν το EL GRECO των Μινωικών και ο Καραγιώργης με τα ΜΕΔΙΤΕΡΡΑΝΕΑΝ: το SEA, το SKY, το SUN (μετέπειτα ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΕΛΥΤΗΣ) και το STAR (πρώην ΠΑΤΡΙΣ). Είχε και τα δύο Ro/Ro, το ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ και το ΑΡΙΣΤΕΥΣ. Μετά άρχισε η διένεξη με τις Μινωικές, που είχαν πάρει

τη γραμμή Ηράκλειο-Πάτρα-Ανκόνα, και τα πούλησε. Τα καλοκαίρια έβγαине και ο Στρίντζης με το ΙΟΝΙΑΝ GLORY, που ήταν το μόνο που πήγαινε Ανκόνα, και με το STAR και το SUN. Και ήταν και η Φραγκουδάκαινα με το ΟΥΡΑΝΟΣ και το ΑΙΟΛΟΣ, πάλι μόνο καλοκαίρι, από Μάρτη και μετά. Τα ΑΤΛΑΣ ήταν τα μεγαλύτερα τότε, παίρναμε 60 νταλίκες. Τελικά τα κατάσχεσε κι αυτά μια γαλλική τράπεζα και τα σταμάτησε. Εμάς με το IV στο Μπρίντιζ και το III στην Ηγουμενίτσα. Τότε είχε πάρει ο Τρανός το FLAVIA. Αυτό είχε ναυαγήσει κάπου και το έφερε στο Πέραμα, το έφτιαξε και το ονόμασε FLAVIA. Ήταν να το πάρει η Φραγκουδάκαινα, τελικά δεν το ήθελε, ο Γιαννουλάτος είχε τα ➤

