



**Άγωνα γραμμή Κυκλάδων, με το ΚΙΜΩΛΟΣ και τις σοφές συμβουλές του παλιού καπετάνιου.
14 ώρες για Σύρο, κάθε λιμάνι και μια εμπειρία. Κι ύστερα, με το ΑΙΓΑΙΟΝ
στο αγριεμένο Ικάριο. Γράφει ο Cpt Ισίδωρος Μαμίδης**

Τελείωσε λοιπόν η σταδιοδρομία μου στο ΜΙΑΟΥΛΗ. Ήταν το πλοίο που με πλούτισε με το 80% των ακτοπλοϊκών ναυτικών αρετών. Το πλοίο που με δίδαξε ότι στη θάλασσα πρέπει να αντιμετωπίζουμε τις καταστάσεις όπως τις βρίσκουμε. Ότι πρέπει να βρίσκουμε λύσεις σε όλα μας τα προβλήματα, αν θέλουμε να φτάσουμε κάποια στιγμή στον προορισμό μας. Μετά το ΜΙΑΟΥΛΗ ο εφοπλιστής Βασίλης Αγαπητός με έστειλε στο ΑΙΓΑΙΟΝ για μια ακόμη φορά. Όμως, μεσολάβησε ένα διάστημα περίπου μιας βδομάδας που ταξίδεψα στη Σύρο για να μείνω λίγο με την οικογένειά μου. Πλοίο Παρασκευή πρωί δεν είχε για Σύρο –δεν θυμάμαι για ποιο λόγο, ίσως καμιά επισκευή του ΝΑΪΑΣ, ίσως κάτι άλλο. Ήταν το 1981. Για Σύρο έφευγε μόνο το ΚΙΜΩΛΟΣ των Βεντουραίων, που όμως ακολουθούσε άγωνα γραμμή, εκκίνη την παλιά που έκανε το ΜΑ-

ΡΙΑΕΝΑ του Λαγιά. Το δρομολόγιο ήταν Πειραιάς-Κύθνος-Σέριφος-Σίφνος-Κίμωλος-Μήλος-Σύρος, ταξίδι περίπου 14 ωρών. Αναχωρούσε από τον Πειραιά στις 08:30 το πρωί κι έφτανε στη Σύρο γύρω στις 10 το βράδυ. Η ευχαρίστηση να ταξιδεύεις σαν επιβάτης, η επαγγελματική περιέργεια, μα κυρίως η προσωπικότητα του πλοιάρχου καπτά Φώτη Καλαθά με έκαναν να επιλέγω το πλοίο αυτό, κι ως έφτανα στη Σύρο μετά από πολλές ώρες. Άλλωστε με το ΜΙΑΟΥΛΗ ταξίδευα τόσες ώρες με άθλιες συνθήκες και πολλά προβλήματα. Το ΚΙΜΩΛΟΣ ήταν τότε ένα αξιοπρεπέστατο ποστάλι, που θα μπορούσε ακόμα και σήμερα να σταθεί με αξιώσεις σε γραμμές όπως των Δυτικών Κυκλάδων. Μειονέκτημά του η ταχύτητα, που κυμαινόταν γύρω στους 15,5-16 κόμβους. Τα σαλόνια του ήταν άνετα, καθαρά, κλιματιζόμενα, και οι καμπίνες του αξιοπρεπείς. Καταστρώματα είχε πολλά, όπου ο θαλασσολάτρης απολάμβανε ήλιο,

άνεμο, βροχή, κύμα, κατά τις αντοχές, τις προτιμήσεις και τις επιλογές του.

Ο πλοίαρχος Φώτης Καλαθάς, ευγενής και φιλόξε-νος άνθρωπος, και άριστος μανουβραδόρος, ασκούσε την αυστηρή του διοίκηση ήρεμα και διακριτικά, πάντα με το χαμόγελο στα χείλη –ένα προσόν που ποτέ δεν απέκτησα. Πάντα μακάριζα και ζήλευα τους συναδέλφους που ακολουθούσαν αυτή την τακτική. Με καλοδέχτηκε, μου έδωσε αμέσως καμπίνα, μου προανήγγειλε ότι θα γευματίσουμε συντροφιά, γενικά έκανε ό,τι μπορούσε ώστε να γίνει το ταξίδι μου άνετο κι ευχάριστο. Ήταν καταδεκτικός χωρίς να απαξιώνει το βαθμό μου, καθώς αυτός, ένας φτασμένος πλοίαρχος της εποχής, απευθυνόταν σ' έναν χθεσινό ανθυποπλοίαρχο. Ο καπτά Φώτης είχε μακρά υπηρεσία σε κλασικά ποστάλια και βρέθηκε για πρώτη φορά σε φέρι. Ήταν η εποχή της μετάβασης από τα επιβατηγά στα

επιβατηγά/οχηματαγωγά. Όταν τον ρώτησα αν συνάντησε δυσκολίες στο φέρι, μου απάντησε: «Τι δυσκολίες, καπτά Σιδηρή; Αυτό το βαπόρι είναι κούρσα, ό,τι θέλεις το κάνεις». Ταξιδέψαμε μαζί, με πήρε στη γέφυρα, διότι πλην της Μήλου τα άλλα λιμάνια δεν τα είχα γνωρίσει, και με άνεμο γύρω στα 6 μποφόρ μού δίδαξε τις ιδιαιτερότητες του κάθε λιμανιού –ιδιαιτέρα της Σερίφου, όπου προκειμένου να «πιάσει» η άγκυρα στον αμμώδη βυθό της μονής τότε θέσης έπρεπε να ρίξεις πάνω από έξι εφτά κλειδιά, ώστε να μη σε «ξεσύρει» εξαιτίας ενός λάκκου που έκανε ο βυθός στα εκατό μέτρα περίπου από τον προβλήτα. Βέβαια, ακόμα και σήμερα εξακολουθεί να μην έχει αλλάξει η γεωλογία και η διαμόρφωση του βυθού, όμως με τα ισχυρά προπελάκια και τη νότια θέση του προβλήτα η Σέριφος δεν έχει πρόβλημα πια στους βοριάδες. Η Σίφνος πανέμορφη και ερμηική. Είδα αριστερά το εκκλησάκι που θαύμαζα από μικρός σ' ένα κάδρο

καπτά Φώτη Καλαθά



ΚΙΜΩΛΟΣ. «Αξιοπρεπέστατο ποστάλι, που θα μπορούσε ακόμη και σήμερα να σταθεί με αξιώσεις σε γραμμές όπως των Δυτικών Κυκλάδων. Με καταστρώματα πολλά, για τους θαλασσολάτρες»

στον τοίχο της γιαγιάς μου. Εδώ φυσούσε μεν, αλλά μου προκάλεσε μεγάλη έκπληξη ότι παρόλο που απέξω ήταν βοριάς μέσα φύσαγε γαρμπής –έκανε σπηλιάδες και πολλά στρίμματα ο άνεμος. Στη συνέχεια κάλμαρε τελειώς και μετά άρχιζε πάλι να φυσά από άλλη διεύθυνση. «Εδώ, καπτά Σιδηρή», μου είπε ο καπτά Φώτης, «για να είσαι σίγουρος πρέπει να φουντάρεις και τις δύο άγκυρες κατάπλωρα, γιατί δεν ξέρεις τι θα φυσάει σε δέκα λεπτά». Σοφή συμβουλή που αποδείχτηκε πέρα για πέρα αλήθεια. Βέβαια, με τα προπελάκια που έχουν σήμερα τα πλοία, σπάνια να φουντάρεις ακόμα και τη μία.

Ετσι, λοιπόν, με την ευχάριστη συντροφιά κι έναν καλό ύπνο Μήλο-Σύρο, έφτασα στο νησί μου καλοταϊσμένος, καλοταξιδεμένος κι έχοντας απαλύνει την κακή ψυχολογική μου κατάσταση από τις εμπειρίες του ΜΙΑΟΥΛΗ. Μέσα σε μια βδομάδα δέχτηκα τηλεφώνημα ν' ανέβω Πειραιά για να μπάρκαρω στο ΚΥΚΛΑΔΕΣ, που τότε πήγαινε άγωνα γραμμή Πειραιά-Μήλο-Φολέγανδρο-Σαντορίνη-Ανάφη-Σητεία-Άγιο Νικόλαο-Κάσο-Κάρπαθο-Χάλκη-Ρόδο-Σύμη-Κω-Λέρο-Πάμο-Άγιο Κήρυκο-Καρλόβασι-Βαθύ-Χίο-Μυτιλήνη-Λήμνο-Καβάλα. Δύσκολο εβδομαδιαίο δρομολόγιο, όμως νέες αναζητήσεις, νέοι ορίζοντες ανοίγονταν μπροστά μου, και τι να κάνω... Δεν αρνιόμουν σχεδόν ποτέ δουλειά όταν μου το ζητούσε η εταιρεία. Ξεκίνησα από τη Σύρο για το ΚΥΚΛΑΔΕΣ, αλλά πηγαίνοντας την επόμενη μέρα στο γραφείο έμαθα ότι με τοποθετούσαν στο ➤