

QUEEN MARY 2

Ο νέος θρύλος

Είναι το μεγαλύτερο σε ολική χωρητικότητα. Με 151.400 κόρους. Ακολουθούν τα πέντε αδελφά καράβια της σειράς VOYAGER OF THE SEAS της Royal Caribbean με 14.000 κόρους λιγότερους.

Το μεγαλύτερο σε μήκος.

Με 345 μέτρα. Όσο 3,5 γήπεδα ποδοσφαίρου. Λίγο μικρότερο από το Empire State Building της Νέας Υόρκης. Ακολουθεί το ιστορικό NORWAY με 315,50. Τα καράβια της σειράς MILLENNIUM της Celebrity έχουν ολ. μήκος 294 μέτρα.

Το μεγαλύτερο και σε πλάτος.

Με 41 μέτρα και 45 μέτρα στο ύψος της γέφυρας. Για να περνάει από το Κανάλι του Παναμά.

Το υψηλότερο.

Με 72 ολόκληρα μέτρα και 19 καταστρώματα, τα 17 αφιερωμένα στους 2.620 επιβάτες του. Του κόντιναν την τιμηνιέρα για να μπορέι να μπαίνει στο λιμάνι της Νέας Υόρκης, κάτω από τη γέφυρα Ver-gazano Narrows. Καλή στιγμή για έναν караβολάτρη να βρεθεί εκεί την ώρα που περνάει το πλοίο.

Είναι το ακριβότερο καράβι.

Κόστισε 780 εκατομμύρια δολάρια. Μυθικό ποσό για ένα καράβι.

Και ο μεγαλύτερος πονοκέφαλος.

Των ασφαλιστών. Ήδη οι ξένες εφημερίδες άρχισαν να διατυπώνουν προβληματισμούς για την κλοπή εκατοντάδων ναρκών από ναυτική βάση της Νότιας Κορέας!

Το δημοφιλέστερο καράβι της εποχής μας.

Η διαφημιστική καμπάνια δεν έχει προηγούμενο. Θέλουν να ταξι-

δέψουν μαζί του ακόμα και άνθρωποι που δεν έχουν μπει ποτέ σε καράβι. Η ίδια η Pamela Conover, πρόεδρος της Cunard και No 1 γυναίκα της παγκόσμιας κρουαζιέρας, ισχυρίστηκε ότι αυτό το πλοίο απευθύνεται «στην πελατεία του 21ου αιώνα». Στην πελατεία αυτή συμπεριλαμβάνεται πρώτα και κύρια ο Αμερικανός καταναλωτής. Αυτός πληρώνει την παγκόσμια κρουαζιέρα.

Γιατί ναυπηγήθηκε;

1. Σύμφωνα με την Carnival: Για να μας θυμίσουν τα χρυσά χρόνια των υπερατλαντικών θαλάσσιων ταξιδιών. 2. Σύμφωνα, πάλι με την Carnival: Επειδή οι μετρήσεις που έκαναν οι Αμερικανοί αμέσως μετά την ταινία ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ έδειξαν ότι υπάρχει ένα μεγάλο κοινό, γοητευμένο από «τέτοια καράβια». 3. Πάντα θα χρειάζεται ένας «λαγός».

Που ναυπηγήθηκε;

Στη Γαλλία, από την Alstom. Με την ευγενική προσφορά χιλιάδων εργατών του Τρίτου Κόσμου.

Θα ζήσει σαράντα χρόνια.

Έτσι, τουλάχιστον, υποστηρίζει η πλοιοκτήτρια εταιρεία. Και θέλει να το αποδείξει δίνοντας ως παράδειγμα το πάχος λαμαρίνας του: 28 χιλιοστά, έναντι 18 χιλιοστών στα άλλα κρουαζιερόπλοια.

Γιατί δεν πρόκειται να αποκτήσει ένα αδελφάκι;

Επειδή ο Micky Arison είπε πως «σχεδιάστηκε για να είναι το ένα και μοναδικό». Παρ' όλα αυτά άφησε ένα παράθυρο ανοιχτό για το 2010.

Ποιος Έλληνας «βοήθησε» να φτιαχτεί αυτό το καράβι; ➤



Θα είναι το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο του κόσμου μέχρι το 2006 που θα ολοκληρωθεί το πρώτο ultra Voyager της Royal Caribbean, από τα ναυπηγεία της Kvaerner Masa-Yards



Απίστευτο; Κι όμως. Ο Πάρης Κατσούφης ήταν εκείνος που έδωσε την ώθηση για την υλοποίηση της συμφωνίας εξαγοράς της Cunard από την Carnival. Δεν το λέμε μόνο εμείς. Το λένε και οι Βρετανοί. Αμέσως μετά την εξαγορά, τον Ιούνιο του 1998, έπεσε και η ιδέα της κατασκευής του QUEEN MARY 2.

Γιατί πανηγυρίζουν κάποιοι λίγοι Βρετανοί αξιωματούχοι;

Επειδή θέλουν να νομίζουν ότι το καράβι «αποτελεί συνέχεια της μεγάλης βρετανικής ναυτικής παράδοσης». Παράδειγμα; Ο αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης John Prescott.

Γιατί δεν πανηγυρίζουν οι Βρετανοί πολίτες;

Επειδή γνωρίζουν την αλήθεια. Η Βρετανία έχει πολύ μικρότερη σχέση μ' αυτό το καράβι.

Ποια είναι η αλήθεια;

Για λόγους πωλήσεων, οι Αμερικανοί της Carnival βασίζονται πολύ στο «βρετανικό άρωμα» και επομένως οι ίδιοι έχουν αποφασίσει να υποβαθμίσουν την κυριαρχία τους σε όλα σχεδόν τα επίπεδα.

Ο «Ε» θα ταξιδέψει μαζί του;

Ναι. Στις 25 Απριλίου ο «Ε» θα επιβιβαστεί στο QUEEN MARY 2 από το λιμάνι της Νέας Υόρκης για ένα θήμερο πέρασμα του Ατλαντικού. Παρέα μας, στον ιστορικό αυτό διάπλου, θα είναι το QUEEN ELIZABETH 2. Καλωσόρισμα του καινούργιου και αποχαιρετισμός του παλαιού.

Μέχρι πότε θα είναι το μεγαλύτερο καράβι του κόσμου;

Μέχρι να ολοκληρωθεί, το 2006, η κατασκευή του πρώτου ultra Voyager κρουαζιερόπλοιου της Royal Caribbean, στη Φινλανδία από τα ναυπηγεία της Kvaerner Masa-Yards.

Μέχρι τότε, όμως, θα ζούμε στους ρυθμούς του!

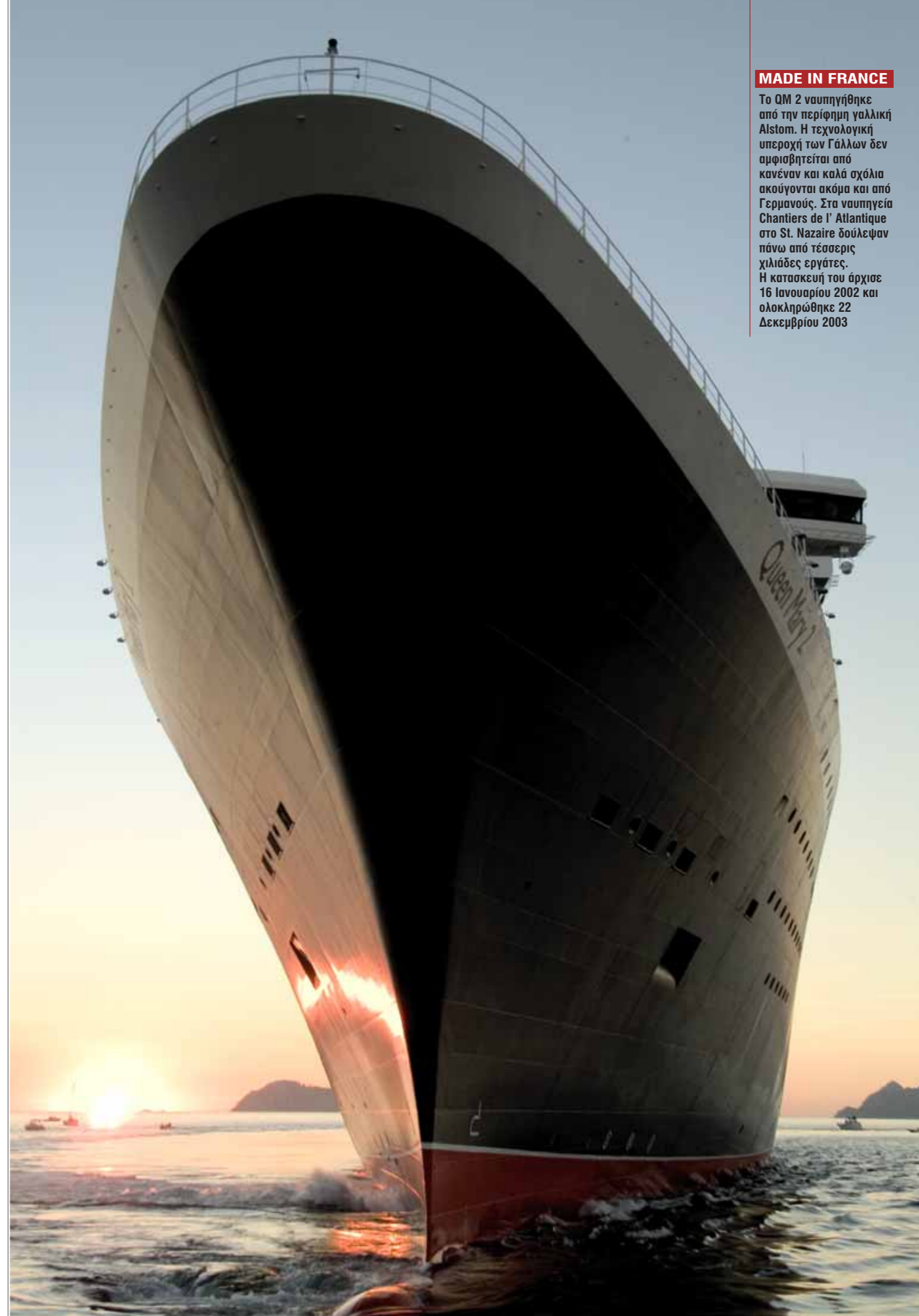
QUEEN MARY 2, λοιπόν.

Ένα ακόμη κρουαζιερόπλοιο; Ή ένα liner, το πρώτο που φτιάχνεται μετά το 1969, από την παράδοση του QUEEN ELIZABETH 2; Και τα δύο. Οι πλοιοκτήτες του ήθελαν ένα καράβι που να το χρησιμοποιούν έξι μήνες ως liner με τακτικές αναχωρήσεις στην κλασική γραμμή Αγγλίας (Southampton)-ΗΠΑ (New York), αλλά και ως κρουαζιερόπλοιο τους υπόλοιπους μήνες. Η υπόθεση σηκώνει μεγάλη κουβέντα και η απάντηση δεν είναι εύκολη, καθόσον τα πραγματικά στοιχεία υποτάσσονται, ανοιχτά πλέον, στις αρχές του marketing. Πράγματι, όμως, το καράβι αυτό πρέπει να διαπραγματεύεται με τους χειμώνες του Βόρειου Ατλαντικού. Και φυσικά πρέπει να τηρεί τις ώρες των εξαήμερων δρομολογίων του στη γραμμή, ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών. Δεν είναι, λοιπόν, ένα συνηθισμένο κρουαζιερόπλοιο που μπορεί να παραλείψει ένα λιμάνι ή να αλλάξει πορεία, ακολουθώντας κατά κανόνα μια πορεία πάντα κοντά στις ακτές, στην περίπτωση που ο καιρός δεν το ευνοεί. Η γραμμή πρέπει πάντοτε να παραμένει ανοιχτή, και για να επιτευχθεί αυτό, πρέπει το καράβι να διαθέτει ορισμένα πρόσθετα χαρακτηριστικά. Για παράδειγμα, να έχει μεγαλύτερο βύθισμα και επομένως καλύτερη συμπεριφορά στη θάλασσα, για να αντιμετωπίσει ευκολότερα τις κακές καιρικές συνθήκες, για να διατηρήσει τη ταχύτητά του και επομένως να τηρεί πιστά τις ώρες αφίξευ αναχώρησης των δρομολογίων του.

Project manager του πλοίου ήταν ο ναυπηγός Stephen Payne, 43 ετών, στέλεχος της Carnival Corp. Shipbuilding. Ζει στο νοτιοανατολικό Λονδίνο και στο σπίτι του έχει μια βιβλιοθήκη με 800 τόμους βιβλίων που αναφέρονται στα καράβια. Σπούδασε Ship Science στο Πανεπιστήμιο του Southampton και ήταν ο υπεύθυνος της κα- ➤

MADE IN FRANCE

Το QM 2 ναυπηγήθηκε από την περίφημη γαλλική Alstom. Η τεχνολογική υπεροχή των Γάλλων δεν αμφισβητείται από κανέναν και καλά σχόλια ακούγονται ακόμα και από Γερμανούς. Στα ναυπηγεία Chantiers de l'Atlantique στο St. Nazaire δούλεψαν πάνω από τέσσερις χιλιάδες εργάτες. Η κατασκευή του άρχισε 16 Ιανουαρίου 2002 και ολοκληρώθηκε 22 Δεκεμβρίου 2003





Τα βαφτίσια του έγιναν 8 Ιανουαρίου στο Southampton, με ανάδοχο τη βασίλισσα της Βρετανίας Ελισάβετ II, η οποία είχε βαφτίσει και το QUEEN ELIZABETH 2 το 1967



«Φανταστική εμπειρία και ένα δώρο που ποτέ δεν προσδοκούσα να λάβω είναι η πλοιαρχία του QUEEN MARY 2», δηλώνει ο πλοίαρχος Ronald Warwick

τασκευής του κρουαζιερόπλοιου ROTTERDAM, 62.000 grt, το 1997 στην Ιταλία (Fincantieri/Marghera). Η φιλοσοφία του; «Ο μόνος τρόπος για να προχωρήσεις μπροστά με επιτυχία είναι να εκτιμήσεις πρώτα όλα όσα έχουν γίνει στο παρελθόν».

Η υδροδυναμική του πλοίου τελειοποιήθηκε με δοκιμές μοντέλων που έγιναν στην Ολλανδία (Marin) και η αεροδυναμική του με ανάλογες δοκιμές στη Δανία (Danish Maritime Institute). Στην πρώτη περίπτωση, οι Ολλανδοί έλαβαν υπόψη τους όλα τα δεδομένα της γραμμής Southampton-New York, των ετών 1995 έως και 1999 (καιρικές συνθήκες σε 450 δρομολόγια), καθώς επίσης και όλα τα πραγματικά και υποθετικά περιστατικά καιρού. Το QM 2 έχει μια εντυπωσιακή πλώρη, δύο καταστρώματα υψηλότερη από την πλώρη του QUEEN ELIZABETH 2, και ένα πολύ όμορφο σχέδιο στο hull, πλώρα και πρύμα. Είναι βαμμένο με τα καλύτερα χρώματα, τα ιστορικά χρώματα της Cunard, μαύρο και κόκκινο. Οι στοιχειώδεις περιορισμοί που είχαν να αντιμετωπίσουν οι ναυπηγοί του ήταν ως προς το πλάτος του, το μήκος του και το ύψος του. Το QM 2 έπρεπε να μπορεί να περνάει από το Κανάλι του Παναμά, άρα πρώτος περιορισμός στο μέγιστο πλάτος του. Έπρεπε να μπορεί να μαουβράρει στο λιμάνι του Southampton και να χωράει στους ντόκους της Νέας Υόρκης, άρα δεύτερος περιορισμός στο ολικό μήκος του. Και τρίτο έπρεπε να μπορούσε να περνάει κάτω από τη γέφυρα Verrazano Narrows, ύψους 66 μέτρων στην είσοδο του λιμανιού της Νέας Υόρκης – λόγος για τον οποίο η τσιμινιέρα του δεν έγινε τόσο ψηλή όσο ήθελαν οι σχεδιαστές του.

Βασικοί σχεδιαστές, κατά 80%, των εσωτερικών χώρων είναι η σουηδική Tillberg Design και η θυγατρική της στην Αγγλία, η SMC. Προσπάθησαν να ισορροπήσουν ανάμεσα στο παλιό και στο σύγχρονο, με γνώμονα και πρότυπό τους την επιτυχία των παλαιών liners των δεκαετιών 1920-1940 και τις σημερινές απαιτήσεις των σημερινών επιβατών. Τα καράβια που μελέτησαν και επομένως συνέβαλαν στη μορφή του QM 2 ήταν το γαλλικό NORMANDIE του 1935, το γερμανικό BREMEN του 1929, το βρετανικό QUEEN MARY του 1936 και το ολλανδικό NIEUW AM-



STERDAM του 1938. Πολλά όμως πράγματα δανείστηκαν και από άλλα καράβια, όπως τα καταστρώματα κυκλικού περιπάτου (wrraround promenade) από το ROTTERDAM του 1959, τη μορφή της πλώρης από το QUEEN MARY και την κατασκευή της γέφυρας από το QUEEN ELIZABETH 2.

Το καράβι εισάγει πραγματικά νέα επίπεδα ασφαλείας, άνεσης και προστασίας του περιβάλλοντος. Έχει 19 καταστρώματα, εκ των οποίων τα 17 είναι αφιερωμένα στους επιβάτες. Τα πέντε τελευταία είναι εξ ολοκλήρου κατασκευασμένα από αλουμίνιο. Το ύψος του είναι 72 μέτρα. Το ολ. μήκος του είναι 345 μέτρα, το πλάτος του 41 μέτρα και το βύθισμα 10+ μέτρα. Είναι ταξινομημένο στην κλάση του Βρετανικού Νηογνώμονα (Lloyd's Register) και έχει υψώσει τη σημαία της Βρετανίας. Φέρει σε δύο ξεχωριστά μηχανοστάσια τέσσερις κύριες μηχανές Wärtsilä NSD 16V46 και δύο αεριοστροβίλους (gas turbines) LM 2500 της General Electric. Είναι το πρώτο καράβι με τέσσερα rods Mermaid, εκ των οποίων τα δύο είναι σταθερά και τα άλλα δύο περιστρεφόμενα κατά 360°, τα οποία φυσικά λειτουργούν και ως stern thrusters, συνολικής ισχύος 86.000 kW. Προσφέρουν οικονομία της τάξης του 7%, λιγότερο θόρυβο και λιγότερο vibration. Οι προπέλες του είναι από αστάλι, σε αντίθεση με τις περισσότερες που είναι από από νικέλιο και αλουμίνιο. Το βάρος κάθε rod είναι 350 ολόκληροι τόνοι, και είναι τα μεγαλύτερα, ισχυρότερα, βαρύτερα και ακριβότερα που έχουν γίνει ποτέ : Το καράβι κόστισε 550 εκ. λίρες περίπου και τα rods 20 εκ. λίρες.

Ταξιδεύει με υπηρεσιακή ταχύτητα 26,5 κόμβων και μέγιστη 29,62 κόμβους. Με τη λειτουργία μόνο των τεσσάρων κύριων μηχανών ➤



Το QUEEN MARY 2 ανήκει στην αμερικανική Carnival Corporation, τη μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιέρας του πλανήτη που ελέγχεται από τη δυναστεία των Arison. Το διαχειρίζεται η ιστορική βρετανική Cunard που εξαγοράστηκε από την Carnival το 1998

ταξιδεύει με 23,5 κόμβους. Την ταχύτητα των 28 κόμβων πιάνει σε χρονικό διάστημα 7 λεπτών. Στα δοκιμαστικά, και ενώ το καράβι ταξίδευε με 29+ κόμβους, έκοψαν τις στροφές των κυρίων μηχανών και το πλοίο ακινητοποιήθηκε σε 45 λεπτά. Πλώρα έχουν τοποθετηθεί τρία thrusters, συνολικής ισχύος 3.200 kW, της Rolls Royce. Παράγει ηλεκτρική ενέργεια 118 mW, δηλαδή διπλάσια από ένα συνηθισμένο κρουαζιερόπλοιο 100.000 κόνων, ικανή να καλύψει τις ανάγκες μιας πόλης 200 χιλιάδων κατοίκων.

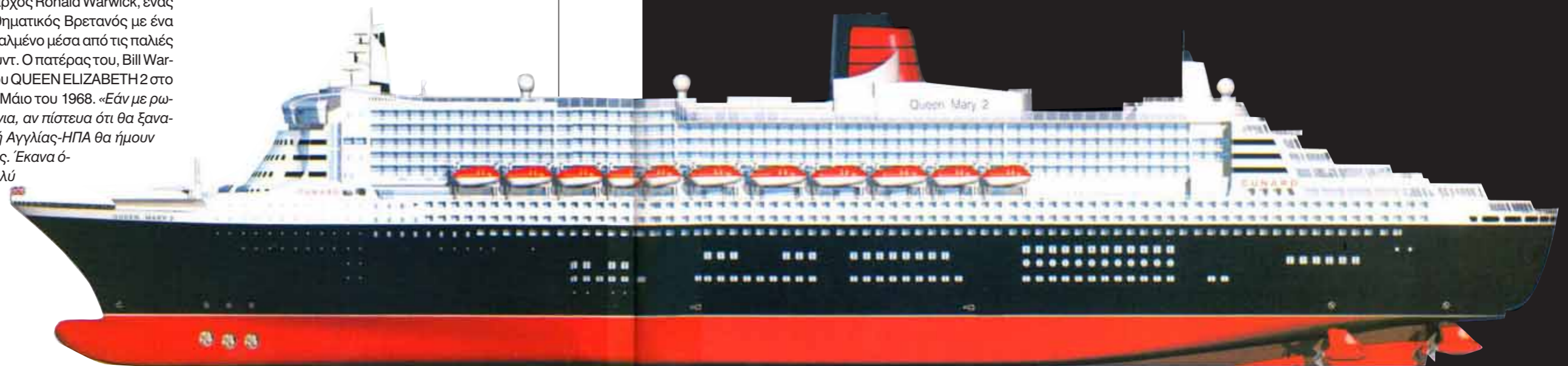
Διαθέτει 1.310 καμπίνες (2.620 κλίνες), από 18 μέχρι 153 τετραγωνικά μέτρα, διαβαθμισμένες σε 25 τιμολογιακές κατηγορίες: 1.017 καμπίνες είναι εξωτερικές (77,6%) και 955 (72,9%) διαθέτουν μπαλκόνι 2-5 μέτρων. Η πιο φθηνή (εσωτερική) κοστίζει 1.440 € το άτομο για το ταξίδι Southampton-New York και 2.535 € για μια 12ήμερη κρουαζιέρα. Η ακριβότερη; Πολλαπλασιάζουμε επί εικόσι. Υπάρχουν 22 ασανσέρ για επιβάτες και διαθέτει το πρώτο και μοναδικό караβίσιο Planetarium, 493 θέσεων. Επίσης: Ένα θέατρο Royal Court Theatre 1.094 θέσεων, έχει γκαλερί με έργα τέχνης αξίας 2 εκ. δολαρίων, με έργα του Picasso και του Miro, ενώ στις καμπίνες υπάρχουν 3.500 μεταξοτυπίες κ.α. και στους κοινόχρηστους χώρους 755 πρωτότυπα έργα 128 καλλιτεχνών από 16 κράτη. Όλα αυτά κόστισαν 5 εκ. δολάρια. Έχει 14 μπαρ, και το κεντρικό του εστιατόριο, Britannia Restaurant, έχει ύψος 3 καταστρωμάτων και 1.347 ατόμων. Έχει πλάτος 41 μέτρα, όσα ακριβώς και το πλάτος του πλοίου. Η βιβλιοθήκη του διαθέτει 8 χιλιάδες τόμους βιβλίων. Άλλη μία από τις βασικές καινοτομίες που έχουν υιοθετηθεί στο QM 2 είναι το μεγαλύτερο ύψος των καταστρωμάτων του – και όσοι Έλληνες έχουν ταξιδέψει στις Κυκλάδες με τα BLUE STAR PAROS και NAXOS θα καταλάβουν αμέσως τι σημαίνει.

Ο ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΗΡ' ΜΑ

«Φανταστική εμπειρία και ένα δώρο που ποτέ δεν προσδοκούσε να λάβει είναι η πλοιαρχία του QUEEN MARY 2», δηλώνει ο πλοίαρχος Ronald Warwick, ένας υπερήφανος και συναισθηματικός Βρετανός με ένα πρόσωπο λες και είναι βγαλμένο μέσα από τις παλιές καλές ταινίες του Χόλιγουντ. Ο πατέρας του, Bill Warwick, ήταν ο πλοίαρχος του QUEEN ELIZABETH 2 στο παρθενικό ταξίδι του τον Μάιο του 1968. «Εάν με ρωτούσατε πριν μερικά χρόνια, αν πίστευα ότι θα ξαναβγεί ένα liner στη γραμμή Αγγλίας-ΗΠΑ θα ήμουν κατηγορηματικά αντίθετος. Έκανα όμως λάθος και είμαι πολύ χαρούμενος γι' αυτό. Το οφείλουμε στους λευκούς ιππότες της Carnival», είπε. Ο καπετάνιος του QM 2 θυμήθηκε και τον ιδρυτή της Cunard, τον Samuel Cunard, τα δύσκολα χρόνια των πολέμων,

του σκληρού ανταγωνισμού αλλά και του ανταγωνισμού από τα αεροπλάνα... Έγινε πλοίαρχος επειδή του αρέσει η θάλασσα και «τον μαγεύει η αίσθηση ανεξαρτησίας που έχεις όταν ταξιδεύεις». Το πρώτο του ταξίδι το έκανε το 1958 με ένα φορτηγό από Βρετανία στην Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία. Το 1961 έκανε το πρώτο του ταξίδι με επιβατηγό, το RMS ANDES, ως ανθυποπλοίαρχος. Εντάχθηκε στα πληρώματα της Cunard την 1η Απριλίου 1970. Ναυτολογήθηκε ανθυποπλοίαρχος στο QUEEN ELIZABETH 2 με τη φιλοδοξία να το καπετανεύσει, πράγμα που κατάφερε τον Ιούλιο του 1990. Πρώτη φορά πλοίαρχισε το 1986 στο CUNARD PRINCESS. Έχει περάσει από ειδικά επιμορφωτικά σεμινάρια προκειμένου να είναι σε θέση να πλοιαρχήσει το QM 2 και μάλιστα πέρασε πέντε εβδομάδες σε προσομοιωτή με τα στοιχεία του πλοίου. Τέσσερις εβδομάδες στις ΗΠΑ (Star Centre) σε Simulator Voyager Bridge και άλλη μία στο Southampton (BMT Seatech) σε Simulator PC Rembrandt Version 4. Δηλώνει ετοιμοπόλεμος και δεν ξεχνάει την υπόλοιπη ομάδα των αξιωματικών του για τους οποίους είναι υπερήφανος. Τους πλοίαρχους Paul Wright και Chris Wells, και τους Α' μηχανικούς Simon Gillan και Brian Wattling. Τα μέλη του πληρώματος ανέρχονται στα 1.200-1.250.

Η φήμη της Cunard και το ίδιο το βαπόρι επέδρασαν καταλυτικά στην αναζήτηση εργασίας. Από την πρώτη ημέρα που μπήκε στο site της Cunard στο internet η αγγελία για πρόσληψη, τον Απρίλιο του 2002, η εταιρεία δεχόταν καθημερινά 75-80 αιτήσεις. Το 10% το δεχόταν για γνωριμία. Ο υπεύθυνος πληρώματος του QM 2 ονομάζεται Frank Prowse και ο προϊστάμενός του, αντιπρόεδρος του human resources της Cunard, John McGill. Όλοι οι αξιωματικοί είναι Βρετανοί πολίτες και τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος προέρχονται από τριάντα κράτη. Οι θαλαμηπόλοι, όλοι με προϋπηρεσία τουλάχιστον 18 μηνών σε ξενοδοχεία/πλοία τεσσάρων και πέντε αστέρων, πέρασαν από ένα σεμινάριο διάρκειας τριών εβδομάδων στην Αγγλία και τις Φιλιππίνες...



Καράβι που θυμίζει καράβι

Τα καράβια που συνέβαλαν στη μορφή του QM 2 ήταν το γαλλικό NORMANDIE του 1935, το γερμανικό BREMEN του 1929, το βρετανικό QUEEN MARY του 1936 και το ολλανδικό NIEUW AMSTERDAM του 1938

Η πιο φθηνή (εσωτερική) κοστίζει 1.440 € το άτομο για το ταξίδι Southampton-New York και 2.535 € για μια 12ήμερη κρουαζιέρα. Η ακριβότερη; Πολλαπλασιάζουμε επί είκοσι



της Carnival από την Ελλάδα θα εξαρτηθεί από την Ηπειρωτική. Εύχομαι να καταφέρει να επιβιώσει [...] Θέλω να πιστέψετε ότι η Ηπειρωτική είχε (μαζί μας) μεγάλες προοπτικές».

Το QM 2 ναυπηγήθηκε από την περίφημη γαλλική Alstom. Η τεχνολογική υπεροχή των Γάλλων δεν αμφισβητείται από κανέναν και καλά σχόλια ακούγονται ακόμα και από Γερμανούς. Στα ναυπηγεία Chantiers de l'Atlantique στο St. Nazaire δούλεψαν πάνω από τέσσερις χιλιάδες εργάτες. Η κατασκευή του άρχισε στις 16 Ιανουαρίου 2002 και ολοκληρώθηκε στις 22 Δεκεμβρίου 2003, ημερομηνία επίσημης παράδοσής του στην πλοιοκτήτρια εταιρεία. Τα πρώτα δοκιμαστικά έγιναν στις 25 Σεπτεμβρίου. Η παραγγελία του δόθηκε στις 6 Νοεμβρίου 2000, πλην όμως η πρώτη ιδέα είχε πέσει στις 8 Ιουνίου 1998, μια ακριβώς εβδομάδα μετά την εξαγορά της ιστορικής αγγλικής Cunard που ιδρύθηκε το 1839 από την αμερικανική Carnival. Το ποσό της εξαγοράς ήταν 500 εκατομμύρια δολάρια. Ο άνθρωπος που είχε παίξει τότε τον πρόπονα ρόλο ώστε να έρθουν πιο κοντά οι Βρετανοί με τους Αμερικανούς ήταν ένας Έλληνας, ο Πάρης Κατσούφης που βρέθηκε να έχει τότε την ευθύνη της διοίκησης της Cunard.

Το συμβόλαιο κατασκευής του QM 2 είχαν διεκδικήσει η γερμανική Howaldtswerke-Deutsche Werft (Kiel), η φινλανδική Kvaerner Masa-Yards (Turku), η ιταλική Fincantieri (Monfalcone) και η γνωστή παραδοσιακή Harland & Wolff (Belfast). Αν και οι Βρετανοί της Cunard, αλλά και της Κυβέρνησης δια του αντιπροέδρου της John Prescott, προτιμούσαν για ευνόητους λόγους να δικά τους ναυπηγεία στην Ιρλανδία, και μάλιστα προσπάθησαν να διαμορφώσουν κάποιες σοβαρές φορολογικές ελαφρύνσεις, εν τούτοις απέτυχαν. Εκτός των άλλων, και στο θέμα της τιμής, αφού η Alstom λέγεται ότι ζήτησε ένα ποσό γύρω στο 20% μικρότερο από αυτό της αγοράς. Για τους Γάλλους η μεγάλη πρόκληση ήταν ο συνδυασμός του μεγέθους του πλοίου και ο χρόνος παράδοσής του, καθώς η εργατική νομοθεσία της Γαλλίας απαγορεύει την συνολική εβδομαδιαία απασχόληση άνω των 48 ωρών. Τελικά τα πήγαν περίφημα. Για την ιστορία, το πρώτο liner που φτιάχτηκε σ' αυτά τα ιστορικά ναυπηγεία ήταν το IMPERATRICE EUGENIE το 1865, ενώ εκεί κατασκευάστηκαν και ορισμένα από τα πιο διάση-

ΑΠΟ ΤΟ 1840...

Το QUEEN MARY 2 είναι πέντε φορές μακρύτερο από το πρώτο καράβι της Cunard, το περίφημο BRITANNIA που κατασκευάστηκε το 1840. Αξίζει να δούμε τα βασικά του χαρακτηριστικά για να συνειδητοποιήσουμε τις μεγάλες αλλαγές των πλοίων από τότε μέχρι σήμερα:

— Το BRITANNIA είχε ολ. χωρητικότητα 1.156 grt, ολ. μήκος 70,10 μέτρα, πλάτος 10,50 και βύθισμα 6,90 μέτρα. Χρειάζονταν 14 ημέρες για να διασχίσει τον Βόρειο Ατλαντικό, Liverpool-Boston. Ταξίδευε με ταχύτητα 8,5 κόμβων και ημερήσια κατανάλωση 37 τόνους κάρβουνου. Μετέφερε 115 επιβάτες και 225 τόνους φορτίου, με πλήρωμα 89 ατόμων. Στο πρώτο του ταξίδι, 4 Ιουλίου 1840, είχε μεταφέρει 70 επιβάτες. Πουλήθηκε εννέα μόλις χρόνια αργότερα στους Γερμανούς οι οποίοι το μετέτρεψαν σε πολεμικό, με το όνομα BARBAROSSA.

Όσον αφορά στο πρώτο QUEEN MARY, αυτό ως γνωστόν βρίσκεται παροπλισμένο από τις 9 Δεκεμβρίου 1967 στις ΗΠΑ, στο Long Beach της California («E» 4/98). Αγοράστηκε 3 εκ. δολάρια από τους Αμερικανούς του City of Long Beach και λειτουργεί ως ξενοδοχείο, πλωτό μουσείο και τουριστικό αξιοθέατο. Τη συντήρησή του έχει αναλάβει το RMS Foundation, ένα μη κερδοσκοπικό Ίδρυμα που στα έντυπά του προτρέπει «με τη βοήθειά σας, ο θρύλος της συνεχίζεται». Για την ιστορία, το καράβι αυτό ναυπηγήθηκε το 1936 στη Σκωτία (John Brown & Co), έχει ολ. χωρητικότητα 81.237 grt, ολ. μήκος 309 μέτρα, πλάτος 35,70 και όταν ταξίδευε έφτανε τους 28,5 κόμβους. Φιλοξενούσε 1.957 επιβάτες, με πλήρωμα 1.174 ατόμων. Το πρώτο του ταξίδι έγινε στις 27 Μαΐου 1936, Southampton-New York, και το τελευταίο του 21 Οκτωβρίου-29 Δεκεμβρίου 1967, Southampton-Long Beach.

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Το QUEEN MARY 2 ανήκει στην αμερικανική Carnival Corporation, τη μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιέρας του πλανήτη που ελέγχεται από τη δυναστεία των Arison. Το διαχειρίζεται η ιστορική βρετανική Cunard που εξαγοράστηκε από την Carnival το 1998. Κορυφαίο στέλεχος της Cunard είναι η Pamela Conover και είναι Βρετανίδα. Ήταν υπάλληλος της Citicorp μέχρι το 1994 που την πήρε η Carnival. Παρουσιάζεται από τα MME ως η αδιαφιλονίκητη Νο 1 γυναίκα της παγκόσμιας κρουαζιέρας μετά τον Νο 1 άνδρα της κρουαζιέρας, τον Micky Arison. Ο «E» ήταν το μόνο ελληνικό MME που της είχε πάρει συνέντευξη το 1994, τότε που είχε έρθει στον Πειραιά για να αναλάβει την Ηπειρωτική, για λογαριασμό της Carnival. Τον Ιούνιο του 1995, με το σπάσιμο της συνεντεύξης αυτής, συναντηθήκαμε και πάλι και από εκείνη τη συνέντευξη μοιραία θυμόμαστε τη φράση της: «Το τι έχασαν οι Έλληνες ναυτικοί με την αποχώρηση

TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED (T.E.N.)



Fleet : 32 tankers
Average age : 6.4 years
Total dwt : 3.2 million



Website: <http://www.tenn.gr>
email : ten@tenn.gr

Bloomberg access : TNP US (For NYSE)
Reuters access : TEN OL (For Oslo)

Fleet Manager



Tsakos Shipping & Trading S.A.



21 Μαρτίου 2003. Ανοίγουν οι κρουνοί (στη μέση του πλοίου), η δεξαμενή αρχίζει να γεμίζει και σε λίγο το καράβι θα έρθει για πρώτη φορά σε επαφή με τη θάλασσα

μα καράβια όπως το πρώτο FRANCE, ILE DE FRANCE, NORMAN-DIE και το δεύτερο FRANCE, που σήμερα υπάρχει ως NORWAY, αλλά δεν ταξιδεύει.

ΤΟ ΠΑΝΙΣΧΥΡΟ MARKETING

Μπορεί, λοιπόν, η νέα «βασιλίσσα» να φέρει τη βρετανική σημαία, οι ίδιοι οι Βρετανοί όμως εκτιμούν ότι η ύπαρξη της σημαίας τους δεν είναι παρά ένα καλό εργαλείο του marketing και τίποτα περισσότερο. Στόχος, παρά τα όσα λέγονται και διαφημίζονται, ήταν και παραμένει ο μέσος Αμερικανός καταναλωτής/επιβάτης, ο οποίος, σύμφωνα με τους δημοσιογράφους της Sunday Times, θαμπώνεται εύκολα από τις ιστορίες με τις «βασιλίσσες» και τους «βασιλιάδες» του Ατλαντικού Ωκεανού, δηλαδή με τα ιστορικά liner άλλων εποχών, κυρίως βρετανικών. Γι' αυτό, άλλωστε, έγινε προσπάθεια να υπάρχουν όσο το δυνατόν περισσότεροι Βρετανοί στο πλήρωμα του QM 2, γύρω στους 200 από τους 1.200 συνολικά. Δείγμα αξιόπιστο που επικυρώνει τα παραπάνω; Πρώτο, η επιτυχία της κινηματογραφικής ταινίας «ΤΙΤΑΝΙΚΟΣ», συνετέλεσε τα μέγιστα στην κατασκευή του πλοίου, όπως άλλωστε παραδέχθηκε ο Mickey Arison. Δεύτερον, η αποτελεσματικότητα του marketing έχει διαφανεί από την ταχύτατη «απόσβεση» του γνωστού δυστυχήματος με τους 15 νεκρούς στο ναυπηγείο στη Γαλλία. Τρίτον, το 60% των κρατήσεων έχει γίνει από επιβάτες που δεν έχουν ξαναταξιδέψει με καράβι της Cunard, και μάλιστα πολλοί από αυτούς είναι κάτω των 50 ετών, που είναι ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατών της Cunard...

ΣΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΗ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ ΜΑΡΤΙΟ

Τα βαφτίσια του έγιναν στις 8 Ιανουαρίου στο Southampton, με ανάδοχο τη βασίλισσα της Βρετανίας Ελισάβετ II, η οποία είχε βαφτίσει και το QUEEN ELIZABETH 2 το 1967. Η βασίλισσα είχε επίσης παρευρεθεί και στα εγκαίνια του CARONIA το 1947. Το πρώτο του ταξίδι, μια 14ήμερη κρουαζιέρα, ξεκίνησε στις 12 Ιανουαρίου, με προορισμό τις ΗΠΑ (Fort Lauderdale). Αμέσως μετά θα κάνει κρουαζιέρες τον Φεβρουάριο και τον Μάρτιο στην Καραϊβική και τη Νότιο Αμερική, με βάση πάντα το Fort Lauderdale, αλλά το παρθενικό ταξίδι του στην κλασική γραμμή Βρετανίας-ΗΠΑ θα πραγματοποιηθεί στις 16 Απριλίου, ημερομηνία απόπλου από το Southampton. Στις 25 Απριλίου το πλοίο θα αποπλεύσει από τη Νέα Υόρκη για το Southampton και το αναμφισβήτως θαυματικό

της ιστορίας είναι ότι πρόκειται να ταξιδέψει δίπλα-δίπλα με το QUEEN ELIZABETH 2, που φέτος συμπληρώνει τα πρώτα του 35 χρόνια ζωής και αποσύρεται από τη γραμμή. Καλωσόρισμα του καινούργιου και ταυτόχρονα αποχαιρετισμός και απόδοση τιμών στο παλαιό. Τελευταία φορά που πέρασαν τον Ατλαντικό δύο liners μαζί, δίπλα-δίπλα, ήταν στις 9 Σεπτεμβρίου 1967, το QUEEN MARY και το QUEEN ELIZABETH 2. Συνολικά θα γίνουν 15-20 περάσματα πριν πάει για μια κρουαζιέρα στη Νορβηγία και αμέσως μετά στη Μεσόγειο και στον Πειραιά για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Μαζί μας θα παραμείνει από τις 12 μέχρι τις 30 Αυγούστου.

«ΤΑ ΟΜΟΡΦΑ ΚΑΡΑΒΙΑ»

Δεν είναι απολύτως εξακριβωμένο ποιοι είναι περισσότερο υπερήφανοι γι' αυτό το καράβι. Οι Γάλλοι που το έφτιαξαν; Οι Βρετανοί που το διαχειρίζονται; Οι Αμερικανοί που τους ανήκει; Όλοι τους φαίνονται υπερήφανοι. Και περισσότερο, ίσως από αυτούς, οι απλοί κάτοικοι του περιφημου St. Nazaire. Επειδή εκεί γεννήθηκε αυτό το καράβι. Και οι κάτοικοι του Southampton, επειδή εκεί νηολογήθηκε. Κατά μία έννοια όμως, υπερήφανοι αισθάνονται όλοι οι караβολάτρες. Μπορεί ορισμένοι Βρετανοί δημοσιογράφοι να έγραψαν ότι «η πλώρη του υπόσχεται ωραία ταξίδια, αλλά όταν το βλέπεις από τα πλάγια θυμίζει ένα στεριανό συγκρότημα πολυτελών πολυκατοικιών με ατέλειωτα μπαλκόνια», γύρω στα 477 μπαλκόνια είναι η αλήθεια, όμως η πάσα αλήθεια είναι ότι οι караβολάτρες έχουν μπροστά τους ένα καράβι διαφορετικό από τα μπαούλα τελευταίας κοπής. Ένα καράβι που, παρ' όλες τις αμερικανικές υπερβολές, θυμίζει καράβι. Μπορεί να πρέπει να ταξιδέψουν πλέον όλοι οι Κινέζοι, που λέει ο λόγος, για να γεμίσουν τα μεγαθήρια της παγκόσμιας κρουαζιέρας, αλλά αυτό δεν είναι πρόβλημα για έναν караβολάτρη. Είναι το ζητούμενο των ανθρώπων των χρηματιστηρίων, των τραπεζών και των τριών εταιρειών (Carnival, RCI, Star Cruises) που ελέγχουν το 80% της κρουαζιέρας.

Όπως και νάχει, λοιπόν...

Καλώς ήρθες QUEEN MARY 2 – Καλοτάξιδο να είσαι – Πρόσεχε τους ναυτικούς και τους επιβάτες σου – Σου ευχόμαστε, ειλικρινέστατα και με πάθος, να ταξιδεύεις πάντοτε υπερήφανο.

— «Ξέρετε ποιο είναι το καλύτερο πράγμα στη θάλασσα;», είπε κάποτε ένας Χιώτης μεγαλοεφοπλιστής, τεράστιος μύθος στο χώρο του. «Τα όμορφα καράβια, αγαπητέ μου»...



Έξι Χώρες, Τρεις Θάλασσες,
Μία Ελληνική Ναυτιλιακή.

 **SUPERFAST FERRIES**
Ο ΝΕΟΤΕΡΟΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΤΕΡΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

www.superfast.com



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.

