

Μισός αιώνας στις θάλασσες

Με ένα διάλειμμα σε Θεσσαλονίκη, Χαλκιδική και Άθω, το άλλοτε ΝΗΣΟΣ ΠΑΞΟΙ φέρει εγχάρακτη τη σφραγίδα του Ιονίου στον βίο του. Πρωτοποριακή ναυπήγηση του 1970 στο Πέραμα, ταυτίστηκε με το ομώνυμο νησί και σήμερα εξακολουθεί να ταξιδεύει μεταξύ Ελλάδας-Αλβανίας. Επί τη ευκαιρία, και μια σύντομη περιήγηση στα χρόνια της παξινής ακτοπλοΐας



Το ΝΗΣΟΣ ΠΑΞΟΙ με τα αρχικά του χρώματα

Ένα πλοίο που γεννήθηκε καταιμεσής της χρυσής δεκαετίας της ναυπήγησης ακτοπλοϊκών στην Ελλάδα. Θα μπορούσαμε να την οριοθετήσουμε από το 1965, όταν ολοκληρώθηκε το ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ της οικογένειας Στρίντζη, μέχρι το 1975, όταν ναυπηγήθηκε το ΛΗΜΝΟΣ της οικογένειας Νομικού. Περισσότερα από 25 ακτοπλοϊκά επιβατηγά/οχηματαγωγά δημιουργήθηκαν από ελληνικά χέρια εκείνη τη δεκαετία, αν και ορισμένα απ' αυτά ολοκληρώθηκαν αρκετά αργότερα. Σ' αυτό τον χορό ναυπηγήσεων συμμετείχαν οι Επτανήσιοι εφοπλιστές, πέρα από τους αδελφούς Στρίντζη που ναυπήγησαν το ΙΟΝΙΣ και το ΙΟΝΙΟΝ. Ο Ζακυνθινός ναυπηγός Δημήτρης Κάπαρης παρήγγειλε το ΙΟΝΙΣ, που όμως ολοκληρώθηκε για τον Θιακό Ν. Βλασσόπουλο, ο Διονύσιος Τυρογαλάς παρήγγειλε το ΠΡΩΤΕΥΣ και ο Κ. Γεωργούλης παρήγγειλε το ΝΗΣΟΣ ΠΑΞΟΙ. Όμως το ΝΗΣΟΣ ΠΑΞΟΙ δεν ήταν το πρώτο πλοίο των Παξών, καθώς πενήντα χρόνια νωρίτερα είχε προηγηθεί μια άλλη προσπάθεια. Ο Ιωάννης Φαναριώτης είχε συστήσει την Ατμοπλοΐα Παξών και το 1921 απέκτησε ένα μικρό ατμόπλοιο 58 τόνων, που το ονόμασε ΠΑΞΟΙ και τα επόμενα χρόνια εξυπηρέτησε τη συγκοινωνία του νησιού, συνδέοντάς το με τη Λευκίμμη και το κεντρικό λιμάνι της Κέρκυρας. Το ΝΗΣΟΣ ΠΑΞΟΙ ολοκληρώθηκε το 1970 στα ναυπηγεία Αργώ των Γκιάκου και Μωραΐτη στο Πέραμα. Είχε ολ. χωρητικότητα

388 κόρους, ολικό μήκος 40,1 μέτρα και μεταξύ καθέτων 35,7. Το πλάτος του ήταν 7,3 μέτρα και καθεμιά από τις δύο εξακύνδρες κύριες μηχανές Stork-Werksroor απέδιδε 500 ίππους, που του επέτρεπαν να ταξιδεύει με ταχύτητα έως 15 κόμβους. Σε μια εποχή που η συγκοινωνία Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας γινόταν αποκλειστικά από επιβατηγά/οχηματαγωγά ανοιχτού τύπου,

η έλευση του ΝΗΣΟΣ ΠΑΞΟΙ υπήρξε πρωτοποριακή.

Οι πεζοί επιβάτες μπορούσαν να επιβιβαστούν από εισόδους χωριστές από τα οχήματα και, χωρίς να εκτεθούν στα στοιχεία της φύσης, να βρεθούν στους στεγασμένους χώρους του πλοίου. Και το γκαράζ του μπορούσε να φιλοξενήσει 15-20 Ι.Χ., αριθμός ικανοποιητικός εκείνη την εποχή για το νησί.

Τη δεκαετία του 1970 έκανε την εμφάνισή του στους Παξούς και το αμιγώς επιβατηγό ΑΕΤΟΣ, μετασκευή ενός βοηθητικού του Πολεμικού Ναυτικού με το όνομα ΑΧΙΛΛΕΥΣ, σε σχέδια του ναυπηγού Χρήστου Μεσσήνη. Το πλοίο έμεινε για περίπου πέντε χρόνια στη γραμμή Ηγουμενίτσα-Παξοί και κατόπιν έγινε το πρώτο καράβι του ακτοπλοΐου εφοπλιστή Γιώργου Γούτου, με το όνομα ΧΑΡΟΥΛΑ. Εν τω μεταξύ, ήδη είχε δρομολογηθεί από Κέρκυρα προς Παξούς και τα επιβατηγό/οχηματαγωγό ΚΑΜΕΛΙΑ, δημιούργημα των ναυπηγείων Χωματά της Θεσσαλονίκης. Το 1988 το ΝΗΣΟΣ ΠΑΞΟΙ κατέπλευσε στη Ζάκυνθο και ξεκίνησε την εποχιακή σύνδεση με το Κατάκολο, μεταφέροντας τουρίστες που ήθελαν να επισκεφθούν την



Η πλακέτα των ναυπηγείων Αργώ παραμένει μέχρι σήμερα στη θέση της