

ΑΠΟΣΤΟΛΗ
ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ

ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΜΠΑΡΙ



Το περιμέναμε στο Μπάρι. Το ιταλικό λιμάνι, 128 ναυτικά μίλια από την Ηγουμενίτσα και 322 από την Πάτρα, δέχεται σήμερα δύο από τα καλύτερά μας πλοία. Κατασκευάστηκαν στην Ιαπωνία, μετασκευάστηκαν στο Πέραμα και δρομολογήθηκαν 19 και 22 Αυγούστου, αμφότερα υπό κυπριακή σημαία. Το νεότερο, το IONIAN KING, ετών 14, φέρει τα σινιάλα της Agoudimos Lines, είναι το πέμπτο επιβατηγό/οχηματαγωγό πλοίο της και «δεν υπάρχει περίπτωση να μεταδρομολογηθεί στα Δωδεκάνησα»! Θα παραμείνει στην Αδριατική και η Agoudimos Lines προετοιμάζει άλλο καράβι για Ρόδο...

IONIAN KING

Ο βασιλιάς



IONIAN KING



Κατάπλους στο Μπάρι

Μπήκε αργά και επιβλητικά στο λιμάνι του Μπάρι, σαν βασιλιάς του Ιονίου. Ώρα 08:30 Ιταλίας είχε ζητήσει πλοηγό και μία ώρα αργότερα ξεφόρτωνε νταλίκες και επιβάτες. Τον Αύγουστο το μονοπώλιο της γραμμής Πάτρα-Μπάρι έσπασε από το IONIAN KING και το αδελφό του IONIAN QUEEN και ταυτόχρονα έσπασαν και οι τιμές της Blue Star Ferries στα φορτηγά. Το IONIAN KING, πρώην FERRY LAVENDER, αγοράστηκε από την Agoudimos Lines του Δημήτρη Αγούδημου και το αδελφό του (του 1988, πρώην NEW AKASHIA) από την Endeavor Shipping του καπετάν Βαγγέλη Τζανετάτου. Στα 193 μέτρα μήκος τους επί 29,5 πλάτος μεταφέρουν χίλιους, περίπου, επιβάτες σε τρία καταστρώματα και 135 δεκαπεντάμετρα φορτηγά σε δύο γκαράζ (2.000 lane m.). Είναι αυτό που συνηθίζουμε να αποκαλούμε «βάπορες». Καράβια με όμορφη ναυτική γραμμή, βαριάς κατασκευής και αξιόπιστης τεχνολογίας. Καλοσυντηρημένα, χωρίς προβλήματα, γρήγορα (21-22 κόμβους υπηρεσιακή) και οικονομικά. Και για την ιστορία, τα φαρδύτερα πλοία που δένουν στο λιμάνι της

Πάτρας! Με επόμενα τα ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ και ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β. με 27 μέτρα και τα SUPERFAST V και VI με 25,40 μέτρα. Εν περιλήψει, μικρή κατανάλωση (125 gr/hr/h), bow και stern thruster με ισχύ 1.500 kW, προπέλες pitch, ένα τιμόνι. Αγοράστηκαν μαζί, ήρθαν μαζί στην Ελλάδα, επισκευάστηκαν το ίδιο διάστημα στο Πέραμα, το καθένα με επιλογές και έξοδα της εταιρείας του, και μαζί δουλεύουν τώρα στην Αδριατική, με κοινό operation, της Agoudimos Lines.

Η ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ

Στο Πέραμα, επί επτά μήνες, το IONIAN KING άλλαξε όψη. Συνεργεία εξάρμοσαν και συντήρησαν μηχανές και βοηθητικά μηχανήματα. Όλα τα σωστικά μέσα του πλοίου αντικαταστάθηκαν με καινούργια. Μία από τις σοβαρότερες εργασίες που έγιναν ήταν ότι ξηλώθηκαν όλες οι οροφές και προστέθηκε sprinkler σε όλο το πλοίο. Οι περισσότεροι από τους κοινόχρηστους χώρους στα τρία καταστρώματα ξηλώθηκαν, γιατί το πλοίο στην Ιαπωνία εξυπηρετούσε τελείως διαφορετικές συνθήκες του επιβατικού κοινού. Διαρρυθμίστηκαν και διακοσμήθηκαν εξαρχής, με την επιμέλεια του γραφείου «Απόστολος Μολυνδρής & Συνεργάτες» («Ε» 3/2001). Με-



τά τη μακρόχρονη συνεργασία του με την SuperFast και την Blue Star, βλέπουμε εδώ μια νέα, διαφορετική προσέγγιση. Στις επιμέρους λειτουργίες των κοινόχρηστων χώρων, στις χρωματικές επεμβάσεις και στην επιλογή των κατασκευαστικών λεπτομερειών. Οι απαλές επιλογές των χρωμάτων και οι εξαιρετικοί χρωματικοί συνδυασμοί ηρεμούν και προδιαθέτουν για ένα ταξίδι καλού γούστου και υψηλού επιπέδου. Το εσωτερικό σαλόνι της πισίνας παραπέμπει σε θάλασσα με τις γαλάζιες πολυθρόνες, τον πίνακα με το ιστιοφόρο και τη μοκέτα με τις φυσαλίδες.

— «Η μετασκευή του άρχισε να ξεκινήσει», δηλώνει ο κ. Μολυνδρής. «Εμείς αρχίσαμε τη μελέτη μας Μάρτιο και το εντυπωσιακό ήταν ο ταχύτατος χρόνος μετασκευής —μελέτη και κατασκευή μέσα σε πέντε μήνες. Χρόνος ρεκόρ και αυτό είναι το χαρακτηριστικό μας ως γραφείο. Η ανακαίνιση πρόκειται να συνεχιστεί. Όχι μόνον στην κυλιόμενη σκάλα, αλλά και στη διαμόρφωση νέας reception στην κατάληξη της σκάλας, η σάουνα και το υδρομασάζ θα ξηλωθούν και θα γίνει ένα μεγάλο μπαρ. Τα dormitories θα ξηλωθούν και θα φτιαχτούν καμπίνες μέσα στο χειμώνα. Υπάρχει πρόβλεψη για μελλοντική ανακαίνιση καμπινών πληρωμάτων. Οι καμπίνες και στα τρία επίπεδα μένει να φινιριστούν. Θα ►

Γ. ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ



IONIAN KING



Μπόρι, ώρα Ιταλίας 18:30. Οι καταπέλτες στο βίρα. Το IONIAN KING και το IONIAN QUEEN αποπλέουν καθημερινά εναλλάξ από το Μπόρι, ώρα Ελλάδος 19:30, με άφιξη στην Ηγουμενίτσα στις 04:30 και στην Πάτρα 11:00 της επομένης. Από Πάτρα φεύγουν στις 17:30 με άφιξη Ηγουμενίτσα 23:55 και στο Μπόρι 08:00

193 μέτρα μήκος, 29,5 μέτρα πλάτος, μεταφέρει 1.000 επιβάτες σε τρία καταστρώματα και 135 δεκαπεντάμετρα φορτηγά στα δύο γκαράζ του

προστεθούν κάποια νέα φωτιστικά, και θα γίνουν κάποια τελειώματα του πλοίου. Η εικόνα δηλαδή που βλέπουμε τώρα είναι η πρώτη εικόνα του πλοίου».

Εκινώντας από το χαμηλότερο κατάστρωμα, το 7ο, προστέθηκαν 44 καινούργιες τετράκλινες καμπίνες των 13,5 τετραγωνικών μέτρων πλώρα της reception, η οποία βρίσκεται στο μέσον του πλοίου με δύο σαλόνια εκατέρωθεν. Εκεί καταλήγει, στη δεξιά μεριά, η κυλιόμενη σκάλα, η οποία ξεκινά από το πάνω γκαράζ, εξυπηρετώντας έτσι όσους ταξιδεύουν με ΙΧ. και το παρκάρουν πάνω. Τους προσεχείς μήνες η εταιρεία σκοπεύει να προσθέσει από την αριστερή πλευρά κυλιόμενη σκάλα από το κάτω γκαράζ, όπως του IONIAN QUEEN. Τα dormitories, στη μέση επίσης του πλοίου, έμειναν όπως ήταν στην Ιαπωνία, με 196 κρεβάτια. Πίσω από την reception βρίσκεται το καζίνο και πιο πύμα η παιδική χαρά. Στην πρύμη παρέμειναν οι καμπίνες πληρώματος — μονόκλινες, δίκλινες και τετράκλινες. Κατάπλωρα

δημιουργήθηκε ένας μικρός ήσυχος χώρος με 28 αεροπορικά καθίσματα. Το 8ο κατάστρωμα, ένα deck κάτω από τη γέφυρα, το καταλαμβάνουν κοινόχρηστοι χώροι, καμπίνες επιβατών και καμπίνες των αξιωματικών καταστρώματος. Στην πρύμη συναντάμε το ανοικτό κατάστρωμα της πισίνας με το εξωτερικό μπαρ και το εσωτερικό σαλόνι, το «Ιθάκη». Οι δύο ιαπωνικές σάουνες-υδρομασάζ παραμένουν. Προς την πρύμη, από την αριστερή πλευρά βρίσκεται ο χώρος των 68 καθισμάτων αεροπορικού τύπου, το εστιατόριο a la carte «Αθηνά» και το μεγάλο self service «Θάλασσα». Όλη η αριστερή πλευρά του πλοίου είναι ένα πέρασμα με καθίσματα στα παράθυρα και δικό της μπαράκι, που δίκαια ονομάζουν «βεράντα». Πλώρα από το κλιμακοστάσιο, από αριστερά, παρέμειναν οι καμπίνες επιβατών, στις οποίες προστέθηκε μπάνιο. Τέλος, δημιουργήθηκε ένα μικρό σαλόνι με θέα στην πλώρη. Στο 9ο κατάστρωμα, της γέφυρας, βρίσκεται ο χώρος του «θεάτρου», ο οποίος χρησιμοποιείται ως disco bar. Η πίστα, οι προβολείς και τα μηχανήμα-

τα, διατηρήθηκαν όπως ήταν στην Ιαπωνία. Οι 18 σουίτες των 15 τετραγωνικών μέτρων ανακαινίστηκαν, καθώς και οι δύο VIP πλώρα, των 42 τετραγωνικών, με μπαλκονόπορτα και δική τους μεγάλη βεράντα, οι οποίες δεν μπαίνουν στο πλάνο. Έτσι συμπληρώνεται ο συνολικός αριθμός των 354 κρεβατιών σε καμπίνες, συν 196 στα dormitories. Σε δύο από τις καμπίνες του πλοίου διατηρήθηκε η ιαπωνική διακόσμηση. Ριζόχαρτο στα παράθυρα, ψάθα στο δάπεδο, ξύλινη οροφή, ξύλινη ενδιάμεση πόρτα συρόμενη, στοιχεία όμορφα και διαφορετικά από τα κλασικά και συνηθισμένα, τα οποία όμως «ηχοποιούν» έντονα τους κραδασμούς.

Η ΓΕΦΥΡΑ

Η γέφυρα έχει ανοιχτές, αλλά σκεπαστές, βαρδιόλες, χωρίς χειριστήρια έξω. Πλοίαρχος του IONIAN KING είναι ο Βασίλης Δρόσος. Κατάγει από το Παναϊώλιο της Αιτωλοακαρνανίας και αποφοίτησε από την ΑΔ-ΣΕΝ Σύρου το 1980. Θεωρείται «παιδί της εταιρείας» του Μίμη Αγούδημου, αφού ►



IONIAN KING



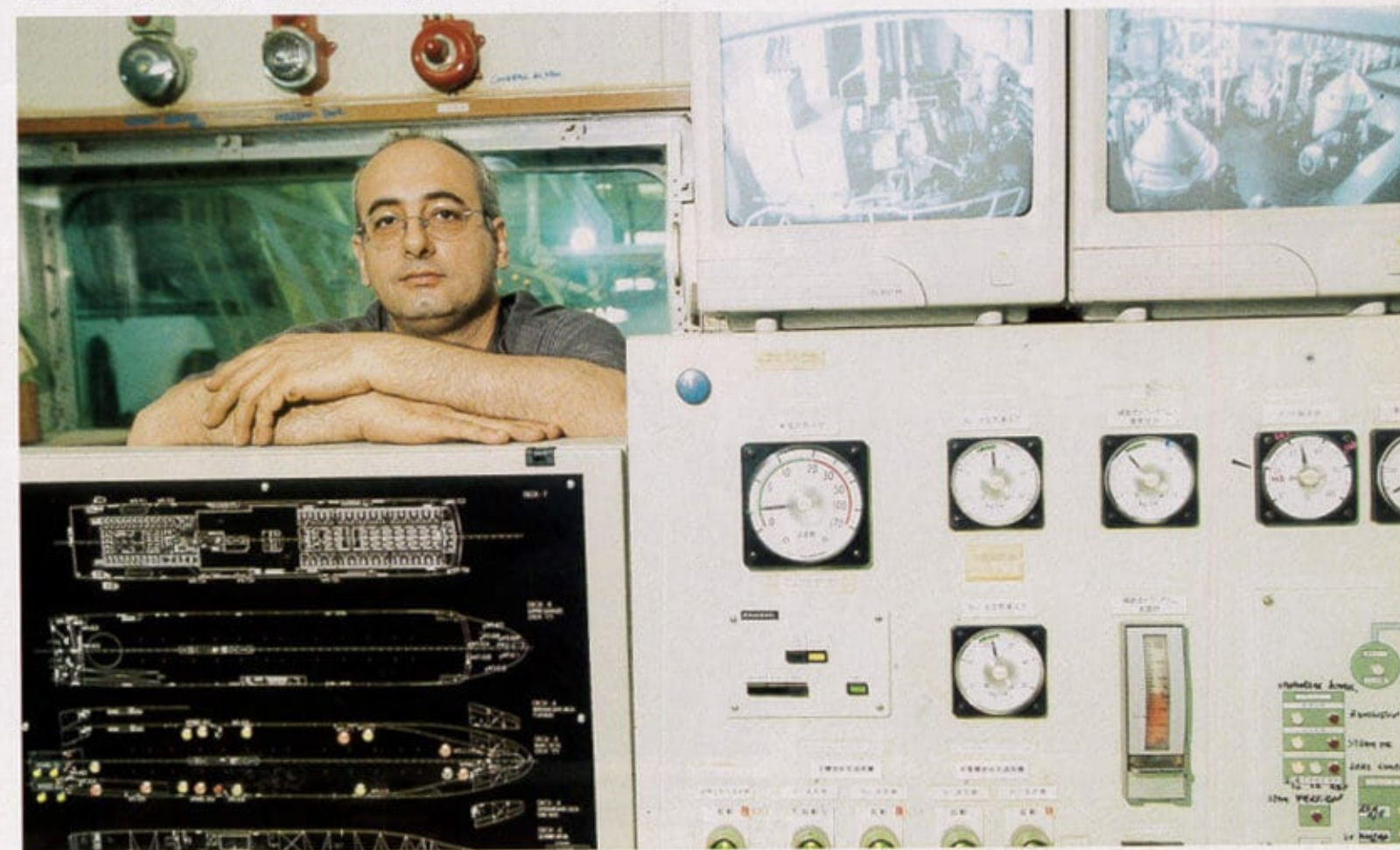
κοντά του εργάζεται από το 1979. Ξεκίνησε στους Ηνωμένους Αδελφούς, Γεράσιμο και Δημήτρη Αγουόδημο. Ο καπτά Βασίλης ξεκίνησε στα φορτηγά τους, «την περίοδο που είχαν πάνω από εκατό κομμάτια με τις αγορές και τις μεταπωλήσεις. Ως δόκιμος στο ΑΛΚΜΗΝΗ. Συνέχισα για μικρό διάστημα σε τζενεραλάδικα του Στραβελάκη και του Βαρδινολιάννη και επέστρεψα στην Flanmare, όπως λέγεται η εταιρεία του κυρίου Αγουόδημου για τα φορτηγά. Από το 1987 έκανα σε όλα του τα φορτηγά, βγήκα στα γραφεία, και ως αρχιπλοίαρχος πήγα σε όλες τις παραλαβές φορτηγών και ποσταλιών». Έκανε υπαρχος στο ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. με πλοίαρχους τον Γεράσιμο Γιακουμίδα και τον Αχιλλέα Ταρλάμη και πλοίαρχος στο ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ και το ΠΗΝΕΛΟΠΗ (πρ. ROSTOCK LINK), στην παραλαβή του από τη Δανία. Εκείνος παρέλαβε και το ΙΟΝΙΑΝ SKY (πρ. BLUE SKY), καθώς και το πλοίο που σήμερα πλοιαρχεί, το ΙΟΝΙΑΝ KING, στις 8 Δεκεμβρίου 2004 από την Ιαπωνία. «Φτάσαμε στην Ελλάδα στις 12 Ιανουαρίου 2005. Τα δύο πλοία ξεκινήσαμε μαζί, με στάσεις για πετρέλαιο στην Κορέα, τη Σιγκαπούρη και την Τζέντα. Χωρίσαμε στο Σουέζ, γιατί εμείς προλάβαμε το κομμάτι στο κανάλι και το περάσαμε μια μέρα νωρίτερα».

Για την Agoudimos Lines μας λέει ότι «είναι μια οικογενειακή εταιρεία, με πέντε φορτηγά σήμερα, κι άλλα τόσα ποστάλια. Το ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Πρίντεζι-Αυλώνα, το ΠΗΝΕΛΟΠΗ της Θεσσαλονίκης, το ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. της Ραφήνας, το ΙΟΝΙΑΝ SKY Ηγουμενίτσα- Πρίντεζι και το ΙΟΝΙΑΝ KING Πάτρα-Μπάρι. Η οικογένεια αυτή είναι δεμένη, ο κύριος Μίμης, ο γιος του Αλέκος και η σύζυγός του Νικολέττα έτρεξαν γύρω πολύ γι' αυτό το καράβι. Έδωσαν τον καλύτερό τους εαυτό και το αποτέλεσμα φαίνεται. Ο κύριος Μίμης ταξιδεύει πολύ συχνά με όλα τα πλοία. Είναι ένας άνθρωπος ακούρατος, που παθιάζεται με ό,τι κάνει».

Υπαρχος, από το ΕΓΝΑΤΙΑ III της ΕΛΜΕΣ, είναι ο Λεωτέρης Φιοράτος, αδιόρθωτος Κεφαλλονίτης, αφού σε όλη του την καριέρα άλλαξε για τρίτη φορά εταιρεία και ήρθε πάλι σε Κεφαλλονίτες -έπειτα από δύο μεγάλα «σχολεία», του Βεργωπτή και της ΕΛΜΕΣ, που δυστυχώς για τους ναυτικούς μας δεν έχουν τώρα καράβια. «Άγγελος βαπόρι», μας λέει. «Σκουριά πουθενά». Ο κόσμος του τον αγαπά, έρχονται και με πιάνουν. «Μην πεις ποιος σου το είπε. Είναι λεβέντης, μας στηρίζει, ναυτικός. Ξέρει τι θα πει θάλασσα και ασφάλεια. Άνθρωπος. Όπως κι ο λοστρόμος, ο Φάνης. Γράψε για τον λοστρόμο μας ότι είναι ο καλύτερος άνθρωπος και ο καλύτερος λοστρόμος της Αδριατικής». Και είναι! Γιατί η ΕΛΜΕΣ έβγαλε ναυτικούς. Σαν τον Λεωτέρη Φιοράτο, τον Φάνη Καλαβρυζιώτη και τον ανθυποπλοίαρχο Σωτήρη Φραγκισκάτο της 12-6. Την 6-12 την κάνει ο υποπλοίαρχος Νίκος Καππάτος, πρώτο του μπάρκο σε ΕΓ/ΟΓ, μέχρι σήμερα στα bulk carriers της Anagel. Στα stand by συνδράμει ο πολλά υποσχόμενος δόκιμος Νίκος Λάμπρου, εκτελώντας τις εντολές ▶



Πάνω: Ο πλοίαρχος Βασίλης Δράκος. Κάτω: Ο Α' μηχανικός Ηλίας Κουζούρης





Μέρος του πληρώματος φωτογραφημένο στο Μπάρι. Πλοίαρχος ο **Βασίλης Δρόσος**, υπάρχος ο **Λευτέρης Φιοράτος**, Α' μηχανικός ο **Ηλίας Κουζούπης**, αρχιλογιστής ο **Γεράσιμος Λιβαδάς**, αρχιθαλαμηπόλος ο **Γιάννης Γιακουμάτος**, ναυκλίκος ο **Φάνης Καλαβρυζιώτης**, αρχιμάγειρας ο **Επαμεινώνδας Κουλεντιανός**

στα δύο thrusters. Ελλείπει χειριστήριών στις βαρ-
διόλες, ο πλοίαρχος φωνάζει τις εντολές, ο αξιω-
ματικός βάρδιας τις εκτελεί στα χειριστήρια των
μηχανών, ο δόκιμος στών thrusters και ο ναύτης
στο τιμόνι. Τώρα που ο δόκιμος επιστρέφει στη
Σχολή του, εμείς απλώς ευχόμαστε να μη σκεφτεί
κανείς να σηκώνει τον αξιωματικό της άλλης βάρ-
διας. Και στην Ένωση Πλοίαρχων ευχόμαστε να
τολμήσει να σπάσει αυγά για τον εκσυγχρονισμό
της νομοθεσίας. Και οι οκτώ ναύτες είναι Έλληνες
—ο Ανδρέας Αθανασόπουλος, ο Κώστας Αντωνό-
πουλος, ο Θανάσης Ευθυμίουπουλος, ο Βαγγέλης
Καραβίας, ο Αριστείδης Λαγαρός, ο Πέτρος Μισέ-
τσης, ο Παναγιώτης Πολάτος και ο Σουλεϊμάν Σου-
λεϊμάν, με υπολοστρόμο τον Γεράσιμο Κονιδάρη.
Τη σύνθεση της κουβέρτας τη συμπληρώνουν έξι
ναυτοπαιδες —τρεις Αιγύπτιοι και τρεις Ρουμάνοι.

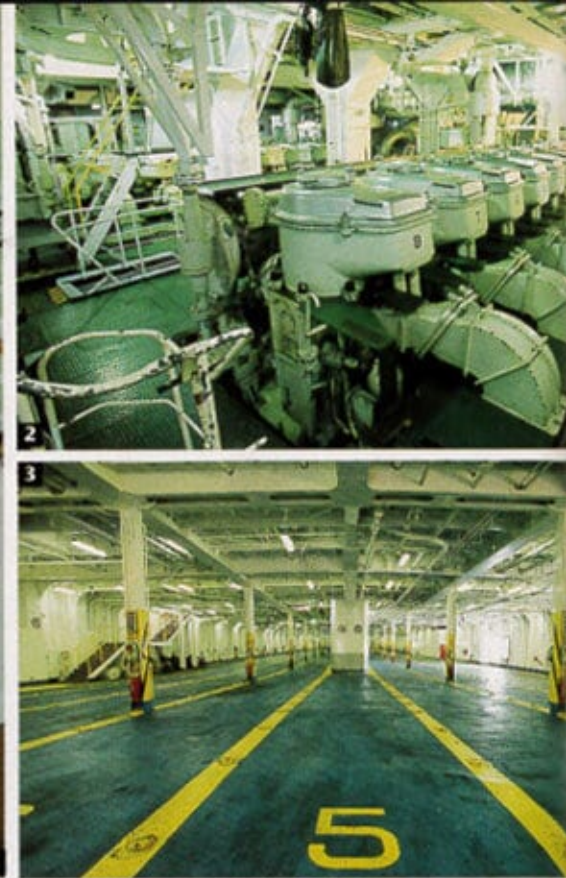
ΕΞΥΠΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Η πεμπτοουσία της αξιοπιστίας και της εξοικονόμη-
σης ενέργειας απαντάται στο μηχανοστάσιο. Στη
θέση του Α' μηχανικού Δημήτρη Καρούσου συνα-
ντήσαμε τον αντικαταστάτη του, Ηλία Κουζούπη α-
πό τη Σέριφο, που ήρθε στο πλοίο στις αρχές Σε-
πτεμβρίου από το ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. της Ραφήνας, έ-
χοντας περάσει την προηγούμενη ναυτική του ζωή
στα ποντοπόρα της Kassian Maritime Agency. Οι
δύο κύριες μηχανές του πλοίου είναι ιαπωνικές
Pielstick μεγάλης ιπποδύναμης, 13.200 ίππων η κα-
θεμία. «Η μία από τις δύο κύριες μηχανές παίρνει το
ηλεκτρικό φορτίο του πλοίου και ο στρόβιλος, ο ο-
ποίος είναι συνδεδεμένος με τη γεννήτρια και με την
κύρια μηχανή, τη βοηθάει. Δηλαδή, παίρνει ένα μέ-
ρος του φορτίου από την κύρια μηχανή. Αυτό επι-
τυγχάνεται μέσω των παραγόμενων καυσαερίων,
τα οποία διαφορετικά θα ήταν άχρηστα, που παρά-
γουν τον ατμό που κινεί τον στρόβιλο. Ένα άλλο μέ-
ρος των καυσαερίων, που πάλι θα ήταν άχρηστο, το
χρησιμοποιεί για να κινεί έναν αεριοστρόβιλο
(power turbo), ο οποίος με κάποια γρανάζια δίνει ι-
σχύ στον άξονα της κύριας μηχανής. Όλο αυτό το
σύστημα φτάνει στην ειδική κατανάλωση των κύ-
ριων μηχανών με 125 γραμμάρια ανά ίππο και ώρα,
ενώ οι συνήθεις μηχανές φτάνουν τα 140-145.
Όντως είναι 125. Δεν υπάρχουν μηχανές πλοίων
που να καταναλώνουν τόσο λίγο. Έχουν κατασκευ-
αστεί για τόσο, αλλά καμία δεν καταναλώνει τόσο.
Τέτοια έξυπνη τεχνολογία δεν έχω συναντήσει σε
άλλο καράβι».

Δύο ηλεκτρογεννήτριες Daihatsu x 1.500 kW
συμπληρώνουν τον μηχανολογικό εξοπλι-
σμό. ΑΒ' μηχανικός είναι ο Νίκος Χιονιανά-
κης, Β' ο Δημήτρης Καλαφάτης, Γ' ο Κώστας Λυ-
μπεράτος, ο Πέτρος Μπούλμπας και ο Κώστας
Πήλιος. Προϊστάμενος ηλεκτρολόγος είναι ο Στέ-
φανος Κουκάς και Α' ηλεκτρολόγος ο Παναγιώτης
Λυσικάτος. Στη μηχανή εργάζονται συνολικά 19
ναυτικοί. Οι 14 είναι Έλληνες, 3 είναι Ρουμάνοι και
δύο Αιγύπτιοι. Έλληνες είναι οι μηχανοδηγοί Γιάν-
νης Γκιτάσος, Ηλίας Γεωργακάκης, Νίκος Δα- ➤



1. Το μεγάλο self service "θάλασσα". 2. Στο 9ο κατάστρωμα, της γέφυρας, βρίσκεται ο χώρος του
"θεάτρου", που χρησιμοποιείται ως disco bar. Η πίστα, οι προβολείς και τα μηχανήματα, διατηρήθηκαν
όπως ήταν στην Ιαπωνία. 3. Κλιμακοστάσιο που παραπέμπει σε κρουαζιερόπλοιο. 4. Ο προϊστάμενος
αρχιθαλαμηπόλος Γιάννης Γιακουμάτος. 5. Ο χώρος των 68 καθισμάτων αεροπορικού τύπου. 6. Το
καζίνο με την υπεύθυνη κυρία Νικολίτσα Χαραλαμποπούλου



1. Οι αξιωματικοί της γέφυρας. Από αριστερά ο υποπλοίαρχος της 6-12 Νίκος Κοππάτος, ο πλοίαρχος Βασίλης Δρόσος, ο υπάρχος Λευτέρης Φιοράτος και ο ανθυποπλοίαρχος της 12-6 Σωτήρης Φραγκιακάτος. 2. Η γέφυρα 3. Το πάνω γκαράζ. 4. Στη φόρτωση στο Μπάρι, ο λοιστράμος Φάνης Καλαβρυζιώτης. 5. Και οι οκτώ ναύτες είναι Έλληνες. Ανδρέας Αθανασόπουλος, Κώστας Αντωνόπουλος, Θανάσης Ευθυμίουπουλος, Βαγγέλης Κοραβίας, Αριστείδης Λαγαρός, Πέτρος Μισιάσης, Παναγιώτης Πολάτος και Σουλεϊμάν Σουλεϊμάν. Με υπολοιστράμο τον Γεράσιμο Κονιδάκη. 6. Ο Γ' μηχανικός ο Κώστας Πήλιος, ο μηχανοδηγός Β' Ηλίας Γεωργακάκης και ο προϊστάμενος ηλεκτρολόγος Στέφανος Κουκάς.

IONIAN KING

μίρης, Αντώνης Καββαδίας και ο λιπαντής Κώστας Μπατάκης.

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ

Το IONIAN KING παρέμεινε, όπως κάθε μέρα εναλλάξ με το αδελφό του, στο Μπάρι όλη την ημέρα. Η επιβίβαση άρχισε από νωρίς και στις 19:30 ώρα Ελλάδας, με το κάτω γκαράζ γεμάτο μέχρι καταπέλτη και το πάνω μισογεμάτο (με 95 συνολικά φορτηγά, λόγω Σαββάτου), πήρε πάνω τους δύο καταπέλτες του. Ο αριστερός είναι επίσης οχημάτων (ενώ στο IONIAN QUEEN είναι καταπέλτης επιβατών) για την απευθείας επιβίβασή τους στο πάνω γκαράζ. Εντύπωση για τέτοιας τεχνολογίας, ηλικίας και μεγέθους καράβι δημιουργεί το σύστημα των καταπελτών με συρματοσχοίνα, αντί βιντάς, τα οποία τυλίγονται ακάλυπτα στο ρεμέζο της πρύμνης με ράουλα.

20:00 ο πλοηγός του Μπάρι είχε αποβιβαστεί και οι μηχανές χτύπησαν πρόσω ολοταχώς. Ξημερώματα 04:50 βρισκόμασταν στην είσοδο του διαύλου Η-γουμενίτσας, έχοντας διανύσει 187 ναυτικά μίλια σε 9 ώρες, με μέση ταχύτητα 21 κόμβους. Πρόσδεση, αποβίβαση, απόπλους και πέρασμα του διαύλου στην αναχώρηση κράτησαν περίπου μία ώρα, και στις 06:00 το IONIAN KING χτυπούσε ολοταχώς για Πάτρα, όπου έφτασε μεσημέρι (12:00) Κυριακής. Ταξιδέψαμε στην απόλυτη μπουνάτσα, όπως περίπου ήταν και όλα τα ταξίδια του από τις 22 Αυγούστου που ξεκίνησε, με ένα πλοίο όμως που η κατασκευή του δηλώνει ότι δεν φοβάται μποφόρ και κύματα.

Ο ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Προϊστάμενος αρχιθαλαμηπόλος είναι ο Γιάννης Γιακουμάτος από την Κεφαλλονιά, πιστός κι αυτός της Agoudimos Lines για 18 χρόνια, σε όλες τις μετασκευές των πλοίων της, φυσικά και σε αυτό το τελευταίο, «από τον Ιανουάριο μέχρι τις 17 Αυγούστου που φύγαμε από το Πέραμα. Η συνεργασία μας με τον κ. Μολυνδρή ήταν άριστη». Αρχιθαλαμηπόλος είναι ο Γιάννης Πόρης και θαλαμηπόλοι ο Γεράσιμος Θεοδωράτος, ο Ανδρέας Καραγιάννης, ο Νίκος Καρανίκας, ο Σπύρος Μοσχόπουλος, ο Νίκος Μυλωνάς, ο Δημήτρης Μύτικας, ο Παναγιώτης Ντούπης, ο Ιάκωβος Συρίγος, ο Αντώνης Τσαμαντάκης, ο Σίμος Φλυτζάνης και επίκουροι ο Βαγγέλης Βαρβέρης και ο Γιώργος Πόρης. Την ξενοδοχειακή επιστοασία συμπληρώνουν 11 Ρουμάνοι επίκουροι. Τα bar του πλοίου τα διαχειρίζεται η Everest.

Αρχιλοιστής είναι ο Γεράσιμος Λιβαδάς, μόλις δύο χρόνια στην εταιρεία, και όμως ο παλαιότερος αρχιλοιστής της. Με σχέσεις οικογενειακές με τους πλοιοκτήτες «από πάππου προς πάππο, από την Αγία Ευφημία». Τα προηγούμενα χρόνια, τον συναντήσαμε στο ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ, το ΟΔΥΣΣΕΥΣ της ROC, ενώ παλαιότερα εργάστηκε στο MA- ▶



Πάνω: Το εστιατόριο "Αθηνά" με τις υπέροχες μαρούσες φωτογραφίες της Αθήνας. Κάτω: Από αριστερά, ο Α' μάγειρος Μηνός Δουμάνης, ο χυτροκαθαριστής Valentin Tudorascu, ο Γ' μάγειρος Παντελής Σαββίδης, ο χυτροκαθαριστής Βαγγέλης Δέδες, ο φροντιστής Σταύρος Πολίτης, ο αρχιμάγειρος Επαμεινώνδας Κουλεντιανός και ο Α' μάγειρος Νίκος Τσάκος



IONIAN KING



Πάνω: Ένα από τα σαλόνια του πλοίου. Κάτω: Η reception



Το δρομολόγιο Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι



Στα νέα γραφεία του πρακτορείου της Πάτρας. Ο κεντρικός πράκτορας Νίκος Κολοκυθόπουλος με τις κυρίες Νικόλ Δούντη, Σοφία Ηλιοπούλου, Αγγελική Θεοδωροπούλου και Αλεξία Σαϊντίντ

ΡΙΑ ΚΟΣΜΑΣ της 3Κ, στα ΜΗΔΕΙΑ και ΠΑΝΘΗΡ της ΕΛΜΕΣ, με αξέχαστο ξεκίνημα από το ΚΥΚΛΑΔΕΣ των αδελφών Αγαπητού το 1973 και το ΜΙΑΟΥΛΗΣ. Από τους λίγους οικονομικούς αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού που έχουν κάνει στην Αγγλία σπουδές ναυτικής οικονομίας και εκμετάλλευσης ΕΓ/ΟΓ πλοίων, «πράγμα που με βοήθησε πολύ στα θέματα οργάνωσης και διοίκησης». Για την εταιρεία του μας λέει ότι «ο κύριος Μίμης δεν καταλαβαίνει Θεού βροχή! Μπαίνει μέσα στο καράβι και με την πείρα του ξέρει τι χρειάζεται και πού πονάει. Και έτσι εκπαιδεύει και τον γιο του, που ξέρει πού πατάει. Είναι πολύ νέος, αλλά κατέχει κάποια θέματα λες και είναι εξήντα χρονών εφοπλιστής».

Οι τιμές, με το ξεκίνημα, ήταν αρκετά χαμηλότερες από της Blue Star, τον μοναδικό ανταγωνιστή στη γραμμή Πάτρα-Μπάρι. Έχουν καθιερωθεί τρεις διαφορετικές τιμές, ανάλογα με τη σεζόν, και τον Σεπτέμβριο διανύουμε ήδη τη χαμηλή. Η μεταφορά ενός Ι.Χ. από την Πάτρα στο Μπάρι κοστίζει 40 ευρώ και του επιβάτη σε δίκλινη εξωτερική καμπίνα 120 ευρώ. Το δεκαπεντάμετρο φορτηγό κοστίζει 410 ευρώ από Πάτρα-Μπάρι και 330 ευρώ Ηγουμενίτσα-Μπάρι, ενώ σε μεταφορικές εταιρείες με μεγάλη διακίνηση και πολλά φορτηγά γίνονται καλύτερες τιμές. Πολύ γρήγορα ο ανταγωνισμός λειτούργησε στη γραμμή, και η Blue Star μείωσε το κόστος εισιτηρίου του δεκαπεντάμετρου φορτηγού από τα 465 στα 410 ευρώ. Κεντρικός πράκτορας και των δύο πλοίων στην Πάτρα είναι ο κ. Νίκος Κολοκυθόπουλος (Unitrade), στα νέα γραφεία, Ηρώων Πολυτεχνείου 36, ακριβώς απέναντι από την πύλη 7, την κεντρική έξοδο του λιμανιού της Πάτρας. ■

ΤΕΣΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΥ
ΦΩΤ.: ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΙΑΤΣΗΣ