

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΘΕΜΑ: «Διαβίωση επί των πλοίων δια μέσω των αιώνων, αρνητικά και θετικά σημεία και ενδεχόμενη αλλαγή χαρακτήρα/προσωπικότητας λόγω των επιδράσεων αυτών. »

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΧΑΛΛΑΙΟΥ ΙΩΑΝΝΗ
Α.Γ.Μ: 3996**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 02/05/2018

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα	2
Περίληψη	3
Κεφάλαιο 1: Ψυχολογία και συμπεριφορά	4
1.1 Ψυχολογία Ορισμός.....	4
1.2 Συμπεριφορά Ορισμός.....	5
1.3 Η έννοια του πλοίου.....	6
1.4 Σχέσεις μεταξύ των πληρωμάτων.....	8
1.5 Ανθρώπινες σχέσεις στο εργασιακό περιβάλλον του πλοίου.....	10
1.6 Νευρώσεις και διαταραχές των ναυτικών.....	11
Κεφάλαιο 2:Ναυτικές ιστορίες.....	24
Επίλογος - Συμπεράσματα	36
Βιβλιογραφία.....	37

Περίληψη

Η παρούσα πτυχιακή έγινε στα πλαίσια των εκπαιδευτικών διαδικασιών για την απόκτηση του πτυχίου από την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού . Το εκπόνημα τούτο αφορά την ανάλυση και κατανόηση της συμπεριφοράς ,του τρόπου διαβίωσης των ναυτικών αλλά και τις ενδεχόμενες αλλαγές στον χαρακτήρα οι οποίες μπορούν να επιφέρουν καταστροφικά και ολέθρια αποτελέσματα για το πλήρωμα και το ίδιο το καράβι . Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια γενική αναφορά των ορισμών αλλά και όλων των παραγόντων που συντελούν σε ενδεχόμενη αλλαγή συμπεριφοράς και στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται ναυτικές ιστορίες του παρελθόντος αλλά και του σήμερα για την κατανόηση του τρόπου ζωής των ναυτικών.

Κεφάλαιο 1

ΨΥΧΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

1.1 ΨΥΧΟΛΟΓΙΑ ΟΡΙΣΜΟΣ

Η Ψυχολογία είναι μια ακαδημαϊκή και εφαρμοσμένη Επιστήμη που ασχολείται με την επιστημονική μελέτη της σκέψης και των συμπεριφορών κατ' αρχήν των ανθρώπων (αν και επεκτάθηκε και στην αντίστοιχη μελέτη των συμπεριφορών των ζώων, κυρίως των ανώτερων θηλαστικών, τόσο με αυτοτελή σκοπό, όσο και συγκριτικά με τους ανθρώπους) αλλά και με τις λειτουργίες του οργανισμού, που σχετίζονται με συμπεριφορά. Η ψυχολογία έχει ως άμεσο στόχο την κατανόηση της συμπεριφοράς των ανθρώπων τόσο ως άτομα, όσο και ως ομάδες, προσπαθώντας και να εξάγει γενικές αρχές αλλά και να ερευνήσει ειδικές περιπτώσεις, με τελικό στόχο να ωφελήσει την κοινωνία. Σ' αυτό το πεδίο, ένας επαγγελματίας που εξασκεί πρακτικά την Ψυχολογία ή που την ερευνά ονομάζεται ψυχολόγος και μπορεί να ταξινομηθεί ως ένας κοινωνικός, συμπεριφοριακός, ή γνωστικός επιστήμονας. Οι ψυχολόγοι προσπαθούν να κατανοήσουν το ρόλο που οι άνθρωποι λειτουργούν τόσο ως ανεξάρτητες μονάδες, αλλά και ως μονάδες της κοινωνίας, καθώς και να εξερευνήσουν τις φυσιολογικές και βιονευρολογικές διεργασίες που αποτελούν τη βάση συγκεκριμένων συμπεριφορών. Η Ψυχολογία στη σύγχρονη εποχή αναφέρεται ως επιστήμη κυρίως της συμπεριφοράς και των νοητικών διεργασιών, αγνοώντας την Ψυχολογία του βάρους. Στην Ελλάδα, δραστηριοποιούνται πανελλαδικά επιστημονικοί-επαγγελματικοί φορείς των ψυχολόγων όπως ο Πανελλήνιος Ψυχολογικός Σύλλογος και ο Σύλλογος Ελλήνων Ψυχολόγων.

Οι ψυχολόγοι ερευνούν θέματα όπως η αντίληψη, η νόηση, η προσοχή, η συγκίνηση, η φαινομενολογία, το κίνητρο, η λειτουργία του εγκεφάλου, η προσωπικότητα, η συμπεριφορά, και οι διαπροσωπικές σχέσεις, που συμπεριλαμβάνουν ψυχολογική ελαστικότητα, οικογενειακή ελαστικότητα και άλλες περιοχές τέτοιων σχέσεων. Οι ψυχολόγοι προσπαθούν επίσης, να εξετάσουν το ασυνείδητο, από διάφορες σκοπιές. Οι ψυχολόγοι χρησιμοποιούν εμπειρικές μεθόδους για να συμπεράνουν τις αιτίες των ψυχολογικών φαινομένων και να προσδιορίσουν τις σχέσεις μεταξύ ψυχοκοινωνικών μεταβλητών. Επιπρόσθετα, ή σε μια αντίθεση, χρησιμοποιούν εμπειρικές, επαγωγικές και κάποιες ειδικές κλινικές μεθόδους, ή ακόμη συσκέπτονται με άλλους ψυχολόγους, σε στιγμές που βασίζονται πάνω σε συμβολική ερμηνεία και άλλες επαγωγικές τεχνικές. Η Ψυχολογία έχει περιγραφεί ως ένα «κομβικό σημείο της επιστήμης»,^[8] με τα

ψυχολογικά ευρήματα να συνδέουν τις έρευνες και τις προοπτικές από τις κοινωνικές επιστήμες, όπως την Κοινωνιολογία, τις φυσικές επιστήμες, την Ιατρική, αλλά και τις ανθρωπιστικές επιστήμες, όπως τη Φιλοσοφία και την Παιδαγωγική.

Καθώς η ψυχολογική γνώση εφαρμόζεται συχνά για αξιολόγηση, διάγνωση και θεραπεία ανθρώπινων προβλημάτων υγείας, επίσης απευθύνεται στην κατανόηση και επίλυση προβλημάτων πολλών διαφορετικών πεδίων της ανθρώπινης δραστηριότητας. Με πολλούς τρόπους η ψυχολογία τελικά στοχεύει στο να ωφελήσει την κοινωνία. Η πλειοψηφία των ψυχολόγων ασχολούνται με κάποιο είδος θεραπευτικού ρόλου, εφαρμόζοντας τις γνώσεις και την εμπειρία τους κλινικά, συμβουλευτικά ή και εκπαιδευτικά. Πολλοί κάνουν επιστημονική έρευνα σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων που σχετίζονται με ανθρώπινες διεργασίες και συμπεριφορές. Κάποιοι εργάζονται για βιομηχανίες, διάφορους οργανισμούς ή άλλου είδους φορείς^[11], όπως σχετικούς με την ανθρώπινη ανάπτυξη και γήρανση, τον αθλητισμό, την υγεία, τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, καθώς και στην ιατροδικαστική έρευνα και άλλες πτυχές της εφαρμογής του δικαίου.

1.2 ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΟΡΙΣΜΟΣ

Η συμπεριφορά είναι ο τρόπος που δρα και αντιδρά ένα αντικείμενο ή ένα σώμα μέσω της σχέσης ή της αλληλεπίδρασης με άλλα αντικείμενα, οργανισμούς ή γενικότερα με το περιβάλλον.

Πρόκειται επομένως για μία εξωτερική στάση, η οποία με τη σειρά της βασίζεται σε μια ιδέα ή σε μία πεποίθηση, περισσότερο ή λιγότερο ρεαλιστική ακόμα και σε μια προκατάληψη. Η ανθρώπινη συμπεριφορά μπορεί να είναι συνειδητή ή ασυνειδητή, εκούσια ή ακούσια, και είναι στενά συνδεδεμένη με τον τύπο ή το πρότυπο προσωπικότητας του ατόμου.

Γεννημένος το 1920, ο George Armitage Miller γνωστός ως μελετητής της γνωστικής ψυχολογίας και συγγραφέας του βιβλίου «Γλώσσα και επικοινωνία», θέτει τις βάσεις για το αντικείμενο της ψυχολογίας. Η συμπεριφορά, σύμφωνα με αυτόν, χωρίζεται σε 4 φάσεις (Δοκιμή Δ, Λειτουργία Λ, Δοκιμή Δ, Έξοδος Ε).

1. Δ: Κάθε φορά που ένα έργο έχει ολοκληρωθεί, η συμπεριφορά επαληθεύεται κυρίως στο περιβάλλον, εάν η αρχική κατάσταση είναι σχετική με τους αρχικούς στόχους που τέθηκαν.
2. Λ: ενεργούνται με την συμπεριφορά αλλαγές στις αρχικές συνθήκες, προκειμένου να προσαρμοστούν στους στόχους μιας δράσης.
3. Δ: αφού ενήργησε η συμπεριφορά ελέγχονται οι προϋποθέσεις στην συγκεκριμένη δράση από τη σύγκρισή τους με τους καθορισμένους στόχους.

4. Ε: Τέλος, αν το αποτέλεσμα είναι ικανοποιητικό τελειώνει τη διαδικασία και η ενότητα Δ.Λ.Δ.Ε. ολοκληρώνεται, διαφορετικά, σε περίπτωση μη επίτευξης των στόχων της δράσης, η συμπεριφορά επιστρέφει στη λειτουργική φάση.

Με αυτή την έννοια, κάθε δράση έχει ένα στόχο, και συνεπώς το άτομο διασφαλίζει τη συμμόρφωση μεταξύ του στόχου και του τι πραγματικά συμβαίνει.

1.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το πλοίο είναι ένας μετακινούμενος χώρος δουλειάς, που δραστηριοποιείται στις θαλάσσιες μεταφορές, τόσο σε τοπικό, όσο και σε διεθνές περιβάλλον.

Ο ναυτικός ακολουθεί το πλοίο σε όλες του τις μετακινήσεις και συμμετέχει με κάθε τρόπο στις λειτουργίες του. Έτσι για μεγάλο χρονικό διάστημα, συνηθέστερα και σύμφωνα με τις συμβάσεις που συντάσσονται από τις περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ιδιαίτερα για τα ποντοπόρα πλοία, για 4- 6 μήνες ή και παραπάνω, ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να αφήσει τη ζωή του στη στεριά και τους οικείους του, και να ακολουθήσει το πλοίο, πάνω στο οποίο θα ασκεί τις επαγγελματικές του δραστηριότητες, οι οποίες και θα του αποδώσουν αντίστοιχο οικονομικό όφελος (μισθό), όπως συμβαίνει και με όλα τα υπόλοιπα επαγγέλματα.

Κατά τη διάρκεια της ναυτολόγησής του στο πλοίο, ο ναυτικός απασχολείται σε εργασίες που έχουν σχέση όχι μόνο με το αντικείμενο μεταφοράς του πλοίου, αλλά και με το ίδιο το πλοίο, σε ό, τι αφορά τη συντήρησή του, αλλά και την ασφαλή λειτουργία του. Δεδομένου ότι ένα πλοίο κινείται και λειτουργεί όλο το εικοσιτετράωρο, γίνεται αντιληπτό ότι πάνω σε αυτό επιβαίνουν τόσοι ναυτικοί, ώστε

οι απαραίτητες εργασίες να μη σταματούν, μέρα ή νύχτα, και να πραγματοποιούνται με ευκολία, ασφάλεια και χωρίς διακοπή.

Το κανονικό ωράριο των ναυτικών δε διαφέρει από εκείνο των ανθρώπων που εργάζονται στη στεριά, δηλαδή οκτάωρο εκτός Σαββάτου, Κυριακής και Αργιών, το οποίο εκτελείται με ενιαίο τρόπο ή με τη μορφή βαρδιών. Το ενιαίο ωράριο αρχίζει στις 08.00 και τελειώνει στις 17.00, με μία ώρα κενό, από τις 12.00 ως τις 13.00, για το μεσημεριανό γεύμα.

Αντίθετα, οι βάρδιες γίνονται με τετραωρίες, δηλαδή τις μισές ώρες του οκταώρου, και εκτελούνται οι μεν πρώτες το πρωί και οι υπολειπόμενες για τη συμπλήρωση του ωραρίου, το βράδυ. Το εικοσιτετράωρο αποτελείται από έξι τετραωρίες, οι οποίες καλύπτονται από τρεις ναυτικούς, οι οποίοι εναλλάσσονται κάθε τέσσερις ώρες μεταξύ τους, ενώ μεσολαβεί ένα διάστημα οκτώ ωρών για τον καθένα τους, μέχρι την επόμενη τετραωρία του, για να αναπαύεται. Οι βάρδιες που επικράτησαν και καθιερώθηκαν με τα χρόνια είναι οι εξής:

- 1) 00:00- 04:00 και αντίστοιχα, 12:00- 16:00,
- 2) 04:00- 08:00 και αντίστοιχα, 16:00- 20:00, και
- 3) 08:00- 12:00 και αντίστοιχα, 20:00 - 24:00

Ξέχωρα όμως, από τις κανονικές ώρες εργασίες και επειδή έχει αναφερθεί προηγουμένως ότι το πλοίο λειτουργεί όλο το εικοσιτετράωρο, ο ναυτικός καλείται πολύ συχνά να εργαστεί υπερωριακά, για να καλύπτονται όλες οι ανάγκες που ενδεχόμενα μπορεί να προκύπτουν ή επειδή υπάρχουν έκτακτες συνθήκες, όπως για παράδειγμα, κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου σε λιμάνι, λόγω φόρτωσης ή εκφόρτωσης, απόπλους ή κατάπλους.

Έτσι, με τον καιρό ο ναυτικός προσαρμόζεται σε αυτό το πλωτό περιβάλλον, με τις ειδικές απαιτήσεις, περιορίζεται στο χώρο που έχει στη διάθεσή του και στις δραστηριότητες που του είναι διαθέσιμες εκτός εργασίας, τη διάρκεια και τη φύση του κάθε ταξιδιού και η ψυχολογία του επηρεάζεται αναλόγως.

Τα σύγχρονα πλοία εμφανίζουν τα χαρακτηριστικά της έντονης προσπάθειας που γίνεται, προκειμένου να αποτελούν πιο φιλικά προς το ναυτικό περιβάλλοντα, όσον αφορά τη διαμόρφωση των χώρων τους, ώστε να είναι πιο προσιτοί και ευχάριστοι για τον εργαζόμενο. Επίσης, εφοδιάζονται με αρκετά μέσα ψυχαγωγίας και απασχόλησης των ναυτικών, όπως βιβλιοθήκες, χώροι εκγύμνασης, πισίνες, συσκευές προβολής ταινιών, ηχοσυστήματα, επιτραπέζια ή άλλα παιχνίδια. Όλα τα νέα πλοία διαθέτουν και σύγχρονες μορφές επικοινωνίας, για να μπορούν οι ναυτικοί να έρχονται σε επαφή με τα αγαπημένα τους πρόσωπα και να ρυθμίζουν θέματα και υποθέσεις που τους αφορούν. Το γεγονός ότι ένας ναυτικός μπορεί να λείπει για μεγάλα χρονικά διαστήματα από την οικογένειά του δε σημαίνει ότι οι υποχρεώσεις του απέναντι σε αυτή μειώνονται ή έχουν μικρότερη σημασία. Γι' αυτό και η δυνατότητα τακτικής επικοινωνίας με τους οικείους του είναι σημαντική και αναγκαία και πρέπει να συντηρείται και να επιδιώκεται.

Αξίζει να σημειωθεί πως δεδομένου ότι ένα πλοίο επισκέπτεται διάφορα σημεία του παγκόσμιου χάρτη, λιμάνια σε πολλές χώρες του κόσμου, οι ναυτικοί αποκτούν τη δυνατότητα να γνωρίζουν πολλές και διαφορετικές κουλτούρες, να συναντούν ανθρώπους άλλων λαών και συνηθειών και να βλέπουν διαρκώς νέες εικόνες, γεγονός που εμπλουτίζει τη σκέψη και τις γνώσεις τους, και διευρύνει το πνεύμα τους. Παρόλα αυτά, ασυναίσθητα ή συνειδητά, και χωρίς να απορρίπτει το δεσμό του με τη θάλασσα και το πλοίο, ο ναυτικός έχει πάντα έντονη την τάση φυγής, για να βρεθεί και πάλι κοντά στην οικογένειά του και τον τόπο του. Αυτό δε θεωρείται παρεξήγησιμο, όμως. Αντίθετα, είναι φυσιολογικό και επιβεβλημένο για την ανθρώπινη υπόσταση του ναυτικού, και σίγουρα και για την οικογένειά του, που περιμένει υπομονετικά πίσω στο σπίτι το γυρισμό του.

Η προσωρινή διακοπή της εργασίας των ναυτικών στο πλοίο, και η επιστροφή τους στις οικογένειές τους και πάλι, ύστερα από ένα λογικό διάστημα, είναι απαραίτητη και αναγκαία, ιδίως στη σύγχρονη εποχή, που τα επαγγελματικά καθήκοντα είναι απαιτητικά και χρειάζονται μεγάλη

συνέπεια, αλλά και η διατήρηση μιας ισορροπημένης και υγιούς οικογένειας χρίζει φροντίδας και προσπάθειας. Αυτό το διάστημα λοιπόν, που ο ναυτικός είναι «ξέμπαρκος», είναι ιδιαίτερης σημασίας για εκείνον, αφού έχει την ευκαιρία να ξεκουραστεί ψυχολογικά και σωματικά, να ανασυγκροτήσει τις δυνάμεις και τη σκέψη του, να βρεθεί διπλά στους δικούς του και να απολαύσει, όπως όλοι, αυτές τις στιγμές μαζί τους, να κοινωνικοποιηθεί και πάλι στη στεριά, να τακτοποιήσει τα θέματά του και τέλος πάντων, να προετοιμαστεί για το επόμενο θαλάσσιο ταξίδι του.

1.4 ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Η αποδοτική και ομαλή λειτουργία του πλοίου απαιτεί ομαδική εργασία, πειθαρχία και αυστηρή τήρηση όλων των ναυτικών κανόνων, και των κανόνων ασφαλείας για την αποφυγή λαθών και ατυχημάτων.

Το πλοίο και το πλήρωμά του, με τη σύνθεση και τις ιδιαιτερότητες που έχουν αναφερθεί στα προηγούμενα, είναι ένας μικρόκοσμος, μια μικρή, ξεχωριστή κοινωνία, με δικά της χαρακτηριστικά, που μοιάζουν αρκετά με αυτά μιας μεγάλης οικογένειας. Επομένως, η αρμονική συνεργασία και συμβίωση μεταξύ των μελών του πληρώματος, η συναδελφοσύνη και η ομαλή συνύπαρξη και συνεργασία είναι μεγάλης σημασίας, για την αποδοτικότητα και την ασφάλεια του πλοίου, των ίδιων, του μεταφερόμενου φορτίου ή των επιβατών.

Οι επαγγελματίες ναυτικοί αναγνωρίζουν αυτή την ιδιαιτερότητα του πλοίου, δηλαδή της επιχείρησης στην οποία ζουν και εργάζονται για μεγάλα διαστήματα της ζωής του κι έτσι δε νιώθουν ποτέ μόνοι ή απομονωμένοι, παρά το γεγονός ότι μπορεί να βρίσκονται στη μέση του πουθενά, σε κάποιον απέραντο ωκεανό. Αισθάνονται μέλος και αυτής της κοινωνίας, του πλοίου.

Ανεξάρτητα από το βαθμό και την ειδικότητά τους στο πλοίο, τα μέλη του πληρώματος, τρώνε όλοι μαζί, συζητούν, διασκεδάζουν, σχεδόν μοιράζονται μαζί την προσωπική τους ζωή. Άρα, αυτός ο μικρόκοσμος όντως μοιάζει πολύ με μια οικογένεια. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, οι ναυτικοί πρέπει να αναπτύσσουν και να διατηρούν αισθήματα σεβασμού, αλληλεγγύης, αμοιβαίας υποστήριξης, και να πεισθούν ότι το να λειτουργούν ομαδικά, ώστε η κάθε τους ενέργεια να ωφελεί και να εξυπηρετεί το σύνολο και να συμβάλει στην ασφάλεια του.

Όταν οι σχέσεις μεταξύ των ναυτικών διέπονται από ευγένεια, σεβασμό, κατανόηση και καλή συνεργασία, μειώνεται ο αριθμός των αστοχιών και ακόμα και να προκύψει οτιδήποτε, μπορεί ευκολότερα να ξεπεραστεί.

Το πλοίο είναι ένας διεθνής χώρος εργασίας, τόσο ως παραγωγική μονάδα όσο και ως εργασιακός χώρος. Επιπλέον, σήμερα, κατά κύριο λόγο, τα πληρώματα που το στελεχώνουν είναι πολυεθνικά, με δύο ή και παραπάνω εθνικότητες επί του πλοίου. Ο συνδυασμός των δύο αυτών πραγμάτων, απαιτεί ειδική μεταχείριση.

Μια σειρά από μελέτες και έρευνες των τελευταίων ετών διεθνώς δείχνει τη δυναμική που αναπτύσσουν οι πολυεθνικές ομάδες επάνω στα πλοία. Αρκετές φορές η πολιτισμική ποικιλία των πληρωμάτων ενοχοποιείται ως η πηγή προβλημάτων και δυσκολιών που παρουσιάζονται σε αυτές τις ομάδες, ενώ άλλες φορές λειτουργεί καταλυτικά, ως μέσο αποφυγής δημιουργίας εθνικών υποομάδων και ενίσχυσης της επικοινωνίας μεταξύ των άλλων γλωσσών ναυτικών. Η πολιτισμική ποικιλία των πληρωμάτων δεν αποτελεί αυτή καθαυτή το πρόβλημα, όσο η διαχείρισή της, τόσο από την πλευρά των ηγετών του πλοίου, όσο και από το γραφείο.

Στον ελληνικό χώρο, οι πρώτες έρευνες οδηγούν στο συμπέρασμα, ότι οι υπάρχουσες αντιλήψεις για το ζήτημα της πολιτισμικής ποικιλίας των πληρωμάτων, τόσο από την πλευρά των Ελλήνων ναυτικών, όσο και από την πλευρά των ελληνόκτητων εταιριών είναι συγκεχυμένες και μάλλον, εκφράζουν προκατάληψη και ανασφάλεια. Επιπλέον, γίνεται αντιληπτό, ιδίως από τους Έλληνες ναυτικούς πως

αισθάνονται απειλή από τα αλλοδαπά πληρώματα, λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού για θέσεις εργασίας στα ελληνόκτητα πλοία, του χαμηλότερου κόστους ναυτολόγησης αλλοδαπών ναυτικών, ειδικά εκείνων από αναπτυσσόμενες χώρες, όπως οι Φιλιππίνες, η Ινδία, κ.ά., και της ραγδαίας εισόδου τους στην αγορά ναυτικής εργασίας, τα τελευταία χρόνια. Διαπιστώνεται επίσης, πως υπάρχουν στερεότυπα όσον αφορά τις εθνικότητες των ναυτικών, τα οποία καλλιεργούνται και μεταφέρονται πρωτίστως από τις παλαιότερες γενιές ναυτικών στις νεότερες, από το πλοίο στο γραφείο, όπου σημαντικές θέσεις καταλαμβάνουν Έλληνες πρώην ενεργοί ναυτικοί, Πλοίαρχοι ή μηχανικοί, αλλά και γενικότερα από την άστοχη διαχείριση του θέματος ως σήμερα, από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, και τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ).

Στο άρθρο «Αναπτύσσοντας την ικανότητα διαχείρισης της πολιτισμικής ποικιλίας στη ναυτιλία» της Δρ. Μαρίας Προγουλάκη, στο Περιοδικό «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», Τεύχος 01/2010, αναφέρεται πως το ενημερωτικό υλικό που παρέχεται στις ελληνικές Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού σχετικά με το θέμα της διαχείρισης της πολυεθνικότητας των πληρωμάτων είναι τουλάχιστον ελλιπές, ενώ συγκρίνει την αστοχία αυτή στο πρόγραμμα σπουδών των ελληνικών ΑΕΝ, με την πρόβλεψη για την κατάλληλη, σχετική ενημέρωση, στις αντίστοιχες ναυτικές σχολές της Κίνας, οι οποίες έχουν ήδη αρχίσει να παρέχουν μαθήματα πολιτισμικής γνώσης και ψυχολογίας πληρωμάτων, ενώ ταυτόχρονα, ναυτιλιακές επιχειρήσεις κινεζικών συμφερόντων σχεδιάζουν προγράμματα πολυπολιτισμικής εκπαίδευσης των Κινέζων ναυτικών τους.

Σε κάθε περίπτωση, η διαχείριση της πολιτισμικής ποικιλίας είναι μια ικανότητα που μαθαίνεται, ένα σύνολο γνώσεων που πρέπει να αποκτηθεί και μια φιλοσοφία που μπορεί να καλλιεργηθεί, σε κάθε άτομο, αλλά και σε κάθε οργανισμό.

Η εκπαίδευση επομένως, σχετικά με τη διαχείριση πληρωμάτων μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στη βελτίωση των ανθρώπινων σχέσεων επάνω στα πλοία, στην καλύτερη κατανόηση της

κουλτούρας κάθε εθνικότητας, και κατ' επέκταση στον αμοιβαίο σεβασμό που απαιτείται, για τη σωστή λειτουργία του πλοίου, όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα.

Οι ναυτικοί, πέρα από αυτά, όμως, είναι υποχρεωμένοι από τη φύση της δουλειάς τους να συνεργάζονται περιστασιακά και με άλλους ανθρώπους, εκτός πλοίου, όταν αυτό προσεγγίζει λιμάνια ή για άλλο λόγο. Αυτοί οι άνθρωποι εκτελούν με τη σειρά τους κι εκείνοι κάποια επαγγελματική δραστηριότητα, για λογαριασμό του πλοίου ή οποιουδήποτε έχει συμφέροντα επάνω από αυτό. Τονίζεται επομένως, ότι και σε αυτή τη φάση της ναυτικής εργασίας, οι ναυτικοί πρέπει να συνεργάζονται άψογα με οποιονδήποτε έρχεται στο πλοίο και να προσπαθούν για την επιτυχή, ασφαλή και αποδοτική εκμετάλλευση αυτού.

1.5 ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το πλοίο δεν είναι ένα συνηθισμένο εργασιακό περιβάλλον, η ναυτική εργασία έχει ιδιαιτερότητα σε σχέση με άλλα είδη εργασίας. Σημαντική επιλογή ενός πλοίου είναι η προτεραιότητα στην αξία της ανθρώπινης ζωής και οι ανθρώπινες σχέσεις, τόσο για το προσωπικό, όσο και για τους επιβάτες του εμπορικού πλοίου.

Η ναυτική εργασία διεκπεραιώνεται σε σκληρές και αντίξοες συνθήκες.

Το ουσιαστικό ζητούμενο στις ανθρώπινες σχέσεις των εργαζομένων πάνω στο πλοίο είναι:

- α) Εκ μέρους του πληρώματος, η ιεραρχική υπαγωγή στους αξιωματικούς και τον πλοίαρχο.
- β) Εκ μέρους των αξιωματικών, η σαφήνεια των εντολών, η κατανόηση των αναγκών του πληρώματος και η ιεραρχική υπαγωγή στον πλοίαρχο.
- γ) Εκ μέρους του πλοίαρχου, η μετασχηματιστική αρχηγία και η επαρκής κατάρτιση και μετεκπαίδευση.

Το είδος των σχέσεων και η ευχέρεια αναπτύξεώς τους είναι παράγοντες πιο σημαντικοί από στόχους, ρόλους, καθήκοντα και θέσεις. Η δυναμική της ομάδας, όπως αυτή αναπτύσσεται σε κάθε τμήμα του πλοίου, πρέπει να ακολουθεί τους κανόνες επιτελικής οργάνωσης ενός οργανισμού. Σύμφωνα μ' αυτούς ο προϊστάμενος αξιωματικός τμήματος δίνει τον ρυθμό στην εργασία, σεβόμενος τις ψυχολογικές και κοινωνικές ανάγκες του πληρώματος και διερμηνεύοντας τις εντολές του πλοίαρχου, ενώ το πλήρωμα συνεργάζεται και ακολουθεί τις βασικές προδιαγραφές για την εύρυθμη λειτουργία του τμήματος.

1.6 ΝΕΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΡΑΧΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Παρακάτω θα μελετήσουμε ορισμένες νευρώσεις ή διαταραχές, όπου έχει διαπιστωθεί ότι βιώνουν συχνότερα οι ναυτικοί.

A) Άγχος και αγχώδεις διαταραχές (stress or anxiety disorder)

Το άγχος είναι το πιο συχνό φαινόμενο που επικρατεί σε άτομα που εργάζονται σε εμπορικά πλοία. Πηγές εργασιακού άγχους μπορούν να αποτελέσουν μια σειρά από παράγοντες που σχετίζονται είτε με το σχεδιασμό και την οργάνωση της εργασίας, είτε με το περιεχόμενό της, είτε με το περιβάλλον εργασίας, είτε με τον ίδιο τον εργαζόμενο. Οι απαιτήσεις που συνεχώς αυξάνονται, η κοινωνική αποξένωση, η ρουτίνα, οι δύσκολες συνθήκες εργασίας, η δυσκολία στην επικοινωνία λόγω της πολυεθνικότητας και ο μειωμένος αριθμός του προσωπικού, είναι μόνο μερικοί από τους λόγους για τους οποίους αυξάνονται συνεχώς τα σωματικά και ψυχολογικά συμπτώματα λόγω στρες. Επιπλέον, οι προσωπικές διαφωνίες, οι πολιτικές και πολιτισμικές διαφορές, οικογενειακά ή προσωπικά προβλήματα, η νοσταλγία, η αυξημένη πίεση, το μη φιλικό περιβάλλον και οι άστατες ώρες εργασίας που απορρυθμίζουν το βιολογικό ρολόι σε συνδυασμό με τα προηγούμενα προκαλούν τα εξής προβλήματα :

- Έλλειψη ενδιαφέροντος για την εργασία
- Έλλειψη κινήτρου
- Το άτομο γίνεται ευέξαπτο και κάνει απρόσεκτα λάθη κατά την διάρκεια της εργασίας του.
- Δεν δίνει την πρέπουσα προσοχή κατά την διάρκεια της βάρδιας του , ενώ κατηγορεί τους άλλους για τα λάθη του.

Νιώθει έντονη κόπωση και ατονία.

Σε περιπτώσεις , που το άγχος είναι συνεχόμενο και έντονο παρατηρείται ορισμένες φορές υπερβολική κατανάλωση αλκοόλ και χρήση ουσιών, παρότι απαγορεύονται αυστηρά τέτοιου είδους πράξεις.

- Το άτομο γίνεται μοναχικό και απόμακρο από τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος.
- Επιβάρυνση της σωματικής και ψυχικής του υγείας
- Εκνευρισμός, αδυναμία χαλάρωσης και συγκέντρωσης
- Δυσκολία λογικής σκέψης και λήψης αποφάσεων
- Θυμός, κούραση, απογοήτευση, απόγνωση

- Χαμηλή εργασιακή ικανοποίηση και δέσμευση
- Χαμηλή αυτοεκτίμηση
- Μειωμένη απόδοση και αποτελεσματικότητα

Κακές σχέσεις με συναδέλφους

Διατάραξη της ισορροπίας μεταξύ επαγγελματικής και προσωπικής ζωής

Αν το άγχος βιώνεται συχνά και για μεγάλα χρονικά διαστήματα τότε δεν μας κάνει μόνο να αισθανόμαστε άσχημα συναισθηματικά, αλλά μπορεί και να επιδεινώσει ορισμένες νόσους. Έρευνες έχουν υποδείξει πολλά προβλήματα υγείας να συνδέονται με το στρες. Το στρες φαίνεται να επιδεινώνει ή να αυξάνει τον κίνδυνο παθήσεων όπως η παχυσαρκία, η καρδιοπάθεια, η νόσος Alzheimer, ο διαβήτης, η κατάθλιψη, το άσθμα, τα προβλήματα στο πεπτικό και να προκαλεί πρόωρο θάνατο.

Γενικότερα, ως άγχος ορίζεται μια διάχυτη και δυσάρεστη αίσθηση έντασης και αμηχανίας, η οποία συνοδεύεται από συμπτώματα όπως πονοκέφαλοι, εφίδρωση, αίσθημα παλμών, βάρος στο στήθος, αίσθημα δύσπνοιας, στομαχική δυσφορία κ.α. Το άγχος κατηγοριοποιείται σε τρεις κατηγορίες, στο φυσιολογικό άγχος, που πρέπει να έχουμε όταν υπάρχουν απειλητικές καταστάσεις, στο παθολογικό άγχος που είναι απρόσφορη απάντηση σε δεδομένο ερέθισμα, ενώ υπάρχει και το λεγόμενο ενδογενές άγχος, το οποίο είναι ένα μη φυσιολογικό χαρακτηριστικό της προσωπικότητας.

Στο εργασιακό άγχος συναντάμε τρεις κατηγορίες συμπτωμάτων: τα σωματικά, τα ψυχολογικά και τα συμπεριφορικά.

Στα σωματικά συμπτώματα περιλαμβάνονται: αυξημένη αρτηριακή πίεση, πονοκέφαλοι, αλλαγή καρδιακού ρυθμού και ρυθμού αναπνοής, μυϊκή υπερένταση, ναυτία, αίσθημα κόπωσης, δυσπεψία, ορμονικές διαταραχές κ.α.

Στα ψυχολογικά συμπτώματα περιλαμβάνονται: κατάθλιψη, ευερεθιστότητα, φόβος αποτυχίας, χαμηλή αυτοπεποίθηση, δυσκολία αυτοσυγκέντρωσης και λήψης αποφάσεων, διαταραχές ύπνου και λήψης τροφής κ.α.

Στις συμπεριφορικές εκδηλώσεις, που είναι χαρακτηριστικές του εργασιακού άγχους, ανήκουν: οι συχνές απουσίες από την εργασία, τα συχνά λάθη και ατυχήματα στο χώρο εργασίας, η αυξημένη κατανάλωση ουσιών, οι προβληματικές σχέσεις με τους συναδέλφους κ.α.

Τέλος, στις αγχώδεις διαταραχές συμπεριλαμβάνονται και τα εξής : διαταραχή πανικού (με ή χωρίς αγοραφοβία, αγοραφοβία, ειδικές φοβίες, κοινωνικές φοβίες, ιδεοψυχαναγκαστική διαταραχή, γενικευμένη αγχώδης διαταραχή, διαταραχή οξέος στρες - διαταραχή μετά από τραυματικό στρες, αγχώδης διαταραχή που οφείλεται σε σωματική κατάσταση, αγχώδης διαταραχή που προκαλείται

από ουσίες, ενώ οι πρόσφατες προσεγγίσεις καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι οι συνδυασμένες θεραπείες, δηλαδή ψυχοθεραπεία μαζί με φαρμακοθεραπεία, δίνουν τα καλύτερα και σε βάθος χρόνου αποτελέσματα.

Στο εργασιακό περιβάλλον του πλοίου, αυτά που μπορούν να δημιουργήσουν άγχος στον ναυτικό είναι πολλά. Αναφορικά κάποια από αυτά είναι : οι ανιαρές ή απάνθρωπες συνθήκες εργασίας όπως τα υψηλά επίπεδα θορύβου ή θερμοκρασίας, η απομόνωση του εργαζομένου, οι οσμές, ο κακός αερισμός, η διαρρύθμιση του χώρου, (π.χ. στον χώρο των επαγγελματιών υγείας βρέθηκε ότι ο μονότονος τεχνητός φωτισμός και ο κακός αερισμός προκάλεσαν αισθήματα κλειστοφοβίας), οι κακές σχέσεις με τους συναδέλφους ή τον πλοίαρχο, η ανάληψη ευθυνών για πρώτη φορά, η αποξένωση, η έντονη ναυτιλιακή κίνηση, οι καταστάσεις ανάγκης, η ύπαρξη τραυματικών εμπειριών και η έλλειψη εμπειρίας.

Τέλος, ένα θέμα που επίσης συνδέεται με το άγχος, έχει να κάνει με την εξέλιξη της τεχνολογίας. Φαίνεται πως στις περιπτώσεις αυτές τα σημεία που πρέπει να μελετηθούν περισσότερο σε σχέση με το άγχος είναι η προσπάθεια των παλαιότερων να ενημερωθούν για τις νέες τεχνολογίες και την ορθή χρήση τους.

Επιπρόσθετα, άλλες συμπεριφορές που συνδέονται με το στρες, είναι: .

Η συναισθηματική δυσαρμονία η οποία εμφανίζεται όταν το άτομο υποχρεώνεται να εκφράσει συναισθήματα τα οποία δεν αισθάνεται στην πραγματικότητα (Zarf και Holz (2006)). Το σύμπτωμα αυτό αφορά κυρίως τον τομέα των υπηρεσιών δηλαδή όταν οι εργαζόμενοι είναι υποχρεωμένοι να συναλλάσσονται με πελάτες. Η συναισθηματική αντίθεση δε συνδέεται με την προσωπικότητα των εργαζόμενων, αλλά μάλλον αφορά τις συνθήκες εργασίας και τις απαιτήσεις του οργανισμού, ως προς τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να συμπεριφέρονται στους πελάτες.

Παράδειγμα αποτελούν οι ναυτικοί που εργάζονται σε επιβατηγά πλοία ή κρουαζιερόπλοια. Σ' αυτούς τους τύπους πλοίων, οι αξιωματικοί και το πλήρωμα πρέπει να τηρούν αυστηρά την πολιτική της εταιρείας σχετικά με την συμπεριφορά τους προς τους επιβάτες. Γενικότερα, επικρατεί η αρχή ότι «ο πελάτης έχει πάντα δίκιο», πράγμα που φέρνει τους εργαζόμενους αρκετές φορές σε συναισθηματική δυσαρμονία, που με την σειρά του κάτι τέτοιο προκαλεί έντονο στρες και άγχος.

Η βία αποτελεί μια άλλη εκδήλωση συμπεριφοράς, η οποία μπορεί να έχει ως συνέπεια ακόμα και το έγκλημα (Paul & Townsend, 1998). Οι λόγοι για τον οποίους οι εταιρείες ενδιαφέρονται να γνωρίζουν την επιθετικότητα των ατόμων πριν τους προσλάβουν είναι για να έχουν μικρότερες ασφαλιστικές δαπάνες, δικαστικά πρόστιμα, καταστροφή περιουσίας, για να αποφύγουν την αποδυνάμωση του ηθικού των υπόλοιπων εργαζομένων καθώς και την αρνητική

στάση ή τη μείωση των πελατών. Ένα σημαντικό αίτιο για αυτού του τύπου τις συμπεριφορές μπορεί να είναι το στρες. Άλλες συμπεριφορές μπορεί να σχετίζονται με μορφές κακοποίησης ή παρενόχλησης στο χώρο της εργασίας.

Αυτό το φαινόμενο είναι αισθητό στην ναυτιλία, γιατί λόγω του πολύ έντονου στρες ώστε για παράδειγμα να γίνει η φορτοεκφόρτωση γρήγορα και αποτελεσματικά, ο ανώτερος αξιωματικός ξεσπάει λανθασμένα στους κατώτερους του. Αποτέλεσμα αυτού είναι να πέφτει το ηθικό του πληρώματος και να γίνεται ακόμα πιο αναποτελεσματικό, ενώ έτσι δημιουργείται και ένταση και άγχος και σ' όλα τα μέλη του πληρώματος. Γενικά, είναι ένα φαινόμενο που πρέπει να εκλείψει σε ένα τέτοιο ευαίσθητο εργασιακό περιβάλλον και γίνονται ήδη κάποιες προσπάθειες με την εφαρμογή κάποιων μεθόδων του σύγχρονου management και την ανάπτυξη της ομαδικότητας.

B) Διαταραχή του συναισθήματος ή κατάθλιψη (Depression)

Σύγχρονες έρευνες έχουν δείξει ότι σε πολλές περιπτώσεις σημαντική αιτία θανάτου των ναυτικών αποτελεί η κατάθλιψη και διάφορες άλλες ψυχικές διαταραχές που αναπτύσσονται κατά την διάρκεια της υπηρεσίας τους. Πιο συγκεκριμένα, τα αποτελέσματα μιας έρευνας που βασίστηκε σε 24.132 Δανούς ναυτικούς έδειξαν ότι οι εργαζόμενοι στην εμπορική ναυτιλία, έχουν μεγαλύτερο ποσοστό θνησιμότητας σε σύγκριση με τον γενικό πληθυσμό (η αναλογία θνησιμότητας από όλα τα αίτια συνολικά είναι στο 1.43 και από ατυχήματα 3.05). Παρόλη την ύπαρξη μεγάλου ρίσκου θανατηφόρων ατυχημάτων στο συγκεκριμένο περιβάλλον εργασίας, αυτά τα ατυχήματα αφορούν μόνο ένα πλεονάζον ποσοστό θνησιμότητας που παρατηρήθηκε, ενώ ταυτόχρονα τα ατυχήματα και οι ασθένειες που σχετίζονται με τον τρόπο ζωής συγκέντρωσαν το μεγαλύτερο ποσοστό. Επίσης, τα αποτελέσματα της έρευνας για την θνησιμότητα των ναυτικών μπορούν να διαχωριστούν σε τρεις κατηγορίες :

- 1) θνησιμότητα λόγω ατυχημάτων
- 2) θνησιμότητα λόγω ασθενειών και τρόπου ζωής
- 3) θνησιμότητα λόγω ψυχικών νοσημάτων (αυτοκτονία).

Επιπλέον έρευνες πάνω σ' αυτό το θέμα, επικεντρώθηκαν στα ατυχήματα που προκλήθηκαν πάνω στα πλοία διεθνής γραμμής, λόγω των δύσκολων συνθηκών και μελετήθηκαν από τον Hasen et al το 2002. Μεταξύ του συνολικού αριθμού των 1993 ατυχημάτων, 209 από αυτά είχαν ως αποτέλεσμα μόνιμη αναπηρία, και 27 ήταν θανάσιμα. Η θνησιμότητα που σχετίζεται με τα ψυχικά νοσήματα που δημιουργήθηκαν στους ναυτικούς κατά την διάρκεια της υπηρεσίας τους στα εμπορικά πλοία και πιο συγκεκριμένα στον Βρετανικό Εμπορικό στόλο από το 1976 έως το 2002, η οποία βασίστηκε σε επίσημες αναφορές θανάτου μας έδειξαν ότι στα 530 θανάσιμα ατυχήματα, ήταν 27,8 φορές υψηλότερο από το γενικό εργατικό δυναμικό της Μεγάλης Βρετανίας. Για να είμαστε ακριβής από τους 835 θανάτους που σχετίζονται με την ύπαρξη ψυχικών νοσημάτων, οι

564 προκλήθηκαν από ατυχήματα, οι 55 από αυτοκτονία, οι 17 από ανθρωποκτονία και 14 από την υπερβολική χρήση αλκοόλ ή εξαρτησιογόνων ουσιών. Οι περιστάσεις κάτω από τις οποίες έγιναν οι υπόλοιποι 185 θάνατοι, συμπεριλαμβανομένων και των 178 που χάθηκαν στην θάλασσα ή βρέθηκαν πνιγμένοι, παρέμειναν απροσδιόριστοι. Οι ερευνητές κατέληξαν ότι παρά τις βελτιώσεις στην υγεία και την ασφάλεια, οι οποίες οδήγησαν σε σημαντική μείωση των θανάσιμων ατυχημάτων στην Βρετανική εμπορική ναυτιλία τα τελευταία 90 χρόνια, το επάγγελμα του ναυτικού έχει παραμείνει ένα επικίνδυνο επάγγελμα, ενώ ταυτόχρονα τα ποσοστά της αυτοκτονίας δεν έχουν μειωθεί.

Τι ακριβώς όμως είναι η κατάθλιψη, πώς δημιουργείται και τι επιπτώσεις έχει στον άνθρωπο;

Με τον όρο κατάθλιψη εννοούμε μια κατάσταση θλίψης και μελαγχολίας, αυτό συνήθως είναι παροδικό και μάλλον οφείλεται σε κάτι σχετικά ασήμαντο και επουσιώδες. Η κατάθλιψη διαφέρει από την Κλινική Κατάθλιψη η οποία χαρακτηρίζεται από συμπτώματα που διαρκούν πάνω από δύο εβδομάδες και είναι τόσο σοβαρά ώστε να επεμβαίνουν στην καθημερινότητα ενός ατόμου. Η κατάθλιψη αποτελεί το τέταρτο στάδιο του μοντέλου της Κιούμπλερ-Ρος για την αποδοχή του θανάτου.

Όταν κάποιος έχει κατάθλιψη συνήθως περιγράφει τον εαυτό του ως λυπημένο, απεγνωσμένο, αποθαρρυσμένο και απογοητευμένο.

Η κατάθλιψη μπορεί να οφείλεται σε διάφορους παράγοντες που ενεργούν μόνοι τους ή και συντονισμένα. Οι παράγοντες αυτοί είναι :

- Περιβάλλον

Αντίδραση σε καταστάσεις, όπως η απώλεια ενός αγαπημένου προσώπου ή η μετακόμιση από ένα σπίτι σε ένα άλλο. Τα μονότονα περιβάλλοντα μπορεί να είναι καταθλιπτικά. Όταν κάποιος δεν μπορεί να ελέγξει το περιβάλλον του, η κατάσταση αυτή μπορεί να φέρει αισθήματα ανημπορίας. Οικογενειακές διαφωνίες ή οικονομικές δυσκολίες μπορεί να επιφέρουν κατάθλιψη. Άλλα αίτια κατάθλιψης είναι οι κλιματικές συνθήκες, όπως η βροχή ή η συννεφιά, η μοναξιά και το αίσθημα ότι οι άλλοι άνθρωποι δεν νοιάζονται για εμάς. Ψυχολογικοί παράγοντες

Μερικές φορές η κατάθλιψη μπορεί να προκληθεί από εσωτερικά προβλήματα. Πесιμιστικές ιδέες ή έλλειψη αυτοσεβασμού μπορούν να οδηγήσουν σε κατάθλιψη. Ασθένειες και αλλαγές στην ψυχολογία ενός ατόμου που συμβαίνουν στην ψύχωση και την άνοια μπορούν επίσης να οδηγήσουν σε κατάθλιψη.

- Βιολογικοί παράγοντες

Αυτοί ποικίλουν αλλά γενικώς περιλαμβάνουν κληρονομικούς όμως να αμφισβητείτε από την επιστημονική κοινότητα, νευρολογικούς, ορμονικούς και εποχιακούς παράγοντες. Επίσης μπορεί να σχετίζονται με κάποια ασθένεια.

Πολλές φορές η κατάθλιψη μπορεί να είναι απόρροια κάποιας ψυχικής ασθένειας που προϋπάρχει στο άτομο σε λανθάνουσα κατάσταση, και ενεργοποιείται σε καταστάσεις άγχους, δύσκολων συνθηκών και πίεσης. Τέτοιες ψυχικές ασθένειες είναι :

- Διπολική Διαταραχή
- Κλινική Κατάθλιψη
- Ενδογενή Κατάθλιψη
- Νευρωτική Κατάθλιψη
- Ατυπη Κατάθλιψη
- Ψυχωτική Κατάθλιψη
- Κυκλοθυμία
- Δυσθυμία
- Ιδεοψυχαναγκαστική Διαταραχή
- Μείζων Καταθλιπτική Διαταραχή

Τα γεγονότα και οι καταστάσεις που έχουν συνδεθεί συνηθέστερα με την κατάθλιψη στους ναυτικούς είναι : διαμάχη με την οικογένεια του, απομόνωση ή μοναξιά, ανεργία, σοβαρό θέμα υγείας, η χρήση ουσιών και η κατανάλωση αλκοόλ, αλλαγές στην λειτουργία του εγκεφάλου, το να έχει κάποιο μέλος της οικογένειας κατάθλιψη, η ασθένεια θεωρείται ταμπού για συζήτηση ή θεωρείται κακό να εκφράσεις τα συμπτώματα κατάθλιψης στον ανώτερο σου .

Η κατάθλιψη έχει σοβαρές επιπτώσεις στην ψυχική και σωματική υγεία και μπορούμε να πούμε ότι ένα άτομο πάσχει από κατάθλιψη αν παρουσιάζει για παραπάνω από δύο βδομάδες τα παρακάτω : Έλλειψη ενδιαφέροντος για κοινωνική ζωή, μη εκτέλεση εργασίας, απομάκρυνση από στενούς φίλους και οικογένεια, να διαφεύγουν στην χρήση ουσιών και αλκοόλ, δεν κάνουν πλέον πράγματα που τους ευχαριστούν, δεν μπορούν να συγκεντρωθούν, κάνουν αρνητικές σκέψεις («είμαι μια αποτυχία», «είναι δικό μου λάθος», «τίποτα καλό δεν συμβαίνει σε μένα», «είμαι άχρηστος», «δεν έχει νόημα η ζωή») και νιώθουν αρνητικά συναισθήματα (ενοχή, νεύρα, εκνευρισμό, χαμηλή αυτοπεποίθηση, θλίψη, αναποφάσιστος, μίζερος, συνεχής κούραση, αίσθηση ασθένειας, κατακλεισμένος, ευερέθιστος, απογοητευμένος, πονοκέφαλοι και μυϊκοί πόνοι, διαταραχές ύπνου, αλλαγή και απώλεια όρεξης, σημαντική απώλεια ή αύξηση βάρους).

Εν κατακλείδι, αν κάποιος διαπιστώσει ότι είτε ο ίδιος, είτε κάποιος συνάδερφος του, παρουσιάζει συμπτώματα κατάθλιψης, θα πρέπει να ενημερώσει άμεσα τον ανώτερο του, ώστε να του δοθεί η

κατάλληλη ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, για να αποφευχθούν τα χειρότερα όπως η βαριά μορφή κατάθλιψης και η αυτοκτονία. Ο πλοίαρχος θα πρέπει να είναι πλήρως ενημερωμένος για το θέμα, να διατηρεί καλές σχέσεις με το πλήρωμα του, ώστε να καταλάβει άμεσα οποιαδήποτε συμπεριφορά κατάθλιψης και να λάβει άμεσα τα απαραίτητα μέτρα.

Γ) Ψυχολογική κόπωση (mental fatigue)

Η ψυχολογική κόπωση πρόκειται για μια περίπλοκη διαταραχή που χαρακτηρίζεται από έντονη κούραση η οποία όμως δεν υποχωρεί με ξεκούραση. Τα άτομα που πάσχουν από το σύνδρομο βιώνουν έντονη σωματική εξάντληση με τρεμούλες, μυαλγίες, πονοκεφάλους, διαταραχές ύπνου. Επίσης χαρακτηριστικό είναι ότι τα άτομα αυτά παρουσιάζουν διαταραχή της μνήμης ή/και της ικανότητας συγκέντρωσης, μειωμένη λειτουργικότητα και χαμηλά επίπεδα ενεργητικότητας.

Προκειμένου να τεθεί η διάγνωση της ψυχολογικής κόπωσης, πρέπει να ικανοποιούνται δύο κριτήρια:

1. Σοβαρού βαθμού χρόνια κόπωση διάρκειας τουλάχιστον έξι μηνών, η οποία δεν αποδίδεται σε άλλες γνωστές κλινικές καταστάσεις.

2. Συνύπαρξη τεσσάρων ή περισσότερων από τα παρακάτω συμπτώματα, τα οποία θα πρέπει να αναφέρονται τουλάχιστον για χρονικό διάστημα έξι συνεχόμενων μηνών:

- Διαταραχή της μνήμης ή της ικανότητας συγκέντρωσης
- Φαρυγγαλγία (πονόλαιμος)
- Λεμφαδενοπάθεια (πρησμένοι λεμφαδένες)
- Μυαλγία
- Πολυαρθραλγία (πόνος όλων των αρθρώσεων) χωρίς οίδημα (πρήξιμο) ή ερυθρότητα

Κεφαλαλγία (πονοκέφαλος) με πρωτόγνωρα χαρακτηριστικά

- Ύπνος που δεν αναζωογονεί
- Κόπωση, που διαρκεί περισσότερο από 24ώρες, έπειτα από έντονη άσκηση

Το σύνδρομο χρόνιας κόπωσης αποτελεί μια περιπλοκή νόσο, η οποία σχετίζεται τόσο με οργανικούς, όσο και ψυχολογικούς παράγοντες. Θεωρείται περίπλοκη διαταραχή κυρίως γιατί τα αίτια που την προκαλούν παραμένουν ακόμη ασαφή.

Οι πιο απλές αιτιολογίες είναι χρόνια οικονομικά και οικογενειακά προβλήματα, υπερβολική εργασία κυρίως όταν αυτή δεν μας αρέσει, κακή διατροφή, έλλειψη σωματικής άσκησης, διαταραχές ύπνου, κατάχρηση αλκοόλ ή εξαρτησιογόνων ουσιών, κάπνισμα, ανθυγιεινές συνθήκες

εργασίας ή διαβίωσης, έντονο στρες. Πιθανοί παράγοντες που συμβάλλουν στην ανάπτυξη της πάθησης θεωρούνται επίσης και αυτοί που σχετίζονται με τους ενδοκρινείς αδένες, αλλά και με το κεντρικό νευρικό σύστημα, όπως η υπόφυση και τα επινεφρίδια. Συσχετίζεται μάλιστα με ελαττωμένα επίπεδα κορτιζόνης στο αίμα. Εντούτοις, δεν υπάρχουν αρκετά στοιχεία που να τεκμηριώνουν αιτιολογική συσχέτιση.

Έρευνες έδειξαν επίσης ότι για το ένα τρίτο των περιστατικών ευθύνεται κάποια νόσος σε εξέλιξη (γρίπη, ίωση, διαβήτης, ηπατίτιδα, καρκίνος). Οι αλλεργίες, ο διαβήτης, οι μολύνσεις του ουροποιητικού συστήματος, το έλκος, οι διαταραχές του θυρεοειδούς αδένος, καθώς επίσης και ορισμένα φάρμακα, όπως τα αντισταμινικά και οι βήτα αναστολείς μπορούν να προκαλέσουν κούραση και εξάντληση.

Η προσωπικότητα των ασθενών, φαίνεται να εμπλέκεται όλο και περισσότερο στην αιτιοπαθογένεια του συνδρόμου ψυχολογικής κόπωσης. Σύμφωνα με μελέτες οι περισσότεροι είναι τελειομανείς, ενώ αυτοπεριγράφονται ως άτομα προσανατολισμένα στην επίτευξη υψηλών στόχων και με υψηλά στάνταρντ εργασιακής απόδοσης και υπευθυνότητας.

Επιπλέον, δίνουν μεγάλη σημασία στη γνώμη των άλλων ανθρώπων για το άτομό τους και βρίσκονται σε μια συνεχή πάλη για να ανταποκριθούν στις προσωπικές και κοινωνικές απαιτήσεις. Είναι πολύ σημαντικό να γίνει έγκαιρα σαφής διάγνωση ώστε να βρεθεί η πιο σωστή θεραπευτική προσέγγιση για κάθε πάσχοντα. Η κύρια μέθοδος θεραπείας συνίσταται στην ψυχολογική υποστήριξη του πάσχοντος. Ο γιατρός οφείλει να εξηγήσει λεπτομερώς στον πάσχοντα την κατάστασή του και να αποφασίσουν από κοινού την θεραπεία που θα ακολουθήσουν. Συνήθως, συστήνονται τα εξής

- Αλλαγές τρόπου ζωής: μείωση της έντασης των δραστηριοτήτων και του ψυχολογικού στρες

Σταδιακή έναρξη ασκήσεων- το πρόγραμμα των οποίων τηρείται σχολαστικά λόγω των επιπρόσθετων απαιτήσεων των διεθνών κανονισμών, όπως επίσης και το ότι ορισμένες φορές υπάρχει έλλειψη προσωπικού.

Επομένως, πριν την αναχώρηση και σε ορισμένες περιπτώσεις κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ίσως είναι αναγκαίο για τον πλοίαρχο να βεβαιώνεται ότι έχει στη διάθεσή του ξεκούραστο και έτοιμο προσωπικό. Τέτοιες περιπτώσεις είναι η έξοδος του πλοίου από το λιμάνι, η είσοδος του σε περιοχές με μεγάλη κυκλοφορία ή οι περιπτώσεις υψηλού κινδύνου, όπως η διέλευση ενός πολύ στενού πορθμού κ.λπ. Αυτή η διαθεσιμότητα προσωπικού μπορεί να επιτευχθεί όταν όλες οι βάρδιες αλλάζονται στην ώρα τους ώστε να έχουν χρόνο όσοι λαμβάνουν μέρος σε αυτές να αναπαύονται. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό μπορεί να χρειαστεί να γίνουν αλλαγές στη ρουτίνα

των φυλακών ή ακόμη και μείωση φυλακών, ρυθμίσεις που είναι στη δικαιοδοσία του πλοιάρχου. Ο πλοίαρχος, εάν κριθεί αναγκαίο, δεν πρέπει να διστάσει να κάνει τις αλλαγές αυτές.

Την σοβαρότητα του θέματος την καταλαβαίνουμε από τις διατάξεις της MLC στην σύμβαση διεθνούς εργασίας 180, όπου ασχολείται με το θέμα της κόπωσης των ναυτικών λόγω την υψηλών εργασιακών απαιτήσεων και των πολλών ωρών εργασίας στις βάρδιες. Σύμφωνα με την MLC οι ανώτατες ώρες εργασίας δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις 14 ώρες ανά ημέρα και τις 72 ανά βδομάδα. Συγκεκριμένα στη Σύμβαση προβλέπονται τα εξής:

- Ο μέγιστος αριθμός ωρών εργασίας δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες σε διάστημα 24 ωρών και τις 72 ώρες σε διάστημα 7 ημερών ή διαφορετικά οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να είναι λιγότερες από 10 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και λιγότερες από 77 ώρες σε περίοδο 7 ημερών.
- Οι ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να χωρίζονται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μια εκ των οποίων να είναι τουλάχιστον 6 ώρες. Το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν θα υπερβαίνει τις 14 ώρες.
- Ισχύει η αρχή της μιας κανονικής εργάσιμης ημέρας οκτώ ωρών με μια ημέρα ανάπαυσης την εβδομάδα και ανάπαυση κατά τις δημόσιες αργίες.
- Στους ναυτικούς που εφημερεύουν θα πρέπει να παρέχεται αντισταθμιστική περίοδος ανάπαυσης εφόσον η κανονική περίοδος ανάπαυσης τους διαταράσσεται από κλήσεις.
- Τα παραπάνω ισχύουν για όλους τους ναυτικούς στο πλοίο.

Σημαντικό παράγοντα στην ψυχολογική κόπωση στους ναυτικούς παίζει και η ρύθμιση των βαρδιών. Πιο συγκεκριμένα, η εναλλαγή των διαστημάτων ημέρας και νύχτας κατά τα οποία διεξάγεται η εργασία έχει σωματικές και ψυχολογικές επιπτώσεις στον άνθρωπο. Ο άνθρωπος έχει

έμφυτο σύστημα καθορισμού του κύκλου ύπνου – εγρήγορσης. Οι κύκλοι αυτοί ονομάζονται κιρκάδιοι κύκλοι και σχετίζονται με την έκκριση της ορμόνης μελατονίνης, της οποίας η έκκριση διαταράσσεται από τον τεχνητό φωτισμό. Η αλλαγή των βιορυθμών επηρεάζει την αποδοτικότητα του εργαζομένου και τον κάνει πιο επιρρεπή σε ατυχήματα.

Πέρα από τις φυσιολογικές λειτουργίες, όπου το άτομο λόγω καταβεβλημένου οργανισμού και της κόπωσης εξασθενεί σωματικά και ψυχολογικά, οι αλλαγές βάρδιας έχουν και κοινωνικές συνέπειες, γιατί διαταράσσουν την οικογενειακή και κοινωνική ζωή των εργαζομένων.

Η νυχτερινή βάρδια έχει ως αποτέλεσμα να γίνει η κόπωση πιο έντονη. Σε αυτό το γεγονός, πολλές φορές προσθέεται και η περίπτωση των standby που δε μπορεί κάποιος να τα προβλέψει επακριβώς με αποτέλεσμα αρκετά συχνά να επιδεινώνεται η κατάσταση.

Δ) Σύνδρομο επαγγελματικής εξουθένωσης

Ο όρος «επαγγελματική εξουθένωση» χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά από τον Freudenberg το 1974 για να περιγράψει μια κατάσταση εξάντλησης των επαγγελματιών ψυχικής υγείας στο εργασιακό τους περιβάλλον. Καθόρισε την κατάσταση αυτή ως «αδυναμία για επίδοση, ή εξουθένωση λόγω υπερβολικών απαιτήσεων που αφορούν την ενέργεια, τη δύναμη ή τις δυνατότητες». Το άτομο γίνεται άκαμπτο, ξεροκέφαλο και ανελαστικό, εμποδίζει την πρόοδο και τις δομικές αλλαγές επειδή οι αλλαγές αυτές απαιτούν προσπάθεια για προσαρμογή.

Ο Freudenberg προτείνει ότι περισσότερο ευάλωτοι να αναπτύξουν επαγγελματική εξουθένωση είναι οι αφοσιωμένοι και οι απορροφημένοι από την εργασία τους, εκείνοι δηλαδή που αισθάνονται τόσο μια εσωτερική πίεση να προσφέρουν όσο και μια εξωτερική να αποδώσουν. Περιέγραψε τον «αφοσιωμένο εργαζόμενο» ο οποίος αναλαμβάνει υπερβολικά πολλή δουλειά, τον «υπέρ - δεσμευμένο εργαζόμενο» του οποίου η ζωή έξω από την εργασία δεν δίνει ικανοποίηση και τον «αυταρχικό εργαζόμενο» ο οποίος νιώθει ότι κανείς άλλος εκτός απ αυτόν δε μπορεί να κάνει τη δουλειά με την ίδια αποτελεσματικότητα.

Η υπερκόπωση που καταλήγει στο σύνδρομο εργασιακής εξουθένωσης είναι αιτία ψυχικής και σωματικής καταπόνησης των εργαζομένων, λαθών που κάποτε είναι τραγικά, ατυχημάτων, απώλειας παραγωγικότητας και κερδοφορίας των εταιριών.

Οι βασικές αιτίες, που οδηγούν τους εργαζόμενους, στο Σύνδρομο Επαγγελματικής Εξουθένωσης είναι:

- Ατελείωτος όγκος δουλειάς που συνεπάγεται μόνιμη αγωνία για τον εργαζόμενο να διεκπεραιώσει τις υποχρεώσεις του.
- Μεγάλο φάσμα καθηκόντων
- Παρόλο που καταβάλει φιλότιμες προσπάθειες δεν αναγνωρίζεται η προσπάθειά του από τους ανώτερους του και υπάρχει συνεχής κριτική ότι «μπορεί και καλύτερα».
- Μη μόνιμη θέση εργασίας που προκαλεί συνεχή ανασφάλεια στον εργαζόμενο.
- Η ανταμοιβή δεν είναι ανάλογη της προσφοράς του.
- Προστριβές και διαμάχες με συναδέλφους ή προϊσταμένους
- Ρουτίνα
- Έλλειψη αυτονομίας κι ελέγχου

Κάποια προειδοποιητικά σημάδια του συνδρόμου επαγγελματικής εξουθένωσης είναι:

- Απώλεια ευχαρίστησης, ενεργητικότητας και κινήτρου
- Ψυχική ασθένεια στην οικογένεια.
- Διαμαρτυρίες για τη κατάσταση εργασίας του
- Απομόνωση από τους συναδέλφους του
- Ανυπομονησία
- Αίσθημα «παγίδευσης»

Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι ο όρος της «επαγγελματική εξουθένωση» (burnout) δεν είναι συνώνυμος του όρου «εργασιακή πίεση», «κόπωση», «αποξένωση» ή «κατάθλιψη» παρόλο που η κατάχρηση του όρου τις τελευταίες δεκαετίες οδήγησε σε σύγχυση όρων και ορισμών. Η επαγγελματική εξουθένωση φαίνεται ότι προκαλείται από δυσανάλογα υψηλή προσπάθεια (με επένδυση σε χρόνο και συναισθηματική εμπλοκή), και χαμηλή ικανοποίηση σε συνδυασμό με πιεστικές εργασιακές συνθήκες. .

Το “σύνδρομο burnout”, εκφράζει την ψυχοσωματική καταπόνηση του εργαζομένου και την εξάντληση όλων των προσωπικών ψυχικών του αποθεμάτων στις καθημερινές του δυσκολίες που σχετίζονται με την επαγγελματική του δραστηριότητα.

Ο εργαζόμενος αισθάνεται ανίκανος να ανταποκριθεί στα καθήκοντά του και αναπτύσσει ουδέτερα ή ακόμη και αρνητικά συναισθήματα για τον ασθενή ή τον πελάτη του. Επίσης, αισθάνεται ότι δεν έχει καταφέρει τίποτε στη ζωή του και ότι δεν αμείβεται ικανοποιητικά

Το σύνδρομο της επαγγελματικής εξουθένωσης έχει πολύπλευρες επιδράσεις στη ζωή του εργαζομένου και εκφράζεται με διάφορους τρόπους:

1. Σωματικά συμπτώματα: χρόνια κόπωση, πόνοι στην πλάτη και τον αυχένα, διαταραχές στον ύπνο, υψηλή αρτηριακή πίεση, έλκος, καρδιαγγειακές παθήσεις, ημικρανίες.
2. Αλλαγές στη συμπεριφορά: τάση για απομόνωση, απρόσωπη επικοινωνία, προσφώνηση των άλλων με υποτιμητικές φράσεις, συγκρούσεις με συνεργάτες και μέλη της οικογενείας, και ακόμη απόπειρες αυτοκτονιών
- 3 .Ψυχολογικές επιπτώσεις: θυμός, πλήξη, απογοήτευση, αποθάρρυνση, αδιαφορία, χαμηλή αυτοπεποίθηση και αυτοεκτίμηση, κατάθλιψη.

Σε υπαρκτικό επίπεδο το άτομο βιώνει την παντελή έλλειψη νοήματος για την ίδια την ζωή, αμφισβητώντας τον σκοπό για τον οποίο ζει, χάνοντας την ελπίδα του και την σύνδεση του με την δυνατότητα αποτίμησης της κατάστασης του.

Στις διαπροσωπικές του σχέσεις μπορεί να αρχίσει να απομονώνεται να χάνει το ενδιαφέρον του για την δημιουργία σχέσεων ή την διατήρηση αυτών που έχει ήδη οικοδομήσει. Γίνεται υπερπροστατευτικός γονέας ή σύντροφος προβάλλοντας στους άλλους τον θύμο του. Νιώθει συνήθως έντονη μοναξιά και εμπλέκεται σε συχνούς διαπροσωπικούς διαπληκτισμούς.

Στο ψυχοσωματικό κομμάτι τα συμπτώματα που παρουσιάζει το άτομο είναι έντονη εφίδρωση , επιτάχυνση του ρυθμού της αναπνοής, περιόδους δύσπνοιας μυϊκούς πόνους, γαστρεντερικές διαταραχές και άλλα σωματοποιημένα συμπτώματα.

Τέλος ως προς την εργασία του το άτομο, έχει χαμηλό ηθικό, χάνει σταδιακά τα κίνητρα του, δίνει υπερβολική σημασία στην πραγμάτωση επουσιωδών λεπτομερειών, αποφεύγοντας να εκπληρώσει τα καθήκοντα του. Έτσι, χάνει την σύνδεση του με το αντικείμενο της εργασίας του, η ποιότητα της απόδοσης του είναι χαμηλή, γίνεται ευερέθιστος και εμπλέκεται σε συνεχείς διαπληκτισμούς με τους συναδέλφους του.

Για να μελετήσουμε το σύνδρομο αυτό σε σχέση με την ναυτιλία, πρέπει να γίνει κατανοητό ότι το περιβάλλον εργασίας στο πλοίο περιλαμβάνει σωματικούς, κοινωνικούς και πνευματικούς παράγοντες που παίζουν σημαντικό ρόλο στην υγεία. Οι ναυτικοί εργάζονται σκληρά σε ένα απομονωμένο περιβάλλον, για μακρύ χρονικό διάστημα και συνήθως με ελάχιστη έως μηδαμινή ανθρώπινη επαφή. Φυσικά είναι επόμενο το παραπάνω να οδηγήσει σε σύνδρομο επαγγελματικής εξουθένωσης και να επηρεάσει σημαντικά τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι ναυτικοί. Ο Freadenberger αναφέρει πως το σύνδρομο επαγγελματικής εξουθένωσης στους ναυτικούς εκδηλώνεται λίγο διαφορετικά σε σχέση με τα άλλα επαγγέλματα. Το ορίζει λοιπόν ως μια βαριά διάθεση που βιώνεται σε συνδυασμό με μια συνεχή κούραση. Το άτομο το βιώνει αυτό γιατί δεν μπορεί να επιτύχει το επιθυμητό αποτέλεσμα στη ζωή του, ζώντας μέσα στο καράβι απομονωμένος και χωρίς επικοινωνία με τους ανθρώπους.

Επίσης, κάποιοι παράγοντες μέσα στο πλοίο όπως η αυξημένη ευθύνη και οι εργασιακές συγκρούσεις, λειτουργούν αρνητικά για την εμφάνιση του συνδρόμου αυτού. Φυσικά, σημαντικό ρόλο παίζει και η αυστηρή ιεραρχία που υπάρχει μέσα στον χώρο ενός πλοίου. Έχει παρατηρηθεί ότι, τα άτομα που είναι χαμηλά στην ιεραρχία είναι πιο επιρρεπή σ' αυτό το σύνδρομο καθώς νιώθουν μεγαλύτερη πίεση για την καλή τους απόδοση και την εργασιακή τους ικανοποίηση.

Κεφάλαιο 2

ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΙΣΤΟΡΙΕΣ

Ο Γιώργος Σπαρής, μηχανικός, περιγράφει τις εμπειρίες του από τη θάλασσα: «Το πρώτο ταξίδι το έκανα το 1970. Ξεκίνησα τότε με ένα κρουαζιερόπλοιο που πήγαινε στα νησιά του Αιγαίου και στο Κουσάντασι. Τον χειμώνα πηγαίναμε στην Καραϊβική. Τα νησιά εκεί είχαν μια διαφορετική ομορφιά λόγω του τροπικού κλίματος». Ποτέ ο χρόνος δεν ήταν αρκετός για να χορτάσει τις χάρες των εξωτικών νησιών, μια και τα κρουαζιερόπλοια δεν έμεναν πολύ σε έναν προορισμό, αλλά η δουλειά ήταν καλή και κέρδιζε γενναία φιλοδομήματα. «Μου άρεσαν πολύ κάτι νησιά κοντά στην Κολομβία, όπου οι κάτοικοι ασχολούνταν με το ψάρεμα και έφτιαχναν μενταγιόν από κοχύλια τα οποία πουλάγανε στους τουρίστες. Δεν θα ξεχάσω ποτέ εκείνα τα παιδιά που βρίσκονταν μέσα στις βάρκες και όταν περνούσαν δίπλα από το κρουαζιερόπλοιο οι Αμερικανοί έβγαζαν από τις τσέπες τους και τους πέταγαν σεντς. Εκείνα βουτούσαν να τα πιάσουν. Κάποιοι το έβλεπαν και γελούσαν. Εμένα με στενοχωρούσε πολύ αυτό το θέαμα. Το πόσο ποδοπατούνταν η ανθρώπινη αξιοπρέπεια».

Το πιο εντυπωσιακό μέρος που έχει βρεθεί ο κ. Σπαρής είναι η Ανταρκτική. «Πέντε φορές πήγα. Όλοι οι επιβάτες μας ήταν επιστήμονες που μελετούσαν φάλαινες και πιγκουίνους. Θυμάμαι ένα σημείο ανάμεσα στους πάγους όπου υπήρχε μια λίμνη με ζεστό νερό και πήγαιναν οι επιβάτες και βουτούσαν». Του ζητάω να θυμηθεί πώς περνούσαν τα Χριστούγεννα πάνω στο πλοίο. «Όταν θέλαμε να φτιάξουμε κουραμπιέδες παίρναμε τηλέφωνο στο σπίτι για να ζητήσουμε τη συνταγή. Μας έλεγαν να βάλουμε βούτυρο, εμείς όμως είχαμε βούτυρο αλμυρό. Αυτό είχαμε, αυτό βάζαμε».

Η Εστία των Ναυτικών στον Πειραιά δημιουργήθηκε για να φιλοξενεί ναυτικούς της επαρχίας όταν έρχονται στην περιοχή για να κάνουν δουλειές. Ωστόσο τα τελευταία χρόνια εκεί μένουν και αρκετοί άστεγοι. «Πολλούς άστεγους ναυτεργάτες έχει και το λιμάνι» λέει ο κ. Πούλος. Δεν είναι εύκολο πλέον να βρει κανείς δουλειά στα καράβια. Κάποτε υπήρχαν ένα σωρό ειδικότητες, τα τελευταία χρόνια οι ναυτιλιακές τις έχουν καταργήσει κι έτσι υπάρχουν μόνο καπετάνιοι και μηχανικοί. Πολύ δύσκολα μπορεί κάποιος πλέον να εργαστεί ως μάγειρας, γιατί υπάρχει μεγάλη προσφορά από τις Φιλιππίνες με χαμηλούς μισθούς που συμφέρουν τις ναυτιλιακές. Τα τελευταία χρόνια έχουν μπει στο παιχνίδι και εταιρείες που δρουν μεσολαβητικά ώστε οι ναυτικοί να βρίσκουν δουλειές, με ό,τι σημαίνει αυτό για το τελικό ποσό που μπαίνει στην τσέπη τους.

«Πρώτη φορά βρέθηκα στη θάλασσα το 1978 δόκιμος σε ένα γκαζάδικο. Ξεκινήσαμε από Αμβούργο, περάσαμε από Ρότερνταμ, Λιβύη. Δύσκολες εποχές ήταν για μας τότε, δύσκολα είναι και σήμερα παρά την εξέλιξη της τεχνολογίας» λέει ο Αλέκος Αδρακτάς, που εργάζεται για χρόνια ως μηχανικός. Την απόφαση να γίνει ναυτικός την πήρε γοητευμένος από τις εμπειρίες ενός γείτονά του και από την αγάπη που είχε στον Νίκο Καββαδία. Σήμερα, που σχεδόν έχει κλείσει τον κύκλο του στη θάλασσα, έχει ανοίξει έναν καινούργιο με την ενασχόλησή του με την ποίηση, η οποία, πέρα από τη χαρά της δημιουργίας, του έχει αποφέρει το Β΄ βραβείο στον διαγωνισμό «Νίκος Καββαδίας» για τη συλλογή του «Το κλάμα των γλάρων» (Εκδόσεις Εντός).

Ξεφυλλίζοντας τη συλλογή του πέφτω πάνω στους στίχους: «Ζυγώναμε στο πέρασμα / Socotra Somalia / Μεσάνυχτα το πλήρωμα / σκοπιά για πειρατεία». Του ζητάω να αφηγηθεί την περιπέτειά του με τους πειρατές. «Συνέβη το 2013 στα ανοιχτά της Σομαλίας. Δυόμισι η ώρα τα ξημερώματα χτύπησε ο συναγερμός. Προσπαθώντας να καταλάβω τι γίνεται κοίταξα στη θάλασσα. Είδα ανθρώπους σε σκάφη να φωνάζουν στον καπετάνιο να σταματήσει. Εκείνος για να τους αποφύγει έκανε ελιγμούς ώστε να τους εμποδίσει να ρίξουν τη σκάλα στο καράβι. Αν κατάφερναν και την έριχναν θα ήταν πια πολύ αργά. Ήταν πολύ δύσκολα, γιατί δεν είχαμε και φρουρούς μαζί μας. Οι πειρατές πυροβολούσαν, βλέπαμε στον αέρα τις σφαίρες. Φοβηθήκαμε πολύ. Στο τέλος καταφέραμε να ξεφύγουμε, γιατί τα ταχύπλοα τρέχουν αρκετά αλλά δεν έχουν αρκετό καύσιμο για να ακολουθήσουν τα μεγάλα καράβια για πολλή ώρα».

Δεν είναι όμως αυτή η μοναδική φορά που κινδύνευσε. «Κάποτε στον Ινδικό ωκεανό πέσαμε σε μουσώνα και πήγαμε να μπατάρουμε. Τα κύματα ήταν τεράστια. Ήρθε η ώρα που φορέσαμε τα σωσίβια, δεν ξέραμε αν θα βγούμε ζωντανοί». Τον ρωτάω τι σκεφτόταν εκείνη τη στιγμή. Η φωνή του χαμηλώνει. «Την επιβίωση» λέει, «στο μυαλό έρχονται συγκεχυμένες εικόνες». Ποια λιμάνια άραγε είναι τα πιο επικίνδυνα; Συμφωνούν μεταξύ τους ότι είναι της Νιγηρίας και της Κολομβίας. «Φοβάσαι να βγεις εκεί αν δεν έχεις συνοδό άνθρωπο της νύχτας να σε πάει σε συγκεκριμένα μέρη» λέει ο κ. Πούλος. Και περιγράφουν πώς έχασαν έναν συνάδελφό τους που τον σκότωσαν για να τον ληστέψουν. Τους ζητώ να αφηγηθούν μια ασυνήθιστη ιστορία και ο κ. Πούλος μαζί με τον κ. Αδρακτά θυμούνται τότε που βρέθηκαν σε ένα μικρό λιμάνι του Αμαζονίου, το Ρίο Τρομπέτα. «Μας έβγαλαν έξω από το καράβι με πυρόγες, νύχτα μες στον Αμαζόνιο. Ο λαντζέρης έριχνε φως με τον φακό στις όχθες. Λέει ένας από εμάς “σήματα θα κάνει για να έρθουν για βοήθεια κι άλλοι”. Κάποια στιγμή μας λέει ο λαντζέρης “μη βάζετε τα χέρια στο νερό”. Είχε πιράνχας! Και τον φακό τον έπαιζε για να δει αν υπήρχαν κοντά μας ανακόντα και κροκόδειλοι» λέει ο κ. Αδρακτάς. «Όταν μπαίναμε στο λιμάνι, τα κορίτσια μάς έβαλαν το τραγούδι του Πασχαλίδη που λέει “όλους τους ξέμπαρκους τους τρώει το σαράκι, κι όσοι ταξίδεψαν ζηλεύουν την Ιθάκη”. Μα τι όμορφα που ήταν!» θυμάται ο κ. Πούλος. «Εν τω μεταξύ είχαμε και ερωτευμένους δόκιμους που αγάπησαν εκεί

κάτι Βραζιλιάνες και όταν φύγαμε έβαλαν εικοσαδóλαρα και πενηνταδóλαρα σε μπουκάλια και τα πετούσαν στα κορίτσια που κάθονταν από κάτω, στο λιμάνι».

Το Γαλαξίδι είναι αυτό που λένε «νησί της στεριάς». Πράγματι το κεντρικό λιμάνι δίνει την εντύπωση πως βρίσκεσαι σε νησιώτικο περιβάλλον. Το δεύτερο και παλιότερο λιμάνι του, δίπλα, λέγεται και «Χηρόλακας». Όχι αναίτια. Εκεί έκλαιγαν οι χήρες τους ναυτικούς που χάνονταν στα ταξίδια. Βλέπεις ο τόπος παραδοσιακά έβγαζε ναυτικούς...

Ο καπετάν Χρήστος - μακρινός συγγενής εξ' αγχιστείας - συνταξιούχος καπετάνιος, δένει τη βάρκα του στο Χηρόλακα. Από κει βγαίνει και ψαρεύει συχνά. Μια μέρα την ώρα που έδενε τα σχοινιά γύρισα και τον ρώτησα για τον καιρό. Και μου απαντά:

- Τώρα πλέον αντί για τα παλιά ναυτικά σημάδια που δείχνουν τι καιρό θα κάνει, βλέπω τις ανεμογεννήτριες στο βουνό. Ανάλογα με την γωνία και την φορά των πτερυγίων καταλαβαίνω αν θα 'χουμε γαρμπή ή σοροκάδα...

Όπως τον έβλεπα σκυμμένο στα σχοινιά μου ήρθε μια ιδέα και τον ξαναρωτάω:

- Χρήστο μήπως θυμάσαι καμιά ιστορία που σε συντάραξε μετά από τρεις δεκαετίες στην γέφυρα;

Ο καπετάν Χρήστος σταματά. Κοιτάζει τη θάλασσα. Κάθεται σε μια άκρη κι ανάβει τσιγάρο. Μετά άρχισε αργά:

- Ήταν στη δεκαετία του 70'. Ήμουν δόκιμος σ' ένα ελληνικό φορτηγό. Ταξιδεύαμε στον Ινδικό. Νύχτα με καλή θάλασσα. Κοιμόμουν στην κουκέτα μου μετά από μια κουραστική βάρδια. Ξαφνικά ακούγεται ένας δυνατό σφύριγμα που κατάλαβα ότι προερχόταν από το δικό μας καράβι. Σφύριγμα πλοίου μέσα στη νύχτα, χωρίς αιτία, σημαίνει συναγερμός! Σηκώθηκα, ντύθηκα γρήγορα κι ανέβηκα αλαφιασμένος στην γέφυρα. Εκεί ήταν μόνο ο τιμονιέρης και ο καπετάνιος, ένας Χιώτης. Τι συμβαίνει καπετάνιο, ρωτάω ανήσυχος. Εκείνος δεν απάντησε. Ο τιμονιέρης μου έκανε νόημα να περιμένω...

Σταματά παίρνει μια ανάσα και συνεχίζει:

- Μετά είδα ότι τα μάτια του καπετάνιου ήταν υγρά. Στεκόταν όρθιος δίπλα στο τζάμι της γέφυρας και κοίταζε προς την πλώρη με άδειο βλέμμα. Δεν είπα τίποτα. Πέρασε αρκετή ώρα. Κάποια στιγμή ο καπετάνιος γύρισε πίσω στη θέση του. Κάθισε κι άρχισε να μιλάει σιγά...

Ξαναπαίρνει μια ανάσα ο καπετάν Χρήστος, πετά το τσιγάρο, και συνεχίζει την αφήγηση:

- Πριν από αρκετά χρόνια, μου είπε, ήμουν και εγώ δόκιμος σε ένα γκαζάδικο, ταξιδεύαμε σε αυτό το μήκος και πλάτος. Ήταν μια άγρια νύχτα, ο δικός μου καπετάνιος ζήτησε δυο εθελοντές. Έπρεπε να βγουν στο κατάστρωμα και να ασφαλίσουν το καπάκι μιας υπόγειας εισόδου στην πλώρη, γιατί η θάλασσα αγρίευε και μια τέτοια κατάσταση θα έθετε το καράβι σε

κίνδυνο. Πολλή περισσότερη που ήταν και γκαζάδικο. Διστάσαμε. Τότε ο τρίτος καπετάνιος, ένα θαυμάσιο και φιλότιμο παιδί - ανδριώτης νομίζω - προσφέρθηκε. Είπα ότι θα πάω μαζί του. Ήταν δύσκολη δουλειά. Τα κύματα είχαν αρχίσει να σαρώνουν το κατάστρωμα. Παρόλα αυτά αποφασίσαμε να μη δεθούμε και γιατί το καπάκι ήταν κοντά και γιατί αν μας χτύπαγε ένα κύμα δεμένους στη λαμαρίνα θα μας τραυμάτιζε σοβαρά. Καθώς βγαίναμε γυρνάω και του λέω πως δεν ξέρω κολύμπι...

- Πάμε μη φοβάσαι, απάντησε ο τρίτος. Ξέρω να κολυμπώ καλά και για τους δυο μας...
- Βγήκε και τον ακολούθησα. Η δουλειά έγινε γρήγορα και αρχίσαμε να γυρίζουμε πίσω. Εκείνη τη στιγμή η πλώρη βυθίστηκε και ένα τεράστιο κύμα σάρωσε το καράβι. Σαν πούπουλα μας σήκωσε ψηλά και μας πέταξε στην αγριεμένη θάλασσα. Για μια στιγμή έχασα τα πάντα. Την επόμενη στιγμή ένα άλλο κύμα με πέταξε πίσω στο κατάστρωμα! Το πλήρωμα βγήκε και με τράβηξε μέσα. Σαν από θαύμα γλύτωσα με δύο σπασμένα πλευρά. Όμως, ο τρίτος χάθηκε για πάντα στη μέση του ωκεανού... Τον πήρε η θάλασσα μαζί της... Η μοίρα έπαιξε άσκημο παιχνίδι μαζί του. Εκείνος που ήξερε να κολυμπά χάθηκε και εγώ που δεν ήξερα σώθηκα... Έτσι κάθε φορά που η ρότα με φέρνει και περνάω από αυτό το σημείο, χαιρετάω τον φίλο μου. Είναι το μόνο που μπορώ να κάνω γι' αυτόν...

Εδώ ο Χρήστος σταμάτησε. Αναψε δεύτερο τσιγάρο και μονολόγησε:

- Τώρα που το σκέφτομαι πρέπει να αλλάξω αραξοβόλι για τη βάρκα μου...
- Γιατί, τον ρώτησα...
- Μα εδώ είναι η Χηρόλακα. Κι εμένα δεν μ' έχει κλάψει ακόμη κανείς!

Γράφει ο καπετάν-Λευτέρης Πολέμης

Πολλοί με ρωτούν αν υπάρχει κάτι δύσκολο ή επικίνδυνο που να έχει χαραχτεί στη μνήμη μου, μέσα στα 25 χρόνια της ναυτικής μου σταδιοδρομίας κατά την διάρκεια των οποίων ταξίδεψα στα πέρατα του κόσμου. Υπάρχουν πολλά. Όχι μόνο λόγω κακοκαιρίας, αλλά και άλλα πιο επικίνδυνα και πιο σκληρά. Ένα από αυτά που ανακαλώ στη μνήμη κάτι τέτοιες στιγμές που αναλογίζομαι την καριέρα μου συνέβη το 1974.

Συνέβη μια σκοτεινή νύχτα στα νερά της Δυτικής Αφρικής, εν πλω από Περσικό Κόλπο για Αγγλία, όντας πλοίαρχος σε ένα VLCC (Very Large Crude Carrier – εξαιρετικά μεγάλο πλοίο μεταφοράς αργού πετρελαίου). Το πλοίο λόγω μεγέθους εκείνη την εποχή (213.000 τόνους) δεν μπορούσε να περάσει το Σουέζ. Είχαμε περάσει το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και ανεβαίναμε δεξιά της Αφρικής.

Πριν προχωρήσω την ιστορία θα σταθώ σε αυτό το σημείο και θα κάνω μια παρένθεση:

Όλα τα πετρελαιοφόρα είναι διαιρεμένα κατά μήκος και κατά πλάτος σε αρκετές δεξαμενές στεγανές μεταξύ τους. Το πλοίο που ταξίδευα εκείνη την εποχή 15 δεξαμενές. Πέντε κατά μήκος και τρεις κατά πλάτος. Δηλαδή 15 δεξαμενές. Εκείνη την εποχή τα δεξαμενόπλοια είχαν πάνω από κάθε δεξαμενή μια σωλήνα που ανέβαινε στο κατάστρωμα γύρω στο 1,20 του μέτρου. Η σωλήνα είχε διάμετρο περίπου 30 πόντους. Από τη σωλήνα αυτή μπορούσε να ρίξεις μια ταινία και να μετρήσεις το ύψος της στάθμης του πετρελαίου στο καθένα από τα αμπάρια. Η σωλήνα αυτή έκλεινε με ένα σιδερένιο κοχλία που σφράγιζε αεροστεγώς με ένα λάστιχο έτσι ώστε να μην επιτρέπει τη διαρροή αερίου. Το κενό κάθε δεξαμενής είναι γεμάτο αέρια που εκλύονται από το πετρέλαιο.

Το πετρέλαιο έχει την τάση να διογκώνεται όταν ανέβει η θερμοκρασία ή να συμπυκνώνεται όταν πέσει η θερμοκρασία. Εκείνη την βραδιά το πλοίο είχε μπει στο ισημερινό θαλάσσιο ρεύμα, που είναι ζεστό. Και φυσικά ανέβηκε η θερμοκρασία του πλοίου και κατ' ακολουθία και η στάθμη του φορτίου μέσα στα αμπάρια.

Χωρίς να έχουμε πάρει είδηση εκείνη την ζεστή βραδιά το λάστιχο που στεγανοποιούσε το σιδερένιο καπάκι του σωλήνα της δεξαμενής No4B είχε κοπεί περίπου έναν πόντο. Η ζέστη έκανε το υγρό φορτίο μέσα στο αμπάρι να διογκώνεται. Κι αυτό με τη σειρά του πίεζε το αέριο το οποίο διέφευγε προς την ατμόσφαιρα.

Ήταν μεσάνυχτα. Ταξιδεύαμε σε έναν ακίνητο Ατλαντικό. Είμαστε στα δυτικά της Αφρικής εν πλω προς Αγγλία. Μόλις είχαμε περάσει τον Ισημερινό και είχαμε μπει από το νότιο στο βόρειο ημισφαίριο.

Πριν πέσω να κοιμηθώ, λίγο μετά τα μεσάνυχτα, όπως συνήθιζα, ανέβηκα στην γέφυρα να δω πως πάμε. Ο ανθυποπλοίαρχος της βάρδιας 12-4 μόλις είχε παραλάβει. Το βαπόρι ταξίδευε γαλήνια.

Λες και ήταν τρένο πάνω στις ράγες. Κατάπλωρα στο βάθος έβλεπα συνέχεια αστραπές. Είχε προηγηθεί μια καταρρακτώδης βροχή και το πλοίο ήταν γεμάτο υγρασία. Πράγμα που αυξάνει την αγωγιμότητα και τα φαινόμενα στατικού ηλεκτρισμού. Κάτι που έχει σημασία όπως θα δούμε παρακάτω.

Καληνύχτισα τον ανθυποπλοίαρχο και κατέβηκα στην κάμαρα μου να κοιμηθώ. Μόλις με πήρε με ύπνος, άκουσα ξαφνικά το μαγνητικό τηλέφωνο στο δωμάτιο μου να ουρλιάζει σαν τρελό. Πετάχτηκα από το κρεβάτι τράβηξα την κουρτίνα στο φιλιστρίνι και πάγωσα. Από την σωλήνα Νο4B έβγαινε μια φλόγα πουν έφτανε σε ύψος τουλάχιστον 6-8 μέτρα. Ψέλλισα: «τετέλεσται, αυτό ήταν μέχρι εδώ». Έβαλα ένα σορτς και ξυπόλητος έτρεξα σαν τρελός στη γέφυρα.

Τι έκανα; Εκείνο που κάθε πλοίαρχος κάνει στα τακτικά γυμνάσια. Πρώτο να χτυπήσω το general alarm. Να ξυπνήσω τον κόσμο. Όμως το πορτάκι του alarm δεν άνοιγε. Το είχε σφίξει πολύ ο ανθυποπλοίαρχος στην τελευταία άσκηση. Έδωσα μια γροθιά στο τζάμι και το έσπασα. Ενθύμιο μένουν ακόμα τα σημάδια στο δεξί μου χέρι από τα κοψίματα που μου έκαναν τα σπασμένα γυαλιά. Κατάφερα και χτύπησα το alarm. Αμέσως μετά πήγα στο VHF στο κανάλι 16 που είναι για το σήμα κινδύνου. Αρχισα να φωνάζω MAYDAY- MAYDAY. Πολλές φορές, όπως προβλέπει ο κανονισμός. Μου απάντησε αμέσως ένα υπερωκεάνιο του Χανδρή που ήταν στα 7-8 μίλια απόσταση και πήγαινε στην Αυστραλία. Μου είπε πως βλέπει την φλόγα στο κατάστρωμα μου και έστρεψε καταπάνω μου.

Το πλήρωμα πλήρως προετοιμασμένο, λόγω των τακτικών γυμνασίων, που έκανα (σχεδόν κάθε εβδομάδα αν ήταν δυνατόν), ήξερε αμέσως τι ακριβώς να κάνει και πώς να το κάνει. Έτσι σε λιγότερο από ένα λεπτό, ο Α' μηχανικός, που ήταν από το Κόρθι, έτρεξε και έστειλε νερό σε μια δεξαμενή με ειδικό υγρό από την έξοδο της οποίας άρχισε να τρέχει αφρός υπό πίεση. Ο λοστρόμος, ένα άξιος άνθρωπος από την Σύρο, έτρεξε γρήγορα στο κατάστρωμα και άνοιξε το επιστόμιο που είχε αναφλεγεί έτσι ώστε άφθονος αφρός και υπό πίεση να διοχετευτεί μέσα στο Νο4B. Δεν θυμάμαι τι προσευχές έκανα πάνω στην γέφυρα. Αλλά μετά από 2-3 λεπτά είδα την φλόγα σιγά-σιγά να μειώνεται και τελικά με ένα μικρό παφ έσβησε...

Ανακουφισμένος έγεια πίσω και έδωσα σιωπηλά συγχαρητήρια στον εαυτό μου γιατί στην μακρά μου ναυτική διαδρομή δεν παρέλειψα ποτέ να κάνω τακτικά γυμνάσια πυρκαγιάς και εγκατάλειψης πλοίου.

Βεβαίως είμαστε πολύ τυχεροί που η θάλασσα ήταν εντελώς κάλμα. Δεν είχε μπότζί. Έτσι η ροή αερίου ήταν συνεχής: όπως βγαίνει από ένα τσακμάκι όταν το πιέζεις. Αν είχε μπότζί η ροή αερίου θα ήταν διακεκομμένη. Και αντί της συνεχούς ροής του αερίου θα είχαμε διακεκομμένη: με αποτέλεσμα εισροή οξυγόνου μέσα στο αμπάρι. Που θα οδηγούσε σε μια τεράστια έκρηξη.

Το μόνο που θα μπορούσαν να μας κάνουν μετά θα ήταν... τα σαράντα! Γιατί για κηδεία ούτε κουβέντα. Θα είχαμε όλοι μας ανατιναχτεί ή καεί σαν τα ποντίκια.

Σωθήκαμε λόγω σωστής προετοιμασίας και των συνεχών γυμνασιών. Όταν φτάσαμε στην Αγγλία ανέβηκαν στο πλοίο ένα σωρό ειδικοί και ειδήμονες και με τρέλαναν στις ερωτήσεις για το πώς και το γιατί συνέβη ότι συνέβη. Κανείς δεν έβγαλε κάποιο τελικό συμπέρασμα.

Κατά πάσα πιθανότητα η ζημιά έγινε από τον αυξημένο στατικό ηλεκτρισμό του πλοίου και λόγω της υγρασίας. Όπως μου είπε ο ανθυποπλοίαρχος καθώς κοίταζε από ψηλά το πλοίο και την πλώρη είδε έκπληκτος ένα πύρινο φίδι να διατρέχει ξαφνικά στο κατάστρωμα. Προφανώς μόλις αυτό το πύρινο φίδι έφτασε στη Νο4B δεξαμενή πήρε φωτιά η έξοδος της σωλήνας ελέγχου λόγω του αερίου που χανόταν από το μικρό κενό τους ενός πόντου που υπηρχε απαρατήρητο στο λάστιχο στεγανοποίησης. Και άναψε μια μεγάλη φλόγα αρκετών μέτρων!!!...

Όταν γύρισα στην Άνδρο αργότερα μαζί με μερικούς Ανδριώτες που είμαστε στο πλοίο και μερικούς άλλους φίλους πήγαμε στον Αι-Γιάννη του Σκίνου και κάναμε μια λειτουργία για την διάσωση μας.

Ο Σωτήρης Αλφόνιος από την Ιθάκη ή καπετάν Σωτήρης όπως του άρεσε να τον αποκαλούμε, επειδή έκανε ένα φεγγάρι ανθυποπλοίαρχος, ήταν ο πρώτος μου προϊστάμενος, όταν πρωτοπαρκάρισα δόκιμος το 1964 με το “OLYMPIC PEGASUS” του Ωνάση. Ο μισθός μου 70 δολάρια, δηλαδή 55 ευρώ. Ήταν ένα καινούργιο φορτηγό bulk carrier, με μηχανή diesel.

Οι αξιωματικοί και το πλήρωμα ήταν Έλληνες, σχεδόν όλοι από τα Επτάνησα. Τι βαπόρι ήταν εκείνο! Εικοσιτεσσέρων χιλιάδων τόννων deadweight, με πέντε μεγάλα κεντρικά αμπάρια και δώδεκα μικρότερα πλευρικά top side tank's. Διπλές πόστες σε κάθε αμπάρι, μ' ένα δάσος από μπίγες, είχε τη δυνατότητα να φορτοεκφορτώνει, μέχρι και βαριά ρολά σίδερα, 15 τόννων καμιά φορά το κάθε ένα.

Το παραλάβαμε στο ΚΟΒΕ της Ιαπωνίας, όπου ο καπετάν Σωτήρης ο λοστρόμος, είχε την τιμητική του. Τον βλέπαμε και τρέμαμε, κάποιος τον είπε σκύλο Οροπεδιώτη και του έμεινε. Είμαστε τέσσερις δόκιμοι και οκτώ ναύτες. Αυτοί οι τελευταίοι, ήταν λίγο πάνω από την ηλικία των 40, με 15-20 χρόνια ναυτική υπηρεσία, δέκα λοστρόμοι ο κάθε ένας.

Στους ναύτες ήταν και ο μπάμμα Λάμπρος, εβδομήντα χρονών γεροναύτης από τον Αστακό δίχως δόντια, που έτρωγε το φιλέτο το κρέας χωρίς να το μασάει, το κατάπινε δηλαδή. Δύο αυγά βραστά το πρωί τα κατάπινε σαν τα χάπια, καμιά φορά χωρίς να βγάλει τα τσόφλια, μαζί με το μπέικον ή τα λουκάνικα! Είχαμε και τον κυρ Γιώργη, όπως μου άρεσε να τον αποκαλώ, μαραγκό από την Αίγινα, ηλικία γύρω στα εξήντα.

Όμως στον καπετάν Σωτήρη που ήταν ναύτης με κεφαλαία γράμματα, δεν εβγήκε κανένας μπροστά. Γεροδεμένος, τετράγωνα πλάτες, μετρίου αναστήματος, με δυο μικρά αεικίνητα γαλάζια μάτια, που δεν άφηναν τίποτα απαρατήρητο. Τα εγγλέζικα του ήταν πολύ καλύτερα από του καπετάνιου και πέντε έξι γλώσσες ακόμα. Αφού μια φορά που κατάλαβα ότι ήταν στις καλές του στιγμές τον ρώτησα: Καπετάν Σωτήρη, πού τις έμαθες τόσες γλώσσες; Αυτός μου απάντησε χαμογελώντας για μια μόνο στιγμή. Να ‘ξερες παιδάκι μου πόσο έχω πληρώσει την κάθε λέξη! Δεν τόλμησα όμως να πω σε κανέναν τίποτα, ούτε να τον ξαναρωτήσω.

Είχε μια ουλή στο αριστερά του μπράτσο, που ήταν φοβερό να την βλέπεις. Λες και την ράψανε με караβίσια βελόνα, τρισίλιο και βαρδαμά. Και μάλλον έτσι θα ‘γινε, δεν δέχθηκε ποτέ να μιλήσει γι’ αυτό.

Εμένα που ήμουν ο μοναδικός από τους δοκίμους που έβγαλε Σχολή, με πήρε από καλό μάτι και με έχρισε βοηθό του, για να μου μάθει να γίνει “καπιτάνιος” όπως έλεγε. Βέβαια, αυτή του η προτίμηση για μένα, είχε και υποχρεώσεις. Με σήκωνε από τις έξι η ώρα το πρωί, να ετοιμάσουμε τα πότα με τα χρώματα του καθενός ματσακόνια, ξύστρες, πινέλα, ρολά, κοντάρια κι άλλα σύνεργα. Έπρεπε στις οκτώ που βγαίνανε οι άλλοι για δουλειά να είναι όλα έτοιμα, για να μην καθυστερήσουν ούτε λεπτό.

Όχι θα μου χαριζότανε αν έκανα κάτι στραβό μια φορά μ’ έβαλε να βάψω τα φινιστρίνια στην τραπεζαρία των αξιωματικών με άσπρη μπογιά κι ενώ έβαλα φαίνεται περισσότερο χρώμα στο πινέλο και έτρεξε λίγο στον μπουλμέ που είχε χρώμα φυσικί και έπεσαν λίγες σταγόνες στο δάπεδο που ήταν πράσινο... ποιός είδε τον Θεό και δεν τον εφοβήθηκε... “Τα δεκαπέντε στρέμματα χωράφια που πουλήσατε στα Αγριανά για να βγάλεις τη Σχολή, έπρεπε να τα φυτέψεις λεμονιές και να πουλάς τα λεμόνια στα λεμονάδικα... δεν κάνεις για “καπιτάνιος” εσύ...”, φώναζε το μεσημέρι στην τραπεζαρία του πληρώματος και τον ακούγανε όλοι!

(Κάτι σαν τον Μητσοτάκη δηλαδή, που λέει ότι δεν κάνει για “pri-minister” ο Παπανδρέου! Κατάλαβες! Ένας άνθρωπος 155 χρονών 25 μηνών και 32 ημερών έχει τη δυνατότητα να κρίνει και να επικρίνει! Τέλος πάντων. Το μεγαλείο της Δημοκρατίας). Δεν έκανε για “καπιτάνιος” επειδή μου έσταξε λίγη μπογιά στο δάπεδο... σκύλος μοναχός σας λέω. Μετά από κανένα μήνα, με ανέβασε στο μεσαίο κολονάκι, για να βάψω κάτι μπαλώματα. Μου έδωσε ένα πόζο με κίτρινη μπογιά, ένα πρόχειρο γάντζο από ηλεκτρόδιο, και μου έδωσε οδηγίες για το πως θα μπω στην καντηλίτσα. Ανέβηκα στην κορφή του κολωνακιού, μπήκα στην καντηλίτσα, αλλά αυτή

σκορτσάρισε, έφυγε το πότο από τον γάντζο κι έπεσε στο κεφάλι του λοστρόμου, που ήταν από κάτω στην ανέμη, κάνοντάς τον σαν Κινέζο!

Εκεί να 'σουν να θαυμάσεις... κατέβα κάτω ρε κωλόπαιδο, παλιοχωριάτη, γιδοβοσκέ, που κατέβηκες από τα όρη κι ήρθες εδώ πέρα να με σκοτώσεις... Στην συνέχεια αφού κατέβηκα την σκάλα και βρέθηκα κοντά του άρχισε: Να πας τώρα αμέσως πάνω στον ναύαρχο, να δηλώσεις παραίτηση, να ξεμπαρκάρεις, να πας στο χλιοανάθεμα, να γυρίσεις στην Ελλάδα και να σταματήσεις όρθιος έξω από ένα ταχυδρομείο, να έχεις τη γλώσσα έξω να περνάει ο κόσμος να κολλάει τα γραμματόσημά του για να βγάζεις το ψωμί σου!

Μετά έφυγε, πήγε φαίνεται στο πρυμνιό μαγαζί, όπου έβγαλε τις περισσότερες μπογιές από πάνω του με thinner και στη συνέχεια πρέπει να έκανε ένα ζεστό ντούζ με ROL και καθάρισε καλά. Όταν πέρασε από δίπλα μου, μετά από καμιά ώρα, στο κολονάκι όπου είχα μείνει και καθάριζα με δική μου πρωτοβουλία τις μπογιές, από την ανέμη, το βίντζι και την κουβέρτα, χρησιμοποιώντας στουπιά, πανιά και ακάθαρτο πετρέλαιο, μου φάνηκε πως χαμογέλασε και προχώρησε προς την πλώρη. Αυτό γινότανε το πρώτο τρίμηνο, γιατί μετά που έμαθα να πατάω γερά τα πόδια στο βαπόρι, δεν είχα κανένα πρόβλημα μαζί του.

Μια μέρα ήταν στην κουβέρτα και προσπαθούσε αυτός και οι τρεις άλλοι δόκιμοι, να περάσουν το πλατύσκαλο της σκάλας, από το μεσαίο κατάστρωμα στην δεξιά πλευρά. Όταν πέρναγα πηγαίνοντας για την πλώρη, κάνανε μια μικρή σύσκεψη, για το πιο καρότσι θα πάρουν και ποιό διάδρομο θα χρησιμοποιήσουν. Κατέβηκα στην στιγμή από το Gangwag, έβαλα τα χέρια μου σε μια σωλήνα δύο ιντσών του γλυκού νερού, τοποθέτησα τις πατούσες μου στο πλατύσκαλο, το έσπρωχνα με όλη μου τη δύναμη, κάνοντας μοχλό τα πόδια, το σώμα και τα χέρια μου και εκείνο το βαρύ πράμα, βρέθηκε στο δεξιό κράζετε, που αν δεν ήταν τα ρέλια να το συγκρατήσουν, θα πήγαινε στη θάλασσα.

Το βαπόρι εκείνη τη στιγμή, πρέπει να προς τα δεξιά. Αυτοί με κοίταζαν σαν φαινόμενο. Άλλη μια φορά σε κάποια ράδα παίρναμε bunkers. Είχε έλθει η μπάριζα και όταν τελείωσε ο εφοδιασμός του πλοίου με καύσιμα, είχαμε κοτσάρι, την μάνικα εφοδιασμού, στον ρόναρη της μπίγας και την είχαμε αφήσει στην μπάντα της δεξιάς πλευράς, για να την κατεβάσουμε στη συνέχεια με τους αέριδες στο μπανκεράδικο. Ο γάντζος όμως του ρόναρη, δεν έβγαινε από το Π, που είχε η τάπα της μάνικας.

Φέρε την ανεμόσκαλα, είπε ο λοστρόμος στον Βασίλη, να κατέβει κάποιος να τον βγάλει. Ο Βασίλης από την Κεφαλλονιά, που ήταν ναύτης κι αυτός με κεφαλαία γράμματα, δεν πρόλαβε να κάνει το πρώτο βήμα, γιατί είχα πιάσει γερά τον ρόναρη στα δυο μου χέρια, είχα φθάσει την τάπα της μάνικας κι είχα βγάλει τον γάντζο μέχρι να πεις κίμινο! Βλέπετε τότε ήμουν είκοσι χρονών, με σαράντα κιλά μόνο βάρος, αφού με τρεις απλωσιές πάνω στον ρόναρη σαν Monheg, βρέθηκα πάλι στην κουβέρτα.

Ο Βασίλης, ο αδελφός του ο Στάθης, ο μπάρμπα Λάμπρος και το υπόλοιπο πλήρωμα της κουβέρτας, μόλις λύσαμε την μπάριζα, με πήγαν σηκωτό σαν ολυμπιονίκη, στο καπνιστήριο του πληρώματος για coffetime, που τούτη τη φορά το καθυστερήσαμε, λόγω του ανεφοδιασμού. Εδώ θέλω να πω, ότι με τον Στάθη αργότερα που έγινα κι εγώ ναύτης, κάναμε μαζί βάρδια.

Σαν ναύτης, όταν βάφαμε τα κολωνάκια με τις καντηλίτσες δεν κατέβαινα από την σκάλα, αλλά τσουρλούσα στην κυριολεξία από το ρεφόρτσο, για να μην καθυστερώ. Όταν βάφαμε την μπάντα του βαποριού με τις σκαλωσιές, αρχίζαμε ο Στάθης κι εγώ. Ο Στάθης στα σχοινιά και τους αέρηδες, εγώ στη σκαλωσιά. Όταν τελειώνει το βάψιμο στην περιοχή της σκαλωσιάς, δεν ανέβαινα στην κουβέρτα, αλλά έμενα στην άκρη της σανίδας, ο Στάθης που ήταν στα ρέλια την μαπατάριζε προς την πλώρη, κανόνιζε γρήγορα-γρήγορα τους αέρηδες κι εγώ συνέχιζα το βάψιμο, με ρολό 12 ιντσών και κοντάρι ενάμισι μέτρου. Εδώ για να πούμε την αλήθεια, κάναμε και λίγο σκεπασταρές, όπου βέβαια δεν χρειαζόταν βάψιμο, γιατί από τις οκτώ το πρωί, μέχρι τις δώδεκα το μεσημέρι τελειώναμε οι δυο μας τη δεξιά μπάντα του βαποριού, χωρίς βέβαια την μάσκα και τον λαϊνά, που εκεί ήταν πολύ πιο δύσκολα τα πράγματα, αλλά τα καταφέρναμε όταν χρειαζότανε.

Πάντως ο Κώστας, ένας ναύτης πολύ καλός από την Αιτωλοακαρνανία έλεγε: Που σε ψάρεψ' ουρέ ο Σεραφείμ; Τι δούλωμ' 'βαλ και σε βούτηξ', εσύ πηδάκ' μου θα κάνεις πλουσιούουτερο τουνωνάση! Ο Σεραφείμ ένας πανέξυπνος άνθρωπος, ήταν υπεύθυνος της επιλογής πληρωμάτων στη ναυτιλιακή εταιρεία του Ωνάση.

Πρόσεχε παιδάκι μου έλεγε ο λοστρόμος, πρόσεχε, γιατί εσύ έτσι όπως λαλιέσαι που λέτε εσείς οι Κρητικοί, ή θα σκοτωθείς σε κανένα βαπόρι ή στην καλύτερη περίπτωση θα σβολωθείς. Σ' αυτό ήταν προφητικός, αφού πράγματι πολλά χρόνια αργότερα, σαν γραμματικός που πήγα να κάνω το παλικάρι, έπεσα από επτά μέτρα ύψος μέσα στο Fore Peak, αλλά ήμουν τυχερός γιατί φαίνεται πως βρήκε η πλάτη μου στον μεσαίο στρογγυλό δοκό της δεξαμενής, και βρέθηκε με τα πόδια στην σεντίνα, σπάζοντας μόνο τη μια φτέρνα, τη λεκάνη, τον πρώτο οσφυϊκό και τον δωδέκατο θωρακικό σπόνδυλο. Με γυψώσανε στο Σαν Φραντζίσκο, όπου έφθασε το πλοίο μια εβδομάδα μετά το ατύχημα. Τέλος πάντων.

Ο καπετάν Σωτήρης όταν βγαίναμε έξω (σπάνια γιατί τα λεφτά δεν φάνανε), με έπαιρνε μαζί του για να μην “ξεστρατήσω”. Ένα βράδυ, μαζί με δυο -τρεις άλλους του караβιού, μπήκαμε σε μια μπάρα στην Balboa. Στο μπαρ, καθότανε σ’ ένα ψηλό σκαμνί, μια πανέμορφη κοπέλα, που πρέπει να ήταν Κολομβιανή. Δίπλα της ένας Έλληνας κοντός, μαυριδερός, με χέρια που από μακριά φώναζαν ότι δούλευε στην μηχανή. Τούτος εδώ, μιλώντας της στα φραγκοχιώτικα, προσπαθούσε να την πείσει, ότι αφού την κέρασε τόσα ποτά, έπρεπε τώρα να πάει μαζί του στο “ΟΤΕΛ”. Εκείνη όμως δεν ήθελε, οπότε ο δικός μας αγρίεψε και σε μια στιγμή της στράφτει ένα χαστούκι που σχεδόν την έριξε κάτω.

Ο καπετάν Σωτήρης, που καθότανε δίπλα μου χωρίς να φαίνεται να δίνει σημασία, πετάχθηκε σαν αίλουρος και μ’ ένα χτύπημα τον ξάπλωσε τον μηχανικό. “Τις γυναίκες δεν τις βαράνε ρε, τις γ.... μόνο όταν αυτές θέλουνε”. Οι φίλοι του άλλου πήγανε να κινηθούνε απειλητικά, αλλά όταν είδαν τον καπετάν Σωτήρη αγριεμένο μ’ ένα άδειο μπουκάλι μπύρας στο χέρι και έτοιμο για όλα, κάνανε πίσω. Εμένα μου ανέθεσε... να περιθάλψω την κοπέλα, ήταν η ωραιότερη δουλειά που μου ανέθεσε ποτέ...

Εδώ πρέπει να πω, ότι δεν ξαναείδα Έλληνα ναυτικό να κακομεταχειρίζεται γυναίκα. Τις αγαπούσαμε τις γυναίκες των λιμανιών και μας αγαπούσαν κι αυτές. Είμαι βέβαιος ότι αγαπούσαν τους Έλληνες ναυτικούς, περισσότερο από κάθε άλλη εθνικότητα.

Όσο λίγο μίλαγε ο καπετάν Σωτήρης, τόσο πιο πολύ βλασφημούσε. Περισσότερο τα είχε με τον Αϊ Γεράσιμο και με τον Χριστό. Μια φορά στο πέλαγος, πήγα πίσω στο πούπι και βλέπω το λοστρόμο να φτιάχνει μόνος του μια συρματένια γάδα. Τον άκουσα να μιλάει και έστησα αυτί. Κάτι φαίνεται δεν του πήγαινε καλά με την γάσα και ως συνήθως τα φόρτωνε στο Χριστό... Γιατί ρε Χριστέ μου πας κόντρα; Δεν σου ανάβω το κερί σου όποτε μπορώ; Δεν λέω τα πατερνημά μου; Εσύ γιατί μου κολλάς;... και να ήσουν τουλάχιστον από καμιά καλή οικογένεια πάει καλά. Αλλά ο πατέρας σου μαραγκός δεν ήταν... τι περιμένεις. (Με τον μαραγκό του βαποριού τον κυρ Γιώργη, πράγματι δεν τα πήγαινε καλά)... Αλλά όταν σε σταυρώσανε, σου βάλανε κει πέρα δυο μπρόκες, σκορτσάριες μια δυο φορές, έφυγες και τώρα μου κάνεις τον μαγκιόρο! Αν ήμουν εκεί να σου βάλω μπουλόνια με διπλά παξιμάδια θα ‘φευγες; Πώς θα έφευγες;

Εμένα μ’ έπιανε σύγκριο που τα άκουγα. Άλλες φορές πάλι, που έπιανε στο στόμα του τον Αϊ Γεράσιμο... Ε... αυτά πραγματικά δεν γράφονται.

Η αγαπημένη του βρισιά όταν ζοριζότανε ή όταν πήγαινε κάτι στραβά ήταν “να σε γ... χίλιες φορές και μια με το ζόρι” , την επαναλάμβανε δέκα φορές την ημέρα. Μια φορά πιάσαμε Πειραιά για λίες ώρες και όπως ήταν επόμενο, ήρθαν μέσα στο πλοίο οι συγγενείς των αξιωματικών και του πληρώματος, παιδιά, γυναίκες κι έγινε το αδιαχώρητο. Ο λοστρόμος πήγε να σηκώσει τη δεξιά πρυμνιά μπιγα στο πέντε, για να πάρουμε τρόφιμα και υλικά, αλλά φαίνεται πως του γλίστρησε το ποδάρι από το κεφαλάρι του βιντζιού και η μπίγα γκρεμίσθηκε από ψηλά κι έκανε την κουπαστή στο accomodation σαν τη ζεύλα και τα ρέλια της σκάλας, που οδηγούσε στο πρώτο deck χίλια κομμάτια. Αν ήταν κάποιος άνθρωπος εκεί θα τον έλιωνε.

Πανικός, όλοι να τρέχουν να φωνάζουν και ο λοστρόμος να βλαστημάει πιο δυνατά από τις άλλες φορές, γιατί βλέπεις ήταν υπεύθυνος για τη ζημιά. Η γυναίκα του λοστρόμου, που στα νιάτα της πρέπει να ήταν πολύ ωραίο κορίτσι, άκουσε τη φασαρία από την τραπεζαρία και βγήκε στην κουβέρτα. Βλέπει τον άνδρα της έξαλλο και προσπαθεί να τον καλμάρει όσο μπορεί: Σωτήρη μου ησύχασε μη φωνάζεις, ηρέμησε, ευτυχώς δεν χτύπησε κανένα.

Πού ν’ ακούσει αυτός. “Φύγε κι εσύ”, της λέει μη σε γ... χίλιες φορές και μια με το ζόρι”. “Ας μπορούσες μια Σωτήρη μου μα ‘γώ δεν θέλω ζόρι”, ήλθε ψύχραιμη και σβουρική η θηλυκιά ατάκα...

Έγινε της... το κάγκελο. Όλη η ένταση της στιγμής εκτονώθηκε με φωνές, επιδοκιμασίες, σε απίθανη ευθυμία και ακράτητα γέλια... Ακόμα και ο σκύλος ο Οροπεδιώτης, που κατάλαβε ότι δεν τον έπαιρνε να κάνει τον θυμωμένο, ξέσπασε σε τραντακτά γέλια.

Ότι ξέρω από κουβέρντες τα έμαθα σχεδόν όλα από εκείνο το λοστρόμο, τον καπετάν Σωτήρη. Δεν ξέρω αν υπάρχουν τέτοιο ατόφιοι ναυτικοί σήμερα. Εκείνος ήταν ΝΑΥΤΙΚΟΣ. Ατόφιος. Άρχοντας στο χώρο του. Ήταν στην πραγματικότητα ένας άνθρωπος βαθιά θρησκευόμενος. Ποτέ δεν καταδέχθηκε να βλασφημήσει την Παναγία.

Επίλογος - Συμπεράσματα

Συμπεραίνοντας το ναυτικό επάγγελμα έχει αλλάξει προς το καλύτερο για την διαβίωση των ναυτικών την ενδεχόμενη αντιμετώπιση προβλημάτων που μπορούν να κλονίσουν την ψυχική και ψυχολογική υγεία του ναυτικού . Η επικοινωνία με τις οικογένειες των ναυτικών έχει γίνει άμεση με τα δορυφορικά συστήματα που υπάρχουν αλλά και η αντιμετώπιση οποιοδήποτε προβλήματος μπορεί να προκύψει ώστε να υπάρχει κίνδυνος για την ίδια την ζωή των ναυτικών . Όπως φαίνεται μάλιστα γίνεται μεγάλη προσπάθεια για να γίνει ακόμη πιο εύκολη η ναυτική εργασία μέσα στα πλοία .

Βιβλιογραφία

1. Ψυχολογία και διοίκηση ανθρώπινου δυναμικού (Καλλιόπη Τσουκάλη)
2. Η ανθρώπινη συμπεριφορά σε οργανισμούς και επιχειρήσεις (Λεωνίδα Χυτήρης)
3. Ανθρώπινες σχέσεις (Ευγενίδιο ίδρυμα)
4. Το ναυτικό επάγγελμα από το 1950 μέχρι σήμερα (Ευαγγελία Φωτίου)
5. Εισαγωγή στις ναυτιλιακές σπουδές (Γιάννης Θεοτοκάς)
6. Διεθνείς οργανισμοί και ναυτιλιακή πολιτική (Βλάχος Γ. Π.)
7. www.wikipidea.gr