



Με τον ΑΠΟΛΛΩΝΑ στη Μύκονο

Μια «βόλτα» με τον ΑΠΟΛΛΩΝΑ στα νερά του Αιγαίου, πηλαίο στα υπόλοιπα θρυλικά βαπόρια της εποχής. Μια εμπειρία αξέχαστη, που ακόμη και σήμερα, παρ' όλη την πρόοδο της τεχνολογίας και την εξέλιξη στην κατασκευή των πλοίων, παραμένει απλά αξεπέραστη...

Ο ΑΠΟΛΛΩΝΑΣ υπήρξε το αγαπημένο πλοίο των νεανικών μου χρόνων. Δεν ξέρω γιατί, αλλά τον αγάπησα προτού καν τον δω. Μάλλον από το όνομα. Απόλλων σημαίνει φως και θάλασσα. Δεν μου χρειάζεται τίποτα άλλο. Η άλλη ιστορία με τον ένδοξο Απόλλωνα Αθηνών, του οποίου είμαι πάντα ένθερμος οπαδός, κρύβει πίσω της άλλου είδους λαχτάρα. Ο Απόλλων Αθηνών ήταν η ομάδα της γειτονιάς μου, ομάδα της προσφυγιάς. Επειδή, λοιπόν, οι δικοί μου – από την πλευρά της μάνας μου – ήταν πρόσφυγες από το Αιβαλί, αυτήν αγάπησα κι εγώ. Για το βαπόρι διάβασα τότε στις εφημερίδες πως το αγόρασε η Θηραϊκή Ατμοπλοία του Πέτρου Νομικού και ότι τις επόμενες ημέρες θα έφτανε στον Πειραιά. Ήταν άνοιξη του 1966. Τα βαπόρια του Νομικού ήταν τα καλύτερα της εποχής και είχαν και την καλύτερη φήμη. Τα τρίδυμα από τα τετράδυμα, ΜΙΑΟΥΛΗΣ, ΚΑΝΑΡΗΣ, ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ –πραγματική επανάσταση για την ακτοπλοία μας– όργανων

δεκατέσσερα χρόνια κιόλας το Αιγαίο, το Ιόνιο και την Αδριατική. Κάτασπρα με το μαλτέζικο σταυρό στην τσιμινιέρα. Ήμασταν και οι πέντε –τρίδυμα, ΑΠΟΛΛΩΝ κι εγώ– συνομήλικοι, οπότε η οποιαδήποτε μεροληψία ή πέραν του δέοντος αγάπη, μου συγχωρείται. Ένα χρόνο πριν είχε έρθει το ΛΗΤΩ, του Νομικού κι αυτό. Ωραίο βαπόρι, γαλλικό, πρώην ARROMANCHES, αδελφό του LONDRES. Και αυτό ήρθε στην Ελλάδα την ίδια εποχή, με τα σινιάλα του Τυπάλδου, μαύρο και πήρε το όνομα ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ. Και τα δύο άτυχα. Το ΛΗΤΩ ήταν μια ακόμη επανάσταση του Νομικού. Το πρώτο ημερόπλοιο της (Συρο-)Τηνομυκονίας, το πρώτο πλοίο στην ελληνική ακτοπλοία που στα χρόνια –έστω και λίγα– που έζησε στην Ελλάδα, έκανε σχεδόν ένα και μόνο δρομολόγιο και δεν γύριζε, όπως ήταν το συνηθισμένο τότε, ολόκληρο το Αιγαίο, το Ιόνιο και την Αδριατική. Ο ΜΙΑΟΥΛΗΣ, ας πούμε, έκανε ένα δρομολόγιο από Πειραιά για Πάτρα, Κεφαλονιά, Κέρκυρα και Μπριντζί κι άλλο ένα για Δωδεκάνησα. Ή ο ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ έκανε δύο δρομολόγια «του γύρου» για την Κρήτη, δηλαδή Χανιά, Ρέθυμνο, Η-

ράκλειο και άλλο ένα για Χίο, Μυτιλήνη. Την ίδια εποχή ξεκίνησαν την ίδια καινοτομία και τα μεγάλα κρητικά του Ευθυμιάδη, το ΦΑΙΣΤΟΣ και το ΜΙΝΩΣ και μαζί τους το ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ των Τυπάλδων, που το βάλανε υποτίθεται για αντίπαλο δέος. Αυτό έζησε δυο χρόνια όλα κι όλα στην Ελλάδα, ήταν πιο γρήγορο από τους «δεινόσαυρους», τα μετασκευασμένα γκαζάδικα, αλλά και πολύ πιο μικρό. Πήρε φωτιά στον Πειραιά στις 14 Απριλίου 1966, αλλά κι αυτό να μη γινόταν, με το ναυάγιο του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ θα παροπλιζόταν έτσι κι αλλιώς. Το ΛΗΤΩ ήταν μια γενιά πιο πριν από τον ΑΠΟΛΛΩΝΑ και δεν είχαν ναυπηγική ομοιότητα. Σε αντιστροφή του γένους των ονομάτων, η «ΛΗΤΩ» ήταν πιο «αρσενικό» βαπόρι από τον «ΑΠΟΛΛΩΝΑ», ιδίως με την κοφτή πλώρη που είχε πριν τη μετασκευή στην Ελλάδα. Ο ΑΠΟΛΛΩΝΑΣ ήταν πιο αεράτος στη θάλασσα, είχε μια άλλη χάρη. Όχι πως είχε κανένα κουσούρι το βαπόρι –αλίμονο– αλλά για το πιο ναυτικό μάτι αυτή ήταν η αλήθεια. Το ΛΗΤΩ ταξίδεψε μόνο πέντε χρόνια στην Ελλάδα, αλλά πρόλαβε να βάλει τις βάσεις και τους κανόνες για την πρώτη ▶