



Η ΘΑΛΑΣΣΑ



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

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ-ΜΑΡΤΙΟΣ 2023

ΑΡ. ΦΥΛΟΥ 124

ΧΡΟΝΟΣ 24ος

ISSN 2654-072X

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 θυσία τους, το αντίτιμο της δικής μας ελευθερίας. Λιμάνι Αργοστολίου, λιμενοβραχίονας κρουαζιεροπλοίων.

Γενική Συνέλευση του Συλλόγου μας

Το **Σάββατο 22 Απριλίου (το μετά το Πάσχα) και ώρα 11 π.μ.**, στο Εργατικό Κέντρο Αργοστολίου, θα γίνει η καθιερωμένη από την ίδρυση του Συλλόγου, ετήσια Γ.Σ. που είχε ανασταλεί στα χρόνια της πανδημίας. Πιστεύουμε πως το να αφιερώσουμε δύο ώρες για να ακούμε και να μας ακούνε για θέματα που μας καίνε, δεν είναι πολλές, αξίζει να τις θυσιάσουμε. Ιδίως σ' αυτούς τους δύσκολους καιρούς, σ' αυτές τις φουρτούνες που η ανικανότητα, η ιδιότητα κι η ανειδίκευτη προκάλεσαν, μόνο η μαζική, έντονη και πολύμορφη «φωνή» μας θα μας βοηθήσει να μην βουλιάζουμε ακόμη περισσότερο.

Δεν αρμόζει στους θαλασσομάχους να δεχόμαστε η κοροϊδία, η αδικία και οι εκφραστές τους να διαφεντεύουν τη ζωή μας. Ας το αποδείξουμε έστω με την απλή παρουσία μας.

Σύλλογος «Νίκος Καββαδίας»

Γίναμε πλέον 24 χρόνων. Θα μπορούσαμε δηλαδή να διεκδικήσουμε μία ακόμα «φουλά» ναυτική σύνταξη. Κι αν τα προσθέσουμε στα 30 τόσα χρόνια στην θάλασσα σαν «εν ενεργεία», συγκεντρώνουμε πάνω από μισό αιώνα που «ζούμε» αυτό το επάγγελμα. Κι αν στα «30 τόσα...» δεν ασχολούμασταν με το «κοινωνικό γίγνεσθαι» της πατρίδας μας το κάναμε όχι γιατί δεν θέλαμε αλλά γιατί δεν μας το επέτρεπαν, τόσο ο βιοπορισμός όσο και τα «κουμάντα», τα οποία σαν «τιμωρία» για το πολύτιμο συνάλλαγμα που στέλναμε, πολύτιμο ιδίως τότε που δεν υπήρχε ο τουρισμός, μας είχαν επιβάλει στην πράξη ακόμα και «στέρωση των πολιτικών δικαιωμάτων μας», αφού μας στερούσαν, όταν ταξιδεύαμε, το δικαίωμα του «εκλέγειν» κάτι που είχαν ακόμα και οι έγκλειστοι στις φυλακές. Στα «24...» όμως που ακολούθησαν, στερημένοι όντες, παρακολουθήσαμε και παρακολουθούμε αυτό το «κοινωνικό γίγνεσθαι», που το θεωρούμε, έχοντας συναναστραφεί τόσες και τόσες ξένες κοινωνίες, απογοητευτικό έως εξο-

ριστικό, για οτιδήποτε αφορά την ποσειδονική Εμπορική Ναυτιλία. Πλήρη άγνοια των «υπευθύνων» και «αρμοδίων» και πλήρη αγνόηση των ναυτικών. Νομοθετικό αλαλούμ που αντί να λύνει τα υπάρχοντα προβλήματα, τα οποία η άγνοια και η αδιαφορία τους δημιουργήσαν, δημιουργούν συνεχώς καινούργια. Άγνοια όμως και της κοινωνίας για τις συνθήκες ζωής μέσα στα καράβια αλλά και των οικογενειών των ναυτικών. Απογοητευτικές όμως και οι αλλαγές στη συμπεριφορά του εφοπλισμού απέναντι στους άμεσους συνεργάτες τους, τους ναυτικούς. Στα χρόνια μας οι εταιρείες είχαν σε θέσεις-κλειδιά καπετάνιους και μηχανικούς που γνωρίζουν από πρώτο χέρι τη ζωή μέσα στα καράβια, αλλά είχαν και άμεση επαφή με τον ιδρυτή της εταιρείας, πρώην καπετάνιο συνήθως, και όλα κυλούσαν σχετικά ομαλά, υπήρχε αλληλοκατανόηση. Από τα χρόνια της παράδοσης των πνίων της εταιρείας στους τεχνικούς και την διαδοχή του ιδρυτή από τους επιγόνους, ξεκίνησε η εκδίωξη των Ελλήνων ναυτικών (και της ναυτοσύνης) από τα Ελληνόκτητα πλοία, με την «φροντίδα» υπαλλήλων μέσα από τα ίδια τα εφοπλιστικά γραφεία που συνεργαζόντουσαν με τα «δουλεμπορικά γραφεία» που είχαν πλημμυρίσει τον Πειραιά, με σκοπό να «πουλήσουν» το εμπόρεμά τους, τους ξένους «ναυτικούς», πείθοντας τους «υψηλά ιστάμενους» των εφοπλιστικών γραφείων πως δεν προσφέρονται Έλληνες ναυτικοί. Εκτός όμως από τις διαπιστώσεις μας για τους άλλους, κράτος-κοινωνία-εφοπλισμό, να πούμε και τα δικά μας. Πολλές φορές μας προβληματίζει το μέλλον του Συλλόγου μας, όχι τόσο σε σχέση με την υλική στήριξη, όσο για την ηθική, από τους συναδέλφους.

Συνέχεια στη σελ. 5

Η κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας μας

Η ομιλία του προέδρου του Συλλόγου Τάσου Παγουλάτου

Καλοπέρα σε όλους και καλώς ήρθατε. Σεβασμιώτατε, κύριε βουλευτά, κύριε δήμαρχε, κύριοι εκπρόσωποι της κοινότητας Μεταξάτων, κύριοι μελλοντικοί πολιτευτές, κύριε Λιμενάρχα. Είναι τιμή μας που κοσμεείτε με την παρουσία σας την εκδήλωσή μας. Αγαπητοί φίλοι του συλλόγου μας, αγαπητοί συναδέλφω. Πέρα από τις ευχές που απευθύνω σε όλους, κρίνω ότι είναι μία καλή ευκαιρία να ακουστούν κάποια πράγματα, που ναι μεν έχουν λεχθεί, καλό όμως είναι να επαναλαμβάνονται, διότι η επανάληψη είναι η αρχή της μάθησης και της κατανόησης. Επίσης, αν υπάρχουν προσκεκλημένοι για πρώτη φορά ανάμεσά μας, για να μας γνωρίσουν.

Φέτος ο σύλλογός μας κλείνει 23 χρόνια. Το 1999 μία κούφτα συναδέλφων οργάνωσε και δημιούργησε το σύλλογο τούτο, ο οποίος ταχύτατα πλαισιώθηκε με πάνω από 600 μέλη, γεμάτα ενθουσιασμό και δύναμη (Ήμασταν κι 23 χρόνια νεότεροι). Με σκοπό να προάγουν, στο πλαίσιο του δυνατού, τα συμφέροντα του κλάδου, τις θέσεις των συναδέλφων πάνω σε ναυτικά θέματα, τη βελτίωση της ια-



τροφαρμακευτικής περίθαλψης του Οίκου του Ναύτου, τη βελτίωση των συντάξεων. Όλοι οι στερημένοι και δη οι χρυσόκάνθαροι του δημοσίου και των ΔΕΚΟ, έπαιρναν σύνταξη ίση με το 80-118% του εν ενεργεία μισθού τους, ενώ εμείς 50% και με το ζόρι, παρότι πληρώναμε πολλά και μάλιστα σε σκληρό συνάλλαγμα. Να ακούγεται η άποψή μας πάνω στα προβλήματα του τύπου, αν και δεν ταχθήκαμε ποτέ δίπλα σε κάποια πολιτική παράταξη. Να έχουμε άποψη για τα πολιτιστικά και πολιτισμικά τεκταινόμενα στο νησί μας.

Έτσι αποφάσισε ο σύλλογος να εκδώσει την εφημερίδα μας «Η ΘΑΛΑΣΣΑ», που είναι η φωνή μας και το μέσο επικοινωνίας ανάμεσα στους συναδέλφους και τους φίλους μας στο νησί, αλλά και σε όλη την Ελλάδα. Το αποτύπωμα της εφημερίδας μας είναι έντονο και έχει αντίκτυπο πανελλαδικά, κάτι που μας κάνει περήφανους. Τα πρώτα χρόνια όλα πήγαιναν καλά, ήταν τα χρόνια της επίπλαστης ευδαιμονίας. Ο σύλλογος λάβαινε μέρος σε πάρα πολλά δρώμενα του τύπου μας και είχε κά-

πολλά προβλήματα, άλλοτε με θετικά αποτελέσματα και άλλοτε μιλούσαμε σε ώτα μη ακουόντων. Δυστυχώς όμως, όλα τα ωραία τελειώνουν σύντομα, πόσο μάλλον αν είναι ψεύτικα. Η οικονομική κρίση που κρεμόταν πάνω από τα κεφάλια μας σαν Δαμόκλειος σπάθη, αλλά δεν θέλαμε να τη δούμε, ούτε οι πάνσοφοι κυβερνώντες, πόσο μάλλον εμείς οι αδαείς, ενέσκηψε με σφοδρότητα κυκλώνοντας (αυτούς τους παλεύσαμε) σάρωσε τα πάντα. Φυσικά και ο πανδαμάτωρ χρόνος έκανε το έργο του νομοτελειακά.

Συνέχεια στη σελ. 3

Η εκδήλωση της «κοπής της πρωτοχρονιάτικης πίτας» του συλλόγου μας

Όπως είχαμε πολυπροαναγγείλει μέσω του προηγούμενου φύλλου της «ΘΑΛΑΣΣΑΣ» ή δελτίου τύπου ή και άλλως πώς, έγινε στον προαναγγελθέντα χρόνο και χώρο, το Σάββατο βράδυ (19.00-21.30) 14 Γενάρη στο πνευματικό κέντρο Κουρκουμελάτων, με επιτυχία, μάλλον μεγαλύτερη του αναμενόμενου. Και το «αναμενόμενο» ήταν η ελπίδα να μην επηρεαστεί ουσιαστικά η εκδήλωση από τα χρόνια απραξίας λόγω κορωνοϊού. Και η «μάλλον μεγαλύτερη...» γιατί οι όποιοι φόβοι ή αμφιβολίες διαψεύστηκαν στο μεγαλύτερο μέρος τους. Δηλαδή και η παρουσία των συναδέλφων και φίλων ήταν «αξιοπρεπής», η αίθουσα των διακοσίων καθισμάτων δεν ήταν «πλήρως», όμως «σχεδόν» γεμάτη και η παρουσία των προσκεκλημένων «επωλύμων» σε ικανοποιητικό βαθμό, εκτός δύο-τριών εξαιρέσεων, άνευ σημασίας. Το «κλίμα» όμως της «ροής» της εκδήλωσης το θεωρούμε (σαν «ΘΑΛΑΣΣΑ») εξαιρετικό. Του οποίου εισαγωγή ήταν η άσφου απαγγελία από την κ. Ελένη Κουνάδη του ποιήματος/ προμετωπίδας της ποιητικής συλλογής «Ποιήματα» του Κώστα Βάρναλη: «Να σ' αγναντεύω θάλασσα...» (το οποίο παραθέτουμε δίπλα). Ακολούθως ο παρουσιαστής της εκδήλωσης, γραμματέας του συλλόγου καπετάν Σπύρος Τζάκης, κάλεσε τους Μητροπολίτη, βουλευτή και Δήμαρχο κ.κ. Δημήτριο, Παν. Καππάτο και Θεοφ. Μιχαλάτο να απευθύνουν χαιρετισμό.

Συνέχεια στη σελ. 6

ΥΜΝΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Να σ' αγναντεύω θάλασσα, να μη χορταίνω
Απ' το βουνό ψηλά.
Στρωτή και καταγάληνη και μέσα να πλουταίνω
Απ' τα μαλάματά σου τα πολλά.

Να ναι χιονοπωριάτικον απομεσήμερο, όντας
μετ' άξαφνη νεροποντή
χυμάει μες απ' τα σύνεφα θαμπωτικά γελώντας
ήλιος χωρίς μαντί.

Να ταξιδεύουν στον αγέρα τα νησάκια, οι κάβοι,
τ' ακρόγιαλα σα μεταξένια ακνοί
και με τους γλάρους συνοδιά κάποι' ένα καράβι
ν' ανοίγουν να το παίρνουν οι ουρανοί.

Ξανανωμένα απ' το λουτρό να ροβολάνε κάτω
την κόκκινη πλαγιά χορευτικά
τα πεύκα, τα χρυσόπευκα, κι' ανθός του μαλαμάτου
να στάζουν τα μαλλιά τους τα μυριστικά.

Κι' αντίμα τους να σέρνουνε στο φωτεινό χορό τους
ως μέσα στο νερό
τα ερημικά χιονόσπιτα-κι' αυτά μες σ' όνειρό τους
να τραγουδάνε, αξύπνια καιρό.

Έτσι να στέκω, θάλασσα, παντοτινέ έρωτά μου
με μάτια να σε χαίρομαι θολά
και να ναι τα μελλούμενα στην άπλα σου μπροστά μου,
πίσω κι' αλάργα βάσανα πολλά.

Ως να με πάρεις κάποτε, μαργιόλα συ,
στους κόρφους σου αφηλά τους ανθισμένους
και να με πας πολύ μακριά απ' τη μαύρη τούτη Κόλαση,
μακριά πολύ κι' από τους μαύρους κολασμένους...

Κώστας Βάρναλης



Ο ποιητής της θάλασσας και των καμίων των ναυτικών. Λιμάνι Αργοστολίου



Τραγωδία στα Τέμπη

Είναι να τρελαίνεσαι, να σουρλιάζεις, να χτυπάς το κεφάλι σου στο ντουβάρει. Δύο τρένα να τρέχουν με πάνω από 100 κλμ την ώρα το καθένα σε αντίθετες κατευθύνσεις, στις ίδιες ράγες. Και κανείς να μην υπάρχει να πάρει χαμπάρι, να βαρέσει συναγεμμό, να γίνει μια προσπάθεια να αποφευχθεί η εκατόμβη θυμάτων. Η Ελλάδα του 2023, η Ελλάδα του πάντα.

Φταίει ο σταθμάρχης; Φυσικά και φταίει. Φταίει και κάποιος άλλος; Όλοι μας φταίμε, εκτός απ' τα παιδιά. Κι εκείνοι που τοποθέτησαν σ' αυτή τη θέση τον ανεπαρκή σταθμάρχη, και εκείνοι που ανεπαρκώς τον εκπαιδύσαν κι εκείνοι που θέτουν ανεπαρκείς κανόνες εκπαίδευσης, κι εκείνοι που ΔΕΝ θέτουν εναλλακτικούς τρόπους αντιμετώπισης κάθε προβλήματος.

Κι εκείνοι που «τεμαχίζουν» κάθε τόμο του Δημοσίου σε πολλά κομματάκια για να μπορούν να διορίζουν περισσότερους Προέδρους και Διευθυντές, με αποτέλεσμα να έχει πλημμυρίσει το δημόσιο από ανεύθυνους Άννες και Καϊάφες. Και ο υπεύθυνος προμηθειών του τάδε οργανισμού που βιάζεται να προμηθευτεί το τάδε μοντέρνο όργανο, να προλάβει να εισπράξει την απαραίτητη «μίζα» πριν τον μεταθέσουν. Το οποίο «όργανο» σαπίζει εν τω μεταξύ, ξεχασμένο σε κάποια αποθήκη. Φταίει και όποιος καρεκλοκένταυρος προαναγγέλλει την επιθεώρηση που θα κάνει, ώστε να τα βρει όλα εν τάξει, να εκφράσει την ευαρέσκειά του, να χειροκροτήσει και να μεταφερόμενη κουτσωδιά, να δημοσιευτούν και οι σχετικές «φωτό» πόσο τέλεια δουλεύει (και μας δουλεύει) η μηχανή. Φταίει και ο πολιτικός που μοιράζει ρουσφέτια και θέσεις, φταίει κι ο λαός που τον εκλέγει, φταίει και το «σύστημα» που απεχθάνεται τις ευθύνες, γι' αυτό και φροντίζει μέσω του ανεπαρκούς σχολείου, να εμποδίζει την καλλιέργεια της κριτικής σκέψης.

Ένα τεράστιο παχύδερμο «Δημόσιο» αλαούμι, φουσκωμένο, με άχρηστες και αχρείαστες υπηρεσίες που η γύμνα τους φαίνεται κάθε φορά που κάποιο βότσαλο ταραξί τον βάλτο της ρουτίνας τους.

Σύλλογος «Φίλοι Ναυτικού Μουσείου Ιονίου» ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου πληροφορεί τους Κεφαλονίτες ναυτικούς αλλά και γενικά τους απανταχού ευρισκόμενους Κεφαλονίτες, ότι έχει αρχίσει συγκέντρωση Ναυτιλιακών αντικείμενων, με σκοπό, αφού ολοκληρωθεί η κατασκευή του κτιριακού συγκροτήματος του Μουσείου, να τοποθετηθούν στις αίθουσές του, με το ονοματεπώνυμο του δωρητή. Παρακαλούμε όσους έχουν ναυτικά-ναυτιλιακά αντικείμενα που προτίθενται να τα δωρίσουν στο Ν.Μ.Ι. να επικοινωνήσουν είτε με τον καπετάν Άγγελο Μπενετάτο τηλέφωνο 6944 86 6151, είτε με την κ.

Χαίδω Νικολετάτου τηλέφωνο 6906 710168 και θα παραλαμβάνουν τη σχετική απόδειξη.



Είναι αυτόνοτο πως η τοποθέτηση τέτοιων αντικειμένων στις προθήκες του Μουσείου θα εμπλουτίζει τη ναυτική ιστορία του νησιού μας, θα τονίζει τη ναυτική του ταυτότητα και θα θυμίζει τη ναυτική διαδρομή του δωρητή. Ιστορία- Ταυτότητα-Διαδρομή «... που μοιράζουν με τα βότσαλα που ολόένα τα λούζει και τα παστρεύει η θάλασσα...».

**Ευχαριστούμε
Ο Πρόεδρος
Άγγελος Μπενετάτος**



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΕΔΡΑ: ΦΑΡΣΑ - ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ

ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΩΝ

Σήμερα.....παραλάβαμε από τον/την
ονο/μο.....κάτοικος.....αριθ. τηλεφώνου
ή e-mail.....τα παρακάτω αντικείμενα:

1.
2.
3.

Τα αναφερόμενα αντικείμενα με την υπογραφή παράδοσης-παραλαβής από το δωρητή και τον εκπρόσωπο του ΔΣ του Συλλόγου μας, αποτελούν πλέον ιδιοκτησία του συλλόγου «ΦΙΛΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΙΟΝΙΟΥ».

Σκοπός είναι να φυλαχθούν και να παραδοθούν στο Δ.Σ. του Ναυτικού Μουσείου όταν αυτό θα αρχίσει την λειτουργία. Επίσης γίνεται γνωστό ότι τα αντικείμενα αυτά θα τοποθετηθούν στις ειδικές προθήκες των επιθεμάτων στις αίθουσες του Μουσείου με το ονοματεπώνυμο του Δωρητή.

Ο Δωρητής

Ο εκπρόσωπος του ΔΣ του Ν.Μ.Ι.

Μεγαλοβδομαδιάτικο

Ή Μάνα του Χριστού

Πώς οι δρόμοι εύωδαν με βάλια στρωμένοι,
ήλιοπάττοι δρόμοι και γύρω μπαξέδες!
Ή χαρά της γιορτής όλο πióτερο άζειναι
και μακριάθε βογγάει και μακριάθε άνεβαίνει.

Τή χαρά σου, Λαοθάλασσα, κύμα τὸ κύμα,
τὼν άλλωνε τὰ μίση καιρὸ τίνε θρέφαν
κι' ἄν ἡ μαύρη σου κάκκητὰ δίψασε τὸ κρῖμα,
νὰ πού βρήκε τὸ θῦμα της, ἄκακο θῦμα!

Ἄ! πὼς εἶχα σὰ μάνα κι' ἐγὼ λαχταρήσει
(ἦταν ὄνειρο κι' ἐμεινε, ἄχνα και πῆει)
σάν και τ' ἄλλα σου ἀδέρφη να σ' εἶχα γεννήσει
κι' ἀπὸ δόξες ἀλάργα κι' ἀλάργα ἀπὸ μίσση!

Ἔνα κόκκινο σπῖτι σ' αὐλή με πηγάδι...
και μία δρᾶνα γιομάτη τσαμπιά κεχρημπάρι...
νοικοκύρης καλὸς νὰ γυρνᾷς κάθε βράδι,
τὸ χρυσό, σιγαλὸ και γλυκὸ σὰν τὸ λάδι.

Κι' ἄμ' ἀνοίγης τὴν πόρτα με πρίονα στὸ χέρι,
με τὰ ρούχα γεμάτα ψιλὸ ροκανίδι,
(ἄσπρα γένια, ἄσπρα χέρια) ἢ συμβία περισσότερή
ν' ἀνασαιή βαθιά τ' ὄλο κέδρον ἀγέρι.

Κ' ἀφοῦ λίγο σταθῆς και τὸ σπῖτι γεμίση
τὸν καλὸ σου τὸν ἦσκιο, Πατέρα κι' Ἀφέντη,
ἢ ἀκριβή σου νὰ βγάγη νερὸ νὰ σοῦ χύση,
ὁ ἀνυπόμονος δειπνος με γέλια ν' ἀρχίσῃ.

Κι' ὁ κατόχρονος θάνατος θᾶφτανε μέλι
και πολλή φύτρα θ' ἄφηνες τέκνα κι' ἀγγόνια

καθενοῦ και κοπάδι, χωράφια κι' ἀμπελί,
τ' ἀργαστήρι ἐκείνοῦ, πού τὴν τέχνη σου θέλει.

Κατεβάζω στὰ μάτια τὴ μάβρην ὀμπόλια,
γιὰ νὰ πάψη κι' ὁ νοῦς με τὰ μάτια νὰ βλέπη...
Ξεφαντώνουν τ' ἀπδόνα στὰ γύρω περβόλια,
λείμονιάς σὲ κυκλώνει λεπτὴ μοσκοβολία.

Φεύγεις πᾶνου σπὴν ἄνοιξη, γιέ μου, καλὲ μου,
ἄνοιξή μου γλυκιά, γυρισμὸ πού δὲν ἔχεις,
ἢ ὀμορφιά σου βασίλεψε κίτρινη, γιέ μου,
δὲ μιλις, δὲν κοιτᾷς, πὼς μαδιέμαι, γλυκὲ μου!

Καθὼς κλαίει, σὰν τῆς παίρνουν τὸ τέκνο, ἢ δαμάλα,
ξεφωνίζω και νόημα δὲν ἔχουν τὰ λόγια,
Στύλωσέ μου τὰ δυὸ σου τὰ μάτια μεγάλα,
Τρέχουν αἶμα τ' ἀσπίθια, πού βυζᾶξες γάλα.

Πᾶς ἀδύναμη στᾶθηκε, τόσο ἡ καρδιά σου
στὰ λαμπρὰ Γεροσύλυμα Καίσαρας νὰ μιήξ!
Ἄν τὰ πλήθη ἀλαλάζανε ζῶφρνενα (ἀλιά σου!)
δὲν ἤξεραν ἀκόμα οὔτε ποῖο τ' ὄνομά σου!

Κεῖ στὸ πλάγι δαγκάναν οἱ ὄχτροί σου τὰ χεῖλη...
Δολερὰ ξεσπῶσανε τ' ἄγνωμα πλήθη
κι' ὄσο ὁ γίλιος νὰ πέση και νᾶρθη τὸ δελι,
τὸ σταυρὸ σου καρφῶσαν οἱ ὄχτροί σου κι' οἱ φίλοι.

Μὰ γιατί νὰ σταθῆς νὰ σὲ πιάσουν! Κι' ἀκόμα
σὰ ρωτήσανε: «Ποιὸς ὁ Χριστὸς;» τί 'πες «Νά με!»
Ἄχ! δὲν ξέρει τί λέει τὸ πικρὸ μου τὸ στόμα!
Τριάντα χρόνια, παιδί μου, δὲ σ' ἔμαθ' ἀκόμα!

Κώστας Βάρναλης

Ἐφυγε ἀπὸ τὴν ζωὴ για να πᾶει στο τελευταίὸ του μπάγκο ο Σύνδελφος Μαστρο-Διονύσης Μενεγάτος

Φτᾶχουν ο κόσμος των ναυτικών και ιδιαίτερα ο Σύλλογος μας με την απώλεια του αγαπητού Συνδελφού. Καλό ταξίδι Μαστρο-Διονύση. Στην οικογένεια του ευχόμαστε τα θερμά μας Συλλυπητήρια και κOURάγια.

Το Δ.Σ. του Συλλόγου Ναυτικών Κεφαλονιάς «ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ»

Βίκτωρ Ουγκώ (1802-1885)

Διάσημοι Γάλλοι ελληνολάτρεις υπήρξαν πολλοί. Κυρίως ἀλλ' ὄχι μόνο, λόγω της Επανάστασης του 1821. Ανάμεσά τους και ο Βίκτωρ Ουγκώ, για τα αισθήματα του οποίου ἀπέναντι στην εξέγερση των σκλαβωμένων Ελλήνων θα επανέλθουμε, με ειδική συνεργασία του συναδέλφου και λογοτέχνη, μέλους του συλλόγου μας, Ρήγα Καππάτου. Σε τούτο το φύλλο παραθέτουμε το ποίημα του Ουγκώ «Ὠκεάνεια νύχτα» για τους ναυτικούς, σε μετάφραση του Ρήγα.

ὨΚΕΑΝΕΙΑ ΝΥΧΤΑ

*Πόσοι καπεταναῖοι και πόσοι ναῦτες που ἔφυγαν
Χαρούμενοι σε μακρινές πορείες,
Σ' αὐτὸν τὸν θολὸ ὀρίζοντα καθήκανε και πάνε!
Πόσους κατάπτε το σκληρὸ δικὸ τους πεπρωμένο!
Μέσα σε ἄπυτες θάλασσες σε μία σκοτεινὴ νύχτα,
Μές στον τυφλὸ ὠκεανὸ ριγμένο ἀπ' τὴ φουρτούνα.*

*Πόσοι νεκροὶ καπεταναῖοι με τὰ πληρώματα τους!
Ἡ θύελλα ἀνέμισε τις σελιδες της ζωῆς τους,
Μ' ἕνα και μόνο φύσημα τις σκόρπισε στα κύματα.
Κανένας δὲν θα μάθει πὼς τελείωσαν στην ἄβυσσο.
Τὸ κάθε κύμα που περνᾶει πᾶει με τὰ λάφυρα του:
Τὸ ἕνα ἔχει τους ναῦτες τὸ ἄλλο τὸν καπετᾶνιο.*

*Κανένας δὲν θα μάθει πὼς καθήκατε φτωχοὶ ἄνθρωποι.
Τώρα λικνίζετε στις σκοτεινές ἐκτάσεις πάνω
Σε αχατογράφητους σκοπέλους χτυπᾶν τὰ μέτωπα σας,
Ὡ! οἱ γέροιοι γονεῖς που εἶχαν μονάχα ἕνα ὄνειρο,
Πέθαναν περιμένοντας στην προκομιά του λιμανιοῦ
Αυτοῦ που δὲν γυρίσαν!*

*Ρωτᾶνε: «Τι ν' ἀπόγιναν; Βασιλιάδες σ' ἐξωτικά νησιά,
Μας ἄφησαν για να ζήσουμε σε μία πιο πλούσια χώρα.»
Ἀλλὰ ἡ θύμησή σας με τὸν καιρὸ ὄλο σβήνει, ὄλο σβήνει.
Χάνεται στο νερὸ τὸ σῶμα και τ' ὄνομα στη μνήμη
Ὁ χρόνος πάνω στη σκιά ἄλλη πιο μαύρη ρίχνει,
Και στο σκοτάδι του ὠκεανοῦ ρίχνει σκοτάδι-λήθη.*

*Κάποιες φορές οἱ ἄνθρωποι σας μελετᾶν τὰ βράδια,
Καθισμένοι παρέα στις σκουριασμένες ἄγκυρες
Ἀκόμα βάνουν στις μπαλάντες τους τ' ἄτυχα ὀνομάτὰ σας,
Με γέλια ιστοροῦνε στα ρεφρέν τὰ κατορθώματὰ σας,
Και τὰ φύλλα που ἔκλεψαν ἀπ' τις ἀρραβωνιαστικές σας,
Ενὼ εσεῖς κοιμόσαστε μες στα πράσινα φύκια.*

*Σύντομα χάνετ' ὁ ἴσκιος σας ἀπ' ὀλονῶν τὰ μάτια.
Ὁ ἕνας πᾶει στη βάρκα του κι ὁ ἄλλος πᾶει στο ἀλέτρι,
Μόνο στις ἄγριες νυχτιές που ἡ καταιγίδα ουρλιάζει,
Οἱ λευκομέτωπες κηράδες σας που ἀπόκλιαν προσμένοντας,
Σας μελετᾶνε μοναχές σκαλίζοντας τὴ στάχτη
Στο παραγῶνι του σπιτιοῦ ἀλλὰ και στην καρδιά τους.*

*Κι ὅταν ὁ τάφος τελικά κλεισε τὰ βλεφάρὰ τους,
Κανένας δὲν σας μελετᾶει πια, οἱ ἴδιες οἱ πέτρες
Σας λησμονᾶν στο θαφτικὸ που ἀνυλαλεῖ ἡ φωνή σας,
Ὅυτε μία φθινοπωρινὴ ἱτιά γυμνὴ ἀπ' τὸ φύλλωμά της,
Ἡ ἕνα ἀπλὸ τραγοῦδι που ἕνας ζητιάνος λέει
Πάνω στις παλιὰς γέφυρας μιαν ἄκρη.*

*Ποῦ εἶναι οἱ ναυτικοὶ που πνίγηκαν μες στη σκοτεινὴ νύχτα;
Κύματα που γνωρίζετε θλιβερές ιστορίες, κύματα βαθιά
Ὅπου γονατιστὴ μπροστὰ σας τρέμει ἡ κάθε μάνα,
Τις ιστορεῖτε ὅταν πελώρια χτυπιόσαστε στους βράχους
Γι' αὐτὸ εἶναι που βρυχόσαστε με ἀπελπισμένους βόγγους,
Τις νύχτες σαν ἐρχόσαστε και σπάτε στις ακτές μας.*

Το ελληνοκτικᾶ αληθινὸ και εκφραστικὸ αὐτὸ ποίημα, σε ἄλλους καιροῦς, αποτελοῦσε τὴ σημαία των Γάλλων νησιωτῶν της Μάγχης και ο Ουγκώ το ἐγράψε ἐκεῖ, μαζί τους. **Σ.Τ.Μ.**

Βιβλιοπαρουσίαση

Ὁ Ρήγας Καππάτος γεννήθηκε στην Κεφαλονιά το 1934. Ποιητῆς, πεζογράφος, ἀνθολόγος, δοκιμιογράφος, μεταφραστής. Σπούδασε φιλολογία (χωρὶς να ολοκληρώσει σπουδές), ξένες γλώσσες και μουσική. Για χρόνια ταξίδεψε σαν ναυτικός. Μετὰ τὸ θάνατο της συζύγου του Γκλόριας, γεγονότος που προκάλεσε τὴ δημιουργία του παρόντος ΕΛΕΓΕΙΟΥ, ζει μόνιμα στην Αθήνα. Ἐχει ἐκδώσει ἐπτά δικές του ποιητικές συλλογές, δοκίμια, συλλογές διηγημάτων κ.α. Εἶναι μέλος της Εταιρείας Ἰσπανιστῶν Ἑλλάδας και ἀντεπιστέλον μέλος του Ἰνστιτούτου Ἀνωτέρων σπουδῶν Πελοποννησιακῶν ερευνητῶν του πανεπιστημίου του Ἁγίου Μάρκου της Λίμης Raul Porras Barrenechea. Το 2009 του ἀπονεμήθηκε τὸ Πολιτιστικὸ Δίπλωμα σε βαθμὸ Ταξιάρχῃ ἀπὸ τὸ Ἰνστιτούτο Παιδείας



της Χιλής και το Μετάλλιο Gabriela Mistral. Το 2013 ἀπὸ κοινοῦ με τὸν Πέδρο Λάστρα και Κάρλος Μοντεμαγιόρ ἀπέσπασαν, για τὴν μετάφρασή τους «Ἀνθολογία 79 σύγχρονων Ἑλλήνων Ποιητῶν», «Antologia dela poesia griega moderna», τὸ Βραβεῖο της Εταιρείας Ἑλλήνων Μεταφραστῶν Λογοτεχνίας για τὸ καλύτερο Ἑλληνικὸ βιβλίο σε ξένη γλώσσα.

Η ΘΑΛΑΣΣΑ

ΚΩΔΙΚΟΣ 5525

Τριμηνιαίο έντυπο του
ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΣ
"ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΒΑΔΙΑΣ"

ISSN 2654-072X

Διεύθυνση
Αντ. Τρίτη 50, Αργοστόλι
(Απέναντι από ALHA BANK.
Παραπλευρώς Rock Cafe)
Τηλ. και fax: 2671 0 25656
e-mail: somkenal@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 (αναπλ. συμβούλος)
τηλ.: 2671028460,
Σπ. Τζάκης (Γραμματέας)
τηλ.: 6937359943
Διον. Μαρκέτος (αναπλ. Σύμβουλος)
τηλ.: 2671022915

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

Διανέμεται σε συνδρομητές.
Ετήσια συνδρομή 12 €
Σελιδοποίηση & Εκτύπωση

2614 010100 • 010100.print@gmail.com

Κυνήγι στο Portland oregon

(Του Γραμματέα του συλλόγου, Σπύρου Τζάκη)

«Καλημέρα κάπτα Σπύρο. Πήραμε όρντινο να πάμε Portland Oregon, να φορτώσουμε στάρι για Γαλλία και να ετοιμάσουμε το παποράκι κατάλληλα. Ναι καλά άκουσε! Στάρι! Καλημέρα. Μα είμαστε σοβαροί καπτά Κώστα! Στάρι... δεν λες του Μαρκόνη να ξαναπάρει το telex μπας και έγινε κάποιο λάθος». Έχουμε φύγει από Λος Άντζελες και πηγαίναμε νότια «orders» αναύλωτοι προς Παναμά και μετά Γαλλία για επισκευή. Ήμουν στη βάρδια και ψιλοτραγουδάγα -μπουνάτσα ήτανε- και ανέβηκε πρωί πρωί ο κάπτα Κώστας, από τις Οινούσσες, να πει αυτό το ευχάριστο νέο. «Δεν έκαμε κανένα λάθος ο Μαρκόνης, παρά γύρισε το παπόρο προς τα πάνω και να δούμε τι μπορούμε να κάνουμε». Γύρισα λοιπόν το παπόρο προς τον βορά και κοιτάξαμε να δούμε τι θα κάμουμε. «Τι μπορούμε να κάνουμε καπτά Κώστα; Για να φορτώσει στάρι, τούτο δω το καράβι, οι επιθεωρητές θα πρέπει να είναι ο θεόστραβο!». Το «παποράκι», ένα Panamax 65.000 τόνων, 11 χρόνων, Δανέζικης κατασκευής του 1975, είχε αγοραστεί από τους πλοιοκτήτες πριν μερικούς μήνες σε άθλια κατάσταση. Ήταν παροπλισμένο σχεδόν δύο χρόνια στη ράδα του Βόρνεο και αφού το αγόρασαν το ναυλώσαν από Αυστραλία να φορτώσει μινεράλι για Los Angeles και μετά να πάμε για επισκευή. Πήραμε λοιπόν το καράβι από το Βόρνεο και καθαρίσαμε λίγο τα κατασκευασμένα αμπάρια όπως-όπως. Τα τζιφάρια των σεντινών ήτανε «εκτός» και για να βγάλουμε τα νερά του πλυσίματος από τα αμπάρια, ανοίγαμε τις ανθρωποθυρίδες των double bottoms (διπύθμενα) και τα ρίχνουμε μέσα, αφού πρώτα τα ξεσαβουρώναμε, ένα-ένα. Οι σκουριές που έπεφταν με την μάνικα και που βγάλαμε από τα αμπάρια ήταν βαρέλια. Τούτο λοιπόν το καράβι θα πήγαινε να φορτώσει στάρι και που! Στην Αμερική! Που οι κανονισμοί για φόρτωση σιτηρών ήταν, είναι και θα είναι αυστηρότατοι σχετικά με την κατάσταση των αμπαριών. Πεντακάθαρα, χωρίς σκουριές που μπορούν να πέσουν και να ανακατευτούν με το φορτίο, χωρίς μυρουδιές από άλλα φορτία ή και φρέσκιας μπογιάς. Αν έχουν βαφτεί λιγότερο από τρεις εβδομάδες δεν εγκρίνονται. Απαιτείται δε πλήρης στεγανότητα των καπακιών στα αμπάρια και καθαρές λειτουργικές σεντίνες. Γίνονται πάντα αυστηροί σχετικοί έλεγχοι και δοκιμές «test» - Από όλα τα παραπάνω σε τίποτε δεν ανταποκρινόταν. Σκουριές (loose και flakes), Τόνοι!, καπάκια και σεντίνες. Άστα να πάνε! Φύγαμε λοιπόν από το Λος Άντζελες με προορισμό Γαλλία, μέσω Παναμά και ο Operator manager βρήκε αυτό το ναύλο (καλό ναύλο!) και για να μην ταξιδεύει το καράβι αναύλωτο και μπαίνει μέσα, το ναύλωσε. Και τα έξοδα να βγούνε! και να μείνει και κάτι για την επισκευή, χωρίς βέβαια να νοιάζεται πώς θα καταφέρει το πλοίο να ανταπεξέλθει στα ανωτέρω ζητούμενα. Αφού η προπέλα γυρίζει, σκέφτηκε, το παπόρι θα φορτώσει. «Εμείς θα προσπαθήσουμε για το καλύτερο, καπτά Κώστα, αλλά ο χρόνος είναι λίγος. Λιγότερο από 11 μέρες θέλουμε για να φτάσουμε στο Portland». «Το καντάελο είναι στις 24 του μήνα, τα μεσάνυχτα. Έχουμε και μία βδομάδα τράτο» μου απάντησε ο καπετάνιος. «Άντε λοιπόν να δούμε! αν μας βοηθήσει και ο καιρός», του είπα. Κάναμε ότι μπορούσαμε και τις 18 του Ιούλη φωντάραμε στο ποτάμι. «Οι επιθεωρητές θά'ρτουν αύριο το πρωί, για επιθεώρηση, έτσι μου 'νε ο πράκτορας, κάμε κανά σταυρό και κάνα μαγικό και βλέπουμε» μου είπε ο καπετάν Κώστας. Ήτανε λοιπόν πρωί-πρωί την άλλη μέρα και δεν μπήκαν καν στον κόπο να κατέβουμε στο αμπάρι, αφού τους έριξαν μια ματιά εκτός από το 7 νούμερο που το είχαμε καθαρίσει εν πλω. Στην διαδρομή μέχρι να φτάσουμε 7 μέρες φάγαμε για να βγάλουμε το εναπομείναν φορτίο από τα αμπάρια (το παίρναμε πάνω με τα βίτζια του ρεμτζου, δεν είχαμε κάποιο βαρούλκο ηλεκτρικό και ένα του αέρα που υπήρχε δεν ήταν διαθέσιμος ο αέρας από το μηχανοστάσιο) και για να τα πλύνουμε (τα αμπάρια) - το ένα τζιφάρι που το είχαν επισκευάσει οι μηχανικοί βοήθησε να αντλούμε τα νερά) και άλλες 4 μέρες «πολεμάγαμε» μέσα στο 7 νούμερο - το πιο μικρό και μαϊτζέβελο- που κατάφερε να «περάσει». Στα υπόλοιπα έξι αμπάρια οι επιθεωρητές ρίξαν μια ματιά από πάνω. Δεν χρειαζόταν να κατέβουν κάτω για να δουν την κατάντια τους από κοντά. «Κόψανε» το καράβι χωρίς άλλη συζήτηση. Θα επέστρεφαν στις 25 του μήνα το πρωί να επιθεωρήσουν πάλι. Ο καπετάν Κώστας κι εγώ κατεβήκαμε στο 4 νούμερο (ήταν το χειρότερο, σαν αμπάρι σαβούρας) για να δούμε τι θα μπορούσαμε να κάνουμε σε 6 μέρες. Καθώς κατεβαίναμε με την σκάλα ξεσφεντόνισα με «σαντίλα» ένα ματζακόνι που είχα στην κλωτόσηπ της φόρμας μου στη δεξιά πλευρά του καραβιού, ανάμεσα στα μπιμια, πάνω από το hopper plate. «Φέρε μου μία καραμ-

πίνα και καμιά κιλάδα φυσέκια με ψιλά σκάγια και θα κάνουμε δουλειά» είπα του Καπετάνιου μετά το αποτέλεσμα που είχε φέρει το πέταγμα του ματζακονιού. Ένα μπουγιέλο (κουβά) γέμιζες με τη σκουριά που είχε πέσει. «Θα κάμει δουλειά ή θα γελάνε μαζί μας;» με ρώτησε ο καπετάν Κώστας. Ο καπετάν Κώστας, εγώ και ο Α' μηχανικός το συζητάμε. Το δεύτερο τζιφάρι θα το επισκευάζαν οι μηχανικοί, με τα ανταλλακτικά που είχαμε προμηθευτεί στο τελευταίο λιμάνι, για να επιθεωρηθεί η λειτουργία των σεντινών. Για τη στεγανότητα των καπακιών θα ζητάγαμε από τον πράκτορα αυτοκόλλητες πισοσταινιές (τα gam neck), αν βέβαια δεν γινόταν σχετικό τεστ στα καπάκια των αμπαριών (που τελικά δεν έγινε, γιατί αν γινόταν απλά θα φεύγαμε για τη Γαλλία χωρίς φορτίο, οι πισοσταινιές πάντως τοποθετήθηκαν μετά το τέλος της φόρτωσης). Θα ζητούσαμε από τον πράκτορα, με την έγκριση βέβαια του γραφείου, να μας φέρει μία καραμπίνα 7σφαιρη και χίλια φυσέκια, για αρχή. Επίσης δύο βαρούλκα ηλεκτρικά και έξι άτομα για βοήθεια. Με την διαφορά της ώρας με την Ελλάδα θα είχαμε απάντηση την άλλη μέρα το πρωί. Τελικά το μεσημέρι της μεθεπόμενης ανέβηκαν στο καράβι τέσσερα άτομα, από τους έξι που ζητήσαμε, τα βαρούλκα και η καραμπίνα με τα χίλια φυσέκια. Κατεβήκαμε στο 1 νούμερο αμπάρι, μαζί με τον λοστρόμο και αρχίσαμε το κυνήγι, και ως γνωστό στο Portland έχει πολύ κυνήγι και ιδιαίτερα ελάφι! Μέχρι το βράδυ στις 10:00 μαζί με τον λοστρόμο, εναλλάξ, είχαμε συμπάρεϊ το νούμερο 1 και το νούμερο 2 και είχαμε ρίξει πάνω από 700 φυσέκια. Μετά από καμιά εκατοστή σμπάρα έπρεπε να σταματάμε κána μισάωρο να κρυώνει η καραμπίνα. Ο αριστερός ώμος και των δυο μας μελάνισσε και πόναγε. Ζητήσαμε από τον πράκτορα να μας φέρει χίλια φυσέκια ακόμα και την επόμενη ζητήσαμε άλλα 500 για να τελειώσουμε. Το πλήρωμα της κουβέρτας, με τους 4 ντόπιους που μάζευαν και ανέβαζαν στο κατάστρωμα τις σκουριές, που απαγορευόταν να τις ριζούν στο ποτάμι. Είχαμε κρεμάσει βαρέλια απ' έξω από τη δεξιά πλευρά του καραβιού (η πλευρία στο ντόκο θα γινόταν από αριστερά) για να μπορούσαμε να τα αδειάσουμε πιο εύκολα στη θάλασσα, όταν θα φεύγαμε, διαφορετικά θα έπρεπε να χρησιμοποιήσουμε φτυάρια και αυτό θα ήταν πολύ επίπονο. Βέβαια ήταν καλοκαιρί και το ρίσκο για κακοκαιρία δεν ήταν μεγάλο. Δεν εγκρίθηκε από το γραφείο να έρθει πλωτό κρένι και μία μικρή μπάρτζα για να πάρει τις σκουριές. Ήταν λείι πανάκριβα. Αν θυμάμαι καλά, 20 βαρέλια γεμίσανε και στο διάστημα αυτό το καράβι ετοιμάστηκε. Στις 24 τα μεσάνυχτα ο καπετάνιος έστειλε την επιστολή ετοιμότητας (letter of readiness), σύμφωνα με τους όρους του ναυλοσυμφώνου και κατά τις 10:00 το πρωί της επομένης ξανάρθαν οι επιθεωρητές. Δεν πίστευαν αυτό που έβλεπαν, μας ζήτησαν να κατεβάνουμε μία πτυσομένη σκάλα και ανέβαιναν στα ψηλότερα σημεία να επιθεωρήσουν. Σχεδόν πέντε ώρες κράτησε η επιθεώρηση και το καραβίκι «πέρασε». «Μπράβο μου μουλοκαφολιότη, τα κατάφερε!» μου είπε ο καπτά Κώστας. Στις 27 του μήνα «πέσαμε δίπλα», φορτώσαμε και στις 30 Ιουνίου του 1986 φύγαμε για Δουνκέρκη Γαλλίας μέσω Παναμά. Η καραμπίνα επιστράφηκε στον πράκτορα με την εντολή από το γραφείο να παραμείνει σε διαθεσιμότητα για κάποια επόμενη φορά για άλλο καράβι της εταιρείας. Το καλό που βγήκε για το γραφείο: Το προγραμματισμένο κόστος για την ολική αμβολολή στα αμπάρια μειώθηκε όπως έμαθα σε ποσοστό αμβολολή κατά 65%. Και τα έξοδα για την καραμπίνα, τα φυσέκια και και τους έξτρα εργάτες ήταν πολύ λιγότερα από το υπόλοιπο του κόστους. Και πέρα από τα έξτρα της συλλογικής σύμβασης, ούτε ο λοστρόμος, ούτε το πλήρωμα, ούτε εγώ πήραμε κάποια παραπάνω χρήματα. (εγώ βέβαια πήρα το Μπράβο του καπετάν Κώστα, που το μοιράστηκε με το πλήρωμα, αλλά δεν το αναγνώρισε κανά τράπεζα). Το καράβι πάντως φόρτωσε όπως όριζε το ναυλοσύμφωνο, χωρίς καμιά καθυστέρηση. Μετά από 10 χρόνια μπαρκάρια καπετάνιος σ' αυτό το καράβι. Ήταν σε άριστη κατάσταση, αν και είχε περάσει την εικοσαετία και δεν κρύβω πως ήταν το καλύτερό μου μπάρκο σαν καπετάνιος. Πήγε για κόψιμο το 2000 στο Πακιστάν. Θα μπορούσε να «ζήσει» κι άλλο, αλλά με την άνοδο των καυσίμων έγινε ασύμφορο. Είχε 18.000 άλογα ιπποδύναμη και 42 τόνους fuel ημερήσια οικονομική κατανάλωση, ενώ τα μοντέρνα, ίδια χωρητικότητας και ακόμα μεγαλύτερα, έχουν αντίστοιχα 10.500 και 24 περίπου τόνους fuel κατανάλωση. Επιπροσθέτως μανούβρες έκανε με diesel, ενώ τα σημερινά στις μανούβρες δεν «αλλάζουν» πετρέλαιο.

Συνέχεια από σελ 1

Έτσι αραιώσαν οι τάξεις του συλλόγου μας, είτε από φυσικά αίτια, είτε από οικονομικά, είτε από απογοήτευση και αδιαφορία, γιατί κάποιοι ίσως περίμεναν πως θα διπλασιάζαμε τις συντάξεις κάτι που δεν καταφέραμε. Παρά ταύτα, στο διάστημα των 23 χρόνων ο σύλλογός μας πιστώνεται τα παρακάτω:

1. Εξωραϊσμός του κτιρίου του Οίκου Ναύτου στο Αργοστόλι, εσωτερικά και εξωτερικά, αγορά επίπλων και κλιματιστικών. Εδώ και 10 χρόνια ρημάζει γιατί έχει πάψει να προσφέρει υπηρεσίες στους ασφαλισμένους στον Οίκο Ναύτη και σύμφωνα με τους όρους του δωρητηρίου, θα πρέπει να επιστραφεί στο δωρητή. Εμείς έχουμε ενημερώσει τους πάντες και διεκδικούμε την επαναλειτουργία του. Ο πρόεδρος του Οίκου Ναύτη κύριος Γιαννόπουλος έχει εξαρτήσει και έχει υποσχεθεί κάτι, αλλά ήδη πέρασαν δύο χρόνια και τίποτα. Φυσικά, μη σας διαφεύγει, στην Ελλάδα ζούμε.
2. Έκδοση πρώτου βιβλίου «Οι Κεφαλονίτες ναυτικοί στον 18ο αιώνα».
3. Αντικατάσταση της περιφραξης της προτομής του ποιητή της θάλασσας «Νίκου Καββαδία» που το όνομα του φέρει ο σύλλογος.
4. Έκδοση δεύτερου βιβλίου: «Ταξιδεύοντας με το Νίκος Καββαδίας».
5. Ανέγερση μνημείου στο «μπαρσούν» των κρουαζιερόπλοιων, με τα ονόματα των 109 συμπατριωτών μας που χάθηκαν στις θάλασσες του Πλανήτη κατά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.
6. Έκδοση τρίτου βιβλίου «Το μερτικό της Κεφαλονιάς-Αιματοβαμμένο υκεανοί», που αναφέρεται στα ναυάγια από τορπιλισμούς κατά τη διάρκεια του



πομπότροπος του «ανεκδιήγτου Πάγκαλου», το «μαζί τα φάγαμε» δεν μας αφορά, παρα ταύτα την πληρώσαμε πιο ακριβά από όλους. Για αυτό λοιπόν τα αναδρομικά, όποια αναδρομικά προκύψουν από τις Συβλικές αποκρατείας και του Υπουργείου Οικονομικών, να βγει η κυβέρνηση με παρηγορία και να πει πόσα και πότε. Ακούμε για 30ετία και πάνω και εμείς που έχουμε 25, γιατί τόσα ορίζει ο νόμος σαν ανώτατο όριο τι κάπου; Ας αφήσουμε ότι τα 25 δικά μας, αντιστοιχούν με 75 στεριανά, στα καράβια δεν σχολάμε ποτέ για να πάμε σπίτι μας. Εκπρόσωποι της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών δηλώνουν κατά καιρούς πως η ναυτιλία προσφέρει 100.000 ή

ναμά, Λιβερίας ή νήσων Μάρσαλ. Αυτό που μετράει περισσότερο είναι ότι τα αιτήματα των πλοίων προς τις ξένες σημαίες απαντώνται και διευθετούνται σε χρόνο μηδέν. Ενώ στην Ελληνική σημαία με ταχύτητα βραδύποδα και αν έχεις άκρες. Η γραφειοκρατία και η καμαρίλα του υπουργείου μπλοκάρει τα πάντα. Το μόνο που ενδιαφέρει τον εκάστοτε Υπουργό είναι τα καταρθώματα του Λιμενικού στο Αιγαίο. Η ποντοπόρος ναυτιλία δεν υπάρχει, διαχρονικά, για τους υπουργούς και τις κυβερνήσεις και η μόνη σχέση που έχουν με τη θάλασσα είναι από επισκέψεις στο Paradise της Μυκόνου. Οι ασφαλιστικές εισφορές των ναυτικών είναι υψηλές, ρυθμίστε το, δεν μπορεί ο καπετάνιος να δίνει συνολικά 2.500 ευρώ το μήνα για να πάρει σύνταξη 1.500 ευρώ. Εν τέλει ασ κάνει κάτι η ελληνική Πολιτεία. Όλα τα παραπάνω είναι διεκδικήσεις του συλλόγου μας και των απανταχού Ελλήνων ναυτικών που χρονίζουν και θέλουν απαντήσεις και λύσεις. Κύριοι δήμαρχε, λίγο μετά το 2000 ο δήμος αγόρασε από την ζωγράφο/κεραμίστρια κυρία Έφη Σπλιώτη έναντι 5 εκατομμυρίων δρχ. κατά πληροφορίας, 18 κεραμικά πορταίρα με θεότητες της θάλασσας, νομίζω πως ακόμα βρίσκονται στο στελιέ της, τι θα κάνετε, είχατε υποσχεθεί πως θα αξιοποιηθούν. Πώς; Το Ναυτικό μουσείο Ιοαννίνων, το γεφύρι της Άρτας ωχριά μπροστά του. Όλες οι αρχές του τόπου έδωσαν υποσχεθεί πως θα κάνουν τα αδύνατα δυνατά για να ολοκληρωθεί το έργο. Πότε; Κλείνει 25 χρόνια από όταν ξεκίνησε. Κουσούρι των Ελλήνων πολιτικών είναι πως ντρέπονται να πουν όχι, έστω και σε κάτι λάθος και ξεχνούν να υποποιήσουν το να πουν έχουν πει. Ξέρω, απόψε είναι μέρα γιορτής, ας μη συνεχίσω τα παραπάνω. Εύχομαι σε όλους, αφού ευχαριστήσω πρώτα το ίδρυμα Γ. & Μ. Βεργωτή, τα ιχθυοτροφεία Κεφαλονιάς και τον συνεταιρισμό Ρομπόλας Ομαλών για την ευγενική χορηγία τους, καλή χρονιά, υγεία, ευτυχία, ομόνοια, κατανόηση, αλληλεγγύη. Κυρίες και κύριοι η ζωή είναι μικρή και φεύγει γρήγορα, ας μην τη δηλητηριάζουμε με μικροκακίες. Χρόνια πολλά.



πολέμιοι. Ανάμεσα στα 3.000 θύματα Ελλήνων ναυτικών, συγκαταλέγονται τουλάχιστον 109 Κεφαλονίτες. Πέρα από τις δαπάνες του συλλόγου, μόνιμος αρωγός και χρηματοδότης ήταν το ίδρυμα «Γεωργίου και Μάρης Βεργωτή» στο οποίο εκφράζουμε τη βαθύτατη ευγνωμοσύνη μας. Επίσης μας βοήθησαν και κάποιες άλλες ναυτικές εταιρείες, όπως Λυκαρδόπουλος, Θεοχαράκης, Ντουσοπούλου Λυδία και το δικηγορικό γραφείο του συμπατριώτη Γερ. Λάλλη στους οποίους επίσης εκφράζουμε ξανά τις ευχαριστίες μας. Αυτά, εν ολίγοις είναι τα κυριότερα σημεία των επιτευγμάτων του συλλόγου μας. Δεν είναι πολλά, είναι όμως κάτι. Κύριε βουλευτά, κύριε Παναγή Καππάτε, σαν βουλευτής της κυβέρνησης, σας το έχω πει στο παρελθόν και το επαναλαμβάνω: μεταφέρετε στην κυβέρνηση ότι ο κλάδος των ναυτικών δεν ήταν

200.000 θέσεις εργασίας. Ερωτάμε μέσω του υπουργού, και αναμένουμε μία σαφή απάντηση, με ποιες προϋποθέσεις, μπορεί και πρέπει, ο Έλληνας να ξαναγυρίσει στη θάλασσα. Ανοίγουν σχολές ιδιωτικές, τα ΕΠΑΛ μπαίνουν στο παιχνίδι, αυτά όλα γίνονται ώστε να παραχθούν αξιωματικοί Έλληνες για να φύγουν οι ξένοι ή για να πέσει πολύ «κρέας» στην αγορά ώστε να μειώνονται οι μισθοί. Το έργο το έχουμε ξαναδεί, οι προηγούμενες γενιές κτίσαμε τον κολοσσό της Ελληνικής Ναυτιλίας και σήμερα τη χαίρουν οι Φιλιππίνεζοι, Ουκρανοί, Πολωνοί, Πακιστανοί, Βούλγαροι και τώρα τελευταία και Τούρκοι και εμάς μας πετάξανε σαν τρικά από το ζυμάρι. Μιλώντας τώρα τελευταία με στελέχη ναυτικής εταιρείας, πληροφορήθηκα ότι τα τέλη προς τη σημαία έχουν ελάχιστη διαφορά μεταξύ Ελλάδας, Κύπρου, Μάλτας, Πα-

Καπετάν Κώστας Μοσχόπουλος

Άλλος ένας συνάδελφος που παράτησε τον εξάντα, τον διπαράλληλο και τα κιάλια και στην απομαχία του άδραξε το μολύβι και ρίχτηκε στο μονοπάτι της συγγραφής. Οι προσωπικές του περιπέτειες αλλά και ιστορίες άλλων συναδέλφων κεντρίζουν τη φαντασία του και δίνουν περτά στο μολύβι του ν' αποτυπώσει στο χαρτί τις αναμνήσεις μιας ζωής. Πολυγραφότατος ο καπετάν Κώστας, διακατεχόμενος από το κεφαλονίτικο και δη το ληξουριώτικο δαιμόνιο, έχει εκδώσει ως τώρα 4 βιβλία από τον εκδοτικό οίκο «Νησιδες».

Τίτλοι των βιβλίων του είναι: -AMAZONIA MON AMOUR -ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ -ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΟΥ ΤΙΤΑΝΙΚΟΥ και -ΚΛΕΙΝΟΝΤΑΣ ΤΟ ΜΑΤΙ ΣΤΑ ΚΥΜΑΤΑ. Περιέχουν ιστορίες γραμμένες με το μεράκι ενός θαλασσομάχου, ποτισμένες από το πικρό κρασί της ξενιτιάς και ζυμωμένες με τα όνειρα και τις φαντασιώσεις ενός αέναου ταξιδευτή.

Ζητήστε τα στο www.politeianet.gr.

ΧΡΟΝΟΓΡΑΦΗΜΑ

ΠΟΛΙΤΙΚΗ-ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ (Π-ΑΝΕΥ)

Στις 28 του Φλεβάρη να ξημερώνει η 1η του Μάρτη, 57 ψυχές, οι περισσότερες παιδικές, έφταναν από τη ζωή στα Τέμπη στην μετωπική σύγκρουση δύο αμαξοστοιχιών, μιας επιβατικής και μιας εμπορικής, που κινούνταν στις ίδιες ράγες, το 2023, που η τεχνολογία είναι στο maximum της εξέλιξης της.

Ήγινε η μοιραία σύγκρουση! Φύγαγε από τη ζωή 57 συνάνθρωποι, οι περισσότεροι παιδιά που δεν θα τα ξαναδούν οι γονείς τους, οι συγγενείς τους, οι φίλοι τους. Παιδιά που βρέθηκαν μέσα σε ένα τρένο για να πάνε σπίτι τους, σχολείο ή στη δουλειά τους. Σε ένα τρένο που έτρεχε με μεγάλη ταχύτητα, σύμφωνα με τεχνικές προδιαγραφές της Ευρώπης του 2023, όσον αφορά την εξοικονόμηση χρόνου. Που όμως, σύμφωνα με τις προδιαγραφές, δεν είχε καμία ασφάλεια για τους επιβάτες του. Και στην προκειμένη περίπτωση η μόνη ασφάλεια των 300 ψυχών και πλέον ήταν στα χέρια ενός, μη εκπαιδευμένου κατάλληλα, σταθμάρχη.

Η εγκατάσταση όμως των σχετικών σύγχρονων ηλεκτρονικών μέσων και μηχανημάτων δεν ήταν πλήρης, για να καλύπτεται η κατάσταση από την παρουσία ενός μόνο σταθμάρχη και να κρέμονται στα χέρια του οι ζωές τόσων επιβατών. Και δεν θέλω να σκέφτομαι ότι η άλλη αμαξοστοιχία μπορεί να ήταν επιβατική και όχι εμπορική! Σύμφωνα με τα όσα ακούμε και διαβάζουμε, έχουν συσταθεί επιτροπές για να βρουν τι ακριβώς προκάλεσε το δυστύχημα. Εισαγγελείς, ανακριτές, δικαστικοί εφέτες, ιατροδικαστές για να βρουν ποιος ευθύνεται για τον χαμό των 57 θυμάτων. Ο καπετάνιος διοικεί το καράβι! Και είναι ο υπεύθυνος για πράξη ή παράλειψη έστω και αν δεν ήταν παρών στην περίπτωση οποιοσδήποτε συμβάντος. Κατ' αρχήν είναι υπεύθυνος γιατί δεν είχε προβλέψει να μη γίνει το οποιοδήποτε ατύχημα/δυστύχημα. Και για σιδηρόπλοιο συμβεί, ο νόμος προβλέπει πως θα αντιμετωπιστεί αυτή η ευθύνη σε κάθε περίπτωση. Και ανάλογα ο καπετάνιος θα πληρώσει την ευθύνη του, που αν συνδέεται με χαμό ανθρώπινης ζωής ή ρύπανση του περιβάλλοντος, που είναι κακουργήματα, τότε καταδικάζεται και σε φυλακή. Και επαναλαμβάνω, έστω και αν δεν είχε άμεση σχέση. Δεν χρειάζεται λοιπόν να βγει και να πει ότι αναλαμβάνει την ευθύνη. Είναι προδιαγεγραμμένο. Και σύμφωνα με τον νόμο πάλι, όποιος έχει έμμεση σχέση το παλεύει με το περίφημο «seafarer negligence» - αμέλεια ναυτικού.

Και στο καράβι, που ονομάζεται Υπουργείο Συγκοινωνιών και Μεταφορών καπετάνιος είναι ο εκάστοτε υπουργός. Ο υπουργός λοιπόν, ζήτησε συγγνώμη, ανέλαβε την ΠΟΛΙΤΙΚΗ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ (Π-ΑΝΕΥ) και παραιτήθηκε. Και όχι μόνον, αλλά τα ανωτέρω επικρότησε και επιβράβευσε και ο Αρχικαπετάνιος, ο πρωθυπουργός!!! Χωρίς όμως αυτός να έχει ευθύνη, ούτε καν την πολιτική αντικειμενική τέτοια.

Και για κάποια ευθύνη, όταν αυτή ειδικά αναφέρεται σε κάποιο έγκλημα που χαρακτηρίζεται κακούργημα, για να έχει απόδοση πρέπει ο υπόλογος να τιμωρείται ανάλογα. Όχι ότι θα ξαναγίνουν τα πράγματα όπως ήταν, αλλά για να ικανοποιηθούν ηθικά οι γονείς, οι συγγενείς, οι φίλοι των θυμάτων, αλλά και εμείς οι υπόλοιποι κάτοικοι της άμοιρης Ελλάδας. Κάποτε μπορεί να ταξιδεύουμε και εμείς με τρένο ή κάποιο άλλο ΜΜΜ. Ορίστε λοιπόν, κυρίες και κύριοι των επιτροπών και δικαστικών αρχών, η αρχή των ερευνών σας.

Δυστυχώς όμως αυτή η Πολιτική-Αντικειμενική ευθύνη (Π-ΑΝΕΥ) είναι άνευ ευθύνης και ο υπεύθυνος δεν διώκεται ποινικά. Παραμένει όμως στο κοινοβούλιο (μην μπει και στην ανεργία!) και θα ξαναβάλει και υποψηφιότητα στις επικείμενες εκλογές.

Ένα λάθος έγινε!!! Μην ψάχνει ο άνθρωπος για δουλειά, δεν ξέρει άλλη! Εξ' άλλου και συγγνώμη ζήτησε και δάκρυα έριξε και την Π-ΑΝΕΥ ανάλαβε. Αν δεν βγει όμως βουλευτής, οι κακές γλώσσες λένε, ότι θα πάει και καλόγερος. Λες!! Αντί να παραιτηθεί και από τη βουλευτική ιδιότητα και η δικαιοσύνη να αποφασίσει για την τιμωρία του.

Σημ.: Η σωστή απόδοση του ορισμού είναι «Αντικειμενική Πολιτική Ευθύνη», αλλά για να βγει το «Π-ΑΝΕΥ», που αρμόζει, άλλαξα την πρώτη λέξη με τη δεύτερη. Άνευ ευθύνης...!

Σπύρος Τζάκης
Γραμματέας του Συλλόγου

Η τραγική οικογένεια Μπονίκου

Το ιατρώ Βύρωνα Σπ. Λυκαρδοπούλου, Linköping, Σουηδία

(σ.σ της «ΘΑΛΑΣΣΑΣ». Στο παρόν φύλλο δημοσιεύουμε κάποια στοιχεία από το ιστορικό της βύθισης του πλοίου NORTH VOYAGEUR, ιδιοκτησίας των αδελφών Μιχαήλ και Γεράσιμου Μπονίκου, αδελφία της προγαγιάς από πατέρα του συγγραφέα αυτού του χρονικού. Στοιχεία που δικαιολογούν τον χαρακτηρισμό «τραγική οικογένεια»).

«Ιστορικό του πλοίου: Ναυπηγήθηκε το 1909 στο Rostock της Γερμανίας ως s/s ALEXANDRA, σαν φορτηγοποστάλι, 1.014 τόνων, 214,6 πόδια μήκους (60,41 μέτρα) 32,1 πόδια πλάτος και βύθισμα 13' 7" (αργότερα 15'8"), με δυνατότητα μεταφοράς και 100 επιβατών. Το 1920 δόθηκε στη Μ. Βρετανία σαν πολεμική αποζημίωση και μετονομάστηκε σε s/s ARBROATH. Το 1922 άλλαξε ιδιοκτητή και όνομα, s/s GASPESIA και χρησιμοποιήθηκε σαν ποστάλι. Το 1928 άλλαξε πάλι ιδιοκτήτες και το 1946 όνομα, σε NORTH VOYAGEUR και τελικά, το καλοκαίρι του 1950 πωλήθηκε στην εταιρεία Navegacion Mundial S.A. Honduras, των αδελφών Μπονίκου.

Το πλοίο φορτωμένο με 800 τόνους ανθρακίτη απέπλευσε από την Φιλαδέλφεια, Πενσυλβάνια, ΗΠΑ, με προορισμό το St. Johns, Newfoundland, κατά μαρτυρίες με σημαντική κλίση. Αμέσως μετά την αναχώρησή του συνάντησε κακοκαιρία και στις 22/10/1950 υπέστη ρήγμα στο μηχανοστάσιο, με εισροή τέτοιας ποσότητας νερού, που οι αντλίες δεν το προλάβαιναν και οι οποίες τελικά τέθηκαν εκτός λειτουργίας, λόγω και της καρβουνόσκονης που με το νερό έγινε λάσπη. Ο πλοίαρχος Γεράσιμος Μπονίκος διέταξε εγκατάλειψη πλοίου στις 10:30, το οποίο τελικά βυθίστηκε στις 11:00 το πρωί της 22ας Οκτωβρίου 1950, έξω από το Newfoundland του Καναδά. Κινητοποιήθηκαν, μετά το ναυό του βυθιζόμενου πλοίου, παραπλέοντα εμπορικά καράβια καθώς και σκάφη και ένα

αεροπλάνο της ακτοφυλακής, τα οποία έπειτα από μάταιες έρευνες από τις 17:05 τοπική ώρα έως τις 21:30 εγκατέλειψαν, λόγω σκότους, τις προσπάθειες εντοπισμού ναυαγίων. Την επόμενη μέρα οι έρευνες ξαναρχισαν από σκάφη και αεροπλάνα της ακτοφυλακής και τελικά στις 14:47 βρέθηκαν τα πρώτα ίχνη, μία αναποδογυρισμένη βάρκα και συντρίμια, 125 μίλια ΝΑ του Cape Race του Newfoundland, δηλαδή 60 μίλια νοτιοανατολικά από το στίγμα που είχε δοθεί από το σήμα SOS. Τελικά στις 18:00 της 23ης Οκτώβρη, εντοπίστηκε μία λέμβος με οκτώ επιβαίνοντες, που είχαν περάσει πάνω από 24 ώρες βρεγμένοι και νηστικοί, με τα πόδια της γόντας μέσα στο νερό, σε δριμύ ψύχος. Αυτοί ανέφεραν πως τα υπόλοιπα 12 μέλη του πληρώματος είτε δεν είχαν διαφύγει από το βυθισθέν σκάφος, είτε χάθηκαν μαζί με μία σωσσίβια λέμβο που δεν είχε εντοπιστεί. Μαζί τους και ο 18χρονος Πέτρος Μπονίκος, γιος του συνιδιοκτήτη του πρώτου Μηχανικού του πλοίου Μιχαήλ Μπονίκου, καθώς και ο ξάδελφός του Πέτρος, Αντώνης Κουρκουμέλης. Κι όπως σημειώνει ο μικρός αδερφός του Πέτρος, Γεράσιμος σε παιδικές αναμνήσεις του «...ο πατέρας μου Μιχαήλ, ο αδερφός μου Πέτρος, ο θείος Γεράσιμος και ο εξάδελφος Αντώνης Κουρκουμέλης χάθηκαν με τον «NORTH VOYAGEUR» στο τελευταίο του ταξίδι. Μπήκαν για πάντα στη λίστα των γενναίων ναυτικών που έχασαν τη ζωή τους στη θάλασσα και η οικογένειά μου στην

λίστα οικογενειών που έμειναν πίσω να τους πενθούν».

Τελικά οι προσπάθειες αναζήτησης εγκαταλείφθηκαν το βράδυ της 24ης Οκτωβρίου 1950. Κατά μαρτυρίες ενός Καναδού, μέλους του πληρώματος, που διασώθηκε μαζί με άλλους 7, ανέφερε πως τελευταία φορά που είδε τον καπετάνιο, αυτός στεκόταν ακίνητος στη γέφυρα του πλοίου, περιμένοντας να βυθιστεί μαζί του».

Και καταλήγει ο συγγραφέας του «χρονικού»: Δεν μπορούμε να γνωρίζουμε ποιος ήταν οι τελευταίες σκέψεις του Καπετάν-Γεράσιμου ενώ το παγωμένο νερό πλημμύριζε την τιμονιέρα για να οδηγήσει τον ίδιο μαζί με το πλοίο του στον πάτο. Όρθιος και μόνος, από επιλογή, μπροστά στο πηδάλιο. Τον φαντάζομαι σοβαρό και σιωπηλό. Να σκεφτόταν άραγε τον πεθασμένο Καπετάνιο Πατέρα του; Τη μάνα του πίσω στην Κεφαλονιά; Τις αδελφές ή κάποια χαμένη αγάπη; Ν' αναλογιζόταν τα μάταια έργα της ζωής που αποτύχαιναν και ρήμαζαν εκεί μπροστά του; Τον αδελφό και τον ανιψιό του που θα χάνονταν και αυτοί και που ίσως μαζί τους να έβηνε το όνομα και η μνήμη της οικογένειας μία για πάντα; Μπορεί εκείνες τις τελευταίες στιγμές να πενούσαν από μπροστά του σκηνές από τα κινήματα στα Σπαρτιά; Κάποιο Αυγουσιάτικο μεσημέρι στον Κληματαίο; Ψέλλισε μήπως κάποιο Rosebud; Η απάντηση βρισκείται κάπου στα βιβλία του Ατλαντικού, φυλαγμένη καλά από τη γενναϊότητα ενός ανθρώπου που έζησε στη Θά-

λασσα με έναν και μόνο κώδικα τιμής. Ανέναντι στους ναύτες και το πεπρωμένο: Η ψυχή του να συντροφεύει τη λαμαρίνα στο βυθό. Μπορεί κάποιος να πει: «μάτια έγιναν όλα αυτά». Αν αυτό ήταν μάταιο τότε τίποτα και ποτέ σε αυτή τη ζωή δεν είχε ποτέ του νόημα».

ΣΧΟΛΙΟ

Το μικρό φορτηγό-ποστάλι με το οποίο έκλεισε ο κύκλος των εφοπλιστικών περιπετειών των αδελφών Μιχαήλ και Γεράσιμου Μπονίκου, αλλά και μοιραία αφού έγινε ο υγρός τάφος τους καθώς και των 11 συντρόφων τους, συγγενών/συμπatriωτών τους και του 18χρονου Πέτρος (Peter) γιού του Μιχαήλ, αλλά και του ανιψιού τους Αντώνη Κουρκουμέλη.

Σήμερα, έπειτα από 70 χρόνια, δεν μπορούμε να έχουμε σαφή, ξεκάθαρη άποψη, να κρίνουμε γεγονότα του τότε, όμως αποτολμάμε να διατυπώσουμε μία άποψη.

Με ένα τόσο μικρό καράβι (οι διαστάσεις που αναφέρονται είναι σε πόδια), παλιό, πάνω από 40 χρονών, δεν ήταν εξαιρετικά παράτολμο να ταξιδεύει σε εκείνα τα νερά, έστω και αν τα δύο αδέρφια, ηλικίας άνω των 60 χρονών, είχαν τουλάχιστον 40 χρόνια πείρα. Παρασύρθηκαν ίσως από λανθασμένες μετεωρολογικές προβλέψεις; Άγνωστο. Κατά διήγηση όμως της θυγατέρας παλιού Κλειμασιάνου Καπετάνιου, του είχε προταθεί η πλοιαρχία του αλλά αρνήθηκε λόγω του μικρού μεγέθους των περιοχών που ταξίδευε και της εν γένει όχι καλής κατάστασης του

(συνέχεια από το προηγούμενο φύλλο)

ΣΥΜΒΟΥΛΗ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΓΥΝΑΙΚΕΣ

Αφιέρωμα στους Μηχανικούς του Εμπορικού Ναυτικού «Οι αδικημένοι της θάλασσας», του Αλέξανδρου Κασίμη, Αντιπλοίαρχου Μηχανικού Π.Ν. ε.α. Οθωνοί, Κέρκυρα

Για σένα
.....μπτέρα
.....αδερφή
.....αρραβωνιαχίκα
.....Συζυγος
.....Φίλη
.....μηχανικού
.....όταν ο άνθρωπος σας ξεμπαρκάρει και γυρίσει σπίτι, χαριστε του μια ζεστή αγκαλιά και πείτε του «το ξερω το γνωρίζω ότι θα πρέπει να κουράστηκες τόσοι μήνες εκεί κάτω στα μηχανοστάσια κάνοντας βάρδιες μέσα στο θόρυβο και την ζεστη σε καταλαβαίνω. θα κάνω τα πάντα για να σε ξεκουράσω να ηρεμήσεις!

Να είσατε σίγουρες ότι μόνο ακούγοντας αυτά τα ανθρωπία ζεστά λόγια απο καρδιάς θα τον κάνετε χαρούμενο και σίγουρα θα τα ξεχάσει όλα η ίσως τα περισσότερα.

Να ξέρετε ότι υπάρχουν μηχανικοί που αν και ταξίδεψαν πολλά χρόνια μπαρκάροντας σε πλοία όταν επέστρεψαν στο σπίτι τους στην στεριά κανένα απο τα αγαπημένα του πρόσωπα δεν τους ρώτησε ποτέ.

..... αν κινδύνεψαν εκεί κάτω στο μηχανοστάσιο, αν κτυπήσαν, η γλίτρησαν απο κάποια λαδωμένη σκαλα και βρέθηκαν κάτω στα σιδερένια πανιάλα με ζημιά στην μεση, και να μην μπορούν να σηκωθούν

Αυτες τις συμπεριφορές σίγουρα κάποιοι τις έχουν ζήσει, βιώσει προσωπικά και μέσα στην ψυχή τους υπάρχει μια πίκρα και ένα μικρο παραπονάκι απο τους δικούς τους ανθρώπους που δεν καταλαβαν ποτε τι τραβάμε ολοι εμεις οι Μηχανικοί εκεί κάτω στα μηχανοστάσια των πλοίων

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Ολοι γνωρίζουμε ότι στην πολυκατοικία που μένουμε, στο σπίτι στο νησί, στο εξοχικό μας, η ακόμη και στις διακοπές μας, όταν θα μας παρουσιαστεί κάποιο πρόβλημα



στο χωριό μας, στο νησί μας στην γειτονιά μας ολοι θα τρεχουν να αναζητησουν να βρουν εσένα τον μηχανικο του εμπορικου Ναυτικου για να μας βοηθήσει π.χ.

.....στο πιεστικό μας που τροφοδοτεί με νερο το σπιτι, απο την δεξιάμερη μας, ξέπιασε και τραβάει αέρα

.....στην καταδυομένη αντλία μας που έχουμε μέσα στο πηγάδι και μας ρίχνει το ρελε ασφάλειας

.....στο κλιματιστικό μας που δεν βγάζει κρυο αερα γιατί εχει χάσει το φρεον

.....σε κάποιο ηλεκτρολογικό πρόβλημα στο πίνακα του σπιτιού μας, που είναι στο σκοτάδι και δεν λειτουργεί τίποτα

.....στο σκάφος που εχει πρόβλημα το υδραυλικό τιμόνι, γιατί εχασε απο καποια διαρροη το λαδι και θελει αλλαγη τσιμουχας

.....στο χορτοκοπτικό ένα που μας σβήνει το μοτέρ και κανει διακοπές

.....στο αυτοκίνητο μας που εχει κάποιο μηχανολογικό πρόβλημα και πρεπει να αλλαχθεί η μίζα που μας την εστειλαν αλλα κανεις δεν ξέρει να την αλλάξει στο νησί σου. Για όλα αυτά τα προβλήματα που θα μας παρουσιαστούν ένα είναι σίγουρο ότι, κάποιοι μηχανικό που βρισκεται εκεί κοντά μας στο νησί μας στην περιοχή θα φωνάξουμε θα βρούμε να μας δώσει άμεσες λύσεις.

Θέλω να πω ότι οι μηχανικοί που βρίσκονται στην στεριά για λίγους μήνες καθώς και οι συνταξιούχοι μηχανικοί έχοντας αυτήν την τε-

ράστια εμπειρία που απέκτησαν μέσα στα πλοια ταξιδεύοντας είναι περιζήτητοι στην κοινωνία εξω στην στεριά.

Μέσα απο τις ικανότητες που διαθέτουν, μπορούν να δώσουν άμεσες λύσεις σε όποιον γνωστό ή άγνωστο πολύτιμο που θα χρειασθεί την βοήθεια τους κάποια στιγμή και το κανουν με μεγάλη χαρά πιστεψτε με εχω δει εγω προσωπικά στο νησί μου, το πόσο υψηλά στην εκτίμηση έχουν τους μηχανικούς μας

ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗ ΠΑΡΕΞΗΓΗΣΕΩΝ

Η δημοσίευσή μου καταγράφει τα διαχρονικά προβλήματα των Μηχανικών, που οι περισσότεροι άνθρωποι εξω στην στεριά τα αγνοούν και στέκονται μόνο στα χρήματα που παίρνει ο Αος μηχανικός σε ένα πλοιο, αλλά όχι στα προβλήματα και τις δυσκολίες που εχει το επαγγελμα του.

Ο σχολιασμος μου αφορά μια γενική εικόνα των περισσότερων καταστάσεων που βίωσαν μηχανικοί σε πλοια είτε με τουρμινίες λέβητες πχ liberty, είτε με μηχανες diesel παλαιας τεχνολογιας σε κακοσυντηρημενα πλοια.

Σημερα πολλα πραγματα έχουν αλλάξει προς το καλύτερο αλλά η δουλειά του μηχανικού δεν παύει να είναι μια πολύ δύσκολη και επίπονη εργασία που σου παίρνει ολη την πνευματική σου, ψυχική σου και σωματική σου ενέργεια! Είναι λογικο κάποιος στο πλοιο που

μπαρκάρισες θες από θέμα τύχης, θες καλοσυντηρημένο, ή με πολύ καλό πλήρωμα να είχε τις λιγότερες βλάβες και ολα αυτά να του φαίνονται λίγο η πολύ τραβηγμένα, όμως είναι πέρα για πέρα αληθινά και καταγεγραμμένα στην ψυχή και στο ιδρωμένο κουρασμένο λαδωμένο σωμα των μηχανικών μας και αξίζουν τον σεβασμό και την εκτίμηση μας

ΑΦΙΕΡΩΜΕΝΟ ΣΤΗΝ ΜΝΗΜΗ ΤΩΝ ΟΘΩΝΙΩΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

ΑΦΙΕΡΩΣΗ Νο1

Στον Οθωνιωτη πατριώτη μου Μάστορο Γιώργο Κατέχη, που ταξίδευε με τα πλοια liberty, KONISTRA, HELLAS, PONTOS, ADAMAS, ARTEMISIA ως πρακτικός Βος μηχανικός και αργότερα Αος μηχανικός, που μαζί του ως μικρό παιδάκι του δημοτικού μοιράστηκα έμαθα ολες τις ναυτικές του ιστορίες από τα ταξίδια του στην θάλασσα.

Η ΜΕΓΑΛΗ ΑΔΙΚΙΑ ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΝΑ ΠΛΗΡΩΝΟΥΝ ΤΑ ΛΑΘΗ ΑΛΛΩΝ

Ολοι έχουμε ακουσει διαβάσει ότι σε κάθε ναυτικο ατύχημα του πλοίου που για οποιονδήποτε λογο η αιτία προκλήθηκε είτε από λάθος χειρισμών τα περισσότερα τα «φορτώνανε» στους μηχανικούς ότι ήταν δικο τους το λάθος και αυτό ήταν περα για περα αδικο και ενα μεγαλο ψεμα!

Οι συνταξιούχοι ναυτικοί μας Μηχανικοί θα το γνωρίζουν καλύτερα αυτό αφού πολλοί το είχαν ζήσει μέσα στα πλοια, ξέροντας ότι και να συμβεί θα το ριζούν το φταιξιμο, στην μηχανη!

Σημ.: (στο επόμενο φύλλο το τέλος)

Σ.Σ. Ο γνωστός δαίμων του τυπογραφείου κάποιος έχει βάλει την ουρά του και η ίδια σημείωση μπήκε και στο προηγούμενο φύλλο. Ζητάμε συγγνώμη.

Άδοξο τέλος: Πώς η διάρροια του κυβερνήτη βύθισε υποβρύχιο καύχημα των Γερμανών

Το υποβρύχιο U-1206 τύπου 7C τέθηκε σε λειτουργία στις 16 Μαρτίου 1944. Για την εποχή του, ήταν ένα σκάφος υψηλής τεχνολογίας, εξοπλισμένο με όλα τα πιο σύγχρονα εξαρτήματα και ανέσεις, συμπεριλαμβανομένης μιας υπερσύγχρονης τουαλέτας. Ε, αυτό το κατέστρεψε...

Ήταν ένας νέος τύπος τουαλέτας, που είχε σχεδιαστεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να επιτρέπει στο σκάφος να κατεβαίνει σε μεγαλύτερα βάθη για να αποφεύγει επίθεση των συμμαχικών πλοίων ή αεροσκαφών, όμως είχε ένα πολύ περίπλοκο σύστημα βαλβίδων υψηλής πίεσης, που απαιτούσε ειδική εκπαίδευση για τη χρήση τους.

Η λειτουργία όλων αυτών των νέων μηχανημάτων ήταν μια εξαιρετικά περίπλοκη διαδικασία και ειδικοί τεχνικοί εκπαίδευσαν τους μηχανικούς επί μήνες για να τα χειριστούν. Για παράδειγμα: το εσφαλμένο άνοιγμα των βαλβίδων με λάθος σειρά, μπορεί να είχε ως αποτέλεσμα τα απόβλητα ή το θαλασσινό νερό να έρραν με ορμή μέσα στη γάστρα. Με λίγα λόγια οι Ναζί, αντί να ακολουθήσουν τη βρετανική μέθοδο αποθήκευσης λυμάτων σε σιπτικές δεξαμενές στο υποβρύχιο, είχαν αναπτύξει ένα σύστημα υψηλής πίεσης, που εξοικονομούσε πολύτιμο χώρο και βάρος εκτοξεύοντας τα απόβλητα απευθείας στη θάλασσα.

Όταν ο κυβερνήτης του υποβρυχίου Καρλ Άντολφ Σλιτ (Karl-Adolf Schlitt) και το πλήρωμα το παρέλαβαν, αρχές του Μαΐου εκπαιδεύτηκαν στους χειρισμούς του για το υπόλοιπο του 1944. Στις αρχές του 1945 το υποβρύχιο στάλθηκε για εκπαιδευτικές περιπολίες στη Βόρεια Θάλασσα και μετά θα ήταν όλοι έτοιμοι για τον πραγματικό πόλεμο.

Μια φορά και τελευταία

Η πρώτη και μοναδική τους περιπολία άρχισε στις 6 Απριλίου του 1945 και διήρκεσε μόνο 8 ημέρες. Το σκάφος απέπλευσε από το Kristiansand της Νορβηγίας με κατεύθυνση τα Βρετανικά Νησιά αναζητώντας συμμαχικά πλοία. Όλα πήγαιναν καλά μέχρι που στις 14 Απριλίου 1945 ο κυβερνήτης, σύμφωνα με τις διηγήσεις, αναγκάστηκε να



Απίστευτο κι όμως... ανθρώπινο: Η διάρροια του κυβερνήτη, που έπαυσε από σύνδρομο ευερέθιστου εντέρου, βύθισε υποβρύχιο U-1206 τύπου 7C, το καύχημα των Γερμανών Ναζί

χρησιμοποιήσει την τουαλέτα αρκετές φορές αφού αντιμετώπιζε πρόβλημα με το σύνδρομο ευερέθιστου εντέρου, όμως είχε επίσης πρόβλημα για το πώς έπρεπε να χειριστεί -ας πούμε- το καζανάκι αφού απέτυχε να βρει τον τρόπο λειτουργίας του μηχανισμού έκπλυσης, ο κυβερνήτης κάλεσε βοήθεια. Δυστυχώς, ο μηχανικός που προσέτρεξε κάτι δεν θυμόταν... και το κακό δεν άργησε να γίνει: άνοιξε τη λάθος βαλβίδα! Η πολύμηνη εκπαίδευση πάνω στα νέα συστήματα μάλλον δεν είχε βοηθήσει τα μέλη του πληρώματος και τους αξιωματικούς να καταλάβουν τον τρόπο λειτουργίας του νέου «όπλου» τους. Ο κυβερνήτης τα έκανε σκ...

Τα λύματα στην καμπίνα!

Ο λάθος χειρισμός των βαλβίδων προκάλεσε την είσοδο νερού στο υποβρύχιο και η καμπίνα άρχισε να γεμίζει με ένα μείγμα θαλασσινού νερού και ανθρώπινων λυμάτων. Γρήγορα πλημμύρισαν τα εμπρός διαμερίσματα και στη συνέχεια ο χώρος με τις μπαταρίες.

Αυτό ήταν και το κείμενο πλήγμα: προκλήθηκε έκκλιση αερίου χλωρίου, που τύλιξε ολόκληρη την άτρακτο του υποβρυχίου και υποχρέωσε τον κυβερνήτη να δώσει διαταγή για ανάδυσση. Δυστυχώς για τους Γερμανούς, το σκάφος τους ήταν πολύ κοντά στις ακτές της Σκωτίας και εντοπίστηκαν γρήγορα από συμμαχικά ραντάρ. Το πλήρωμα ξεχύθηκε στο κατά-

στρωμα και εισέπνεε μανιώς καθαρό αέρα όταν το U-Boat άρχισε να βομβαρδίζεται από βρετανικά αεροσκάφη. Κάθε αντίδραση ήταν μάταιη κι επειδή δεν μπόρεσε να μπει κανείς στο σκάφος για να το πληγήσει, λόγω του αερίου χλωρίου που πλημμύρισε τον χώρο - και όχι μόνο αυτό - ο κυβερνήτης αποφάσισε να βυθίσει το υποβρύχιο για να μην πέσει στα χέρια του εχθρού. Έτσι τελείωσε η πρώτη και μοναδική μάχη του καυχήματος της πολεμικής βιομηχανίας των Ναζί.

Τρία μέλη του πληρώματος πνίγηκαν όταν το σκάφος βυθίστηκε από τη σφοδρή θαλασσοταραχή. 37 διασώθηκαν και αιχμαλωτίστηκαν, αλλά ήταν τυχεροί αφού ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος είχε σχεδόν τελειώσει.

Ούτε κουβέντα για τη διάρροια...

Η επίσημη αναφορά του κυβερνήτη έλεγε: «Ήμουν στο μηχανοστάσιο, όταν, στο μπροστινό μέρος του σκάφους, εκδηλώθηκε διαρροή νερού. Αυτό που έμαθα είναι ότι ένας μηχανικός είχε προσπαθήσει να επισκευάσει τον εξωλέμβιο εξαερισμό του μπροστινού WC. Εν τω μεταξύ οι μπαταρίες καλύφθηκαν με θαλασσινό νερό. Το αέριο κλώριο άρχισε να γεμίζει το σκάφος».

Ούτε λέξη για το προσωπικό του πρόβλημα... Το U-1206 είχε εκτόπισμα 769 τόνων και είχε συνολικό μήκος 67,10 μ. Το υποβρύχιο είχε μέγιστη επιφανειακή ταχύτητα 17,7 κόμβων (32,8 km/h και μέγιστη ταχύτητα βύθισης 7,6 κόμβων (14,1 km/h).

Όταν βυθιζόταν, το σκάφος είχε αυτονομία για 80 ναυτικά μίλια (150 km) και όταν έβγαине στην επιφάνεια, μπορούσε να ταξιδέψει επί 8.500 ναυτικά μίλια.

Το ναυάγιο του υποβρυχίου παρέμεινε ανεξερεύνητο μέχρι τη δεκαετία του '70, όταν ανακαλύφθηκε ενώ κατασκευαζόταν ένας αγωγός. Ο κυβερνήτης του άτυχου υποβρυχίου έζησε μέχρι τα 90 του (πέθανε το 2009) για να διηγηθεί το πάθημα τους στα έγγόνια του...

Από το βιβλίο του καπετάν Γεράσιμου Π. Μουσούρη, που έχει δημοσιευτεί επίσης και στην εφημερίδα «Απόμαχος της Θάλασσας»

Ο γυρισμός του Οδυσσέα στην Πηνελόπη

Συνταξιούχος πια με κάλεσε ένας παλιός φίλος καπετάνιος τώρα, να μου κάνει το τραπέζι σε ένα τάνκερ που ξεφόρτωνε σε μια σκάλα του Ασπρόπυργου. Χαζεύοντας το κατάστρωμα, διέκρινα σε μικρή απόσταση ένα διαλυτήριο καραβιών και στο μώλο του πλευρισμένο ένα σσπιοκάραβο που περίμενε τις ασετιλίνες και τα οξυγόνα, για να το πετακόψουν.

Περιεργαζόμενος τη σιλουέτα αυτού του καραβιού, διαπίστωσα πως ήταν ακριβώς η ίδια με κάποιο που προ τριών δεκαετιών παρακολούθησα τη ναυπήγηση στην Ιαπωνία και στη συνέχεια ανέλαβα τη διακυβέρνηση του.

Ήταν τότε ένα πολυτελέστατο φορτηγό κωρητικόπτας 14.000 t.d.w., ταχύτητας 14 μιλίων, καταπληκτικής για φορτηγά που τότε δεν ξεπερνούσαν τα 8 μίλια με τα πλέον σύγχρονα ηλεκτρονικά όργανα ναυσιπλοΐας, με πολυτελή και άνετα διαμερίσματα αξιωματικών και πληρώματος που τίποτα απ' όσα τα καλά ξενοδοχεία είχαν, δεν έλειπαν, ούτε οι τηλεοράσεις.

Παλιές αναμνήσεις με τράβηξαν να πάω να το περιεργασθώ από κοντά, ίσως και να μιλήσω νοερά μαζί του τη βραπορία γλώσσα. Όταν το πλησίασα, διέκρινα στην πλώρη του ένα κατασκουριασμένο ξενικό όνομα και η κρεμασμένη στην πλευρά του ανεμόσκαλα, με παρέσυρε να ανέβω στο κατάστρωμα. Ήταν μάλλον σωρός παλιοσίδηρα παρά καράβι. Αυτό όμως, δε μ' εμπόδιζε να το περιηγηθώ. Σε κάθε μου βήμα και μία ανάμνηση από τις φροντίδες που όμοιο του, όταν ήταν καινούργιο κατέβαλα για να το διατηρήσω σε άψογη κατάσταση, το φρόντιζα όπως ο εργατευμένος μία όμορφη κοπέλα που κατέκτισε. Θυμήθηκα το σπάσιμο της σαμπάνιας στην πλώρη του όταν από τη ναυπηγική σκάρα γλίστρησε στη μόνιμη κατοικία του τη θάλασσα όπου θα περνούσε όλες του τις ημέρες της ζωής του. Θυμήθηκα και τη γυναίκα του πλοιοκτήτη που μαζί με το όνομα ΠΗΝΕΛΟΠΗ που του έδωσε ευχήθηκε καλή τύχη σ' αυτό και τους επιβιβάζοντας. Θυμήθηκα τις μετέπειτα λεπτομέρειες αποπεράτωσής του και την προ του παρθενικού ταξιδιού του δοκιμή παράδοσης. Θυμήθηκα επίσης την κατά την επιστροφή από τη δοκιμή υποστολή της ιαπωνικής σημαίας από το πρμηναίο ιστό και την ύψωση της ελληνικής με τη σύγχρονη ανάκρουση του Ιαπωνικού και Ελληνικού Εθνικού Ύμνου. Στιγμές νοσταλγίας, αναμνήσεων, ευχάριστων, για τότε και δυσάρεστων για σήμερα αφού «τα πάντα ρει». Τι φυσικό να θελήσω να ανέβω και στο διαμερίσμα του πλοιάρχου, που στο όμοιο του αρκετό καιρό πέρρασα τότε με καλές (γλέντια, δεξιώσεις) και τότε με κακές (καταιγίδες, εσωτερικά προβλήματα) αναμνήσεις. Από κάποια σκουριασμένη, με σπασμένα σκαλοπάτια, σκάλα έφτασα σε ένα γεμάτο σκουριές και παλιοέπιπλα διαμέρισμα.

Στάθηκα για λίγο αναπολώντας τα παλιά που μέσα σε αυτά έζησα. Ξαφνικά σε ένα από τους σκουριασμένους μπουλμέδες διέκρινα μια ξεθωριασμένη ζωγραφιά, την πλησίασα και τότε με μεγάλη μου έκπληξη και συγκίνηση, πέφτοντας από τα σύννεφα, διαπίστωσα ότι η ζωγραφιά ήταν αυτή που οι Ιάπωνες κατασκευαστές είχαν ζωγραφίσει τιμής ένεκεν του ονόματος ΠΗΝΕΛΟΠΗ που είχε δοθεί στο καράβι και παρίστανε τη γυναίκα του βασιλιά της Ιθά-



κης Πηνελόπη να πλέκει το ατελείωτο εκείνο πλεκτό, για να εξαπατά τους μνηστήρες. Ήταν λοιπόν φανερό πως το καράβι αυτό ήταν η παλαιά δική μου Πηνελόπη, που κατά το παρθενικό της ταξίδι εγώ πρώτος της δίδαξα τα τεράτσια της θάλασσας και αφού άλλαξε χέρια και πατρίδες κατέληξε στα ελληνικά διαλυτήρια. Πιάστηκε από μία κολώνα της μέσης του διαμερίσματος για να μην πέσω από τη συγκίνηση και σαν άλλος Οδυσσέας γυρίζοντας από το νησί των Φαίακων ύστερα από ξενιτεμό 20 χρόνων αγκάλιασε την Πηνελόπη του, αγκάλιασα και εγώ τη δική μου που μαζί μου πήρε το βάπτισμα της θάλασσας. Χαμένος μέσα στην άβυσσο των αναμνήσεων, σε μία στιγμή διαπίστωσα πως άρχισε να σουρουπώνει και ήταν καιρός να εγκαταλείψω το μελλοθάνατο καράβι. Το κατέβασμα μου από την ανεμόσκαλα ήταν ο τελευταίος σπασμός, αφού ποτέ, πλέον δεν θα το ξαναέβλεπα. Τότε θυμήθηκα μία παλιά επίσκεψη στο γηροκομείο για να «Αγιάς Αθανασίας» του Αιγάλεω, που όπως οι στοιβαγμένοι σε κάποιο θάλαμο ετοιμοθάνατων υπερήλικες περίμεναν το θάνατο για να λυτρωθούν, έτσι και το καράβι παρέμεινε τους εργάτες να το διαλύσουν, με τη διαφορά πως το μεν κουφάρι του καραβιού θα κατέληγε σε κάποια υψικόμινο για να ξαναγίνει λαμαρίνες, το δε κουφάρι των υπερηλικών θα γίνει βρώση των σκουληκών. Σκληρή βέβαια αυτή διαπίστωση, δυστυχώς όμως δεν πιστεύω σε Δευτέρα Παρουσία.



Συνέχεια από σελ. 1

Φαίνεται πως δεν έχουμε κατανοήσει ότι για να ακούγεται η φωνή μας, για να μας υπολογίζουν, χρειάζεται να δείχνουμε «μπούγιο». Αν στις γενικές συνελεύσεις μας μαζευόμασταν π.χ. 250-300 άτομα, τεράστιος αριθμός για το Αργοστόλι, δύσκολο βέβαια, εφικτό όμως, θα γινόταν σεισμός.

Δεν θα μας χρειαζόντουσαν ούτε μεγάφωνα ούτε ντουντούκες για να μας ακούσουν. Θα τρέχανε με τα μικρόφωνα στο χέρι, να μας ρωτάνε τι προβλήματα μας απασχολούν. Αυτό είναι το κύριο πρόβλημά μας, η έλλειψη συσπείρωσης. Και είναι προσβολή για όλους μας να βρίσκουμε μεγαλύτερη στήριξη, αναλογικά βέβαια, απ' τους

φίλους παρά από τους συναδέλφους. Μια ματιά στην στήλη της εφημερίδας μας «Οικονομικές ενισχύσεις», θα είναι αρκετά διαφωτιστική.

Και δεν είναι τωρινό το φαινόμενο, ούτε τοπικό. Είναι και διαχρονικό και πανελλήνιο.

Γι' αυτό μας έχουν πρώτους στις υποχρεώσεις, γι' αυτό μας έχουν τελευταίους στα δικαιώματα. Πέραν όμως από τα δικά μας προβλήματα, το μεγάλο, το κύριο πρόβλημα είναι η «εκδίδωξη» της ναυτοσύνης από την Εμπορική Ναυτιλία. Και είναι εξοργιστικό να παρακολουθείς τα κροκοδείλια δάκρυα αυτών που την εκδίδουν, ισχυριζόμενοι πως θα είναι έγκλημα επί των ημερών τους να χαθεί.



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:



The Nautical Institute



tm
Transport Malta



LR

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

Χριστούγεννα-πρωτοχρονιά στο «μπάρκο»

Το καπετάν Τάσου Παγουλάτου, προέδρου του Συλλόγου



Οι στεργιανοί, ένα μήνα νωρίτερα, σχεδιάζουν, προγραμματίζουν, ονειρεύονται, στολίζουν δέντρα, ανάβουν λαμπιόνια, δημιουργούν μία ατμόσφαιρα ουτοπική, περιμένουν να κατέβει ο Άγιος Βασίλης απ' την καμινάδα και να φέρει στον καθένα

ότι επιθυμεί.

Εμείς, έρμαια των διαθέσεων του Ποσειδώνα και του Αίολου σκαμπανεβάζουμε στις φουρτούνες του Βόρειου Ατλαντικού ή Βορείου Ειρηνικού ή είμαστε χαμένοι στις ομίχλες της Βόρειας Ευρώπης, κάποιιοι άλλοι στο πυρωμένο περιβάλλον του Περιστικού, ή χαμένοι στην απεραντοσύνη των Ωκεανών του Νότιου ημισφαιρίου. Μίλι το μίλι, μέρα τη μέρα πλησιάζουμε στο λιμάνι προορισμού, υπολογίζοντας πότε φθάσουμε, αν θα μείνουμε αρόδοο, αν θα πέσουμε δίπλα, πότε θα χτυπήσει ο καπετάνιος «Πέρασε με την μηχανή», να χαλαρώσουμε όλοι, βγάζοντας έναν στεναγμό ανακούφισης «άντε το βγάλαμε και τούτο το ταξίδι». Κάποιοι άλλοι δεν μετρούν, δεν τους βγαίνει το μέτρο και θα κάνουν γιορτές μεσοπέλαγα. Δεν υπήρχε χρόνος για όνειρα, ούτε για δημιουργία ατμόσφαιρας. Ο καμαρώτος έστριψε ένα μίζερο και τρισάβλιο δέντρο, αν υπήρχε, σε μία γωνιά της τραπεζαρίας, με λίγες μπάλες και κλεμμένο βαμβάκι από το φαρμακείο του πλοίου και αυτό ήταν όλο. Αν δε ο Αϊ Βασίλης διεννοείτο να κατέβει απ' την δικιά μας καμινάδα, τα καυσαέρια από την κύρια μηχανή, τις ηλεκτρομηχανές ή τα καζάνια, δεν θα του επέτρεπαν άλλη χρονιά να συνεχίσει το ταξίδι του, θα τον έκαναν κάρβουνο. Έτσι λοιπόν μας απέφυγε. Σ' αυτήν την ατμόσφαιρα που σας περιέγραφα, ξηπουύσαμε το πρωί της 25ης Δεκεμβρίου κι αρχίζαμε να χαιρετιόμαστε «χρόνια πολλά» και άλλες ευχές που είθισται να ανταλλάζουν οι άνθρωποι τέτοια μέρα, και καταλήγαμε στην ευχή «και του χρόνου στα σπάτια μας». Μία ευχή που εξέφραζε όλο μας το παράπονο και την ελπίδα, για την επόμενη χρονιά. Μία ευχή που για τον γράφοντα, έκανε 19 χρόνια να εκπληρωθεί. Μετά το εορταστικό μενού του μεσημεριού, γαλοπούλα τον 25-26 κιλών στο φούρνο, που δεν έτρωγαν ούτε σκύλοι και παστίσιο, φεύγαμε, ο καθένας για την βάρδια του ή την καμπίνα, κλεινόμασταν στον εαυτό μας και προσγειωνόμασταν στην πραγματικότητα, μα η πραγματικότητα ήταν αδυσώπητη. Έτσι φθάναμε στο βράδυ της πρωτοχρονιάς, άλλοι στα πέλαγα, άλλοι στο λιμάνι, άλλοι τις ράδες, όλοι στις βάρδιες, στη φόρτωση, στην εκφόρτωση, στο ταξίδεμα. Μια συνάθροιση στην τραπεζαρία λίγο πριν αλλάξει ο χρόνος και «χτύπη την μπουρού ανθυποπλοίαρχε, χτύπη με λύσσα, να φύγει η σκόνη και η σκουριά του κερατά του χρόνου που πέρασε, μπας και ο καινούργιος είναι κομμάτι καλύτερος» μου είχε πει ο καπετάνιος σ' ένα γκαζάδικο στη ράδα της Γένοβας το 1976. Κι αρχίζουν όλα τα καράβια να σφυρίζουν, βγάζοντας ήχους ανάλογα με το μπόι του το καθένα, ήχους ουρλιαχτά, ξορκίζοντας μ' αυτόν τον τρόπο τον παλιό χρόνο που έφευγε και φοβερίζοντας τον καινούργιο μη μας κάνει τα ίδια κουνέρια με τον προηγούμενο. Έτσι πενούσαμε εμείς, στερημένοι από τις ευχές των δικών μας ανθρώπων, το φίλι τις μάνες, του πατέρα, της συζύγου ή της αγαπητικής, τις φωνές των παιδιών μας. Δεν νοιώσαμε την χαρά να δούμε τα μάτια των παιδιών μας να λάμπουν όταν θα τους δίναμε τα χριστουγεννιάτικα δώρα, δεν ακούσαμε κάλαντα που θα μας γύριζαν πίσω στην παιδική μας ηλικία. Λαβαίναμε μόνο κάρτες μέχρι τον Φλεβάρη, λόγω δυσκολιών του ταχυδρομείου, κάρτες με χρυσόσκονη όπως θυμούνται οι παλιοί. «Η έλευσις του Θεανθρώπου να σας χαρίζει παν ποθητόν», ήταν η ευχή/κλισέ των ημερών.

Δεν τα λέμε για να μας λυπηθούν οι στεργιανοί, δεν μας ταίριαζε η λύπη, ήταν δική μας επιλογή αυτός ο τρόπος ζωής, για να θρέψουμε τη φαμίλια μας ή για την ηρωική της αδελφής. Θέλωμε όμως να μας εκτιμούν και να μας ακούν όταν μιλάμε, μπας και αποβάλουμε από την ψυχή μας το complex που μας έχει δημιουργήσει η Ελληνική πολιτεία με τη συμπεριφορά της απέναντί μας, κάνοντας μας να νιώθουμε Έλληνες πολίτες 2ης κατηγορίας, παιδιά ενός κατώτερου Θεού.

«Άντε λοιπόν, ας χτυπήσει ο καθένας τη δική του μπουρού, όσο δυνατά μπορεί, να φύγει ο χρόνος ο παλιός κι ας θα ευχθηούμε όλοι για όλους, ο καινούργιος να είναι καλύτερος», για να ξαναγυρίσουμε στο σήμερα.

Συνέχεια από σελ. 1

Το πιο ενδιαφέρον σημείο της βραδιάς όμως ήταν η ομιλία του προέδρου καπετάν Τάσου Παγουλάτου, που απευθυνόταν κυρίως στον βουλευτή και στον Δήμαρχο για αρκετά θέματα που είτε άμεσα είτε έμμεσα πρέπει να τους ενδιαφέρουν και για κάποια έδωσαν εξηγήσεις σε δευτερολογία τους.

-Στο θέμα του Ναυτικού Μουσείου Ιονίου στα Φάρσα το οποίο χρονίζει εδώ και πάνω από 20 χρόνια και του οποίου η τελική λύση (ειπώθηκε πως) δρομολογείται.

-Το αλαλούμ με την επανεγκατάσταση του Οίκου Ναυτή στο δωρηθέν από την οικογένεια Βεργωτή κτίριο για αυτό ακριβώς το σκοπό. Αλαλούμ που δημιουργήθηκε από διάφορους «αρμόδιους» μαθητευόμενους μάγους, με την εγκατάλειψη αυτού του άνετου, όμορφου και λειτουργικού χώρου και μεταφορά του στον χώρο του Λιμεναρχείου σε ένα container και που συνεχίζεται (το αλαλούμ), με τη φυσιολογική κίνηση κληρονομών του δωρητή, να πάρουν πίσω το εγκαταλειφθέν κτίριο (όρος της δωρεάς). Κίνηση που αφύπνισε (!) κάποιους, αλλά δεν βρίσκουν υπάλ-

λο να το λειτουργήσει, υπάλλο από μετάταξη καθότι προσλήψεις απαγορεύονται (λέει).

-Για το θέμα των συντάξεων των ναυτικών, ακούστηκε: «Μα τι να σου κάνει κι η κυβέρνηση, πού να πρωτοτρέξει!». Εμείς δεν ζητάμε ευνοϊκή μεταχείριση. Ανοικτά αυτιά ζητάμε, ανοικτά μυαλά, δικαιοσύνη και κοινή λογική.

-Ακούστηκε επίσης και το άλλο: «Σε κάποια Υπηρεσία... νησιωτικής Πολιτικής...» για πρώτη φορά συμπεριλήφθηκε και το Ιόνιο. «Χτικιάσαμε» να φωνάζουμε πως για την κεντρική εξουσία, Ιόνιο δεν υπάρχει, μόνο κάπως η Κέρκυρα.

-Άλλο άκουσμα: «...μα σε μία γιορτινή εκδήλωση έπρεπε να ακουστούν παράπονα και μεμψιμοιρίες...». Απάντηση: σε μία ιδανική Πολιτεία, που λειτουργεί η δικαιοσύνη, η λογική, η ισονομία, όχι δεν θα έπρεπε. Ισχύουν αυτά εδώ; Και έπειτα πού θα βρισκόταν μία τέτοια ιδανική συγκυρία, παραμονές εκλογών, μπροστά σε διαφόρων τάξεων κοινό, να ειπωθούν πράγματα που αλλιώς θα μπαίνουν σε κάποιο «αρμόδιο» αυτό και θα βγαίνουν από το άλλο, μία και δεν υπάρχει κάτι ανάμεσα για να τα σταματήσει. Η περίπτωση

των «18 θεών της θάλασσας» (άλλο γεφύρι της Άρτας), σε «επί τούτου» ζητηθέν ραντεβού από τον τότε δήμαρχο, ο ίδιος μεν «περί άλλων ετύρβαζε» από τηλεφώνου ή από συνεχές ανακάτεμα χαρτούρας, ο δε παρευρισκόμενος αντιδήμαρχος, λογικά ο αρμόδιος, απάντησε: Ναι κάτι έχω ακούσει. Κάτι είχε ακούσει για κάποια εκατομμύρια που πλήρωσε ο δήμος (δηλαδή οι δημότες) και μάλλον κανείς (τους) δεν κατάλαβε το γιατί, ούτε κανείς (τους) ξαναεμφανήθηκε. Θέτοντας αυτά τα ζητήματα, παραβιάσαμε ίσως το «Savoir Vivre», τις περισσότερες φορές αυτή η παραβίαση λειτουργεί σαν ξυπνητήρι.

Η ένταση των χειροκροτημάτων πάντως που υποδέχθηκε την ομιλία του καπετάν Τάσου ήταν ευγλωττη απάντηση στην όποια μεμψιμοιρία, εκδηλωθείσα ή μη. Αλλά και οι με τον ίδιο ή ακόμα εντονότερο τρόπο ευχαριστίες προς τη «Χορωδία Λειβαθούς» και τον Μαέστρο κ. Βασίλη Καλογηρά για τις όμορφες μουσικές στιγμές που μας χάρισαν, ιδίως με τα πρωτοχρονιάτικα κάλαντα «...πάλλιν ακούσατε άρχοντες...», τα δικά μας κεφαλονίτικα «κάλαντα» που οι ξε-

νοι «καθηγητές» μουσικής στα σχολεία βάλθηκαν να εξοβελίσουν, μη σεβόμενοι τις τοπικές παραδόσεις «αντιδράσεως μη ούσης», δυστυχώς.

Απ' τις ουσιαστικότερες «προσφορές» όμως της βραδιάς ήταν συνάντηση με παλιούς φίλους και συναδέλφους που για κάποια χρόνια είχαμε καθεί, η επανασύνδεση με την κοινωνία, να μη φτάνουμε στο σημείο να κρεμάσουμε ταμπέλες απ' το λαιμό με το όνομά μας για να αλληλογνωρίζομαστε, καθώς και η παρουσία 4 σπουδαστών/στριών της Ναυτικής Ακαδημίας, να μπουν σε ναυτικό κλίμα, πέραν του «τυπικού» των αιθουσών διδασκαλίας. Σημειώνουμε τέλος την παρουσία σε αρκετές μασχάλες, βιβλίων μας, κέρδος είναι, αμφίδρομο. Θερμές ευχαριστίες προς όλους τους παρευρεθέντες, επίσημους και μη, συναδέλφους ή φίλους. Ευχαριστίες ιδιαίτερες προς το Ίδρυμα Γ. και Μ. Βεργωτή για την παραχώρηση της αίθουσας, προσωπικά δε στο μέλος του Δ.Σ. του και πρώην πρόεδρο του συλλόγου μας καπετάν Άγγελο Μπενετατό για την όλη βοήθειά του.

Μνήμες 80 χρόνια πριν (Ο.Ε.Ν.Ο) (15/3/1943)

Το 1943, λίγο μετά την ίδρυσή της, η Ομοσπονδία Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων (ΟΕΝΟ) πέτυχε τη σύναψη και υπογραφή μιας Συλλογικής Σύμβασης, που σηματοδότησε στην ιστορία του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος, καθώς ήταν η πρώτη που έγινε με άμεσες διμερείς διαπραγματεύσεις μεταξύ ναυτεργατών και εργοπλιστών, μιας σύμβασης, που έσπαζε τις μεσαιωνικές συνθηκές ζωής του Έλληνα ναυτεργάτη και τον έμπαιζε σε μια νέα ανθρωπινή υποφερτή ζωή.

- Ο ναυτεργάτης δεν θα ήταν πια υποχρεωμένος, να σέρνει μαζί του, όπως πρώτα στρώματα, κουβέρτες, τον προϊστορικό σάκο με όλα τα αναγκαία, ακόμα και το μπουγέλο του!...
- Το καράβι υποχρεωνόταν με τη σύμβαση, να του παρέχει στρώμα, κουβέρτες, σεντόνια, (που να αλλάζονται κάθε βδομάδα), πετσέτες, σαπούνι, ντισεράδα, υποδημάτια.
- Κατοχύρωνε το δωρο σε όλους τους κλάδους και το Σάββατο αργία το απόγευμα, καμαρώτο για το κατώτερο πλήρωμα, διακοπή εργασίας για καφέ (coffee time), εφοδιασμό των πλοίων με βιβλιοθήκες και μέσα ψυχαγωγίας.
- Οι μισθοί αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων ανεβίαινε στο πενταπλάσιο, έτσι που το ύψος των αποδοχών τους να θεωρείται ικανοποιητικό.
- Σε σύγκριση με τις συμβάσεις ναυτεργατών σε διεθνή κλίμακα έπαιρνε την Τρίτη θέση, ύστερα από τις συλλογικές συμβάσεις ναυτεργατών των ΗΠΑ και του Καναδά.

Παράλληλα, με το σύνθημα «ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ», η ΟΕΝΟ ηλέκτρισε τις ψυχές των Ελλήνων ναυτεργατών, τους ενθουσίασε και τους παρότρυνε στον πατριωτικό αντιφασιστικό αγώνα, με τα στελέχη της ηγεσίας της, όπως ο Αντώνης Αμπατιέλος, να δίνουν πρώτοι το παράδειγμα επάνδρωσης των πλοίων στις επικίνδυνες αποστολές από λιμάνια των ΗΠΑ προς Αρχαγγέλο και στην πραγματική στρατιωτική επιχείρηση για το άνοιγμα του Δυτικού Μετώπου, όταν τα ηρωικά στελέχη της ΟΕΝΟ, όπως ο Δημήτρης Τατάκης, και δεκάδες άλλοι προσφέρονταν πρώτοι εθελοντικά στην επάνδρωση των 4 έμφορτων ελληνικών καραβιών, που θα γίνονταν η γέφυρα απόβασής των συμμαχικών στρατευμάτων στη Νορμανδία.

Τεράστια είναι η συμβολή της ΟΕΝΟ, των ναυτεργατών στο άνοιγμα του Δυτικού Μετώπου το 1943 σε ενίσχυση της Εαρινής Επίθεσης του Κόκκινου Στρατού της Σοβιετικής Ένωσης, που οδήγησε τους λαούς στη συντριβή του φασισμού. Τιμή και δόξα στα 3.500 θύματα στον υπέρ πάντων αγώνα, που κάθηκαν στο απέραντο υγρό νεκροταφείο.

Παράλληλα, με την επίμονη απαίτηση της ΟΕΝΟ ξανασυστάθηκε το Διοικητικό Συμβούλιο του ΝΑΤ και άρχισε η περισυλλογή των πόρων του Ταμείου. Οι εργοπλιστές υποχρεώθηκαν, να καταβάλουν τις ανεξόφλητες οφειλές τους από προηγούμενα, που θεωρούνταν χαμένα χρήματα για το ΝΑΤ και να εξοφληθούν κανονικά τα ναυτολόγια.

Το οικονομικό εξουθενωμένο ΝΑΤ, χάρη στην προσπάθεια της ΟΕΝΟ, βρέθηκε με 600.000 λίρες μετά την απελευθέρωση, για να ανταπεξέλθει στις ανάγκες των συνταξιούχων.

Ύστερα από αυτή την προσφορά θα περίμενε κανείς ότι η πατριωτική συνδικαλιστική δράση της ΟΕΝΟ θα είχε κάπως αναγνωριστεί. Δυστυχώς, τόσο στην αρχή, όσο και στη συνέχεια η ΟΕΝΟ συγκέντρωσε τα πυρά και τις συκο-

φαντίες του εφοπλιστικού κεφαλαίου και της κυβερνήσεως του Καΐρου. Το επίσημο κράτος, παρά του ότι τυπικά είχε αναγνωρίσει την ΟΕΝΟ, στην πράξη στρατολόγησε χαφιέδες και διασπαστές από πρώην ηγέτες της ΠΝΟ και έφτασε ως την ένοπλη επέμβαση με τα αγγλικά στρατεύματα, για να διαλύσει τμήμα της ΟΕΝΟ στην Αλεξάνδρεια.

Τον Απρίλη του 1945 η ΟΕΝΟ εγκαταστάθηκε στην Ελλάδα, όπου παρά την απελευθέρωση από το φασιστικό ζυγό επικρατούσε μια κατάσταση πολύ οξυμένη, που δεν προωδινόζε ομαλή εξέλιξη. Μέσα σ' αυτό το κλίμα η ΟΕΝΟ συνέχισε τον αγώνα για να δεσμευτούν τα κεφάλαια των πολεμικών αποζημιώσεων των Ελλήνων εργοπλιστών, με την υποχρέωση να αγοράσουν πλοία, που να τα βάλουν με ελληνική σημαία. Με την δράση της ΟΕΝΟ, καθορίζεται η εισφορά των εργοπλιστών στο ΝΑΤ σε 16% του μισθού, διατηρείται το επίδομα εξαμίνου, καθιερώνεται το εδσαματολόγιο των λιμπερτυς, διατηρούνται οι όροι αμοιβής υπερωριών, η υποχρέωση των εργοπλιστών να παρέρχουν στο πλήρωμα όλα τα χρειώδη ύπνου και φαγητού. Η τροφοδοσία μένει ανοικτή, έτσι που κανένας ναυτικός στον κόσμο δεν είχε το διατολόγιο του Έλληνα. Σ' όλα τα καράβια λειτουργούσαν οι επιτροπές τροφοδοσίας.

Κράτος, εργοπλιστές και ηγεσία της ΠΝΟ εξαπολύουν μια λυσσασμένη επίθεση κατά της ΟΕΝΟ και του εργατικού λαϊκού κινήματος υπερασπίζοντας τα συμφέροντα της αστικής τάξης την εξουσία του κεφαλαίου. Η σύλληψη της ηγεσίας της ΟΕΝΟ, τον Δεκέμβρη του 1947, μαθεύθηκε σαν αστραπή στους ναυτεργάτες των ελληνικών φορτηγών στα πέλαρα του κόσμου, που κατακλύζουν τα προξενεία και τα λιμεναρχεία διαμαρτυρόμενοι για τη σύλληψη, στέλνουν τηλεγραφήματα διαμαρτυρίας στην ελληνική κυβέρνηση απαιτώντας την άμεση απελευθέρωση των ηγετών της οργάνωσής τους.

Το κατηγορητήριο της σκηνοθετημένης δίκης, 18 Οκτώβρη - 4 Νοέμβρη του 1949, που χαλκεύθηκε από την Ασφάλεια, περιελάμβανε 75 ηγετικά στελέχη της ΟΕΝΟ, που στεκότανε σοβαρό εμπόδιο στα εκμεταλλευτικά εφοπλιστικά σχέδια.

Το κράτος του κεφαλαίου, για να στεριώσει την εξουσία του, δεν διστάζει να χρησιμοποιήσει όλα τα μέσα για να επιβληθεί στο εργατικό κίνημα, με ωμή βία, τρομοκρατία, συκοφαντία. Τα χαλκεία της αστικής τάξης, που συνεχίζουν να συκοφαντούν τον ηρωικό αγώνα των ναυτεργατών, του εργαζόμενου λαού μέχρι σήμερα, αποσιωπούν ή διαστρεβλώνουν αυτόν τον ηρωικό αγώνα. Φοβούνται την ιστορική πείρα του εργατικού κινήματος. Οι εκμεταλλευτές φοβούνται και τρέμουν την εργατική τάξη, την ταξική πάλη.

Μάρτυρες κατηγορίας στη δίκη της ΟΕΝΟ παρέλασαν μέλη της τότε ηγεσίας της ΠΝΟ, αδιάστατοι συκοφάντες, προδότες των ναυτεργατικών συμφερόντων, και με βάση τις μαρτυρίες τους το Στρατοδικείο επιβάλλει την εσχάτη των ποινών σε 10 από τους κατηγορούμενους. Οι υπόλοιποι διώχθηκαν και πιάνονταν μεμονωμένα, για να υποβληθούν σε βασανιστήρια. Ανάμεσά τους ξεχωρίζει μια εξαιρετική φυσιογνωμία, δείγμα άφθαστου ηρωισμού και πίστης στους αγώνες της εργατικής τάξης, που τιμά τη ναυτεργατική μας οικογένεια. Είναι ο

Δημήτρης Τατάκης, ναυτίλος αξιωματικός, μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής της ΟΕΝΟ, ο οποίος πιάνεται αργότερα από την Ασφάλεια, όπου υποβάλλεται σε φρικτά, σαδιστικά, εξοντωτικά βασανιστήρια αλλά παραμένει αλύγιστος και τελικά δολοφονείται, τη νύχτα 10 του Γενάρη 1950, στο κολαστήριο του Μακρονησιού, όπου ο «Νέος Προμηθέας» αφήνει την τελευταία του πνοή...

Πολλές ακόμα χιλιάδες αγωνιστών της εθνικής αντίστασης ήταν θύματα διώξεων, φυλακίσεων, εξορίων, βασανισμών, εκτελέσεων, δολοφονιών από την φασιστική αντίδραση αλύγιστος τάξης και των κυβερνήσεων δεξιάς, του κέντρου και της αριστεράς, που με τις επεμβάσεις τους οι Άγγλοι και οι Αμερικανοί ανέβασαν στην εξουσία και τις φόρτωσαν στις πλάτες του ελληνικού λαού.

Αυτοί, λοιπόν, οι αγωνιστές των συμμαχικών μεταφορών, αυτοί οι αγωνιστές του αλβανικού έπους, αυτοί οι αγωνιστές της εθνικής μας Αντίστασης περασμένοι με χτυπητά γράμματα στον μαυροπίνακα εφοπλιστών - κράτους - ΠΝΟ συνέχισαν να είναι ανεπιθύμητοι στα ελληνικά πλοία, γιατί ζητούσαν πολλά, ήσαν ανθρωποειπικίνδυνοι (έτσι είχαν χαρακτηριστεί), γιατί δασκαλεύανε και ξεσηκώνανε τα πληρώματα, πράγμα που δεν συμφέρει στο κεφάλαιο...! Τίποτε, όμως, δεν μπορεί να σβήσει τον θρύλο της ΟΕΝΟ, που εμπνέει και διδάσκει ότι οι Συλλογικές Συμβάσεις, που αμφισβητούνται σήμερα, με αγώνες και θυσίες κατακτήθηκαν. Μελετούμε την πείρα του εργατικού κινήματος για να υπηρετήσουμε την ιστορική του αποστολή, την εργατική λαϊκή εξουσία, που θα καταργήσει την εκμετάλλευση ανθρώπου από άνθρωπο.

Στοιχεία από τα βιβλία:

«Ναυτεργατικό Κίνημα Ελλάδας» του Κώστα Στεφανάτου και «Μια Ζωή στον Αγώνα, με μετερίζι το Ελληνικό καράβι», του Αντώνη Αμπατιέλου, και τα 2 εκδόσεις «Σύγχρονη Εποχή».

Σπύρος Λασκαράτος,

Συντ/χος Πλοίαρχος Ε.Ν.,

Μέλος του Δ.Σ. του Συλλόγου.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστούμε τους φίλους και συναδέλφους που με την ανταλλαγή των «Εντύπων» μας (εφημερίδων-περιοδικών) «Απόμαχος πλοίαρχος», «Ματσακόν», «Ναυτεργατική», «Δελτίο ΠΕΖΝΑΤ», «Βοή της Πυλάρου», «Φραγκάτα», «Νέα Αριάδνη», έχουμε μία αραϊή ίσως, συνεχή όμως επικοινωνία. Αξιέπαινη η Πρωτοβουλία της «Νέας Αριάδνης», αυτής της «φωνής» κυρίως της επαρχίας και του απόδημου Ελληνισμού, για την «εκατραπεία για την διάδοση και την διάσωση του βιβλίου» (και) επειδή «Μία μορφή αθανασίας είναι και ο γραπτός λόγος». Μάλλον μάταιη όμως, χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν πρέπει να γίνει.

Μάταιη μάλλον, γιατί οι ίδιοι οι «θεματοφύλακες ξεχνούν» ανοικτές τις σύγχρονες «κερκόπορες». Κι η τωρινή «άλωση» είναι χειρότερη απ' την τότε, δεν αφορά πύργους και κάστρα, αφορά συνειδήσεις, τρόπο σκέψης, την ίδια την εθνική μας ταυτότητα.

Το χρέος της Ελλάδας

Τέλος του 2023 το χρέος της χώρας θα ανέρχεται στα 315 δις ευρώ, δηλαδή στο 1,62% του ΑΕΠ, το οποίο υπολογίζεται στα 195 δις ευρώ. Κι όπως είναι φυσικό θα το πληρώσουμε όλοι με τρόπο αντιστρόφως ανάλογο με τις δυνατότητές μας. Αυτοί δηλαδή που «έχουν και κατέχουν», έχουν επίσης και τις δυνατότητες να αποφεύγουν φόρους και εισφορές, εκμεταλλευόμενοι τα «παράθυρα» των νόμων που επίτηδες αφήνονται μισάνοικτα. Εν τώ μεταξύ τα χρέη των Ελλήνων προς την εφορία ανέρχονται στα 112-113 δις ευρώ. Το μεγαλύτερο μέρος των οποίων φυσικά δεν πρόκειται να εισπραχθεί, είτε λόγω παραγραφής, είτε μέσω του λεγόμενου Πτωχευτικού Κώδικα, είτε των πολλών δόσεων που ως να πληρωθούν είτε θα έχει αποδημήσει ο οφειλέτης, είτε θα έχει βρει τον χρόνο και τον τρόπο να «τρυπήσει» τον νόμο-ιστό της αρχικής που ως γνωστόν μόνο τα μυγάκια πιάνει. Κι επειδή αυτά τα χρέη μάλλον υπολογίζονται στους προϋπολογισμούς, στους απολογισμούς, στους ισολογισμούς και στους κάθε λογής -ισμούς, θα εισπραχθούν από αυτούς που δεν χρωσπάνε, αλλά που δεν μπορούν να αντιδράσουν στις διάφορες νομοθετικές «ρυθμίσεις» είτε Κατρούγκαλου, είτε Βρούτση, είτε όπως αλλιώς λέγονται. «Ρυθμίσεις» που στους προ του 2010 συνταξιούχους πλοίαρχους και Α' μηχανικούς «άρπαξαν» από τον καθένα μας πάνω από 100.000 ευρώ. Και τώρα η «μηχανή» της «προσωπικής διαφοράς» συνεχίζει την αρπαγή, στερώντας μας ακόμα και την αναπλήρωση, έπειτα από 12 χρόνια, του πληθωρισμού. Κάτι που ισχύει μόνο για εμάς, «σου λείπει η σεβαστή πολιτεία» αυτοί είναι συνθησιμένοι στις ταλαιπωρίες, θα τα βγάλουν πέρα, αντέχουν.

Οι σεισμοί στην Τουρκία

Συγκλονιστικές εικόνες από τις καταστροφές, συγκλονιστικότεροι οι αριθμοί των νεκρών και ο τρόπος που πέθαναν, θαμμένοι ζωντανόι και ακόμα πιο συγκλονιστικές οι ζωντανές στιγμές της διάσωσης μικρών παιδιών και νέων γυναικών, ιδίως εκείνων που είχαν παραμείνει ολόκληρα 24ωρα, μέχρι και πάνω από εβδομάδα κάτω από τα ερείπια. Και συγκλονιστικές οι ευχαριστίες των διασωθέντων και των οικογενειών τους προς τους διασώστες, ιδίως προς



τους αγνώστους τους ξένους, ιδιαίτερα αν αυτοί οι «ξένοι» είναι «μισοί», «εχθροί».

Εχθροί και μισοί σύμφωνα με ποίους; Μα φυσικά σύμφωνα με τις ηγεσίες, κυρίως εκείνων που αδιαφορούν για το καλό των κοινωνιών τους, δηλαδή σχεδόν όλων σε παγκόσμιο επίπεδο. Που αποβλέπουν πρώτα-πρώτα στο δικό τους «κέρδος», αλλά και στις «κάστας» τους, εφευρίσκοντας «διαφορές» με «τους άλλους» ή προβάλλοντας «θεσφατα» τύπου «αν θέλεις ειρήνη πρέπει να προετοιμάζεσαι για πόλεμο». Κάτι σαν τα «ραντεβού» των χούλιγκαν των ποδοσφαιρικών ομάδων να συναντηθούν κάπου, να σφραγούν με την ψυχία τους, επειδή ανακάλυψαν πως έχουν «διαφορές» που διευθετούνται μόνο με άγριες συμπλοκές. Τουλάχιστον αυτοί, οι χούλιγκαν/οπαδοί αλληλοδέρνονται και αλληλοσφάζονται επειδή το αποφασίζουν οι ίδιοι, είναι πιο έντιμοι από τις «ηγεσίες» που «αποφασίζουν» αυτές να σφαγιαστούν άλλοι.

Διαφθορά, κεκτημένο δικαίωμα

Οι πιο διεφθαρμένες χώρες της Ευρώπης, σύμφωνα με τους ίδιους τους κατοίκους τους, κατά σχετική πανευρωπαϊκή έρευνα που διενήργησε την άνοιξη του 2022 η Γερμανική εταιρεία Statista, ειδικευόμενη σε δεδομένα αγοράς και καταναλωτών, είναι οι παρακάτω:

1. Ελλάδα, σύμφωνα με το 98% των Ελλήνων
2. Ουγγαρία, σύμφωνα με το 91% των Ούγγρων
3. Ισπανία το 89% αντίστοιχα
4. Ιταλία του 89%
5. Γαλλία το 64%
6. Βέλγιο το 56%
7. Γερμανία το 53%
8. Δανία το 16%

Δύο παρατηρήσεις: Δηλαδή υπάρχει ένα 2% στην Ελλάδα (ή ένα 9% στην Ουγγαρία) που πιστεύει πως στη χώρα του δεν υπάρχει διαφθορά; Σίγουρα θα είναι το πιο διεφθαρμένο κομμάτι της κοινωνίας, που θεωρεί τη διαφθορά κεκτημένο δικαίωμα (του), κάτι το φυσιολογικό, το αυτονόητο. Και δεύτερον, ο κατάλογος μοιάζει ιδιαίτερα ελλιπής. Στα Βαλκάνια, μόνο σε εμάς υπάρχει διαφθορά: Βουλγαρία-Ρουμανία-Αλβανία και λοιποί, δεν έχουν θέση δίπλα μας; Γιατί τους την στερούν; Έπειτα, οι υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες, τι θέση κατέχουν στον κατάλογο; Της βόρειας Ευρώπης μάλλον ανάμεσα Δανία-Γερμανία, οι υπόλοιπες μεταξύ Γαλλίας-Ιταλίας είναι το πιο πιθανό.

«Kataggelies.mindev.gov.gr»

Είναι, λέει, η νέα πλατφόρμα «όπλο» κατά της αισχροκέρδειας, όπου οι πολίτες θα μπορούν να καταγγέλλουν οτιδήποτε σχετικό πέφτει στην αντίληψή τους. Είτε επώνυμα είτε ανώνυμα, πάντως οι επώνυμες καταγγελίες θα εξετάζονται κατά προτεραιότητα και αν αποδειχθούν σωστές, υποτίθεται πως θα «λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα, τουσχετά πρόστιμα κ.λπ.».

Άγνωστο φυσικά πώς θα λειτουργήσει αυτή η ιδέα και τι αποτέλεσμα θα φέρει. Είναι πάντως προς τη σωστή κατεύθυνση, όχι σαν εκείνη την «μπαρούφα» πρώην πρωθυπουργού: «Όποιος έχει στοιχεία ας πεί στον εισαγγελέα». Μπαρούφα, γιατί ποιος θα τολ-

μήσει να πάει στον εισαγγελέα, να μπλέξει με δίκες, να ξεπαραδιστεί, υποκαθιστώντας το κράτος, του οποίου δουλειά του είναι να «ακροάται» την κοινωνία, να εξετάζει και να ενεργεί – Να «ακροάται», όμως δεν σημαίνει επώνυμη καταγγελία με τα πιθανά μπλεξίματα του καταγγέλλοντος.

Καμιά σαρανταριά «ανεξάρτητες αρχές» δημιουργήθηκαν μετά την εμφάνισή τους τη δεκαετία του 1980, μερικές από τις οποίες είναι συνταγματικά κατοχυρωμένες στην συνταγματική αναθεώρηση του 2001 όπως διαβάσαμε (Δηλαδή κάποιες άλλες είναι αντισυνταγματικές;). Ας δημιουργηθεί ακόμα μία, δεν θα στάξει η ουρά του γαϊδάρου, που

θα ασχολείται μόνο με αυτές τις καταγγελίες. Έστω κι αν είναι ψεύτικες κακοήθεις, ας τις ψάχνει.

Να μμηθούμε τα «Bocca di leone», τα «στόματα λιονταριού» της Βενετίας, στόματα/σχισμή, σαν τα σημερινά ATM των τραπεζιών, όπου έρχιναν τα ραβασάκια τους με τις καταγγελίες τους οι Βενετιάνοι (και εναντίον αυθαιρετούντων αρχόντων) οι οποίες και αυτές εξεταζόντουσαν σοβαρά, μάλλον δεν είχε επικρατήσει ακόμα το «κουκούλωμα», το «γενικό συμφέρον» δεν μεταφραζόταν κατά το δοκούν, ίσως για αυτό η Βενετία, μία μέτρια πόλη, έγινε θαλασσοκράτειρα για 6-7 αιώνες.

Η επιστροφή στο Αργοςτόλι της «Κρήνης του Τουλ» έπειτα από 70 χρόνια, από τους σεισμούς του 1953

Όπως διαβάσαμε στα τοπικά Μ.Μ.Ε., παραμονή Χριστουγέννων, που παραθέτουν τη σχετική ανακοίνωση του αντιδημάρχου Αργοςτόλιου κ. Δ. Μινέτου: «Ένα πολύτιμο κομμάτι από το DNA της πόλης του Αργοςτόλιου- η Κρήνη του Τουλ (Σ.Σ. Ερνέστος Τουλ, Κεφαλονίτης ιρλανδικής καταγωγής, σίγουρα (!) από το ίδιο σόι με τον διάσημο Ιρλανδό ηθοποιό Πίτερ Ο' Τουλ, τον Λώρενς της Αραβίας), έργο του συμπατριώτη μας επιφανούς γλύπτη Γεωργίου Μπονάου (του γλύπτη που «γράφει» εθνικά ποιήματα στο μάρμαρο, με σαφείς επιρροές από την ελληνική μυθολογία, από χθες ταξιδεύει για το νησί μας. Σε μία εποχή που οι δυνάμεις της παγκοσμιοποίησης σαρώνουν, συνθλίβουν και ομογενοποιούν τα πάντα, ανθρώπους, κουλτούρες, χώρους, εικόνες, ήθη και συνήθειες, το μοναδικό μονοπάτι για να μας ταξιδέψει με ασφάλεια στο αβέβαιο μέλλον που βρίσκεται μπροστά μας είναι η επιστροφή στις ρίζες μας». Είναι απογοητευτικό το ότι αυτά τα αριστουργήματα παρέμειναν στις αποθήκες του Δήμου, παρήγορο όμως ότι επιτέλους «επιστρέφουν». Και μακάρι να συνεχιστεί αυτή η προσπάθεια «ανακάλυψης» τέτοιων πολύτιμων κομματιών του DNA μας. Τέτοιων ή παρόμοιων από άλλους χώρους, οτιδήποτε θα μπορεί να σταθεί ανάχωμα στην

πολιτοποίηση της κοινωνίας που βλέπουμε παντού, όπως στις πινακίδες των καταστημάτων, μόνο ή κυρίως στην Αγγλική γλώσσα ή στα επίκαιρα χριστουγεννιάτικα-πρωτοχρονιάτικα κάλαντα (κάλαντα από το λατινικό calendae, οι πρώτες ημέρες του μήνα που συνθηζόταν να πληρώνονται τα χρέη. Εξ ου και οι ελληνικές καλένδες, δηλαδή η συνεχής αναβολή. Όπως το «περάστε την πρώτη του μηνός» -για την πληρωμή της δόσης- η θεατρική κωμωδία του Αλέκου Σακελλάριου) που είτε το χαζοκοίτε είτε οι «δάσκαλοι» μουσικής στα σχολεία «μαθαίνουν» στα παιδιά τα λεγόμενα «Αθηνναϊκά», που χωρίς να κρίνουμε την ποιότητά τους, δεν είναι δικά μας. Και δεν θα 'πρεπε να επιτρέπεται στο σχολείο να αλλάζει τις τοπικές συνήθειες, τα τοπικά έθιμα, μεταφέροντας ξένα.

Οι δήμοι του νησιού μας θα 'πρεπε να έχουν ψηλά στην ατζέντα τους και την «επιστροφή στις ρίζες μας» -και όχι μόνο- υπάρχουν άνθρωποι στα Δημοτικά Συμβούλια που και γνωρίζουν και είναι επαγγελματίες αυτοί οι θέματα. Εξάλλου εμείς οι Επτανήσιοι είμαστε πιο κοντά σε οτιδήποτε «λατινογενές», οκτώ αιώνες, 25 γενεές «φιλοξενούσαμε» τους εκ Δυσμών γείτονες.

Εκπλήξεις καταρ-αμένες και μη

Το Εμιράτο του Κατάρ, στον περσικό κόλπο, με έκταση 11.637 τ.χ. και 2.657.333 κατοίκους, πλούσιο σε πετρέλαιο και πετροδολάρια, διοργάνωσε το παγκόσμιο πρωτάθλημα ποδοσφαίρου 2022, που παρακολούθησε, κόστους περί τα 200 δις ευρώ. Φυσικά όταν πήρε την «εντολή» δεν είχε τις απαιτούμενες υποδομές. Τότε πώς το εμπιστεύτηκαν; Μα είπαμε, πετροδολάρια...

Για να είναι εγκαίρως έτοιμες αυτές οι υποδομές εργάστηκαν επί χρόνια κάπου 2,5 εκατομμύρια ξένοι εργάτες, κυρίως από Ινδία και Πακιστάν, υπό συνθήκες τέτοιες που προκάλεσαν το θάνατο σε 6.500 από αυτούς, κάτι που αμαύρωσε την εικόνα του Εμιράτου. Και επειδή η Ινδία η οποία εξελίσσεται πλέον σε παγκόσμια δύναμη πιθανόν να αντιδρούσε με πολλούς τρόπους, αλλά και άλλοι «μη μου άππου» σε θέματα ηθικής, έπρεπε κάπως να αυτοπροστατευτεί. Έτσι προέκυψε το «σκάνδαλο» με την Ευρωβουλή, που μας πήρε και μας η μπάλα, με τις κατηγορίες εναντίον Ευρωβουλευτή μας και Ιταλών συνεργάτων, που συμμετείχαν και σε μία ΜΚΟ, την «Fight In-

runity» (καταπολέμηση της διαφθοράς!!!). Θα πει κάποιος, όλα αυτά κάθε άλλο παρά εκπλήξεις πρέπει να θεωρούνται, τα παχιά χαλιά των πολυτελών γραφείων δεν καλύπτουν μόνο τα πατώματα.

Οι πραγματικές όμως εκπλήξεις συνέβησαν στον αγωνιστικό τομέα, που και εκεί ίσως να υπάρχει κάποια οσμή πετρελαίου. Και εκπλήξεις εννοούμε νίκες των θεω-

ρούμενων «μικρών»

εναντίον των «μεγάλων».

Σαουδική Αραβία-Αργεντινή

2-1, Ιαπωνία-Γερμανία

2-1, Ιαπωνία-Ισπανία

2-1, Καμερούν-Βραζιλία

1-0, Κροατία-Βραζιλία

4-2, Μαρόκο-Ισπανία

3-1, για παράδειγμα. Ανεξάρτητα πάντως από τις εκπλήξεις, οι δύο ομάδες του τε-

λικού, Αργεντινή και Γαλλία, με την απόδοσή τους στο μεταξύ τους τε-

λικό, απέδειξαν πως δίκαια έφτασαν έως εκεί. Τελικός-διαφήμιση του ποδοσφαίρου, αλλά και δικαίωση για τον Λιονέλ Μέσι και τη σπουδαία καριέρα του. Εθνικός ήρωας της Αργεντινής και καμάρι της ιδιαίτερης πατρίδας του, του Ροζάριο, με τις ελληνόφωνες συνοικίες του, που πριν 40 χρόνια και εμείς τις είχαμε περιπατήσει-ανακαλύψει.

ΘΡΗΣΚΕΙΣ



Με αφορμή σπαρταριστό κείμενο με τίτλο «ΟΙ ΘΕΟΙ ΤΟΥ ΚΑΤΩ ΠΑΤΩΜΑΤΟΣ» (Από την Ελληνική Μυθολογία του Νίκου Τσιφόρου) που δημοσιεύθηκε στο φύλλο 121 της Εφημερίδας μας, και κάνει «λιανά» την διαχρονική ανάγκη του ανθρώπινου είδους μας να έχει μια θρησκεία, θεωρώ σκόπιμο να ασχοληθώ κι' εγώ σήμερα με το θέμα αυτό, όχι για να ερμηνεύσω τον αμίμητο και αλησμόνητο Τσιφόρο, αλλά για να συμπροβληματιστώ μαζί του και με τους αναγνώστες μας.

Τα όρια της εκάστοτε συνεργασίας μου στην Εφημερίδα μας, περιορισμένα από τη φύση τους, αποκλείουν την άρτια συστηματική ανάλυση και την επαρκή τεκμηρίωση. Έτσι θα την οριοθετήσω και σήμερα, όπως πάντα, χωρίς φιλοδοξία διεξοδικής παρουσίασης. Αρχίζω με το δεδομένο ότι κάθε θρησκεία κομίζει στους ανθρώπους μια αποκάλυψη.

Η σημαδιακή αυτή λέξη αποκάλυψη, αντίθετα με τη λέξη γνώση, προσδιορίζεται ως πρόσληψη από τον άνθρωπο πληροφοριών οι οποίες δεν του παρέχονται μέσω των αισθήσεων, αλλά μέσω κάποιου υπερβιολογικού παράγοντα απροσδιόριστου και αξιωματικού. Πρόκειται δηλαδή για πληροφορίες που μπορούν να παρομοιαστούν με τα αξιώματα των μαθηματικών τα οποία έχουν ένα αξιωμαριθμητικό κύρος αλλά δεν μπορούν (αντίθετα με τα θεωρήματα), να ελεγχθούν, να επαληθευθούν ή να διαψευσθούν. Η μη φυσική (μεταφυσική) προέλευση των «εξ αποκάλυψης» αυτών πληροφοριών, τις καθιστά αναμφισβήτητες και τους προσδίδει απόλυτο κύρος.

Στα «εξ αποκάλυψης» που κομίζει κάθε θρησκεία, περιέχεται και ένα σύνολο δοξασιών (δόγματα τα λέμε) που κι' αυτές έχουν τον ίδιο αξιωματικό χαρακτήρα και γι' αυτό ο άνθρωπος τις θεωρεί υποχρεωτικά ορθές.

Το φαινόμενο της θρησκευτικότητας είναι πανανθρώπινο και διαχρονικό. Είναι δηλαδή ισχυρή ένδειξη-απόδειξη ότι αποτελεί φυσική ανάγκη του ανθρώπου. Ανάγκη όμως που δεν ελέγχεται από την λογική και την θέλησή του. Ανάγκη ορμής, ενστικτώδης. Συστατικό της ορμής του για αυτοσυντήρηση.

Η αυτοσυντήρηση του ωθεί να αναζητεί απεγνωσμένα έναν θάρρα βεβαιωτή. Βεβαιωτή των μεταφυσικών χαρακτήρα. Γιατί η αβεβαιότητα τον πανικοβάλλει. Δεν ανέχεται, δεν υποφέρει τα αναπάντητα ερωτήματα της ύπαρξής του, της φυσικής φθοράς του. Γιατί υπάρχει; Γιατί και για ποιο σκοπό; Τι απειλεί την ύπαρξή μου, γιατί είμαι εφήμερος; Γιατί θα πεθάνω; Ειδικά, μπροστά σ' αυτό το βέβαιο ενδεχόμενο του θανάτου, ο άνθρωπος βιώνει το εφιαλτικό παράλογο.

Η θρησκεία όμως έρχεται, με τα «εξ αποκάλυψης» αξιώματά της, να του προσφέρει σιγουριά απέναντι στο εφιαλτικό άγνωστο. Γιατί, όσο κι' αν έχει προαχθεί η διανοητική καλλιέργεια και η επιστημονική γνώση, μπροστά στον κίνδυνο να πεθάνει, ο άνθρωπος καταφεύγει ενστικτωδώς σε κάποιον υπερφυσικό προστάτη.

Ποιος από μας, όταν βιώνουμε τον τρόπο ενός σεισμού, δεν καταφεύγει σ' αυτόν τον προστάτη; Ποιος από μας, όταν ταξιδεύουμε με αεροπλάνο και βρεθούμε σε ζώνη ισχυρών αναταράξεων, δεν κάνει το ίδιο;

Ποιος τολμάει, τότε, να ισχυρισθεί αυτάρεσκα ότι είναι άθεος;

Θα μπορούσα να γράψω πάμπολλα ακόμη. Δεν με «παίρνει» όμως, κυρίως γιατί ο Τσιφόρος τα είπε όλα. Ας μην προκαλέσω περισσότερο τριγμό των οστών του στον τάφο του.

Μάκης Τραυλός
Παλιός μαρκόννης

Επισκεφθείτε το site μας

www.alidromos.gr

Από το διαδίκτυο: Η αποστολή του ISM γραφειοκρατικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος

(ISM code: International Safety Management code ή Διεθνής κώδικας ασφαλούς διαχείρισης)

Τα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που προέρχονται από τα πλοία, ακολουθούν την τύχη των ναυτικών. Όπως κι εκείνοι εκδιώχθηκαν από τα πλοία, αντικαθιστάμενοι από ξένους, χωρίς ναυτική παράδοση, δηλαδή χωρίς ναυτοσύνη, έτσι και οι ναυτικοί/στελέχη των γραφείων εκδιώκονται ή στην καλύτερη περίπτωση υποβιβάζονται και αντικαθίστανται ή τίθενται υπό «τας διαταγές» τεκνοκρατών που έχουν ίσως θεωρητικές γνώσεις, αλλά καμία σχέση με την «καρδιά» του συστήματος των θαλάσσιων μεταφορών, το καράβι, την καθημερινότητα, τη ζωή μέσα σε αυτό.

«Τεκνοκράτες», που ένας από τους «πατριάρχες» της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, ο Σταύρος Λιβανός -ο πεθερός του Αριστοτέλη Ωνάση και του Σταύρου Νιάρχου- αφού διαπίστωσε τις μεθόδους και τα προσόντα ενός από τους πρώτους αυτής της συνομοταξίας, και εντυπωσιασμένος από την καινούργια -τότε- μόδα, τον είχε προσλάβει για να «οργανώσει» την εταιρεία του, τον έδωξε κακίην κακώς, με την εντολή «πες του να πάει στον διάολο, δεν το χρειαζόμαστε».

Αν οι σημερινοί διάδοχοι αυτών των αυτοδημιούργητων γιγάντων τύπου Σταύρου Λιβανού ή Νικολάου Λυκιαρδόπουλου διέθεταν κάποιο μικρό ποσοστό από την επιχειρηματικότητα εκείνων, θα προύσαν τουλάχιστον κάποιο μέτρο, διατηρώντας σε μερικές θέσεις-κλειδιά ανθρώπους που γνώριζαν μέχρι την τελευταία βίδα του караβιού, που να μην έχουν πάνω από το κεφάλι τους κάποιον αιθεροβάμονα τεκνοκράτη, ώστε να μην επιτρέψουν την εκδίωξη της ναυτοσύνης από το καράβι τους, μετατρέποντας το ναυτίλο σε χαρτογιακά, σε βάρος της ασφάλειας του ίδιου του πλοίου που υποτίθεται πως αυτός ο κώδικας επιδίωκε.

Εγκαταλελειμμένοι ναυτικοί

Σε εποχές που τα ναυπηγεία δουλεύουν στο full για να προλαβαίνουν τις καινούργιες παραγγελίες ολόενα και μεγαλύτερων караβιών, σε εποχές που τα «ιδρύματα» εφοπλιστών ξεφυτρώνουν σαν μανιτάρια και το image τους εξορπλώνεται λόγω των δωρεών και των κοινωνικών δράσεων τους, αρκετοί από αυτούς των οποίων κάποιο καράβι έχει προβλήματα, το παρατάνε όπου λάξει και μαζί με αυτό εγκαταλείπουν στην τύχη τους και τους ναυτικούς του πληρώματος του, απλήρωτους, νησιτικούς, διψασμένους, αρρώστους. Και αυτό συμβαίνει με διαρκώς εντεινόμενο ρυθμό. Το 2022 κατεγράφησαν 113 περιπτώσεις εγκατάλειψης πληρωμάτων (σύνολο 1.553 ναυτικοί) έναντι 95 περιπτώσεων το 2021, 51 το 2020, και 50 το 2019, ενώ μεταξύ των ετών 2000-2016 ήταν κάτω από 20 κάθε χρόνο. Μόνο οι απλήρωτοι μισθοί στα 20 τελευταία χρόνια φτάνουν τα 40 εκατομμύρια δολάρια και αφορούν 713 πλοία. Απ' αυτά 89 έφεραν τη σημαία των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, 45 της Ισπανίας, 37 της Τουρκίας, 34 του Ιράν κι οι 25 της Ιταλίας. Η δε πλειοψηφία των ναυτικών είναι Ινδοί. Σχετικά με το μέγεθος της Ελληνικής Ναυτιλίας, ευτυχώς δεν έχουμε πολλά τέτοια κρούσματα. Σίγουρα πάντως προστίθεται ακόμα 1 μείον στην αρνητική εντύπωση που η ελληνική νεολαία έχει για το ναυτικό επάγγελμα.



Δεν είναι στραβός ο γυαλός, εμείς αρμενίζουμε στραβά

Με τίτλο: «Έλληνες ναυτικούς χρειάζονται τα πλοία» και υπότιτλο: «προβληματικές οι δημόσιες σχολές Πλοιάρχων» γνωστή αθηναϊκή εφημερίδα παραθέτει και σχολιάζει παρέμβαση του καπετάν Παναγιώτη Τσάκου που έγινε κατά την κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, στο πλωτό Ναυτικό Μουσείο «Liberty» στον Πειραιά, πριν τρία χρόνια, «απευθυνόμενος προς όλους κυρίως όμως προς τους παρόντες συνδικαλιστές» όπως σημειώνει η εφημερίδα: «Η μαγιά της ναυτοσύνης είναι ο ναυτικός. Αν δεν έχουμε ναύτες, δεν θα αποκτήσουμε καλούς αξιωματικούς. Όλα αρχίζουν από τη βάση. Στην εποχή μου είχαμε 1.000 βαπόρια σε ελληνικά χέρια και 150.000 Έλληνες ναυτικοί! Σήμερα έχουμε 4.500 χιλιάδες πλοία και 14.000 Έλληνες ναυτικούς. Αν συνεχιστεί αυτή η κατάσταση τότε σε λίγο καιρό δεν θα κόβετε πλέον την πίτα σας στο Liberty. Εκεί που κάθεστε και μετράτε τις εισφορές, καθίστε και μετρήστε πόσα μέλη είχατε όταν πιάσατε αυτή τη θέση και πόσα έχετε τώρα και κοιτάξτε τον μέσο όρο ηλικίας τους! Δεν θέλω να σας τρομάξω άλλα να τονίσω κάποια πράγματα. Επαναλαμβάνω θέ-

λουμε Έλληνες ναυτικούς, γιατί οι ανάγκες μας είναι μεγάλες. Θέλουμε ναύτες και αξιωματικούς. Και αυτό πρέπει να γίνει γρήγορα αν θέλουμε να ακούγονται τα ελληνικά στα ελληνικά βαπόρια», τόνισε ο επιτυχημένος Έλληνας Ναυτίλος. Εφέτος 48 από τους πρωτοετείς (πλοιάρχους) των «ακαδημιών» δεν βρήκαν μπάρκο. Με εντολή του καπετάνιου λοιπόν στελέχη του ομίλου επικοινωνήσαν και με τους 48 σπουδαστές. Ενδιαφέρον έδειξαν οι 13 εκ των οποίων οι 7 ήταν γυναίκες. Έπειτα από την προβλεπόμενη συνέντευξη κατάλληλοι για τις απαιτήσεις ενός ταξιδιού κρίθηκαν δύο αγόρια και πέντε κορίτσια, συμπληρώνει η εφημερίδα.

Την παρέμβαση του καπετάν Τσάκου την παραθέσαμε τότε που ήταν φρέσκια χωρίς δικιά μας σχόλια. Περιμέναμε όμως να ιδούμε αν θα γινόταν κάτι «γρήγορα» όπως είχε ζητήσει. Πέρασαν τρία χρόνια και δυστυχώς τίποτα δεν άλλαξε. Τρία χρόνια χαμένα όπως και δεκάδες πριν όπως σίγουρα δεκάδες στο μέλλον. Γιατί: Τα σχόλια που δεν κάναμε τότε είμαστε υποχρεωμένοι να τα κάνουμε τώρα. Χαμένα χρόνια γιατί η υποκρισία και ο φαρισαϊσμός περισσεύει.

Από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη εκτός εκείνων που υφίστανται τις συνέπειες, των ναυτικών. Ο καπετάν Τσάκος στην τότε παρέμβαση του ρίχνει το βάρος των ευθυνών στους συνδικαλιστές και ίσως να έχει δίκιο, κατά ελάχιστο πάντως ποσοστό. Αφήνει όμως στο απυρόβλητο τους αστέρες της πολιτικής σκηνής, οποιουδήποτε χρώματος. Όταν διαπιστώνεις ότι οι Ακαδημίες Πλοιάρχων και Μηχανικών δεν βρίσκονται στο επιθυμητό επίπεδο, η σεβαστή Ε.Ε.Ε. τι κάνει; Έχουμε την εντύπωση ότι εδώ και χρόνια δεν συμμετέχει στη χρηματοδότηση της ναυτικής εκπαίδευσης. Όταν τους πνίγει ο καημός για τον αφελληνισμό της Ναυτιλίας και διαπιστώνουν τις συνέπειες τι κάνουν; Όταν χρειάζονται τη βοήθεια της Ελληνικής πολιτείας την απαιτούν και αυτή τρέχει ανεπιφύλακτα να υπερασπίσει τα συμφέροντα της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας (βλέπε Τσίπρας κατά Σύμπλε για φορολογία Ελλήνων εφοπλιστών και Μησοτάκης-Αναστασιάδης-Robert Abella της Μάλτας, για την απαγόρευση μεταφοράς φορτίων από Ρωσία, μετά την έναρξη του Ρωσοουκρανικού πολέμου). Όταν έχει να υπογραφεί νέα συλλογική σύμβαση εργασίας από το

2010, ποιο το ενδιαφέρον και η αγάπη για τον Έλληνα ναυτικό από τη ναυτιλιακή κοινότητα;

Ας αφήσουν τα κροκοδείλια δάκρυα και το κούνιμα του δακτύλου προς τους δήθεν υπεύθυνους, αν ενδιαφέρονται ειλικρινά για την Ελληνική Ναυτοσύνη, για τον Έλληνα ναυτικό, για την Ελλάδα, για την Ελληνική κοινωνία, υπάρχει πεδίο δόξης λαμπρό μπροστά τους, ας μην προσποιούνται πως δεν το βλέπουν. Δεν ελπίζουμε όμως σε τίποτα. Όπως αφέληνη ήταν η ελληνική βιομηχανία, το ελληνικό ποδόσφαιρο, κλάδοι της τουριστικής βιομηχανίας, ακόμα και η ταυτότητα του ελληνικού λαού μέσω του διαδικτύου, μοιραία «...αφήνουμε το πηδάλιο στις τρικυμίες τα χέρια» και «το πιο φριχτό ναυάγιο θα ήταν να σωθούμε...», κατά τον Κ. Ουράνη. Όσο για την Ελληνική Πολιτεία, μόνιμως απύσχα, αλλά σε αγαστή συνεργασία με την Ε.Ε.Ε. παρακολουθεί αμήχανα. Μόνο σε επείγουσα θυμάται να «πετάξει» δυο-τρεις ατάκες για το ένδοξο παρελθόν της Ελληνικής Ναυτοσύνης, στους δεκάριτους λόγους, που εκφώνουν τα στελέχη της, που δεν έχουν καμία σχέση με τη θάλασσα.

Διεθνής Έκθεση τουρισμού στο Μιλάνο, 12-14/2/2023



Όπως διαβάσαμε στα τοπικά ηλεκτρονικά μέσα, συμμετείχαμε και εμείς «με στόχευση σε θέματα φύσης και γαστρονομίας». Γιατί όχι όμως «και Ιστορίας»; Κατά την άποψή μας υπάρχουν πολλά ιστορικά γεγονότα παγκόσμιας εμβέλειας που μπορούν να προσφέρουν στην Κεφαλονιά περισσότερο απ' ό,τι η γαστρονομία. Και τουλάχιστον στον ίδιο βαθμό με τη φύση. Ένα παράδειγμα, ανάμεσα στα πολλά αλλά:

Η εξορία του Μαρτίνου Ντέλλα Τόρρε, κυβερνήτη του Μιλάνου, κάπου γύρω στα 1260, κατόπιν της σύγκρουσής του με τον Παπά Ουρβανό, σε κάποιο άγνωστο νησί, έγινε θεατρικό δράμα από τον Σαίξπηρ με τίτλο «Η τρικυμία», όταν πληροφορήθηκε αυτά τα γεγονότα από το φίλο του Σερ Οράτιο Πελαβιτσίνιο, απόγονο του πιο στενού φίλου του Μαρτίνου Ντέλλα Τόρρε, Ουμπέρτο Πελαβιτσίνιο. Αυτό που μας ενδιαφέρει κυρίως, είναι για ποιο νησί πρόκειται. Κάποιες θεωρίες το τοποθε-

τούν στο νότιο Ειρηνικό, άλλες τις Βερμούδες, φαίνεται όμως πως είναι η Κεφαλονιά, συγκεκριμένα η Παλλική. Επειδή στο Μιλάνο, τότε, είχε γίνει εικονική κηδεία του Μαρτίνου, γιατί έπρεπε να θεωρείται νεκρός, όταν απέκτησε καινούργια οικογένεια στον τόπο εξορίας του, έδωσε στα παιδιά του το επώνυμο «Λομβάρδος», - το Μιλάνο ήταν και είναι η πρωτεύουσα της Λομβαρδίας- και κατά παραφθορά «Λοβέρδος», όνομα οικογενειών στο Ληξούρι. Αλλά και πολλά τοπωνύμια της περιοχής θυμίζουν το κα-

νονικό επώνυμο «Ντέλλα Τόρρε» όπως τα χωριά «Βιλατόρρα» και «Δεματορρά», αλλά και Αγία Θεόκλα, που τότε ήταν η Μητρόπολη του Μιλάνου. Φυσικά ο Σαίξπηρ έδωσε στους ήρωες του διαφορετικά ονόματα απ' τα πραγματικά, ο Μαρτίνος π.χ. γίνεται «Πρόσπερο». Βέβαια στη Ζάκυνθο έχουν το επώνυμο «Λομπάρδος» πιο κοντά στο Λομβάρδος απ' ότι το Λοβέρδος. Όμως στη Ζάκυνθο δεν φαίνεται να έχουν τοπωνύμια που να παραπέμπουν στους «Ντελα Τόρρε» ή «Αγία Θεόκλα». Ένα επιπλέον «ατού-

πέρ της Κεφαλονιάς σαν τόπος εξορίας του Μαρτίνου είναι και η μικρή απόσταση από τις Στροφάδες, ο και κατά τον Σαίξπηρ τόπος κατοικίας των Αρπιών, που οδηγούσαν τους Ερινύους ενώπιον των Ερινύων για να δικαστούν.

Θα πει, ίσως, κάποιος γιατί πρέπει να μας ενδιαφέρουν γεγονότα που συνέβησαν πριν 750 χρόνια, εκτός Ελλάδας και ξαναβγήκαν στην επιφάνεια έπειτα από 350 χρόνια από τότε που συνέβησαν και πριν 400 χρόνια από τώρα. Μα επειδή αυτός που τα ξανά έβγαλε στην επιφάνεια ήταν μία από τις σπουδαιότερες φυσιογνωμίες παγκοσμίως, ο Ουίλιαμ Σαίξπηρ. Το να σε «αναφέρει», την Κεφαλονιά εν προκειμένω, ολόκληρος Σαίξπηρ, είναι η μεγαλύτερη διαφήμιση, ένας μαγνήτης προσέλκυσης εκατομμυρίων επισκεπτών των τόπων που περιγράφει «ο βάρδος του Αίηρον» όπως αποκαλούν το Σαίξπηρ. Υπό την προϋπόθεση πως αυτοί που εκπροσωπούν την Κεφαλονιά θα φροντίσουν

να γίνουν γνωστά αυτά τα γεγονότα, αυτές οι επιστημονικές.

Δεν αρκεί η ιδιωτική πρωτοβουλία, το σχετικό με τα γεγονότα βιβλίο του γιατρού Λιβιέρη Λιβιεράτου με τίτλο «Το λάθος του Σαίξπηρ», ούτε οι σχετικές εκδηλώσεις και τα αρκετά δημοσιεύματα που έχουν ιδεί το φως έως τώρα. Είναι καθήκον της τοπικής αυτοδιοίκησης «να πράξει» τα δέοντα. Εννοείται πως δεν πρόκειται να γίνει κάτι, δεν είμαστε εμείς για τέτοια. Θα ξεχαστεί, όπως ξεχάστηκε και το πέρασμα από εδώ, 40 χρόνια πριν περίπου από τον Ντέλλα Τόρρε, του Αγίου Φραγκίσκου της Ασίζης, από τον οποίο δανείστηκε το όνομά του ο σημερινός Πάπας και η σύνδεσή του με τα Σίσια. Δυστυχώς για την Κεφαλονιά, αυτή είναι η πραγματικότητα. Από άγνοια, από αδιαφορία κάνουν ευκαίριως να αναδειχθούν την Κεφαλονιά κέντρο παγκόσμιου ενδιαφέροντος με ανάλογα αφέλη, όχι μόνο οικονομικά.

Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Για πρώτη φορά στην ιστορία των θαλάσσιων μεταφορών το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισήχθη στη χώρα, το 2022, θα ξεπεράσει τα 20 δις εκατομμύρια δολάρια. Ήδη στο 10μηνο Γενάρη-Νοέμβρη έφτασε τα 19.488,6 δολάρια έναντι 15.182,4 δολάρια πέρσει και 11.792,3 δολάρια το 2020 (τα αντίστοιχα 10μηνα). Έχει ξεπεράσει ακόμα και το τουριστικό που με την περυσινή του 2022 τουριστική έκρηξη στη χώρα έφτασε τα 18 δις δολάρια. Δεν γνωρίζουμε ποιο ρόλο παίζει το καθένα τους στο λεγόμενο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, κατά πόσο τα οφέλη είναι ουσιαστικά ή λογιστικά (σαν την «αύξηση» που πήραμε στις συντάξεις μας, αλλά στην τσέπη μας δεν είδαμε φράγκο). Η κοινωνία πόσο ωφελήθηκε από το ένα ή από το άλλο, αυτό είναι το ζητούμενο για εμάς. Και είναι σίγουρο πολύ περισσότερο ωφελείται από το τουριστικό που ως επί το πλείστον πηγαίνει κατευθείαν στην τσέπη του πολίτη. Εκεί που δεν πηγαίνει το ναυτιλιακό αφού οι ναυτικοί στην Ελλάδα είναι πλέον «ειδος υπό εξαφάνιση».



Ο Σύλλογος Ναυτικών Κεφαλονιάς «Νίκος Καββαδίας»

θέλει να συχαρεί και να εκφράσει την ευγνωμοσύνη του στην παρούσα, αλλά και στις προηγούμενες κυβερνήσεις. Με τις άοκνες προσπάθειές τους κατάφεραν να υποθηκεύσουν το μέλλον του Ελληνικού Λαού για πολλές επόμενες γενιές. Τον οδήγησαν στην χρεωκοπία στη φτώχεια και την εξοθλίωση. Έχασε την αξιοπρέπεια του, τη δουλειά του, το σπίτι του, την σύνταξη του. Για την οποία σύνταξη δούλεψε και πλήρωσε, ό,τι όριζε ο Νόμος. Τα προηγούμενα χρόνια οι πάνσοφοι κυβερνώντες, επειδή διεπίστωσαν ότι εμείς οι Ναυτικοί είχαμε κάνει πολλά λάθη (το μεγαλύτερο ήταν ότι φέραμε τα χρήματά μας στην Ελλάδα!) και σχε-

τικά με τα χρόνια υπηρεσίας (24 περίπου όριζε ο νόμος), αλλά και επειδή καθίσαμε στο ίδιο τραπέζι (μαζί τα φάγαμε!!) με τους πρώην κυβερνώντες και τους διοικητές των ασφαλιστικών ταμείων (που με ζήλο εξανέμισαν τα περιουσιακά στοιχεία των ταμείων), ΕΠΡΕΠΕ να τιμωρηθούμε. Και μας τιμώρησαν με την περικοπή και μείωση των συντάξεων και επειδή αυτή η τιμωρία δεν ήταν αρκετή και με επιπλέον επαναυπολογισμό των συντάξεων. Έτσι λοιπόν, εκεί που δεν είχαμε διαφορές με κανέναν, μας προέκυψε τώρα διαφορά και μάλιστα ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ. Τώρα λοιπόν που οι δυνατότες δανειστές χαλαρώνουν το χαλινόρι και επιτρέπουν την χορήγηση κάποιας αύξησης (η οποία φυσικά δεν καλύπτει ούτε τον τιμάρημο, ούτε τον πληθωρισμό, ούτε

την οποιαδήποτε νομοτελειακή άνοδο του βιοτικού επιπέδου) βγαίνει αυτή η προσωπική διαφορά μπροστά, σαν ερινύα που μας κατατρέπει και προστάζει «Κράτει» - όχι αύξηση σε δόσεις έχουν διαφορές και μάλιστα προσωπικές. Και η κυβέρνηση και η κάθε κυβέρνηση, επειδή αφουγκράζεται τα βέλω και τα πράξει του λαού της και επειδή μπαίνουμε σε προεκλογική περίοδο, τρέχει να τάξει επιδόματα, κουπόνια, παυσίπονα και ό,τι άλλο μηχανευτεί για να «χρυσώσει το χάλι». Ακούστε λοιπόν κυβερνώντες! Εμείς δεν είχαμε και δεν έχουμε διαφορές με κανέναν και πόσο μάλλον προσωπικές, εμείς λύνουμε τις διαφορές μας εγκαίρως και νομίζουμε ότι πλησιάζει η ώρα να λύσουμε και αυτές που έχουν προκύψει μεταξύ μας.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ

Σέρρας Ηλίας	50€
Τραυλός Γεράσιμος	20€
Μαζαράκης Παναγής	30€
Χαραλαμπίδης Νίκος	20€
Ντούνης Σπύρος	50€
Φαμπιάτος Νίκος	50€
Τζιβράς Ηλίας	40€
Αποστολάτος Νίκος	20€
Κοσμετάτος Διονύσης	20€
Φαμής Ματθαίος	20€
Χέλμης Χρήστος	20€
Ορκούλας Γεράσιμος	50€
Κακαρούμπας Παναγής	50€

Φαραντούρης Νίκος	20€
Γαλιατσάτος Σπύρος	20€
Γρηγορόπουλος Ευάγγελος	50€
Μωραϊτίης Διονύσης	50€
Διαμαντάτος Κώστας	20€
Κοκόσης Στάθης	30€
Γαρμπής Σπύρος	50€
Πεταλούδης Μιχαήλ	25€
Τζάκιν Αικατερίνη	25€
Διακρούσης Δημήτρης	20€
Βαλλιάνος Σπύρος	20€
Λουβερδής Αντώνης	20€
Μαρτσέλλου Ευτέρπη	50€
Τσιλιμπίδου Καλλιέργια	13€
NEDA Maritime	250€

Σύλλογος Ναυτικών Χανίων	35€
Δρακονταειδής Φίλιππος	100€
Τσαμασφύρος Δημήτρης	25€
Μιχαλάτος Ευάγγελος	20€
Σπυράτος Διονύσης	20€
Γεωργόπουλος Νίκος	20€
Μωραϊτίης Ανδρέας	12€
Καλογεράς Γεράσιμος	20€
Τζωρτζάτος Σπύρος	20€
«Cosmos» Nautical Training center Π. Τζωρτζάτος	100€
Μπαλτασβιάς Ιωσήφ	12€
Αποστολάτος Σπύρος	30€
Ανώνυμος	12€
Λιοσάτος Νίκος	20€

Ευχαριστούμε