

ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ

Ομορφαίνει το Αιγαίο

Ταξίδι με ένα από τα πιο σύγχρονα πλοία μας. Σύρος-Μύκονος-Ικαρία, συντροφιά με τους αξιωματικούς, και με το βλέμμα στο Αιγαίο. Ένα πλοίο φτιαγμένο για την ακτοπλοΐα μας, που του αξίζει ακόμα καλύτερη θέση στις ελληνικές θάλασσες. Μετά το ταξίδι, ακολουθεί η συνέντευξη με τον πλοίαρχο Cpt Βαγγέλη Αράθυμο

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΦΩΤΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ ΣΤΕΛΛΑΚΗΣ



Το ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ είναι ένα νέο, μόλις εννιά ετών, μεγάλο και σύγχρονο πλοίο. Παράλληλα, έχει σήμερα ένα εξαιρετο πλήρωμα, από τον καπετάνιο του Βαγγέλη Αράθυμο έως όλες τις επιστάσεις. Το ταξίδι μαζί του, στη γραμμή Πειραιά-Σύρου-Μυκόνου-Ικαρίας-Σάμου όπου είναι δρομολογημένο τα τελευταία καλοκαίρια, είναι άνετο, γρήγορο και ευχάριστο για τον επιβάτη. Το πλοίο όμως έχει και ένα «εκ γενετής» πρόσθετο, τεράστιο, συναισθηματικό πλεονέκτημα: ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα. Κι αυτό είναι κάτι που εξαρχής μας κάνει να το βλέπουμε με μεγάλη συμπάθεια και αγάπη. Επειδή, όπως και να το κάνουμε, είναι το «δικό μας» πλοίο.

Η ιδέα της ναυπήγησης του ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ γεννήθηκε στην κορύφωση της τρέλας, ή εικονικής πραγματικότητας, στην Ελλάδα: το 1999. Τότε που είχε χαθεί κάθε ίχνος αισθησης της πραγματικότητας και που είχε καταλάβει έναν ολόκληρο λαό μια παράνοια μεγαλομανίας. Σε τέτοιο σημείο, ώστε ο κάθε Μπαρμπαγιώργος να πιστεύει πως έχει γίνει ειδήμων επί των οικονομικών και να χάρει τις προτροπές πολλών και διαφόρων, που του έλεγαν να πάει να αγοράσει μετοχές για να γίνει μέσα σε μια νύχτα εκ του μηδενός πλούσιος. Στη συγκυρία αυτή δημιουργήθηκε το project «Νήσος Μύκονος», πρώην «Superferry Mykonos», μιας και η ακτοπλοΐα δεν είχε μείνει φυσικά έξω από την παράνοια. Ίσα ίσα που πρωτοστατούσε. Με σωρεία νεοναυπηγήσεων κολοσσιαίων καραβιών στη Ν. Κορέα, τη Φινλανδία, τη Νορβηγία, την Ιταλία και τη Γερμανία, και κυρίως με τη ναυπήγηση ταχύπλων monohull στη Γαλλία και catamaran στην Αυστραλία. Μέσα σ' αυτό τον παροξισμό, η ιδέα της παραγγελίας δύο ταχύπλων συμβατικών πλοίων στην Ελλάδα, «μόνο»

140 μέτρων και «μόνο» 25 κόμβων, έμοιαζε με αναχρονισμό. Όσο κι αν από πίσω υπήρχε το ενδεχόμενο επιδοτήσεων ή άλλων προνομίων.

Η περιπέτεια της ναυπήγησης του ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ ήταν μια ακόμη ανώμαλη προσγγείωση στην «πραγματικότητα της πραγματικής Ελλάδας». Η εικόνα της οικονομίας του 1999, η ανάπτυξη (:) του 7%, οι μισθοί, οι δανειοδοτήσεις από τις τράπεζες και οι προοπτικές δεν προμήνυαν κανονικά κάποια δυσκολία στην υλοποίηση του σχεδίου. Το οποίο όμως απέτυχε παταγωδώς, για πολλούς και διάφορους λόγους, δηλαδή τον εχθρό ένα: Άλλο τα παραμύθια κι άλλο η σκληρή πραγματικότητα. Το «ναυάγιο» της ναυπήγησης είχε φτάσει μάλιστα σε τέτοιο σημείο, ώστε να θεωρείται πραγματικό επίτευγμα ότι το πλοίο τελικά ναυπηγήθηκε και παραδόθηκε, έστω και μετά από έξι ολόκληρα χρόνια. Από την άλλη, η περιπέτεια αυτή το κατέστησε ένα πραγματικά ιστορικό καράβι. Τόσο επειδή ήταν το πρώτο μεγάλο ΕΓ/ΟΓ που φτιαχόταν στην Ελλάδα μετά από πολλά χρόνια, όσο και επειδή άλλαξε τρεις πλοιοκλήτες, από την παραγγελία μέχρι την παράδοση. Η παραγγελία έγινε από τη Stripzis Lines, πέρασε στην πλοιοκτησία του Π. Παναγόπουλου, που κατά την πάγια τακτική του το πούλησε αφού αποκόμισε απ' αυτό ό,τι ήταν δυνατόν να αποκομίσει, για να παραδοθεί τελικά στην Hellenic Seaways.

Βέβαια, σήμερα δεν υπάρχει αμφιβολία πως η ιδέα ήταν και η μόνη σωστή. Η μετάβαση από τα παλιά συμβατικά 30ετίας, των 18 κόμβων, σε πλοία πιο νέα ή ακόμη και καινούργια των 22-24 κόμβων, μήκους 120 έως 140 μέτρων, ήταν η μόνη ορθολογική εξέλιξη στην ακτοπλοΐα. Πλοίο κατάλληλο για όλες τις γραμμές, αφού το «μειονέκτημα» του μεγάλου μήκους και όγκου για τις σπιάντζες των μικρών νησιών αντισταθμίζεται από την τεράστια ιπποδύναμη, τα δυνατά thrusters και τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό: άνετο έως πολυτελές, γρήγορο και ασφαλές, ικανό να ταξιδεύει χωρίς να ταλαιπωρεί ιδιαίτερα τον επιβάτη στους θεαλλώδεις χιονιάδες-νοτιάδες-γαρμπήδες του χειμώνα, αλλά και στα μελτέμια του καλοκαιριού. Αυτός ο τύπος πλοίου είχε την προοπτική να εξυπηρετήσει ολόκληρη την ακτοπλοΐα για δεκαετίες. ➤