

**Κ**αι η δεμένη ομάδα του αρχιτεκτονικού γραφείου του **Απόστολου Μολυνδρή** ανυπομονεί να δείξει τη δουλειά της, η οποία ήδη πλέει στα πελάγη μας. Μια δεμένη ομάδα έξι αρχιτεκτόνων, μιας σχεδιάστριας και ενός ζωγράφου με ψυχή, φαντασία, όρεξη για δουλειά και πάθος για

την αρχιτεκτονική. Οι συνεργάτες του (από αριστερά) αρχιτέκτονες Μαρίνα Στροβολίδου και Βιργινία Σιδεράκη, ο ζωγράφος Δημήτρης Κалаτζάκης, ο αρχιτέκτονας Γιάννης Πικροδημήτρης, η γραφίστρια Αλεξάνδρα Αμούργη και οι αρχιτέκτονες Γιώτα Καϊνάρη και Ευαγγελία Κίντου, παρατηρούν με μάτια που βλέπουν και αισθάνονται τις δύο βασικές έννοιες της δουλειάς τους. Τη λειτουργικότητα και την αισθητική των σχημάτων, των όγκων και των χρωμάτων.

Τα πλοία αποτελούν περίπου το 75% των δραστηριοτήτων τους και οι υπόλοιπες καλύπτουν ολόκληρο σχεδόν το φάσμα της κλασικής αρχιτεκτονικής, από απλά εκθεσιακά περίπτερα, μέχρι πολυκατοικίες, εστιατόρια, κτίρια γραφείων, ενώ ένα ποσοστό αφορά και σε κτίρια που υποστηρίζουν πλοία, όπως terminals επιβατών, γραφεία εφοπλιστικών εταιρειών, εκδοτήρια εισιτηρίων και πρακτορεία.

Ο Απόστολος Μολυνδρής έχει ασχοληθεί στο παρελθόν με τη σχεδίαση των εσωτερικών χώρων περισσότερων από είκοσι κρουαζιεροπλοίων.

**ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΣΧΕΔΙΑΖΕΙ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΕΠΟΧΗ**

– «Έχουμε πλέον κλείσει τη δουλειά μας για τα SUPERFAST V και VI. Το VI παραδόθηκε στις 6



# Το πανηγύρι αρχίζει τώρα

Φεβρουαρίου και το V παραδίδεται αυτές τις μέρες. Το project των SUPERFAST VII έως X βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη, στη φάση της επίβλεψης από μέρους μας, με σταδιακές παραδόσεις που θ' αρχίσουν τον Μάιο. Τα πλοία αυτά προορίζονται για τη Βαλτική θάλασσα. Βρισκόμαστε στο μέσο περίπου της μελέτης των SUPERFAST XI - XII που κατασκευάζονται στο ναυπηγείο Flender Werft. Σε πλήρη εξέλιξη βρίσκεται και η μελέτη και κατασκευή του BLUE STAR ΜΥΚΟΝΟΣ στα Ελληνικά Ναυπηγεία (Σκαρμαγκά), ενώ πριν από λίγους μήνες ξεκινήσαμε τη μελέτη του BLUE STAR ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ, που θα κατασκευαστεί από την Daewoo, στην Κορέα.

Έχουμε, επίσης, επεξεργαστεί και μία πρόταση για ένα ή δύο νέα BLUE STAR, σε αναμονή υπογραφής συμφωνίας με ευρωπαϊκό ναυπηγείο. Εκτός από όλα αυτά, επιβλέπουμε τη μετατροπή του περιφύριου γιγών του Αριστοτέλη Ωνάση. Το CHRISTINA O. θα ξαναεμφανιστεί σύντομα σαν megaYacht για τριάντα έξι επιβάτες, μετά από μελέτη που κράτησε γύρω στους δεκαοκτώ μήνες. Πρόσφατα, μας ανατέθηκε από τον ίδιο ιδιοκτήτη η μελέτη μετατροπής του GALEB (πρώην θαλαμηγού του Τίτο) επίσης σε πολυτελές

megaYacht, παρόμοιο με το CHRISTINA O. και με τις ίδιες χρονικές απαιτήσεις».

**ΟΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΣΤΗ ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ/ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ**

– «Σε σύγκριση με ένα κρουαζιερόπλοιο ή γιγών, το ΕΓ/ΟΓ πλοίο έχει την ιδιαιτερότητα ότι προορίζεται, κατά κύριο λόγο, για μικρές διάρκειας ταξίδια και εξυπηρετεί ένα κοινό που χαρακτηρίζεται από μεγάλη ανομοιογένεια. Είναι πραγματικά απαιτητική πρόκληση για τον αρχιτέκτονα να δημιουργήσει, με αυτές τις παραμέτρους, ένα περιβάλλον, το οποίο, παρά το σύστημα της παραμονής, να είναι ζωντανό, φιλικό, άνετο και αναγνωρίσιμο.

Χρειάζεται ιδιαίτερη προσπάθεια και προσοχή στη διάταξη των κοινόχρηστων χώρων και στη σχεδίαση της εσωτερικής κυκλοφορίας και καθοδήγησης του επιβάτη, ούτως ώστε αυτός να μη χάνεται, αλλά ούτε και να πλήττει.

Μία χαρακτηριστική δυσκολία, για παράδειγμα, εγγενής στην Αδριατική και το Αιγαίο λόγω ανεπαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων, είναι η επιβίβαση και καθοδήγηση των επιβατών στην reception του πλοίου: οι πεζοί επιβιβάζονται από

ράμπες στο επίπεδο του λιμανιού και πρέπει ν' ανέβουν τρία ή τέσσερα καταστρώματα, συχνά ακολουθώντας μία δαιδαλώδη διαδρομή, οι δε οδηγοί πρέπει να κινηθούν μέσα από garage, ανελκυστήρες και κλιμακοστάσια, όπου η σωστή σηματοδότηση, αλλά και η άριστη πρώτη εντύπωση είναι νευραλγικής σημασίας.

Επιπλέον, οι χώροι ενός ΕΓ/ΟΓ είναι συνήθως περιορισμένοι και πολυλειτουργικοί, με αυξημένες απαιτήσεις όσον αφορά τη μελέτη και υλοποίησή τους. Οι πελάτες μας, σχεδόν πάντα, ζητούν λύσεις παρεμφερούς πολυτέλειας με ένα κρουαζιερόπλοιο, αλλά με πολύ μικρότερο κόστος και εξαιρετικά μεγαλύτερης αντοχής. Αν έχετε ζήσει την εμπειρία μεταφοράς οργανωμένων οπαδών ποδοσφαιρικής ομάδας από και προς Ιταλία, για παράδειγμα, τότε καταλαβαίνετε τι εννοούμε μιλώντας για αντοχή...

Η εργονομία, λοιπόν, οι έξυπνες σχεδιαστικά λύσεις, η λειτουργικότητα, αλλά και η διάρκεια, πρέπει να συμβαδίζουν άρρηκτα με το καλό γούστο και τις διακριτικές αισθητικές παρεμβάσεις του αρχιτέκτονα.

Τέλος, για να κάνουμε τα πράγματα ακόμα πιο δύσκολα, έχουμε να αντιμετωπίσουμε και την πα-

ράμετρο του χρόνου. Σήμερα πια ο χρόνος κατασκευής και παράδοσης ενός ΕΓ/ΟΓ έχει συμπιεστεί σε δεκαοκτώ μήνες ή κάτι λιγότερο, συμπιέζοντας ανάλογα και τον χρόνο που έχουμε εμείς στη διάθεσή μας για να ολοκληρώσουμε τη δουλειά μας με άρτιο τρόπο, αλλά και να επιβλέψουμε τη σωστή υλοποίησή της.

**ΤΑ ΣΗΜΕΡΙΝΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ**

– «Κανένα πλοίο της ελληνικής ακτοπλοίας σε υπηρεσία σήμερα δεν πλησιάζει τα ποιοτικά standards που χρησιμοποιούμε στη δουλειά μας. Φυσικά, αυτό οφείλεται στο ότι η συγκεκριμένη αγορά λειτουργούσε χωρίς κίνητρα παροχής ποιοτικών υπηρεσιών στον επιβάτη. Το πανηγύρι τώρα αρχίζει πραγματικά και ανυπομονούμε να δείξουμε τη δουλειά μας στον τομέα αυτό σε έναν χρόνο περίπου με τα BLUE STAR ΜΥΚΟΝΟΣ και ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ».

**ΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΕΛΑΤΗ**

– «Συνήθως με την πρόοδο της συνεργασίας μας κερδίζουμε την εμπιστοσύνη των πελατών μας, άρα και περισσότερη ελευθερία δράσης. Στην περίπτωση των Επιχειρήσεων Αττικής δεν θα μπορούσαμε να μιλήσουμε για παρεμβάσεις στον τομέα της αρχιτεκτονικής ή της αισθητικής, άλλωστε, μετά από τόσες δουλειές μαζί τους έχει επέλθει απόλυτη ταύτιση απόψεων. Οι παρεμβάσεις και οι αλλαγές έχουν να κάνουν περισσότερο με αντικειμενικές δυσκολίες, όπως για παράδειγμα, την προσθήκη ή μετατροπή λειτουργικών αναγκών σε όλες τις φάσεις της μελέτης. Πολλές φορές όμως και εμείς οι ίδιοι, από αίσθημα

ευθύνης προς τον πελάτη μας, παρεμβαίνουμε και κάνουμε προτάσεις για αλλαγές, όταν βλέπουμε ότι αυτές θα εξυπηρετήσουν καλύτερα, άσχετα με το πόσο έχει προχωρήσει το project. Αυτά κάνουν και τη δουλειά μας πιο ενδιαφέρουσα και μας κρατάνε σε εγρήγορση».

**ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΤΟΥΣ ΔΥΣΚΟΛΕΨΑΝ**

– «Αναμφισβήτητα τα BLUE STAR 1 και 2! Αμέσως μετά τη συνένωση των Επιχειρήσεων Αττικής και της Strintzis Lines, κληθήκαμε να επανασχεδιάσουμε ένα έργο που πλησίαζε την ολοκλήρωσή του, δουλεύοντας με ναυπηγείο και εργολάβους που δεν γνωρίζαμε, ενώ, παράλληλα, η δουλειά μας για τα SUPERFAST V και VI ήταν στο φόρτε της. Καταφέραμε, με σκληρή προσπάθεια, να ολοκληρώσουμε τη μελέτη μας σε χρόνο ρεκόρ –τρεις μήνες περίπου– και το τελικό αποτέλεσμα ήταν καλύτερο απ' ό,τι όλοι προσδοκούσαν, κάτω από τις δεδομένες συνθήκες.

Ως δεύτερο πιο δύσκολο έργο θα αναφέραμε το γιγών CHRISTINA O. Εδώ η δυσκολία έγκειτο στο ότι επεμβαίναμε σε ένα σχεδόν ιστορικό μνημείο, παγκόσμια γνωστό. Έπρεπε να σεβαστούμε απόλυτα τον προηγούμενο χαρακτήρα του, αλλά και συγχρόνως να δημιουργήσουμε ένα νέο, διακριτικά πολυτελές περιβάλλον, αξιο των απαιτήσεων της νέας πελατείας αυτού του πλοίου. Σ' αυτή την περίπτωση πάντως, είχαμε την πολυτέλεια του επαρκούς χρόνου μελέτης».

**ΕΥΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΝΗΣΕΙΣ**

– «Μας έχουν γίνει κατά καιρούς διάφορες προτάσεις συνεργασίας, τις οποίες, ευγενικά, αρνηθήκα-

με. Ο κύριος λόγος γι' αυτή την επιλογή είχε να κάνει με στοιχειώδη δεοντολογία απέναντι στον κύριο πελάτη μας, που έχει συμβάλει απλόχερα στην πρόοδο μας ως γραφείο. Κατά δεύτερο λόγο, έχουμε αρκετή δουλειά για τα επόμενα τουλάχιστον ένα-δύο χρόνια.

Προς το παρόν λοιπόν ακολουθούμε την ανάπτυξη και εξέλιξη των Επιχειρήσεων Αττικής. Περιμένουμε επίσης, αρκετά σύντομα, να κληθούμε ν' αντιμετωπίσουμε επερχόμενες και αναγκαίες μετατροπές του ήδη υφιστάμενου στόλου των Superfast και Blue Star Ferries. Ήδη έχουμε επεξεργαστεί σχέδια μαζικής μετατροπής και ανακαίνισης των SUPERFAST I και II. Ευχή και επιθυμία μας είναι να ασχοληθούμε με μεγάλα κρουαζιερόπλοια, αλλά αυτό θα περιμένει λίγο.

Συνειδητά λοιπόν επιλέγουμε να διατηρήσουμε την ομάδα μας μικρή και σφικτή, επενδύοντας περισσότερο στην ανάπτυξη και καλλιέργειά της για το μέλλον, στοχεύοντας πάντα στην παροχή των ποιοτικότερων δυνατών υπηρεσιών».

**ΠΩΣ ΕΔΕΞΕ Η ΟΜΑΔΑ**

– «Ως ομάδα είμαστε ακόμα σχετικά νέοι. Παρ' όλα αυτά, έχουμε να επιδείξουμε έναν αξιόλογο κατάλογο έργων, σε πλοία και σε κτίρια. Τελειώνοντας το Αρχιτεκτονικό Τμήμα του Πολυτεχνείου στη Θεσσαλονίκη το 1986, στάθηκα τυχερός που, από νωρίς, είχα την ευκαιρία να δουλέψω σε πολύ καλά γραφεία, όπως αυτά των Τζώνος, Hoirprel & Hoirprel, στη Θεσσαλονίκη και του Μιχάλη και της Αγγελής Κατζουράκη, στην Αθήνα. Με τους δύο τελευταίους συνεργάστηκα για πάνω από δέκα χρόνια και σε πολύ άριστα κρουαζιερόπλοια. Τους ευγνωμονώ γιατί μου έδωσαν την ευκαιρία να βιώσω δίπλα τους την τέχνη των χρωμάτων και την επιλογή και πάντρεμα των υλικών από τη σκοπιά του καλλιτέχνη. Παράλληλα, από το 1995, διατηρούσα αυτό το γραφείο, κάνοντας δικές μου, μικρότερες δουλειές. Η Γιώτα, ακόμα τότε φοιτήτρια Αρχιτεκτονικής στο Μετσόβιο Πολυτεχνείο, ξεκίνησε να δουλεύει μαζί μου πρώτη-

ταν οι Επιχειρήσεις Αττικής μου πρότειναν να συνεργαστούμε για τα SUPERFAST –VI, συνειδητοποιήσα ότι το γραφείο αυτό και οι στόχοι του έπρεπε να μεγαλώσουν και να οργανωθούν πάνω σε νέες βάσεις. Είχα στο μεταξύ γνωριστεί με τον Γιάννη Πικροδημήτρη, απόφοιτο του University of Illinois (Master of Architecture) και μέλος του Αμερικανικού Ινστιτούτου Αρχιτεκτόνων, με υπερδεκαετή πείρα στην Αμερική και του ζήτησα να δουλέψουμε μαζί. Η συμβολή του στο γραφείο μέχρι σήμερα έχει αποδειχθεί καθοριστική. Σύντομα στην ομάδα προστέθηκαν η Μαρίνα, η Ευαγγελία και η Βιργινία, επίσης απόφοιτες Αρχιτεκτονικής του Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Με τον Δημήτρη, ζωγράφο της Σχολής Καλών Τεχνών, και την Αλεξάνδρα, γραφίστρια, απόφοιτη του UCLA (MFA) στην Αμερική, η συνεργασία ξεκίνησε στα μέσα περίπου της μελέτης των SUPERFAST V και VI, όταν αρχίσαμε να δουλεύουμε τα καλλιτεχνικά και τη σηματοδότηση των πλοίων. Τα πράγματα από τότε πήραν τον δρόμο τους».

**ΤΟ ΟΝΕΙΡΟ ΕΝΟΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΑ ΠΛΟΙΩΝ**

– «Ο αρχιτέκτονας δεν βλέπει όνειρα μόνος του. Μοιράζεται όνειρα με άλλους. Μπαίνει διακριτικά στο όνειρο του εργοδότη και αφού το κατανοήσει και το χωνέψει, τότε πιάνει δουλειά. Οργανώνει, συμβουλεύει, καθοδηγεί και υλοποιεί αυτό που ο εργοδότης οραματίζεται, συνεισφέρει, και Δεν πιστεύουμε πολύ σε οραματισμούς που προκύπτουν αυθαίρετα στο μυαλό του αρχιτέκτονα, χωρίς συγκεκριμένη βούληση και πρόγραμμα από πλευράς εργοδότη, γιατί αυτοί συνήθως παραμένουν στο χαρτί».