

ΧΑΡΟΥΛΑ

Το πρώτο πλοίο του Γιώργου Γούτου



1 3

1. Το ΔΕΛΦΙΝΙ το 1999 (φωτογραφία Εμμ. Παπαδάκης). 2. Το ΑΕΤΟΣ στην Ηγουμενίτσα (P. Stafford). 3. Στο Πέραμα του 1960. Το δεύτερο σκάφος είναι το υπό μετασκευή ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ



2



Το πλοίο με το οποίο
έκανε την εμφάνισή του
στην ακτοπλοΐα
ο Γιώργος Γούτος,
πριν από 48 χρόνια.
Η άγνωστη και δυσδιά-
κριτη ιστορία τού τότε
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ
και άλλότε ΑΧΙΛΛΕΥΣ



Το ΑΕΤΟΣ στους Παξούς, το 1975

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΑΡΗΣ ΜΠΙΛΑΛΗΣ

Σαράντα οκτώ συναπτά έτη παρουσίας στα ακτοπλοϊκά δρώμενα συμπληρώνει η οικογένεια του Γιώργου Γούτου. Σ' αυτή την πορεία, η σημαία με το σινιάλο της εταιρείας υψώθηκε σε δώδεκα ακτοπλοϊκά, ενώ εδώ και είκοσι τρία χρόνια στολίζει τον ιστό του βετεράνου ΜΑΚΕΔΩΝ. Ο Γιώργος Γούτος, με καταγωγή από το ορεινό Βαλτέτσι Αρκαδίας, αρχικά ασχολήθηκε με τις δημόσιες συγκοινωνίες ως ιδιοκτήτης αστικών λεωφορείων και αργότερα εξελίχθηκε σε επιτυχημένο κτηματομεσίτη. Δεν είχε ασχοληθεί με τη θάλασσα μέχρι που, τον Σεπτέμβριο του 1977, δέχτηκε μια πρόταση από τον πλοίαρχο Κ. Αλεξίου, που καταγόταν από τους Ωρεούς Ευβοίας, να αγοράσουν το μικρό επιβατηγό ΑΕΤΟΣ, που τότε ταξίδευε στους Παξούς, και να το δρομολογήσουν σε Ωρεούς-Βόλο με ενδιάμεση προσέγγιση στο νησί Παλιό Τρίκερι. Ο Γούτος συμφώνησε, κι έτσι το αγόρασαν συνεταιρικά μετονομάζοντάς το σε ΧΑΡΟΥΛΑ, προς τιμήν της συζύγου του Γούτου. Οι διαστάσεις του επιβατηγού ήταν 26,3 x 5, 12 μέτρα, με ολ. χωρητικότητα 96 κόρους.

Έφερε διακοσμητικό φουγάρο, καθώς οι εξαγωγές των μηχανών βρίσκονταν στα πλευρά του κύτους. Δεν υπήρχε πρόσβαση για οχήματα, αλλά διέθετε ένα μικρό πλωριό αμπάρι που το εξυπηρετούσε μια μπίγα. Το ΧΑΡΟΥΛΑ είχε μια ενδιαφέρουσα ιστορία, που ξεκινούσε σε... άγνωστο χρόνο. Νηολογήθηκε τον Φεβρουάριο του 1960 στον Πειραιά ως «υπό ανανauπήγηση», με το όνομα ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ, και ο τότε νηολόγος κατέγραψε ότι επρόκειτο για το πρώην σκάφος ΑΧΙΛΛΕΥΣ του Πολεμικού Ναυτικού με προέλευση από το εξωτερικό. Ανήκε ήδη από τον Οκτώβριο του 1957 στη Ναυτική Εταιρεία Α. Πετράκης-Ι. Μαρίνης και ανακατασκευαζόταν σε επιβατηγό στο νηολογείο Κουφουδάκη στο Πέραμα, σε σχέδια του περίφημου ναυπηγού-μηχανολόγου Χρήστου Μεσσήνη. Ήδη από τα χρόνια της Κατοχής συναντάμε τον Μεσσήνη να σχεδιάζει πλοία, όπως το μικρό φορτηγό ΑΣΤΡΑΠΗ το 1942 και το ακτοπλοϊκό μώτορσιπ ΑΦΟΒΟΣ, που ολοκληρώθηκε στον Πειραιά το 1945. Την επόμενη δεκαετία θα σχεδιάσει ορισμένες από τις πιο εντυπωσιακές μετασκευές ακτοπλοϊκών επιβατηγών που πραγμα-

τοποιήθηκαν στον Πειραιά, όπως του ΠΑΝΤΕΛΗΣ της εταιρείας Φουστάνου. Ο επίτιμος πρόεδρος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας Απόστολος Δόμβρος αναφέρει χαρακτηριστικά στο βιβλίο του «Ιστορίες από το Πέραμα»: «Ο δόκτωρ Χρήστος Μεσσήνης, τον οποίο θεωρώ "πρύτανη της μεταπολεμικής ναυπηγικής" στην Ελλάδα και "πατέρα του Περάματος", [...] είχε σπουδάσει ναυπηγική στην Ιταλία. Ήταν Έλληνας από τη Ρουμανία, πανέξυπνος, ο οποίος γινόταν ένα με τους καζαντζήδες ή αριστοκράτες της belle-epoque. Εμείς, οι νεότεροι στην ηλικία τεχνικοί, λέγαμε ότι τα σχέδια του Μεσσήνη γίνονταν με την κμωλία πάνω στις λαμαρίνες του ναυπηγούμενου σκάφους, στο καρνάγιο. Τα σχέδια που παρέδιδε ήταν μόνο τα απαραίτητα, όσα ζητούσε ο νηογνώμονας, αν υπήρχε. Όλα τα άλλα με την κμωλία, επιτόπου. Παρ' όλα αυτά, πρέπει να ομολογήσω ότι [...] οι ναυπηγικές γραμμές των πλοίων που σχεδίαζε ο Μεσσήνης ήταν καταπληκτικές». Αργότερα, ο Χρήστος Μεσσήνης θα διακριθεί σχεδιάζοντας το πρώτο επιβατηγό/οχηματαγωγό που ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα, το ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ της οικογένειας Στρίντζη, που ολο-

κληρώθηκε το 1965 στο Πέραμα. Ακόμα και στον «μικρό καμβά» που του πρόσφερε το ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ, ο Μεσσήνης σχεδίασε ένα σκάφος με εξαιρετικά καλαίσθητες και αρμονικές ναυπηγικές γραμμές. Όσο για το ΑΧΙΛΛΕΥΣ, από το οποίο δημιουργήθηκε το ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ, παραμένει πλοίο-φάντασμα, καθώς δεν υπάρχουν παρά ελάχιστα στοιχεία στα αρχεία του Πολεμικού Ναυτικού. Αναφέρεται μόνο σε δύο έγγραφα, του 1950 και του 1956, ως βοηθητικό βάσης στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας με πλευρικό αριθμό ΒΒ-8. Τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια το Π.Ν. παρέλαβε ένα συνονθύλευμα από μικρά, κυρίως βοηθητικά σκάφη, που είχαν προέλθει από λείες πολέμου. Τα περισσότερα υπηρέτησαν για μικρό χρονικό διάστημα, ενώ άλλα δεν ενεργοποιήθηκαν και παρέμειναν σε εφεδρεία ή παροπλισμό, καθώς χρειαζόνταν επισκευές που σε ορισμένες περιπτώσεις ήταν ασύμφορες. Πιθανώς το ΑΧΙΛΛΕΥΣ ήταν σκάφος που εγκατέλειψαν οι Γερμανοί υποχωρώντας, το οποίο είχαν κατασχεσει από τους πρώην συμμάχους τους Ιταλούς, όταν αυτοί συνθηκολόγησαν. Εκείνη την περίοδο το Πολεμικό Ναυτικό έδινε ➤

ΣΑΡΑΝΤΑ ΟΚΤΩ ΣΥΝΑΠΤΑ ΕΤΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ