

## Πρόσκληση

Σε πράξεις και παραλήψεις στο χώρο της Κυπριακής Εθνικής Ναυτιλίας θα αναφερθεί ο κ. Τάκης Σολομωνίδης

Την Τρίτη 22 Δεκεμβρίου 1987 και ώρα 12.00 στο Ξενοδοχείο Φιλοξενία.

Θέμα της ομιλίας του στην οποία σας προσκαλεί να παρευρεθείτε είναι:

**«Το κακό παρελθόν και το διακυβευόμενο μέλλον της Ναυτιλίας μας.»**

*Θα ακολουθήσει κόκτεϊλ*

Π. Α.  
Λευκωσία Τηλ. 441181  
Λεμεσός » 69000

Κυρίες και Κύριοι,

Οσάκις στο παρελθόν απευθύνθηκα στον τύπο, τους οικονομικούς παράγοντες της Κύπρου και την κοινή γνώμη, δεν ήταν για να ανακοινώσω κάτι ευχάριστο. Αυπάμαι, που και σήμερα, αυτή η συνάντησή μας πρόκειται να "κινηθεί" μέσα στο ίδιο κλίμα. Με δύο λόγια, δεν μου δόθηκε ποτέ η ευκαιρία να σας προσκαλέσω και να σας πώ: "ελάτε να μοιραστείτε μαζί μου μιιά ατόφια επιτυχία". Όλοι μου οι... θράμβου δεν ήταν χωρίς οδυνηρές απώλειες.

Βλέπετε δεν ανήκα ποτέ στο "κλάμπ των ισχυρών" για να μπορέσω να κατευθύνω με άλλους τρόπους και κάτω απο άλλους όρους την επαγγελματική μου τύχη. Γιατί παρόλο που υποτίθεται ότι ανήκω στους σκαπανείς της ιστορίας της ναυτιλίας μας, σήμερα κάνοντας τον απολογισμό αυτής της πορείας, τά μόνα που μπορώ να αρθρώσω είναι: "τι έκανα" και "τι έχασα". Γιατί πολύ πριν γίνουμε κράτος ανεξάρτητο η έννοια της κυπριακής ναυτιλίας για μένα προϋπήρχε. Σήμερα, 28 χρόνια μετά την ανεξαρτησία και 40 χρόνια μετά το ολόψυχο δόσιμό μου σ' αυτήν την Ιδέα, βρίσκομαι στο "πλήν".

Θα με ρωτήσετε λοιπόν: ωστε Κύριε Σολομωνίδη μας κάλεσες για να εκφωνήσεις τον... επικήδειο της σταδιοδρομίας σου; Ανήκω στους αγιάτρευτα αισιόδοξους. Αυτό θέλω να το υπογραμμίσω. Και πάντα ελπίζω. Δεν θρηνώ επι των ερειπίων μιιάς πολυετούς σταδιοδρομίας. Δεν γνωρίζω κανένα νοικοκύρη που να γκρέμισε με τα ύδια του τα χέρια αυτό που έκτισε. Αντίθετα γνωρίζω πολλούς που μεσ' από τα ερείπια, άρχισαν εκ νέου την ανοικοδόμηση. Να γιατί σας είπα προηγουμένως ότι είμαι αγιάτρευτα, α θ ε ρ ά π ε υ τ α αισιόδοξος.

Κύριοι, το 1959 δεν είχαμε κυπριακή σημαία. Εγώ την οραματιζόμουν να διασχίζει τις θάλασσες. Για ένα θαλασσινό λαό, όπως εμείς, η σημαία είναι συνώνυμη λέξη με την Ελευθερία. Και επειδή μιλάμε για μιά εποχή πριν απο την Ανεξαρτησία σας λέω ότι απο τότε πίστευα, αυτό που πολλοί "ανακάλυψαν" πριν απο λίγα χρόνια. Οτι δηλαδή η Κύπρος είναι το ακραίο ελλαδικό σύνορο και μαζί ορμητήριο για εμπορικές, τουριστικές και άλλες σχέσεις με τα γειτονικά κράτη. Έτσι, πριν απο το 1960 αφοσιώθηκα στην ιδέα της ατμοπλοϊκής σύνδεσης Ελλάδος-Κύπρου και 17 ολόκληρα χρόνια μετά την ανεξαρτησία ύψωσα την κυπριακή σημαία στο πρώτο δικό μας πλοίο, το Σολ Φρύνη. Ήταν το 1977. Στη συνέχεια νηολόγησα άλλα πέντε πλοία πάντα υπο κυπριακή σημαία, για να μην έχω σήμερα ούτε μισό.

Το 1960 αποκτήσαμε την ανεξαρτησία μας, γίναμε κράτος-μέλος του ΟΗΕ, αποκτήσαμε και τη σημαία μας πλάϊ στην ελληνική. Αλλά σε σχέση με την Ελλάδα δεν διαφέραμε απο ναυαγούς. Ουσιαστικά ήτο ανύπαρκτη η ατμοπλοϊκή σύνδεση Κύπρου-Ελλάδος. Βέβαια τότε δεν μπορούσε να γίνει λόγος για κυπριακά σκάφη αλλά κανείς δεν σκέφθηκε ότι μπορούσε να γίνει λόγος για ελλαδικά σκάφη. Πήρα λοιπόν την πρωτοβουλία να μιλήσω επίμονα και πεισματικά με τον τότε Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Κύριον Φωκίωνα Ποταμιάνο και με ελλαδίτες εφοπλιστές και να τους ενθαρρύνω να βάλουν βαπόρια στη γραμμή Ελλάδος-Κύπρου. Εύχα ξεκινήσει αυτό το τόλμημα πριν απο την ανεξαρτησία όπως σας εξήγησα προηγουμένως. Και εύχα θετικά αποτελέσματα. Και για να μη σας κουράζω, το 1959 και 1960 η γραμμή Κύπρου-Ελλάδος, κάνοντας τα πρώτα δειλά βήματα, εξυπηρετήτο απο επιβατηγά σκάφη όπως το "Αθηνά" το "Ηπειρος" το "Κολοκοτρώνης" κ.α. Το 1961 το φέρρυ-μπώουτ "Ερμής" και στη συνέχεια το "Πηγασος" της Ηπειρωτικής Ατμοπλοϊας με εβδομαδιαίες αναχωρήσεις φτιάχνουν την υδάτινη οδό μεταξύ Ισραήλ-Κύπρου-Ελλάδος-Ιταλίας. Κράτησε μέχρι το 1967.

Την ίδια εποχή άρχισα να φωνάζω -- και μη σας κάνει εντύπωση αυτη η λέξη -- ότι η Λεμεσός πρέπει ν'αποκτήσει λιμάνι διότι βρίσκεται σε προνομιούχα θέση για να προσελκύση πλοία γραμμής και δη εκείνα που προορίζονται για τες γειτονικές χώρες αφού η

προσέγγιση τους στη Λεμεσό δεν προϋποθέτει καμιάν παρέκκλησιν.

Στις 13 Απριλίου 1968 η εβδομαδιαία εξυπηρέτηση της γραμμής Λεμεσού-Ρόδου-Πειραιώς σε σταθερή βάση είναι το γεγονός. Το πολυτελές "Λύνδος" του Ευθυμιάδη "δεσμεύεται" με αυτόν τον αρραβώνα. Και για να έρθει τότε ο Αρχιεπίσκοπος Μακάριος να δώσει τις ευλογίες του, οδηγούμε το "Λύνδος" στην Αμμόχωστο, για να μπορέσει να πλευρώσει το καράβι. Απο τότε λοιπόν φώναζα: " φτιάξτε λιμάνι στη Λεμεσό."

Απο το 1968 και πέρα ενισχύθηκε δυναμικά η ατμοπλοϊκή σύνδεση Κύπρου-Ελλάδος. Πηγαίνοερχόμενα στην Ελλάδα ενθαρρύνοντας του ελλαδίτες εφοπλιστές να μην αφήσουν την Κύπρο χωρίς βαπόρι ούτε για λίγες μέρες. Και είναι προς τιμήν και του Ποταμιάνου και του Καβουνίδη και του Ευθυμιάδη και του Καρρά και της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου που έβαλαν τα πλοία τους στην γραμμή. Και στη διάρκεια της εισβολής και τα κατοπινά χρόνια η ατμοπλοϊκή σύνδεση Κύπρου-Ελλάδος δεν υπέστειλε τη σημαία της. Μέχρι τη χρονιά, του 1977 που ύψωσα την κυπριακή σημαία στο "Σολ Φρόνη". Και που φυσικά δεν αποσκοπούσα να πάρω την δουλειά απο τους ελλαδίτες εφοπλιστές. Αυτό έγινε όχι διότι φιλοδοξούσα να γίνω πλοιοκτίτης. Δεν μπορούσα να περιμένω απο τους ελλαδίτες εφοπλιστές να πεισθούν να εξυπηρετούν την γραμμή όλο το χρόνο - πράγμα που είναι επιβεβλημένο για την Κύπρο που είναι νησί- διότι αυτό θεωρείτο υποχρέωση ενός Κυπρίου που ως γνώμονα θα είχε όχι μόνο το προσωπικό επιχειρηματικό συμφέρον αλλά και τα συμφέροντα της Κύπρου.

Εδώ θα κάνω μιά παρένθεση για να θύξω στα γρήγορα ένα θέμα καυτό που δεν είναι όμως της παρούσης. Αξίζει όμως να σας το θυμίσω.

Ρίξτε σήμερα μιά ματιά στις ελλαδικές εφημερίδες. Θα βρήτε ρεπορτάζ και διαφημίσεις που μιλάνε για τουρισμό στην Κύπρο. Εμείς τα χρόνια εκείνα, και μιλάω για το 1968 και μετά, είμασταν μιά τουριστική χώρα που μιλούσε και έγγραφε στα... αγγλικά. Ούτε ένα τόσο δα φεύγ βολλάν στα ελληνικά για την

ελληνικότητα του νησιού μας. Αυτός που σας μιλάει πηρε τότε το θάρρος και το οικονομικό βάρος της εκτύπωσης του πρώτου τουριστικού οδηγού της Κύπρου με πολύχρωμες φωτογραφίες. Ήταν το έτος 1968. Κάλεσα ελλαδίτες δημοσιογράφους, τους φιλοξένησα στην Κύπρο, έγραψαν εκείνοι για το νησί μας, ξαναέγραψαν και το τουριστικό ταξίδι απο Ελλάδα προς Κύπρο έγινε το... πρωτάκουστο σλόγκαν. Ούτε ΚΟΤ υπήρχε τότε, ούτε η παραμικρή αεροπορική δραστηριότητα με τουριστικά κίνητρα. Άργησαν πολύ οι αρμόδιοι να καταλάβουν τι σημαίνει Κύπρος για τον ελλαδίτη επισκέπτη. Γνωρίζετε επίσης ότι κυκλοφόρησα χωρίς την ελάχιστη κρατική υποστήριξη το μηνιαίο περιοδικό "Ελλάς-Κύπρος-Τουρισμός" για 8 συναπτά έτη, ότι εκάλεσα περί τους 300 ελλαδίτες δημοσιογράφους να δούν και να γράφουν για το νησί μας, κυκλοφόρησα δύο μεγάλους τουριστικούς οδηγούς της Κύπρου. Έκανα γνωστό στην Ελλάδα το "Φεστιβάλ του Κρασιού" της Λεμεσού και άλλες ποικίλες και ενδιαφέρουσες εκδηλώσεις.

Σήμερα, δυστυχώς, εγώ δεν είμαι ανάμεσα σ' αυτούς που θερίζουν απ' αυτά που έσπειραν. Το επίσημο κράτος, χωρίς να είναι κακό και κακόβουλο, φαίνεται να στερείται μνήμης.

Τώρα βέβαια, μιλάμε και για κρουαζιέρες αλλά αξίζει να σας θυμήσω ότι και αυτήν την ιστορία εμείς την έχουμε γράψει με τους Ελλαδίτες εφοπλιστές και το λέω με υπρηφάνεια. Ξεκινήσαμε το 1961 με το "Φίλιππος" του Καβουνίδη και συνεχίσαμε με το "Ερμής" και "Πήγασος". Οι ανώμαλες συνθήκες που επικρατούσαν τότε στη Κύπρο ανέκοπταν τις προσπάθειες μας να προσελκύσουμε κρουαζιερόπλοια. Για την Πρωτοχρονιά το 1965 οργανώσαμε για πρώτη φορά μιá κρουαζιέρα στο Ισραήλ με "Το Σεμίραμις". Έλληνες, Τούρκοι και Άγγλοι γιόρτασαν μαζί το Νέον Έτος. Τον Μάρτιον του 1965, το μεγαλύτερο Ελληνικό Υπερωκεάνειο το "Αυστραλός", που έκανε τον γύρο του κόσμου στο παρθενικό του ταξίδι, προσεγγίζει στη Λεμεσό.

Το 1967 η Κύπρος μπαίνει οριστικά στον Χάρτη των Μεσογειακών Κρουαζιέρων. Το "φαντασία" και το "Ρεγκίνα" της Εταιρείας

Χανδρή συμπεριλαμβάνουν τη Λεμεσό στα τακτικά τους δρομολόγια. Όπως βλέπετε καμιά ιστορία δεν δικαιώνεται χωρίς την προΐστορία της.

Ένα άλλο επίτευγμα μας που θα πρέπει ν'αναφερθεί είναι ότι, το 1963, μιά εποχή που το μεταναστευτικό πρόβλημα ήταν καυτό, κατορθώσαμε να ζεύξωμε την Κύπρο με την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία επιτυγχάνοντας την τακτική προσέγγιση στη Λεμεσό του Υ/Κ "Πατρίς".

Όπως σας είπα προηγουμένως η ατμοπλοϊκή σύνδεση Κύπρου-Ελλάδος ήταν μιά πραγματικότητα. Ωστόσο, υπήρξαν χρονικά διαστήματα όπως οι σκληροί μήνες του χειμώνα, στην διάρκεια των οποίων "δοκιμαζότανε" η συχνότητα των δρομολογίων, για να μὴν πώ ότι διεκόπτετο. Δεν μπορούσαμε να στηρίξουμε αυτή τη συχνότητα στον...πατριωτισμό των Ελλήνων Εφοπλιστών.

Μέσα στο μυαλό μας η ιδέα της δημιουργίας Κυπριακής Εθνικής Ναυτιλίας έπαιρνε διαστάσεις εθνικού χρέους. Και φθάσαμε, για να μὴν πολυλογώ, στον Απρίλιο του 1977. Τότε επωλείτο το ελληνικό σκάφος "Αιολίς". Πετύχαμε χρηματοδότηση απο γερμανικό όμιλο τραπεζών και μαζί την διαβεβαίωση της Κυπριακής κυβέρνησης ότι θα τύχουμε υποστηρίξεως εφ'όσον θα υψώσουμε την Κυπριακή σημαία και θα εκτελούμε καθ'όλη τη διάρκεια του χρόνου μόνιμη εξυπηρέτηση της γραμμής Κύπρου-Ελλάδος. Και αυτό, φυσικά, μετά απο πρόσκληση και πρόκληση μας προς την Κυπριακή Κυβέρνηση. Και ακόμη γιατί είχαμε επίγνωση των περιπετειών που, όπως απεδείχθηκε, παραμόνευαν. Τώρα μπορώ να πώ ότι ξεκίνησα..., λάθος. Γιατί, το "Αιολίς", ανεγνωρισμένο τότε ως Ελληνικό Ακτοπλοϊκό, θα μούδινε το δικαίωμα υπό Ελληνική σημαία, να παίρνω επιβάτες ακτοπλοϊας μεταξύ Πειραιώς-Ρόδου επιπλέον των επιβατών και εμπορευμάτων απο Κύπρον και προς Κύπρον. Η Κυπριακή κυβέρνηση προσπάθησε βέβαια ώστε το "Αιολίς" υπό κυπριακή σημαία να τύχει αυτού του προνομίου. Μάταια όμως και φυσικά εγώ ήμουν αυτός που βρέθηκε σε μελονεκτική θέση απέναντι στους Ελλαδίτες ανταγωνιστές.

Εν πάσει περιπτώσει υψώσαμε την κυπριακή σημαία και συνεχίζοντας να ενεργούμε "Κυπριακά", αποφασίσαμε να ενεργοποιήσουμε τα κυπριακά ναυπηγεία. Και πάλι απεδείχθη ότι ο "επιμένων κυπριακά" βάζει και απο την τσέπη του.

Έτσι, μεταφέραμε το πλοίο στη Λεμεσό για να το επισκευάσουμε στα ναυπηγεία της E.M.S. Πρόβλεψη δαπάνης 75,000 λίρες. Πήραμε δάνειο ύψους 100,000 λιρών απο την Τράπεζα Κύπρου. Καθ'οδόν διαπιστώθηκε ότι χρειαζόμασταν τριπλάσιο απο το προβλεφθέν ποσό. Προστρέξαμε στη κυπριακή κυβέρνηση για την εξασφάλιση εγγυήσεως ώστε να πάρουμε δάνειο.

Ευτυχώς που δεν περιμέναμε για πολύ την...απάντηση, που ήρθε μετά απο 8 μήνες και, φυσικά, δεν ήταν θετική: Έτσι, με χρήματα που μας δάνεισαν και πάλι οι Γερμανοι τραπεζίτες επισκευάσαμε το "Σολ Φρύνη" και το βάλουμε στην γραμμή την 1η Ιουλίου 1977 όπως το είχαμε εξαγγείλει.

Είπαμε λοιπόν προχωράμε και ο Θεός βοηθός.....  
Ενδόμηχα όμως πιστεύαμε ότι η Κυπριακή Κυβέρνηση, σκεπτόμενη το συμφέρο της Κύπρου, τελικά θα μας βοηθούσε.  
Βάλουμε λοιπόν, όπως καταλαβαίνετε, το Σολ Φρυνη στη γραμμή Κύπρου-Ελλάδος. Παράλληλα σκεφθήκαμε και πάλι "κυπριακά", προκειμένου να βοηθήσουμε το εξαγωγικό μας εμπόριο στις Αραβικές χώρες. Αποφασίσαμε λοιπόν το Σολ Φρύνη να εκτελεί προσεγγύσεις στη Βηρυτό και λίγο αργότερα στη Λαττάκεια. Πολλά ήταν τα εμπορεύματα που διακινούντο και το μέλλο διαγραφότανε λαμπρό.

Οι αρμόδιοι τότε εν Κύπρω πρόβλεφαν περαιτέρω ανάπτυξη των εξαγωγών στις αραβικές χώρες. Και ότι θα ήτο αποδοτικώτερο το εξαγωγικό εμπόριο εάν συνδριαζότανε με μείωση των ναύλων. Οι αρμόδιοι είναι αρμόδιοι, αλλά σπάνια είναι...μάντεις.  
Πιστέψαμε σ' αυτό που μας είπαν και φροντίσαμε να παρουμε ένα άλλο πλοίο, οχηματαγωγό και με μεγάλη μεταφορική ικανότητα σε νταλίκες, ώστε να έχομε την δυνατότητα να ρίξουμε τους ναύλους.

Το αγοράσαμε το Σεπτέμβριο το 1980 και το ονομάσαμε Σολ Γεώργιος. Και πάλι εξασφαλίσαμε χρηματοδότηση από γερμανική τράπεζα.

Και εδώ αρχίζει νέα τραγωδία. Ενώ το πλοίο κατευθυνόταν στη Λεμεσό, ξέσπασε ο Περσοϊρακινός πόλεμος. Έκλεισαν τα σύνορα Συρίας-Ιορδανίας, το εμπόριο γονάτισε. Και μείς μέναμε να κοιτάμε το δεύτερο μας πλοίο και την κυπριακή σημαία που υψώσαμε σ' αυτό. Το κρατήσαμε όσο μπορούσαμε με την ελπίδα ότι θ' αλλάξει η κατάσταση και τελικώς αναγκαστήκαμε να το πουλήσουμε έχοντας ζημειωθεί ως το λαιμό.

Εφ' όσον ζω ελπίζω, είπα. Το Δεκέμβριο του 1981 παίρνομε ένα άλλο σκάφος με χρηματοδότηση από την Τράπεζα Αναπτύξεως. Το ονομάσαμε Σολ εξπρές και υψώσαμε και πάλι την κυπριακή σημαία. Το προγραμματίσαμε στο δρομολόγιο Χαΐφα-Λεμεσό-Πειραιά-Μπρύντιζι. Ήταν ένα τόλμημα και προβλέπονταν καλά αποτελέσματα. Δεν σκεφθήκαμε όμως ότι όταν ανοίγεις ένα δρόμο, κάποιος άλλος μπορεί να στύν ... κλείσει. Έπεσε λοιπόν δίπλα μας μιά Ελληνική Εταιρεία στο ίδιο δρομολόγιο και μάλιστα με δύο πλοία. Τα μαζέψαμε, αλλά είχαμε υποστεί και νέα ζημιά.

Επειδή καταλαβαίνω ότι έχετε αρχίσει να με συμπονάτε, θα σας πω τώρα κάτι άλλο. Ο Θεός αγαπάει τον κλέφτη, αγαπά όμως και τον νοικοκύρη. Το Τμήμα Εμπορίου της Αγγλίας, πού είχε αναλάβει τη μεταφορά των Παλαιστινίων στην Τυνησία, Υεμένη και Κύπρο, ναύλωσε τότε και τα τρία πλοία μας και έτσι ξελασπώσαμε.

Και συνεχίζω όχι ευχάριστα και πάλι. Το Δεκέμβριο του 1982 πήραμε ένα πολύ αξιόλογο πλοίο στην τιμή των 5,5 εκατ. δολ. Το ονομάσαμε Σολ Ολύμπια και κατά τα καθιερωμένα μας, υψώσαμε την κυπριακή σημαία. Από το Γενάρη του 83 το βάζουμε στη γραμμή Χαΐφας-Λεμεσού-Πειραιά και τον Ιούνιο του ίδιου χρόνου επεκτείνουμε το δρομολόγιο του μέχρι τη Κέρκυρα, το Ντουμπρόβνικ και τη Βενετία. Τα πήγαμε καλά, λεφτά δεν χάσαμε έτσι εξαγγείλαμε το ίδιο δρομολόγιο για το 1984. Και εδώ αρχίζει ο νέος χορός της μακροδαιμονίας. Το Ισραήλ αποφασίζει



να επιβάλει στους ταξιδεύοντες υποϊκούς του ειδικό φόρο ταξιδιού 300 δολάρια κατ'άτομο. Η επιβατική κίνηση έπεσε, όπως καταλαβαίνετε κατακόρυφα και ζημιωθήκαμε περί το ένα εκατ. δολάρια.

Αλλά δεν σταμάτησε εδώ το κακό. Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας της Ελλάδος, το επαναλαμβάνω της Ελλάδος, απεφάνθη ότι το Σολ Ολύμπια με το προαναφερθέν δρομολόγιο εκτελούσε διεθνή πλού. Και αυτό σήμαινε ότι έπρεπε εμείς να περιορίσουμε τους επιβάτες μας στους ...350 από τους 1000 που είχαμε δικαίωμα να μεταφέρουμε, σύμφωνα με Πιστοποιητικό που κατεύχαμε με την έγκριση της Κυπριακής Κυβέρνησης.

Η κατάσταση δεν προχώραγε. Το πουλήσαμε το Μάρτιο του 1985. Ζημιώσαμε από το Σολ Ολύμπια κι'άλλο 1 εκατ. δολάρια. Αυτό έγινε το μήνα Μάρτιο. Στο τέλος Μαρτίου κλείσαμε την αγορά Ισπανικού πλοίου με χρηματοδότη την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος και λίγο αργότερα αγοράσαμε και το αδελφό του σκάφος, μετονομάζοντας τα πλοία σε Σολ Ολύμπια II και Σολ Χριστιάνα.

Το 1985 που προβλέπαμε να είναι έτος θριάμβου μετετράπη σε έτος καταστροφής και μείναμε δυστυχώς να καμαρώνουμε άκεφα την κυπριακή σημαία πάνω στα καράβια μας, για την οποία τόσο είχαμε αγωνισθεί.

Παρακαλούθεύστε τι συνέβη:

Η Κυπριακή κυβέρνηση μας πληροφορεί ότι, βάσει νέων διεθνών συμβάσεων που είχαν υπογραφεί, το Σολ Φρύνη δεν θα μπορούσε πλέον να μεταφέρει 700 επιβάτες, αλλά μόνον...300. Μας άφηνε βέβαια ένα,..παραθυράκι. Να κάνουμε δηλαδή κάποιες μετασκευές στην υποδιαίρεση του σκάφους και τότε να μπορούμε να μεταφέρουμε μέχρι 1000 επιβάτες. Η δαπάνη για τη δουλειά αυτή έφθασε τις 300 χιλιάδες δολ. Οι επισκευές αυτές που αφορούσαν στην καταλληλότητα του πλοίου για 1000 επιβάτες έγιναν πάντοτε με την παρακαλούθηση του Νηογνώμονα. Τα κεντρικά γραφεία του νηογνώμονα μας ειδοποίησαν ότι το Πιστοποιητικό για τους 1000 επιβάτες ήταν έτοιμο και ότι αυτό θα το παραλαμβάναμε στον Πειραιά. Όσο το παραλάβατε εσείς, τόσο το

παραλάβουμε κι'εμείς. Έτσι, όταν φθάσαμε στον Πειραιά, αντί να πάρουμε το νέο Πιστοποιητικό, άρχισε νέος εξονυχιστικός έλεγχος στο Σολ Φρύνη με αποτέλεσμα να μας ζητήσουν να διακόψωμε τη γραμμή για μιá βδομάδα για να κάνουμε και άλλες επισκευές. Μας μπήκαν οι φυλλοι στ'αυτιά. Κάτι δεν πήγαινε καλά. Αποφασίσαμε να σταματήσωμε το Σολ Φρύνη για να κάνουμε αυτά που θέλανε μαζί με άλλες δουλειές που ήταν προγραμματισμένες για τον Οκτώβριο ώστε το πλοίο να ξαναμπή στη γραμμή τον χειμώνα. Είχαμε φυσικά υπ' όψη μας ότι το Σολ Ολύμπια II και το Σολ Χριστιάνα θα μπορούσαν να αντεπεξέλθουν στις ανάγκες μας. Η γκίνια μας όμως δεν εννοεί να σταματήσει. Στις 2 Αυγούστου, το Σολ Ολύμπια, ενώ ταξίδευε απο Πειραιά προς Ρόδο, παθαίνει ζημιά στον κλιματισμό. Λυποθυμάει μιá κυρία που ήταν σε ενδιαφέρουσα κατάσταση και μερικού επιβάτες εξαγριώνονται. Πληροφορούμαι ότι ο πλοίαρχος θεωρεί σκόπιμο να επιστρέψει το πλοίο στον Πειραιά. Εντάξει, είπα, αφού το λένε οι άνθρωποι που ζούν την κατάσταση, δεν έχω λόγο να μην συμφωνήσω. Ήξερα φυσικά τι μας περίμενε. Με το που μπαίνει το Σολ Ολύμπια στον Πειραιά, γίνεται "κατάληψη" του απο την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων. Οι επιβάτες άρχισαν να φωνάζουν. Ναυλώσαμε αμέσως τρία αεροπλάνα και μεταφέραμε όλους τους επιβάτες στον προορισμό τους. Το πλοίο γύρισε άδειο στη Κύπρο μεταφέροντας μόνον αυτοκίνητα.

Το τι γράφτηκε στον τύπο, περιττό να σας το περιγράψω. Όχι μόνον οι ελλαδικές αλλά και οι κυπριακές εφημερίδες. Όλοι ξαφνικά ξέχασαν το Σολομωνίδη. Και όπως αποδείχθηκε τον ξεχασαν διπλά. Γιατί όταν το δικό μας τμήμα Κυπριακής Ναυτιλίας με επίσημο ανακοινωθέν αναιρούσε όλα όσα εγράφησαν εναντίον του σκάφους, κανείς δεν συγκινήθηκε, μήτε εδώ, μήτε στην Ελλάδα να αποκαταστήσει την αλήθεια. Και η αποκατάσταση της αλήθειας, από όσα νομίζω ότι ξέρω, είναι θεμέλιος λίθος στο δημοσιογραφικό επάγγελμα. Και θέλετε να ακούσετε τι έγραφε μεταξύ των άλλων το επίσημο ανακοινωθέν; Ακούστε: "οι βλάβες που παρουσιάστηκαν σε δύο ηλεκτρογεννήτριες ουδέποτε επηρέασαν την αξιοπλοΐα του ή την ασφάλεια των επιβατών, εφ'όσον οι άλλες δύο γεννήτριες κάλυπταν τις ανάγκες των μηχανών και των συστημάτων ασφαλείας του πλοίου."

. . . / . . .

Αλλά και ο εν Κύπρω επιτηρητής του αγγλικού Λλοϋδ κ. Σταύρος Καραμουντάνης με εγκύκλιο του προς τις εφημερίδες, σημείωνε μεταξύ των άλλων: " όσα γράφτηκαν στον τύπο είναι κακοπληροφορημένα και δεν τιμούν το δημοσιογραφικό επάγγελμα. Παράλληλα εκθέτουν την κυπριακή ναυτιλία και αδικαιολόγητα θορυβούν το ταξιδιωτικό κοινό."

Τίποτε απο όσα ανέφερα παραπάνω δεν δημοσιεύτηκαν στον τύπο. Να γιατί σας είπα στην αρχή ότι εδώ δεν βρίσκομαι για να σας πω ευχάριστα πράγματα, κύριοι εκπρόσωποι του τύπου.

Προϋπολογίζαμε για το 1985, με τρία πλοία στη γραμμή, κέρδος 2 εκατ. δολ. Αντί του κέρδους όμως φορτωθήκαμε μιά ζημιά πέραν του 1 εκατομμυρίου, αφού είχαμε μείνει με μόνο ένα πλοίο στη γραμμή. Χάσαμε γιατί είχαμε μεγαλύτερη ευαισθησία απ'ότι έπρεπε και αυξημένο αίσθημα ευθύνης απέναντι στο ταξιδιωτικό κοινό.

Τελικά αποδείχθη ότι δεν έπρεπε να κάνουμε δύο πράγματα. Και εξηγούμαι ποιά είναι αυτά:

- 1) Να μην βγάλουμε το Σολ Φρύνη απο τη γραμμή κατά τον μήνα Αύγουστο, δηλαδή στην περίοδο που ήταν η πιο προσοδοφόρα, πράγμα που θα μπορούσε να γίνη αφού οι ~~επιπλέον~~ εργασιές ουσιαστικά δεν προεβλέποντο πριν απο τον Οκτώβριο, σύμφωνα με τα πιστοποιητικά του πλοίου.
- 2) Να μη διακόψουμε τα δρομολόγια του Σολ Ολύμπια II αφού προηγουμένως θα απαντούσαμε στα γραφόμενα των εφημερίδων και θα ενημερώναμε το κοινό για την πραγματική κατάσταση.

Τα συμβάντα τον Ιούλιο/Αύγουστο του 85, όπως καταλαβαίνετε, θορύβησαν τους χρηματοδότες μας και τους πιστωτές μας.

Στρίμωξαν τα πράγματα.

Προστρέξαμε στην Κυπριακή Τράπεζα Αναπτύξεως, που εγνώριζε πολύ καλά την κατάσταση, για ένα δάνειο 100-150 χιλ. λιρών προκειμένου να αποφύγουμε πιθανές, για να μην πούμε

παραμονεύουσες, δυσάρεστες συνέπειες. Προσφέραμε ως εξασφάλιση της Τραπεζής μιά δεύτερη υποθήκη επί του Σολ Ολύμπια ΙΙ που κατά την γνώμη μας επρόκειτο για πλήρη εξασφάλιση αφού το πλοίο είχε μιά πρώτη υποθήκη για 1.5 εκατ. Δολ. και η αξία του υπολογιζέτο σε 2.5 εκατ. Δολ.

Όλα φαίνονταν κατ' αρχήν καλά. Και ένα Σάββατο πρωϊ πηγαίνω στην Τράπεζα Αναπτύξεως για να μου δοθεί η επιταγή. Εκεί μου λένε ότι ζήτησαν και αναμένουν έγγραφη εγγύηση του Υπουργού Οικονομικών. Πηγαίνω στο Υπουργείο και συναντώ τον Υπουργό. Γνώριζε ο Κύριος Υπουργός πολύ καλά το θέμα, όσο και την ιστορία μας στη δημιουργία Κυπριακής Εθνικής Ναυτιλίας.

Είπα στον Υπουργό: Αναλαμβάνετε ιστορική ευθύνη με όσα πρόκειται να πράξετε ή που δεν θα πράξετε στην περίπτωση αυτή. Υπέδειξα ότι διατρέχουμε άμεσο κίνδυνο να μας κατάσχουν το Σολ Χριστιάνα, το μόνο πλοίο που μας απέμεινε στη γραμμή. Δεν κατορθώσαμε να τόν συγκινήσουμε. Ουδείς φθόνος.

Φεύγω απο το Υπουργείο και πηγαίνω στην Τράπεζα Αναπτύξεως προκειμένου να βρούμε κάποια λύση. Τίποτε δεν έγινε. Μετά απο λίγα λεπτά πληροφορήθηκα ότι η Τράπεζα που είχε χρηματοδοτήσει την αγορά του Σολ Χριστιάνα, αφού πληροφορήθηκε το αποτέλεσμα των ενεργειών μου για τη σύναψη δανείου, προέβη στην άμεσο σύληψη του σκάφους.

Και απο δώ αρχίζει η κατρακύλα. Βγάλαμε στο "σφυρί" το ένα μετά το άλλο όλα τα πλοία μας. Σολ Γεώργιος, Σολ Εξπρές, Σολ Χριστιάνα και το τελευταίο το Σολ Ολύμπια ΙΙ, που απετέλεσε και τον θρίαμβο της κακοτυχίας μας.<sup>X</sup> Μιά μέρα πριν το παραδώσουμε στους Ινδούς αγοραστές μας και ενώ βρισκόταν στη Δεξαμενή των Κρατικών Ναυπηγείων Ελευσίνος, πήρε φωτιά τη στιγμή που οι εργάτες των Ναυπηγείων έκοβαν με οξυγόνο μιά μπασμένη λαμαρίνα για να την αλλάξουν. Το Σολ Ολύμπια κατεστράφη ολοσχερώς και φυσικά την αποκλειστική ευθύνη φέρουν τα Ναυπηγεία Ελευσίνος. Οι Ινδοί αγοραστές απαίτησαν επιστροφή της προκαταβολής που μας είχαν δώσει για την εκτέλεση μερικών επισκευών και κατόρθωσαν να την πάρουν υστερ' από απόφαση των Αγγλικών Δικαστηρίων.

. . ./. . . . .

X Το είχαμε πουλήσει στην Εταιρεία Southern Oriental Lines Ltd στη τιμή των \$2,700,000.

Ευτυχώς, τι ευτυχώς δηλαδή, οι έρευνες των λιμενικών και αστυνομικών αρχών τέλειωσαν πριν απο λίγες ημέρες και τώρα δουλεύουμε πυρετωδώς με τους δικηγόρους μας για να υποβάλουμε τις απαιτήσεις μας εναντίον των Ναυπηγείων, τόσο για τη ζημιά που εμείς υποστήκαμε όσο και για το ποσό που κατέβαλαν οι ασφαλιστές μας. Για ευνοήτους λόγους δεν μου επιτρέπεται σ' αυτό το στάδιο να αναφερθώ σε νούμερα.

Μετά απ' αυτό, κάθε πρόβλεψη για να αποκτήσουμε ένα καινούργιο σκάφος σκορπίστηκε στους τέσσερεις ανέμους. Η ελπίδα μας ότι θα εξοφλήσουμε τις υποχρεώσεις του Σολ Ολύμπια ΙΙ και θα μας περισσεύσει και ένα ποσό για τη δική μας συμμετοχή στην αγορά νέου πλοίου δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί.

Μας είχε μείνει στο χέρι το Σολ Φρύνη, με το γνωστό εβδομαδιαίο δρομολόγιο του. Τον Οκτώβριο του 86 αποφασίσαμε να καταργήσουμε τη διανυκτέρευση του Σολ Φρύνη στον Πειραιά. Δηλαδή το πλοίο να αναχωρεί Τετάρτη αντί για Πέμπτη, για δύο λόγους: πρώτον για ν' αποφύγουμε τη συναναχώρηση με ένα άλλο πλοίο που όπως διεδύδετο τότε σκόπευε να δουλέψει και αυτό κατά τη χειμερινή περίοδο, και δεύτερο για να παρατείνει το Σολ Φρύνη την παραμονή του στη Χαΐφα για δύο μέρες, ώστε οι τουρίστες προσκυνητές να έχουν περισσότερο χρόνο όταν επισκέπτονται τους Αγίους Τόπους.

Ε, λοιπόν, την Τετάρτη το πρωϊ, μίαν ώρα πριν σηκώσουμε άγκυρα, εσταλησαν κατά σύμπτωση -- τι άλλο να πούμε -- τρία κλιμάκια του Ελληνικού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για να κάνουν εξουχιστικό έλεγχο. Καθυστερήσαμε την αναχώρηση του σκάφους 5 ώρες. Το Σολ Φρύνη έφτασε αργά στη Λεμεσό. Χάλασε η κρουαζιέρα. Συνειδητοποιήσαμε, μετά απο την "εισβολή" των κλιμακίων, που δεν έκαναν άλλωστε κάτι τέτοιο για πρώτη φορά, ότι έπρεπε να "αποχαιρετήσουμε" τον Πειραιά... Με πόνο ψυχής, αποφασίσαμε να εγναταλείψουμε τη γραμμή Ελλάδος-Κύπρου που όπως πάντοτε το λέγαμε, δεν χωρούσε περισσότερα του ενός πλοίου κατά την χειμερινή περίοδο.

Απασχολήσαμε το Σολ Φρύνη αποκλειστικά σε κρουαζιέρες στους Αγίους Τόπους. Αν και στους πρώτους 4 μήνες ζημιώσαμε γύρω στο μισό εκατ. δολάρια -- μια και δεν είχαμε πολλούς τουρίστες,

αφού δεν είχαν γίνει ακόμη δημοφιλείς οι κρουαζιέρες μας -- βρήκαμε τελικά την ησυχία μας και αρχίσαμε να καλύπτουμε τα έξοδα μας και κάτι έναντι λογαριασμού των πιστωτών μας. Σκοπεύαμε να συνεχίσουμε τα δισεβδομαδιαία δρομολόγια μέχρι τον Γενάρη, μετά να τα κάνουμε εβδομαδιαία και τον Μάρτη να επανέλθουμε στο δισεβδομαδιαίο δρομολόγιο και πάλι.

Αλλά το πεπρωμένο... φυγείν αδύνατον. Γιατί αυτή τη φορά τη "φάγαμε" από ημετέρους, το "η" με ήτα. Κύπριοι συνάδελφοι αποφασίζουν να "πέσουν" δίπλα μας κάνοντας το ίδιο δρομολόγιο κρουαζιέρας και μάλιστα στους μήνες Οκτώβριο και Νοέμβριο, που τα ψωμιά είναι μετρημένα. Αξίζει να αναφέρω ότι, σ' αυτό τους το τόλμημα, οι Κύπριοι συνάδελφοι, είχαν την ευλογία της Κυπριακής Τραπέζης Αναπτύξεως, ή οποία, προκειμένου να δώσει το πράσινο φως, είχε στείλει τους οικονομολόγους της στο Ισραήλ για να ερευνήσουν την αγορά και να "φαρέψουν" τους δικούς μας πράκτορες. Τελικώς, χάσαμε και οι δύο λεφτά, μόνο που εμείς πεινάσαμε, γιατί μετά από 11 χρόνια αγώνα επιβιώσεως βρεθήκαμε εξουθενωμένοι ενώ εκείνοι ήταν ξεκούραστοι αφού μόλις είχαν ξεκινήσει. Ήταν η χαριστική βολή: Το Σολ Φρύνη φούνταρε για καλά αυτή τη φορά.

"Ελεύθερη Κέρκυρα" λοιπόν η Κύπρος, όποιος θέλει, όποτε θέλει και για όπου θέλει βάζει βαπόρια. Έτσι αντιλαμβάνονται τα πράγματα το Υπουργείο Συγκοινωνιών μας και η Αρχή Λιμένων.

Και ερωτώ: αυτό σημαίνει ενθάρρυνση για τη δημιουργία Κυπριακής Εθνικής Ναυτιλίας; Υποτίθεται ότι αρέσει στους αρμοδίους να κόπτονται υπέρ της "όλα για όλους" κυπριακής σημαίας. Το έμαθαν καλά το ...πούμα. Συνάλλαγμα λένε, δουλεύει ο τουρισμός, τρώνε τόσες οικογένειες, κινούνται τα κυπριακά προϊόντα κλπ. Και παράλληλα υποτίθεται ότι τους δίνεται και ένα επιχείρημα προκειμένου ν'αντικρούσουν τη "ρετσινιά" της Σημαίας Ευκαιρίας..... Τύποτε απ'όλα αυτά Κύριοι. Γιατί αυτά βγαίνουν μόνον από μιά δική μας εθνική και καλά προγραμματισμένη ναυτιλία.

Και ερωτώ την Κυβέρνηση: μιά τέτοια συλλογιστική αποτελεί πολυτιμή ενθάρρυνση της Κυπριακής υβωτικής πρωτοβουλίας ώστε να ρίξει τα λεφτά της σε ένα τέτοιο εγχείρημα; Και ανεξάρτητα απ' αυτό, Κύριοι αρμόδιοι, πότε εσείς και σε ποιά αίτημά μας απο τότε που ξεκινήσαμε μέχρι σήμερα ανταποκριθήκατε θετικά;

Ένα μπορώ να πώ: ότι εμείς γινήκαμε το "περιαματοζωο" για να αναγνωρίζονται τα προβλήματα και για να λαμβάνονται αποφάσεις και να γίνονται νόμοι που να τους επωφελούνται οι άλλοι....

Ξέρω ότι σας έχω κουράσει αρκετά, αλλά επιτρέψτε μου να σας δώσω μερικά παραδείγματα:

- 1) Το 77 όπως είπα, φέραμε το Σολ Φρύνη στη Λεμεσό για να γίνουν για πρώτη φορά στην ιστορία της Κύπρου ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες ύψους ενός εκατ. και πλέον δολλαρίων. Η Αρχή Λιμένων μας αντάμειψε και με το .... παραπάνω. Μας έστειλε μιάν απαύτηση Α.Κ. 4,411, διά τέλη πλευρύσεως. Τους είπαμε: -- Κύριοι το πλοίο ήταν δεμένο στις ... "πέτρες" και όχι στο κρηπίδωμα για να πείτε ότι ζημιώνει η Αρχή Λιμένων. Δεν το κατάλαβε αυτό κανείς αρμόδιος. Τραβιόμασταν επτά χρόνια με τη Α.Α.Κ. και με τα Υπουργεία. Μας πήραν στα δικαστήρια. Φτάσαμε στο Ανώτατο Δικαστήριο, μέχρι και τη Γενική Εισαγγελέα. Τύποτε δεν γινόταν. Για ν'αποφύγουμε την σύλληψη του πλοίου πληρώσαμε τις 4,411 λίρες. Τον Μάρτιο του 1986 μπήκε σε εφαρμογή νόμος για μειωμένα τέλη για τα πλοία που πρημνοδετούν στον λιμενοβραχίονα. Πέντε λίρες αντί 70 που εμείς επιβαρυνθήκαμε για κάθε ημέρα και για περίοδο δύο μηνών.
- 2) Αφού επανδρώσαμε το πλοίο κατά 90% με κυπρίους, πληροφορηθήκαμε ότι το πλήρωμα μας θα υπόκειτο σε φορολογία. Εκείνη την εποχή ευρίσκοντο υπό Κυπριακή σημαία περί τα 1000 πλοία και γνωρίζαμε ότι δεν είχε εισπραχθή φόρος απο κανένα μέλος του πληρώματος των. Με επιστολή μας 13/6/77 ζητήσαμε την παρέμβαση του Υπουργού Οικονομικών και προειδοποιούσαμε ότι, αν υπάρξει τέτοια φορολογία, τότε να.... αποχαιρετίσουμε

. . . / . . .

τους Κυπρίους ναυτικούς μιά για πάντα. Και σαν να μή έφτανε αυτό οι αρμόδιοι θέλαν να αρμέξουν και τις ξένες αγελάδες. Φόρος εισοδήματος και για τα αλλοδαπά πληρώματα, λέγανε.

Εμείς συνεχίσαμε να κρατάμε το πλήρωμα, χωρίς φυσικά να αποκόπτουμε τον φόρο, πιστεύοντας ότι αργά ή γρήγορα, οι αρμόδιοι θα συνειδητοποιούσαν ότι η επιδύωξη τους να μας επιβαρύνουν με αυτή την φορολογία ήτο εντελώς άστοχη, περισσότερο δε, που δεν την είχαμε εισπράξει.

Τελικά το 1982 ρυθμίστηκε το θέμα με μιά νέα "επιτυχία" της κυβέρνησης. Ψηφίσθη η τροποποίηση του νόμου και τα πληρώματα απαλλάττοντο φορολογίας. Αλλά ο νόμος δεν ίσχυε αναδρομικά. Τον Ιούλιο του 1984 μας εζητήθει να καταβάλωμε το ποσό των 56,790 λιρών. Τον Αύγουστο μας πήραν στο δικαστήριο και στις 7 Σεπτεμβρίου του 1984 έβγαλαν ένταλμα κατάσχεσης της περιουσίας μας. Ευτυχώς η εκτέλεση του ανεβλήθη με απόφαση του δικαστηρίου.

Τελικώς δικαιωθήκαμε όταν το Ανώτατο Δικαστήριο, σε μιά σχετική υπόθεση απεφάσισε στις 25 Φεβρουαρίου'86 ότι η υποχρέωση πληρωμής φόρου, σε περίπτωση μή αποκοπής δεν βαρύνει τον εργοδότη.

3. Τον Αύγουστο 1984 ζητήσαμε απο την Κυπριακή Κυβέρνηση να μην επιβαρύνονται οι Ναυτιλιακές εταιρίες με δασμό εισαγωγής στα κομπιούτερς. Μετά απο πολλές ενέργειες μας πετύχαμε θετική απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, αλλά σκαλώσαμε στη Βουλή. Ήταν κάποιο διάλειμμα απο ότι φαίνεται, διάλειμμα απο εκείνα που Βουλή και Κυβέρνηση δεν συνεργάζονται. Εμείς πάντως φέραμε τα κομπιούτερς και με το... αζημείωτο για την κυβέρνηση. Πληρώσαμε δηλαδή τον δασμό. Ο σχετικός νόμος πέρασε αλλά εμείς την φάγαμε και πάλι διότι ο νόμος δεν ίσχυε αναδρομικά.
4. Απο χρόνια λέγαμε και ξαναλέγαμε στο Υπουργείο Συγκοινωνιών ότι θα έπρεπε το πλοίο μας, που είναι πλοίο καθαρά κυπριακών



συμφερόντων (και ήταν το μόνο που ζήμιωνε εκατοντάδες χιλιάδες λίρες με το να διατηρεί τη γραμμή κατά τους χειμερινούς μήνες), να επιβαρύνεται με μειωμένα λιμενικά τέλη. Τελικά το υπουργείο και πάλι...νομοθέτησε. Τα πλοία όλων των εταιριών, έλεγε η απόφαση, που διατηρούν τη γραμμή σε όλη τη διάρκεια του χρόνου θα πληρώνουν τα μισά τέλη. Αντιλαμβάνεσθε περί τίνος νόμου επρόκειτο. Ήταν σαν να έλεγε: "Μπάτε σκύλοι αλέστε... και αλεστικά μή δύνετε...". Τους είπαμε: Κύριου, εδώ γενικεύετε το προνόμιο σε όλα τα πλοία ανεξαρτήτως συμφερόντων και είναι σαν να τους λέτε: "όσοι πιστοί προσέλθετε". Δε μας άκουσαν. Στις 4 Απριλίου του 86 με κάλεσαν να καταθέσω στην κοινοβουλευτική επιτροπή που θα μελετούσε, μεταξύ άλλων και το θέμα αυτό. Τους είπα: η απόφαση αυτή είναι άστοχη και άδικη. Άστοχη, γιατί όπως όλοι ξέρουν, το χειμώνα δεν μπορεί να επιβιώσει ούτε ένα πλοίο. Τους έδωσα μάλιστα και στατιστικά στοιχεία της ζημιάς που είχαμε υποστεί. Άδικη, γιατί εμείς υπηρετήσαμε τη γραμμή ευλαβικά για 10 συναπτά χρόνια. Και αφού χάσαμε γύρω στα 2 εκατ. λίρες κατά την χειμερινή περίοδο σ'αυτά τα χρόνια, ελπίζαμε σ'αυτό το προνόμιο για να εξασφαλίσουμε τα προς το ζείν. Τώρα ο κάθε νεοφώτιστος θα μπορούσε να μπει στη γραμμή, λέγαμε και ξαναλέγαμε. Γεγονός που θα υποχρέωνε εμάς να την εγκαταλείψουμε.

Όπως τα είπαμε έτσι και έγιναν. Βγήκαμε εμείς πέρσι, αφού προηγουμένως είχε μπει κάποιος άλλος. Φέτος μπαίνει ένας ακόμη και γίνονται δύο. Πόσοι θα είναι τον άλλο χρόνο; Μπορεί να γίνει το...σώσε. Και ν'αρχίζουν να μοιράζονται τους μήνες στα...ζάρια. Δύο εσύ, δύο αυτός, δύο εκείνος. Μπορεί και κανένας. Η Α.Α.Κ. καυχόταν ότι έκανε κάτι σημαντικό για μας. Ας έρθει να καμαρώσει τα αποτελέσματα. Ήρθαν τα άγρια να διώξουν τα ήμερα. Εμείς σπύραμε για να θερίσουν άλλοι, κι αυτό φαίνεται να αρέσει στους αρμοδίους. Κύριοι αρμόδιοι, απο ποτέ η ευεργεσία αποδείχθηκε συνάνυμη της...κοροϊδίας; Πέστε μας για να το μάθουμε μιά και καλή.

Θα μου πείτε, εάν εξαιρέσει κανείς τα "τυχόν πλεονεκτήματα" που έχει ένα πλοίο κυπριακών συμφερόντων, κατά τα άλλα η

Κύπρος συνεχίζει να έχει μιά τακτική σύνδεση με την Ελλάδα. Τι εννοώ όμως λέγοντας "πλεονεκτήματα". Θα σας πώ: φέραμε περί τα 39 εκατομ. δολάρια ξένο συναλλάγμα απο τα πλοία που εμείς δουλέψαμε και παράλληλα εξοικονομήσαμε πάνω απο 10 εκατ. λίρες από τα ναύλα των Κυπρίων επιβατών που ταξίδευαν μαζί μας.

Εκατοντάδες οικογένεις έζησαν, κύριοι αρμόδιοι, απο εμάς, είτε δούλευαν στα πλοία, είτε στα γραφεία, είτε στα μηχανουργεία, στα σουπερμάρκετ, κλπ. Και τόσα χρόνια που εξυπηρετούσαμε εμείς μόνου τη γραμμή, δεν δώσαμε κανένα δείγμα εκμετάλλευσης. Αντίθετα καθύσαμε και υποστήσαμε τις ζημιές, προσβλέποντας στο μέλλον. Αν μας το προέλεγε κανείς δεν θα το πιστεύαμε.

Έχετε τη γνώμη ότι θα πράξουν κάτι τέτοιο και οι εταιρείες των μη κυπριακών συμφερόντων; Και για πόσο χρόνο; Εγώ έχω βάσιμους λόγους να πιστεύω ότι εάν ζητάτε ευεργέτες-κοροΐδα, δεν θα τους βρήτε κύριοι αρμόδιοι. Δεν νομίζω ότι θα παραβλέφουν τα συμφέροντα τους όπως τα παραβλεψαμε εμεις. Για να είμαι εδώ σήμερα και να καταλαβαίνετε ότι αυτός που σας μιλά έτσι, είναι γιατί την πλήρωσε τη νύφη και ξόφλησε στην κυριολεξία. Έμαθα πολλά, αλλά φαίνεται ότι είναι αργά για...δάκρυα.

Είναι άραγε αργά να αποφασίσω, εάν ποτέ μου πέσει το λαχείο και αποκτήσω πλοίο, να υψώσω κάποιαν άλλη σημαία; Ήδη, 11 ολόκληρα χρόνια έχω καεί. Γιατί να μη το τολμήσω; Βέβαια μπορεί (μάλλον είναι βέβαιο), ότι θα σκαλώσω στη Σέντραλ Μπάνκ. Θ αρνηθεί να μου δώσει την απαιτούμενη άδεια για δάνειο εάν το λαχείο που θα έχω κερδίσει δεν θα φθάνει για την αγορά του πλοίου, αφού το σκάφος θα έχει ξένη σημαία και δεν θα εξυπηρετεί τα κυπριακά συμφέροντα. Αλλά τότε θα τεθεί και παλι το ερώτημα: τι θα γίνει τέλος πάντων; Ως τότε θα συνεχίσει η Κύπρος να είναι ελεύθερη Κέρκυρα, για ν' αρχονται οι ξένοι ν' αλωνίζουν και μεις οι Κύπριοι να παραμένουμε εγκλωβισμένοι στα χωρικά μας ύδατα;

Και τώρα θα ανακαλέσω στη μνήμη πολλών, το βασικό περιστατικό της πρώτης αρχής για τη δημιουργία εθνικής κυπριακής ναυτιλίας.

Είχαμε θάλασσα, ήμασταν νησί, αλλά δεν είχαμε ναυτική νομοθεσία όπως το ξέρατε όλοι. Περίεργο και όμως αληθινό. Το 1961 όταν θέτω στους αρμοδίους το θέμα της Κυπριακής ναυτιλίας για πρώτη φορά, υπήρχε αυτό το κενό στη νομοθεσία, κάτι σαν το λεγόμενο ενίοτε "κενό εξουσίας". Και πως μπορεί κανείς να εξουσιάσει τις θάλασσες όταν δεν έχει την προβλεπόμενη ναυτική νομοθεσία. Πετώντας πηγα στον Φωκίωνα Ποταμιάνο, τον άνθρωπο που μας βοήθησε όταν φτιάχναμε τη γραμμή Κύπρου-Ελλάδος και ζήτησα τα φώτα του. Ήταν κορυφή στο ναυτικό δίκαιο, προσωπικότητα διεθνούς φήμης. Και παράλληλα ο διευθύνων νους της Ηπειρωτικής Ατμοπλοΐας και του συγκροτήματος των εταιριών Χανδρή. Δεν μας έδωσε απλώς τα φώτα του. Έστησε ένα ολόκληρο... πολυέλαιο, αφού απεδέχθη με προθυμία να βοηθήσει προς την κατεύθυνση αυτή και δή στη μετάφραση της αγγλικής ναυτικής νομοθεσίας.

Το 1964 ξεκίνησε η ναυτιλία μας και σε δύο χρόνια είχαμε μόνον 24 πλοία. Τώρα βέβαια έχουμε πολλά, αλλά δεν είναι αυτό που εμείς είχαμε οραματιστεί. Πιστεύαμε σε εθνική, δική μας ναυτιλία και μάλιστα σε συνεργασία με χώρα που να έχει παράδοση στη ναυτιλία, που να έχει ναυτιλιακή συνεύδοση και ναυτική ιστορία. Με δυό λόγια σε χώρα που όπως λέει και μιιά ελλαδική παροιμία "που και τα κουρέλια της να μιλούν" γι' αυτό το πράγμα. Και δεν εννοούσαμε τίποτε άλλα, παρά την Ελλάδα και μόνον την Ελλάδα.

Αυτά και πολλά άλλα έλεγα για τη ναυτιλία μας στην εφημερίδα "Μάχη" σε μιάν έρευνα που δημοσίευσε στις 5 και 7 Ιανουαρίου 1966.

Δυστυχώς οδηγηθήκαμε σε μιάν άλλη Ναυτιλία. Μιιά Ναυτιλία που να μοιάζει περισσότερο με... ισχνή αγελάδα και λιγότερο με... βαπόρι. Για να αρμέγει το Δημόσιο τις λύγες εκατοντάδες λίρες από κάθε πλοίο και μερικού δικηγόρου ν' ασχολούνται με την εγγραφή ξένων εταιριών.

Και μεΐς που παίξαμε τη ζωή μας κορώνα - γράμματα για ένα όραμα, σαν κι αυτό που σας είπα, καταλήξαμε να θεωρούμεθα "μπελάς" εάν όχι ο αποδικομπαΐος τράγος. Οι δήθεν χρυσοτόκες αγελάδες απο τη μιά μεριά, οι "αποδικομπαΐοι" τράγοι της σύγχρονης ναυτικής μυθολογίας απο την άλλη.

Και γώ που ήρθα εδώ και σας μιλώ τόσην ώρα τι να θέλω άραγε; Δεν ανήκω κυρίες και κύριοι, σε κένους που χρειάζονται σταυρό -- μιά και η περίοδος που μιλάμε τώρα είναι προεκλογική και κατί τέτοια συνηθίζονται. Εγώ κουβαλάω τον δικό μου τον Σταυρό, και ανεξαρτήτως των εκλογικών αποτελεσμάτων, όποιος δηλαδή και αν είναι πάνω στην καρέκλα, δεν βλέπω ότι θα φιλοτιμηθεί να παίξει έστω τον ρόλο του Σίμωνα του Κυρηναίου. Γιατί ο Σίμων ο Κυρηνάιος τουλάχιστον με την πράξη του ήταν σα να έλεγε: Εγώ Κύριε δεν μπορώ να σε γλητώσω απο το μαρτύριο, μπορώ όμως να σε ξεκουράσω κρατώντας το σταυρό και μεταφέροντάς τον ως την κορυφή του λόφου.

Οσοίσο έχω να πώ μερικά για τους κυβερνώντες:

- 1) Κύριοι, ΔΕΝ κάνατε ούτε το λιγότερο. Δηλαδή να αναγνωρίσετε το ρόλο που έπαιξαν αυτοί οι λύγοι Κύπριοι σκαπανείς στην ιστορία της Κυπριακής Εθνικής ναυτιλίας.
- 2) Κύριοι, ΔΕΝ ενθαρρύνετε τις προσπάθειες μας με αποφάσεις και έργα ανάλογα.
- 3) Κύριοι, ΔΕΝ βρήκατε κανένα τρόπο για να αποζημιώσετε όλους εκείνους που και με αίμα ακόμη πλήρωσαν τα πειράματα εκείνα, πάνω στα οποία εσείς οικοδομήσατε την μετέπειτα κυπριακή σημαία.

Ωραία, κύριοι, αυτά δεν τα κάνατε. Δεν ήρθα όμως μόνον για να σας πώ τι δεν κάνατε. Θα ξαναπροτείνω τι πρέπει να κάνετε:

- 1) Θα ΠΡΕΠΕΙ λοιπόν, κατ' αρχήν να συνειδοτοποιήσουμε ότι δεν μπορούμε να μονοπωλήσουμε τη γραμμή Ελλάδος-Κύπρου,

γιατί θα έχουμε πάντα ως ανταγωνιστές τους Ελλαδίτες. Αυτού είμαι πολλοί, εμεύς λίγοι. Αν ένας απ' αυτούς χρεωκοπήσει θα βρεθούν άλλοι 10 να μούν στον αγώνα.

2. Θα ΠΡΕΠΕΙ αντί για σύγκρουση με τον ελλαδικό ναυτικό κόσμο, να έρθουμε σε συνεργασία.
3. Θα ΠΡΕΠΕΙ η σύνδεση Ελλάδος-Κύπρου να μην είναι μόνον προβληματισμός για την ιδιωτική πρωτοβουλία, αλλά να οδηγεί σε θετική συμμετοχή και συνεργασία τις κυβερνήσεις Αθηνών - Λευκωσίας.
4. Θα ΠΡΕΠΕΙ η γραμμή Ελλάδος-Κύπρου να εκτελείται πάνω στο ίδιο πατρόν της Ελληνικής ακτοπλοΐας. Δηλαδή:
  - α) Να υπάρχουν τα κατάλληλα σκάφη, ταχύπλοα και άνετα.
  - β) Τα ναύλα να καθορίζονται σε κυβερνητικό επίπεδο, ώστε να μπαίνει φραγμός στον ανταγωνισμό.
  - γ) Οι εταιρείες να μη χάνουν, όχι όμως και να εκμεταλλεύονται το κοινό.
  - δ) Οι λογαριασμοί των εταιριών να ελέγχονται και κατόπιν τούτου να καθορίζονται τα ναύλα του μέλλοντος.
  - ε) Να υπογραφεί διμερής σύμβαση μεταξύ Ελλάδος-Κύπρου και η γραμμή να εξυπηρετείται από αριθμό πλοίων που να είναι ο αριθμός αυτός συνάρτηση της εποχής και των αναγκών της.
  - στ) Οι δύο κυβερνήσεις να δώσουν τις αναγκαίες εγγυήσεις για την αγορά των καταλλήλων πλοίων, ώστε να εξασφαλίζονται δάνεια με χαμηλούς τόκους.
  - ζ) Να έχουμε ισάριθμα πλοία με ελληνική και κυπριακή σημαία.
  - η) Οι Κύπριοι εφοπλιστές που ασχολούνται με την επιβατηγό ναυτιλία και ισάριθμοι ελλαδίτες που θα εκτελούν τη γραμμή Ελλάδος-Κύπρου να συστήσουν ένα είδος κοινοπραξίας.

5. Θα ΠΡΕΠΕΙ τέλος να γίνουν εταιρείες λαϊκής βάσης όπου οι κυβερνήσεις μπορεί να είναι και μέτοχοι.

Και όλα αυτά σας τα προτείνω γιατί όλοι ξέρουμε το μεγάλο μυστικό, που είναι πιά και κοινό μυστικό. Ότι δηλαδή η Κυπριακή κυβέρνηση μάχεται για την ανεξαρτησία και της ναυτιλίας μας και ότι η ελληνική κυβέρνηση μας θεωρεί αδελφούς σε όλους τους τομείς εκτός από τη Ναυτιλία. Η θάλασσα αντί να μας ενώνει στην περίπτωση αυτή, μας χωρίζει. Για να μην πω, ότι εξ'αντικειμένου στον τομέα της ναυτιλίας η Κύπρος θεωρείται ο υπ' αριθμ.1 εχθρός της Ελλάδος, είτε το θέλουμε είτε δεν το θέλουμε.

Κυρίες και Κύριοι,

Δεν μπορώ να κλείσω - παρ'όλο που σας κούρασα μέχρι εξαντλήσεως - εάν δεν "εγκωμιάσω" - με καταλαβαίνετε πόσο πικρά το λέω αυτό το "εγκωμιάσω" - το ρόλο της Κυπριακής Τράπεζας Αναπτύξεως. Το εκπληκτικό είναι γι' αυτήν, ότι πίστεψε, με τα λόγια που έμαθε από μας, πως θα μπορούσε να γίνει μέτοχος σ' αυτό το παιχνίδι που λέγεται ναυτιλία. Και δυστυχώς μπήκε δύο φορές. Την πρώτη απέτυχε όταν μπήκε, όπως ακούμε με 30% σε μιά "περίεργη", εκ πρώτης όψεως, συνεργασία. Τη δεύτερη με 50% ως κύριος μέτοχος, όταν έκανε και το θαύμα της. Δηλαδή ενεθάρρυνε - ήταν σαν να έλεγε "σταύρωσον σταυρωσον αυτόν!" - την δρομολόγηση άλλου σκάφους, στην ίδια γραμμή με το Σόλ Φρύνη, και έτσι μας έβγαλε από τη μέση μιά και καλή αφού βγήκε φυσικά από τη γραμμή και ο προστατευόμενός της και ανταγωνιστής μας για να μείνουν τα δρομολόγια των κρουαζιέρων στους Αγίους Τόπους να τα εκμεταλεύονται μόνο τα βαπόρια με ξένα συμφέροντα.

Κλείνοντας την ομιλία μου θα ήθελα να απαντήσω σ' ένα τυχόν ερώτημα δηλ. που θα απέδιδα, πιά συγκεκριμένα, την "κατρακύλα" του 85 και το σημερινό μας "πλήν", και σας απαντώ:

Το 1985 που ήταν έτος καταστροφής, μας απάντησαν αρνητικά και εκπρόθεσμα. Και εδώ, διερωτάτε κανείς, πόσο ανεξέλεκτη μπορεί να είναι μιά Τράπεζα Αναπτύξεως από την Κυβέρνηση.

Το ίδιο συνέβει και τώρα που, σ' αυτή τη περίπτωση, με το να δώσουν το πράσινο φώς στο ανταγωνιστικό πλοίο, μας έδωσαν την χαριστική βολή με άλλες 150 χιλιάδες λίρες χασούρα. Και έχουμε το φαινόμενο, η Τράπεζα Αναπτύξεως να είναι ο βασικός μέτοχος στην εταιρεία αυτού του ανταγωνιστικού πλοίου με 500 χιλιάδες λίρες.

Μπροστά σ' όλα αυτά, τι έχει κάνει μέχρι τώρα η Κυβέρνηση που την κρατήσαμε πλήρως ενήμερη επί των κινήσεών μας; Επιτέλους ποιός κυβερνά αυτό το τόπο στο τομέα της Εθνικής Κυπριακής Ναυτιλίας; Η Τράπεζα που είναι μέτοχος ή η Κυβέρνηση που είναι αμέτοχος; Σας ευχαριστώ.