



# Η ΘΑΛΑΣΣΑ

ΠΑΡΗΓΩΜΕΝΟ  
ΤΕΛΟΣ  
Ταχ. Γραφείο  
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ  
Αριθμός Άδειας  
2



ΚΩΔΙΚΟΣ 5525

«ΕΧΟΥΜΕ ΠΗ  
ΚΑΙ ΠΑΤΡΙΔΑ  
ΟΤΑΝ ΕΧΟΥΜΕ  
ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑ»

ΗΡΟΔΟΤΟΣ

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΟ ΕΝΤΥΠΟ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ «ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ»

www.alidromos.gr

e-mail: somkenaf@yahoo.gr

ΑΠΡΙΛΙΟΣ - ΙΟΥΝΙΟΣ 2017

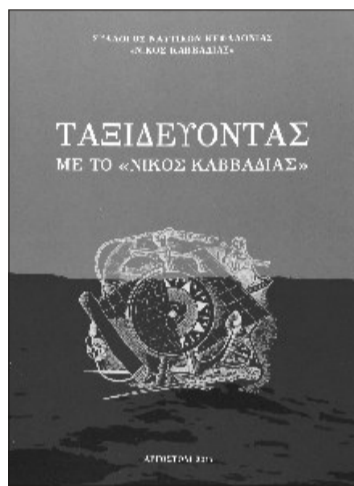
ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 101

ΧΡΟΝΟΣ 18ος

**Η ΚΑΛΥΨΗ ΤΟΥ ΕΛΛΕΙΜΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΝΑΤ ΔΕΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΕΙ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΑΛΛΑ ΕΤΕΡΟΧΡΟΝΙΣΜΕΝΗ ΚΑΛΥΨΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΠΟ ΑΣΚΗΣΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ» ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ 1/6/2002**

## Η εκδήλωσή μας...

...της παρουσίασης του βιβλίου μας «Ταξιδεύοντας με το ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ» και «Τιμητικής βραδιάς για τους ναυτικούς», η οποία έγινε το βράδυ του Σαββάτου 29 Απρίλη, στην αίθουσα εκδηλώσεων της Ναυτικής Ακαδημίας, πιστεύουμε πως ήταν μια εκδήλωση αξιολογημένη από κάθε άποψη, τόσο στην προετοιμασία όσο και στην υλοποίηση. Το μεγαλύτερο μέρος του παρόντος φύλλου είναι αφιερωμένο σ' αυτήν, οπότε ο αναγνώστης της μπορεί να σχηματίσει την δική του άποψη. Εμείς σημειώνουμε την ικανοποιητική παρουσία φίλων-συναδέλφων, κάπου 170-180 άτομα, τον αρκετά συναισθηματικό χαιρετισμό του Προέδρου του Ιδρύματος «Γεωργίου & Μάρης Βεργωτή» κ. Γερ. Ν. Βεργωτή, την άφογη φιλοξενία του οικοδεσπότη, διοικητή της Ναυτικής Ακαδημίας Ε.Ν., πλοιάρχου Λ.Σ. Ιωάν. Βασιλόπουλου, την καταπληκτική απαγγελία των ποιημάτων από την κ. Ελένη Κουνάδη και την ιδιαίτερη ένταση των χειροκροτημάτων που απέσπασαν ο πρόεδρος του Συλλόγου καπετάν Τάσος Παγουλάτος καθώς και ο τιμηθείς από το Ίδρυμα με ειδική πλακέτα, γηραιότερος (90χρονος) ναυτικός, Γερ. Σταματελάτος. Σημειώνουμε τέλος την απορία μας



(και φυσικά όχι την απογοήτευσή μας) για την μικρή ανταπόκριση στις ευάριθμες προσκλήσεις που από κοινού με το Ίδρυμα είχαμε στείλει στις διάφορες αρχές, φορείς και επώνυμους. Σίγουρα έπαιξαν ρόλο και αντικειμενικοί λόγοι. Το ίδιο σίγουρα όμως και υποκειμενικοί, που πάντως εμείς είμαστε υποχρεωμένοι να τους αντιμετωπίσουμε μ' ένα κάποιο «υπομείδιμα».

Στην συνέχεια παραθέτουμε και τις απόψεις του προέδρου του Συλλόγου μας καπετάν Τάσου Παγουλάτου, καθώς και τις ομιλίες τριών διακεκριμένων συνδημοτών

Του καπετάν

**Τάσου Παγουλάτου**

Στις 29/4/2017 στην Σχολή Πλοιάρχων στο Αργοστόλι, έγινε η παρουσίαση του βιβλίου του Συλλόγου «Ταξιδεύοντας με το ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ», καθώς και βράβευση του Γεράσιμου Σταματελάτου, υπέργηρου συναδέλφου ναυτικού που στο πρόσωπό του βραβεύτηκε η προσφορά των Κεφαλονητών και όλων των Ελλήνων ναυτικών, στην ανάπτυξη της Ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας. Η τελετή συνδιοργανώθηκε με το Ίδρυμα «Γεωργίου & Μάρης Βεργωτή» και η βράβευση έγινε εκ μέρους του.

Οι προσκλήσεις που απεστάλησαν προς μέλη, φίλους και τοπικές αρχές ήταν πάρα πολλές, περίπου 450, η προσέλευση ήταν ικανοποιητική, περίπου 180 άτομα, οι απουσίες όμως ήταν ηχηρές και προκάλεσαν εντύπωση.

Θα σταθώ λοιπόν σε κάθε κατηγορία ξεχωριστά. Αν οι τοπικές αρχές δεν προσήλθαν, δικό τους πρόβλημα, ούτως ή άλλως κι αν ερχόντουσαν φύρα θα ήταν. Θα εκφωνούσαν δεκάριους χαιρετισμούς, θα εξέφραζαν για άλλη μια φορά το θαυμασμό τους ή την συμπάθειά τους και μέχρι εκεί, ποτέ δεν προσέφεραν τίποτε, μόνο κροκοδείλια δάκρυα, που σε τίποτε δεν χρησιμεύουν.

Αν οι φίλοι δεν προσήλθαν σε ικανοποιητικό βαθμό, δεν θα τους κα-

τηγορήσω, ίσως είχαν άλλες προτεραιότητες την συγκεκριμένη ημερομηνία. Όταν όμως δεν προσέρχονται τα μέλη του Συλλόγου, δημιουργείται αλγεινή εντύπωση και τα συμπεράσματα είναι πολλά και μαύρα. Όταν δεν έρχονται άνθρωποι με τους οποίους έχουμε ζυμωθεί με την ίδια αλμύρα, όταν δεν έρχονται συνάδελφοι που έχουμε μαζί καρδιοχτυπήσει στις ίδιες φουρτούνες, όταν δεν έρχονται συνάδελφοι που έχουμε αναστενάζει στους ίδιους καημούς, τότε τι να υποθέσω, τι να πω; Φανερή η αδια-

φορία που νοιώθουν για τον Σύλλογο, τον οποίο όμως μαζί κτίσαμε, πέρα από τον ωκαδελφισμό ή πέρα απ' το συμπέρασμα ότι και να πάω έχω να κερδίσω τίποτα;

Συνάδελφοι, ό,τι από τα παραπάνω και να ισχύει, λυπάμαι, έχετε λάθος και αυτό το λάθος είναι διαχρονικό, ξεκινάει από πολύ παλιά και συνεχίζεται, δεν είναι λάθος δικό σας μόνο ή δικό μου, είναι λάθος όλων μας και θα το τεκμηριώσω.

Χρόνια τώρα βλέπουμε τα πάντα να καταρρέουν, συντάξεις, θεσμοί, αξίες. Η ζωή η ίδια δεν είναι όπως



Ο οικοδεσπότης Διοικητής της Ναυτικής Ακαδημίας πλοίαρχος Λ.Σ. Ι. Βασιλόπουλος, οι εκπροσωπούντες το Ίδρυμα «Γ. & Μ. Βεργωτή» Γερ. Βεργωτής και Αγγ. Μπενετάτος, με τον βραβευθέντα Γερ. Σταματελάτο ανάμεσά τους και τέλος οι εκπροσωπούντες τον Σύλλογο Διονύσης Μαρκέτος, Τάσος Παγουλάτος, Βαγγέλης Μαρκέτος



Γενική άποψη



Το πάνελ: Πέτρος Πετράτος, Αγγ. Μπενετάτος, Ευρυδίκη Λιβαδά



Ο βραβευσας κ. Γερ. Βεργωτής και ο βραβευθείς συνάδελφος Γερ. Σταματελάτος



Γενική άποψη

πρώτα, το άγχος, η αβεβαιότητα και ο φόβος ταλανίζουν τον κόσμο και πιο πολύ εμάς οι οποίοι ποτέ δεν παρακαθήσαμε στα τραπέζια του Πάγκαλου.

Συνάδελφοι, αν θέλουμε να θεωρούμε τους εαυτούς μας νοήμονες, θα πρέπει να παραδεχτούμε ότι όλα αυτά που γίνονταν τα βλέπαμε, ήμασταν γνώστες. Όλοι γνωρίζαμε τι γίνονταν με τα χρήματα του ΝΑΤ (θαλασσοδάνεια, προικοδοτήσεις, αγορές ακινήτων τα οποία αργότερα ευτελίστηκαν, χαρισμένα ναυτολόγια ή απλήρωτα κ.ά.). Όλοι βιώσαμε την μετατροπή των μισθών μας από λίρες σε δραχμές το 1977

**ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ «ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ»**

Αργοστόλι 30/4/2017

**ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ**

Ο πρόεδρος και το Δ.Σ. του Συλλόγου των ναυτικών της Κεφαλονιάς «ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ» δημόσια ευχαριστεί όλους όσους συνετέλεσαν με οποιονδήποτε τρόπο, άμεσα ή έμμεσα, στην συν-εκδήλωση (με το Ίδρυμα «Γ & Μ Βεργωτή» παρουσίασης του βιβλίου - ταυτότητας των ναυτικών «Ταξιδεύοντας με το Νίκος Καββαδίας», το βράδυ του Σαββάτου 29 Απρίλη, στην αίθουσα τελετών της Ναυτικής Ακαδημίας στο Αργοστόλι, καθώς και τους φίλους και όσους εκ των συναδέλφων την παρακολούθησαν.

Εκδήλωση που είναι το πρώτο στάδιο, σ' αυτά τα χρόνια της αποναυτοποίησης της χώρας, να δείξουμε πως όπως στην θάλασσα έτσι και στην στεριά, οι ναυτικοί επιμένουμε και μπορούμε, κάποιοι από εμάς, έστω και «πλην Λακεδαιμονίων».

Άμεσα αρχίζει το δεύτερο στάδιο, που απευθύνεται στην λοιπή Ελλάδα και αργότερα θα προσπαθήσουμε και για τρίτο εκτός Ελλάδας, όπου θεωρηθεί εφικτό.

Επισκεφθείτε το site μας  
**www.alidromos.gr**

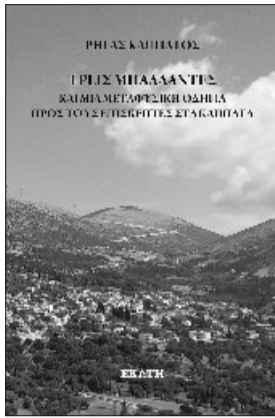
Συνέχεια στη σελίδα 16

**Μια εκδήλωση διαφορετική**

Το Χαροκόπειο Ίδρυμα, την Τετάρτη 19 Ιουλίου, θα παρουσιάσει μέρος των δραστηριοτήτων του στην Κοργιαλένιο βιβλιοθήκη. Με μια εισαγωγή σχετικά με την στροφή σε παραδοσιακά υλικά και τεχνικές παγκοσμίως (sustainable fashion) θα δοθεί έμφραση στην προσφορά της Χαροκοπείου στην διαφύλαξη της παράδοσης μας και ιδιαίτερα στη μοναδική χρήση των ινών του αθανάτου για την κατασκευή χειροτεχνημάτων.

Ο αθάνατος, η αγαυή, agave Americana, όπως είναι το επιστημονικό όνομά του για να βρεθεί στα μέρη μας έχει ταξιδέψει φυσικά με πλοίο, ναυτικοί δηλαδή την έφεραν, εξ ου και η δική μας, έστω και μικρή συμμετοχή, σ' αυτήν την εκδήλωση. Αξίζει ίσως να υπενθυμίσουμε πως δεν είναι η πρώτη φορά που συμπράττουμε σε εκδήλωση με το Χαροκόπειο Ίδρυμα, με δική μας ναυτική γωνιά στο τουριστικό περίπτερο της τότε Νομαρχίας Κεφαλονιάς, στο πεδίο του Άρεως κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών αγώνων του 2004.

Και πιστεύουμε η συνεργασία νάχει και συνέχεια καθώς υποκινούμαστε από την ίδια δύναμη, την αγάπη για την τόπο μας.

**Βιβλιοπαρουσίαση**

Το **Σάββατο 2 Σεπτεμβρίου**, στην αίθουσα της Κοργιαλένιο βιβλιοθήκης, ο φίλος, εκλεκτό μέλος του Συλλόγου μας και πολυγραφότατος συγγραφέας, ποιητής, μεταφραστής-ισπανιστής **Ρήγας Καππάτος** θα παρουσιάσει το καινούργιο του βιβλίο «ΤΡΕΙΣ ΜΠΑΛΑΝΤΕΣ ΚΑΙ ΜΙΑ ΜΕΤΑΦΥΣΙΚΗ ΟΔΗΓΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ ΣΤΑ ΚΑΠΠΑΤΑ», των εκδόσεων «ΕΚΑΤΗ».

Πρόκειται για τρία παλαιά, αδημοσίευτα ποιήματα και ένα πρόσφατο που είχε ως έναυσμα την επεξεργασία των άλλων τριών. Κύριο θέμα και των τεσσάρων είναι η θύμηση, η έννοια χρόνος και η επίδρασή του στο παρόν, που μέσα από αυτόν και στη διάρκειά του αλλάζουν μέρη, έθιμα και άνθρωποι.

Προσκαλούμε όλους τους συναδέλφους, τους φίλους, τους συνδημότες, να τιμήσουν με την παρουσία τους τον **Ρήγα Καππάτο**, αυτόν τον άτυπο πρεσβευτή της χώρας μας στον Ισπανόφωνο, κυρίως, κόσμο, τον ακούραστο πνευματικό εργάτη, που τιμά την ομογένεια, την Ελλάδα, την Κεφαλονιά και την ναυτική της οικογένεια.

**ΖΗΤΩ ΤΟ ΨΕΜΑ**

*Ζήτη το ψέμα βρε παιδιά δεν θέλουμε*

*αλήθεια*

*το ψέμα μας χρειάζεται μα και τα*

*παραμύθια*

*Μας ξεγελάν οι άνθρωποι μας ξεγελά η*

*φύση*

*βγαίνει ο ήλιος το πρωί και πάει για να*

*χιονίσει*

*Το άσπρο, μαύρο γίνεται, δεν ξέρεις*

*ποια 'ναι η αλήθεια*

*μιλούν με λόγια σοβαρά και κρύβουν*

*παραμύθια*

*Για να βρεις τι είναι το σωστό πρέπει*

*να είσαι μάγος*

*ο ένας λέει είναι χρυσός, και τονέκός ο*

*άλλος*

*Μα ούτε καν δεν λεν ποτέ αλήθεια κι οι*

*θηρησκείες*

*Ειν' ο Θεός Πανάγαθος μα θέλει και*

*θυσίες*

*μας αγαπάει όλους μας, μας λεν' απ' τα*

*επουράνια*

*μα έχει λένε έτοιμες και πίσσες και*

*καζάνια*

*Μας κοροϊδεύουν στην ΤΒ όλοι οι*

*παραθυράδες*

*που με τον λίκνο του Αλαντίν γίναν*

*παραμυθάδες*

*Δικαστικοί Πολιτικοί με σοβαρή την*

*φάτσα*

*την καταξεφτίλισαν του ΠΕΡΙΚΛΗ την*

*Ράτσα*

*Με ψέμα ζούμε βρε παιδιά στο ψέμα*

*κολυμπάμε*

*Με ψέματα μας κυβερνούν ψέματα μας*

*πουλάνε .*

**Νίκος Λαζαράτος**

**Cosmos**  
Nautical Training Centre

Κολοκοτρώνη 126 – Πλατεία Τερψιθέας,  
Πειραιάς  
Τηλ: 210 45.11.114 Φαξ: 210 45.11.131  
email: cosmos@cosmostraining.gr  
website: www.cosmostraining.gr

**Advanced Nautical Education & Maritime Operation Solutions**

**FULL STCW CLASS APPROVED SIMULATION CENTRE**

**Προαγωγικά διπλώματα για πλοιάρχους, υποπλοιάρχους, A & B μηχανικούς ισότιμα των Ελληνικών**

**Πτυχία STCW**

**Βασικά & Προχωρημένα Σωστικά / Πυροσβεστικά – GMDSS – ARPA – ECDIS – Medical – Ro-Ro / Passenger – ECDIS Type Specific – STS-LNG-LPG-Cargo Operations**

**Πτυχία ECDL**

**SIMULATORS :: Bridge : Engine : ECDIS : GMDSS : Cargo**

**DNV APPROVED**

**-|- DYNAMIC POSITIONING TRAINING -|-**

**Accredited by:**

Transport Malta

**Αναγνωρισμένο από τη Διεύθυνση Ναυτιλίας της ΜΑΛΤΑΣ & ΚΥΠΡΟΥ**  
**ISO 9001:2008 Lloyds Register**

**Το μοναδικό κέντρο ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα**  
**διαπιστευμένο από το Nautical Institute UK**

**Βιβλιοπαρουσίαση**

Το **Σάββατο 6/5/2017**, στην αίθουσα εκδηλώσεων του νεότευκτου συγκροτήματος κτηρίων των Λυκείων Αργοστολίου, έγινε η παρουσίαση του βιβλίου του φιλόλογου-ιστορικού ερευνητή κ. **Πέτρου Πετράτου** «Ο ριζοσπαστισμός στην Κεφαλονιά της Βρετανικής προστασίας. Οι πολιτικές λέσχες του νησιού». Την παρουσίαση έκαναν η κ. Θεοδώρα Γαρμπή-Ζαφειράτου, φιλόλογος-διευθύντρια των ΓΑΚ στην Κεφαλονιά και η κ. Αγγελική Γιαννάτου, υποψήφια μεταδιδάκτωρ στο τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης στο ΕΚΠΑ.

Το πυκνό ακροατήριο, πάνω από 150 άτομα στην πλειοψηφία τους εκπαιδευτικοί, αλλ' όχι μόνο, απέδειξαν το υψηλό επίπεδο κοινωνικής αποδοχής του συγγραφέα, τόσο για το έργο του, όσο και σαν προσωπικότητα.

**ΚΩΔΙΚΟΣ 5525**

Τριμηναίο έντυπο του ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ “**ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ**”

**Διεύθυνση**

Αντ. Τρίτη 50, Αργοστόλι (Απέναντι από ALHA BANK. Παραπλεύτως Rock Cafe) Τηλ. και fax: 2671 0 25656 e-mail: somkenaf@yahoo.gr Kavadiasunion@hotmail.com

**Αρ. Λογαριασμού του Συλλόγου:**

**ALPHA BANK**  
**683-00-2002-006020**  
IBAN: GR86 0140 6830 6830 0200 2006 020

**Συντακτική Επιτροπή:**

Βαγ. Μαρκέτος (Γραμματέας) τηλ.: 2671028460  
Διον. Κοσμετάτος, (Ταμίας) τηλ.: 2671031103, 6934915168  
Διον. Μαρκέτος (Σύμβουλος) τηλ.: 2671022915

**Εκδότης:**

Υπεύθυνος διά το νόμο Αναστ. Παγουλάτος (Πρόεδρος) τηλ.: 6939376088

Διανέμεται σε συνδρομητές.  
**Ετήσια συνδρομή 12 €**

**Σελιδοποίηση & Εκτύπωση**

Σταύρος Καρούσος  
Πραξιτέλους 131, 185 32 Πειραιάς  
Τηλ. 210 4102714 - 210 4114934

**ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΜΕΝΟΙ ΙΑΤΡΟΙ ΜΕ ΤΟΝ ΕΟΠΥΥ ΣΤΟΝ ΝΟΜΟ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ (ΤΗΛ. 2671029049)**

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΤΗΛΕΦΩΝΟ
ΓΑΣΤΡΕΝΤΕΡΟΛΟΓΟΣ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	ΒΥΡΩΝΟΣ 3, ΑΡΓ /ΛΙ	2671029302
ΓΕΝ.ΙΑΤΡΙΚΗ	ΓΕΡΑΣΙΜΑΤΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Λ.ΒΕΡΓΩΤΗ 94 ΑΡΓ /ΛΙ	2671023496
ΓΕΝ.ΙΑΤΡΙΚΗ	ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	ΒΑΣΙΛΙΚΑΔΕΣ ΕΡΥΣΟΥ	2674041213
ΑΝΕΥ ΕΙΔΙΚΟΤ.	ΝΤΙΟΥΑΝΙ ΓΑΛΕΜΠΙ	ΓΡ.ΛΑΜΠΡΑΚΗ 1 ΛΗΣΟΥΡΙ	2671091933
ΜΑΙΕΥΤΙΚΗ-ΓΥΝΑΙΚΟΛΟΓΙΑ	ΜΠΑΖΙΓΟΣ ΧΑΡΑΛ.	ΔΑΥΗ 2Α, ΑΡΓ /ΛΙ	2671400261
ΜΑΙΕΥΤΙΚΗ-ΓΥΝΑΙΚΟΛΟΓΙΑ	ΠΕΡΡΟΤΑ ΚΛΟΤΙΛΔΗ	ΔΕΒΟΣΕΤΟΥ 14, ΑΡΓ /ΛΙ	26710 22114
ΠΑΘΟΛΟΓΟΣ	ΖΑΦΕΙΡΑΤΟΥ ΣΟΦΙΑ	ΙΑΚ.ΠΥΛΑΡΙΝΟΥ 21, ΑΡΓ /ΛΙ	26710 27744
ΠΑΘΟΛΟΓΟΣ	ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΕΤΡΟΣ	ΛΕΩΦ. ΒΕΡΓΩΤΗ 100, ΑΡΓ /ΛΙ	26710 27600
ΠΑΘΟΛΟΓΟΣ	ΜΑΡΚΟΥΛΑΤΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΧΩΡΑΦΑ 3, ΑΡΓ /ΛΙ	26710 28362
ΠΑΘΟΛΟΓΟΣ	ΜΙΧΑΛΑΤΟΥ ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ	ΠΕΡΑΤΑΤΑ	698 596 6762
ΠΑΘΟΛΟΓΟΣ	ΛΟΥΚΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	ΒΑΘΥ ΙΘΑΚΗΣ	694 447 0735
ΩΤΟΡΙΝΟΛΑΡΥΓΓΟΛΟΓΙΑ	ΚΑΣΙΩΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΛΕΩΦ. ΒΕΡΓΩΤΗ 108Α, ΑΡΓ /ΛΙ	2671023010
ΦΥΣΙΚΟΘΕΡΑΠΕΙΕΣ	ΒΑΡΤΕΛΑΤΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	ΜΑΡ. ΚΟΡΓΙΑΝΕΛΙΟΥ 39, ΑΡΓ /ΛΙ	6974068386
ΦΥΣΙΚΟΘΕΡΑΠΕΙΕΣ	ΒΛΑΧΟΣ ΦΩΤΙΟΣ	Σ.ΠΗΛΙΚΑ 12, ΑΡΓ /ΛΙ	2671028477
ΦΥΣΙΚΟΘΕΡΑΠΕΙΕΣ	ΜΟΥΙΚΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	ΧΩΡΑΦΑ 9, ΑΡΓ /ΛΙ	2671025736
ΦΥΣΙΚΟΘΕΡΑΠΕΙΕΣ	ΠΑΠΑΔΑΤΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΥ 6, ΑΡΓ /ΛΙ	2671026063
ΦΥΣΙΚΟΘΕΡΑΠΕΙΕΣ	ΑΜΝΤΟΥΛ ΓΑΦΑΡ	ΤΡΑΥΛΙΑΤΑ	2671069200
ΦΥΣΙΚΟΘΕΡΑΠΕΙΕΣ	ΔΡΑΚΟΝΤΑΕΙΔΗ ΕΛΕΝΗ	ΠΑΝ. ΒΑΛΛΙΑΝΟΥ 2	2671094306
ΦΥΣΙΚΟΘΕΡΑΠΕΙΕΣ	ΖΑΦΕΙΡΑΤΟΥ ΙΟΥΛΙΑ	ΤΥΠΑΛΔΟΥ ΜΠΑΣΙΑ 29, ΛΗΣ	2671092893
ΦΥΣΙΚΟΘΕΡΑΠΕΙΕΣ	ΜΠΑΛΑΜΠΑΝΙΔΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	ΧΩΡΟΦΥΛΑΚΗΣ 1, ΣΑΜΗ	6972609149
ΦΥΣΙΚΟΘΕΡΑΠΕΙΕΣ	ΜΑΝΙΑΣ ΠΑΝΤΕΛΕΜΩΝ	ΒΑΘΥ ΙΘΑΚΗΣ	6932466766
ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΟΣ (ΝΕΟ)	ΒΙΟΑΝΑΛΥΣΙΣ Ι.Α.Ε. ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΩΝ & ΜΟΜΦΕΡΑΤΟΥ 17	2671020090
ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΟΣ	ΑΛΙΒΙΖΑΤΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Λ.ΒΕΡΓΩΤΗ 86, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	2671028900
ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΟΣ	ΚΑΡΑΦΥΛΙΑ -ΒΟΥΤΣΙΝΑ ΕΛΕΝΗ	ΛΙΘΟΣΤΡΩΤΟΥ 90, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	2671022660
ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΟΣ	ΑΝΔΡΕΑΤΟΥ ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ	Λ.ΒΕΡΓΩΤΗ 40, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	2671028280
ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΟΣ	ΒΙΟΑΝΑΛΥΣΙΣ Ι.Α.Ε.	ΕΥΑΓ.ΜΠΑΣΙΑ 17, ΛΗΣΟΥΡΙ	2671093999
ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΟΣ	ΠΟΛΜΑΤΟΥ ΛΟΥΚΙΑ	Γ.ΒΕΡΓΩΤΗ 62, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	2671020170
ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΟΣ	ΒΙΟΑΝΑΛΥΣΙΣ Ι.Α.Ε.	ΒΑΘΥ, ΙΘΑΚΗΣ	2695022133
ΑΚΤΙΝ/ΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	ΜΠΡΑΙΜΗΣ-ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΣΟΥΗΔΙΑΣ 58, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	2671023418

Μπορούμε, επίσης να εξεταζόμαστε από τους Αγροτικούς Ιατρούς, τους Ιατρούς του ΙΚΑ, καθώς και των Νοσοκομείων, στα Ιατρεία των Φορέων τους.

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ**

ΜΙΧΑΛΑΤΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	8€
ΦΑΜΠΙΑΤΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	50€
ΣΚΛΑΒΟΣ ΕΜΜΑΝ.	8€
ΤΡΑΥΛΟΣ ΓΕΡΑΣ.	38€
ΤΖΑΚΗ ΑΙΚΑΤ.	8€
ΖΑΠΑΝΤΗΣ ΔΙΟΝΑ.	8€
ΛΑΛΛΗΣ ΓΕΡ.	8€
ΣΙΜΩΤΑΣ ΧΑΡ.	8€
ΦΟΚΑΣ ΕΥΘ.	28€
ΜΠΕΡΓΙΟΣ ΓΕΡ.	8€
ΜΩΡΑΙΤΟΥ ΑΙΚΑΤ.	8€
ΓΕΩΡΓΑΤΟΣ ΓΕΡ.	38€
ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ ΔΗΜ.	50€
ΜΑΝΕΤΟΣ ΦΩΤ.	8 €
ΑΛΦΑ ΤΡΑΠΕΖΑ	400 €
ΒΙΒΛΑΚΗΣ ΔΙΟΝ.& ΝΙΚΟΣ	50 €
ΤΖΩΡΤΖΑΤΟΣ ΠΑΝΑΓΗΣ	105 €
ΜΑΝΕΤΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ	38 €
ΠΕΠΕΝ	30 €
ΜΑΚΡΗΣ ΟΡΕΣΤΗΣ	38 €
ΜΑΡΑΤΟΣ ΤΗΛ.	500 €
ΦΙΛΙΠΠΑΤΟΣ ΣΩΚ.	24 €
ΜΑΡΑΤΟΣ ΙΑΣΩΝ	250 €
ΤΟΥΜΑΣΗ ΑΡΤΕΜΙΣ	8 €
ΦΙΛΙΠΠΑΤΟΣ ΓΕΡ.	8 €
ΑΝΕΚ	150 €
Τ.Χ.	50 €
ΘΕΟΠΕΦΤΑΤΟΥ ΑΦΡΟΔ.	50 €
ΣΤΑΜΑΤΕΛΑΤΟΣ ΓΕΡ.	60 €
ΙΟΝΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΧΝΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ	30 €
ΛΑΖΑΡΗΣ Ν.	50 €
ΝΕΟΦΥΤΟΣ ΓΕΡ.	50 €
ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ ΓΕΩ.	100 €
ΜΑΖΑΡΑΚΗΣ ΠΑΝ.	8 €
ΑΘΑΝΑΣΑΤΟΣ ΕΠΑΜ.	20 €
ΜΩΡΑΙΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	18 €
ΜΗΛΑΤΟΣ ΔΙΟΝΥΣΗΣ	8 €
ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	50 €
ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝ.	30 €
ΦΡΑΝΤΖΕΣΣΑΚΗΣ ΣΤΕΛ.	50 €
ΔΟΥΛΓΕΡΙΔΗ ΑΘΗΝΑ	50 €
ΤΡΑΥΛΟΣ ΓΕΡ.ΠΑΝ.	40 €
ΣΥΛ.ΣΥΝΤ.ΣΥΡΟΥ	15 €
ΣΥΛ.ΣΥΝΤ. Ν.ΜΗΧΑΝΙΩΝΑΣ	€15

ΚΑΛΟΥΡΗ ΡΑΝΙΑ ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ & ΚΩΣΤΑ ΚΑΛΟΥΡΗ 30 €

Ευχαριστούμε

**Ο ΑΝΙΧΝΕΥΤΗΣ****ΧΑΛΚΙΝΑ ΕΠΗ**

- Υπάρχει μόνο μια γωνιά του Σύμπαντος που μπορείς σίγουρα να βελτιώσεις. Είναι ο ίδιος ο εαυτός σου.
- Να έχετε πάντοτε κάτι να κάνετε, αν δεν θέλετε ν' αυτοκτονήσετε.
- Δεν υπάρχει πιο μισητή τυραννία από τη χυδαία και ανώνυμη τυραννία.
- Το είδωλο της ομοιομορφίας είναι μια ιδιότυπη τυραννία.
- Όταν θέλεις να πλουτίσεις σ' ένα χρόνο, μπορεί να βρεθείς στη φυλακή σε έξι μήνες.
- Η ταπεινώση πλησιάζει τη μεγαλοσύνη.
- Με τα χρόνια οι πολλοί γερνούν, οι άλλοι μεγαλώνουν, οι σοφοί ωριμάζουν.
- Νιώθει καλύτερα μια ευτυχία όταν πληρώνεις ακριβά για να την χαιρείς.
- Η ευγένεια είναι το λάδι που ανοίγει κάθε σκουριασμένη κλειδαριά.
- Μπορείς να μεταβάλλεις ιδέες, συμπεριφορές, κατευθύνσεις;

**Μη θες να φτάσεις σε κορφές**

**τη μοναξιά αν φοβάσαι.**

**Όσο ανεβαίνεις πιο ψηλά τόσο πιο μόνος θα 'σαι.**

**Ο Ανιχνευτής**

**(Αριστ. Γεωργιάτος,**

**Φιλολόγος, συντ./χος Λυκειάρχης)**

## Παρουσίαση μέρους τού βιβλίου: «Ταξιδεύοντας με το 'Νίκος Καββαδίας'»

Ευρυδίκη Λειβαδά,  
Συγγραφέας

Σε κάθε έναν ναυτικό, «κοιμάται μέσα του ο ποιητής των νεφών και των κυμάτων»<sup>1</sup> και όταν ξυπνήσει, βρίσκει τον χρόνο και τον τρόπο να εκδηλωθεί. Άλλοτε πολύ, άλλοτε λίγο, άλλοτε κρυφά κι ανάκρυφα, άλλοτε φανερά και ξάστερα.

Αρχέγονο στοιχείο και στοιχείο η θάλασσα, εμπνέει διαίωνα δέος και ποίηση. Όσο η ψυχή χαράσσεται από την αφοβία και το παράτολμο των νιάτων, περιπλανάται, ορμητική κι άγρια, στα κύματα κι επιζητεί την περιπέτεια. Τότε είναι τα χρόνια έδρασης της σε σώμα ατσαλωμένο που δεν σταματά ποθενά. Κι όταν χορτάτη γαληνέψει, κατακάθεται σε κορμί που έχει βρει απάγκιο στη στεριά φραγμένο από τις μέρες και την άλμη. Μα και τότε δεν ησυχάζει. Ότι δεν έκανε στη θάλασσα, για ό,τι δεν της άφησαν χρόνο οι προβλήσεις κι οι απρόβλεπτες εργασίες, το κάνει στη στεριά. Συνήθως αυτό το «ό,τι», το «κάτι», έχει τη σφραγίδα του ρομαντικού πετάγματος. Αυτή η αστείρευτη μοναξιά της θάλασσας στοιχειώνει τον ναυτικό. Είτε ταξιδεύει στα κύματα της. Είτε στέκει και τη θωρεί από μακριά. Η μοναξιά ψάχνει να βρει διέξοδο και τη βρίσκει στις νότες, στον καμβά, στο χαρτί. Ο ναυτικός τότε γίνεται τραγουδοποιός, ζωγράφος, λογοτέχνης. Πιάνει το πινέλο και ζωγραφίζει, πιάνει την πένα και γράφει. Αναζητεί βήμα, κι από εκεί αγοράζει. Όχι μόνον απόψεις και προβληματισμούς, παράνονα, αιτήματα και διαπιστώσεις, αλλά και καταθέσεις ψυχής. Αποκαλύπτει μαρτυριών. Ξετύλιγμα αναμνήσεων. Ό,τι οι πέντε αισθήσεις άρπαξαν -κάποιες φορές κι η έκπη-, το ξεπλένει ο νούς και το οδηγεί στα δάκτυλα. Κάπως έτσι βρήκε αιτία ύπαρξης της «Η Θάλασσα» η εφημερίδα του συλλόγου των ναυτικών μας.

Ξεκινώ λοιπόν αποτιμώντας εύσημα τους διαχρονικούς συγγραφείς του πονήματος. Τους επώνυμους, αλλά και τους ανώνυμους πίσω από τους οποίους κρύβεται ο λοστρόμος, ο μαρκόνης, το καμαροτάκι, το τζόβενο.

«Προετοιμασία», «Ταξίδι», «Ημερολόγιο γέφυρας» μέρος της δομής των εννοτήτων. Ακόμη και τα Περιεχόμενα, και οι υπότιτλοι είναι δοσμένοι με τρόπο λογοτεχνικό, στο βιβλίο-ανθολόγιο που κοσμείται από χαρακτηριστικές φωτογραφίες πλοίων και από κάποιες θεές της θάλασσας, μέρος του πρωτότυπου και μοναδικού έργου της Έφης Σπηλιώτη.

«Πρωτόμπαρκοι» με το «Κωστάκης Τόγιας», το «Γλάρος» από την Κεφαλλονιά για τον Πειραιά, στο μαγέρικο του Μπαλσαβιά, στο «Παρθένων», στο πρακτορείο του Λυκούδη κι από εκεί στον κόσμο, στα μεγάλα λιμάνια, στ' άγνωστο που μέχρι τότε είχε γίνει γνωστό από αφηγήσεις γέρων ναυτικών. «Αρκούσε πως ήμασταν νέοι». Η στρέφω γη, η ριζωμένη στο αίμα και στα μηνίγγια ναυτική παράδοση, η τόλμη των χρόνων της φρεσκιάς, οι ανοικτοί ορίζοντες... κι ύστερα, το ναυτικό ωρίμασμα αποτυπώνονται στην κατασταλαγμένη αυτή επιλογή δημοσιευμάτων.

Τα χρόνια εκείνα τα πλοία έπιαναν λιμάνι όπου εκεί ήταν και τα "Seamen's clubs" και κυκλοφορούσαν εμπορεύματα και... «Σοκολατιέρες». Και όταν ήταν η «Coffe Time», μπροστά στη γυναίκα του πρώτου, σχολιάζονταν συγκαλυμμένα τα ... κρυφά χαρίσματα αυτών που η φύση στερούσε την εξωτερική όψη, αλλά και του κλονισμένου στεριανού κόσμου τ' ανάποδα που επηρέαζαν τη ζωή στη θάλασσα. Ατελείωτες οι ιστορίες που δένουν μαζί της. Κάθε ιστορία έχει ύφος εξομολογητικό και νοσταλγικό και λαβαίνει χώρα

σε τόπους με άλλα ήθη όπου μπορούσες να εξαγοράσεις τον ελεγκτή με ένα «πακέτο Camel» και να περάσεις στην καρμίνια την νταρνάνα στο Liverpool που η μόνη κοινή λέξη μαζί σου ήταν το «Hello» -κι ούτε κι αυτή καμιά φορά-.

Οι περισσότερες ιστορίες είναι διανθισμένες με λεπτό και οξύ πνεύμα που κρύβει τρυφερότητα, ευαισθησία και πραγματισμό, όπως «Τα τσοπανόπουλα», τα ενδιάμεσα δηλαδή μεταξύ των της «παλιάς κοπής» εμπειρών ναυτικών και των σημερινών Φιλιππίνεζων, που έχουν κατακλύσει την εμπορική μας ναυτιλία, έχοντας απαλείψει την έννοια της ελληνικής ναυτοσύνης. Κι αλλού ευφυής σάτιρα φέρνει στην επιφάνεια κεφαλλονίτικα χαρίσματα όπως στο «Σημαία Αιτής» όπου, εκτός από το παρά-τρίχα «διπλωματικό επεισόδιο», η συμπλήρωση του πιο ανορθόδοξου πληρώματος δημιουργεί τέτοιο μεγέθος εικόνας, που αποκλείεται να αφήσει αγέλαστο τον αναγνώστη του.

Μοναδικά τρυφερή η φίλια που αναπτύσσει ο ναυτικός με ποιλιά, ακόμη και με λουλούδια, κείμενα δοσμένα με ευαισθησία, εκ διαμέτρου αντίθετη με τη σκληρή πραγματικότητα της μηχανής, ή της κουβέρτας. Μιας μηχανής που πάλλεται σε συνθήκες ασφυξίας και μιας κουβέρτας που ανασάινει σε ακραίες συνθήκες σε όλα τα μήκη και τα πλάτη όπου επηρεάζονται ακόμη κι οι ομιλούμενες γλώσσες.<sup>2</sup> Ο ναυτικός μας επιβιώνει, επιζει και θριαμβεύει. Τότε, στα μάτια και στο είναι του τα απλά πράγματα, τα ασήμαντα γεγονότα, γιγαντώνουν και γεμίζουν την καθημερινότητα στην ατελείωτη θάλασσα. «(Το νέο βλαστάρι του Μπαμπού) ...δίπλα στο κόκκαλο της σουπιάς που μάζεψα από την αμμουδιά του Palamos στη βόρεια Μεσογειακή Ισπανική ακτή, που είναι κάτασπρο, δημιουργεί ένα σύνολο πολύ πολύ όμορφο. Κι επειδή το θέλω να είναι και χαρούμενο σκέφτομαι να στεφανώσω το κόκκαλο με μια κόκκινη κορδέλα».

Διάσπαρτοι στο βιβλίο οι ναυτικοί όροι κοσμούν σχεδόν κάθε σελίδα του. Η «μάπα του παραπέτου», το «σαμπάνι», το «όκια», τα «σφιλάτσα», τα «σιπράγια», ο «άρτικλας», οι «χούφτες» -που δεν είναι αυτές που ξέρουμε-, ή αλλού φράσεις: «βάλτε βόλτες στο κοστανέλο», «μιάνα τ' αριστερό νάρθει το μπύμι στο κέντρο του κουβουσιού», κι αλλού, ρήματα που αντηχούν παράξενα στ' αυτιά τα στεριανά: «πλανάρω», «νετάρω», «μανουβράρω», «ρεμετζάρω», «ρεπορταρίζω», «χαπιάρω». Όλα αυτά, μια γλώσσα ξεχωριστή, που με ρίζα πάντα την Ελληνική, η θάλασσα και μόνον αυτή, μπορεί να πλέκει, αφού έχει αρπάξει απ' άλλες γλώσσες ό,τι την εξυπηρετεί. Πόρτο, μαρινάρος, κάρικι, νιτσεράδα, αβαρία, στιμαδώρος, έχουν τη δική τους θέση στο έργο αυτό. Βενετοί, Τούρκοι, Άγγλοι, Ολλανδοί και τόσοι άλλοι λαοί στα λιμάνια της Μεσογείου μόλιασαν την επικοινωνία με δικά τους γλωσσικά κατάλοιπα προσφέροντας πρακτική διεθνή συνεννόηση.

Γεγονότα (Σεισμοί, Ολυμπιακοί αγώνες, Ναυάγιο στον Ατλαντικό, Ατύχημα στο ασφαλιστικό του ατόμου), Χρονογραφήματα (Βατοπέδι, Το Άγιο Φως, Παγκοσμιοποίηση), Επιστημονικά θέματα (από τη μια: Γαλαξίες και δημιουργία σύμπαντος, και από την άλλη: ο μικρόκοσμος, το DNA και η αποκωδικοποίηση του), Αναδημοσιεύσεις (από την Εστία και το National Geographic), Κείμενα περιγραφικά (νεότερη ορολογία, Ξεναγήση στο μηχανοστάσιο), Ταξιδιωτικά (εκδρομικά, κρουαζιέρες), γεωγραφικά άρθρα, κι αλλού οικονομικής-εμπορικής φύσεως, εναλλάσσονται στο βιβλίο με Εκδηλώσεις (παρουσιάσεις βιβλίων και συλλόγων, Ναυτική Έβδομάδα, Μουσικοθεατρική

παράσταση, χοροί, Ποσειδώνια, Συνέδρια) και έτσι ο αναγνώστης ικανοποιείται με την ποικιλία. Μια ποικιλία ταξινομημένη σε υποκεφάλαια, τα εισαγωγικά κείμενα των οποίων έχουν κι αυτά πινελιές λογοτεχνίας και μερικά έχουν την ιδιαιτερότητα να «δένουν» με τα επόμενα σαν αδιάσπαστη ενότητα όπου αυτό της «Ναυτικής Εκπαίδευσης» και το «Εμείς οι ναυτικοί» όπου το πρώτο τελειώνει με ερώτηση-προβληματισμό: «Κέρδισε η ναυτοσύνη; και απαντά το επόμενο: «Δύσκολο να πεις».

Η Ιστορία κρατά υπερέκτονα θέση. Αναμνήσεις δράσεων παράλληλων με ιστορικά γεγονότα, ιστορικές μαρτυρίες του παρελθόντος, θέματα ιστορικά τοπικά, ελληνικά, ευρωπαϊκά και παγκόσμια προσθέτουν γνώσεις στον αναγνώστη αυτού του ανθολογίου δημοσιευμάτων. Τα Κάκαβα, το Βυζαντινό Ναυτικό Θέμα της Κεφαλλονιάς, η Ένωση των Επτανήσων, το Κάστρο της Γλαρόντζας, η Ναυμαχία της Ναυπάκτου, τα Αβαρικά άσματα, οι Εμφύλιοι Πόλεμοι, αλλά και ανάλυση της Προπολεμικής Κατάστασης στα Πλοία, τα Liberties και οι Θιακοκεφαλλονίτικες Ναυπηγήσεις, τα Ναυτιλιακά Βοηθήματα, ακόμα και η Υγιεινή στο πλοίο την εποχή που η χειραντία ήταν «το θαύμα της νέας τεχνολογίας», όλα αυτά συναρπάζουν, είναι δοσμένα σε γλώσσα κατανοητή και εύληπτη από τον όποιο αναγνώστη, και αποτρέποντας την κούραση, δεν απλώνονται σε πολλές παραγράφους.

Χωρίς ωραιοποιήσεις παρουσιάζονται στιγμές του χθες στη θάλασσα. «Αυτή η άσχημη όψη του νομισματος». Οι αυθαιρεσίες των πλοιάρχων, τα τραγικά αποτελέσματα της πλεονεξίας και της αναληθσίας των υπευθύνων στα σφουγγαράδικα όταν «δύτες, δεν ανέβαιναν στην επιφάνεια ζωντανοί γιατί δεν ανταποκρίνονταν στις απαιτήσεις του καπετάνιου», ή πάλι η εθιστική διακοπή της μισθοδοσίας του καλύτερου πληρώματος που οδηγείτο στην απελπισία. Όμως κι η επισήμανση: «στα κεφαλλονίτικα πλοία οι πλοίαρχοι καθόλου ή σπάνια προέβαιναν σε τέτοιες μεθόδους».

Αναφορές σε ρουκισμό, σε φάρμακα, στου καιρού τα φερσίματα, σε παροιμίες και φράσεις διδακτικές, όχι απόλυτα θαλασσινές, στα μυστικά του πλοίου, αυτά που κρατά καλά ο καπετάνιος, σε επαγγέλματα στεριανά άρρηκτα δεμένα με του ναυτικού, καλύπτουν αρκετά σημεία αυτής της περιουλογής δημοσιευμάτων, καθιστώντας την ευχάριστο ανάγνωσμα.

Δεν λείπουν κι οι φιλοσοφικοί στοχασμοί (όπως στα «Βουκολικά» όταν τα κατσίκια δεν ακούναι στο δίλημμα «Λύκος ή θύσιν», αλλά κάνουν «κι άλλες σκέψεις»), αλλά κι οι αναφορές σε θρησκείες. Μπορεί στα κύματα τα abnormal από το Port Elizabeth μέχρι το Carpetown ο κεφαλλονίτης ναυτικός να γραπώνεται απ' την πίστη του στον Άγιο

Γεράσιμο, στον Αη-Νικόλα, στην Παναγιά, όμως σέβεται και τιμά και τα άλλα δόγματα, και τα άλλα πιστεύω. Έτσι, στις αναμνήσεις του δεν ξεχνά να μνημονεύει τους προεστάντες ιερωμένους, ούτε διστάζει να γράφει γράμμα στον Πάπα με αφορμή τα Σίσσια, τη Σισσιώτισσα και τον Άγιο Φραγκίσκο της Ασίζης, αλλά στέκει κι αντικειμενικός στις καταστροφές των αρχαίων μνημείων από τους φανατικούς χριστιανούς.

Λογοτεχνία και ποίηση κρατούν τη δική τους θέση. Νύξεις για τους «Μοιραίους» και τον «Πρόλογο» της ποιητικής σύνθεσης του Βάρναλη «Το φως που καίει» (Να σ' αγναντεύω θάλασσα, να μη χορταίνω...), ποιήματα του Κώστα Μόντη, του Παναγιώτη Νικητέα, του Αλέκου Μοντεσάντου, του πολυτραγουδιμένου Νίκου Καββαδία, και μελέτη της ποίησης των δυο τελευταίων μέσα από τη συγκριτική ματιά και τη σπουδαία πένα του Ρήγα Καππάτου.

Ξένοι κι Έλληνες λογοτέχνες, πορτραίτα ανθρώπων, που τιμούν την Κεφαλλονιά, όχι απόλυτα ναυτικών, αλλά κι άλλων, στο κεφάλαιο «Εισ μήμη», πολλών συναδέλφων, συντρόφων και φίλων, κείμενα κατατεθειμένα με αγάπη και σεβασμό για τις ψυχές που αναχώρησαν στο ανεπίτρεπτο ταξίδι, συμπληρώματα όλα της πλούσιας αυτής παρακαταθήκης τού βήματος συζήτησης των δικών μας ναυτικών, της πολυσέλιδης «Θάλασσας» τους που δίνει σάρκα και οστά στο πλοίο και κάνει το κύμα «καμαρωτή κοπέλα», και το υγρό στοιχείο, σαν αγριεύει, γυναίκα «κακιά και άσχημη». Εύχομαι στην όσο το δυνατόν συντομότερη δημιουργία Ναυτικού Αρχείου στην Κεφαλλονιά, ενός αρχείου που έχει ήδη «μαγιά» και μπορεί να φυλαχθεί στο Πνευματικό Κέντρο Κουρκουμελάτων, εφέστια γη των карабоκρήδων Βεργωτή, που με παραδειγματική ευαισθησία, όλες οι γενιές τους, σχεδόν αδιάκοπα από τον 16<sup>ο</sup> αι. μέχρι σήμερα, περιθάλλουν κάθε τι που φέρει τη σφραγίδα Κεφαλονιάς και θάλασσας.

Ευχαριστώ προσωπικά τον Τάσο Παγουλάτο και στο πρόσωπο του όλο το Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου, καθώς και τον εκπρόσωπο του Ιδρύματος Άγγελου Μπενετάτου, που μου έκαναν την τιμή να συμπαρουσιάσω με τον καλό φίλο Πέτρο το έργο τους στο οποίο συμπίπτουν κόποι, αγώνες, πικρίες και προβλήματα, σχεδόν 20 χρόνων. Συχαίρω τον Κεφαλλονίτικο Σύλλογο των δικών μας ναυτικών για την πρωτοβουλία τους αυτή να συγκεντρώσουν χαρακτηριστικά δημοσιεύματα σε ένα ιδιαίτερο βιβλίο κι έτσι να μην καθούν ως εφήμερα κομμάτια (εφημερίδας). Ο Κ.Π., ο Β.Μ., ο Δ.Μ., οι Μαρκέτοι, ο Μάκης Τραυλός, ο Τζώρτζης κι ο Τηλέμαχος Μαράτος, ο Γεώργιος Πογκής,

ο Σπύρος Τζάκης, ο μαστρο-Σπύρος Τραυλός, ο Διονύσης Μαυρογιάννης, ο Ρήγας Καππάτος, ο Νίκος Λαζαράτος, ο Τάσος Παγουλάτος, για να αναφερθώ μόνον στους θαλασσινοί, και μέσω αυτών σε όλους τους ναυτικούς μας που τιμά όλο το νησί και που απετέλεσαν διαχρονικά τη ραχοκοκαλιά της κεφαλλονίτικης ευποιίας.

Επάνω σε αυτούς, τους συντροφο-ναύτες, στα δικά τους χέρια και στη δική τους ψυχή, βρήκαν στέρεο έδαφος, πάτησαν γερά κι ανδρώθηκαν με τόλμη οι карабоκρήδες, θεμέλιο των μετέπειτα ονομαστών εφοπλιστικών οικογενειών. Όλοι μαζί αυτοί, οι νομάδες των θαλασσών / των ωκεανών, ανώνυμοι στο μεγαλύτερο μέρος τους, συνθέτουν μια ιδιότυπη Κεφαλλονιά, ασύνορη και μέγιστη, εξαπλωμένη στο ακανές της θάλασσας, στο άπειρο των κυμάτων.

Σας ευχαριστώ όλους για την προσοχή σας

1. Λέει ο Μέγας Ελύτης: «ο ποιητής των νεφών και των κυμάτων κοιμάται μέσα μου».
2. Λόγω των ακραίων καιρικών συνθηκών στον αρκτικό κύκλο υπάρχουν περισσότερα σύμφωνα, ενώ στον ισημερινό οι ομιλούμενες γλώσσες βασίζονται σε περισσότερα φωνήεντα.

### Του Γερ. Σταματελάτου

Κυρίες και κύριοι, αγαπητοί συνάδελφοι,

Θέλω να ευχαριστήσω το Ίδρυμα «Γεωργίου & Μάρης Βεργωτή» για την τιμή που μου κάνει, που πιστεύω πως αντανάκλα σε ολόκληρη την πρώτη μεταπολεμική γενιά των ναυτικών, τους συναδέλφους του Δ.Σ. του «ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ» που με πρότειναν, αλλά και όλους εσάς που με την παρουσία σας τιμάτε την εκδήλωσή μας.

Στο πρόσωπο μου όμως τιμώ και οι ναυτικοί των προπολεμικών γενιών, αυτοί που έβλεπαν καθημερινά κυριολεκτικά τον χάρο με τα μάτια τους κατά τον μεγάλο πόλεμο. Κι ο πατέρας μου Βαγγελής ήταν ένας απ' αυτούς. Με δύο τορπιλισμούς, βομβαρδισμούς και αιχμάλωτος σε Γερμανικό στρατόπεδο συγκέντρωσης.

Λυπάμαι που δεν μπορώ να πω, όχι ένα ευχαριστώ, ούτε καν μια καλή κουβέντα και στην πολιτεία. Που για εμάς τους ναυτικούς υπήρξε κακιά παραμάνια και εμάς πάντα μας έβλεπε σαν αποπαίδια, αντικείμενα εκμετάλλευσης και κοροϊδίας. Δεν θέλω να προσθέσω τίποτε άλλο.

Όποιος διαβάσει αυτό το βιβλίο που απόψε παρουσιάζουμε θα αντιληφθεί πόσο αληθινά είναι αυτά που λέω.

Ξανά σας ευχαριστώ όλους.

**ΥΠΟΔΗΜΑΤΑ ΤΖΙΒΡΑΣ**

**ΓΥΝΑΙΚΕΙΑ & ΑΝΔΡΙΚΑ ΤΖΑΝΤΕΣ "HUNTER"**

ΠΛ. ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ Τηλ.: 2671 0 24975

**ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ "ΠΑΡΑΔΕΙΣΕΝΙΑ ΑΚΤΗ"**  
Σταύρος Δενδρινός,  
Αγία Ευφημία Κεφαλονιά, Τηλ.: 26740-61392

Το Εστιατόριο που επί 30 συνεχή χρόνια προσφέρει την καλύτερη ποιότητα φαγητού σε χαμηλές τιμές. Ελληνικές και ξένες σπεσιαλιές και τα μοναδικά "Σουφλέ Σοκολάτα" και "Σουφλέ Πορτοκάλλι" με την περίφημη "Σως Σαμπανγιόν"

*Για την επίλυση κάθε φορολογικού ή κληρονομικού σας προβλήματος*

**ΣΤΑΒΕΡΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ**

Λιθοστρώτου 4 ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ  
(26710) 25237, 69014, 6945 245167  
e-mail: sunriseinn@otenet.gr

**VENUS**

☆ AUTORENT & MOTORENT  
☆ TOURIST OFFICE  
☆ EXCHANGE

e-mail: venuscar@acn.gr  
info@venusrental.gr

**TSILIMIDOS KOSTAS**  
KATELIOS, KEFALONIA Tel.: 26710.81650, 26710.27290

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΟΥΣΙΑΣΗ

## ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑΣ ΜΕ ΤΟ «ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ»

Έκδοση του Συλλόγου Ναυτικών Κεφαλονιάς «Νίκος Καββαδίας», Αργοστόλι 2017, σελ. 416.

**Πέτρος Πετράτος**  
Φιλολόγος

Εδώ απόψε τεκμηριώνεται για άλλη μια φορά αυτό που γνωστός μας τραγουδοποιός έχει πει: «φτιάχνουν οι Έλληνες κυκλώματα και ιστορία οι παρέες». Μια «χαλαρή παρέα» απόμαχων δραστήριων ναυτικών συμπολιτών μας ξεκίνησε το 1999 και συνεχίζει, δέκα οκτώ χρόνια τώρα, να κρατά αναμμένο το φανάρι της ... στεριανής πορείας του Συλλόγου των Ναυτικών της Κεφαλονιάς «Νίκος Καββαδίας». Είπανε οι ναυτικοί μας να δοκιμάσουν να ... ταξιδέψουνε στη στεριά.

Και σε αυτό το ... στεριανό του ταξίδι ο Σύλλογος Ναυτικών θέλησε, όπως κάθε σωστός καπετάνιος, να κρατήσει «Ημερολόγιο Γέφυρας». Έτσι, γεννήθηκε η γνωστή σε όλους μας **εφημερίδα Θάλασσα**. Σκέφτηκαν να ανοίξουν «ένα παράθυρο στον κόσμο», όπως οι ίδιοι δηλώνουν, για να πουν τα προβλήματά τους, να γνωστοποιήσουν τα αιτήματά τους, τις σκέψεις και τους προβληματισμούς τους - κι όχι μόνο για τα ναυτικά ζητήματα. Και στις κρίσεις τους ήταν και είναι αυστηροί. Γι' αυτό και υπογραμμίζουν πως είναι και παραμένουν «απροσάρμοστοι», γι' αυτό και χαρακτηρίζουν τους εαυτούς τους «ναυαγούς στη στεριά».

Έπρεπε, δηλαδή, οι τωρινοί απόμαχοι/συνταξιούχοι της πομπούρας Εμπορικής Ναυτιλίας να αξίζουν μόλις στη στεριά, για να συνειδητοποιήσουν ότι η ζωή στην ξηρά είναι δυσκολότερη και πολυπλοκότερη από την εργασία στη θάλασσα, όσο κι αν εμάς των μόλις στεριανών αυτό ακούγεται ως παραδοξολογία. Γράφουν χαρακτηριστικά: «Εκεί, στη θάλασσα, οι κίνδυνοι είναι γνωστοί και αναμενόμενοι. Αλλάζει πορεία και τους αποφεύγεις. Κι αν δεν είναι εκριχτό, η πείρα και η ναυτοσύνη θα σε βοηθήσει να τους αντιμετωπίσεις. Ακόμη και τις πειρατειές κάτι θα σκαρφιστείς για να αντιδράσεις. Οι σοβαρότεροι κίνδυνοι, τουλάχιστον για εμάς τους ναυτικούς, είναι εδώ, στη στεριά. Εδώ δεν υπάρχουν κανόνες ούτε λογική, είμαστε εντελώς άοπλοι. Με τι "όπλα" να αντιμετωπίσεις την ανικανότητα, την αδικία, την ανηθικότητα, τη βλακεία; Με τι πυξίδα να ταξιδέψεις ανάμεσα στις συμπληγάδες της μίζας, του ρουσφετιού, του λαδώματος». Αυτά με άλλα λόγια ίσως να εννοούσε ο Ν. Καββαδίας, όταν έλεγε σε συνέντευξή του τον Οκτώβριο του 1974: «Φοβάμαι τη στεριά», ή όταν έγραφε στη *Βάρδια* του: «Το πιο δύσκολο ταξίδι, το πιο επικίνδυνο, το 'καμα στην άσφαλο, από το Σύνταγμα στην Ομόνοια»...

Πάντως, είχαν δίκιο οι ναυτικοί μας για την έκδοση εφημερίδας. Σήμερα η *Θάλασσα* δεν είναι ένα απλό έντυπο ενός Συλλόγου. Μπορεί, βέβαια, να ... μυρίζει θάλασσα, έχει όμως καταστεί ένας χώρος καταγραφής της πραγματικότητας - όχι μόνο της ναυτιλιακής και ναυτικής - έχει καταστεί ένας στίβος διεκδίκησης αιτημάτων και ένας τόπος κατάθεσης απόψεων και πρωτοποριακών ιδεών. Με τη *Θάλασσα* έχει δυναμώσει η φωνή του Συλλόγου, έχει αυξηθεί το ειδικό βάρος των ναυτικών στην τοπική μας κοινωνία, αλλά και η ίδια η εφημερίδα έχει γίνει πυξίδα για εμάς τους στεριανούς. Οφείλουμε, λοιπόν, τιμή σε όλους εκείνους που αποφάσισαν και σήκωσαν έως τώρα την ευθύνη της ετοιμασίας, της κάλυψης της ύλης, της έκδοσης και κυκλοφορίας της εφημερίδας και ξεχωριστά στον καπεταν-Διονύση Μαρκέτο, τον εμπνευστή, πρωτοστάτη και

βασικό εργάτη αυτής της δραστηριότητας.

Παιδί τούτης της εφημερίδας είναι το σημερινό βιβλίο με τον ευφύεστατο τίτλο, άμεσα δεμένο με το θαλασσινό επάγγελμά των δημιουργών του, *Ταξιδεύοντας με το [πλοίο, δηλαδή τον Σύλλογο] "Νίκος Καββαδίας"*. Πρόκειται για ένα βιβλίο, που στις 416 σελίδες του περιλαμβάνει κείμενα - άρθρα και σχόλια, αποφάσεις και επιστολές του Συλλόγου, αναμνήσεις και ιστορίες διάφορες- κείμενα δημοσιευμένα στην εφημερίδα του Συλλόγου, τη *Θάλασσα*. Και το βιβλίο αυτό δε θα εκδιδόταν και μάλιστα με τη συγκεκριμένη καλαίσθητη μορφή, αν δε χρηματοδοτούσε την έκδοση το Ίδρυμα Γεωργίου και Μάρης Βεργωτή. Πέρα από την πράγματι πετυχημένη επιλογή των κειμένων και την ορθή ομαδοποίησή τους, για την οποία πρέπει να συχαρούμε τον ανθολόγο του βιβλίου καπετάν Βαγγέλη Μαρκέτο, επιτρέψτε μου να υπογραμμίσω τουτοδών: δεν είναι υπερβολή, αν πω ότι η έκδοση αυτού του βιβλίου συνιστά σημαντικότατη πράξη, καθώς μπαίνει στο ράφι της τοπικής μας ιστορίας ένα ντοκουμέντο για τον αυριανό ερευνητή. Πολυποίκιλα τα θέματα που διαπραγματεύεται, πολυδιάστατη η πληροφορία που προσφέρει, αναγκαία τούτα σε πάρα πολλά ζητήματα η προσφυγή σε αυτό· για τούτο και μπορεί να θεωρηθεί απαραίτητο τεκμήριο της σύγχρονης ζωντανής πραγματικότητας.

Από τα ποικίλα θέματα, που θίγονται σε αυτό το βιβλίο, η δική μου παρουσίαση θα περιοριστεί σ' εκείνα που αναφέρονται στα προβλήματα και τα αιτήματα του κλάδου των ναυτικών αλλά και στα ζητήματα που και σε τοπικό επίπεδο ανέδειξε, προώθησε ή δεν μπόρεσε να λύσει ο Σύλλογος Ναυτικών Κεφαλονιάς. Και δεν είναι λίγα ούτε επουσιώδη τα θέματα αυτά. Σε κάθε φύλλο της η *Θάλασσα* τα κατέγραψε, τα πρωθύστε, τα σχολίασε τεκμηριωμένα, απαιτούσε τη λύση τους. Πρόκειται για προβλήματα που δε λύθηκαν στην ώρα τους και διακωνίζονται, για προβλήματα που δημιουργήθηκαν και δημιουργούνται εξαιτίας της κάθε φορά κυβερνητικής πολιτικής και τακτικής και όχι με την υπαιτιότητα των ναυτικών.

—**Έλλειψη ναυτιλιακής πολιτικής** με σοβαρά δείγματα αδιαφορίας ή εγκληματικών νομοθετικών ρυθμίσεων από την πλευρά του αρμόδιου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και κατ' επέκταση της κάθε φορά κυβερνητικής εξουσίας επισημαίνει το βιβλίο. Το αρμόδιο υπουργείο εφαρμόζει διαχρονικά, υποστηρίζουν οι ναυτικοί μας, μια ακατανόητη πολιτική ουσιαστικής «απονauτοποίησης» της Εμπορικής Ναυτιλίας, καθώς νομοθετεί ουσιαστικά ερήμην των άμεσα ενδιαφερομένων, των ναυτικών δηλαδή και μάλιστα της πομπούρας Εμπορικής Ναυτιλίας. Δεν είναι, μάλιστα, άγνωστες οι περιπτώσεις φωτογραφικών νομοθετημάτων, δανειοδοτήσεων κυρίως ακτοπλάνων εφοπλιστών (τα γνωστά θαλασσοδάνεια), ποικίλων οικονομικών καταχρήσεων και γενικότερα συντήρησης της διαπλοκής και επιβίωσης «τρωκτικών».

— Η παραπάνω πολιτική έχει οδηγήσει στη δραματική **μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών**, με αποτέλεσμα η ελληνική Εμπορική Ναυτιλία να έχει μετατραπεί απλά σε ελληνόκτητη. Στα πλοία τώρα οι Έλληνες εφοπλιστές προσλαμβάνουν μόνο Έλληνες πλοίαρχους - ούτε ανθυποπλοίαρχους, ούτε υποπλοίαρχους. Αλλά και για

κατώτερο πλήρωμα προτιμούνται οι ξένοι. Οι ίδιοι οι ναυτικοί μας μιλούν για ουσιαστική «εκδίωξη» των Ελλήνων ναυτικών μέσα από τα ελληνόκτητα πλοία με τις οδηγίες των εφοπλιστικών γραφείων, καθώς τα τελευταία έχουν ήδη παραδοθεί σε ναυάρχους και τεκνοκράτες, σε συνεργασία με τις δουλεμπορικές στοές του Πειραιά. Και δεν είναι μόνο αυτό - είναι και το ότι σήμερα οι εναπομείναντες Έλληνες ναυτικοί κάνουν σιγά αλλά σταθερά την εσαφή τους με τη ναυτοσύνη.

— Θεωρώ σημαντική διάσταση της δράσης του Συλλόγου την ενασχόλησή του με το θέμα της **Ναυτικής Εκπαίδευσης**. Δεν μπορεί να υπάρξει αξιόπλοη Εμπορική Ναυτιλία, τόνιζουν οι έμπειροι ναυτικοί μας, χωρίς εκπαιδευμένο προσωπικό. Αναρωτιούνται αν οι υπάρχουσες Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού παρέχουν τα απαραίτητα και κατάλληλα εφόδια, αν μέσα από τη σύγχρονη παρεχόμενη εκπαίδευση προάγεται η ναυτοσύνη, η κύρια, η χαρακτηριστική δηλαδή ιδιότητα του ναυτικού. Και τούτο γιατί, όπως οι ίδιοι μας εξηγούν, στο σχεδιασμό των εκπαιδευτικών προγραμμάτων συμμετέχουν άνθρωποι, που «δεν τολμούν ή δεν θέλουν» να δώσουν τη σωστή κατεύθυνση, αγνοώντας τους αποδειγμένα γνώστες και έμπειρους φορείς της ναυτοσύνης, τους μάχιμους δηλαδή πλοίαρχους. Επιπλέον, εισηγούνται την έλλειψη του Υπουργείου στο ζήτημα σταθερής πολιτικής για την προσέλευση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Πάντως, σε τοπικό επίπεδο ο Σύλλογος έχει επιδιώξει και έχει σε γενικές γραμμές πετύχει καλή συνεργασία με τη Διοίκηση της τοπικής Ναυτικής Σχολής. Καταγράφεται, ωστόσο, στο βιβλίο το επεισόδιο του φθινοπώρου του 2015 με τον αποκλεισμό του προέδρου του Συλλόγου Τάσου Παγουλάτου από τους χαιρετισμούς κατά την τελετή υποδοχής των νέων σπουδαστών. Διαμαρτυρήθηκε τότε εντονότατα ο Σύλλογος για την απαράδεκτη στάση του Διοικητή, η οποία έθιξε «ανεπίτρεπτα ολόκληρη τη ναυτική οικογένεια».

— Σοβαρότατα παραμένουν τα προβλήματα την ναυτικής οικογένειας τα σχετικά με την **ιατροφαρμακευτική της περίθαλψη** και με τη **συνταξιοδότηση** των απόμαχων του επαγγέλματος προβλήματα που προέκυψαν λόγω της πραγματικής, σε «άνυποπο» χρόνο, καταλήττευσης του Ταμείου τους, του γνωστού ΝΑΤ, και της κακοδιοίκησης του Οίκου του Ναύτη, και τα οποία προφανώς επιδεινώθηκαν εξαιτίας των μνημονιακών πολιτικών.

Διδασκτορικά θα μπορούσαν να γραφτούν για την κακοδαιμονία του **ΝΑΤ**, για το έγκλημα που έγινε μέσα και γύρω από αυτό. Ένα εύρωστο ταμείο, που γι' αυτό άνοιξε τις ορέξεις πολιτικών και παρατρεχάμενων, κατέληξε προβληματικό, παράλυτο και αναξιοπίστο. Προφανώς, το έγκλημα έχει νομοταπεινιστικά, κανείς όμως δεν ελέγχθηκε και κανείς δεν πλήρωσε. Γι' αυτό δικαιολογημένα αγανακτούν οι ναυτικοί μας: «[...] όταν εμείς θαλασσοδερνομασταν και οι γυναίκες μας και τα παιδιά μας περιστασιακά μόνο γνώριζαν σύζυγο και πατέρα, γύρω από τα λεφτά του ΝΑΤ, τα λεφτά μας, επί 10ετίες είχε στηθεί ένα ατελείωτο τιμπούσι, όπου όλα αυτά τα πιράνας που προαναφέραμε, τρώγανε, πίνανε, ρευόντουσαν και μας στέλνανε το λογαριασμό»...

Φυσικά, δεν παραλείπεται η απόδοση ευθυνών και στους κατά καιρούς εκπροσώπους των Ναυτικών

στη διοίκηση του ΝΑΤ, οι οποίοι συμφωνούσαν ή ανέχονταν την κακοδιαχείριση και το «πλιάτσικο» στο Ταμείο τους, όταν δίνονταν δανεικά κι αγύριστα σε εφοπλιστές, όταν πληρώνονταν ταξίδια, επιδόματα και γενικότερα αργομισθίες σε συγγενείς και φιλαράκια υπουργών, ναυάρχων και προέδρων, όταν αγοράζονταν δομημένα ομόλογα, όταν «διευκολύνονταν» ενοικιαστές ακινήτων του ΝΑΤ, όταν συνταξιοδοτούνταν «ναυτικοί» με πέντε χρόνια υπηρεσία, όταν ενισχύονταν από τα χρήματα των ναυτικών Αιγυπτιώτες και Ρωσοπόντιοι, ποδοσφαιριστές και άλλες «ευπαθείς» κοινωνικές ομάδες. Γιατί τέτοια συνέβαιναν στο πολύπαθο ΝΑΤ...

Αλλά και ο **Οίκος του Ναύτη (Ο.Ν.)**, που έχει αναλάβει την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των ναυτικών και των οικογενειών τους, λειτουργεί με χρόνια προβλήματα, τα οποία εντοπίζονται στον τρόπο διοίκησης και οικονομικής διαχείρισης του οργανισμού. Στο Αργοστόλι ο Σύλλογος Ναυτικών έδειξε συνεχώς το ενδιαφέρον του για τη σωστή λειτουργία του Ο.Ν. Πρωτοστάτησε για την κάλυψη ιατρικού προσωπικού, έδωσε λύσεις για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ναυτικών και των οικογενειών τους, αλλά και προώθησε και έλυσε, και με δικά του χρήματα, προβλήματα ανακαίνισης και λειτουργικότητας του κτηρίου και προώθησε μηχανολογικό εξοπλισμό.

Και μια και μιλούμε για τον τοπικό Ο.Ν. δε γίνεται να μην αναφερθώ στην αναληξία της κεντρικής διοίκησης αυτού του οργανισμού, όταν ο Σύλλογος Ναυτικών ζήτησε να στεγαστεί σε αναξιοποίητο/κενό χώρο του κτηρίου, προκειμένου να λύσει το πρόβλημα της μόνιμης στέγασής του. Το αίτημά του, ωστόσο, παρά τα επανειλημμένα έγγραφα του, ποτέ δεν κατέστη δυνατόν να ικανοποιηθεί. Και να σκεφτεί κανείς ότι το κτήριο αυτό έχει κατασκευαστεί με χρήματα της κεφαλονίτικης εφοπλιστικής οικογένειας των Βεργωτήδων και για την ανακαίνισή του έχει συνδράμει οικονομικά και ο Σύλλογος Ναυτικών. Η .. πάνσοφη, όμως, ελληνική νομοθεσία και όσοι την ερμηνεύουν ή την υλοποιούν έκριναν πως οι ναυτικοί της Κεφαλονιάς δεν μπορούν να στεγαστούν σ' έναν κατ' ουσίαν δικό τους, κεφαλονίτικο χώρο. Δεν το προβλέπει ο Νόμος, απατούν οι καρεκλοκένταυροι της Αθήνας, οι οποίοι δεν μπορούν ή φοβούνται να κάνουν την υπέρβαση, προκειμένου να εξυπηρετηθεί μια κοινωνική ανάγκη, οι οποίοι δεν μπορούν και ίσως δε θέλουν να καταλάβουν τουτοδών το απλό, που υπογραμμίζουν οι ναυτικοί μας: «Εμείς είμαστε οι Κεφαλονίτες ναυτικοί, που με την υπεραξία της δουλειάς μας στα καράβια των Βεργωτήδων, στα οποία κάποιος από εμάς περάσαμε ολόκληρη τη ναυτική ζωή μας, τους βοηθήσαμε να κάνουν δωρεές στο Δημόσιο για κοινωφελείς σκοπούς, όπως αυτό το όμορφο κτήριο του Οίκου Ναύτου Αργοστολίου»...

— Τέλος, αίριο αίτημα του ναυτικού κόσμου είναι και παραμένει η νομοθετική κατοχύρωση του εκλογικού δικαιώματος των ναυτικών σε καθολική βάση - κάτι που χρονίζει αδικαιολόγητα. Κρίνεται ακατανόητη η συμπεριφορά της Πολιτείας για ένα τόσο σοβαρό ζήτημα λειτουργίας του δημοκρατικού μας πολιτεύματος: οι ναυτικοί, ιδιαίτερα εκείνοι στα πομπούρα πλοία, οι «εν πλώ» ναυτικοί, παρ' όλο που αποτελούν μια πολυπληθή κατηγορία του πληθυσμού, παρ' όλο που συνιστούν σταθερούς πρεσβευτές της χώρας

σε όλη την υδρόγειο, παρ' όλο που έχουν συμβάλει και συμβάλουν στην ανάπτυξη της χώρας, δεν έχουν το δικαίωμα ψήφου...

Ωστόσο, θεωρώ απαραίτητο να αναφερθώ επιγραμματικά σε σημαντικές και σημαδιακές **πρωτοβουλίες** του Συλλόγου Ναυτικών, οι οποίες καταγράφονται και κάποτε σχολιάζονται στο βιβλίο. Πρόκειται για πρωτοβουλίες, που φωτογραφίζουν τις ευαισθησίες, τις νοσοτροπικές και γενικότερα τη φιλοσοφία ζωής των ναυτικών μας:

— Για τις 18 θεές της θάλασσας, έργο της κεραμίστριας Έφης Σπηλιώτη, ο Σύλλογος έχει ζητήσει από τους αρμόδιους να τοποθετηθούν επιπέλους σε δημόσιο χώρο - άλλωστε για τέτοιο προορισμό φιλοτεχνήθηκαν και για τέτοιο χώρο αγοράστηκαν. Προτείνει μάλιστα την είσοδο του «Μπαστουινού», έτσι ώστε με τις απαραίτητες ξενόγλωσσες διευκρινιστικές επιγραφές να αποτελέσουν αντικείμενο θαυμασμού των ξένων επισκεπτών αλλά και μέσο ανάδειξης της πλούσιας αρχαιοελληνικής μας μυθολογίας. Για την ώρα οι 18 θαλασσινές θεές «δάνεισαν» τις φωτογραφίες τους, για να στολιστούν οι σελίδες του απομηνίου βιβλίου.

— Για να τιμηθεί η προσφορά και η θυσία των Κεφαλονιτών ναυτικών στη μάχη του Ατλαντικού κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ο Σύλλογος των Ναυτικών έχει ζητήσει να τοποθετηθεί σε εμφανές σημείο του Αργοστολιού πινακίδα με τα ονόματα των 100 περίπου νεκρών συμπολιτών μας. Για την ώρα έχει αναρτήσει τον κατάλογο στα γραφεία του.

— Ενδιαφέρθηκε επίσης και επικρότησε το στήσιμο Μνημείου του Ναύτη στη Σάμνη, ευελπιστώντας και σε άλλα παρόμοια και στις άλλες περιοχές του νησιού.

— Προέβαλε μέσα από την εφημερίδα του και γενικότερα μέσα από τη δράση του την έρευνα του Ιόνιου Πανεπιστημίου για τη μελέτη της Επτανήσιας Ναυτιλίας. Από αυτήν την πανεπιστημιακή έρευνα τεκμηριώθηκε η παρουσία της Κεφαλονιάς ως αξιόλογου ναυτόπου, και ο Σύλλογος το προέβαλε αυτό με παρουσιάσεις ειδικών βιβλίων και μελετών και με άλλες σχετικές εκδηλώσεις.

— Παραλείπω τη γραφειοκρατική οδύσσεια, που πέρασε ο Σύλλογος, προκειμένου να αντικαταστήσει την περιγραφή στην προτομή του Ν. Καββαδία.

Τέλος, στο βιβλίο ο αναγνώστης θα έχει την ευκαιρία να διαβάσει και να κρίνει για το θάρρος και την τόλη του το Σύλλογο και ειδικότερα τους υπεύθυνους της εφημερίδας, της οποίας ξαναθυμίζουμε «παιδί» της είναι το σημερινό βιβλίο, καθώς έγραψαν και ξαναέγραψαν για θέματα δύσκολα και δύστροπα, χωρίς υπεκφυγές και φοιροτούρες, χωρίς μισόλογα - θέματα όπως είναι

— οι ευθύνες, ατομικές και συλλογικές, των ίδιων των ναυτικών για την «ιδιοτελή συμπεριφορά» τους σε ζητήματα εργασιακά και τη «χλιαρή αντίδρασή» τους στα τεκταινόμενα σε βάρος τους πριν και μετά τα μνημόνια,

— η δυστοκία του Συλλόγου σε πρόσδοτες εσωτερικών εκλογών και ανάδειξης νέων διοικήσεων,

— η συμβολή του Έλληνα καπετάνιου και ναυτικού στη σωτηρία ναυαγών και την περισυλλογή προσφύγων

— οι λόγοι της διαφθοράς και διαπλοκής στην ελληνική Πολιτεία με την κακοδιαχείριση και το οικονο-

**Σ.Σ.** Στο παρακάτω κείμενο (σελίδες 5-12) του συνάδελφου/ασυρματιστή Βαγ. Κατσάνη περιγράφονται η διαβίωση και οι ενέργειες των ναυτικών μέσα σ' ένα καράβι που είχε την ατυχία να αντιμετωπίσει συνεχόμενα ακραία καιρικά φαινόμενα. Ποιος όμως ναυτικός δεν βρέθηκε σε τέτοια θέση, ποιος δεν αντιμετώπισε τέτοιες καταστάσεις, πόσοι τελικά δεν έφτασαν ποτέ στο λιμάνι; Δεν έχει σημασία αν όλα όσα περιγράφει ο συνάδελφος συνέβησαν σε εκείνο το καράβι, σε εκείνο το ταξίδι, στους συγκεκριμένους ναυτι-

κούς. Αυτή είναι η πραγματικότητα, αυτή είναι η ζωή των ναυτικών. Το αφιερώνουμε στην «φιλόστοργη, ηθική και δίκαιη πολιτεία» και στα γραναζάκια της που δυστυχώς ρυθμίζουν τη ζωή μας, χωρίς να έχουν ιδέα τι σημαίνει ωκεανός. Σ' αυτά τα ιδιοτελή σκουριασμένα γραναζάκια, που σαν τέτοια θέλουν, απαιτούν το απαραίτητο λιπαντικό, είτε άμεσο είτε έμμεσο, για να κινηθούν, συνήθως όμως προς λάθος κατεύθυνση. Σ' όλους αυτούς τους ανεπάγγελτους, που «εγκατέλειψαν» «σπουδαίες καριέρες» για να «προσφέρουν»

στην κοινωνία. Σ' όλους αυτούς των μειωμένων ικανοτήτων και μειωμένης ηθικής τύπου, που η προβατοποιημένη κοινωνία τους έδωσε την δυνατότητα να μας κατατάσσουν στην ίδια κατηγορία με τους διάφορων κατηγοριών χαρτογιακάδες.

Με τέτοιες συμπεριφορές απέναντί μας, ας μη διαμαρτύρεται κανείς για τις απεργίες της ΠΛΟ, ούτε για τις αντιδράσεις των νέων Αξιωματικών Ε.Ν. και την αλμυρή γλώσσα που μεταχειρίζονται εναντίον όσων πουν ή υπονοήσουν κάτι εναντίον των Ελλήνων ναυτικών ή

της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτίας. Οι νέοι ναυτικοί δεν κατεβαίνουν στην υπόγεια ταβέρνα να πίνουν αμιλλητο κρασί. Αντιδρούν.

Κι ας μη βρεθούν διάφοροι να παραστήσουν τους έκκλητους για τις μελλοντικές συμπεριφορές των ναυτικών κι όλων των «ριγμένων». Όταν μας φουντάρουν με τον τιμμεντόλιθο στα πόδια, δεν θα κοιτάζουμε τίποτα είναι τα μαλλιά απ' τα οποία θα προσπαθήσουμε να πιστούμε.

## Ο ΤΥΦΩΝΑΣ

Γράφει ο **Βαγγέλης Κατσάνης**  
ασυρματιστής

**Δ**εν είχε τελειωμό. Το σκάφος σκαμπανέβαζε όλο και με συχνότερη περιοδικότητα.

- Πόσο είσαι εκεί, ρώτησε ο καπετάν Σταύρος τον τιμονιέρη.

- Τι να σου πω καπετάν Σταύρο; Είπε με ασταθή φωνή ο τιμονιέρης. Πότε 265 πότε 273 μίρες. Δεν σταθεροποιείται το ρημάδι.

- Καλά-καλά άσε τις κλάψεις και κράτα πορεία 271, άκουσε;

- Διακόσιες εβδομήντα μια, επανέλαβε ο τιμονιέρης.

Πάλευε με το οιακοστρόφιο, το τιμόνι, να φέρει το καράβι στην ρότα. Η πλώρη, πότε σημάδευε τον ουρανό και πότε το βυθό. Τρομακτικό σκαμπανέβασμα. Ντριιν το τηλέφωνο χτύπησε δυνατά, έντονα μονότονα.

- Εσύ μας έλειψες τώρα, μουρμούρισε ο καπετάν-Σταύρος.

Το τηλέφωνο ξαναχτύπησε. Κανείς δεν το σήκωνε. Μέσα στην αντάρα της θύελλας, δεν θέλανε ούτε ν' ακούσουν τηλέφωνο. Σε δυο-τρία λεπτά ο μάστορο-Μήτσος ανέβηκε τις γραδελάδες του μηχανοστασίου και τις σκάλες προς την γέφυρα. Μπήκε φουριόζος στη τιμονιέρα και χωρίς να προσέξει την παρουσία του υποπλοίαρχου έβαλε τις φωνές.

- Μα κανείς σας δεν ακούει το τηλέφωνο, κανείς; Φώναξε λαχανιασμένος από το ανέβασμα από τα έγκατα του πλοίου στην γέφυρα. Ο καπετάν Σταύρος γύρισε προς το μέρος του και με ήρεμη φωνή του λέει:

- Ναι μαστρο-Μήτσο, το ακούμε, αλλά προσπαθούμε να ισορροπήσουμε το πλοίο.

- Δίκιο έχεις καπετάν Σταύρο, δίκιο έχεις. Ένα μόνο σου λέγω. Η προπέλα ξεενιρίζει, γνωρίζεις πολύ καλά λόγω της πείρας σου ότι η μηχανή κατατρέπει μεγάλο κίνδυνο, να μας αφήσει παραβοφάναρο, άντε τότε να βρεις ποιος φταίει.

- Ναι καταλαβαίνω τι μου λες το βλέπω. Θα στείλω τον σκάπουλο να φωνάξει τον καπετάν-Νικόλα και αν θεωρήσει αναγκαίο να μιλήσει στον μαστρο-Αντώνη τον Πρώτο μηχανικό να μειώσει στρόφους.

- Κάντο πριν είναι πολύ αργά για όλους μας, είπε ο μάστορο-Μήτσος και πήρε την καθημέρα για τα τάρταρα του πλοίου...

- Λύσσαζε ο παλιόκαιρος, μονολόγησε ο καπετάν-Σταύρος, Κώστα, φώναξε τον καπετάνιο να δούμε τι θα διατάξει.

Ο Κώστας ο ναύτης έτρεξε στην καμπίνα του καπετάνιου. Χτύπησε διακριτικά την πόρτα φωνάζοντας «καπετάν-Νικόλα σας θέλει ο υποπλοίαρχος». Ο καπετάνιος τινάχθηκε σαν ελατήριο από τον καναπέ που είχε ξαπλώσει για λίγο. Έριξε μια ματιά από το φιλιστρίνι στην θάλασσα, «ζύδι πάλι τον έκανε τον καιρό», είπε, διόρθωσε τα ρούχα του, έβαλε τον σκούφο του, φόρεσε το βαρύ αδιάβροχο του, έριξε λίγο νερό στο πρόσωπο του και ανηφόρισε για την γέφυρα.

- Ποιος μας μούντζωσε καπετάν-Σταύρο, γρύλισε, και μας βρήκε τέτοιος καιρός;

- Κάποιος μπαγάσας από τους δικούς μας θ' άφησε απλήρωτο λογαριασμό στο SANPEDRO και ο καιρός μας την έστησε, μονολόγησε ο καπετάν-Σταύρος.

- Πάρε τηλέφωνο τον πρώτο, Κώστα, να του μιλήσω.

Ο Κώστας καλεί τον πρώτο μηχανικό και δίνει το ακουστικό στον καπετάνιο.

- Μαστρο-Αντώνη, ο δεύτερος ζήτησε να μειώσουμε τις στρόφους,

- Δεν έχουμε άλλη επιλογή, κινδυνεύουμε να κάψουμε κανένα κουζινέτο, καπετάν-Νικόλα.

- Καλώς ρίξε τις στρόφους στις πενήντα και βλέπουμε.

- Εν τάξει καπετάνιε αλλά θα ήθελα να πούμε και δυο λόγια οι δυο μας όποτε μπορείς εντός

της σήμερον.

- Σε δυο ώρες αν δεν έχεις αντίρρηση, απαντά ο καπετάνιος. Το τηλέφωνο κλείνει.

- Το δελτίο καιρού τι λέει καπετάν-Σταύρο;

-Είμαστε 600 μιλιά από το κέντρο της θύελλας. Εδώ δεν ισχύουν όπως ξέρεις τα Μποφόρια.

- Το ξέρω άπαντα ο καπετάνιος, μα ο Μαρκόνης πότε έφερε το δελτίο;

- Πριν δυο ώρες καπετάνιε, εδώ δίνουν Βορειοδυτικό 100 μιλιά την ώρα. Όσο πλησιάζουμε στο κέντρο ο άνεμος όλο και δυναμώνει.

- Φέρε το δελτίο ναβάλουμε το στίγμα στον χάρτη.

- Να ο χάρτης καπετάνιε. Να το στίγμα του κέντρου στις 18:00 ώρα Γκρήνουιτς, έχει κατεύθυνση κατεπάνω μας.

- Μα καλά, μου λες πως πάμε κατά διάβολου και περιμένουμε να σωθούμε; Ρωτάει ξαναμμένος ο καπετάνιος.

Ο υποπλοίαρχος άπαντα με ευγένεια «διατάζετε καπετάνιε».

- Λέω να το γυρίσουμε το πλοίο προς τα δυτικά-νοτιοδυτικά, τι λες καπετάν-Σταύρο;

- Φοβάμαι πως θα μας πλευροκοπήσει το κύμα και δεν θα μπορούμε να κρατηθούμε με τίποτα.

- Πορεία 247.

- Διακόσιες σαράντα επτά επανέλαβε ο τιμονιέρης, αργογυρίζοντας το τιμόνι αριστερά.

Το κύμα τώρα πλευροκόπησε το πλοίο. Το δυνατό μπυζάρισμα, έκανε το πλοίο να κουπα-στάρει. Στην τιμονιέρα όλοι κρατιόντουσαν από κάποιο για να μην πέσουν κάτω. Ο καπετάνιος και ο υποπλοίαρχος με καρτερικότητα προσπαθούσαν να εκτιμήσουν κατά πόσο αυτή η πορεία ήταν δυνατόν να κρατήσει το πλοίο. Ντριιν το τηλέφωνο.

- Εμπρός, λέει ο καπετάνιος.

Η φωνή του δεύτερου μηχανικού ακούγεται με πολύ δόση αγωνίας:

- Καπετάνιε, στο μηχανοστάσιο δεν μπορούμε να κρατηθούμε. Μόλις αφήσουμε το σταθερό σημείο που κρατιόμαστε, κινδυνεύει η σωματική μας ακεραιότητα. Δεν μπορούμε να ελέγξουμε τα σημεία που χρειάζονται έλεγχο. Κινδυνεύουμε το ξανά λέγω.

- Πορεία 220, διατάσει ο καπετάνιος.

Ο τιμονιέρης επαναλαμβάνει την πορεία και στρέφει αριστερά το τιμόνι. Τώρα το κύμα χτυπάει με δύναμη δευτερόπυρμα το πλοίο και με πολύ δυσκολία κρατιέται. Ο τιμονιέρης μάταια στρίβει και ξαναστρίβει αριστερά το τιμόνι. Το τεράστιο κύμα σπρώχνει την πρύμη προς νοτιοδυτικά και επαναφέρει την πλώρη στη προτεραιά της πορεία.

- Δεν κρατιέται το πλοίο σ' αυτή την πορεία καπετάνιε, λέει ο τιμονιέρης.

Οι δυο αξιωματικοί γέφυρας αλληλοκοιτάζονται με νόημα.

- Ναι, λέει ο καπετάν-Νικόλας. Πορεία 180, διατάσει τον τιμονιέρη.

Τώρα το θεόρατο κύμα προσπαθεί να καθαλίσει την πρύμη. Το πλοίο ισορροπεί κάπως.

- Κράτα εκεί καπετάν-Σταύρο και ο Αϊ Νικόλας βοηθός, λέει ο καπετάν-Νικόλας και σταυροκοπιέται βγαίνοντας από την τιμονιέρα.

Το κύμα, στην δεξιά πλευρά της πρύμης αγωνίζεται να καθαλίσει το πριμιό βιτζί και να σκάσει πάνω στο Νο 5 αμπάρι. Εάν το καταφέρει, οι εκατοντάδες τόνοι νερού που θα σκάσουν πάνω στο πλοίο θα σηκώσουν την πλώρη προς τον ουρανό.

Το πλοίο είναι μεγάλο για την δεκαετία του '60 και ηλικίας μόλις 2 χρόνων. Δεν είναι σαπιοκάραβο. Γεροδεμένο σκαρί φτιαγμένο στην NAGOYA της Ιαπωνίας και με εκτόπισμα 16.000 τόνων, δεν είναι εύκολη λεία για την δυνατή θύελλα. Βεβαίως τα στοιχεία της φύσεως είναι ανεξέλεγκτα, απρόβλεπτα και προ πάντως υπερδύναμα. Για να καταλάβει ένας στερειανός αυτά τα στοιχεία της φύσεως είναι σχεδόν αδύνατο. Διαβάζοντας τα στη ημερί

του σπιτιού του και βυθισμένος στην πολυθρόνα του, οι φράσεις και οι λέξεις είναι αποστασιοποιημένες από αυτόν. Δεν έχω την απαίτηση να γίνει ναυτικός, ούτε περιγράφοντας μια θύελλα στον αναγνώστη περνά κάτι το γνώσιμο γ' αυτόν.

Ο λοστρόμος, ο κοντοπίθαρος Χρήστος, με το σκαμμένο πρόσωπο από τους άνεμους που έφαγε στην εικοσάχρονη υπηρεσία του σ' όλα τα μήκη και τα πλάτη και των πέντε ωκεανών, κάθεται με δυο ναύτες στη τραπεζαρία του πληρώματος σκεπτικός.

- Επιασε τον κόβο της συλλογής μπόση; του λέει ο ένας ναύτης.

- Μην το γελάς το πράγμα, του απαντάει ο λοστρόμος. Τα πράγματα είναι σοβαρότερα απ' ό,τι νομίζεις.

- Καλά, λες και δεν έχουν δει τα μάτια μας χειρότερες φουρτούνες, που θα πάει, θα μπουνασάρει κάποτε, μην χολοσκάς.

- Ξέρεις κάτι, Λευτέρη φίλε μου, σκέπτομαι τα βαρέλια το λάδι της μηχανής που έχομε δεμένα στην κουβέρτα.

- Α! μην χολοσκάς μπόση. Τα έχομε γερά μπουτταρισμένα, έχομε και συρματόσχοινα κάργα δεμένα, το καράβι τούμπα να έρθει, δεν λύνονται.

- Φάε την γλώσσα σου Λευτέρη. Άκου να 'ρθει τούμπα το καράβι, μουρλάθηκες βρε και λες τέτοια λόγια μέσα στην κοσμοχαλασιά;

- Έλα μπόση, αστεία το είπα.

Σε λίγο έρχεται και ο STEWARD να προστεθεί στην παρέα.

- Πήγαρε παιδιά να ξαπλώσω για λίγο μα ήταν αδύνατο. Κρατιόμουν με τα δυο μου χέρια από τις μπάντες του κρεβατιού για να μην με αδειάσει στο δάπεδο αυτό το φοβερό κύμα που μας κτυπάει από παντού το τελευταίο εικοσιτετράωρο.

- Και που είσαι ακόμα... συμπλήρωσε ο λοστρόμος.

- Μην μου πεις πως διάβασες το δελτίο καιρού από τον Μαρκόνη;

- Όχι βέβαια, αλλά και πώς να το διαβάσω σ' αγγλικά. Αλλά και στα ελληνικά να ήταν τι θα έβγαζα χωρίς χάρτες, στίγματα και πορεία του πλοίου; Κάτι μισόλογα πήρε το αυτί του τιμονιέρη από την συνομιλία του καπετάνιου με τον γραμματικό -τον υποπλοίαρχο- ότι πάμε προς Νότο και όχι προς δυσμάς. Αυτό δεν σας λέει τίποτα παλικάρια μου;

Ο καπετάν-Νικόλας ήρθε στον ασύρματο όλος αγωνία.

- Πότε έχει δελτίο Μαρκόνη, με ρώτησε.

- Σε 30 λεπτά καπετάνιε.

Στον βόρειο Ειρηνικό που ταξιδεύαμε, υπάρχει ένα νησί έξω από την Αλάσκα, το Κοντιακ. Ο τοπικός του σταθμός μεταδίδει κάθε 12 ώρες ένα συνοπτικό δελτίο καιρού θεωλλών, μόνο για όλον τον βόρειο Ειρηνικό, ο οποίος μόνο Ειρηνικός δεν είναι. Αυτό το δελτίο μεταδίδεται με μορσικό αλφάβητο που εφεύρε ο SAMUEL MORS, και με ταχύτητα 110-120 γράμματα το λεπτό. Όποιος ασυρματιστής δεν προλαβαίνει βγαίνει στα μεσσία στην ζητιανιά και το ζητεί από τα παραπλέοντα πλοία. Την ώρα που έπαιρνα το δελτίο, ο καπετάνιος καθόταν πάνω από τον ώμο μου και το διάβαζε.

Μόλις τελείωσε, παίρνει το χαρτί και πάει στον χάρτη και βάζει τα στίγματα των θεωλλών στον χάρτη ναυσιπλοίας. Τον ακούω να βάζει μικρές κραυγές, να βλαστημάει και να καλεί τον υποπλοίαρχο για διαβουλεύσεις.

- Μωρέ το κέντρο της θύελλας έρχεται κατ' επάνω μας καπετάν-Σταύρο, λέει στον υποπλοίαρχο.

- Το βλέπω καπετάνιε, το βλέπω.

- Και που να κρυφτούμε, στην μέση του ωκεανού είμαστε.

- Κάτι κατάλαβα καπετάν Νικόλα όταν είδα πως μεγάλωνε ο κυματισμός, κάτι δεν μου

πήγαινε καλά

- Και γιατί μωρέ δεν μου είπες τίποτα καπετάν Σταύρο;

- Χωρίς στοιχεία, χωρίς δελτίο καιρού και στίγματα, τι να σου πω καπετάν-Νικόλα, τι;

- Όλοι έχουμε τα δίκια μας, όλοι, μονολόγησε ο καπετάν-Νικόλας.

Το τηλέφωνο χτύπησε δυο-τρεις φορές. Μέσα στην κοσμοχαλασιά, το τηλέφωνο μας έλλειπε.

- Εμπρός φώναξε ο καπετάν-Νικόλας.

- Καπετάνιε ο πρώτος είμαι, σε περιμένω όπως συμφωνήσαμε.

- Ναι κι εσύ δίκιο έχεις δεν το είπα προ ολίγου;

- Μα δεν μιλήσαμε εδώ και δυόμισι ώρες καπετάνιε.

- Ναι έτσι είναι, συγχώραμε μαστρο-Αντώνη συγχώραμε.

- Έρχομαι πάνω καπετάνιε, λέει ο πρώτος και κλείνει το τηλέφωνο.

«Κάτι δεν πάει καλά, μονολόγησε ο πρώτος, ποτέ δεν μίλησε έτσι ο καπετάν-Νικόλας ποτέ δεν τον είδα τόσο φορτισμένο. Αλλά και εγώ νομίζω πως δεν είμαι ψυχολογικά καλά. Έχω δυο νύχτες να κοιμηθώ από τις έγνοιες... Για φαντάσου τώρα που κοντεύω να βγω στην σύνταξη να μου φορτώσουν την ρετσινιά, ότι άφησα παραβοφάναρο το πλοίο από καύσιμα!»

Η πόρτα στο CHARTROOM ήταν όπως πάντα ανοικτή. Ο μαστρο-Αντώνης μπήκε χαιρετώντας τους δυο αξιωματικούς γέφυρας.

- Στην ώρα ήρθες μαστρο-Αντώνη του λέει ο καπετάνιος.

- Πως είναι το δελτίο καπετάνιε, ρώτησε ο πρώτος.

- Κακό, ψυχρό και ανάποδο Μαστρο-Αντώνη. Ρίξε κι εσύ μια ματιά, του λέει, ενώ ο υποπλοίαρχος τον ξεναγεί στα «χωράφια» του.

- Και τι κάνουμε τώρα; Ρωτά ο πρώτος.

- Αυτό συζητάμε με τον υποπλοίαρχο.

- Ναι, αλλά εγώ έχω και άλλο άσχημο νέο για όλους μας.

- Όχι, προς Θεού όχι άλλο άσχημο νέο, φοβάμαι πως δεν θα το αντέξουν τα νεύρα μας, τα τεταμένα σαν την χορδή του τόξου του Οδυσσέα.

- Μέσα στην φουρτούνα θυμήθηκες και τον πολύπαθο Οδυσσέα.

- Και πώς να μην τον θυμηθώ, κι αυτός με τα κύματα δεν πάλευε;

- Ας αφήσουμε τον Όμηρο και ας δούμε εμείς τι κάνουμε τώρα. Καπετάν-Νικόλα πόσες μέρες ταξίδι έχουμε μέχρι την YOKOHAMA;

- Με υποχρεώνεις να σου απαντήσω με την κλασική του Όμηρου φράση «Ποιος λόγος τέκνο σούφυγε των οδοντιών του φράγμα». Εδώ δεν ξεύρομε που να κρυφτούμε, που να στρέψουμε την πλώρη μας, και μου ζητάς κάτι που είναι τελείως αδύνατο να προβλέψω.

- Καλά, καπετάν-Νικόλα για την Ιαπωνία δεν πάμε;

- ΟΧΙ δυστυχώς όχι, Ρίξε μια ματιά στον μπουσούλα, καίτοι δεν είσαι της γέφυρας, θα καταλάβεις.

- Πάμε προς νότο μαστρο-Αντώνη δυστυχώς, προς νότο.

- Προς Νότο πάμε; μονολόγησε ο Πρώτος. Δεν είναι ώρα για αστεία, και γνωρίζω πολύ καλά πως μιλάτε σοβαρά και δεν το αμφισβητώ, είπε ο μαστρο-Αντώνης και, πέρασε την δεξιά του παλάμη πάνω στο κλωμιασμένο του πρόσωπο.

- Αλίμονο μας καπεταναίοι, αλίμονο μας ξανάπε ο πρώτος. Οι καπεταναίοι άλλαξαν γιατίς έντρομοι.

- Συμβαίνει κάτι που δεν το ξέρω, κάτι τόσο τρομερό και μου το κρατάς μυστικό;

- Τρομερό, ναι, μυστικό, όχι. Σου υπενθυμίζω ότι, σου ζήτησα να συναντηθούμε εντός της ημέρας, και μόνος σου πρότεινες σε δυο ώρες, αλλά λόγω του καιρού δεν έγινε η συνάν-









- Ωχ Θεέ μου λέει κάπως ποιο δυνατά ο Μιχάλης, βγάζοντας τα χέρια από το πρόσωπο του. Βλέπει τον Μανώλη με βλέμμα φοβισμένου σκυλιού.

- Τι σου συμβαίνει Μιχάλη; Ρωτάει με μαλακή παρηγορητική φωνή ο Μανώλης.

- Μανωλάκη, λέει ο Μιχάλης, νομίζω πως δεν θα φθάσω στην Ιαπωνία, θα μας καταπιεί ο Ειρηνικός, θα μαυροφορέσει η μάνα μου, θα...θα... και βάζει τα κλάματα.

- Μιχάλη, φίλε μου, μην χάνεις το κουράγιο σου, έτσι είναι το επάγγελμα του ποντοπόρου ναυτικού. Δεν μας φέρανε σ' αυτό το καράβι παρά την θέληση μας, βρήκαμε μπάρκο, μπάρκαρα, ανοιχτήκαμε στους ωκεανούς για να βγάλουμε κανένα φράγκο περισσότερα, από τα μεσογειακά ταξίδια. Στην Ιαπωνία θα φθάσουμε, θα ξεφορτώσουμε, θα πάμε αλλού και πάλι φουρτούνες και μπουνάτσες, πάλι χιόνια και καύσωνες, πάλι Μουσώνες και Κυκλώνες, πάλι το κύμα θεριό ανίκητο, τερατόμορφο, με θεόρατα ύψη και αβυσσαλέα βάθη θα μας στήσει καρτέρι, σε κάβους, σε στενά, σε ανοικτά πελάγη. Αλλοίμονο αν τα πλοία σε κάθε τυφώνα βουλιάζανε, σε κάθε κακοκαιρία κοβόντουσαν στη μέση, σε κάθε δυνατό αέρα, παθαίνανε ζημιές που θα τα καθιστούσαν επικίνδυνα προς πλεύση. Εγώ δεν είμαι ούτε αξιωματικός ούτε κάποιος που γνωρίζει κάτι περισσότερο από εσένα. Είμαι όμως πέντε χρόνια με τα ποντοπόρα και έχουν περάσει από το πεσί μου πολλές φουρτούνες.

Όποιος ναυτικός πει ότι όταν πρωτοπήκε στην θάλασσα, δεν φοβήθηκε στην φουρτούνα, λέει ψέματα. Με το πέραςμα του χρόνου, ταξιδεύοντας σε όλους τους ωκεανούς, διαμορφώνεις αργά μεν αλλά σταθερά την πεποίθηση ότι τα καράβια είναι χτισμένα για να ταξιδεύουν κάτω από δύσκολες, αντίξοες, σκληρές κλιματολογικές συνθήκες. Δεν ταξιδεύουν μέσα σε πισίνες, ούτε σε μικρές λιμνούλες. Η κατασκευή τους γίνεται κάτω από συνεχείς ελέγχους, τόσο από οργανισμούς ασφαλείας, όσο και κάτω από έμπειρους ναυπηγούς, με άρτιο και υπερσύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό.

- Πολλές λεπτομέρειες μου είπες Μανώλη, απορώ από πού τα έμαθες όλα αυτά, εσύ ένας παραμάγειρος.

- Ακούγω κατά καιρούς τους αξιωματικούς μηχανής και γέφυρας που τα συζητάνε. Εγώ, όπως πολύ σωστά είπες, πως μπορώ να τα γνωρίζω. Ένα δημοτικό έβγαλα και αυτό με το ζόρι.

- Μανώλη μου, ο Θεός να σ' έχει καλά, τα λόγια σου μου δώσανε κουράγιο. Αχνά στο βάθος του μυαλού μου, άναψε ένα λυχνάρι ελπίδας, αυτό το λυχνάρι μου το άναψαν τα παρήγορα λόγια σου, που τώρα που τα ξανασκέπτομαι, βλέπω πως έχουν κάποια σοβαρή βάση, δεν είναι λόγια για να γίνεται απλώς κουβέντα. Κι εγώ του δημοτικού είμαι, μπορώ όμως να ξεχωρίσω το κρεμμύδι από το σκόρδο, όπως θα λέγαμε εμείς της κουζίνας. Θα προσπαθήσω να σταθώ όπως πρέπει σ' αυτές τις δύσκολες στιγμές.

- Μπράβο Μιχάλη, έτσι πρέπει να κάνεις, όπως κάνουμε όλοι μας. Για φαντάσου εάν αυτοί που κυβερνάνε αυτό το πλοίο να είχαν τις δικές σου απόψεις!!! Το φαντάζεσαι τι θα γινόμασαν όλοι μας;

- Δίκιο έχεις Μανώλη μου, απόλυτα δίκιο.

- Ο καλός ο καπετάνιος στην φουρτούνα θα φανεί, λέει η παροιμία.

- Ναι καλά το είπες, αλλά κατά προέκταση αυτή η παροιμία παίρνει και έναν έκαστο από εμάς, ο καθένας μας έχει ένα ρόλο μια θέση σ' αυτό το πλοίο. Η θέση του καθ' ενός, έχει και την δική της συμμετοχή στην ασφάλεια του πλοίου. Δεν χρειάζονται περαιτέρω εξηγήσεις νομίζω.

- Ας πάμε τώρα για οριζοντίωση Μιχάλη μου και αύριο βλέπουμε τι καιρό θα κάνει, είπε ο Μανώλης. Σηκώθηκε και τρεκλίζοντας, τράβηξε για την καμπίνα του.

- Καπετάν-Νικόλα, το σημερινό μας στίγμα ήταν 179 μοίρες 55' 28" Ανατολικό, άρα σήμερα είναι Τετάρτη και αύριο πάλι Τετάρτη.

- Καλώς καπετάν-Σταύρο, ειδοποίησε την μηχανή και τον λωστρόμο και τον μάγειρα.

- Θα το κάνω αμέσως καπετάν-Νικόλα, είπε ο υποπλοίαρχος

Εδώ πρέπει να πω δυο λόγια για την διπλή Τετάρτη. Στις προηγούμενες γραμμές, ανέφερα, ότι βάζουμε το ρολόι πίσω κάθε 15 μοίρες. Προσπερνώντας λοιπόν τον αντίποδα του Μεσημβρινού του Γκρήνουιτς που είναι η αρχή της μετρήσεως του Μήκους, δηλαδή ο Μεσημβρινός Μηδέν, προσπερνώντας λοιπόν τον αντίποδα δηλαδή τον Μεσημβρινό 180

μοίρες, κατευθυνόμενοι πάντα προς δυσμάς έχουμε μεινει πίσω 12 ώρες. Τώρα, με την επανάληψη της ίδιας μέρας, ευρισκόμαστε 12 ώρες μπροστά αφού εμείς βλέπομε πρώτοι απ' όλο τον κόσμο την ανατολή του ήλιου, δηλαδή είμαστε στην αρχή της ημέρας που λέγεται Τετάρτη. Εξακολουθώντας να βάζουμε μια ώρα πίσω, φθάνοντας στη Ιαπωνία θα έχουμε την ίδια ώρα και την ίδια μέρα με την χώρα αυτή. Ίσως αυτό για μερικούς να μην γίνεται αμέσως κατανοητό, αλλά εδώ δεν θέλω να επεκταθώ περισσότερο και να κολυπήσουμε σε βαθιά νερά.

Ο καπετάν-Θέμης στην βάρδια των 08:00-12:00 είχε παραλάβει από τον καπετάν-Σταύρο και το RADAR δούλευε, η ερημιά στην γειτονιά μας δεν άλλαξε, μόνον σε μια ακτίνα 60 μιλίων ταξιδεύαμε. Συμπλήρωσε κάποιες γραμμές στο ημερολόγιο του πλοίου, για την πορεία, τον καιρό και το πιθανόν στίγμα που θα επιβεβαίωνε το μεσημέρι.

Στις 09:00, άρχιζα την πρώτη δίωρη βάρδια μου. Η Αθήνα - ο παράκτιος σταθμός με το χαρακτηριστικό SVA, δεν ακούγεται σ' αυτά τα μήκη της υδρογείου. Τηλεγραφήματα το πλοίο λαβαίνει μέσω του SAN FRANCISCO RADIO, και του TOKYO RADIO. Μετά από μισή ώρα, έρχεται στον ασύρματο ο καπετάν-Θέμης, ανήσυχος και μου λέει.

- Μαρκόνη, το RADAR μου κάνει ακατανόητες γραμμές, δεν ρίχνεις μια ματιά;

- Βεβαίως, να ριζώ ελπίζω να μην είναι κάτι σημαντικό. Παίρνω το MANUAL και ρίχνω μια ματιά στις προηγούμενες βλάβες και τις αιτίες που τις προκαλούν.

- Πόσες ώρες δουλεύει συνέχεια, τον ρωτώ.

- Να ριζώ μια μάτια στο ημερολόγιο. Ρίχνει μια μάτια στις προηγούμενες σελίδες και διαπιστώνει ότι επί 36 ώρες δουλεύει συνεχώς, μου το λέει έντρομος.

- Σταμάτα το για μια ώρα μην πάθει καμιά ζημιά και μείνουμε μεσοπέλαγα χωρίς RADAR του λέω.

- Καλώς Μαρκόνη, απαντά και το σβήνει.

Ο καιρός δεν είχε ορατότητα παραπάνω από τρία μίλια, το RADAR ήταν απαραίτητο εργαλείο σε τέτοιο καιρό. Το άφησα να κρούσει για μισή ώρα ενώ διάβαζα το MANUAL. Για να δω τις πιθανές αιτίες της ανωμαλίας. Οι πιθανές αιτίες ήσαν πάνω από δυο. Εδώ δεν πρόκειται να μπω σε λεπτομέρειες οι οποίες ολίγον ή μάλλον καθόλου δεν ενδιαφέρουν τον αναγνώστη. Αφού λοιπόν έφτιαξα την βλάβη ξεκινήσαμε το RADAR και δούλεψε χωρίς προβλήματα.

Ακούγοντας την λίστα από το TOKYO RADIO διαπιστώνω ότι έχει τηλεγράφημα για το πλοίο μας. Παίρνω σειρά δέκα που θα πει ότι ως που να έρθει η σειρά μου να πάρω το τηλεγράφημα, έπρεπε να περιμένω πάνω από μια ώρα. Κάποτε έφθασε και δική μου σειρά. Παίρνω το τηλεγράφημα που ούτε λίγο ούτε πολύ, μας ρωτούσε πότε φθάνουμε στην YOKOHAMA.

Το πάω στον καπετάν-Νικόλα, το διαβάζει, καλεί τον υποπλοίαρχο και του το δίνει να το διαβάσει. Οι δυο αξιωματικοί αλληλοκοιτάζονται με ένα μικρό χαμόγελο στα χείλη ο Πλοίαρχος, και με έκπληκτο βλέμμα ο υποπλοίαρχος.

- Τι απαντάμε Καπετάν-Νικόλα; Ερωτά ο υποπλοίαρχος.

- Βγάλε σε παρακαλώ τα μίλια το μεσημέρι, αφού δούμε το στίγμα μας, να συμβουλευτούμε και τον Πρώτο για τις δυνατότητες της μηχανής και τότε απαντάμε.

- Καλώς καπετάν-Νικόλα.

Αφού βγήκε το μεσημεριανό στίγμα, μετρήθηκαν τα μίλια κάλεσαν και τον Μάστρο-Αντώνη, διαπιστώθηκε ότι μας μένανε 1200 μίλια ακόμη.

- Με τι ταχύτητα πάμε τώρα καπετάν-Νικόλα, ρώτησε ο Πρώτος.

- Το τελευταίο 24ωρο πήγαμε με μέση ωριαία ταχύτητα 11, 5 μίλια μόνο, εάν συνεχίσουμε έτσι, θέλουμε 4 24ωρα και 8 ώρες.

- Μπορούμε, ρωτάει ο Πλοίαρχος τον Πρώτο, ν' αυξήσουμε λίγο τις στροφές;

- Με αυτόν τον καιρό το βλέπω λίγο δύσκολο.

Εάν πάρουμε το κύμα στην πρύμη, τότε μπορούμε να δώσουμε μερικές στροφές ακόμα, διότι θα μας σπρώχνει και το κύμα.

- Αυτό όμως θα μας αλλάξει την πορεία, θα μεγαλώσει την απόσταση και αυτό που θα κερδίζουμε σε δρόμο θα το χάνουμε από την επιμήκυνση του ταξιδιού μας.

- Εάν είναι έτσι, τότε τα μειονεκτήματα γίνονται δυο καπετάν-Νικόλα.

- Γιατί του λες αυτό Μάστρο-Αντώνη; ρωτά ο πλοίαρχος.

- Πρώτο μειονέκτημα, λέει ο μαστρο-Αντώνης.

Οι περισσότερες στροφές, καταναλώνουν πε-

ρισσότερο πετρέλαιο. Δεύτερο, η επιμήκυνση του ταξιδιού, χρειάζεται περισσότερο χρόνο πλεύσης, άρα περισσότερο πετρέλαιο πάλι. Όπως γνωρίζετε, το πετρέλαιο μας είναι τσίμα

- τσίμα, συνεπώς διατρέχομε σοβαρό κίνδυνο να μην φθάσουμε μέχρι μέσα στο λιμάνι.

- Καλώς μαστρο-Αντώνη, άσε να δούμε τι θα τους απαντήσουμε, αφού δούμε και το επόμενο δελτίο καιρού, είπε ο πλοίαρχος και έλυσε το συμβούλιο

Ο παράκτιος σταθμός του TOKYO εκπέμπει δελτία καιρού για τον Βόρειο Ειρηνικό από τις 179 μοίρες και 59 λεπτά ανατολικό μήκος μέχρι τις 125 μοίρες ανατολικό μήκος και από την κερσόνησο της Καμτσιάκας από Βόρειο πλάτος 66 μοίρες έως τον Ισημερινό. Τα δελτία αναφέρονται μόνο σε Τυφώνες και θύελλες. Το πρωινό λοιπόν δελτίο, έλεγε τα εξής:

*«Στην νήσο ΓΚΟΥΑΜ (πλάτος 12ο33' Βόρειο και μήκος 147ο29' Ανατολικό, γεννήθηκε ο Τυφώνας KETY βαθύ βαρομετρικό 965 Millibars κινούμενο Βόρειο-Βόρειοδυτικά με ταχύτητα 9 μίλια την ώρα, άνεμοι 90 μίλια την ώρα από το κέντρο και προς την περιφέρεια έως τα 600 μίλια, 70 μίλια την ώρα έως τα 800 μίλια από το κέντρο. Το στίγμα του τυφώνα ήταν στις 2300 ώρα Γκρήνουιτς».*

Το πάω στον καπετάν-Θέμη, βάζει το στίγμα στον χάρτη, ειδοποιεί τον καπετάν-Νικόλα για το δελτίο.

Με τον μάλλινο σκούφο του στο κεφάλι, καταπονημένος από την συνεχή τρικυμία, αμίλητος ο έμπειρος θαλασσομάχος, ρίχνει μια πρώτη ματιά στο στίγμα του τυφώνα, βάζει την πορεία του στο χάρτη, μετράει μίλια, υπολογίζει μέχρι που φθάνει η ένταση του άνεμου, παίρνει μια βαθιά ανάσα, αφήνει το κουμπάσο κάτω, απευθυνόμενος στο ανθυποπλοίαρχο του λέει:

- Πάει κατά την Κορέα, εάν συνεχίσει έτσι τότε σε πεντέμισι εικοσιτετράωρα θα πέσει πάνω στην Κορέα. Εμείς καλώς εκόντων των σημερινών συνθηκών θα έχουμε φθάσει στην YOKOHAMA.

Παίρνει τηλέφωνο τον Πρώτο μηχανικό, του λέει τα νέα, και του ζητά να δώσει όλες τις στροφές της μηχανής. Με τον κυματισμό στην πρύμη συνεχώς να πέφτει, δίνει εντολή για νέα πορεία.

- Καπετάν-Θέμη βάλε πορεία 350ο.

- Τριακόσιες πενήντα μοίρες, επαναλαμβάνει ο καπετάν-Θέμης, μεταβιβάζει την εντολή στον τιμονιέρη.

Αρχίζει να στρέφει δεξιά το τιμόνι ο τιμονιέρης. Σε 3-4 λεπτά ακούγεται η φωνή του τιμονιέρη:

- Τριακόσιες πενήντα μοίρες.

- Καλώς, άπαντα ο καπετάν Θέμης.

Μετά από 15 λεπτά ρωτάει τον τιμονιέρη πως πάει το τιμονιάρισμα σε αυτήν την πορεία.

- Θέλει κάποια προσπάθεια να κρατηθεί, του απαντάει ο τιμονιέρης.

Ντριν-Ντριν το τηλέφωνο της γέφυρας κτύπησε μονότονα.

- Εμπρός, φωνάζει ο καπετάν-Θέμης.

Η φωνή του μαστρο-Μήτσου ακούγεται από το μηχανοστάσιο.

- Καπετάν-Θέμη πάμε με 110 στροφές αυτή την στιγμή.

- Καλώς μαστρο-Μήτσου ευχαριστώ. Αφήνει την γέφυρα και πάει στον καπετάν-Νικόλα και του αναφέρει τις στροφές της μηχανής.

- Ευχαριστώ καπετάν-Θέμη, τώρα να γράψω και το τηλεγράφημα για τον πράκτορα και το γραφείο του Λονδίνου.

*« =Προς τον Πράκτορα της YOKOHAMA= ΕΤΑΥΚΟΚΟΗΜΑΡΟΑΔΣ 17 6 1800=MASTER, ΗΤΟΙ ΠΙΘΑΝΗ ΩΡΑ ΑΦΙΞΕΩΣ ΣΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟΤΗΣ YOKOHAMΑΣ 17 ΙΟΥΝΙΟΥ ΩΡΑ 1800 ΤΟΠΙΚΗ=ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ».*

Το ίδιο τηλεγράφημα εδόθη και προς το γραφείο μας στο Λονδίνο. Για εμάς αυτό έλεγε ότι έχουμε 4 μέρες ταξίδι και κάτι ώρες, εάν όλα βαίνανε καλώς όπως προέβλεπε ο πλοίαρχος. Ο κυματισμός βαθμιαία αλλά σταθερά, έπεφτε, το βουβό κύμα όμως θα έμενε για μερικές ημέρες.

Η ηρεμία αργά αλλά σταθερά επανήρκε στο πλήρωμα. Τα τεντωμένα νεύρα μας εύρισκαν την φυσιολογική τους κατάσταση.

Αυτό όμως δεν λέει καθόλου ότι η επαγρύπνηση έδωσε την θέση της σε μια γενική χαλαρότητα. Όλοι οι αξιωματικοί γέφυρας, μηχανής και ασυρμάτου, είχαν τα μάτια τους και τ' ανατακλαστικά τους σε πλήρη, διαρκή και άκρως προσεκτική ετοιμότητα. Στην μέση του ωκεανού, τίποτα δεν είναι απόλυτα σίγουρο, ούτε τα μετεωρολογικά δελτία είναι αλάνθαστα, απόλυτα ασφαλή και σίγουρα.

Οι αξιωματικοί γέφυρας στην βάρδια τους, ανιχνεύουν το πέλαγος τόσο με τα κιάλια στο χέρι, όσο και με την συνεχή παρακολούθηση

του RADAR, το οποίο «βλέπει» ανάλογα με τις ανάγκες της περιοχής, είτε σε πολύ μικρή απόσταση, ας πούμε στα 5 μίλια, είτε σε αποστάσεις μέχρι και τα 60 μίλια.

Στην μηχανή, η οποία είναι η ψυχή του πλοίου, τα πράγματα είναι πιο περίπλοκα. Η λειτουργία της κυρίας μηχανής, υποστηρίζεται και υποβοηθείται από μια αρκούντως σοβαρή ομάδα μηχανημάτων, τα οποία χρήζουν παρακολούθησης, συντήρησης, ρύθμισης, ώστε η κύρια μηχανή να μην πάθει βλάβη, να συνεχίσει να κινεί το πλοίο προς τον προορισμό του μα και να τηρηθούν τα υπό του πλοίαρχου αποσταλέντα χρονοδιαγράμματα.

Ο αξιωματικός ασυρμάτου, έχει υποχρέωση να λαμβάνει όλα τα δελτία καιρού, διότι από τις καιρικές συνθήκες εξαρτώνται τα χρονοδιαγράμματα του ταξιδιού.

Εδώ θα κάνω μια μικρή παρένθεση. Ο προορισμός κάθε πλοίου δεν είναι πάντα γνωστός και απαραβίαστος ακόμη και αν υπάρχουν συμβόλαια, τηλεγραφήματα και προφορικές οδηγίες προς τον πλοίαρχο.

Δεν είναι λίγες οι φορές που 24 ώρες πριν την άφιξη στο λιμάνι προορισμού, ένα τηλεγράφημα να σου αλλάζει ρότα, να σε στέλνει σε άλλο λιμάνι, ποιο κοντά ή ποιο μακριά. Όλα τα ποντοπόρα πλοία γνωρίζουν προκαταβολικά από ποιους παράκτιους σταθμούς θα λαβαίνουν οδηγίες. Έτσι λοιπόν ο εκάστοτε αξιωματικός ασυρμάτου παρακολουθεί τους συγκεκριμένους σταθμούς ανελλιπώς έως ότου ανέβει στο πλοίο ο πιλότος που θα οδηγήσει το πλοίο στο λιμάνι, κλίνει η παρένθεση.

Το βραδινό δελτίο καιρού δίνει τον KETY 108 μίλια Βόρειο-Βόρειοδυτικά του Γκουάμ, αλλά με αλλαγή στην πορεία του με κατεύθυνση προς Βορά αυτό ανησυχεί κάπως τον καπετάν-Νικόλα αλλά λόγω της μεγάλης αποστάσεως από εμάς, προς το παρόν δεν μας προξενεί αλλαγή στον χρόνο αφίξεως μας.

Ο κυματισμός πέφτει, το πλοίο τώρα πάει με ταχύτητα 14 μιλίων. Την επομένη ο υποπλοίαρχος καλεί τον λωστρόμο, τον Χρήστο, για να κάνουν μια πρώτη επιθεώρηση βγαίνοντας προς την πλώρη, ανεβαίνουν στο καμπούνι της πλώρης, ρίχνουν μια προσεκτική ματιά στις πόμπες των δυο αγκυρών, δοκιμάζουν τα φρένα τους εάν είναι καλά σφισμένα, τα καργάουν με έναν λωστό όσο παίρνουν και μπαίνουν στο μπάρκι κάτω από τις πόμπες για να επιθεωρήσουν τα αποθηκευμένα υλικά. Εκεί, διαπιστώνουν ότι η θύελλα έχει λύσει κάποια δεσίσματα των υλικών.

Ο καπετάν-Σταύρος δίνει οδηγίες στον λωστρόμο τι να κάνει με τους ναύτες του και βγαίνουν στην κουβέρτα. Το μεσημεριανό στίγμα μας δίνει διανυθείσα απόσταση 340 μίλια ήτοι 14,16 μέση ωριαία ταχύτητα. Το ηθικό όλων μας αναπερώνεται το χρονοδιάγραμμα δεν αλλάζει.

Το πρωινό δελτίο δείχνει τον τυφώνα KETY να παίρνει το κατόπι μας, εμείς όμως ταξιδεύουμε γρηγορότερα από αυτόν. Μας απομένουν 3 εικοσιτετράωρα και κάτι ώρες. Ο πλοίαρχος όμως παλαιός θαλασσομάχος, πολυταξιδευτής, πάντα καχύποπος με τα τερτίπια των ωκεανών και των γαλαζίων πόντων, δεν κρύβει τις ανησυχίες του.

- Εάν αλλάξει προς τα Βορειοανατολικά η ρότα του τυφώνα, τότε θα μας επηρεάσει, έλεγε στο καπετάν-Σταύρο.

- Ας ελπίσουμε ότι δεν θα έχουμε τέτοια ατυχία καπετάν-Νικόλα.

- Το εύχομαι αλλά ο ωκεανός δεν έχει μέσσα καπετάν-Σταύρο.

Σουρούπωνε σε λίγο. Η δύση φόρεσε το ροδαλό της φόρεμα. Ο ουρανός χρωματίστηκε με όλους της ίριδος τους χρωματισμούς, αλλού χρυσαφί, ποιο κάτω σε ζωηρό κόκκινο. Στο βάθος της Δύσης είχε ακόμα το εκτυφλωτικό ασημί. Το άστρο της ημέρας μας έκλεινε το μάτι, αποχαιρετώντας μας.

Ένα κοντάρι ήθελε για ν' αγγίξει το νερό της θάλασσας. Έβγαλε το φωτιστόφανο του για να μην το βρέξει, η φουσκοθαλασιά που ακολουθεί τους τυφώνες, μια μας ανέβαζε ψηλά και βλέπαμε όλον τον Ηλιόταρο, μια μας κατέβαζε και τον χάναμε. Πότε άγγιζε τον ορίζοντα, λες και δοκίμαζε την θερμοκρασία του νερού και πότε βυθιζότανε μέχρι την μέση του στο θαλασσινό λουτρό του.

Η σκιά του καρβιού, ξαπλωμένη στην φουσκοθαλασιά μας ακολουθούσε από κοντά απολαμβάνοντας το ανεβοκατέβασμα της, το νανούρισμα της, μια και θά ηγείνε για ύπνο σε λίγο. Ο κατακόκκινος ήλιος μας αποχαιρευόσε για σήμερα δίνοντας μας ραντεβού για την επομένη. Έδωσε ένα μακροβούτι και ξαναβγήκε πιο δυτικά από εμάς, εκεί που τον περιμένα χρόνια, αιώνες χιλιετηρίδες και βάλε.

Ο μάστορο-Μήτσος, χτύπησε διακριτικά την πόρτα του Πρώτου.

- Εμπρός, φώναζε από μέσα ο μάστορο-Αντώνης ο Πρώτος.

Ο Δεύτερος έβγαλε τον γάντζο από την πόρτα, καλησπέρισε και μπήκε στο γραφείο του Πρώτου.

- Καλώς τον μάστορο-Μήτσο, έλα κάθισε, του λέει ο Πρώτος. Τι νέα έχουμε από τα σιδηρικά, τον ρωτάει ο μάστορο-Αντώνης.

- Καλό ν'άχεις, απαντά ο Δεύτερος και κάθισε σε μια καρέκλα.

Οι δυο μηχανικοί αλληλοκοιτάζονται με κάποια ενδομυχική υποψία κάποια αόρατου διασταγμού, σιωπών και οι δυο. Ο Δεύτερος σπάει την σιωπή του και ρωτάει τον Πρώτο.

- Πόσα μίλια έχουμε ακόμα μάστορο-Αντώνη για τον πιλότο;

- Απ' ότι μου είπε ο καπετάνιος, μάστορο-Μήτσο, από το μεσημεριανό στίγμα, είχαμε 520 μιλιά ακόμα.

- Φοβάμαι ότι το πετρέλαιο μας φθάνει και δεν μας φθάνει για τόση απόσταση και με τις σημερινές καιρικές συνθήκες...

- Το έγγραψες στο ημερολόγιο της μηχανής πόσο πετρέλαιο έχουμε; ρωτάει ο Πρώτος.

- Μάλιστα, το έγγραψε μάστορο-Αντώνη, τα μίλια δεν γνώριζα που απομένουν έως τον πιλότο.

- Να πω στον καπετάνιο λέει ο Πρώτος να μας φέρον μια μπάριζα με πενήντα τόνους πετρέλαιο, τι λες μάστορο-Μήτσο;

- Συμφωνώ, μάστορο-Αντώνη.

Παίρνει στο τηλέφωνο τον καπετάν-Νικόλα και του μεταφέρει το αίτημα του.

- Άσε να ζημερώσει, να δούμε και το δελτίο και αναλόγως πράττουμε μάστορο-Αντώνη.

- Καλώς καπετάνι μου, κλείνει το τηλέφωνο.

- Εμείς κάναμε το χρέος μας μάστορο-Μήτσο, πέρνα στο ημερολόγιο την ώρα της συνομιλίας μου με τον καπετάνιο, αλλά την δική του απάντηση θα την γράψει ο καπετάνιος στο ημερολόγιο γέφυρας κατά την κρίση του.

- Καλώς μάστορο-Αντώνη, άντε καλή σου νύχτα, λέει ο δεύτερος και πάει για την καμπίνα του.

Ο καπετάνιος σκεπτικός, καλεί τον υποπλοίαρχο και του ανακοινώνει την συνομιλία του με τον Πρώτο.

- Γνωρίζω καπετάν-Νικόλα ότι έχει μεγαλύτερο κοστολόγιο το να μας φέρον πετρέλαιο στο πέλαγος και εν όψει του τυφώνα που μας ακολουθεί, δεν ξέρω εάν κάτι τέτοιο θα είναι εφικτό.

- Δεν έχεις άδικο καπετάν-Σταύρο, εάν όμως μείνουμε από πετρέλαιο με τον πιλότο μέσα, τότε τα ρυμουλκά θα μας ζητήσουν ακόμα και σώστρα για να μας ρυμουλκίσουν μέχρι τον ντόκο.

- Έτσι είναι όπως τα λες καπετάν-Σταύρο, δεν μπορούμε να το παίξουμε κορώνα-γράμματα, θα παραγγείλω πετρέλαιο και ας κοστίζει ακριβότερα.

- Συμφωνώ καπετάν-Νικόλα.

Ο Καπετάνιος έρχεται στον ασύρματο, και γράφει το τηλεγράφημα προς τον πράκτορα της Γιοκοχάμας.

Καλώ τον παράκτιο στα μεσαία, με ακούει, πάμε στην συχνότητα εργασίας και δίδω το τηλεγράφημα. Βαθιά ανάσα από τον καπετάνιο, ο οποίος ενημερώνει τηλεφωνικά τον Πρώτο για το τηλεγράφημα.

«Εφάνει η ροδοδάκτυλη Ηώς του όρθρου κόρη» όπως λέει και ο Όμηρος, και ο ωκεανός βγάζει τις πιτζάμες του, φοράει τα καθημερινά του και μας καλημερίζει με αυξημένη φουσικοθαλασσιά που δεν περιμέναμε. Το δελτίο καιρού όμως μας προσγειώνει στον ανταριασμένο από την Τρίαινα του Ποσειδώνα ωκεανό. Ο τυφώνας έχει κατεύθυνση και πορεία η οποία διασταυρώνεται με την δική μας. Είναι πίσω μας 400 μίλια το οποίο μεταφρασμένο μας συμπεριλαμβάνει μέσα στην ακτίνα του όπου οι άνεμοι έχουν ταχύτητα 90 μιλίων την ώρα. Το μεσημεριανό στίγμα, δείχνει ότι μας απομένουν γύρω στα 60 ναυτικά μίλια από τον πιλότο. Το RADAR άρχισε να κτυπάει στόχους στεριάς.

- Τα βάσανα μας τελειώνουν είπε ο ναύτης της βάρδιας.

- Μην είσαι τόσο απόλυτος, του είπε ο καπετάν-Θέμης, αν δεν δέσουμε κάβους μην αναπαύεσαι Γιάννη μου.

Με κουρασμένα βήματα, βαραιοσημένους από την πολυήμερη κακοκαιρία, ο υποπλοίαρχος, ο Καπετάν-Σταύρος ανεβαίνει στην γέφυρα, ξεφυσάει βγάζοντας όλη του τη κούραση από τα στήθια του, χαιρετά τον ανθυποπλοίαρχο, πιάνει τα κιάλια, αγναντεύει το πέλαγος.

Κάποια καράβια μόλις και μετά βίας φαίνονται

μακριά στον ορίζοντα.

- Μυριστήκανε στεριά, και όλοι συγκλίνουν προς την πιλοτίνα, είπε στο καπεταν-Θέμη.

- Καιρός ήταν, να δούμε και κάποιο πλεούμενο, πρόσθεσε ο καπετάν-Θέμης.

Στις 16.00 ήμασταν σε οπτική επαφή με την πιλοτίνα. Με τον οπτικό τηλεγράφο μας ρώτα το όνομα του πλοίου. Αυτή την ώρα αρχίζει η βάρδια του υποπλοίαρχου. Του δίδει με τον οπτικό το όνομα του πλοίου μας. Μας ζητεί να επικοινωνήσουμε με το Ραδιοτηλέφωνο. Τον καλώ στους 2182 κιλοκύκλους, μου απαντάει και πάμε στην συχνότητα εργασίας. Εκεί έρχεται η ψυχρολουσία που δεν αναμέναμε.

«Λόγω επερχόμενου τυφώνα, το λιμάνι κλείνει. Θα μείνετε εκτός λιμένος έως ότου περάσει ο τυφώνας, καλή τύχη»..

Σε λίγο παίρνω και τηλεγράφημα από τον πράκτορα που μας λέει, ότι, λόγω τυφώνα, η μπάριζα με το πετρέλαιο, αδυνατεί να βγει στο ανοικτό πέλαγος. Εκεί που λέγαμε «Δόξα τω Θεώ», τώρα λέμε, «βοήθα μας Αϊ-Νικόλα». Ο καπετάν-Νικόλας δεν κρατιέται. Καλεί σε σύσκεψη τον Πρώτο και τον υποπλοίαρχο.

- Κύριοι το τηλεγράφημα και η συνομιλία με τους πιλότους είναι ξεκάθαρα, μένουμε στο πέλαγος με ότι κακό αυτό συνεπάγεται, έχετε κάτι να προτείνετε; σας ακούω.

Ο Πρώτος πήρε βαθιά ανάσα, κοίταξε τους δυο καπετανάιους και είπε.

- Από την δική μου πλευρά, το μόνο που μπορώ να πω, είναι, ότι το πετρέλαιο που έχουμε είναι δεν είναι τρεις τόνοι. Με σταμάτημα και ξεκίνημα στο πολύ αργά άντε να κρατήσουμε ένα εικοσιπεντάρο μετά βίας. Μετά τι γίνεται;

Πήρε τον λόγο ο υποπλοίαρχος αφού αντάλλαξε ματιές με τον Καπετάν-Νικόλα.

- Ο επερχόμενος τυφώνας δεν ξέρουμε τι μας επιφυλάσσει, πόσο δυνατός θα είναι, και προς ποια κατεύθυνση θα στρώξει το καράβι μας, προς το πέλαγος, ή προς την στεριά.

- Δίκιο έχεις Καπεταν Σταύρο τον δέκομο ο πλοίαρχος. Αντί να κάνουμε υποθέσεις ας αφήσουμε να δούμε τι μας περιμένει τις επόμενες ώρες και αναλόγως πράττουμε.

- Καλώς, είπαν με ένα στόμα οι δυο αξιωματικοί και σηκώθηκαν.

- Τα λέμε αργότερα Κύριοι, είπε ο πλοίαρχος, χαιρετώντας τους, απεχώρησε πρώτος.

Ο κύβος ερίφθει. Το πλοίο μένει στο πέλαγος, σε θαλάσσια περιοχή με βαθιά νερά, ήτοι δεν μπορούμε να αγκυροβολήσουμε. Οι δύσκολες ώρες δεν περάσανε. Για τον έμπειρο ναυτικό αυτό μεταφράζεται σε δύο σοβαρούς κινδύνους. Ο πρώτος και πιο βέβαιος, να μείνουμε από πετρέλαιο, ήτοι ακυβέρνητο πλοίο, οπότε θα ζητήσουμε ρυμουλκήση, δηλαδή ΣΩ-ΣΤΡΑ, με ότι αυτό συνεπάγεται. Ο δεύτερος, να μας παρασύρει ο τυφώνας προς την στεριά, να μας ρίξει στα βράχια. Αυτός ο κίνδυνος είναι αντιμετωπίσιμος.. Οι αξιωματικοί γεφύρας τον έχουν κατά νου.

Οι δυο αξιωματικοί γεφύρας, αποσύρονται για να εξετάσουν την νέα κατάσταση που βρισκόμαστε. Είναι φανερό, ότι δεν είναι ευχάριστη η θέση μας.

- Να βάλω δυο ουσικάκια καπετάν Σταύρο, ρωτάει ο καπετάνιος τον υποπλοίαρχο. Εκείνος ξύνει το κεφάλι του για λίγο και ρίχνει μια φευγαλέα μάλια στον καπετάν Νικόλα.

- Βιτριόλι αν έχεις θα το προτιμούσα, του λέει, με συνοφρυωμένο μέτωπο.

- Έλα καπετάν Σταύρο δεν είμαστε και σε τόσο δεινή θέση, προσπαθώντας πρώτα να ξεγελάσει τον εαυτό του ο πλοίαρχος αλλά συγχρόνως να εμψυκώσει τον υποπλοίαρχο του. Ο υποπλοίαρχος ξαφνικά πετιέται σαν ελατήριο από την καρέκλα του και μπήγει φωνή στον σκάπουλο..

- Κώστασα, φώναξε μου αμέσως τον λοστρόμο, τσακίσου γρήγορα.

- Τρέχω καπετάν Σταύρο.

Σε δυο λεπτά καταφθάνει λαχανιασμένος ο κοντοπιθαρος Χρήστος.

- Διαταγές καπετάν-Σταύρο λέει και περιμένει.

- Σήκωσε αμέσως τις μπάλες ακυβερνησίας μην πέσει κανένας επάνω μας, και μόλις σκοτεινιάσει άναψε τα φώτα ακυβερνησίας. Ένας ναύτης στην γέφυρα με τα κιάλια να ελέγχει τους γύρω και να μου καλέσεις εδώ τον καπετάν Θέμη, τσακίσου.

- Μάλιστα καπετάν Σταύρο, τρέχω αμέσως, είπε, και ροβόλησε τις σκάλες.

Ο Τυφώνας απτόητος, ανελέητος, ρίχνει τις χάντρες από το κομπολόι του, tak-tak-tak, κάθε χάντρα, αυξάνει και την ένταση του ανέμου. Κάθε χάντρα, φέρνει πιο κοντά μας το κέντρο του, κάθε χάντρα ανεβάζει το ύψος του θαλασσινού κύματος. Τα καράβια, καρυδότσουφλα σκορπισμένα στον φουρτουνιασμένο ωκεανό, πασχίζουν να κρατηθούν σε πορεία ασφαλείας.

Τα πληρώματα τους πανικόβλητα παλεύουν με νύχια και με δόντια να επιβιώσουν. Οι παράκτιοι σταθμοί ασυρμάτου, μόνο άσχημα νέα μας μεταδίδουν. Οι στεριές όλο και μας πλησιάζουν. Στην πραγματικότητα το καράβι μας πλησιάζει τις ακτές. Νέο καμπανάκι για την ασφάλεια μας. Ο καπετάν Σταύρος διαβουλεύεται με τον Πλοίαρχο για το τι πρέπει να κάνουμε. Τα κρεμαστά νερά δεν μας επιτρέπουν ν' αγκυροβολήσουμε.

- Καπετάν-Σταύρο να καλουμάroume-να κατεβάσουμε- την δεξιά άγκυρα οκτώ «κλειδιά» στο «αιμόποτζί» ώστε να φυλαχτούμε από το να μας ρίξει ο καιρός στα βράχια, τι λες;

- Δεν έχουμε άλλη επιλογή Καπετάνι.

- Σκάπουλος, φωνάζει ο υποπλοίαρχος, φώναξε μου τον λοστρόμο.

Σε δυο λεπτά ο αεικίνητος Χρήστος κλαρίνο εμπρός στον υποπλοίαρχο.

- Χρήστο φροντάρισε οκτώ «κλειδιά» την δεξιά άγκυρα, σφίξε καλά το φρένο της και βάλε διπλή ασφάλεια στο όγδοο κλειδί. Ο καιρός θα φρεσκάρει κι άλλο.

- Μάλιστα καπετάν -Σταύρο, τρέχω με δυο ναύτες αμέσως.

Στο μεταξύ η γύρω θαλάσσια περιοχή, άρχισε να γεμίζει από πλοία, αλάργα το ένα από το άλλο, για τον φόβο των συγκρούσεων. Οι περισσότεροι με πολύ αργές κινήσεις κόβανε βόλτες. Άλλοι σηκώνανε μπάλες ακυβερνησίας για καμιά ώρα, ένδειξη ότι σταματούσανε τις μηχανές, και αργότερα αρχίζανε τις περαντζάδες, σουλατσέροντας άσκοπα πέρα-δώθε.

Ο Τυφώνας μεγάλωσε το βήμα του, ο Αίολος έδωσε όρντινο να δυναμώσουν την ένταση τους οι άνεμοι.

Ο Ποσειδώνας άδραξε την τρίαινα του και αντάρισε το πέλαγος. Όλοι λες και συμμαχίσαν να μας ταλαιπωρήσουν αν όχι να μας αφανίσουν. Από πουθενά δεν έφθανε ελπίδα καλύτερης του καιρού.

Ο Πρώτος μηχανικός ανεβαίνει στον Πλοίαρχο να μάθει μα και να μεταδώσει νέα.

- Καπετάν Νικόλα πως βλέπεις την κατάσταση; Τι νέα έχουμε για τον καιρό; Πεσ μου κάτι ν' αναθαρρήν σε παρακαλώ...

- Μάστορο-Αντώνη, ο καιρός μας δείχνει τα δόντια του. Αργά αλλά σταθερά η θάλασσα γεμίζει κατατρεγμένους από τον Τυφώνα. Ακόμα και τα πλοία μέσα από το λιμάνι, τα δίδουν έξω, φοβούμενοι μήπως ο επερχόμενος Τυφώνας, κόψει τους κάβους και τα κτυπήσει πάνω στους ντόκους.

-Τραγικά μου τα λες Καπετάν-Νικόλα, μου έφερρες τα πάνω κάτω.

- Κι' ακόμα που ήμασταν Μάστορο-Αντώνη. Και μη χειρότερα να λέμε. Εσύ τι άσχημα νέα μας κουβαλάς από τα Τάρταρα, να τα παντρέψουμε

- Εγώ σου λέω ότι θα μειώσω τον φωτισμό όπου είναι δυνατό, θα σταματήσω μερικά βοηθητικά μηχανήματα θα κάνω κάθε είδους οικονομία για να μειώσω την κατανάλωση πετρελαίου, διότι όπως μου τα λες, είναι άγνωστη η διάρκεια της παραμονής μας στο πέλαγος

- Να μετρήσεις λοστρόμο το πόσιμο νερό που έχουμε, να δούμε που βρισκόμαστε, είπε ο υποπλοίαρχος στον αεικίνητο λοστρόμο.

Πριν σχεδόν ολοκληρώσει την φράση του ο καπετάν Σταύρος, ο λοστρόμος με το σκαντάλιο έτρεξε να μετρήσει το πόσιμο νερό.

- Έχει γούστο σκεπτόταν ο λοστρόμος, να μείνουμε και από νερό, θα δουλέψω βαπορέτα δηλαδή αφαλάτωση και θα πιούμε απεσταγμένο νερό θαλάσσης, μονολόγησε ο λοστρόμος. Βέβαια δεν θα είναι η πρώτη φορά που θα πιούμε αφαλατομένο νερό θαλάσσης, αλλά να είναι νερό πελαγίσιο, ας πάει και το παλιόμπλο, αλλά μέσα σε τόσα καράβια, μαζί με το νερό, θα πιούμε και το κάτουρο των άλλων καραβιών, δεν συλλογιέμαι τα... άλλα, καταλαβαίνετε θαρρώ, καλλίτερα να μην τα σκέπτομαι.

Η YOKOHAMA την δεκαετία του 60, είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ιαπωνίας. Τα πλοία που την επισκέπονται στην διάρκεια ενός χρόνου πλησιάζουν τις 20.000. Το ROTTERDAM της Ολλανδίας δέχεται γύρω στις 22.000 καράβια, κρατώντας την πρώτη θέση παγκοσμίως. Η πλειοψηφία των πλοίων ξεφορτώνουν πρώτες ύλες για την τεράστια βιομηχανία της Ιαπωνίας. Η πόλις είναι πολύ μεγάλη με πληθυσμό γύρω στα 8.000.000 κατοίκους. Οι Ιάπωνες είναι πολύ εργατικοί. Εργάτες και εργοδότες πάντα βρίσκουν λύσεις που έχουν ως στόχο το κοινό συμφέρον. Επί πενήντα χρόνια, μετά την λήξη του Β' παγκοσμίου πολέμου, δεν έγιναν απεργίες στην χώρα. Μακριά από το άγχος των εξοπλισμών, ρίχνονται με τα μούτρα στην ανέ-

γερση των από τον πόλεμο κατεστραμμένων πάσης φύσεως κτισμάτων.

Με την δύση του ηλίου, η γύρω περιοχή, παίρνει χρώμα μωβ και σε λίγο μαύρο. Τα περισσότερα πλοία, ανάβουν όλα τους τα φώτα, ένδειξη ότι έχουν σταματήσει τις μηχανές. Ακολουθήσανε την καθιερωμένη τακτική όπως κι εμείς. Αργά αλλά σταθερά, η θάλασσα αγριεύει, ο κυματισμός δυναμώνει. Πότε βλέπουμε πέντε πλοία, όταν μας σηκώνει το κύμα, πότε τα κάνουμε όλα, όταν βρισκόμαστε στην «κοιλιά» του κύματος. Το πλήρωμα δεν βρίσκει σημείο να κρατηθεί. Ούτε καρέκλα, ούτε κρεβάτι, ούτε όρθιος δεν κρατιέται κανείς μας. Βέβαια όλη η επίπλωση στα πλοία, είναι γερά στερεωμένη στο πάτωμα και στους μπουλμέδες. Τίποτα δεν κινείται. Το πλήρωμα όμως, δεν «βιδώνεται» όπως είναι αντιληπτό. Κρατημένοι με χέρια και μοποσαρισμένοι με τα πόδια σε σταθερά σημεία, προσπαθούν να κρατηθούν. Ούτε συζήτηση για ύπνο. Άλλη μια νύχτα αγρυπνίας για όλους μας. Λόγω της μερικής συσκότισης, όσοι έχουν βάρδια, κρατάνε και φακό μαζί τους. Στην γέφυρα, διπλοβάρδιες, αξιωματικοί και ναύτες. Τα κύματα σκάνε μέχρι πάνω στην βαρδιόλα, στο φτερό της γέφυρας. Ούτε συζήτηση για οπτήρα στο φτερό, το κύμα θα τον κολλήσει χαλκομανία στην λαμαρίνα. Όλα τα διαθέσιμα κιάλια του πλοίου είναι στα χέρια των αξιωματικών γέφυρας. Το κύμα φθάνει μέχρι το περιστρεφόμενο φινιστρίνι θυέλλης. Ο πλοίαρχος διατάσσει να γίνεται χρήση της σφυρίτρας του πλοίου κάθε τρία λεπτά, ώστε να ακούνε τα γύρω πλοία και να μας προσέχουν. Το ακυβέρνητο πλοίο, δεν έχει πολλές δυνατότητες αμύνης, πρέπει πάση θυσία, να γνωστοποιεί την παρουσία του στα γύρω πλοία, προς αποφυγή συγκρούσεων.

Η ένταση του ανέμου αυξάνει συνεχώς. Το δελτίο τον δίνει στα 120 μίλια την ώρα. Τα ξάρτια, τα συρματόσχοινα των βιντσιών, τα άλμπουρα ηχοούν δαιμονισμένα. Για να συνεννοηθείς με τον διπλανό σου, πρέπει να του φωνάζεις στ'αυτί. Η τηλεφωνική επικοινωνία με το μηχανοστάσιο, θυμίζει πιο πολύ την μέθοδο της ραδιοτηλεφωνίας, όπου επαναλαμβάνουμε δυο και τρεις φορές την κάθε λέξη, όταν δεν έχουμε καλή ακροατικότητα.

Στην μηχανή, ο δεύτερος όλο και μετράει τα καύσιμα του πλοίου, όλο και σβήνει καμιά λάμπα.

«Θα μείνουμε караβοφάναρο από πετρέλαιο», μουρμουρίζει. Σηκώνει το ακουστικό του τηλεφώνου, καλεί τον Πρώτο.

Ο Μάστορο-Αντώνης, ξεμποτσάρει από την καρέκλα του, αλλά εκείνη την στιγμή, η πλήρη του καραβιού, σκάει με τρομακτικό πάταγο στην «κοιλιά» ενός κύματος περίπου δέκα μέτρων, τον σηκώνει από το πάτωμα της καμπίνας του γύρω στους δέκα πόντους και λίγο έλειψε να σωριαστεί στο πάτωμα. Μια βλαστήμια του ξεφεύγει από το σφιγμένα του χείλη. Το τηλέφωνο κτυπάει συνεχώς. Το παίρνει με το δεξί του χέρι, ενώ με το αριστερό, ψάχνει από κάποιο να κρατηθεί.

- Έλα, μάστορο-Αντώνη με το ζόρι σε ακούω.

- Σε παίρνω να σ' ενημερώσω, ότι, με όλες τις οικονομίες, σε δώδεκα ώρες δεν θα έχουμε πετρέλαιο στα τάνκια.

- Καλώς μάστορο-Μήτσο απαντάει ο Πρώτος και κλείνει το τηλέφωνο.

Αυτό το τηλεφώνημα ήταν μια σφαίρα στο συμπαραλιασμένο ηθικό του, να μείνει από πετρέλαιο στο τελευταίο μπάρκο πριν από την σύνταξη, δεν το άντεχε, στίγμα για έναν μηχανικό με 30 χρόνια ναυτική υπηρεσία.

Σκέπεται, να τηλεφωνήσει στον καπετάνιο, να πάω στην γέφυρα, τι να κάνω; Το στόμα του έχει στεγνώσει από την αγωνία, τα χαρακτηριστικά του έχουν αγριέψει. Η μακρόχρονη πείρα του στην θάλασσα, ατσαλώνει την αποφασιστικότητα του, αυξάνει το κουράγιο του δίδωνε από το μαυλό του, δυοσίωνες σκέψεις. Ο καλός μηχανικός στα δύσκολα ξεχωρίζει, μια παραφθορά του γνωστού, -ο καλός ο καπετάνιος στην φουρτούνα θα φανεί μόνο που εδώ δεν έχουμε φουρτούνα, έχουμε έναν Τυφώνα σκληρό, αδυσώπητο, με αυξανόμενη ένταση.

Με αργά βήματα πλησιάζει την πόρτα του γραφείου του, βγάζει τον γάντζο από την πόρτα, προσπερνά το κατώφλι, βάζει πάλι τον γάντζο στην πόρτα. Κρατώντας τις χειρολαβές του διαδρόμου, πλησιάζει τις σκάλες προς τον επάνω όροφο. Τώρα, κρατιέται με τα δυο του χέρια από τις χειρολαβές της σκάλας. Όσο ανεβαίνει, ψηλότερα, το σκαμπανέβασμα γίνεται πιο έντονο. Στην γέφυρα, ο υποπλοίαρχος με τα κιάλια στα χέρια αγναντεύει το πέλαγος. Στην αριστερή πλευρά της γέφυρας, ο ναύτης έχει κολλήσει στο περι-

στρεφόμενο φινιστρίνι θεύλλη, με ανοιχτά τα πόδια του και με τα χέρια κρατιέται από μια χειρολαβή, παρακολουθεί το τεράστιο κύμα που έρχεται απευθείας στην πλώρη μας.

Ο καπεταν-Νικόλας, ο πλοίαρχος, μποτσαρισμένος στο γραφείο του ταξινώνει τις σκέψεις του. Στην πολύχρονη υπηρεσία του στις θάλασσες όλης της υδρογειώου, έχει δει φουρτούνες, κυκλώνες, τυφώνες, παγόβουνα θαλάσσια ρεύματα, κεραυνούς, καύσωνες και πολικό ψύχος. Έχει περάσει από τα στενά της Σιγκαπούρης με το κακόηχο -στα Ελληνικά-όνομα. Έχει περάσει από τα στενά του Μαγγελάνου, κοντολογίς, έχει ταξιδέψει σε όλα τα μήκη και τα πλάτη. Έχουν δει τα μάτια του παγόβουνα, κοφτά τεράστια βράχια, πιγκουίνους πάνω σε παγόβουνα, μισοβυθισμένα πλοία έχει μαζέψει από σωσίβιες βάρκες ναυαγούς, έχει πάθει και διδάχθηκε πολλά από την θαλασσοταραγμένη του καριέρα, από τζόβενο μέχρι και πλοίαρχος. Η σημερινή του περιπέτεια, του είναι πρωτόγνωρη. Οι τωρινές συνθήκες, δεν αφήνουν πολλά περιθώρια ελιγμών, δεν υπάρχουν επιλογές.

Τακ-τακ, δυο χτυπήματα στην πόρτα του γραφείου του, κόβουν τους συλλογισμούς του πλοιάρχου.

- Εμπρός φωνάζει, ενώ ο Πρώτος βγάζει τον γάντζο από την πόρτα του γραφείου.

- Καλησπέρα καπετάν-Νικόλα.

-Καλό να έχεις μαστρο-Αντώνη, κάθισε.

Ο πρώτος, βαριεστημένος, κατάκοπος με μάτια κόκκινα από την αϋπνία, κάθεται βαριά σε μια καρέκλα. Αξίριστος επί μέρες, κωμένος μέσα στα κονδρά ρούχα του, έχει όψη κατά δέκα χρόνια μεγαλύτερος. Ρίχνει ερευνητική ματιά στον πλοίαρχο, ανικνεύει τα ενδότερα του μυαλού του, εκείνα που δεν θα του πει, όχι διότι δεν θέλει αλλά διότι αυτός πιθανόν να μην τα καταλάβει, λόγω διαφοράς ειδικότητας.

- Έλα μαστρο-Αντώνη, τι καλό νέα μου φέρνει από το μηχανοστάσιο;

Ο πλοίαρχος μετράει με προσοχή τόσο τις λέξεις του, όσο και τον τόνο της φωνής του, οι ώρες είναι κρίσιμες και δεν επιτρέπουν αστεία. Ο πρώτος έχει πλήρη επίγνωση της καταστάσεως ακολουθώντας την ίδια με τον πλοίαρχο τακτική, λαβαίνει τον λόγο.

- Καπετάν-Νικόλα, σε πληροφορώ, ότι, έχομε πετρέλαιο μόνο για δώδεκα ώρες από τώρα. Άλλη οικονομία δεν γίνεται.

- Καλώς μαστρο-Αντώνη, ποια εναλλακτική λύση έχεις, εάν έχεις λέω;

- Καπετάνι μου το να σταματήσουμε τελείως όλα τα μηχανήματα, να κάνουμε το πλοίο φάντασμα, κατασκότεινο, χωρίς φανάρια κυβερνήσις, χωρίς νερό πόσιμο, χωρίς νερό στις τουαλέτες χωρίς κουζίνα σαν ακυβέρνητο, εγκυβερνημένο, δεν νομίζω ότι είναι λύση.

- Κατάλαβα μαστρο-Αντώνη, συμφωνώ, ότι οι λύσεις είναι σχεδόν ανύπαρκτες.

Ένα ποντοπόρο πλοίο, είτε φορτηγό, είτε γκαζάδικο, είναι μια μικροσκοπική πολιτεία, μπορούμε να το πούμε και χωριό, αν θέλουμε. Ο ανώτατος άρχοντας είναι ο καπετάνιος. Βέβαια στα πλοία οι καπετάνιοι είναι περισσότεροι, συνήθως τρεις με τέσσερις. Όλοι τους στο πλοίο, καλούνται με το πρόθεμα Καπετάν - και ακολουθεί το μικρό τους όνομα.

Τον Καπετάνιο, συνήθως τον λέμε μόνο με τον τίτλο του. Εάν πούμε σε κάποιον ότι τον καλεί ο Καπετάνιος, δεν χρειάζεται όνομα. Εάν τον καλεί άλλος, τότε, μετά το Καπετάν-ακολουθεί και το όνομα. Άλλη μια εξαίρεση υπάρχει. Στα πλοία, όλη την γραφική εργασία την κάνει κατά συνθήκη ο Δεύτερος καπετάνιος. Έτσι λοιπόν καθιερώθηκε το προσωπικό ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΣ, για τον υποπλοίαρχο. Οι άλλοι ονομάζονται, καπετάν-Κώστας κ.λπ.

Αυτή η μικρή πολιτεία, έχει μια σημαντική διαφορά από τις πολιτείες που όλοι μας γνωρίζουμε. Είναι μια πλωτή πολιτεία, που ταξιδεύει ανά τον κόσμο. Το στίγμα της είναι συνεχώς μεταβαλλόμενο. Την δέρνουν άνεμοι, την χτυπούν λυσσαλέα θεόρατα κύματα, την πάνε, τότε στην διακεκαυμένη ζώνη, τότε στο πολιτικό ψύχος. Η ζωή των «κατοίκων» της διαφέρει πάρα πολύ, από την ζωή των βιδωμένων σταθερά στο έδαφος πολιτειών. Τα πάντα είναι σε κίνηση, έτσι όλη η επίπλωση και ο εξαρτισμός της, είναι βιδωμένος στο «έδαφος» της, στο σκάφος. Μόνο οι κάτοικοι της ευρίσκονται σε κίνηση. Ο μάγειρας προσπαθεί να σταθεροποιήσει τις καταρρόγες του, το περιεχόμενο τους κατά το μαγείρεμα πίνει πέρα δώθε, γι' αυτό αποφεύγει να ξεπερνά το φαγητό το μισό βάθος της καταρρόλας, για να μην χύνεται. Ο μάγειρας όμως είναι και φουρνάρης της πολιτείας. Αυτός ζυμώνει και φουρνίζει το ψωμί,

κάθε 3-4 μέρες.

Οι μηχανικοί μαζί με τους λαδάδες, κρατάνε «ζωντανή» την πλωτή πολιτεία μας. Της δίνουν κίνηση και παρέχουν τον ηλεκτρισμό που κινεί όλα ανεξαιρέτως τα ηλεκτρικά μέρη του πλοίου. Ο ηλεκτρολόγος, επιβλέπει συντηρεί και επισκευάζει κάθε ηλεκτρική μονάδα ή συσκευή του πλοίου.

Ο λωστρόμος με προϊστάμενο του τον υποπλοίαρχο, τον Γραμματικό, είναι ο αρχηγός των πληρωμάτων καταστρώματος, ναυτών και τζόβωνων. Εκτελούνε όλες τις εργασίες στο κατάστρωμα, στα βίντσια στα άλμπουρα στις αποθήκες των υλικών συντηρήσεως του πλοίου. Η δυσκολότερη δουλειά για τους θαρραλέους, χειροδύναμους και πολλές φορές ριψοκίνδυνους αυτούς ναυτικούς, είναι το ρεμέτσο, δηλαδή η πρόσδεση του τεράστιου πλοίου, κατά την πρόσδεση, είτε σε αποβάθρες και ρυμουλκά, είτε σε λεκάνες τεχνικές, όπως στις λίμνες του Καναδά, σε διώρυγες, σε ποτάμια, υπό αντιζοές καιρικές συνθήκες.

Η δουλειά τους είναι άκρως επικίνδυνη. Αναφέρω δυο παραδείγματα που είδα με τα μάτια μου. Σε κάποιο από τα καράβια που δούλεψα, συνέβη το εξής συμβάν. Ο ναύτηςμάζεψε τον ρόναρη, το συρματόσχοινο του βιντσίσιου- και όταν το συρματόσχοινο ετυλίγητο αργά, πάνω στην ανέμη, βγήκε από την καρούλα, σταμάτησε το μάζεμα, έκανε ανάποδα την ανέμη, και με το χέρι έσπρωξε το συρματόσχοινο προς την σωστή κατεύθυνση, βιράροντας με το βίντσι. Σε 1-2 δευτερόλεπτα ακούω μια σπαρακτική φωνή. Αααα το χέρι μου. Τραβάει το χέρι του με δύναμη πίσω, το γάντι του όμως με το μισό του δάκτυλο, έμεινε σφηνωμένο κάτω από το συρματόσχοινο, πάνω στην ανέμη. Τον τρέχουμε στο νοσοκομείο, όπου μας ζήτηνε το κομμάτι του δάκτυλου για να του το ενώσουν. Πολύ αργά, κανείς δεν σκέφθηκε αυτήν την δυνατότητα. Έμεινε με ένα κομμένο δάκτυλο.

Όταν το πλοίο ταξιδεύει, οι εργασίες καταστρώματος δεν επιτρέπεται να γίνονται υψηλότερα από ότι φθάνει το χέρι του ναύτη. Αυτό γίνεται, διότι ο ανεβασμένος ναύτης σε κάποιο υπερυψωμένο σημείο, μπορεί με το μπότζί, ή, το σκαμπαβέσασμα να πέσει από το υπερυψωμένο σημείο, μια και δεν είναι πουθενά δεμένος. Σε κάποιο καράβι που έκανε δρομολόγια Ευρώπη - Μεσόγειο, με απόλυτη μπουνάτσα, κάποιος ναύτης ανέβηκε σε μια σκαλωσιά, ένα μέτρο πάνω από το βίντσι και έβαφε. Ο Σωτήρης, όπως ελέγγο ήταν και καλαμπουρτζής. Τα καλαμπούρια του δεν σταματούσαν ούτε όταν δούλευε. Πότε έμπηγε φωνή ότι, του κίθηκε η μογοιά, πότε ότι του έπεσε το ρολό που έβαφε, Άλλες φορές έκανε πως έπεφε από την σκαλωσιά. Τρέχανε οι γύρω του να τον βοηθήσουν, οπότε έσκαγε αυτός στα γέλια. Ταξιδεύαμε λοιπόν βόρεια της Τυνησίας, προς Πειραιά. Ήταν απόγευμα γύρω στις 16.00, ώρα που τελείωνε η δουλειά. Ο Σωτήρης λοιπόν, τα έφερε έτσι η αυχιά του, και αυτή την φορά έπεσε πραγματικά από την σκαλωσιά, πάνω στο βίντσι. Λόγω του συχνά επαναλαμβανόμενου -αστείου- φώναξε με σβησμένη φωνή. «Βοήθειααα, έπεσα». «Καλά, θα σηκωθείς και πάλι», απαντήσανε οι γύρω ναύτες. «Πάμε παιδιά να πλυθούμε για να φάμε». Στα καράβια το βραδινό σερβίρεται στις 17.00. Μαζέψανε τα σύνεργα τους, τα πήγανε στην αποθήκη, τραβήξανε για το μπάνιο τους. Ο τελευταίος ναύτης, γύρισε να δει εάν έρχεται ο Σωτήρης. Δεν τον είδε, κοντοστάθηκε για λίγο. «Σωτήρηη, φώναξε, άσε τ'αστεία και προχώρα». Κανείς δεν απάντησε. Ο Σωτήρης, πράγματι αυτή την φορά έπεσε. Τραυματίστηκε, σοβαρός. Τον βγάλαμε στο Σφαξ, όπου άφησε την τελευταία του πνοή, λίγο πριν την σύνταξη.

Ο ασύρματος είναι η μόνη μας επαφή με τον έξω κόσμο. Το ραδιόφωνο στα Γιαπωνέζικα, δεν λέει τίποτα για εμάς. Παρακολουθώ συνέχεια του παρακόπια σταθμούς για δελτία καιρού και για τηλεγραφήματα. Η ακρόαση στην συχνότητα των 500 κηλοκύκλων είναι η μόνιμη ρουτίνα. Αν και αραγμένοι, ο ασύρματος παραμένει ανοικτός. Η μόνη κατανάλωση ρεύματος γίνεται μόνο από τον δέκτη, άρα πολλή μικρή.

Στην τραπεζαρία του πληρώματος, κάθεται ο λωστρόμος ο Χρήστος, μόνος του. Έχει στηλώσει τα δυο του πόδια στο διπλανό κάθισμα, τον δεξιό του αγκώνα πάνω στο τραπέζι, με το χέρι σε όρθια θέση, κρατάει το γερμένο του κεφάλι, με τον σκούφο του κατεβασμένος έως τα φρύδια του, λαγοκοιμάται. Αναπνέει ακανόνιστα, τα χείλη του τρεποποιούν, άναρθρες και ακατανόητες λέξης προφέρει.

Τα βαριά του ρούχα σφιγγουν το σώμα του, αναδύουν έντονες οσμές από φαρόλαδο, νέφρι και μογοιά. Έχει βάλει τα γάντια του ανάμεσα στο σώμα του και το κάθισμα, για να μην τα χάσει. Η σκέψη του άραγε που να ταξιδεύει; Σε στεριές ή σε θάλασσες. Έχει δει και στεριές και θάλασσες πολλές, ατελείωτες, σε όλα τα μήκη και τα πλάτη.

Μια κραυγή, αίφνης φεύγει από τα σφιγμένα του χείλη. «Το νερό, να μετρήσω ξέχασα». Κάνει να κινηθεί, να σηκωθεί, αλλά του κάκου όμως. Τα μέλη του δεν υπακούουν στις εντολές του εγκεφάλου του. «Θεέ μου τι έπαθα» αναρωτιέται, «Παρέλυσσα, πιάστηκα, σκέβρωσα, έμεινα ανάπηρος πριν γυρίσω σπίτι μου;». Με κάποια επιπλέον προσπάθεια, ο λωστρόμος κατάφερε να σηκωθεί.

- Κοιμάμαι ή είμαι ξύπνιος, αναρωτιέται, μάλλον ξύπνιος είμαι, αλλά ας ριζω λίγο νερό στο πρόσωπό μου.

Σαν χρονιάρικο μωρό που προσπαθεί να σταθεί στα πόδια του, προσπαθώντας με τα χεράκια του να βρει στηρίγματα, σαν μαστουρομένος μπεκρής που έχει χάσει το μέτρημα των κιλών που ήπιε, έτσι ο λωστρόμος, ψάχνει να βρει τον νιπήρα, την βρύση. Με κάποια δυσκολία τα καταφέρνει. Πιάνει την χειρολαβή της βρύσης, αλλά έχει κολλήσει το μισό του.

- Προς τα δεξιά ανοίγει η βρύση η προς τ' αριστερά; Ξύνει το κεφάλι του, μισό ξυπνητός, μισό κοιμισμένος ακόμα, δεν αποφασίζει. «Άει στον διάβολο, θα στρίψω δεξιά και βλέπουμε». Ω! του θαύματος, η βρύση άνοιξε, χαμογελάει «μπράβο Χρήστο», λέει στον εαυτό του ρίχνει χούφτες νερό στο πρόσωπο του, νάτος ξύπνιος ο λωστρόμος!!

Πάει στην μικρή αποθήκη του, με τον φακό στο αριστερό του χέρι, το κλειδί στο δεξί, προσπαθεί να βάλει το κλειδί στην κλειδαρότρυπα να ξεκλειδώσει. Το σκαμπαβέσασμα του πλοίου δεν τον αφήνει να βάλει το κλειδί. Βλαστήματι, ξανά προσπαθεί, αλλά το συνεχές σκαμπαβέσασμα, μια τον απομακρύνει προς τα πλώρα, μια προς τα πρύμα. Κάποτε τα καταφέρνει, «μπράβο μπόση», φωνάζει στον εαυτό του. Ανοίγει την πόρτα, μπαίνει μέσα, βάζει στον γάντζο την πόρτα, βρίσκει το σκαντάγιο με το βαρίδι στην μια άκρη, και την κουλούρα το σχοινί στην άλλη. Αφού πέρασε στο λαιμό του την κουλούρα, βάζει το βαρίδι στην τσέπη του, πάει για την πόρτα. Εκείνη την στιγμή, το θεόρατο σαν βουνό κύμα, σηκώνει την πλώρη προς τον ουρανό. Ο λωστρόμος, με το δεξί του χέρι έξω από την πόρτα, και το αριστερό στον γάντζο, έχει σφηνώσει μέχρι τον ώμο στο στενό άνοιγμα της γαντζωμένης πόρτας.

- Αααα ο ύμος μου, φώναξε, αλλά ποιος τον ακούει, κανείς.

Προσπαθεί να βγάλει τον γάντζο της πόρτας για να ανοίξει και να ελευθερωθεί, αλλά του είναι αδύνατο. Το αγκυροβολημένο πλοίο, η γαντζωμένη πόρτα και ο σφηνωμένος του ύμος, όλα είναι ενάντιοι του. Ο πολύπειρος ναυτικός διατηρεί την ψυχραιμία του. Άλλη μια προσπάθεια, και Ω! του θαύματος βγάζει τον γάντζο και ελευθερώνεται. Πάει για το μέτρημα του ποσίμου νερού. Πότε περπατώντας, πότε μπουσουλώνοντας στα τέσσερα φθάνει την τάπα του νερού. Με ένα κλειδί -κάβουρα- ξεβιδώνει την τάπα, φουντάρει το σκαντάγιο στην τρύπα, και αφού πατώσει το βαρίδι, το βιράρει και βλέπει μέχρι που έχει βραχεί το μέτρο του σχοινιού, Συμβουλευτείται τον πίνακα που έχει βγάλει από την τσέπη του και σημειώνει την ποσότητα του νερού. «Σε δυο μέρες θα έχει σκουλάει - τελειώσει- το νερό». Βιδώνει την τάπα ξανά, και πάει για την γέφυρα, στον καπετάν Σταύρο.

Ανεβαίνει με δυσκολία την σκάλα, μπαίνει στο θάλαμο των χαρτών, πλησιάζει την τιμονιέρα, καλώντας τον καπετάν Σταύρο. Ο υποπλοίαρχος φορώντας τα βαριά του ρούχα, τον σκούφο του μέχρι τα τσίνορα του, του φωνάζει, να μπει στην τιμονιέρα. Ο κοντοπίθαρος Χρήστος, μπαίνει διστακτικά, λέγοντας «καλησπέρα σας».

- Έλα μπόση, για λέγε μας, θα πούμε καφέ αύριο, ή να βάλουμε την Βαπορέτα για αφαλάτωση;

- Για δυο μέρες με οικονομία θα έχομε νερό καπετάν Σταύρο.

- Δόξα το θεό μπόση. Εγώ φοβόμουν τα χειρότερα, να είσαι καλά παλληκάρι μου, άντε τώρα στο γιατάκι σου να ξεκουραστείς.

- Ευχαριστώ καπετάν Σταύρο, για τις ευχές σου, καλή σου νύχτα.

Ο Σπύρος ο καμαρότος προσπαθεί να κοιμηθεί. Γυρνάει πότε στο δεξί και πότε στο αριστερό πλευρό, του κάκου όμως, ο Μορ-

φείας δεν έχει φθάσει ακόμη. Έχει αφήσει ένα μικρό λαμπάκι αναμμένο, λόγω οικονομίας μα και για να βλέπει γύρω του. Μονολογεί, συλλογιέται, έχει την ευθύνη να θρέψει γύρο στα 28 άτομα. Το πραγματικό από τον κανονισμό ημερήσιο πρόγραμμα, πάει περίπατο σε τέτοιες καταστάσεις. Ξηρά τροφή και τίποτε περισσότερο. Αλλά και αυτή η τροφή στις αποθήκες κάθε πλοίου, είναι περιορισμένη. «Έχει γούστο, μονολογεί, να μοιράσω μια κονσέρβα σε δυο μερίδες, ένα φρούτο, μια ντομάτα στα δυο. Πρέπει να κάνω αύριο μια καταμέτρηση να δω που βρισκόμαστε από τρόφιμα». «Μα μήπως ξεύρωμε πόσο θα κρατήσει αυτός ο καιρός; Όχι βέβαια». Με αυτές τις σκέψεις, ύπνος δεν τον πιάνει. «Να ρωτήσω τον Μαρκόνι για τον καιρό, δεν έχω αρμοδιότητα, δεν θα μου πει. Θα πάω στον υποπλοίαρχο τον καπετάν Σταύρο, αυτός θα μου πει».

Ξεμποτσάρεται από την κουκέτα του και ψάχνει τα παπούτσια του. Με το μικρό φωτάκι, δεν τα βρίσκει. Ανάβει για λίγο το μεγάλο φως του δωματίου. Ψάχνει εδώ, ψάχνει εκει, πουθενά τα παπούτσια του. Αρχίζει να εκευρίζεται. Το τρομερό σκαμπαβέσασμα τον στέλνει πότε πλώρα, πότε πρύμα, παπούτσια όμως πουθενά. Μια βλαστήματι ξεφεύγει από τα χείλη του. «Θα πάω με τις παντόφλες». Τις είχε στριμώσει ανάμεσα στο στρώμα και τον μπουλμέ. Τις βρήκε, τις φόρεσε, έριξε το βαρύ αδιάβροχο στις πλάτες του, με δυο βήματα έφθασε στην πόρτα. Έσβησε το φως, έβγαλε με προσοχή τον γάντζο, βγήκε στον αλουέ. Μια μόνο λάμπα άναβε, λες και είχαμε συσκότιση λόγω συναγερμού. Θυμήθηκε τους συναγερμούς του Β παγκοσμίου πολέμου.

Ανεβαίνει στο πάνω Ντέκ, κατευθύνεται προς την καμπίνα του υποπλοίαρχου. Η πόρτα ως συνήθως, στον γάντζο χτυπάει διακριτικά. Καμία απάντηση. Να φωνάξει, διερωτάται, να χτυπήσει πιο δυνατά, δεν το βρίσκει ορθό να τον ξυπνήσει. Αποφασίζει να πάει στην γέφυρα, ίσως είναι απάνω ακόμα. Φθάνει στις σκάλες προς την γέφυρα. Δεν προλαβαίνει να πιαστεί από τον χειραγωγό. Ένα τεράστιο κύμα σηκώνει την πλώρη προς τον ουρανό. Οι καδένες των δυο αγκυρών τεζάρουν επικίνδυνα. Το φοβερό τους τριξίμο ακούγεται εκκωφαντικά σε όλο το σκάφος. Μερικές πόρτες καμπίνων ανοίγουν τι συμβαίνει, εμφανίζονται τρομαγμένα πρόσωπα, ρωτούν ο ένας τον άλλον, κανείς δεν απαντά. Ο Σπύρος πλησιάζει πάλι την σκάλα, πιάνει δυνατά την χειρολαβή, ανεβαίνει αργά-αργά, σκαλί σκαλί προς την γέφυρα. Μπαίνει στο chartroom. Ακούγονται κάποιες κοφτές διαταγές του καπετάν Σταύρου. «Εδώ είναι ο γραμματικός», μονολογεί ο Σπύρος. Δειλά-δειλά, παραμερίζει την κουρτίνα που χωρίζει την γέφυρα από την αίθουσα χαρτών, βάζει το κεφάλι του να δει προς τα πού βρίσκεται ο καπετάν Σταύρος. Στην γέφυρα πάντα επικρατεί σκοτάδι, για να βλέπουν τον έξω φωτισμό των άλλων πλοίων.

«Να μω στην τιμονιέρα, να μιλήσω στον καπετάν Σταύρο για τον καιρό, για το αυριανό φαγητό, για, για, τι άλλο να του πω», αναρωτιέται, χωρίς να βρίσκει τις κατάλληλες λέξεις. Αντιλαμβάνεται πως οι στιγμές είναι δύσκολες άστοχες κουβέντες, δεν εξυπηρετούν τον σκοπό του ερχομού του στην γέφυρα. Ακούει πατήματα πίσω του στην σκάλα. Πάει στο κεφαλόσκαλο, σκοτάδι πίσσα επικρατεί, ποιος να είναι διερωτάται, ο σκάπουλος είναι πιστεύω στην γέφυρα, με τα κιάλια κι αυτός στα χέρια μετράει τις αποστάσεις από τα θαλασσοδαρμένα γύρω μας καράβια. Μια φωνή ακούγεται από την μέση της σκάλας.

- Ε !! Στιούαρτ, έφερες κι άλλον καφέ στον καπετάν Σταύρο; ρωτάει η φωνή του δεύτερου μηχανικού.

- Όχι μαστρο Μήτσο, για άλλο σοβαρότερο λόγο ήρθα, αλλά δεν μήκα ακόμα στην τιμονιέρα, Δεν του είπα τους λόγους της αναποφασιστικότητάς του, δεν ήθελε να εκτεθεί, προτίμησε το Λακωνίζεин.

Ο καπετάν Σταύρος, μπροστά στο περιστρεφόμενο φινιστρίνι θεύλλη έβλεπε με ορθάνοικτα από το δέος μάτια, ένα θεόρατο, αδυσώπητο και θηριώδη κύμα, να έρχεται κατά το πλοίο μας. Στα 200 περίπου μέτρα πλώρα μας, ένα μικρότερο από εμάς καράβι, ανασήκωσε την πλώρη του ως αν εδέετο στον ουρανό, να μην τον αναποδογυρίσει το θηριώδη κύμα. Κάποιοι ήχοι ακούγοντο από το πλοίο, σαν σύγκρουση σιδηρικών, σαν τεζάρισμα της αλυσίδας της άγκυρας του, μα όλα αυτά χάθηκαν δια μιας, με τον φοβερό σαν κεραυνό κρότο που έκανε το σκάφος, όταν η κορυφή του κύματος ξεπέρασε λίγο την μέση του

πλοίου. Το κύμα τώρα προχωρούσε προς την πρύμη, σειρά της τώρα να βλέπει τον ουρανό, ενώ η πλώρη κατακρημνίζεται στην κοιλότητα του κύματος με τον φοβερό σαν ουρλιαχτό απόγνωσης και ικεσίας προς τον Ποσειδώνα, φρικαλέο εκκωφαντικό κρότο σαν βόμβα μέσα σε κλειστό χώρο.

-Φθηνά την γλυτώσατε σύντροφοι ανά τους ωκεανούς, μονολόγησε ο καπετάν Σταύρος. Τώρα έρχεται κατεπάνω μας.

- Μποταριστήτε όπου μπορείτε, φώναξε στη γέφυρα ο καπετάν Σταύρος.

- Ωωω! Ένα κύμα που μας έρχεται, φώναξε έντρομος ο ναύτης με τα κιάλια στα χέρια, Άγιε μου Νικόλα βάλε το χέρι σου, κάνε κάτι κι εσύ, τόσα καντήλια σου ανάβουμε κι εδώ και στο νησί μας.

-Ναι, αλλά μου ρίχνετε και κανένα καντήλι, όταν δεν σας κάνω το χατίρι μονολόγησε ο Άγιος, γνωρίζοντας την αχαριστία του ανθρώπου.

Το κύμα γοργά ανελέητα, αδιάφορο μας πλησίαζε, πλησίαζε, πλησίαζε. Το μεγάλο του ύψος έκρυψε, εξαφάνισε από τον ορίζοντα, τα άλλα πλοία. Ένα υδάτινο τείχος γέμισε τα κιάλια όσων ήσαν στην τιμονιέρα. Με δυο άγκυρες φουνταρισμένες, αλάργα η μια από την άλλη, με 8 κλειδιά η μια και έξι η άλλη, νοιώθαμε μεγαλύτερη ασφάλεια και σιγουριά. Ποτέ όμως ο μικρός, μηδαμινός, ασήμαντος απειροελάχιστος, έρμαιο της τύχης ανθρώπου, ποτέ, να ποτέ δεν νίκησε τα στοιχεία της φύσεως, όσες προφυλάξεις κι αν πήρε, όσες ανακαλύψεις κι αν έκανε, όσο κι αν προόδευε από τον πρωτόγονο των σπηλαίων.

Το ανέβασμα της πλώρης μας στην κατά 30 μοίρες πλευρά του κύματος άρχισε, ενώ η κορυφή του, αφρίζουσα, σαν ανοιχτό στόμα ενός εξωπραγματικού θηρίου μας απειλούσε να μας καταβροχθίσει, να πέσει με χιλιάδες τόνους νερού στην πλώρη μας και να μας στείλει να κάνουμε παρέα με τους καρκαρίες. Όλοι στην γέφυρα σταυροκοπιόντουσαν, προσεύχοντο να περάσει και αυτό όπως τόσα άλλα.

Ένας γδούπος ακούστηκε έξω από την τιμονιέρα, κάποιες φωνές ανακατεμένες με βλαστήμιες, ακολούθησαν. Ο μαστρο Μήτσος και ο Στιούαρτ, που δεν είχαν αντίληψη τι αντιμετώπιζε το πλοίο, κρατώντας χαλαρά τους χειραγωγούς στην σκάλα, κουτρουβαλήθηκαν, σαν σακιά με κόκαλα και κρέατα, βγάζοντας άναρθρες κραυγές, μα και βλαστήμιες. Σκάσανε σχεδόν μπροστά στην πόρτα του γραφείου του Καπετάνιου. Ο ξαφνικός θόρυβος του πεσίματος των δυο ανδρών, οι άναρθρες κραυγές τους, ξύπνησαν από τον λήθαργο τον μποτταρισμένο με χέρια και πόδια καπετάνιο. Σηκώθηκε τρεκλίζοντας, πιάστηκε από όπου μπορούσε, πλησίασε στην πόρτα.

- Τι τρέχει μωρέ; Τι πάθατε και σκούζετε έτσι; Απάντηση καμία.

- Έλα Χριστέ μου, μονολόγησε σταυροκοπούμενος.

Βγάζει τον γάντζο από την πόρτα τρίβει τα μάτια του και μες το μισοσκόταδο, βλέπει χέρια, πόδια κεφάλια και αγκομαχητά φθάνουν αμυδρά στ' αυτιά του. Ανάβει τον φακό που κρατούσε, και βλέπει τον Στιούαρτ με τον μαστρο Μήτσο πουρδοκλωμένους στο έδαφος.

- Μωρέ, τι πάθατε και σκούζετε σαν παιδιά που δέρονται για το ποιος κέρδισε στα γυαλένια; Εσείς γίνετε ένα βουνό δικάφαλο και τετράποδο, μα έχετε τα τέσσερα χέρια, μα τον Άγιο ζουρλαθήκατε εσείς, ή εγώ δεν καλοβλέπω μέσα στο σκοτάδι. Σταυροκοπιέται ο καπετάν Νικόλας μπρος στους πεσμένους από την σκάλα, με το φοβερό σκαμπανέβασμα πριν δυο λεπτά που πέταξε κι αυτόν πάνω από το κάθισμά του.

- Συμπάθα μας καπετάνιε, μας έριξε τον ένα πάνω στον άλλο, αυτό το ξαφνικό ορθοπλώρισμα.

Ο καπετάνιος, αφού τους βοήθησε να ξεμπλεχτούν, τους πήρε στο γραφείο του.

- Για ελάτε να δω μπας και πάθατε κανένα τραυματισμό, λέει και εισέρχονται στο γραφείο του καπετάνιου. Αφού τους ρίχνει μια γρήγορη ματιά, λέει:

- Πονάτε πουθενά παλληκάρια μου;

- Όχι καπετάνιε, απαντά ο μαστρο Μήτσος, ούτε εγώ προσθέτει ο Στιούαρτ.

- Έν τάξει λοιπόν, λέει ο καπετάνιος, ηγαίνετε στο καλό.

- Ευχαριστούμε καπετάν Νικόλα λέει ο μαστρο Μήτσος, καλό να έχεις κι εσύ, αντεύχεται ο Στιούαρτ.

Ανεβαίνουν και οι δυο στην γέφυρα, μπαίνουν στο CHARTROOM, ο μαστρο Μήτσος προχωράει προς την γέφυρα, παραμερίζει

την βαριά κουρτίνα που κρατάει σκοτεινή την τιμονιέρα, μπαίνει μέσα.

- Καπετάν Σταύρο, είμαι ο μαστρο Μήτσος.

- Καλώς όρισε στην σκοτεινιά μας μαστρο Μήτσο, είμαι στην διάθεσή σου.

- Ευχαριστώ καπετάν Σταύρο, έλα ποιο κοντά μου σε παρακαλώ, διότι εγώ δεν βλέπω να σε βρω. Ο καπετάν Σταύρος, τον πινει από το χέρι, λέγοντας του χαμηλόφωνα.

- Κάτι σοβαρό θα έχεις να μου πεις.

- Πολύ σοβαρό, κατά την γνώμη μου. Πάμε λίγο παράμερα να τα πούμε, λέει ο μαστρο Μήτσος.

Αφού πάνε στην πόρτα προς την δεξιά βαρδιόλα, σκύβει ο μαστρο Μήτσος στο αυτί του καπετάν Σταύρου και του λέει.

- Έχομε - δεν έχομε πετρέλαιο για δέκα περίπου ώρες. Από εδώ και εμπρός, δεν μπορώ να σου εγγυηθώ τίποτες άλλο, ο Θεός μαζί μας, καπετάν Σταύρο, καλή σου νύχτα και καλή βάρδια.

- Στο καλό μαστρο Μήτσο, στο καλό.

Κουρασμένος, καταπονημένος, μια σκιά με υφασμάτινο περιτύλιγμα, με μάλλινο σκούφο στην κορυφή, ο καπετάν Σταύρος, παράμερα, ταξινιμέτι τις πληροφορίες του μαστρο Μήτσου, βλέπει τον ανταριασμένο ωκεανό, τις απειλητικές ακτές από την άλλη. Τι να πρωτοδιαλέξει, τι να ξεσκαρτάρει, σε ποιο να δώσει την πρωτοκαθεδρία. Όλα του φαίνονται ότι έχουν το δικαίωμα αυτής της επιλογής. Μια φωνή του σκάπουλου που ελέγχει την γύρο περιοχή, τον βγάζει από αυτές του τις σκέψεις.

- Καπετάν Σταύροσο για κοίτα αυτό το πλοίο, σαν να μου φαίνεται πως μας πλησιάζει, είναι αρκετά κοντά μας.

Πετάοντας τις σκέψεις του στο μπουγέλο, ο καπετάν Σταύρος, αρπάζει τα δικά του κιάλια. - Θεέ μου, δίκιο έχεις, έρχεται κατ' επάνω μας τράβα τον λεβιέ της μπουρούς εσύ αμέσως, είναι εκεί, δείχνοντας το σημάδι, εγώ τον οπτικό τηλεγράφο.

Με μια αρπάζει τον προβολέα του οπτικού τηλεγράφου και αρχίζει να σκοπεύει το πλοίο, και να αναβοσβήνει τον προβολέα. Την ίδια στιγμή ο σκάπουλος ενεργοποιεί την Μπουρού - την σφυρίχτρα - του πλοίου, με μακρές συριγματικές. Εμείς αγκυροβλημένοι με δύο άγκυρες στα 8 και τα 6 κλειδιά. Αδυνατούμε να μετακινηθούμε ούτε κατά ελάχιστο. Τα πάντα εναπόκεινται εις το προσεγγιζόντάς μας πλοίο.

- Σκάπουλος γρήγορα τον καπετάνιο και τον λοστρόμο να έρθουν πάνω, ακόμα εδώ είσαι, τρέχα γρήγορα αστραπή.

Ο σκάπουλος χωρίς δεύτερη κουβέντα καταράκησε τις σκάλες, με τρομαγμένα και διεσταλμένα μάτια, άφησε τις ευγένειες και τους τύπους, και μπηγόντας φωνή πριν φθάσει στην πόρτα του καπετάνιου, φωνάζει.

- Καπετάνιε σας θέλει επείγόντως ο καπετάν Σταύρος στην γέφυρα.

Φθάνοντας έξω από την πόρτα του καπετάνιου, δίνει δυο γροθιές στην πόρτα, φωνάζοντας «καπετάν Νικόλα τρέξετε», και ροβολώντας τις σκάλες φωνάζοντας, «λοστρόμeee, Χρήστο που είσαι απάντησε μου» !!!

Καμιά φωνή δεν ακούγεται. Το εξωτερικό βουητό του αέρα που προσπαθεί να ζηλώσει ότι βρει στο πέραςμα του, ο έντονος και τρομακτικός μα και αποκρουστικός ήχος που βγάζει το τέντωμα των δυο αλυσίδων των φουνταρισμένων αγκυρών, είναι σαν να ροκανίζουν ή σπάνε κόκκαλα με τη βαριοπούλα, πνίγει, σκεπάσει, εξουδετερώνει την φωνή του σκάπουλου.

Κατεβαίνει και στον όροφο του πληρώματος, πάει στην καμπίνα του λοστρόμου. «Χρήστοσο, που είσαι; Καμιά απάντηση. Χτυπάει πόρτες δεξιά-αριστερά, κανένας δεν ειδή τον λοστρόμο. «Βρε μπας και έπεσε στην τρύπα του καμινέ», μονολογεί. Είναι δύσκολοι οι ώρες, κι αυτός δεν φαίνεται πουθενά. «Για στάσου λίγο, μονολογεί, μπας και είναι κάτω στα ψυχγία με τον Στιούαρτ για βοήθεια»; Κατεβαίνει πιο κάτω, ακούει κάτι σαν ομιλίες. Είναι κανείς εδώ κάτω, φωνάζει.

-Ναι εδώ είμαι απαντάει ο Στιούαρτ, με τον λοστρόμο.

-Χρήστο, φωνάζει ο σκάπουλος, τρέξε γρήγορα στην γέφυρα σε ζητάει αμέσως ο καπετάν Σταύρος, είναι μεγάλη ανάγκη.

Δεν θέλει και πολύ σκέψη για να προβλεφθεί, το τι έγινε. Ο Χρήστος με ένα πήδημα, αφήνει την πόρτα του ψυγείου, η οποία βρίσκει τον Στιούαρτ στην πλάτη, Ένα Αxxx, βγαίνει από τα χείλη του Στιούαρτ, και τον κολλάει ευτυχώς μεταξύ ανοίγματος και σταθερού σημείου κλεισίματος της πόρτας. Εάν ευρίσκετο στο πλήρες άνοιγμα της πόρτας, θα τον

έσπρωχνε μέσα στο ψυγείο και θα τον έκλεινε, χωρίς να μπορεί να βγει, δηλαδή θα πέθαινε από τους -30 βαθμούς του ψυγείου κρέατος.

Ο λοστρόμος, τρέχοντας, σκαρφαλώνοντας, ανεβαίνοντας δυο-δυο τα σκαλιά, βαριανασαίνει, φθάνοντας στην γέφυρα. Παραμερίζει την κουρτίνα, μπαίνει στην τιμονιέρα. - Διατάξτε καπετάν Σταύρο.

Κάθε δευτερόλεπτο είναι κρίσιμο. Με τα κιάλια στα χέρια, ο καπετάν Σταύρος, λέει προς τον λοστρόμο.

-Χρήστο, αυτό το πλοίο δεξιά μας είναι εν κινήσει, αλλά το τεράστιο κύμα όλο και το σπρώχνει κατά την δεξιά μάσκα μας. Πάρε όσους ναύτες μπορείς περισσότερους, τρέξε να βάλετε μπαλόνια και ότι άλλο προστατευτικό, εκεί δεξιά, για να προλάβουμε την μεγάλη καταστροφή, εάν πέσει επάνω μας.

- Κατάλαβα καπετάν Σταύρο, τρέχω αμέσως. Κατεβαίνει δυο-τρία τα σκαλιά, φθάνει στις κάτω καμπίνες του πληρώματος, φωνάζοντας. - Όλοι οι ναύτες να βγείτε έξω αμέσως από τις καμπίνες σας, κινδυνεύουμε, με ακούτε.

Πόρτες ανοίγουν, άλλοι με τα ρούχα της καθημερινότητας, άλλοι με βαριά ρούχα, βγαίνουν, ρωτώντας τι τρέχει. Με δυο πεταχτά λόγια τους λέει τι τους ζητάει.

- Βάλτε νιτσεράδες, μπότες, γάντια καπέλα και πάμε όλοι στην πλώρη αμέσως. Η φωνή του τραχιά, δυνατή, προστακτική, δεν αφήνει περιθώρια διαλόγου.

Σε 5-6 λεπτά όλοι ευρίσκονται στην πλώρη. Ανοίγει ο λοστρόμος με την βοήθεια ενός ναύτη την πόρτα του καμπουνιού, ενώ ένας τρίτος την βάζει στον γάντζο με δυο φακούς στα χέρια τους, μπαίνουν μέσα για να βρουν τα μπαλόνια, στρωμάτσες, και ότι άλλο προστατευτικό βρουν για να προστατέψουν το πλοίο από την πιθανή σύγκρουση. Έμπειροι ναυτικοί όλο μας το πλήρωμα, αλλά οι της κουβέρτας και της γέφυρας, γνωρίζουν πολύ καλά ότι τα μέτρα που λαμβάνονται είναι σταγόνα στον ωκεανό. Εάν τα φέρει η ατυχία να πέσει πάνω μας το πλοίο, μπορεί να μας προξενήσει μέχρι και ρήγμα στα έξγαλα μα και στα ύφαλα του πλοίου μας. Ο τεράστιος όγκος του και το χιλιάδων τόνων βάρος του, δεν συγκρατούνται με τίποτα. Οτι κάνει τώρα το πλήρωμα μετράει για ένα απαλό χάδι-άγγιγμα των δύο πλοίων και όχι μια βίαιη σύγκρουση. Δεν είχαμε άλλη λύση από αυτήν που διέταξε ο υποπλοίαρχος. Από την γέφυρα Πλοίαρχος και Υποπλοίαρχος με τα κιάλια στα χέρια παρακολουθούν το επικίνδυνο πλοίο. Χρησιμοποιούν την Μπουρού και τον οπτικό τηλεγράφο για να προσελεύσουν την προσοχή του αξιωματικού γέφυρας του άλλου πλοίου, ελπίζοντας να манουβράρουν το πλοίο τους με περισσότερη ασφάλεια. Ήρες μεγάλης αγωνίας, περισυλλογής, μα και προσευχής μπορώ να πω, χωρίς να θεωρηθώ θρησκόληπος. Όλοι εμείς οι ναυτικοί λέμε «Πρώτα ο Θεός και μετά ο Καπετάνιος». Οι περιγραφές, όσο παραστατικές, λεπτομερείς, και πραγματικές κι αν είναι, δεν μπορούν να αποδώσουν τον εσωτερικό μας κόσμο, την ψυχική μας κατάσταση του φρούσκωματος του στήθους μας, το τρέμουλα ακόμα αν θέλετε της καρδιάς μας, τον τρόμο μας για την πιθανότητα χειρότερων εξελίξεων. Αυτές οι στιγμές είναι τόσο ψυχοφθόρες, τόσο αγχώδεις, τόσο αγωνιώδεις, που και αυτήν την ψυχραιμία μας την προσπερνάει, την γελοιοποιεί, την καταρακάνει, την εξαφανίζει. Αυθόρμητα ασυναίσθητα, μηχανικά, τα τρία δάχτυλα του δεξιού μας χεριού ενώνονται και κάνουμε τον Σταυρό μας «Άγιε Νικόλα μας βοήθα μας» ψιθυρίζουμε. Άλλοι λένε μέσα στα δόντια τους, «Μανούλα μου βοήθα με».

Να βρίσκεσαι μέσα σε πλοίο που το σκεπάσει το κύμα με τους χιλιάδες τόνους νερού, να μη ξεύρεις από μου να πιστεύεις να μην σε πάρει το κύμα φεύγοντας μαζί του στην θάλασσα, τότε όλες σου οι φυσικές και πνευματικές σου δυνάμεις σε εγκαταλείπουν στο έλεος της αδυσώπητης μοίρας σου. Ο λοστρόμος, με σηκωμένα χέρια, στρεφόμενος προς την γέφυρα τ' ανεμίζει δεξιά - αριστερά, σημάδι, ότι, τελείωσε την δουλειά που του ζητήσανε, λαβαίνοντας ως απάντηση την ίδια χειρονομία από την γέφυρα. Βαφτισμένοι με μπόλικο θαλασσινό νερό, οι ναύτες, κρατιούνται σφιχτά χέρι-χέρι, βαδίζουν κατά μήκος των αμπριών, λίγα μέτρα μακριά από την κουपाστή, βαδίζουν προς την γέφυρα. Ο λοστρόμος με έναν ναύτη, περιστρέφουν τις πεταλούδες που ασφαρίζουν την σιδερένια πόρτα, την ανοίγουν με κόπο, ίσα - ίσα να χωράει ένα σώμα, και ένας-ένας μπαίνουν μέσα οι ναύτες. Αλληλοκοιτούνται, με διαφορετικές γκριμάτσες ζωγραφισμένες στα πρόσωπα

τους, από την αγωνία και τον κίνδυνο που αντιμετώπισαν στην άκρως παράτολμη, επικίνδυνη, μα απολύτως αναγκαία εργασία που φέρανε εις πέρας, με όπλα την εμπειρία και την γενναιότητα τους. Ο λοστρόμος, φύλακας άγγελος των γενναίων ναυτών του, τους αποζημιώνει, με τα εξής λόγια:

- Συχαρητήρια σε όλους σας. Κερνάω ένα μπουκάλι ουίσκι, αφού βγάλετε τα βρεγμένα σας ρούχα, και ντυθείτε με ρούχα της σκάντζα βάρδιας. Σε μισή ώρα στην τραπεζαρία μας.

Το πλοίο φόβητρο - έφτασε στα 30 μέτρα από εμάς, με την πλώρη του να βλέπει προς την πρύμη μας, δηλαδή μας προσπερνούσε απεμακρύνετο από εμάς. Τους σφυρίζαμε με την μπουρού του πλοίου αποχαιρετώντας τους. Ένας βαθύς αναστεναγμός βγήκε από τα στήθη των δυο Αξιωματικών γεφύρας, κάνοντας συγχρόνως τον Σταυρό τους.

Στον ασύρματο του πλοίου έγραφα τις τελευταίες γραμμές του δελτίου καιρού που έπαιρνα από το TOKIO RADIO, μόλις το τέλειωσα, το πήγα στον καπετάν Σταύρο. Μπαίνει στην αίθουσα καρτών που έχει φως και το διαβάσει. Βάζει το στίγμα στον χάρτη, και παίρνει τηλέφωνο τον Καπετάνιο. Ανεβαίνει και ο καπετάν Νικόλας, διαβάζει το δελτίο, βλέπει το στίγμα του καιρού στον χάρτη, «καιρός ήτανε» μουρμουρίζει ξεφυσώντας με ακακούφιση. Ο τυφώνας πήγαινε προς το Τόκιο, αφήνοντας πίσω του την YOKOHAMA.

- Πάρε καπετάν Σταύρο τον Πρώτο, να του πεις για τον καιρό.

Ο καπετάν Σταύρος, παίρνει στο τηλέφωνο τον πρώτο. Ντρίπιν το τηλέφωνο στο γραφείο του Πρώτου. Ο μαστρο Αντώνης σηκώνει το ακουστικό.

- Έμπρός, λέει.

- Μαστρο Αντώνη, έχω καλά νέα, του λέει ο υποπλοίαρχος. Ο τυφώνας μας προσπέρασε πάει προς το Τόκιο, ελπίζω τώρα ν' ανοιξει και το λιμάνι.

- Ο Θεός μας λυπήθηκε, καπετάν Σταύρο, να πάρω και τον μαστρο Μήτσο να του πω τα ευχάριστα νέα, κλείνει το τηλέφωνο.

Σε λιγότερο από δέκα λεπτά, όλο το πλήρωμα μάθαινε τα ευχάριστα νέα. Ένα ακόμα δύσκολο ταξίδι έφθανε στο τέλος του. Τώρα άρχιζε μια φόρτιση τηλεγραφικής δουλειάς για τον Καπετάνιο και τον ασυρματιστή-εμένα - να ενημερώσουμε τα γραφεία μας στο Λονδίνο, τον πράκτορα μας στην YOKOHAMA, να ρωτήσουμε τους πιλότους για την σειρά μας και το χρονοδιάγραμμα εισόδου μας στο λιμάνι. Αυτές οι διαδικασίες θέλουν κάποιες ώρες, ήτοι να πάρω σειρά με τους παράκτιους σταθμούς, να δώσω και να πάρω τηλεγραφήματα και οδηγίες, να φθάσουν στα χέρια του Καπετάνιου, να γίνουν προετοιμασίες του πλοίου και του πληρώματος, για τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν έως ότου δέσουμε στις μπίνες του τόκου τους κόβους μας.

Ανεξάρτητα από τις όποιες απαντήσεις φθάσουν σ' εμάς, το σημαντικότερο, ήταν ότι καταφέραμε να αντιμετωπίσουμε ένα πολύ δύσκολο ταξίδι, με απανωτές κακοκαιρίες, ορισμένες από αυτές ήταν άκρως επικίνδυνες. Η μείωση των καυσίμων σε άκρως οριακό αποθεματικό στα τάνκια του πλοίου, ήταν από τους μεγαλύτερους κινδύνους του ταξιδιού μας αυτού.

Το ταξίδι μας αυτό, τελειώνει, μιας και μας προσπέρασε ο Τυφώνας, τώρα το πότε μπήκαμε στο λιμάνι, πως μπήκαμε και λοιπές λεπτομέρειες, είναι εκ του περισσοῦ και δεν έχουν ενδιαφέρον για τον αναγνώστη.

Θα κλείσω την διήγηση μου με ένα φτωχό και σήμαντο ποίημα που έγραφα πριν πενήντα περίπου χρόνια προς τον Γαλλικό ραδιοσταθμό του Παρισιού.

*Ταξιδεύοντας χρόνια και χρόνια  
συντροφιά μας έχομε τ' αηδονία  
του Γαλλικού ραδιοσταθμού  
τους γλάρους του Ατλαντικού  
και τ' Αλμπατρός του Ειρηνικού  
στα πέρατα του κόσμου του μακρινού  
τα Νέα φθάνουνε στην ιδική μας γλώσσα  
από την ενήμερη ραδιοφωνία του Παρισιού  
ενημερώνοντάς μας για τα γενόμενα στον  
κόσμο τόσα.*

*Σας απευθύνω λοιπόν ένα μεγάλο  
ευχαριστώ*

*όλοι εμείς οι ποντοπόροι σας ακροαταί  
και στον πρωτότυπο προκηρυσσόμενο  
διαγωνισμό*

*δηλώνουμε μ' ενθουσιασμό με ένα μεγάλο  
ΝΑΙ.*

## Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΗΝ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ

**Ευρώπη Μοσχονά-Μαραγκάκη**  
Φιλολόγος

Το θέμα «Η Προσφορά των Ναυτικών στην Κεφαλονιά και στην Πατρίδα» φαίνεται ασύνορο. Η αναζήτηση στοιχείων με οδήγησε σε δύο ήδη γνωστά συμπεράσματα και σε μία διαπίστωση.

Συμπέρασμα πρώτο: Το κράτος της θάλασσας είναι μεγάλο σε καιρό ειρήνης και πολέμου και η συμβολή της τεράστια στην οικονομία και στο πολιτιστικό γίγνεσθαι.

Συμπέρασμα δεύτερο. Ο ταπεινός εργάτης της θάλασσας είναι εκείνος, που κτίσει το μεγαλείο της ναυτοσύνης, από παλιά ως τώρα, μένοντας συνήθως αφανής.

Διαπίστωση: Η σχέση του Έλληνα με το εμπορικό πλοίο δεν έχει ακόμα επαρκώς ερευνηθεί, αξιολογηθεί και αξιοποιηθεί.

Κυρίες και Κύριοι.

Για να προσδιορισθεί η προσφορά του Κεφαλονίτη ναυτικού στην Κεφαλονιά και στην πατρίδα είναι ανάγκη να εξετασθεί στα γενικότερα ιστορικά πλαίσια μέσα στα οποία θεμελιώθηκε, οικοδομήθηκε και ανδρώθηκε, πάντα σε σχέση με τα άλλα νησιά του Ιονίου, αλλά και του Αιγαίου και σε σχέση με την Ελλάδα γενικότερα.

Ένα καράβι είναι η Ελλάδα, που διαρκώς ταξιδεύει, και ο Έλληνας ένας Οδυσσέας από όποιο ναυτότοπο κι αν προέρχεται. Η ιστορία της ελληνικής ναυτοσύνης χάνεται στο χώρο του θρύλου και καταγράφεται στους ιστορικούς χρόνους σε συνδυασμό πάντα με μεγάλα δραματικά γεγονότα.

Η προσφορά του Έλληνα ναυτικού είναι συνεχής, διαχρονική και μαρτυρημένη, από τότε, που η «Αργώ» βγήκε να αναζητήσει το χρυσόμαλλο δέρας, μέχρι τους σύγχρονους καιρούς.

Στη διαδοχή των ιστορικών περιόδων το εμπορικό, όσο και το πολεμικό ναυτικό, διαδραμάτισε ουσιαστικό ρόλο στην ιστορία τόπων και λαών. Το εμπορικό ναυτικό, ιδιαίτερα, απέβη ρυθμιστικός παράγοντας της οικονομίας, της μετακίνησης αγαθών αλλά και ιδεών, νοοτροπιών κι πολιτιστικών προϊόντων, διαμορφωτικών της ιδιαίτερης κουλτούρας και ενός ιδιαίτερου, κατά τόπους, ποιοτικού πολιτιστικού περιβάλλοντος, όπως αυτό, που χάρη στους ναυτικούς μας, διαμορφώθηκε στους ναυτότοπους της Κεφαλονιάς.

Στην Κεφαλονιά στα νεότερα χρόνια η ναυτιλιακή δραστηριότητα, χάρη στην οποία το νησί πολλά ωφελήθηκε, αλλά και πολλά πρόσφερε, εντάσσεται, κατά γενικότερη της Επτανήσου. Αρχισε να αναπτύσσεται από τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, επί Βενετοκρατίας, σε συνδυασμό με το διαμετακομιστικό εμπόριο στην Αδριατική και την Ανατολική Μεσόγειο. Οι ζυμώσεις στις αρχές του 19ου αιώνα μεταξύ Άγγλων-Γάλλων, η κατήχηση των Άγγλων και η επιβολή της Αγγλικής Προστασίας στα Επτάνησα, οδήγησαν στην ανάπτυξη της ναυτικής και ναυτιλιακής δύναμης του νησιού μας και την επέκταση των ορίων δράσης των ναυτικών της Κεφαλονιάς σε όλη την Μεσόγειο, στον Εύξεινο, στην Αζοφική, στον Νότιο Ατλαντικό, στη Βόρεια Βαλτική Θάλασσα, στα λιμάνια της Αγγλίας.

Στα χρόνια αυτά ο ρόλος της Κεφαλονιάς, όπως και της Κέρκυρας και της Ζακύνθου ήταν διπλός, διαμετακομιστικός και εξαγωγικός. Αφορούσε στην προώθηση βιοτεχνικών και βιομηχανικών αγαθών από τις εκβιομηχανιζόμενες χώρες της Ευρώπης σε όλα τα λιμάνια της Μεσογείου και μεταφορά σιτηρών από την Ρωσία, αγροτικών και κτηνοτροφικών προϊόντων από την Ηπειρωτική Ελλάδα, τη Μαύρη Θάλασσα και τα νησιά του Αιγαίου, σταφίδα από τα Επτάνησα. Θυμόμαστε ακόμα, μέχρι τα πρώτα μετασεισμικά χρόνια, τα σταφιδάμπελα, τη σαράγια, τα πλοία, που φόρτωναν και έφευγαν για την Αγγλία.

Στο επιχειρηματικό περιβάλλον του 19ου αιώνα ενισχύθηκε η Ιονική ναυτιλία γενικά και ειδικά κάθε νησιού. Γύρω στα 1820, κατά τον Ιωάννη Λοβέρδο-Κωστή, στη Μεσόγειο και τον Εύξεινο έπλεαν περί τα 200 πλοία με 4.000 ναυτικούς, που έστελναν στην πατρίδα 500.000 τάλληρα, μαζί με πλούσια δώρα και παντός είδους αγαθά. Το 1870-1880 η Λειβαθώς μόνο αριθμούσε 300 μικρά και μεγάλα ιστιοφόρα. Η Κεφαλονιά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα αναδείχθηκε σε κύριο ναυτότοπο και ναυτιλιακό

κέντρο, διέθετε τον μεγαλύτερο ποντοπόρο εμπορικό στόλο του Ιονίου Κράτους και τον μεγαλύτερο αριθμό πλοιοκτητών, πλοιάρχων και μεγάλο ναυτικό πληθυσμό, που το 1860 έφθανε το 24% του ενεργού άρρενα πληθυσμού, ήτοι 4340 άτομα. Η Λειβαθώς τότε αναδείχθηκε στο μεγαλύτερο ναυτότοπο της Επτανήσου και από τους μεγαλύτερους της Μεσογείου.

Στην Κεφαλονιά οι καραβοκύρηδες, ξεκινώντας από την ιδιοκτησία ενός σκάφους, με καπετάνιους τους ίδιους, κατέληγαν σε στόλο πλοίων, στα οποία προσλάμβαναν άλλους καπετάνιους και πληρώματα, ενώ οι ίδιοι γίνονταν διαχειριστές του στόλου τους. Παράλληλα επεξείτειναν τη δράση τους σε πολλούς τομείς και δημιούργησαν μεγάλους εμπορικούς ναυτιλιακούς οίκους, με αποτέλεσμα να αναδειχθεί το θαλάσσιο εμπόριο σε κύρια πηγή πλούτου.

Οι Κεφαλονίτες, απλοί ναυτικοί, καπεταναίοι και πλοιοκτήτες κινήθηκαν παράλληλα προς το μεταναστευτικό ρεύμα, που είχε διογκωθεί για λόγους οικονομικούς κυρίως, αλλά και πολιτικούς. Αθρόοι έφευγαν για τη θάλασσα εξαιτίας του ασφυκτικού γαιωκτησιακού καθεστώτος, της κοινωνικής ανισότητας και της άμεσης οικονομικής ανάγκης του κόσμου. Τα πλεονάζοντα εργατικά χέρια, τότε, έβρισκαν διέξοδο στα καράβια. Οι αδελφοί Βαλλιάνοι, π.χ, μπαρκάρησαν παιδιά αμούστακα 13, 14 χρόνων, όπως χιλιάδες άλλοι Κεφαλονίτες, από τους οποίους αρκετοί μεγαλούργησαν.

Συχνά, πολλοί Κεφαλονίτες έμεναν και ρίζωναν σε κάποιο λιμάνι, ίδρυσαν εμπορικές επιχειρήσεις και ασκούσαν το διαμετακομιστικό εμπόριο με δικά τους καράβια κυρίως στις παραδουνάβιες και παρευξείνιες περιοχές, καθώς και στην Αζοφική Θάλασσα. 18.500 Έλληνες έμειναν στα μέρη αυτά. Εκατοντάδες, πολλοί επώνυμοι, ανάμεσα τους και αρκετοί Κεφαλονίτες, πρόκοψαν και μεγαλούργησαν στις περιοχές αυτές ως εμπορομεσίτες ναυτομεσίτες, ιδιοκτήτες ρυμουλκών, σλεπιών και εμπορικών πλοίων. Με την εργασία τους, αλλά και τις δωρεές τους ενίσχυσαν τις τοπικές οικονομίες και με τις παντός είδους παροχές τους την οικονομία του νησιού. Αλλά και αλλού στην Τεργέστη, την Κωνσταντινούπολη, τη Μασσαλία, το Λονδίνο επεξείτειναν τις επιχειρήσεις τους και με την παρουσία τους σφράγισαν τα οικονομικά-ναυτιλιακά δρώμενα της εποχής και στήριξαν την οικονομία, όχι μόνο της ιδιαίτερης πατρίδας τους αλλά και του Έθνους.

Ο Κεφαλονίτης, όπου κι αν πήγε, πρόκοψε και πρόσφερε στο νησί, που τότε υπέφερε από λοιμούς και λιμούς. Πείνα, επιδημίες πανούκλας, χολέρας, τύφου αποδεκάτιζαν τον πληθυσμό του νησιού, ενώ η ασθένεια των αμπελιών, που τότε για πρώτη φορά εμφανίστηκε, η ερισύβη ή χολέρα των αμπελιών, κατέστρεφε την παραγωγή του κύριου προϊόντος του νησιού, της σταφίδας. Οι κάτοικοι λιμοκτονούσαν. Οι ναυτικοί μας, οι μετανάστες, οι πλοιοκτήτες βοηθούσαν το νησί με συνεχείς και μεγάλες παροχές, ως ελάχιστο δείγμα αγάπης προς την πατρίδα.

Ο σατιρικός ποιητής Γεώργιος Μολφέτας συχνά αναφέρεται στους Κεφαλονίτες της Κωνσταντινούπολης, της Οδυσσού, της Βράϊλας, και άλλων παραδουνάβιων πόλεων, εξαιρώντας την προκοπή τους και την προσφορά τους στον τόπο. Από αυτούς πολλοί, αργότερα, αναδείχθηκαν σε μεγάλους ευεργέτες του Έθνους.

Γενικά, χάρη στη ναυτοσύνη, χάρη στους ναυτικούς μας, η Κεφαλονιά πρόκοψε και έγινε αρχόντισσα. Η Λειβαθώς με τα καπετανόσπιτά της, είναι η μαρτυρία μιας εποχής, που όπως φαίνεται πέρασε και πάει. Κι αυτό πρέπει να μας προβληματίζει. Γιατί, πέρασε η εποχή, που κάθε σπίτι της Κεφαλονιάς είχε ναυτικούς, που αρμείζαν στις θάλασσες του κόσμου και έστελναν τα εμβάσματα στην οικογένεια και στο νησί. Τι έγινε και αυτή η φλέβα χρυσού άρχισε να στερεύει;

Μπαίνοντας στον 20<sup>ο</sup> αιώνα, με τις ραγδαίες μεταβολές σε όλα τα επίπεδα, τους Βαλκανικούς πολέμους, τον Πρώτο και Δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, στους οποίους το πολεμικό αλλά και το εμπορικό ναυτικό είχαν μεγάλη συμμετοχή, προσφορά, φθορά και θυσίες, πολλά πράγματα άλλαξαν στα Επτάνησα, άρα και στην Κεφαλονιά, και τους άλλους ελλη-

νικούς ναυτότοπους, χωρίς όμως, και αυτό είναι το παράδοξο, το εμπορικό ναυτικό να χάσει τη δύναμη και το κύρος του στις παγκόσμιες αγορές. Αυτό, που λιγόστεψε, είναι ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών, αναλογικά δε και των Κεφαλονιτών.

Τα μεταπολεμικά χρόνια, χάρη στα 100 λιμπερτι που αγοράστηκαν από τις ΗΠΑ, στα οποία δούλευαν 120 χιλιάδες ναυτικοί, η Ελλάδα εξακολουθούσε να έχει πρωτιά στην υφήλιο. Όμως, από όλους αυτούς τους ναυτικούς μόνο 10-12 χιλιάδες ήταν Έλληνες. Σε ότι αφορά στην Κεφαλονιά και στην Ιθάκη, μετά το 1946, 32 καράβια ενίσχυσαν την οικονομία του τόπου με 960 ναυτικούς πληρώματα, από τους οποίους ελάχιστοι ήταν Κεφαλονίτες. Οι ναυτικοί μας ολοένα και λιγοστεύουν.

Από τις τελευταίες δεκαετίες του περασμένου αιώνα παρατηρείται μια φθίνουσα πορεία στη ναυτοσύνη. Στην Κεφαλονιά το φαινόμενο είναι εμφανέστερο. Οι λόγοι είναι πολλοί. Διαμορφώθηκαν σταδιακά, παράλληλα με τις οικονομικές μεταβολές σε παγκόσμια κλίμακα, την αξιοποίηση της υψηλής τεχνολογίας στα καράβια, την τάση για μεγιστοποίηση του κέρδους των εφοπλιστικών επιχειρήσεων, την ανάπτυξη του τουρισμού, την απώλωση του επαγγέλματος του ναυτικού από τους νέους, την έλλειψη προστασίας του ναυτικού από το κράτος και τη λήψη μέτρων, που πλήττουν τη ναυτοσύνη και τον ναυτικό. Οι ναυτικοί μας αποσύρονται από την ενεργό δράση ολοένα περισσότερο, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τους ίδιους, τις οικογένειες τους και τον τόπο.

Η φθορά αυτή ακολουθεί τη φθορά της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας, που ολοένα αποναυτοποιείται, αφότου προσλαμβάνονται στη θέση των έμπειρων ναυτικών μας ξένα φθηνά πληρώματα.

Σε μεγάλο βαθμό τα υψηλά στελέχη της ναυτικής οικογένειας, στο όνομα του κέρδους δεν προτιμούν πια τα ελληνικά πληρώματα, όπως δεν προτιμούν και τα ελληνικά ναυπηγεία, που ερμώνουν και κλείνουν, και δεν αξιοποιούν σε θέσεις κομβικής σημασίας τους έμπειρους καπετάνιους, αλλά άστοργα τους εγκαταλείπουν παροπλισμένους στα γαλήνια νερά των αναμνήσεων τους από τη μεγάλη περιπέτεια στη θάλασσα.

Με αυτόν τον τρόπο περίπου 100 χιλιάδες Έλληνες ναυτικοί μένουν άνεργοι, οι οικογένειες τους στερούνται το έμβασμα, η πολιτεία τους φόρους και τα ταμεία τις εισφορές τους. Πολλοί από αυτούς αναζητούν άλλη εργασία, για να λύσουν το βιοποριστικό τους πρόβλημα, συνήθως χωρίς επιτυχία. Η πολιτεία δεν δείχνει καμμία διέξοδο. Η ναυτοσύνη στον τόπο μας μαραζώνει.

Πολλές ακόμα είναι οι αιτίες, που οδηγούν στη φθορά και τη συρρίκνωση του ναυτικού επαγγέλματος στον τόπο μας. Σήμερα, που και οι γυναικείς μήχαν στο ναυτικό επάγγελμα, αρκετοί γίνονται ναυτικοί από ανάγκη, όχι από πρόθεση ψυχής και μεράκι. Και ενώ έχουν στη διάθεση τους τα μέσα της σύγχρονης τεχνολογίας, δεν αναδεικνύονται ισάξιοι των παλιών ναυτικών. Παλιά ο ναυτικός, το τζόβενο, ο ναύτης, ο γραμματικός, ο μαρκόνι, ο μηχανικός, ο καπετάνιος είχε μια στέρεη εμπειρική γνώση. Πεπειραμένοι ναυτικοί, που έζησαν την καλή εποχή της ναυτιλίας, λένε, πως τον ήλιο και τα αστέρια δεν τα παίρνεις με το κομπιούτερ, πως το καράβι δεν το κατευθύνεις με το GPS, αλλά με τη δύναμη του μισαλού και με ραπί σπιβαρό.

Η ναυσιπλοία παλιά ήταν τέχνη. Τώρα γίνεται επιστήμη και τεχνολογία, που σπουδάζεται, όπου σπουδάζεται, όσο καλά σπουδάζεται. Γιατί και εδώ παρατηρείται έλλειψη ευθύνης και λήψης μέτρων από την πολιτεία, που μέσω των εκπαιδευτικών προγραμμάτων της δεν προβάλλει τα πλεονεκτήματα του ναυτικού επαγγέλματος, δεν ενισχύει τα Ναυτικά Λύκεια και τις Ναυτικές Ακαδημίες, τις οποίες συχνά οδηγεί σε συρρίκνωση, με την κατάργηση κάποιων και σύμπτυξη άλλων. Η πολιτεία, εν τέλει, με την άστοργη πολιτική της στον απόμαχο της θάλασσας, με τις αδυναμίες και ελλείψεις στον τομέα της εκπαίδευσης και τις άστοχες παρεμβάσεις της διογκώνει το αίσθημα απαξίωσης για το ναυτικό επάγγελμα.

Τέλος, και αυτό είναι πολύ σημαντικό, η

άνοδος του βιοτικού επιπέδου ωθεί τους νέους σε εύκολες λύσεις. Παλιά, όταν, σαν δασκάλα στο Γυμνάσιο Αρρένων, τη δεκαετία του 1970, ρωτούσα τους μαθητές, που δεν τα πήγαιναν καλά με τον Πλάτωνα και τον Βεργίλιο, «τι θα κάνετε μωρέ παιδιά στη ζωή σας;», εκείνοι εν χορώ απαντούσαν: «Μπάρκο κυρία». Και το νουούσαν. Μόλις έπαιρναν το απολυτήριο μπαρκάρζαν. Μετά το 1980-82 η απάντηση άλλαξε: «Γκαρσόνι κυρία» ή «δωμάτια κυρία»...

Σήμερα οι νέοι μας πιστεύουν σε ποσοστό 58%, ότι η ναυτιλία, μετά τον τουρισμό, στηρίζει την ελληνική οικονομία. Από τους νέους, όμως, στα καράβια θέλει να πάει μόλις το 6%, ενώ στα ναυτιλιακά γραφεία το 41%. Είναι προφανές, ότι η σχετική οικονομική άνεση, σε συνδυασμό με την έλλειψη ενημέρωσης και προτύπων, ακόμα και σήμερα με τα υψηλά ποσοστά ανεργίας, συμβάλλουν στο να μην προτιμούν οι νέοι το ναυτικό επάγγελμα, που εξακολουθεί να είναι σκληρό και επικίνδυνο, συνάμα, όμως, ωραίο, δυναμικό και πάντα περιβεβλημένο με τη γοητεία των υψηλών συγκινήσεων.

Κυρίες και κύριοι.

Η αντιδιαστολή του χθες με το σήμερα κάνει να φαίνονται πιο μεγάλοι οι ναυτικοί μας και τεράστια η προσφορά τους στο νησί μας και στην πατρίδα μας. Πιο μεγάλο φαίνεται και το χρέος, που έχουμε απέναντι στους απόμαχους της θάλασσας, σε όλους και χωριστά στον καθένα και με το όνομα του, όπως λέει ο κ. Β. Μαρκέτος, οποιοδήποτε ρόλο κι αν είχε στο καράβι.

Δεν αρκεί, όμως, η περιστασιακή αναγνώριση και απόδοση τιμών σε κάποιον και κάθε τόσο, στο όνομα άλλων εκείνων, που πάλεψαν χρόνια και χρόνια με το κύμα, που μια ζωή κατέθεταν μόχθο, φροντίδα, αγάπη, χρήματα στο ταμείο του χρέους, στην οικογένεια, μα προ πάντων στην πατρίδα, με ανυστερόβουλα ελπίζανε, πως τα γηρατειά τους θα 'ναι και τιμημένα και εξασφαλισμένα.

Απαιτείται λοιπόν επανεκτίμηση στόχων και αξιών από τον καθένα μας και από την πολιτεία, η οποία άστοργα συμπεριφέρεται στον απόμαχο της θάλασσας, αυτόν, που με τη συνεισφορά του στέριωσε την οικονομία της και με αγώνες πολλαπλούς ανιέρτησε την πατρίδα. Αφιλοδοχητοί και ανιστόρητοι πορεύονται οι πολιτικοί μας. Βιαστικά και άδικα αποφασίζουν. Και τώρα, τι να πει κανείς στον ναυτικό με τα 560 ευρώ σύνταξη, που έγινε 390; Και πώς να μη νιώθει κανείς ένα νυχμό στην καρδιά, όταν περνά έξω από το NAT στον Πειραιά, και ψάχνει να δει, πού πήγε η δύναμη αυτού του ταμείου, που εξαμεμιστήκαν οι εισφορές των ναυτικών μας.

Κι ύστερα, πώς οι νέοι να 'ρθουν στο επάγγελμα;

### Επιλογικά

Παρά τις ελλείψεις, παραλείψεις και αδυναμίες, παρά τον δίκαιο σκεπτικισμό πρέπει να θεωρώμε βέβαιο, ότι στη συνείδηση του κόσμου ο ναυτικός και η προσφορά του έχει αναγνωρισθεί, και ο απόμαχος της θάλασσας έχει πάρει τη θέση, που του πρέπει στην καρδιά μας.

Περαιτέρω η μελέτη της σχέσης ναυτικού και εμπορικής ναυτιλίας θα αναδείξει το μέγεθος της προσφοράς αυτής. Τα ναυτικά μας μουσεία, ανάμεσα στα οποία θα είναι και το ημιτελές ακόμα μουσείο των Φάρσων, θα μαρτυρούν αυτήν την προσφορά και θα καλούν τους νέους στη θάλασσα.

Κι εγώ, που το ψωμί της νιότης μου ήταν βουτηγμένο σ' αλμυρό νερό, πάντα θα νιώθω περηφάνια για τους δεκάδες ναυτικούς, που ευτύχησα να έχω μαθητές, κι ανάμεσα τους, τυχαία αναφέρω, τον Δημήτρη Βαλλιανάτο, που τον τράβηξε κοντά της η θάλασσα, ενώ θα μπορούσε να έχει γίνει δεινός φιλόλογος, τον Γιώργη τον Διαμαντάτο, που πρόσφατα ο γιος του βραβεύτηκε από τον Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας, τον καπετάν Σπύρο τον Πεφάνη, που η καλή του φήμη απλώνεται σ' όλο το Αιγαίο και τόσους, τόσους άλλους.

Και νιώθω αισιοδοξία και καμαρώνω και ελπίζω, όταν βλέπω τους ένοστλους σπουδαστές της Ναυτικής μας Ακαδημίας να παρελαύνουν. Και σκέφτομαι...

Στα χέρια τους είναι η συνέχεια της ναυτοσύνης...

## ΜΟΝΑΧΑ ΤΟΥΣ ΠΗΓΑΙΝΑΝΕ;

Γνωρίζοντας τις αναγνώστρες μου προτιμήσεις, ο καλός μου φίλος, γνωστός συμπολίτης, φιλόλογος και διδάκτωρ ιστορίας Πέτρος Πετράτος, μου χάρισε πρόσφατα ένα βιβλίο με τον ερευνητικό για εμέ τίτλο «Η ΓΕΝΙΑ ΤΩΝ LIBERTY». Πρόκειται για έκδοση του γνωστού στο χώρο μας περιοδικού «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» με εποπειακή χαρακτήρα για την συμπλήρωση των 70 χρόνων από την απόκτηση των πρώτων 100 πλοίων της Ελευθερίας (LIBERTY) από τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Έκδοση που παρουσιάζει μέσα από κείμενα ανθρώπων του χώρου ή προσκείμενα προς αυτόν, εφοπλιστών, καπετάνιων, ναυτικών γενικά και ιστορικών πανεπιστημιακών, το συναρπαστικό ιστορικό της απόκτησης από τους Έλληνες εφοπλιστές των 100 αυτών πλοίων, μετά το τέλος του Β' παγκοσμίου πολέμου. Και όχι μόνο το ιστορικό αυτό, αλλά και το χρονικό της διαδρομής της ναυτιλίας μας, από τη χρονιά αυτή (1947) της παράδοσης των LIBERTY, μέχρι τη σημερινή χρυσή εποχή που η ναυτιλία μας κυριαρχεί στους ωκεανούς, όντας πρώτη στον κόσμο. Και το πιο σημαντικό. Η τεκμηρίωση του αναμφισβήτητου γεγονότος ότι η πρωτιά αυτή ξεκίνησε με τα κάρβια αυτά, που αποτελέσανε, μετά τις απώλειες του πολέμου, μία γρήγορη και πρακτική λύση επαναπροσδιορισμού της εθνικής μας ναυτικής ταυτότητας.

Γιατί ο πόλεμος αυτός προκάλεσε τεράστιες καταστροφές στο σύνολο του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Ειδικά, οι απώλειες του Ελληνικού ανήλθαν στο 72%. Στο τέλος της σύρραξης, το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί σε 486 φορτηγά πλοία 1.408.000 κ.ο.κ. από 607 των 1.800.000 κ.ο.κ. που αριθμούσε στην αρχή του και δυστυχώς σε πολλές χιλιάδες χαμένους ναυτικούς μας.

Οι άλλες συμμαχικές χώρες, με πρώτη την Αγγλία, χάσανε συνολικά το 57% του στόλου τους, με αποτέλεσμα να εκτιναχθεί η ζήτηση σε φορτηγά, σε ύψη που ήταν αδύνατο να καλυφθούν από τα ναυπηγεία κυρίως Αγγλίας και ΗΠΑ.

Οι συνεχώς αυξανόμενες μεταφορικές ανάγκες του πολέμου, καλύπτονταν κυρίως από τα ναυπηγεία των ΗΠΑ και δευτερευόντως του Καναδά που εφάρμοσαν ειδικά προγράμματα μαζικών ναυπηγήσεων. Είναι χαρακτηριστικό ότι μεταξύ των ετών 1941 και 1945, μόνο στις ΗΠΑ, καθελύστηκαν 3.000 LIBERTY των 10.000 τόνων (7371 κ.ο.κ.) το καθένα.

Έτσι, με το τέλος του πολέμου, ενώ όλοι οι σύμμαχοι μέτραγαν τεράστιες απώλειες του στόλου τους, οι ΗΠΑ βρέθηκαν να κατέχουν τριπλάσιο από τον προπολεμικό τους εμπορικό στόλο. Κρατήσανε λοιπόν για τον εαυτό τους τα μισά του πλοία ως εφεδρικό στόλο για λόγους στρατηγικής και αποφάσισαν να πουλήσουν τα άλλα μισά σε Αμερικανούς πολίτες και σε σύμμαχες χώρες. Τον Μάρτη μάλιστα του 1946, με νόμο του Κογκρέσου, τα πλοία αυτά μπορούσαν να πωληθούν σε αλλοδαπούς υπηκόους και 4 μήνες αργότερα (τον Ιούλιο), αποφάσισαν την πώλησή τους αρκετά κάτω της αξίας τους, με πίστωση, στις συμμαχικές Κυβερνήσεις ή σε μεμονωμένους εφοπλιστές με κρατική εγγύηση.

Οι πατριώτες μας εφοπλιστές, ύστερα από πολλούς ενδοιασμούς έριδες και ίντριγκες μεταξύ τους, ενδυναμώθηκαν τελικά για την αγορά και επειδή δεν είχαν διαθέσιμα κεφάλαια σε δολάρια (είχαν σε λίρες Αγγλίας που δεν μπορούσαν τότε να μετατρέψουν σε δολάρια απαραίτητα για την αγορά), ζήτησαν την εγγύηση του Ελληνικού κράτους για να πάρουν τα αναγκαία δάνεια. Η τότε Κυβέρνηση της χώρας, παρά την δυσμενή θέση της λόγω των συμφορών της από τον πόλεμο και του εμφυλίου, ύστερα από πολλούς ενδοιασμούς και αλληλοσυγκρουόμενες απόψεις περί της σκοπιμότητας του εγχειρήματος, ενέδωσε τελικά στο αίτημα των εφοπλιστών που συνέχιζαν να διατάζουν, οι οποίοι, παρ' όλα αυτά, αγόρασαν κατά κόρον Λίμπερτυ τη δεκαετία του 1940, συνέχιζαν να αγοράζουν τις επόμενες δύο δεκαετίες, με κορύφωση των αγορών το έτος 1963, ενώ από το 1964 ο αριθμός τους

άρχιζε να μειώνεται σταδιακά, χωρίς όμως αντίστοιχη μείωση του στόλου μας, γιατί παράλληλα πλαισιωνόταν από νεότευκτα ή πιο σύγχρονα πλοία.

Αξιοσημείωτο πάντως είναι ότι το έτος 1966, από τα 722 Λίμπερτυ που ταξιδεύανε στον Κόσμο, τα 603 αποτελούσαν τη ραχοκοκαλιά του Ελληνόκτητου στόλου.

Και ακόμη, ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες, μέχρι τις 4-8-1966, είχαν παραγγείλει στις 14 κυριότερες Ιαπωνικές γιάρδες 411 πλοία παντός τύπου (κυρίως δεξαμενόπλοια και μπάλκ-καριερς) συνολικής χωρητικότητας 9.424.155 τόνων γκρος.

Παραγγελίες που έγιναν δυνατές λόγω των υψηλών κερδών από τις ναυλώσεις με τους ναύλους της χρυσής εκείνης εποχής. Ιδίως στις αρχές του 1960 (πόλεμος Κορέας), οι ναύλοι λόγω φόβου νέας διεθνούς σύρραξης, είχαν πάρει τα όρη. Λέγανε χαρακτηριστικά ότι «ένα ταξίδι έκανε δυό βαπόρια». Από τα μέσα της δεκαετίας του 1950, οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν προχωρήσει σε παραγγελίες σ' όλο τον κόσμο, κυρίως στα Ευρωπαϊκά, Αμερικάνικα και Ιαπωνικά ναυπηγεία. Και όλα αυτά ενώ τα δικά μας ναυπηγεία αλλάζανε χέρια και στα επισκευαστικά μας κέντρα δεν ακουγόταν ούτε σφυρί. Και εξακολουθούμε να μην χτίζουμε ούτε βάρκα. Δεν θα μπορούσε άραγε αυτό το ανεκτίμητο brand name που έχει κατακτήσει η χώρα μας στην ναυτιλία και την έχει κάνει γνωστή και σεβαστή σε όλο τον κόσμο, όντας η μοναδική της δυστυχώς εξωστρεφής δραστηριότητα, να το είχε επεκτείνει και στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία;

Θα καταλάβουμε ποτέ αυτό που ε-τοπτή η μικρή εφημερίδα δεν παύει να επαναλαμβάνει γι' αυτή την άσχεφα αγνοημένη και ανεκμετάλλευτη «χρυσότοκο όρνιθα» που διαθέτουμε;

Θα καταλάβουμε ποτέ οι Κυβερνήτες μας τι σημαίνει ο ορισμός για τη ναυτιλία μας που έδωσε, όχι ένας επώνυμος γκουρού της οικονομίας, αλλά ένας σπουδαίος πατριώτης μας ναυτίλος, ο Καπετάν Ευάγγελος Κούζιλος, Πρόεδρος του ομίλου Φί-

λων Λίμπερτυ και επίτιμος Πρόεδρος της Π.Ε.Π.Ε.Ν.;

«Ναυτιλία για τους Έλληνες είναι ένα παράθυρο διάπλατα ανοιχτό στον πλούτο και στην ευημερία, όπου σε παγκόσμια κλίμακα συνεχίζουν την προγονική εκστρατεία για το χρυσόμαλλο δέρας».

Ο ξεχωριστός αυτός Έλληνας έγραψε κι' άλλα σημαντικά, όλα αποστάγματα των θαλασσινίων βιωμάτων του, ιδιαίτερα με πλοία Λίμπερτυ.

«Στους δώδεκα μήνες που κράτησε το πρώτο μου μπάρκο, ήταν το καλύτερο και μεγαλύτερο σχολείο που θα μπορούσε να έχει ένας πρώτο-μπαρκος».

Ο πλοίαρχος, οι αξιωματικοί, το πλήρωμα, τα φορτία τα λιμάνια, οι διάφορες πατέντες και μονούβρες και τόσα άλλα που δύσκολα-για να μην πω ποτέ- θα μπορούσε να ζήσει και να βιώσει ο σημερινός δόκιμος».

Τα ίδια περίπου είπαι, σε συνέντευξή του που δημοσιεύθηκε στο περιοδικό «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» και ο πρώτος μου εξάδελφος καπετάν Στάθης Τραυλός, συνταξιούχος τώρα, από τη Σκάλα.

«Η υπηρέσιά μου στα Λίμπερτυ υπήρξε για εμένα ένα μεγάλο σχολείο»...

Έγραψε όμως κι' αυτός περισσότερα στο πρόσφατα εκδοθέν βιβλίο του «ΚΟΙΤΩΝΤΑΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΟ ΦΙΛΙΣΤΡΙΝΙ».

Στο «ΓΕΝΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ», την αξιολογή αυτή έκδοση, στους τυχερούς αναγνώστες της οποίας είμαι κι' εγώ, κι' ας μην έτυχε να ναυτολογήθω ποτέ σε Λίμπερτυ, δημοσιούνται συνεντεύξεις και άλλων συντοπιτών μας που μιλούσαν για τις καλές και κακές εμπειρίες τους σ' αυτά τα «βασιλβάπορα», όπως τα αποκαλούσαν οι δικόι μας, σε αντίθεση με τους ξένους που τα είχαν βαφτίσει μ' ένα σωρό απαξιωτικά παρατσούκλια και τους είχαν δώσει αντίστοιχους κακούς χαρακτηρισμούς.

Ανάμεσα στις συνεντεύξεις αυτές είναι και εκείνες δύο Φαρισινών, συγγενών της γυναίκας μου, των Λάμπρου Γ. Σιμάτου και Διονύση Σ. Χριστοφοράτου.

Ο δεύτερος, παλιός στα καΐκια με φυλλάδιο από το 1948 (γεννήθηκε το 1931), με πατέρα ιδιοκτήτη καΐκιου που στην κατοχή του βουλιόζανε οι Ιταλοί γιατί, λέει, έκανε με τους απέναντι απαγορευμένες μεταφορές, ταξίδεψε κυρίως με Λίμπερτυ και λέει.

«Σε όλα τα πλοία μπαρκάριζα ναύτης. Μετά επήρα το δίπλωμα του Λοστρόμου, αλλά δεν επήγα γιατί μπαρκάριζα τρίτος και μετά δεύτερος, όταν επήρα το ευεργετικό δίπλωμα»...

Και παρακάτω.

«Πάντως από τη ζωή μου στη θάλασσα, παρόλες τις φασαρίες και τις ταλαιπωρίες, είμαι πολύ ευχαριστημένος. Και εάν μπορούσα και τώρα, με Λίμπερτυ θα πήγαινα».....

Τελειώνει με τα λόγια.

«Δυστυχώς αυτή η ιστορία της ζωής στα Λίμπερτυ, δεν είναι γραμμένη πουθενά».

Πώς διάολο εδουλεύανε αυτά τα βαπόρια; Μονάχα τους επηγαίνανε; Ναυτικούς δεν είχανε; Μόνο εφοπλιστές;

Έτσι τελειώνει την κουβέντα του ο καπιτά Διονύσης, εκπροσωπώντας, πιστεύω, όλους τους ζωντανούς και απανωμένους, αγνοημένους και αφανείς συναδέλφους του και καταθέτοντας το μικρό παράπονό τους.

Τώρα, γέρος και άρρωστος, αγωνίζεται να επιβιώσει με ότι απέμεινε από τη λεηλατημένη σύνταξη του ΝΑΤ, θυμάται και αφηγείται τη γεμάτη αρμύρα συγκλονιστική ζωή του για την οποία δηλώνει ευχαριστημένος και η μόνη του στενοχώρια είναι που δεν μπορεί να βγάλει δαχτύλους από τα βράχια της θάλασσας του χωριού του.

Για όσους δεν τους ξέρουν, πρόκειται για εκλεκτό θαλασσινό, σπάνιο σαρακοσιανό, που η μακαρίτισσα η θειά η Αλισιάβω, η μάνα του, μαγείρευε ένα αξεχαστο για όσους το γευτήκαμε, πιλάφι.

Θα βρεθεί κανένας να δώσει απαντήσεις στα ερωτηματικά του και να τον παρηγορήσει;

**Μάκης Τραυλός**  
Παλιός μαρκόνης

## ΚΟΜΜΑΤΙΑ ΚΑΙ ΘΡΥΨΑΛΑ

Γενάρη 10 του 1998, τη νύχτα ο καιρός από τη μάντα μας πήδηξε, από τις εφτά το πρωί έγινε πρμιός 8-9 και μας αποζημιώνει. Χθες το μεσημέρι φύγαμε ballast από Casablanca, ταξιδεύουμε για τη Γαλλία, Βουλώνη, εκεί μετά το Oesant στις ακτές της Μάγχης θα πάρουμε ένα φορτίο Μαγνήσιο με προορισμό Μισοισιπή ΗΠΑ. Να δούμε από Finisterre και πάνω πως θα μας υποδεχθεί ο Βισκαϊκός.

Σαββατιάτικη οικονομική εκπομπή από EPA5, η εμπιστοσύνη στη δραχμή έχει κλονιστεί σοβαρά, ( που πάει να πει υποτίμηση μυρίζει).

Ο Βισκαϊκός είναι «μαζί μας». Swell και καιρός από πρύμα.

Γενάρη 13, φθάσαμε και δέσαμε σ' έναν εργοστασιακό ντόκο, FWE 15:30. Η πόλη φαίνεται στο βάθος, δεν παίρνω όρκο πως την λένε Βουλώνη. Λένε, θα βάλουν φόρτωμα αύριο και μάλλον το βράδυ θα τελειώσουμε. Τούτο το φορτίο, Μαγνήσιο, είναι καθαρό μετάλλευμα με ανάλογο S.G.

Έχουμε πιασθεί να φύγουμε με 50 τόννους F.Water μόνο. Το βύθισμα πρύμα θα είναι 9,20 m, σοβαρό back pressure για την ejector pump της Βαπορέτας, αλλά δείχνει ότι τα καταφέρνει.

Μάλλον δεν θα τη δω από κοντά τούτη την πόλη. Στη μαυρίλα του

εργοστασίου δεν πλησιάζει κανένα ταξί.

Γενάρη 16 05:00 λύνουμε κάβους, το ταξίδι προμηνύεται ήσυχο. Μας έχει η Ocean root και μας οδηγεί κάτω από τις Αζόρες.

Καλά περπατάμε τον Βισκαϊκό. Έχει βέβαια ένα γεμάτο βαρι από την πλώρη αλλά το χοντρό swell τόχουμε στη μάσκα και παλεύεται.

Για κάποιους συναδέλφους που ταξίδευν βορειότερα, τα πράγματα εξελίχθηκαν άσχημα. Χθες βούλιαξε το m/v FLARE και πήρε μαζί του 21. Οι τέσσερις Έλληνες. Ήταν Bulk carrier που ταξίδεψε ballast από Rotterdam για Montreal. Τέσσερις Φιλιππίνι που σώθηκαν μιλούσαν για ισχυρό χτύπημα που ένοιωσαν πριν συμβεί το κακό (η περίπτωση μου φέρνει στο μυαλό το ξεσαβούρωμα άμπαριού ή top side tanks, δυο μέρες πριν φθάσουμε, ακόμη και με άσχημες καιρικές συνθήκες, προκειμένου να αποφύγουμε καθυστερημένο N.O.R. μετά το arrival). Ένα TLX σχετικό με το ναυάγιο που ελήφθη και από εμάς, είναι ο επίλογος. Το παραθέτω:

FOLLOWING RECEIVED FROM HALIFAX PANPAN  
ALL STATIONS  
THIS IS RISK COORDINATION HALIFAX INFORMATION 3 M/V FLARE  
171600 UTC SEARCH FOR 6 MISSING  
PEOPLE FROM DISTRESSED BULK

CARRIER M/V FLARE  
HAS BEEN REDUCED. PLEASE CANCEL  
URGENCY BROADCAST. VESSEL  
HAS BROKEN UP WITH BOW SECTION  
REPORTED IN POSITION 4631N  
5655W.

ALL VESSELS TRANSITING THE AREA  
ARE REQUESTED TO MAINTAIN A  
SHARP

LOOKOUT AND REPORT ANY  
SIGHTINGS AND THEIR POSITION TO  
MARINE RISQUE  
SUBCENTER ST. JOHNS  
NEWFOUNDLAND.  
TEL+1 709 7725151  
FAX+1 709 7725369  
TLX+21 164044

MRSC ST JOHNS NEWFOUNDLAND CO  
ORDINATING

Γενάρη 18, ξημέρωμα. Πρέπει να πλησιάζουμε στο πλάτος του Finisterre, ο καιρός στη δεξιά μάσκα θάρι γεμάτο, είναι και το swell, μαζέψαμε λιγάκι το χειριστήριο στις 100 RPM, κάπως παλεύεται. Μέχρι το απόγειο ο Ατλαντικός σ' όλη του τη μεγαλοπρέπεια. Πριν ξαπλώσω, με τα ρούχα, κατέβασα το σωσίβιο από τη ντουλάπα, τόβαλα δίπλα στο κρεβάτι μαζί με το φακό (πρώτη φορά που κάνω κάτι τέτοιο! Τώρα, ο καιρός έχει φορτσάρε πολύ ή εγώ φοβάμαι περισσότερο απ' ότι πρέπει). Τη νύχτα σιγά-σιγά μαλάκωσε ο θυμός. Γύρω στις 11:00 πάμε ξανά το δρόμο μας.

Γενάρη 20, έχουμε κατέβει στο

36N, καλοκαιριές και μπουνάτσες. Ένα παλιό χτύπημα που δείχνει να έρχεται από το Νο3 κουζινέτο βάσσεως K. Μηχανής, μετά την προχθεσινή ταλαιπωρία έχει ενταθεί κάπως και ανησυχώ.

Γενάρη 22, οι μπουνάτσες συνεχίζονται. Νέα από EPA5, ο Πάπας Ιωάννης-Παύλος ο 2ος, από χθές επισκεπή στην Κούβα. Ήταν στην υποδοχή ο Φιντέλ και ασφαλώς πολύς λαός. Είναι σίγουρο πως μετά από την επίσκεψη αυτή πολλά πράγματα θα αλλάξουν στο νησί. Η κάλυψη του γεγονότος, 3000 δημοσιογράφοι απ' όλο τον κόσμο.

Γενάρη 24, έχω προγραμματίσει να κάνω κράτι για να ελέγξω εκείνο το κουζινέτο βάσσεως. Έγινε το κράτι, έλεγξα ότι ήταν δυνατό να ελέγξω (ή ότι νόμιζα ότι έπρεπε) και δεν βρήκα τίποτε ανώμαλο. Εκλεισα, ξεκίνησα ξανά και το χτύπημα συνεχίζεται. Και το ερώτημα παραμένει.. να είναι άραγε ο τηλεσκοπικός και κτυπάει κάτω; Εάν η κατάσταση χειροτερεύσει θα το ελέγξω κι' αυτό. Γεγονός είναι ότι κάτω από 100RPM το χτύπημα μειώνεται και στις 80 στρόφες έχω ομαλή περιστροφή.

Γενάρη 27, σύμφωνα με την Ocean roots ένα χαμηλό έχει φτιαχτεί σε 30N και ακολουθεί πορεία ανατολική. Για να μην φιλιθούμε (είναι αρκετά βαθύ, 976mibar) ακολουθούμε πορεία νοτιότερη.

**ΜαστροΣπύρος Τραυλός**

## ΕΙΔΗΣΕΙΣ - ΣΧΟΛΙΑ

Σχολιάζουν οι Β. και Δ. Μαρκέτος

### Μ(Φ)ίρδη-Φ(Μ)ίγδην

- Ο Σόιμπλε, ακούσαμε-διαβάσαμε, ζητά επί πλέον περικοπές στις συντάξεις έως και 35%. Κάτι που διαφεύδει το Γερμανικό υπουργείο.

- Οι Γερμανοί δεν δέχονται το επιτόκιο του χρέους (;) μας να είναι σταθερό έως το 2040, διότι χάνουν 120 δις € (€!). Δεν ακούσαμε κάποια διάψευση, επειδή όμως μεταδόθηκε από τα Ελληνικά ΜΜΕ, το πιθανότερο είναι πως δεν είναι έτσι.

-Προτείνει η Κυβέρνηση κάποιες αλλαγές-κοροϊδία στο Σύνταγμα, όπως να εκλέγεται ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας από τον λαό ή ο Πρωθυπουργός να είναι πρόσωπο εκλεγμένο σε κανονικές εκλογές, εκτός αν χρειαστεί να σηματοποιήσει υπηρεσιακή Κυβέρνηση, κάπως έτσι. Όμως για μείωση του αριθμού των βουλευτών, υπερβολικά μεγάλο για μια μικρή χώρα, των προνομιών τους, του αριθμού των υπαλλήλων της βουλής, των άχρηστων δημόσιων υπηρεσιών, ούτε κουβέντα, ούτε καν από τα κόμματα της αντιπολίτευσης.

- Είναι τόση και τέτοια η ψευτιά και η βρωμιά στο πολιτικοδημοσιογραφικό κατεστημένο, ώστε η αγανάκτηση της κοινωνίας εκφράζεται ακόμη και με την επιθυμία να αναλάβει τις τύχες της χώρας μια στρατιωτική δικτατορία, που να εφαρμόζει τον νόμο της Σαουδικής Αραβίας, να κόβει (κυριολεκτικά) το ένα χέρι σε όλους όσους έχουν χρηματίσει βουλευτές από την μεταπολίτευση και μετά. Και όσων έχουν πεθάνει, να δημοσιεύονται οι περιουσίες που κληροδότησαν.

-Υπάρχει κάποιος συνέλληνας που να πιστεύει πως έστω και ένας απ' αυτούς ασχολήθηκε με την πολιτική για να «προσφέρει»; Όλοι τους για την «κονόμα» εαυτών, αλλήλων, σογιού και επιγόνων. Μας δουλεύουν κι από πάνω, διαλαλώντας πως είχαν δουλειές που τους απέφεραν μεγάλα εισοδήματα και τις παράτησαν για να «προσφέρουν». Καριέρες σε Πανεπιστήμια που τις άφησαν για να υπηρετήσουν τον λαό. Άτυχος ο λαός που του κάθισαν στο σβέγκο, τυχερά τα Πανεπιστήμια που τους ξεφορτώθηκαν. Εν μέντοι όμως, γιατί όταν ο λαός τους «εξαποστειλίλει», αυτοί ξαναγυρίζουν, για να «διδάξουν».

- Κι έρχεται κι από πάνω ο «βουλευταράς» και δηλώνει πως αυτός, σαν σοβαρό (;) Κράτος, κρίνει πως είναι προτιμότερο να κόψει (ακόμη ένα) κατοστάρικο από την σύνταξη του παππού (και φυσικά κι' απ' τη σύνταξη του θαλασσοδαρμένου ναυτικού), για να το δώσει στον εργοδότη για να προσλάβει τον εγγονό στην δουλειά του, ώστε να μη το σπαταλά σε φραπέδες. Όχι βέβαια και κόψει έστω και ένα κατοστάρικο από τον δικό του μισθό ή από τα προνόμιά του, που όλα μαζί μας κοστίζουν 47.000 € για κάθε μήνα, για τον καθένα τους.

- Πετύχαμε, λέει, πλεόνασμα 7 δις €. Κόβοντας συνεχώς συντάξεις (κυρίως) και μισθούς, μη πληρώνοντας υποχρεώσεις, σιγά την επιτυχία. Βέβαια μερικές τις πληρώνει, όπως το 300ρι ευρώ, βοήθημα σε (κάποιους) βουλευτές, που τόσο τόκου αντάγκη.

-Προσελήφθησαν επίσης και κάποιες εκατοντάδες αρχαιολόγοι, που θα τους πληρώνει η ΔΕΗ (δηλαδή εμείς), για να παρακολουθούν μήπως εκεί που σκάβει η εταιρία για λιθάνθρακες υπάρχουν «Αρχαία». Οπότε θα διακοπούν οι εκσκαφές, θα αναδειχθούν τα ευρήματα, τα οποία σε μερικά χρόνια θα τάχουν σκεπάζει οι θάμνοι, ξεχασμένα απ' τους ειδικούς και τους «αρμόδιους», όπως συνήθως γίνεται, αφού κατακάτσει η σκόνη.

**Το κράτος έχει συνέχεια**, ακούγεται κατά κόρον από τους πολιτικούς, για να δικαιολογήσουν την συνέχιση εφαρμογής αποφάσεων (με τις οποίες υποτίθεται πως διαφωνούσαν) των προηγούμενων κυβερνήσεων, όταν τις διαδέχτηκαν. Και φυσικά έτσι πρέπει να γίνεται. Εννοείται πως αυτή η «συνέχεια» τηρείται μόνο όταν οι αποφάσεις βαρύνουν την κοινωνία.

Όταν διαφαίνεται πως μπορεί να αποβούν υπέρ του πολίτη, τότε αυτή η συνέχεια «καρποποιείται». Για παράδειγμα οι συντάξεις (και) εμάς των ναυτικών καθορίστηκαν από το κράτος, από κάποιους νόμους του, από κάποια κυβέρνηση. Και θάπρεπε να είναι σταθερός τόσο ο τρόπος του υπολογισμού τους, όσο και η αντικειμενική αγοραστική αξία τους (να ακολουθεί τον πληθωρισμό π.χ.), ώστε ο πολίτης πριν ζητήσει συνταξιοδότηση να έχει αξιόπιστα στοιχεία ώστε να μπορεί να καθορίσει την υπόλοιπη ζωή του. Δεν λέμε τίποτε, ποτέ να μην αλλάζει. Να αλλάζει όμως για όσους θα συνταξιοδοτηθούν μετά την ισχύ του νόμου, για όσους έχουν την δυνατό-

τητα να λαβαίνουν υπ' όψιν τα νέα δεδομένα, ώστε να μπορούν να αποφασίσουν γνωρίζοντας που βαδίζουν. Τι κράτος είν' αυτό που καταργεί όποτε θέλει όσα πριν αποφάσισε και σπρώχνει στο γκρεμό όσους είχαν την αφέλεια να το πιστέψουν; Αυτό δεν είναι κράτος, Μαρία είναι. Και δεν βλάπτει να ξαναπαράθεσουμε την άποψη του παλαιού (πλέον) διοικητή του ΙΚΑ, κ. Μιλτιάδη Νεκτάριου, ο οποίος είχε χαρακτηρίσει σαν «ένα από τα μεγαλύτερα αίσχη της μεταπολίτευσης την δραστική και συνεχιζόμενη μείωση των συντάξεων, σε ανθρώπους που στην πλειοψηφία τους συγκροτούν τις γενιές που έζησαν τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο και τον εμφύλιο».

**Έκλεισε (;) η συμφωνία** μεταξύ των «θεσμών» όπως τους λένε (κομψή διατύπωση του «τοκογλύφων-εκβιαστών, δανειστών μας) και των συνενόχων τους, Ελληνικής κυβέρνησης και κατ' επέκταση όλων των μετά την μεταπολίτευση πολιτικών και των περί αυτούς, εκείνου δηλαδή του 1-5% που καταδυναστεύει, απομυζά και πλουτίζει εις βάρος του υπολοίπου 99-95%. Κάτι που συμβαίνει παντού, ιδιαίτερα όμως εδώ, στην Ελλάδα, την ευλογημένη από την φύση, καταραμένη όμως να την κουμαντάρουν η εντακτικά καλλιεργούμενη απουσία παιδείας και κριτικής σκέψης σ'αυτό το 91-95%, μαζί με την ανηθικότητα, ανικανότητα και ιδιοτέλεια του 1-5% των διαφόρων ΕΛΠΤ, παρά τις αρκετές ίσως εξαιρέσεις που καταπνίγονται όμως μέσα στον βούρκο της Ελληνικής πραγματικότητας.

Συμφωνία (;) που λέγεται πως θα κοστίζει στους συνταξιούχους δύο ακόμη συντάξεις, φυσικά και σ' εμάς τους ναυτικούς, που τις πληρώσαμε με αγωνία από την μιας ζώης πάλη με θεούς και δαίμονες διαφόρων μορφών και εθνικότητων. Ζωής που ούτε η κοινωνία μπορεί να διανοηθεί, κυρίως όμως οι επιπέδου ικανοτήτων ούτε καν «τζόβενου» διαχρονικές ηγασίες μας, που πάντα τις χρυσοπληρώναμε για να καταστρέψουν την χώρα, ενώ το τζόβενου το πληρώνουν οι εφοπλιστές χαμηλά, τουλάχιστον όμως αποδίδει και κάτι.

**Ο Νταϊσεμπλούμ, εμείς και δυο αυγά Τουρκίας**. Είχε δικίο σ' αυτά που είπε, έστω και αν δεν τα είπε «διπλωματικά». Μπορεί να μην έχει, να μην έχουν, το ηθικό ανάστημα να κατηγορούν άλλους, λένε όμως αλήθειες. Και δεν έχουν το ηθικό ανάστημα, γιατί όλοι οι «ισχυροί», την δύναμή τους, οικονομική βασικά, την απέκτησαν κυρίως με βάρβαρους και ανήθικους τρόπους (αποικιοκράτες υπήρξαν όλοι τους), εκβιασμούς, δωροδοκίες κ.λ.π. Ασφαλώς, ανέκαθεν οι ανίσχυροι την πληρώνουν, το «vae victis» ισχύει πάντα, είτε του Κελτογαλάτη Βρέννου, είτε των επιγόνων του, Σόιμπλε-Νταϊσεμπλούμ-Δ.Ν.Τ..

«Όσαι τοις ηττημένοις» ασφαλώς, ποιοι όμως προετοίμασαν την ήττα, ποιοι παρέλειψαν το καθήκον τους να προετοιμάσουν την κοινωνία για άμυνα σε κάθε επιβουλή; Φυσικά οι κάθε μορφής ηγασίες, πολιτικές, θρησκευτικές, πνευματικές, οικονομικές και κατεστημένα, δημοσιογραφικά και συνδικαλιστικά, «θεσμοί» προστασίας του πολίτη υποτίθεται, που απεδείχθησαν όμως λύκοι που έπεισαν τα πρόβατα πως θα τα προστατεύουν.

Τα 320 δις € που μας λένε πως χρωστάμε, τα δανειστήκαμε ή όχι; Αν όχι, γιατί πληρώνουμε; Αν ναι, που πήγαν; Και κυρίως γιατί τα δανειστήκαμε, μας χρειάζονταν; Λένε πως τα παίρναμε (και) για επενδύσεις (που πάντα απορροφούσαν κονδύλια πολλαπλάσια των προϋπολογισθέντων), καθώς και για να «σωθούν» οι τράπεζες, που στις καλές μέρες-φούσκες διένανε ασύλληπτου ύψους «bonus», μισθούς και «εφ' άπαξ» στα «στελέκια» τους, όπως και στο υπερτροφικό Δημόσιο και στις ΔΕΚΟ εζ' άλλου. Τα παίρναμε φυσικά και για επιδοτήσεις-αποζημιώσεις (και) γεωργών του Κολωνακίου και κτηνοτρόφων πραγματικών ή και φανταστικών, νομίζοντας πως ξεγελάμε τους «κούτοφραγκους». Και τώρα πληρώνουμε όλοι. Εκείνοι που φταίνε, που φάγανε μέχρι σκασμού, οι κάθε είδους ΕΛΠΤ, φυσικά τα λιγότερα ή και καθόλου, κι εκείνοι που δεν φταίνε (όπως εμείς οι ναυτικοί) ή φταίνε λίγο, τα περισσότερα. Και πληρώνουμε χωρίς ουσιαστική διαμαρτυρία. Οι μιν υπαίτιοι ίσως λόγω ενοχής, οι δε υπόλοιποι, εμείς, λόγω «προβατοποίησης». Η οποία είναι και η κύρια αιτία της γενικής σαπίλας που ενδημεί πλέον στην Ελλάδα. Προβατοποίηση-αδράνεια, με κάποιες αντιδράσεις-πυροτεχνήματα, αποτελέσματα της μη ύπαρξης σωστής,

αποτελεσματικής εκπαίδευσης-σχολείου-παιδείας. Όχι επειδή δεν ξέρουν τι σημαίνει σωστή εκπαίδευση, υπάρχουν χώρες-παράδειγματα που θα μπορούσαμε εύκολα να μιμηθούμε, αλλά επειδή έτσι τους συμφέρει. Επικαλούμενοι τους «κανονισμούς» και τους «νόμους» δεν θέλουν να αλλάξει τίποτε. Κανονισμούς και νόμους που οι ίδιοι ψήφισαν και που αποσκοπούν ο πολίτης να «συμμορφώνεται» χωρίς αντίδραση, χωρίς κρίση, χωρίς σκέψη.

Και το πιο απασιόδοξο, η λαίμαργία του μεγάλου κεφαλαίου και των «ισχυρών» που εξακολουθεί να είναι ακόρεστη, για περισσότερα πλούτη, για μεγαλύτερη δύναμη, ακόμη και τώρα. Και με άλλοθι την έρευνα, την τεχνολογία, που θα κάνει την ζωή (τους) πιο άνετη, καταστροφική όμως για την κοινωνία σε πολλές περιπτώσεις, απ' τις κυριότερες αιτίες της ανεργίας, έχουν πείσει την νεολαία πως το μέλλον της βρίσκεται στα laptops, στα ipads, στα face books και τα παρόμοια, ωφέλιμα σε αρκετούς τομείς, που όμως δεν γεμίζουν το στομάχι αλλά και αδρανοποιούν το μυαλό.

Κουβέντα σχεδόν για την χέρσα επαρχία, την πρωτογενή παραγωγή. Κι όλα εισαγόμενα, ρεβίθια κι αυγά απ' την Τουρκία, φασόλια κοινά απ' τον Καναδά και μαυρομάτικα απ' την Μαδαγασκάρη (!!!), φακές απ' την Αργεντινή, όλα άνοστα, κάκοφα, δύσπεπτα, σε σύγκριση με τα ποιοτικά των Γρεβενών και της Καστοριάς π.χ. Χωρίς να παράγουμε τίποτα, με την νεολαία αφημένη στην τύχη της, έρμαιο της ντόπιας και

ξένης υποκουλτούρας, πουλημένη στους ξένους δουλέμπορους ακόμη πριν καν γεννηθεί, με τον συνδετικό κρίκο, την ψυχή ενός λαού, την γλώσσα, κατακρεουργημένη κι αγνοημένη από εμάς τους ίδιους, «αγανακτούμε» όταν οι ξένοι μας επισημαίνουν τα χάλια μας, αντί να τους «κωλάμε» στον τοίχο, με «πληρωμένες απαντήσεις», τις οποίες οι Αρχαίοι Έλληνες σε αφθονία μας κληρονόμησαν και η φύση γενναϊόδωρα μας προμήθευσε.

**Η ΩΡΑΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΤΕΡΑΣ**. «Νέο μέτωπο αντι-παράθεσων στην όμορφη Κεφαλονιά, αυτή την φορά μεταξύ μελών των τοπικών φορέων. Αν ισχύουν έστω και στο ελάχιστο αυτά που λέγονται και γράφονται δημοσίως, δεν είναι άξιο απορίας γιατί κάποια από τα λιμάνια μας έχουν τέτοια χάλια». («ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ» Μαΐου, στήλη Νύξε Express).

Ευχαριστούμε για το κοπλημένο «όμορφη Κεφαλονιά», όμορφη όμως είναι ολόκληρη η Ελλάδα. Η ωραία Κεφαλονιά, η ωραία Ελλάδα, που είχαν τη ατυχία να πέσουν στα νύχια ενός τέρατος, της περίφημης «Ελληνικής πραγματικότητας». Σύμφωνα με την οποία, το κυριότερο προσόν για να σου ανατεθεί ένας τομέας, μια δουλειά, είναι οι γνωριμίες, αν είσαι της κατάστασης, αν δίνεις το «κατιτίς σου». Οι γνώσεις, η πείρα, δεν έχουν καμιά σημασία. Γι' αυτό και τα λιμάνια, τα όμοια λιμάνια, πάνε κατά διαόλου.

## Αυτά που δεν λέγονται:

Όχι, την ιστοριούλα μου αυτή δεν την έχω πει πουθενά, δεν την έχω γράψει, πάντα αισθανόμουν επικυλακτικός, όμως βλέπω ότι θα την πάρω μαζί μου όταν φύγω, έτσι πρέπει να λέγεται, αν πάρω παράδειγμα από τον δικό μου πατέρα αν είχε κάποτε γράψει την ζωή του σήμερα θα ήξερα ποιος ήταν, ποιες δυσκολίες αντιμετώπιζε.

Βρισκόμουν στο Kingston, πρωτεύουσα της Jamaica.

Το βαπόρι που ήμουν πλήρωμα ένα Ντζέλ 5.000 τόνων ξεφόρτωνε ζωοτροφές σε τσουβάλια μα και χοιρινά ποδαράκια και ουρές τουρσιά σε βαρέλια ξύλινα. Η ζέση ήταν αφόρητος, αν έβραζε αυγό στη λαμαρίνα του καταστρώματος θα τηγανιζόταν. Η μυρωδιά των ζωοτροφών ο θόρυβος των βαρούλων οι φωνές των εργατών έκαναν τη σκηνή σα να ήσουν στην κόλαση.

Στο βαπόρι αυτό η αρχική συμφωνία μου ήταν θα μπαρκάρω ως καμαρότος, φθάνοντας στο Puerto Cortes Honduras ο μάγειρας έφυγε με μια γκόμενα, οπότε μου είπαν θα πας μάγειρας και ο παλιός καμαρότος θα μείνει ο ίδιος.

Η κουζίνα του ήταν στο πρμνιό κομοδέσιο της μέσης, από σκέτη λαμαρίνα, στα τροπικά μέρη έβραζε, για να αντέχω έβγαينا κάθε δυο ώρες για 5-10 λεπτά κι έκανα ένα γρήγορο κρύο ντους. Το μπάνιο ήταν κοντά μετά ξαναγύριζα στην δουλειά. Για να κορέσουμε την δίψα μας το βαπόρι πασάρει μόνο νερό. Είχα το κλειδί να πηγαινώ στα ψυγεία να διαλέγω τρόφιμα για το μενού της ημέρας, όμως δεν είχα κλειδί να πηγαινώ στις αποθήκες εκεί όπου φύλαγαν τις κόκα κόλες κι άλλα διάφορα ποτά.

Όσο κι αν φαίνεται απίστευτο τον καιρό εκείνο για να βρεις ένα αναψυκτικό στο βαπόρι θεωρείτο πολυτέλεια και ξέρεis όσο σου απαγορεύουν ένα πράγμα τόσο πιο πολύ θέλεις να το αποκτήσεις. Κοίταξα με περιέργεια την κλειδαριά της αποθήκης, ήταν δυο κρίκοι με ένα λουκέτο, σκέφτηκα αν με ένα καταβίδι ξεβιδώσω την βάση ενός από τους κρίκους θα ανοίξω την αποθήκη.

Είχε νυχτώσει παρακολουθούσα τον καμαρότο είχε βγει έξω στη στεριά στο Kingston, ευκαιρία σκέφτηκα, πήρα ένα μεγάλο καταβίδι κατέβηκα στις αποθήκες και άρχισα να ξεβιδώνω. Τα κατάφερα, ιδρωμένος παπύ ανέβηκα στο κατάστρωμα, έβαλα τα πόδια πάνω στις «πίντες» δέσρες και κάθισα στην κουπαστή.

Ευτυχισμένος άνοιξα την κόκα κόλα κι άρ-

χισα ν' απολαμβάνω αυτό το μαυροζούμι. Οπότε με πλησιάζει ένας ναύτης Κεφαλλονίτης και μου ζητά τον λόγο, γιατί πίνεις εσύ κόκα κόλα και δεν πίνουμε μεις άρα τα έχετε με τον καμαρότο, κι άρχισε να με βρίζει. Με πλησίασε μάλιστα με απειλητικές προθέσεις. Βρε, του λέω άντε φύγε, την κόκα κόλα την έκλεψα,

Αυτός ούρλιαζε μέχρι που με πλησίασε πολύ, τότε με το καταβίδι που είχα στα χέρια μου θέλησα να τον απωθήσω, και του έκανα μια γρατσουνιά στον λαιμό.

Έ αυτό ήταν σήκωσε μια αλυσίδα βαριά και μου την πέταξε, όμως δεν με πέτυχε, τότε βγήκα έξω στην στεριά μαζί με παρέα, πήγαμε σε Μπαρ ήπιαμε κανα δυο μπίρες Red Stripe και χυρίσαμε στο βαπόρι.

Όταν μπήκαμε μεσάνοκτα πια φίλος ναυτικός (ο καμαρότος) ένα καλό παιδί από την Πρέβεζα μου λέει πρόσεχε τον, πήγε στην πρύμη να φέρει πιστόλι και το έχει μαζί του.

Ξαν ξημέρωσε 6 το πρωί έπρεπε να μω στην κουζίνα, μου λέει ο καμαρότος πρόσεχε καλύτερα μην βγεις από την καμπίνα σου σήμερα, μέχρι να δούμε τι θα γίνει.

Τότε πήγα στο καπετάνιο, ήταν ένας νεαρός της σχολής ευγενικός χωρίς καμιά πείρα από το να διευθύνει το πλήρωμα, δεν έμοιαζε να έχει πίστη στο μότο των παλιών καπεταναίων. Πρώτος έρχεται ο Θεός, μετά εγώ.

Του λέγω λοιπόν θέλω να μου εγγυηθείς για την ζωή μου, εάν όχι δεν πάω για δουλειά. Αυτός μου λέει δεν γίνεται, τότε του λέω κι εγώ δεν μπαίνω στην κουζίνα.

Όμως προσπάθησαν να μου κάνουν φάκελο και να τον στείλουν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, έγραψαν λοιπόν μια καταγγελία, την υπογράψαμε σφάλισαν το φάκελο και το έδωσαν στον καμαρότο που θα έβγαίνε έξω να τον ταχυδρομήσει. Όμως ο καμαρότος καλό παιδί με φώναξε και μαζί ανοίξαμε τον φάκελο, είδα τα ονόματα αυτών που υπέγραψαν δεν με πείραξε, όμως είχα έναν φίλο πολύ πιο ηλικιωμένο από εμένα ήταν ανθυποπλοίαρχος με ευεργετικό δίπλωμα, από την Ιθάκη, ο Γεώργιος Γ. κάναμε παρέα προπαντός όταν μπάλωνα τους μουσαμάδες των αμπαριών με σακοράφα. Έ! Το όνομά του καπετάν Γιώργη Γ. φιγουράριζε πρώτο, πρώτο.

Τι άλλο να πω πήρα τον φάκελο τον έβαλα στην τσέπη μου και ξεμπαρκάρισα, στο Puerto Barrios Guatemala.

**Γαβριήλ Παναγιωσούλης**

«ΠΑΝΘΕΟ της Ελληνικής Ναυτιλίας», Greek shipping HALL of FAME» είναι ο θεσμός που πριν δέκα χρόνια δημιούργησε και έκτοτε διευθύνει (φυσικά ένας ξένος) ο κ. Nigel Lowry. Κάθε χρόνο εισάγονται-εγγραφονται σ' αυτό συνήθως δύο προσωπικότητες που σχετίζονται με την ναυτιλία. Έως τώρα είχαν «εγγραφεί» 24, εφέτος προστέθηκαν ακόμη δύο, 25ος ο Γεώργιος Λ. Δανιόλος, νομικός, σύμβουλος της Ε.Ε.Ε. με δραστηριότητες στην αγορά των 100 Liberties και στις σχέσεις εφοπλιστών με τράπεζες, ασφάλειες P&I clubs. Και 26ος ο Νικόλαος Δ. Λυκαρδόπουλος, ο πατριάρχης της γνωστής εφοπλιστικής οικογένειας. Πρωτοπόρος στις παραγγελίες νεότευκτων ατμόπλοίων, δεξαμενοπλοίων,

στις προσπάθειες δημιουργίας της Ένωσης, της οποίας υπήρξε πρόεδρος την 10ετία 1950-1960. («ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ» Ιούνιος 2017). Μερικές δικές μας παρατηρήσεις: Ο Νικόλαος Λυκαρδόπουλος θα έπρεπε να είχε εγγραφεί σ' αυτό το ΠΑΝΘΕΟ ανάμεσα στους πέντε πρώτους, με βάση τα κριτήρια που λαμβάνονται υπ' όψιν, κι όχι 26ος και μάλιστα μετά από κάποιον δικηγόρο, που όπως κι αν βοήθησε δεν ήταν και δέκα χρόνια πρόεδρος της Ε.Ε.Ε., για παράδειγμα. Έπειτα στο GREEK SHIPPING θέση δεν έχουν οι Έλληνες ναυτικοί; Η Νο 2 θέση σ' αυτόν τον κατάλογο θάπρεπε να τους ανήκει, όχι φυσικά με τις εκατοντάδες χιλιάδες ονόματά τους (μας), αλλά «Έλληνες ναυτικοί». Τι είδους δεύτερος πυλώνας του

Greek shipping μας λένε πως είμαστε; Και τρίτο, αυτό το όμορφο, καλαισθητο περιοδικό, το «ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ», από τις 140 τόσες σελίδες του, δεν θάπρεπε να αφιερώνει τις μισές του τουλάχιστον για την ποντοπόρο ναυτιλία, την ουσιαστική, την πραγματική ναυτιλία δηλαδή;

## Βίοι παράλληλοι;

### Πολιτικών και συνδικαλιστών.

Ο ισολογισμός που παρουσιάζουν στον εργοδότη τους, την κοινωνία, οι ζημιές είναι πολλαπλάσιες απ' τα κέρδη. Για τους πολιτικούς γνωστά, χιλιοειπωμένα, κατά κόρο προβαλλόμενα. Ανεπάγγελτοι, άσχετοι με τις ανάγκες της κοινωνίας, μαθητευόμενοι μάγοι, με θρησκεία τους την τσέπη τους (αμοιβές, λοβιτούρες, μίζες, αρπαχτές) και το σόι (κολλητοί, σύμβουλοι, αμέτρητο κάθε είδους κηφηνариό), όλοι στην «εξυπηρέτηση» του πολίτη (σε ρόλο «ευλογημένου πρόβατου, ώστε να μην αντιδρά), τον οποίο συνεχώς «αρμέγουν», χωρίς να του δίνουν ούτε καν ένα δεματί σανό. Ο συνδικαλισμός όμως (του χώρου μας έστω γιατί; Δεν μπορεί ή δεν θέλει να χρησιμοποιήσει και άλλα, ίσως πιο αποτελεσματικά όπλα (δικαστήρια, διατησία, ΜΜΕ), συγχρόνως με τις απεργίες και τα «απαϊτούμε»; Πόρους φαίνεται πως διαθέτει, ο Γ.Γ. της Π.Ν.Ο. αμείβεται με 180.000 € τον χρόνο και ποιος ξέρει με πόσα οι πιο κάτω ή οι διάφορες υπηρεσίες της. (Τα συνολικά της έσοδα πάντως ανέρχονται σε πάνω από 4,2 εκατομμύρια ευρώ ετησίως. «Ναυτεργατική Φεβρουαρίου». Αμοιβές για πια προσφορά; Προσπάθησαν, κυρίως όμως τι πέτυχαν για την προσέλευση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα; Για την αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών και την άρτια κατάρτιση των σπουδαστών; Για την διευκόλυνση εξεύρεσης δουλειάς για τους άνεργους; Για την εύκολη πρόσβαση στην ιατροφαρμακευτική περίθαλψη; Για την διατήρηση των θαλασσοδαρμένων συντάξεων μας σε α-ζιορρεπή επίπεδα; Για το «διαζύγιο» απ' το λιμενικό σώμα; (Ο σχετικός «γάμος» κάθε άλλο παρά ωφέλησε την ναυτική οικογένεια, το Α.Σ. έχει τομείς να προσφέρει θετικά, όχι όμως στην Εμπορική Ναυτιλία). Για τον χαρακτηρισμό των καταληκτικών διπλωμάτων Πλοίαρχων-Μηχανικών σαν ανώτατης βαθμίδας;

Δεν ερευνούμε την γνώση, ούτε την οργανώνουμε, ώστε να ζητάμε «Πανεπιστημιακό επίπεδο». Υπάρχει όμως και η «τεχνική» που καλείται να αξιοποιήσει αυτήν την γνώση για το κοινό καλό, τα Πολυτεχνεία. Δεν θέλουμε εξομοίωση ούτε και με τα δικά τους πτυχία. Δεν μπορεί όμως, μετά από σχεδόν δεκαετία συνεχούς «μάθησης» (φοίτηση-σεμινάρια-εξετάσεις-πρακτική εξάσκηση και απόκτηση κάπου δεκαπέντα διπλωμάτων, πιστοποιητικών, βεβαιώσεων-μεταξύ των οποίων και συνεχούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων), όλα «αξιοποίησης» αυτής της «γνώσης», να μη δικαιούμαστε μια, κάποιου είδους «ανωτοποίησης». Υπάρχει κάτι που στέκεται εμπόδιο σε μια σοβαρή, τεκμηριωμένη διεκδίκηση του «αυτονόητου»; Φυσικά δεν αναφερόμαστε μόνο στον τωρινό συνδικαλισμό. Και στα προηγούμενα χρόνια η ίδια «επίσημη» υπνηλία και απάθεια. Ανικανότητα, αδιαφορία ή κάποιου είδους ανταπόδοση, ισχυρότερη ακόμη κι' απ' τις θεμελιώδεις υποχρεώσεις του προς αυτούς που υποτίθεται πως εκπροσωπεί;

## ΤΑ 100 ΦΥΛΛΑ ΤΗΣ «ΘΑΛΑΣΣΑΣ»

Το στήσιμο ενός εντύπου που κυκλοφορεί περιοδικά, είναι εργώδης, σύνθετη, πολυεπίπεδη και εξαιρετικά υπεύθυνη υπόθεση. Η εκδοτική διαδικασία (σύνταξη, συλλογή, επιλογή ύλης, σελιδοποίηση, εκτύπωση, διανομή), απαιτεί εκτός από πολύ ανθρώπινο μόχθο, και κάποιο ανανεούμενο κεφάλαιο, που στην περίπτωση της Εφημερίδας μας, προέρχεται κυρίως από τις ισχνές συνδρομές του συλλόγου και είναι γι' αυτό πενικρό και ανεπαρκές. Όσο για τον ανθρώπινο μόχθο, αυτός κατατίθεται από δυότριαι μόνο αφιερωμένους και αφοσιωμένους στο σκοπό αυτό ανθρώπους που αξιολογούμενοι παίρνουνε άριστα σ' επίδοση και απόδοση. Απόδειξη τρανή το περασμένο εκατοστό φύλλο της «Θάλασσας» στο οποίο την έφτασαν κερδίζοντας τα κατάπλωρα κύματα των δυσχερειών «οργιά με την οργιά», τραβερσωμένοι εξακολουθητικά όχι μονάχα εξ αιτίας των λειψιών προϋποθέσεων, αλλά και της αδιαφορίας των ανθρώπων μας. Μιας αδιαφορίας που οι καπεταναίοι της εκδοτικής ομάδας την επισημαίνουν με πίκρα σε πρωτοσέλιδο σχολίο τους: *«πάρα πολλοί Κεφαλονίτες συνάδελφοι δεν μπορούμε να πούμε ότι αγκάλισαν την προσπάθειά μας...»* Δεν παραλείπουν όμως να την δικαιολογήσουν με επιείκεια: *«Ας είναι, θα έχουν τους λόγους τους».*

Προσωπικά, βρίσκω το παράπονο δικαιολογημένο, όχι όμως και την επιείκεια, γιατί εγώ, καθηλωμένος χρόνια στο αναπηρικό μου καροτσάκι εξ αιτίας ενός «ελαφρού» όπως το χαρακτηρίσαν ισχυαίμικου επεισοδίου, νιώθω απελπιστικά αδύναμος να εκδηλώσω έμπρακτα τη συμμετοχή μου. Όχι μόνο στην εκδοτική προσπάθεια, αλλά και στη συνέχιση της παρουσίας-δράσης του Συλλόγου στην τοπική ναυτική μας συγκυρία.

Βρίσκω ακατανόητα τραγικό να τερματιστεί αυτή η παρουσία σ' έναν τόπο που όλοι μας του χρωστάμε πολλά για την πλούσια ναυτική του παράδοση και προσφορά, επειδή, «έχοντας τους λόγους μας», αρνούμαστε να προσθέσουμε στην καθημερινότητά μας, την ελάχιστη επιβαρυντική αλλά εξόχως τιμητική ιδιότητα μέλους του Δ.Σ. του Συλλόγου. Που, όπως δείχνουν τα πράγματα, θα καταντήσσει «ιστορικός».

Με τούτο μου το αδέξιο κείμενο που πιστεύω θα φιλοξενήσει η «Θάλασσα» όπως όλα τα προηγούμενα, θέλω, πέρα απ' όσα προείπα, να προσυπογράψω στο σύνολό της όλη την αρθρογραφία του εκατοστό εορταστικού της τεύχους, ιδι-

αιτερα εκείνης που αναφέρεται στην παραγνώριση της ναυτικής εργασίας, του σπουδαίου αυτού «πυλώνα» της δημιουργίας του σύγχρονου Ελληνικού IMPERIUM. Αλλά και όλους τους, όπως πάντα, εύστοχους και μαχητικούς σχολιασμούς πάνω σ' αυτό και άλλα ζέοντα θέματα του χώρου μας. Και ακόμη: Να ευχαριστήσω θερμά την εκδοτική ομάδα που τα τελευταία χρόνια μου έδωσε βήμα επικοινωνίας με ανθρώπους του παλιού, αλησμόνητου σιναφιού μου, γνωστούς και άγνωστους, ενεργούς και βετεράνους. Και, -Να ευχηθώ «Καλά ταξίδια» στον πολυαγαπημένο μου πρώτο εξάδελφο καπετάν Στάθη Τραυλό από τη Σκάλα που σαλπάρισε τη φετεινή Μεγάλη Πέμπτη για την αιωνιότητα, αφού, στον δικό μου κόσμο κυβέρνησε πάνω από 20 σύγχρονα καράβια, κάρια εκείνα στα οποία ναυτολογήθηκε μ' άλλες ιδιότητες της κουβέρτας.

Όλα, καταγραμμένα με συναρπαστικές λεπτομέρειες στις 232 σελίδες του βιβλίου του «ΚΟΙΤΩΝΤΑΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΟ ΦΙΛΙΣΤΡΙΝΙ» που εκδόθηκε πρόσφατα.

**Μάκης Τραυλός,**  
παλιός μαρκονής

### Γράμμα του μήνα (προς το περιοδικό ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ)

Κύριε διευθυντά,  
Έχουμε την τύχη να βρισκόμαστε σε μια χώρα περιτριγυρισμένη από θάλασσα. Μια χώρα που έχει βγάλει τους καλύτερους ναυτικούς και τους καλύτερους καπετάνιους παγκοσμίως.

Μια χώρα, όμως, που έχει παραγκωνήσει εντελώς τη ναυτική εκπαίδευση στα σχολεία. Από την Α' Δημοτικού μέχρι την Γ' Λυκείου τα παιδιά διδάσκονται εκατοντάδες μαθήματα, ενδιαφέροντα και μη, άλλα περισσότερο και άλλα λιγότερο χρήσιμα για την προσωπική τους εξέλιξη και πορεία προς το κυνήγι της επιτυχίας. Παρ' όλα αυτά, όλα προσφέρουν κάτι.

Ωστόσο, στα δώδεκα χρόνια βασικής εκπαίδευσης αποκτώνται γνώσεις για πάρα πολλά θέματα εκτός από ένα. Αυτό που για δεκαετίες ολόκληρες στήριζε και συνεχίζει να στηρίζει την ελληνική οικογένεια, αλλά και την οικονομία: τη ναυτιλία.

*Διαβάστε τη συνέχεια στον «Ε» Μαΐου...*

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΟΥΡΕΚΗΣ**  
Φοιτητής, Πάντειο Πανεπιστήμιο

### Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΙ/ΕΞΕΡΕΥΝΗΤΗΣ

Αναφέρομαι στον Γιάννη Φωκά που είναι ο μοναδικός Έλληνας Θαλασσοπόρος και εξερευνητής. Γεννήθηκε το 1536 στον Ελειό της Κεφαλονιάς και είναι γνωστός σαν Απόστολος Βαλεριάνος, προκειμένου να ξεχωρίζει στο Αργοστόλι από τους άλλους συγγενείς του όπως έλεγε.

Με την άλωση της πόλης που έγινε μετά την μωαμεθανική λαιλαπα το 1453, οι πρόγονοι του όπως και άλλες Ελληνικές οικογένειες εγκατέλειψαν την Ελλάδα και εγκαταστάθηκαν κυρίως στην Ιταλία και Ισπανία.

Ένας από αυτούς ήταν και ο Γιάννης Φωκάς που επέλεξε να κατοικήσει στην Ισπανία προκειμένου να εξερευνήσει υπερπόντιες κτήσεις. Η Ισπανία τότε μαζί με την Αγγλία ήταν από τις μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις όμως εχθρικές μεταξύ τους. Τον Γιάννη τον ονόμασαν Juan de Fuca, και τον διόρισαν πλοηγό του στόλου των δυτικών Ινδιών, για πολλά χρόνια.

Το 1592, ο αντιβασιλέας του Μεξικού του ανάθεσε την εξερεύνηση των στενών Άνιαν. Πρόκειται για το πέρας των στενών μεταξύ Βανκούβερ και Αμερικής που ονομάστηκε από την Ρωσική Αυτοκρατορική Ακαδημία επιστημών Juan de Fuca.

Θέλω να προσθέσω, ότι έχω περάσει δεκάδες φορές τα στενά straits de fuca σαν καπετάνιος με σύγχρονα πλοία και έχω αποκτήσει σαφή γνώση των καιρικών συνθηκών και δυσκολιών της περιοχής. Σκεπτόμενος ότι ο Γιάννης Φωκάς έκανε το ίδιο πράγμα με μία σκούνα σαν εξερευνητής, χωρίς την βοήθεια της σημερινής τεχνολογίας δεν μπορώ παρά να τον θαυμάζω και να τον συχαίρω.

Ο Juan de Fuca διορίστηκε πλοηγός στον στόλο των δυτικών Ινδιών για πολλά χρόνια, και στη συνέχεια επέστρεψε στο χωριό του κουρασμένος και πέθανε σε ηλικία 66 χρονών. Αι επιστολές προς αυτόν του βασιλιά της Αγγλίας για να του αναθέσει νέες υπερπόντιες εξερευνήσεις έμειναν αναπάντητες. Πικράθηκε από τις ασυνέπειες του. Ο Γιάννης Βαλεριάνος ή αλλιώς Juan de Fuca είναι ο μοναδικός Έλληνας και μάλιστα Κεφαλονίτης, θαλασσοπόρος εξερευνητής και του άξιζε κάποια διαφορετική αναγνώριση από τις Αρχές του νησιού μας. Η πρωτομή του στον Ελειό δεν είναι αρκετή να διαγράψει τις όλες παραλείψεις των Αρχών του νησιού μας.

**Διονύσης Παν. Μαυρογιάννης**  
Καπετάνιος

### ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑΣ ΜΕ ΤΟ «ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ»

*Συνέχεια από τη σελίδα 4*

μικό φαγοπότι από συγκεκριμένες πολιτικές και οικονομικές ομάδες καθώς και τα λαοκτόνα αποτελέσματα της μνημονιακής πολιτικής απ' όποιο κόμμα ή συνασπισμό κομμάτων κι αν αυτή εφαρμοζόταν ή και εφαρμόζεται,

- και αρκετά άλλα.

Το βιβλίο, το οποίο απόψε εδώ παρουσιάζουμε - καταστάλαγμα σκέψης και δράσης, αγωνίας και ελπίδας των απόμακων ναυτικών συμπολιτών μας - μάς απέδειξε το εζήξι αναμφισβήτητο: Ναυτικός δεν είναι απλά και μόνο ο εργάτης, κατώτερος ή ανώτερος, της θάλασσας· ναυτικός δεν είναι μόνο μια πηγή πλούτου, ατομική και εθνική. Ο ναυτικός πρώτα και πάνω απ' όλα είναι ή καταλήγει να είναι μαχητής ιδεολογικός, εργάτης κοινωνικός, πρεσβευτής πολιτιστικός. Και τούτο γιατί η ίδια η φύση της εργασίας του, ειδικότερα στα ποντοπόρα πλοία, τον μετατρέπει σε φορέα νέων ιδεών, τον καθιστά μήτρα προωθημένων αντιλήψεων. Άλλωστε, χάρη στο εμπόριο και τη ναυτιλία επικοινωνήσαν οι άνθρωποι μεταξύ τους και συναντήθηκαν οι ιδέες και άλλαξαν τα πράγματα.

Επομένως, για να ξαναγυρίσω σε αυτό που έλεγα στην αρχή της ομιλίας μου, ο Σύλλογος Ναυτικών Κεφαλονιάς, η παλιά δηλαδή «καλαρή παρέα», έχει ήδη γράψει ιστο-

ρία. Προέβαλε και ανέδειξε την ιδιαιτερότητα και την προσφορά του ναυτικού, καταξιώθηκε ως συλλογικότητα στην τοπική κοινωνία με την πολυδιάστατη προσφορά του, που πρέπει να συμπληρωθεί και με άλλα ακόμη, όπως το Ναυτικό Μουσείο και το Ναυτικό Αρχείο Κεφαλονιάς. Γι' αυτό το «Νίκος Καββαδίας» πρέπει να συνεχίσει να ταξιδεύει στα ... στεριανά νερά - νερά θολά βέβαια, νερά ίσως πιο δύσκολα από εκείνα της Γης του Πυρός ή της Νέας Ζηλανδίας. Θα είναι, νομίζω, λάθος ανεπανόρθωτο το όποιο ... ξεμπαρκάρισμα.

Οι Κεφαλονίτες ναυτικοί μας με μια πλούσια συλλογική δράση και εμπειρία δέκα οκτώ χρόνων θέλω να πιστεύω ότι θα συνεχίσουν να παλεύουν με τα άγρια κύματα της στεριάς και τις στεριανές αντιλήψεις, αποδεικνύοντας σε όλους εμάς τους στεριανούς, όπως είχε κάποτε πει ο Άγγελος Μπενετάνος, πρώτος πρόεδρος του Συλλόγου, ότι οι ναυτικοί δε γνωρίζουν μόνο αν ο μπόσουλας γυρίζει ή το καράβι, αλλά μπορούν, ζυμωμένοι με την άγρια ομορφιά της θάλασσας, να ερεθίζουν πολλές φορές της ανθρωπότητας ψυχής και του νου - απόδειξη η πλούσια δεκαοκτάχρονη πορεία του Συλλόγου και η αντίστοιχη χρονικά περίπου κυκλοφορία της Θάλασσας και το θαλερό παιδί της, το σημερινό βιβλίο.