

Συζητιάνια με τη ζώσα ιστορία της ακτοπλοΐας

Δύο σπουδαίοι καπετάνιοι, που σημάδεψαν με την παρουσία και την προσφορά τους την ακτοπλοΐα της χώρας μας, και ένας ταξιδιωτικός πράκτορας με μεγάλη εμπειρία στον χώρο συνθέτουν μια μοναδική εικόνα μιας περασμένης εποχής που όλοι νοσταλγούμε

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΦΩΤΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ



Από αριστερά: Ο κ. Χαράλαμπος Μιχαλακάκης, ο καπτά Φώτης Καλαθάς, ο συνεργάτης του «Ε» κ. Φώτης Μαρτίνος και ο καπτά Σπύρος Θηραίος

Καπτά Φώτη, εγώ προτιμώ να μη ρωτάω κάτι. Πείτε μας εσείς ό,τι θέλετε και όπως θέλετε για τη ζωή σας στη θάλασσα.

«Ήρθα στην ακτοπλοΐα της Ελλάδος το 1970. Επήγα στου Καβουνίδη όπου έκαστα δύο χρόνια και το 1972 μεταφέρθηκα στην εταιρεία Μανούσος – Σταθάκης. Η κατάσταση ήταν η εξής: Αρχικά μπορώ να σας πω ότι ήταν άγονες γραμμές, για τον έναν ή τον άλλον λόγο, δύσκολες και εκτελούσαμε 50 λιμάνια την εβδομάδα».

Με ποιο βαπόρι;

«Με τον ΚΑΝΑΡΗ. Κάναμε το ένα δρομολόγιο Κυπαρίσσι-Γέρακα-Μονεμβασιά-Νεάπολη-Ελαφώνη-σο-Αγία Πελαγία-Καψάλι-Πόρτο

Κάγιο-Γύθειο-Καψάλι-Αντικύθηρα-Καστέλι και πίσω πάλι. Στην επιστροφή δεν πιάναμε Πόρτο Κάγιο και Γύθειο. Αυτά είναι είκοσι λιμάνια. Το δεύτερο δρομολόγιο ήταν Μήλο-Φολέγανδρο-Σαντορίνη-Άγιο Νικόλαο-Σητεία-Κάσο-Κάρπαθο-Διαφάνι-Χάλκη-Ρόδο. Από Ρόδο-Ηράκλειο και πίσω πάλι. Άλλα είκοσι. Και ερχόμασταν στον Πειραιά και φεύγαμε για πάνω, Άγιο Ευστράτιο-Μούδρο-Μύρινα-Σαμοθράκη-Αλεξανδρούπολη. Δέκα λιμάνια. Τώρα, όσον αφορά στο μέσα και έξω στα λιμάνια, με του Καβουνίδη κάναμε τη γραμμή Πάτμο-Λέρο-Κάλυμνο-Κω-Νίσυρο-Τήλο-Σύμη-Ρόδο και επιστροφή. Και τη βόρεια γραμμή, Σκύρο-Άγιο Ευστράτιο-Μούδρο-Μύρινα-Σαμοθράκη-Αλεξαν-

δρούπολη-Καβάλα. Με το ΠΟΛΙΚΟΣ και το ΦΙΛΙΠΠΟΣ».

Είναι απίστευτο ότι μετά από τόσα χρόνια κατεβάζει όλα αυτά τα δρομολόγια μονορούφι, τόσο γρήγορα, ώστε να δυσκολεύεται να τον παρακολουθήσεις και να νομίζεις ότι το τελευταίο το έκανε εχθές. Συνεχίζει...

«Μάλιστα, στη Σύμη δυσκολευόμασταν να πιάσουμε λόγω της προβλήτας που ήταν ξύλινη και μια μέρα, επί δικτατορίας, είχαμε μέσα τον Παττακό, με το ΦΙΛΙΠΠΟΣ. Πάει, λοιπόν, να κατέβει, Κω-Νίσυρο-Τήλο-Σύμη-Ρόδο και επιστροφή. Και τη βόρεια γραμμή, Σκύρο-Άγιο Ευστράτιο-Μούδρο-Μύρινα-Σαμοθράκη-Αλεξαν-

δρούπολη. Πήγαινες κι εσύ, Σπύρο;». **Σ. Θηραίος:** «Πώς δεν πήγαινα; Και μαζί είχαμε πάει. Όταν έπιασα καπετάνιος στο ΚΙΜΩΛΟΣ κάναμε αυτό το δρομολόγιο κάθε πρώτη εβδομάδα. Και είχε πέσει και ο μόλος, εδώ άκρη άκρη στο φανάρι, και ήταν κάτω και πέτρες πολλές και δεν είχε και μεγάλο έκταμα να πας μέσα να φουντάρεις για να γυρίσεις».

Φ. Καλαθάς: «Όταν πηγαίναμε με το ΚΙΜΩΛΟΣ ήταν μέσα λοστρόμος ο Θεόφιλος –αυτός δεν ήτανε; Όταν μπαίναμε μέσα στο ρούκι, λοιπόν, για να γυρίσουμε και να πρυμνοδετήσουμε, την πλώρη την πηγαίναμε έξω έξω. Κάθονταν εκεί κάτι γριές και πήγαινε ο Θεόφιλος και φουντάριζε τις άγκυρες

μπροστά τους και τις έκανε λούτσα. Σας τα λέγω, διότι και από εδώ και από εκεί, άγονες γραμμές. Και θέλω να καταλήξω στο εξής: Για λίγο καιρό μόνο έκανα στο ΑΔΩΝΙΣ ως υπάρχος για Χίο-Μυτιλήνη. Και στη λεγόμενη τουριστική άγονη γραμμή με το ΕΣΠΕΡΟΣ, υποπλοίαρχος και υπάρχος, Καβάλα-Λήμνο-Μυτιλήνη-Χίο-Σάμο-Κουσάντασι-Κω-Ρόδο. Θέλω να σας πω ότι γνώριζα την περίπτωση εκείνη εκείθε, των αγόνων γραμμών. Όταν ήρθα εδώ, είχα καλή γνώση της υπόθεσης άγονη γραμμή για να μπορώ να εκτελέσω τα 50 λιμάνια την εβδομάδα. Τέλος πάντων, κάτι ήξερα. Από εκεί και ύστερα, κάθισα οκτώμιση χρόνια καπετάνιος στον ΚΑΝΑΡΗ.

Χ. Μιχαλακάκης: «Συνέχεια, χω-

ρίς διακοπή. Είναι μια σπάνια περίπτωση να είναι κάποιος πλοίαρχος στο ίδιο πλοίο οκτώ και δέκα χρόνια. Από πέντε και πάνω είναι σπάνιο. Συνήθως οι εταιρείες τους αλλάζουν. Αλλά το ΚΑΝΑΡΗΣ ήταν πολύ δύσκολο βαπόρι, πολύ μεγάλο για τα λιμάνια που πήγαινε. Δηλαδή, η προβλήτα της Αγίας Πελαγίας είχε δεκατέσσερα ποδάρια βάθος και ο ΚΑΝΑΡΗΣ στην πλώρη τραβούσε δεκαπέντε. Αυτό πάει να πει ότι έβρισκε. Και έφτανε μόνο ως το ποδόστημα μπροστά, ίσα ίσα με το μπαρκαρίζο. Όλο το υπόλοιπο βαπόρι κρεμόταν έξω. Πού να σε κρατήσει; Οπότε του είχα εμπιστοσύνη ο Σταθάκης και γι' αυτό δεν τον άλλαξε».

Φ. Καλαθάς: «Κοιτάξτε, η κατάσταση ήταν η εξής: Θα τα λέμε ό-

λα, χωρίς να τα λέμε μόνο για τον Φώτη τον Καλαθά. Μέσα στο βαπόρι έκασαν οκτώμιση χρόνια τα βασικά στελέχη του πληρώματος. Η μηχανή, οι ναύτες, η γέφυρα, εκτός από τα τζοβενάκια που έρχονταν, οι δόκιμοι τα καλοκαίρια και οι άνθρωποι, τα τρακοσάρια, για τις μηχανές τους. Αυτοί ήταν στο κόλπο μέσα. Κατά συνέπεια έμεινε ιστορικό να λένε ότι σε αυτό το βαπόρι οκτώμιση χρόνια έμειναν οι ίδιοι άνθρωποι. Τι καλό ήταν αυτό; Μπορεί εγώ να είχα ανάγκη να ξαπλώσω πέντε λεπτά, να κλείσω τα μάτια μου, είχα εμπιστοσύνη ότι θα κοιμηθώ ήσυχος. Εν συνεχεία, από το 1980 βρέθηκα στου Βεντούρη».

Εκεί γνωρίσατε και τον καπτά Σπύρο;

Σ. Θηραίος: «Ναι, εκεί». **Καπετάνιος εσείς, καπτά Φώτη, υπάρχος ο καπτά Σπύρος;** «Εγώ επήγα πλοίαρχος στο ΓΕΩΡΓΙΟΣ». **Το ΛΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, τον «Ξιφία»;** **Σ. Θηραίος:** «Ναι. Εμένα με βρήκε υπάρχο στο ΚΙΜΩΛΟΣ». **Φ. Καλαθάς:** «Εγώ βρέθηκα στου Βεντούρη, επειδή ο ΚΑΝΑΡΗΣ πουλήθηκε. Μου λέει ο καπτά Κώστας "καπτά Φώτη, έλα από εδώ", επειδή είχε κάποιο επεισόδιο τέλος πάντων και εγώ τελικά πήγα, να μην λέμε τώρα ιστορίες πώς και γιατί, και μετέπειτα, τον ευχαριστώ, που με έβαλε στο ΚΙΜΩΛΟΣ, όπου ανταμώσαμε με τον Σπύρο». **Ήταν τα πρώτα δρομολόγια του ΚΙΜΩΛΟΣ;** **Σ. Θηραίος:** «Όχι είχε κάνει ►