

Η ελληνική σφραγίδα στο **Design** των κρουαζιεροπλοίων **ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΙ ΑΓΝΗ ΚΑΤΖΟΥΡΑΚΗ**

Δύο ζωγράφοι, με σπουδές στο Παρίσι ο ένας και στο Λονδίνο ο άλλος, ένωσαν τις ζωές τους το 1954 και από τότε έχουν διακοσμήσει περισσότερα πλοία από τα 45 χρόνια της κοινής τους ζωής. Μπήκαν στην «ιστορία» των κρουαζιεροπλοίων τυχαία, όπως γίνεται μερικές φορές στη ζωή του καθενός με τις σωστές αποφάσεις που δεν τις παίρνουμε εμείς αλλά μας επιβέβησαν εκείνες

«**Η**ταν απλή τύχη», λέει η Αγνή Κατζουράκη, «καθώς πέσαμε σε μια εποχή που ήταν πιο κλειστός ο κύκλος στα κρουαζιερόπλοια. Ήταν ήδη γνωστή και δεν χρειαζόταν ιδιαίτερη προσπάθεια από την πλευρά μας. Εξάλλου τον Μιχάλη δεν τον ενδιέφερε ένα μεγάλο γραφείο. Δεν είχε αυτού του είδους τη φιλοδοξία. Η επιθυμία του ήταν να ασχολείται με τη ζωγραφική μόνο.»

Έτος 1973 ο Περικλής Παναγόπουλος, ο οποίος μέχρι τότε ήταν στέλεχος στην Κρισσόγλου/Sun Line, αποφασίζει να κατασκευάσει ένα εντελώς νέο κρουαζιερόπλοιο.

Επιθυμούσε ο κ. Παναγόπουλος το καράβι του να σχεδιαστεί από κάποιον που δεν είχε ξανασχεδιάσει πλοίο και έτσι αποτάνθηκε στον αρχιτέκτονα Θύμιο

Παπαγιάννη κι αυτός με τη σειρά του ζήτησε τη συνεργασία του Μιχάλη Κατζουράκη για τη διακόσμηση των εσωτερικών χώρων: χρωματικές επιλογές, επιλογές υλικών, σχέδια για επιφάνειες τοίχων, χαλιών, υφασμάτων, οροφών, όλων όσα έχουν σχέση με τους εσωτερικούς χώρους.

Αρκετούς μήνες αργότερα το επαναστατικό, για την εποχή του, κρουαζιερόπλοιο GOLDEN ODYSSEY άφησε το ναυπηγείο της Δανίας και μαζί του άρχισε μια αλματώδης εξέλιξη των περισσότερων συντελεστών του. Έτος 1975, δεύτερη δουλειά αμέσως μετά, με οργανωμένο πλέον γραφείο, ο σχεδιασμός των υπό μετασκευή πλοίων-ψυγίων ΔΑΦΝΗ και ΔΑΝΑΗ του Γιάννη Καρρά τα οποία αρχικά επρόκειτο να δρομολογηθούν ως ακτοπλοϊκά στη γραμμή Πειραιά-Ηρακλείου, αλλά στη συνέχεια επικράτησε η άποψη να μετασκευαστούν σε υπερπολυτελή κρουαζιερόπλοια για μία ειδική κατηγορία επιβατών με ιδιαίτερες απαιτήσεις: προβολή ειδικών ταινιών, κοντσέρτα, θέατρο...

Από τότε το ένα κρουαζιερόπλοιο οδηγεί στο άλλο

και η διαφορετική προσέγγιση της Αγνής και του Μιχάλη Κατζουράκη και της ομάδας τους τούς οδηγούν στην κορυφή των σχεδιαστών, παγκοσμίως.

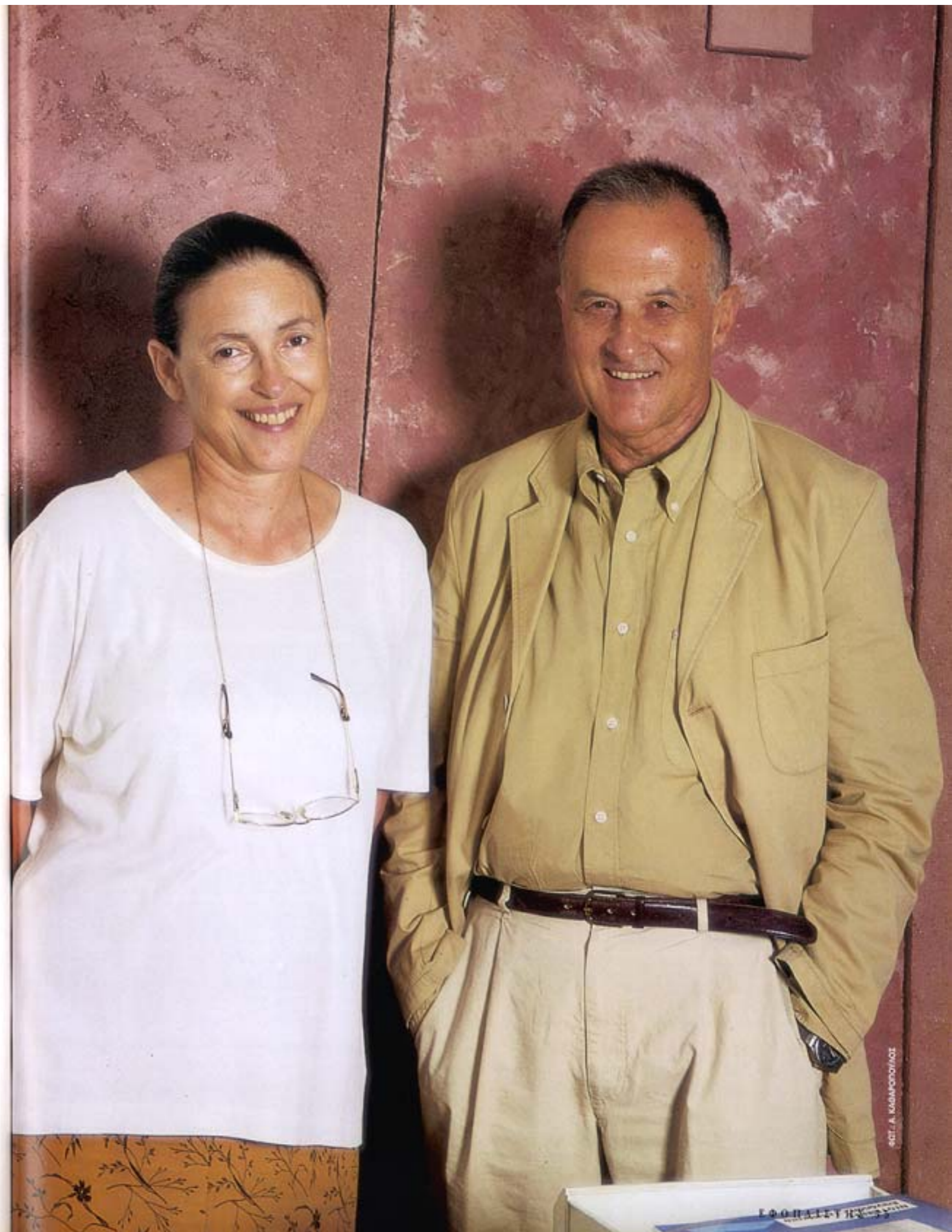
Και σε ονόματα κορυφαία: CROWN ODYSSEY, HORIZON, ZENITH, ROYAL MAJESTY, CENTURY, GALAXY, MERCURY, SUPERFAST III και IV, MISTRAL της Festival Cruises, τα υπό ναυπήγηση MILLENNIUM της Celebrity, το OLYMPIC VOYAGER της ROC κ.ά.

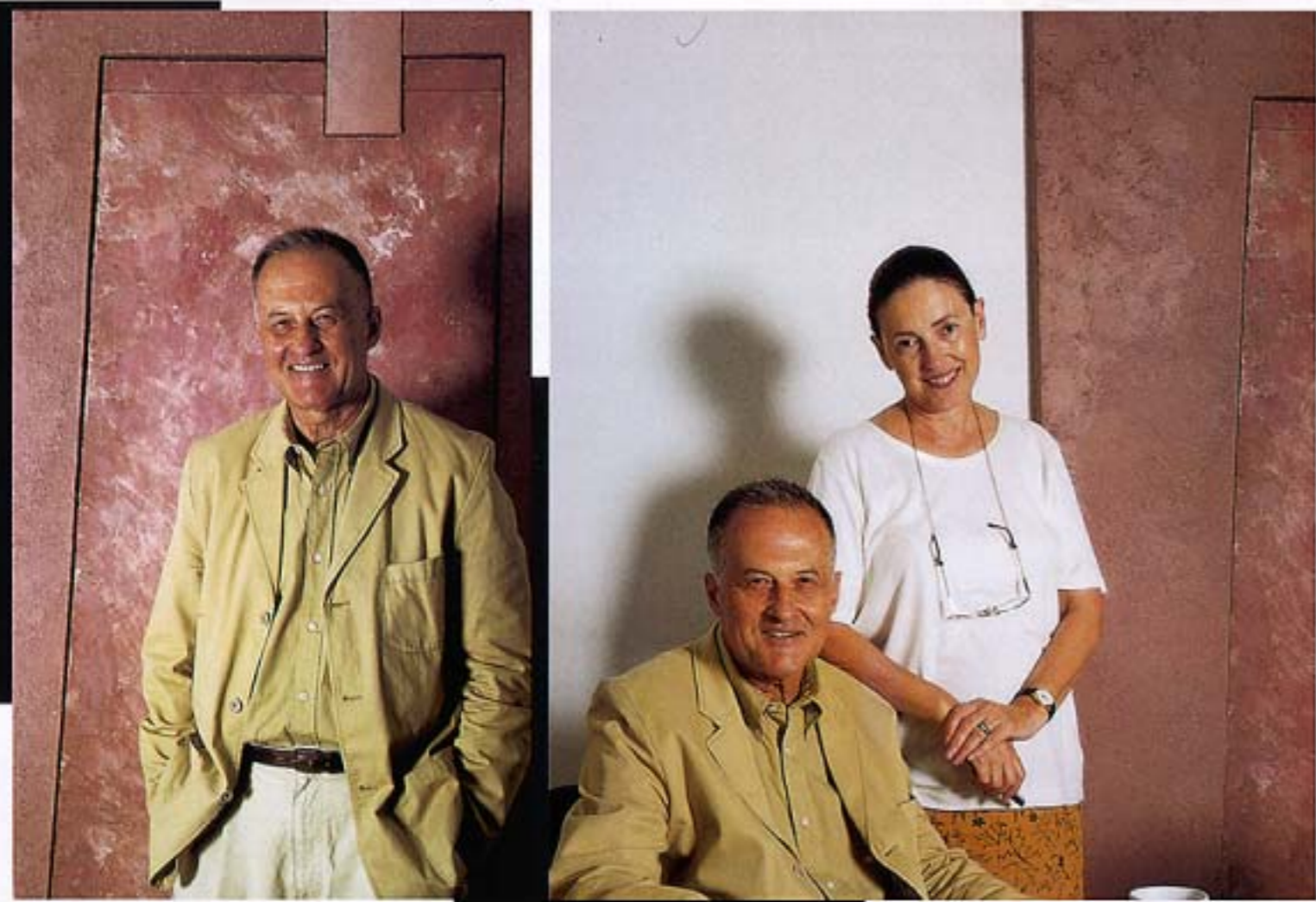
Για' όλα αυτά δεν είναι κυρίως η διαφοροποίηση από τα προηγούμενα πλοία που τους απασχολεί, αλλά...

«... το να κάνεις πάντα κάτι καλύτερο, να έχεις πάντα χώρο για βελτίωση. Δεν μπορείτε να φανταστείτε πόσο συναρπαστική είναι αυτή η δουλειά. Και πολύπλοκη, με πλευρές που μπορεί να μην ξέρει ο κόσμος. Σε πάρα πολλά επίπεδα γίνονται μάχες. Και κάθε φορά που κερδίζεις μία μάχη είναι μια ικανοποίηση.»

Όσο για τα μελλοντικά πλοία της νέας τεχνολογίας...

«... εμείς την παρακολουθούμε, δεν την επιβάλλου-





Παρά την κορυφαία επιτυχία, το μέγεθος, την ποιότητα και τον αριθμό των εργασιών τους, ο Μιχάλης και η Αγνή Κατζουράκη εξακολουθούν να δουλεύουν με μία ολιγομελή ομάδα επιλεγμένων αρχιτεκτόνων, διακοσμητών και γραφιστών, «που είναι σαν οικογένεια».



Η είσοδος του συνεδριακού κέντρου και αίθουσας πολλαπλών εκδηλώσεων του GALAXY

με. Ερείς, απλώς, θέλουμε να κάνουμε ανθρώπινη αυτή τη νέα κατάσταση.»
Ανθρώπινη.

Όσο ανθρώπινοι και απλοί είναι οι ίδιοι. Που παρά την κορυφαία επιτυχία, το μέγεθος, την ποιότητα και τον αριθμό των εργασιών τους, εξακολουθούν να δουλεύουν με μία ολιγομελή ομάδα επιλεγμένων αρχιτεκτόνων, διακοσμητών και γραφιστών, «που είναι σαν οικογένεια», όπως λέει η Αγνή Κατζουράκη. Δεν έγιναν επιχειρηματίες για να παρατήσουν τα μολύβια τους κάνοντας δημόσιες σχέσεις. Παρακολουθούν κάθε βήμα του έργου τους, ψάχνουν κάθε καινούργιο βιομηχανικό υλικό που μπορεί να χρησιμοποιηθεί πάνω στα σχέδιά τους, βγάζοντας τη μέγιστη αξία του προϋπολογισμού.

Και αίσθηση δική τους, από τα πλοία τους που έχουν με επισκεφθεί, ότι η απλότητά τους αυτή μεταφέρεται σε μια ατμόσφαιρα αριστοκρατικής πολυτέλειας, εξαορύνητας κάθε στοιχείο υπερβολής που τόσο συχνά συναντάμε στα σύγχρονα, αμερικανικά κυρίως, κρουαζιερόπλοια. Στο όνομα της διαφοροποίησης και μάλιστα της «μεγαλοπρεπούς» διαφοροποίησης.

Το ύφος του σχεδιασμού τους είναι αναγνωρίσιμο. Προσμίουν τις καθαρές γραμμές και αποφεύγουν τις περίπλοκες λύσεις. Οι βασικές τους αρχές είναι η έμφαση στην ανθρώπινη διάσταση, η οικονομία των υλικών και της εργασίας και ένα αποτέλεσμα ποιστικό και λειτουργικό.

Για την επίτευξη όλων των παραπάνω λαμβάνουν υπόψη την ιδιαιτερότητα του κάθε πλοίου, τη χωρητικότητά του, το επίπεδο της ποιότητάς του, το προφίλ

του επιβάτη και τις ειδικές ανάγκες και επιθυμίες της αγοράς στην οποία απευθύνεται το πλοίο.

Πεπεισμένη τους είναι ότι η βιομηχανία της κρουαζιέρας θα αναπτυχθεί πιο εκλαμπυσμένα και με ποικιλία απαιτήσεων και ότι ο σχεδιαστής πρέπει να έχει την ικανότητα να ικανοποιεί τη συνεχώς αυξανόμενη και διαφοροποιούμενη ζήτηση.

Από το 1993 είχαν επισημάνει ότι υπάρχει μια τρελή κούρσα στη βιομηχανία της κρουαζιέρας για το ποιος θα προσφέρει το πιο εξελιγμένο και πιο λαμπρό -ή πιο απλό: το στυλ εκείνο που κάβει την ανάσα επειδή δεν θεωρείται πλέον αρκετό το να ταξιδεύει κανείς με ένα απλά όμορφο πλοίο.

Αυτό το καινούργιο στυλ δίνει νέες ευκαιρίες στους σχεδιαστές, όπως η μόδα των αιθρών που εκτείνονται σε τρία και τέσσερα καταστρώματα ή τα πλοία με ολόκληρο εμπορικό δρόμο στα σωθικά τους.

Αυτή η φρενήρης ζήτηση για συνεχείς καινοτομίες πιέζει τους σχεδιαστές εσωτερικών χώρων να πρωτοτυπούν ως προς τις προηγούμενες δουλειές τους αλλά και σε σχέση με τα υπόλοιπα πλοία.

Πιστεύουν ότι ο σχεδιασμός κρουαζιερόπλοίων τους προσφέρει ένα καινοποιοτικό επίπεδο δημιουργικής ελευθερίας, αλλά και προσωπικής διασκόδασης, στοιχεία που πράγματι καταφέρνουν να μεταδώσουν στους επιβάτες των πλοίων που έχουν σχεδιάσει.

Η ΖΩΗ ΤΟΥΣ ΜΕ ΔΥΟ ΛΟΓΙΑ

Η Αγνή Μεγαρέως- Κατζουράκη σπούδασε ζωγραφική στη Σχολή Καλών Τεχνών Slade του Λονδίνου από το 1953 έως το 1956.

Με την επιστροφή της στην Ελλάδα εκπαιδεύτηκε επαγγελματικά δουλεύοντας με τον Freddy Carabott και τον Μιχάλη Κατζουράκη. Το 1958 παντρεύτηκε τον Μιχάλη Κατζουράκη και το 1962 συνεργάστηκε με την K+K Advertising Agency (αργότερα K+K Univas) ως γραφίστας και αργότερα ως καλλιτεχνικός διευθυντής, εργαζόμενη συγχρόνως και ως ελεύθερος επαγγελματίας.

Από το 1975 δουλεύει μαζί με τον Μιχάλη Κατζουράκη στον τομέα των γραφικών και σχεδιασμού εσωτερικών χώρων.

Πήρε το βραβείο Rizzoli για την καλύτερη μαυρόσκηρη καταχώρηση της EL-AL το 1965, καθώς και για την καλύτερη έγχρωμη διαφήμιση για τη γυναικεία μόδα Kalantzios το 1966.

Η δουλειά της παρουσιάζεται σε σχετικές διεθνείς εκδόσεις.

Ο Μιχάλης Κατζουράκης γεννήθηκε στην Αλεξάνδρεια, κατάγεται από το Ρέθυμνο και οι σπουδές του στις Γραφικές Τέχνες τον οδήγησαν στο Παρίσι.

Εκεί έμεινε τέσσερα χρόνια σπουδάζοντας ζωγραφική υπό τον André Lhote και σχεδιασμό αφίσας στο στούντιο του Paul Colin.

Η δεκαετία του 1960 τον βρίσκει σύμβουλο σχεδιασμού του EOT και συνδρυτή της K+K Advertising Agency.

Η δουλειά του έχει παρουσιαστεί σε διεθνείς εκδόσεις και έχει κερδίσει βραβεία, μεταξύ των οποίων επτά Rizzoli για την καλύτερη ελληνική διαφήμιση, έναν έπαινο από το Art Director's Club της Νέας Υόρκης, ένα βραβείο στην Biennale Venetia και το α' και β' βραβείο στο διεθνή διαγωνισμό τουριστικής αφίσας



Η πλοία του CENTURY

του Λινόβο. Το 1965 βραβεύτηκε με το χρυσό σταυρό του Φοίνικα για τη μεγάλη του συνεισφορά στον ελληνικό σχεδιασμό και από το 1969 είναι εκλεγμένο μέλος της διεθνούς ένωσης σχεδιαστών Alliance Graphique Internationale (AGI).

Το 1975 μαζί με τη σύζυγό του Αγνή ιδρύουν τη δική τους εταιρεία, την A & M Katzourakis (AMK) που καθιερώθηκε ως κορυφαία στο σχεδιασμό εσωτερικών χώρων κρουαζιεροπλοίων.

Η δραστηριότητά τους επεκτείνεται επίσης στο σχεδιασμό δημόσιων κτηρίων και ιδρυμάτων. Παρά το βεβαρημένο του πρόγραμμα, ο Μιχάλης Κατζουράκης βλέπει τη ζωγραφική σαν το δικό του τρόπο έκφρασης και είναι ένας εξαιρετικά δραστήριος καλλιτέχνης με πολλές ατομικές και ομαδικές εκθέσεις στην Ελλάδα και σε όλο τον κόσμο.

ΠΑΘΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΖΩΓΡΑΦΙΚΗ

Ο Μιχάλης Κατζουράκης ήθελε από 11 ετών να γίνει ζωγράφος και από τότε μέχρι σήμερα είναι και παραμένει ζωγράφος.

Η ζωγραφική του δεν είναι παραστατική, είναι μάλλον αφηρημένη. Ξεκινάει από το περιβάλλον και εντοπίζει πράγματα που δεν τα αναγνωρίζει εύκολα. Τα τελευταία 10 χρόνια ασχολείται περισσότερο. Φεύγει από το γραφείο της AMK που βρίσκεται στον πεζόδρομο της Βαλαωρίτου και κλείνεται στο στούντιο του σπιτιού του στο Ψυχικό πολλές φορές μέχρι αργά το βράδυ.

Αισθάνεται μεγάλη ικανοποίηση όταν τελειώσει ένα έργο.

-Μπορεί και απογοήτευση! Εξαρτάται... Είναι βέβαιο ότι ξέρει πότε τελειώνει ένα έργο του: -Όχι. Πάντως κάποια στιγμή το αφήνεις. Υπάρχει περίπτωση να επανέλθεις κάποτε.-

Η ΠΡΩΤΗ ΓΝΩΡΙΜΙΑ ΜΕ ΤΑ ΜΟΛΥΒΙΑ

Η Αγνή πάντα ζωγράφιζε, είχε ταλέντο στη ζωγραφική και της άρεσε να ζωγραφίζει κυρίως πρόσωπα.

Ο πατέρας της, πολιτικός μηχανικός και μαθηματικός, καθηγητής στο Πανεπιστήμιο του Σικάγο Illinois Institute of Technology, την έστειλε στη Σχολή Καλών Τεχνών στο Λονδίνο.

-Όμως, ποτέ δεν ήταν ευτυχής στην Αγγλία και ποτέ δεν είχε χωνέψει ότι θα ήταν μακριά από την Ελλάδα. Μόλις τελείωσε τις σπουδές της... -τη μία μέρα πήρα το πτυχίο και την επόμενη έφυγα για την Ελλάδα... Από τον Μιχάλη έμαθα εμπειρικά και τις γραφικές τέχνες.-

Αυτός ήταν, τελικά, ο κλάδος που πραγματικά την ενδιέφερε.

-Μου αρέσει αυτό που κάνω να έχει μια εφαρμογή.-

Η ΠΡΩΤΗ ΓΝΩΡΙΜΙΑ ΜΕ ΤΑ ΚΑΡΑΒΙΑ

Με καράβι ο Μιχάλης Κατζουράκης συναντήθηκε πρώτη φορά στη ζωή του σε ηλικία δύο ετών, ταξιδεύοντας στη Λήμνο.

Τα πρώτα πλοία που είναι ριζωμένα στη μνήμη του έρχονται, πολύ αργότερα, σε ηλικία άνω των 25 ετών, «το ΑΧΙΛΛΕΑΣ και το ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ του Ωνάση, όταν σχεδιάζαμε τα έντυπα των OLYMPIC CRUISES».

Πο πριν, θυμάται αμυδρά μερικά πλοία των αδελφών Τυπάλδου, κυρίως το ΜΕΔΙΤΕΡΡΑΝΕΑΝ που ταξίδευε Πειραιά - Βενετία.

Με αυτό το πλοίο πρωτοταξίδεψε στη ζωή της η Αγνή Κατζουράκη, σε ηλικία 16 ετών.

Αργότερα, το 1959, ταξίδεψαν με το ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ. Η Αγνή φοβόταν να μπει σε αεροπλάνο και έτσι το ταξίδι τους στη Νέα Υόρκη έγινε με εκείνο το θρυλικό liner.

Κράτησε 13 ημέρες.

-Τραυματική εμπειρία, μου άφησε κακές αναμνήσεις-, θυμάται ο Μιχάλης Κατζουράκης. -Με πείραζε η θάλασσα, δραμαμίνες δεν είχα και θυμάμαι μου είχαν πει, πως με το κονάκι κάτω το ρυθμίζεις... ήμουν λοιπόν σε όλο το ταξίδι, σχεδόν, μεθυσμένος!-

Σε εξωτερική καμπίνα, το πλοίο γεμάτο μετανάστες από την Ελλάδα και την Ιταλία και όλα τα πριβά, επί

ώρες, να ακούν το μάθημα αγγλικών που τους έκαναν, μεγαλοφώνως φυσικά.

-Δεν πρόκειται να το ξεχάσω αυτό. Όπως και τις ατέλειματες ώρες που έπαιζαν μπίνγκο... Και θυμάμαι το λάδι! Ο πατέρας ενός φίλου μας, μας ζήτησε να του πάμε έναν τενεκέ λάδι στη Ν. Υόρκη. Το πιάσμα της καμπίνας ήταν πλαστικό, στη Γένοβα είχε μια φροχτή θαλασοσταραχτή και θυμάμαι μέσα στη ζάλη μου ότι άνοιξε η ντουλάπα, έβγαλε ο τενεκές, ξαναγύριζε και έκλεινε η ντουλάπα...-

ΤΑΞΙΔΙ ΜΕ ΚΑΡΑΒΙ

Σήμερα, τα μόνα ταξίδια που κάνουν με καράβι είναι με πλοία της γραμμής Ρορήνας - Ανδρού.

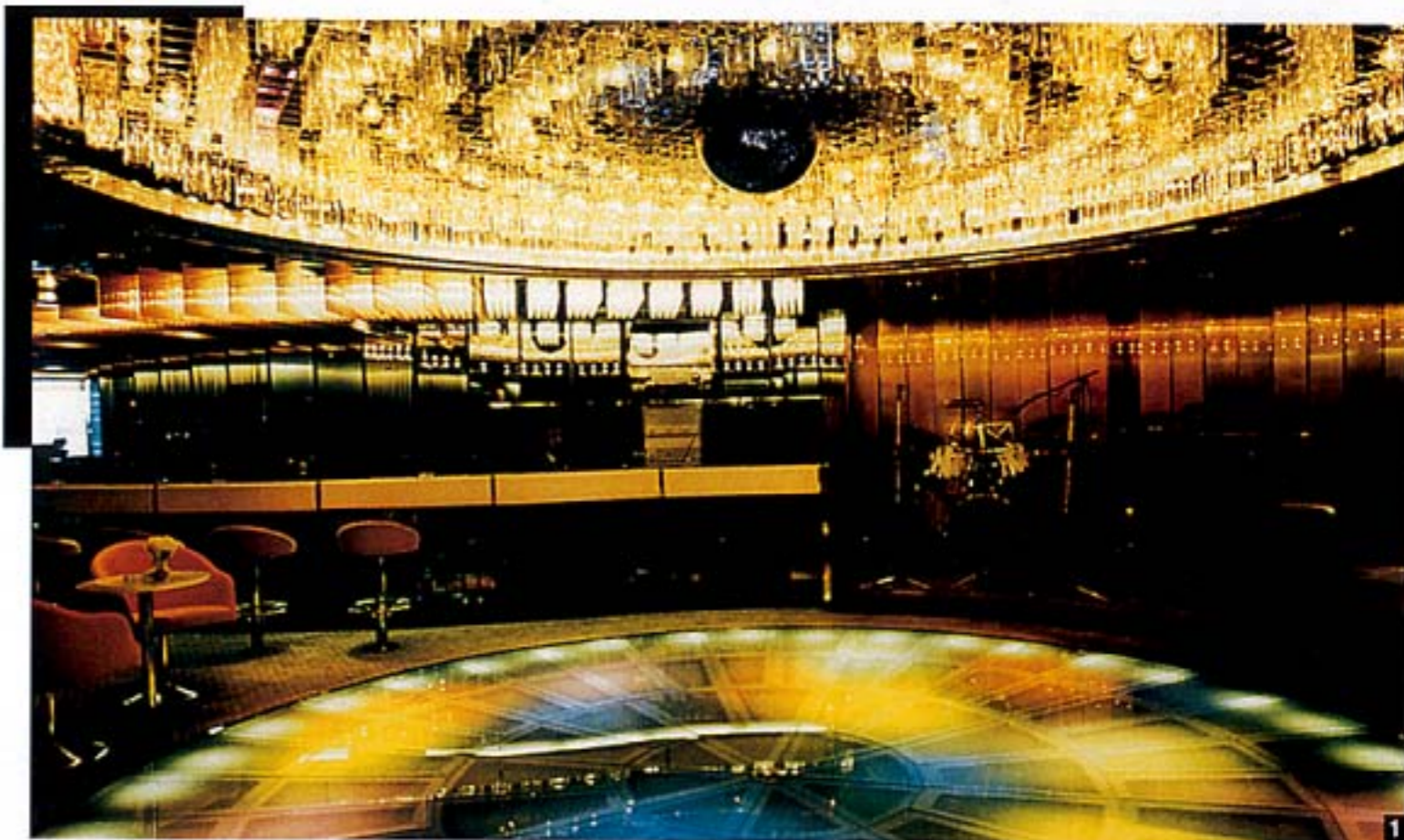
Δεν έχουν ταξιδέψει ποτέ με φορτηγό ή δεξαμενόπλοιο, «μόνο με κρουαζιερόπλοια και με όσα πλοία πήνε στη Μύκονο, στην Αίγινα, στον Πόρο και στην Ύδρα» και επισκέπτονται πολύ περισσότερα μυσεία παρά πλοία.

Στον Μιχάλη Κατζουράκη αρέσει η καλή μουσική: κλασική, τζαζ, η λαϊκή ισπανική μουσική και θυμάται ότι είναι έμμετρο, μέχρι και τα Παναθήναια που τραγουδούσε η μητέρα του, «έχω ισχυρή μνήμη»! αντίθετα δεν θυμάται ότι δεν είναι έμμετρο.

Καμά φορά χορεύει, αλλά σπάνια και την τελευταία φορά που χόρεψε -επί τρεις ώρες!- ήταν στα εγκαίνια του ΜΙΣΤΡΑΛ.

Του αρέσει να περπατάει επί δυο-τρεις ώρες και το ρεκόρ του είναι οκτώ ώρες στη Νέα Υόρκη, από το Central Park στην Wall Street. Δεν τον ενδιαφέρουν τα αθλητικά, αλλά διασκεδάζει όταν τύχει και παρακολουθήσει έναν αγώνα ποδοσφαίρου, και αγαπάει τα ζώα.

Στην Αγνή Κατζουράκη, από τους πιο ειλικρινείς και βαθύτατα συνειδητοποιημένους ανθρώπους που έχουμε γνωρίσει, αρέσουν τα μοντέρνα τραγούδια, ελληνικά και ξένα, αλλά «ακούει σπάνια ακούει και ο Μιχάλης δεξιά ακούγεται σε όλο το σπίτι!», της αρέσει το κολύμπι (πρόσθιο) και περνάει



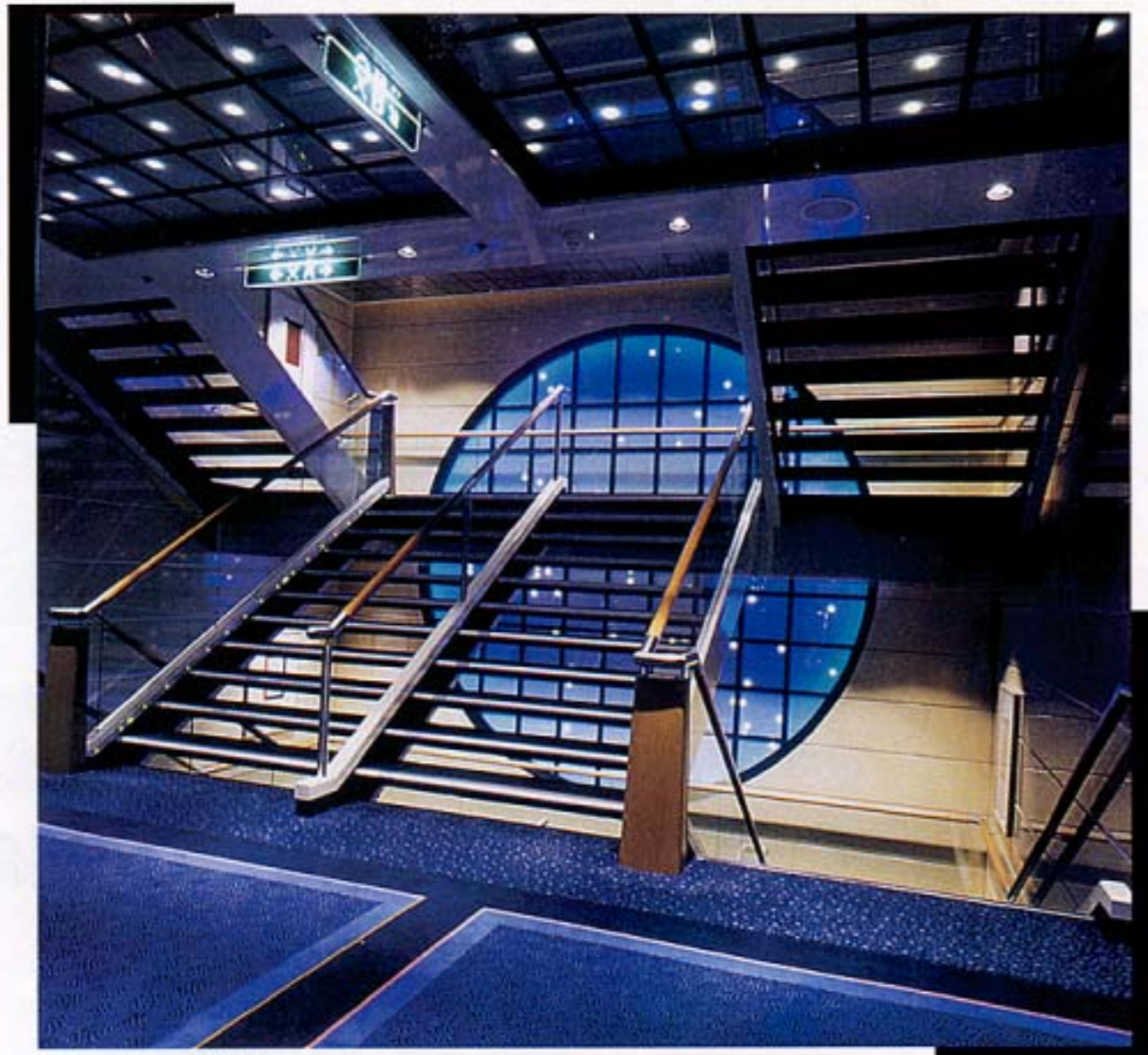
1. Η disco Yacht club του CROWN ODYSSEY

2. Το Bcarno Celebrity του MERCURY

3. Η disco του SUPERFAST III

4. Το σαλατόριο à la carte του SUPERFAST III

5. Η τραπεζαρία Orchid Room του OCEAN PEARL



Το κλιμακοστάσιο του GALAXY



Το εϊθριο του GALAXY

αρκετές ώρες με τις δύο κόρες της και τα τέσσερα εγγόνια της.

Ολοκλήρωσαν πρόσφατα το εξοχικό τους σπίτι στην Άνδρο και ταξιδεύουν με το SUPERFERRY II, το ΕΞΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ ή το ΠΗΝΕΛΟΠΗ, ενώ δεν ταξίδεψαν ούτε με το MISTRAL στο παρθενικό του ταξίδι από τη Γαλλία στην Αγγλία.

«Δεν με διασκεδάζει να πάω κρουαζιέρα με κρουαζιερόπλοιο», λέει ο κ. Κατζουράκης. «Γιατί αν πάω σε κρουαζιερόπλοιο που έχουμε κάνει εμείς, προσπαθώ συνέχεια να δω τι θα μπορούσε να έχει γίνει καλύτερα. Και αν πάλι μπω σε κρουαζιερόπλοιο που έχουν κάνει άλλοι, παρατηρώ το πώς έχουν αντιμετωπίσει τα διάφορα προβλήματα, σπάνια... είναι διασκέδαση αυτό.»

Τι προσέχουν σε ένα καράβι με την πρώτη ματιά; Η κ. Κατζουράκη ένα πράγμα:

«Αν θα αισθανθώ καλά ή άσχημα.»

Πότε αισθάνεται καλά;

«Όταν τα πράγματα είναι αρμονικά και αναπαικτικά. Τα καράβια που πάνε στην Άνδρο είναι ανεκτού επιπέδου. Μπορεί να μην τα διακοσμούσαμε έτσι εμείς, αλλά αισθάνομαι ωραία, είναι προσεγμένα. Δεν ξεχωρίζω κάποιο, αλλά νομίζω ότι το ΕΞΠΡΕΣ ΑΘΗΝΑ έχει το πιο ωραίο σαλόνι Α' θέσης, είναι το πιο συμπαθητικό...»

«Πρέπει τα πλοία να έχουν μια ατμόσφαιρα ευχάριστη», συμπληρώνει ο κ. Κατζουράκης, «πράγμα που πιστεύω ότι έχει επιτευχθεί στο MISTRAL.

Μπαινεις μέσα και αισθάνεσαι σαν στο σπίτι σου, φιλικό και ευχάριστο.»

Επί τη ευκαιρία, το δικό τους σπίτι στο Ψυχικό ποιος το έχει διακοσμήσει;

«Κανείς. Δεν το θεωρούμε διακοσμημένο! Είναι ένα σπίτι», απαντούν, «που έγινε μαζεύοντας χρόνια τα πράγματα που μας αρέσουν... Έχει μείνει όπως το βρήκαμε, συμπληρώνοντας δικά μας πράγματα, αφαιρώντας άλλα...»

Αισθάνονται πιο ελεύθεροι έτσι;

«Βεβαίως... Τα σπίτια εκφράζουν τους ανθρώπους οι οποίοι μένουν σ' αυτά, δεν πιστεύω ότι ένα σπίτι πρέπει να έχει ύφος επιδεικτικά», λέει η κ. Κατζουράκη.

«Γι' αυτό και δεν έχουμε διακοσμήσει ποτέ σπίτι για κανέναν», συμπληρώνει ο κ. Κατζουράκης.

«Αρνούμαστε να ασχοληθούμε με σπίτια, είναι μία προσωπική ιστορία, κάτι σαν το κοστούμι σου. Τα δικά μας σπίτια είναι άσπρα τελείως και έχουν μερικά πράγματα μέσα, χρηστικά και έργα τέχνης.»

Τονίζουν το "τελείως άσπρο".

Πόσο σημαντικό είναι το χρώμα των εσωτερικών χώρων ενός πλοίου;

«Είναι πολύ σημαντικό. Το χρώμα σε κάνει να αισθάνεσαι ζεστή ή κρύο, ο κακός συνδυασμός σε επηρεάζει ψυχολογικά...»

Πέρα από την καθοριστική συμβολή τους στα SUPERFAST III και SUPERFAST IV, πλοία με σούγκρα καλύτερους χώρους από τους χώρους των

SUPERFAST πρώτης γενιάς, δεν έχουν ασχοληθεί με άλλα ελληνικά επιβατηγά/οχηματαγωγά, εκτός από το ΑΠΤΕΡΑ παλαιότερα. Διαβάζουμε για τον τότε Ιταλό που έχει αναλάβει το τάδε υπό κατασκευή ελληνικό cruise ferry και δεν διαβάζουμε τα ονόματα της ΑΜΚ!

Είναι θέμα δικής τους επιλογής;

«Δεν έτυχε, αν και θα το ήθελα», λέει ο κ. Κατζουράκης.

«Μέχρι τώρα, κακά τα ψέματα, στην Ελλάδα ήταν συνηθισμένο να γίνεται η δουλειά λίγο στο γόνατο», υποστηρίζει η κ. Κατζουράκη. «Τα ξένα ναυπηγεία απαιτούν μεγάλο αριθμό σχεδίων, τεχνικών λεπτομερειών και προδιαγραφών. Η διαδικασία της εργασίας μας είναι ακριβή και ίσως γι' αυτόν το λόγο δεν μας προτιμούν.»

Πόσο πιο ακριβόι είναι;

«Δεν γνωρίζουμε. Ξέρουμε, όμως, ότι ένα γραφείο που έχει ένα άτομο με έναν σχεδιαστή, δεν μπορεί παρά να έχει χαμηλότερες τιμές...»

Μέχρι και πέντε φορές κάτω;

«Ειλικρινά, δεν ξέρουμε!»

Θα τους ενδιέφερε, πάντως;

«Ναι, γιατί όχι! Άλλωστε θα ήμασταν και κοντά, δεν θα τρέχαμε στην άκρη του κόσμου!»

Ποιο πλοίο της ελληνικής ακτοπλοΐας βρίσκεται πλησιέστερα στις προδιαγραφές της ΑΜΚ;

«Είναι πολύ αξιοπρεπή όλα τα καινούργια», λέει η κ. Κατζουράκη, «αλλά δεν νομίζω ότι μπορούν να συ-



Σουίτα του ZENITH



Εσωτερική πισίνα του CROWN ODYSSEY

γρηθούνη, γιατί είναι εντελώς άλλο πράγμα ένα κρουαζιερόπλοιο από ένα πλοίο της γραμμής. Δεν υπάρχει σύγκριση.»

Τα ταξίδια με ταχύπλοο δεν είναι από τα αγαπημένα τους. Έχουν ταξιδέψει μία φορά με κατομαράν. «Ήταν σαν να βρίσκεσαι σε αεροπλάνο! Είναι πάρα πολύ στρμγγμένα τα καθίσματα και αισθανόσουν ότι αν κάτι συμβεί, είσαι εγκλωβισμένος. Δεν έχεις καμία ελευθερία κινήσεων εκεί μέσα, ιδίως σε εκείνα τα καθίσματα, τέσσερα στη σειρά, δεν ξέρω πόσα είναι, αισθανόσουν ασφυξία. Εκαστο φοράς καλύτερα να πας με τα συμβατικά πλοία. Στο αεροπλάνο είναι διαφορετικό. Το δέχεται γιατί έχει μια άλλη λογική, θα πετάξει...» λέει η κ. Κατζουράκη.

Η ΣΥΝΗΘΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Αυτός που διευθύνει την AMK είναι ο Μιχάλης Κατζουράκης. Η εργασία είναι ομαδική. Σε κάθε πλοίο απασχολείται μία ομάδα από αρχιτέκτονες και δια-

κοσμητές με έναν υπεύθυνο συντονιστή. Τα βασικά στάδια της δουλειάς τους είναι πολλά.

«Στέλνει το ναυπηγείο τα σχέδια γενικής διάταξης, τα οποία μελετάμε σε συνεργασία με τον πελάτη. Συμμετοχή με τους στόχους και το πρόγραμμα του γίνονται νέες προτάσεις και αλλαγές, που μερικές φορές προκαλούν ριζική αναδιάρθρωση στο αρχικό σχέδιο. Επειδή μας είναι πάντα η καλή κυκλοφορία των επιβατών και η μεγίστη αξιοποίηση του χώρου. Για παράδειγμα, μπορεί ένα σαλόνι θέατρο σε τρία καταστρώματα να γίνει σε δύο και έτσι να εξοικονομηθεί ένας άλλος αυτόνομος χώρος για σαλόνι/night club.

Αυτή είναι η πρώτη φάση και θεωρούμε ότι είναι πολύ σημαντική για το όλο έργο. Εμείς πρέπει να έχουμε ενεργό μέρος σ' αυτή τη φάση, γιατί μετά την υπογραφή του συμβολαίου με το ναυπηγείο κάθε σημαντική αλλαγή είναι δύσκολη ή πάρα πολύ ακριβή. Μετά αρχίζει η επιμέρους σχεδίαση: της αροφής των κοινόχρηστων χώρων, για παράδειγμα, το πως ο κλι-

ματισμός δεν θα είναι εμφανής και δεν θα ενοχλεί οπτικά, ο φωτισμός, ή άλλο παράδειγμα η διάταξη επίπλων και ο σχεδιασμός τους μέχρι τις πιο μικρές λεπτομέρειες, υφάσματα κ.ά.»

Χρονικά, για την πρώτη φάση χρειάζονται 12 μήνες και για τη δεύτερη 18, όπου συμπεριλαμβάνονται οι συναντήσεις με τους κατασκευαστές και η επιβλοή. Τουλάχιστον τόσο χρειάστηκε στην κατασκευή του MISTRAL.

«Είναι όμως θέμα και ναυπηγείου. Το γαλλικό που κατασκευάζει τώρα τα υπόλοιπα κρουαζιερόπλοια της Festival είναι πολύ πειστικό. Θέλουν τις προτάσεις μας πολύ γρήγορα για να προχωρήσουν στις μελέτες/αυτονομίας.»

ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ

Ποια κατηγορία επιβατών έχουν στο μυαλό τους; Για ποιους σχεδιάζουν; «Εξαρτάται από το τι θέλει ο πελάτης», λέει ο κ. Κα-

τζουράκης. «Αυτός δίνει τον επιχειρηματικό στόχο. Στην τελευταία μας δουλειά, ο Γιώργος Πουλίδης ήθελε ένα πλοίο για Ευρωπαίους, να μην είναι καθόλου "αμερικανικό". Αλλά όταν κάναμε ένα πλοίο που θα φιλοξενεί π.χ. Αμερικανούς, ξέραμε ότι μπορεί μετά από κάποια χρόνια να αλλάξει δρομολόγιο και επιβάτες. Έτσι προσέχουμε τα πλοία να μπορούν να υποδεχτούν και κάτι άλλο.»

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ» ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Ένας ορισμός του τι είναι «αμερικανικό» κρουαζιερόπλοιο;

«Υπάρχει μια υπερβολή στα πάντα... Αυτή τη στιγμή φτιάχνουν πλοία, της σειράς EAGLE που ανήκουν στην RCCL, στα οποία οι εσωτερικές καμπίνες κοιτάνε σε έναν κεντρικό δρόμο "χωριού" με μαγαζιά, καφεναεία και άλλα.»

Λας Βέγκας εν πλώ;

«Ακριβώς!» συμπληρώνει ο κ. Κατζουράκης. «Και με την ευκαιρία να πω ότι στο Λας Βέγκας άνοιξε τώρα ένα ξενοδοχείο, το οποίο έχει μια ολόκληρη απομίμηση, αντιγραφή, του Grand Canal της Βενετίας! Δηλαδή υπάρχει ένα φανταστικό μέρος σ' όλο αυτό.»

Ένα ανειρικό, μια υπέρβαση.

«Ναι, υπέρβαση. Τώρα η κρουαζιέρα είναι σόου μπίζνες. Η ιδιομορφία της αμερικανικής κρουαζιέρας είναι ότι το πλοίο δεν έχει προορισμό. Ουσιαστικός προορισμός είναι το πλοίο. Οι επιβάτες ζούνε μια περίοδο χλιδής "επτά ημερών" που δεν την έχουνε ξαναζήσει και μάλιστα τη ζουν φτηνά.

Αντίθετα, η κρουαζιέρα στη Μεσόγειο έχει προορισμό. Κατεβαίνεις από το πλοίο για να δεις την Κωνσταντινούπολη, την Αθήνα, το Κάιρο, έχεις πολλά να δεις. Το πλοίο πρέπει να είναι, βέβαια, ευχάριστο, ωραίο, αλλά δεν είναι μόνο το πλοίο η ζωή. Και αυτή είναι η διαφοροποίηση, παρόλο που ένα τέτοιο πλοίο δεν σημαίνει ότι υπολείπεται σε πολυτέλεια και ποιότητα χώρων.»

«ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ» ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Ο ορισμός του «ευρωπαϊκού» κρουαζιερόπλοιο; Μ.Κ.: «Αυτό που ήθελε ο Γιώργος Πουλίδης με το MISTRAL και αυτό που μάλλον είναι το ύψος το δικό μας. Πιο ζεστοί χώροι, να αισθάνεται ευχάριστα μέσα στο πλοίο. Αυτό που λένε οι Εγγλέζοι well being, αυτό προσπαθούμε να πετύχουμε.»

Α.Κ.: «Να υπάρχουν ευχάριστα μέσα σ' ένα χώρο, να είναι ένας χώρος όπου μπορείς να αισθάνεσαι χαλαρωμένος. Να ξεκουράζεσαι έχοντας να κάνεις και πράγματα που σε ενδιαφέρουν. Να έχεις όλα τα σόου, τα νάιτ κλαμπ, τα καζίνο, αλλά σε σωστές δόσεις και αναλογίες. Είναι εντελώς διαφορετική η Ευρώπη από την Αμερική. Άλλη νοοτροπία, άλλοι άνθρωποι.»

Μ.Κ.: «Εμείς βέβαια έχουμε κάνει και τέτοια πλοία για την Αμερική. Όχι ακριβώς έτσι, αλλά πάλι κάτι τέτοιο ήταν. Το ROYAL MAJESTY που κάναμε είχε επιτυχία και ήταν πιο ζεστό, κάτι σαν γιστ. Βέβαια, δεν ήταν και πλοίο των τριών ή τεσσάρων χιλιάδων επιβατών, όπως αυτά που κατασκευάζονται σήμερα... Με αυτά τα μεγέθη αλλάζουν και οι κανόνες κάπως.»

Σήμερα κυριαρχούν δύο σχολές; Η αμερικανική και η ευρωπαϊκή;

Α.Κ.: «Δεν θα το έλεγα, δεν θα έλεγα σχολές. Είναι διάφορα γραφεία που έχουν το δικό τους το ύψος και που κατά κάποιον τρόπο κάνουν αυτό που απαιτείται από την πελατεία τους...»

Αντί σχολές, λοιπόν, σχεδιαστικές τάσεις; Μ.Κ.: «Το αμερικανικό ζητούμενο, μάλλον! Ο σχεδιαστής κάνει ό,τι του ζητήσουν. Εγώ λέω είμαστε "πληρωμένα πιστόλια", γενικώς... Η δουλειά μας προσπάθει να έγκριται στο να μην καταλήγει τίποτα, όσο φαντασμαγορικό κι αν είναι, σε κάτι το κίτς. Και αυτό βέβαια είναι θέμα ωριμότητας, εμπειρίας και σωστού σχεδιασμού.»

Υπάρχει και το μη αμερικανικό, το ευρωπαϊκό. Α.Κ.: «Ας πούμε λοιπόν πως καμιά φορά μας κατηγορούν ότι είμαστε λιτό.»

Υπάρχουν καλοί σχεδιαστές στις χώρες σε πούρ της Άπω Ανατολής; Μ.Κ.: «Δεν το ξέρω. Θα πρέπει.»

Έχετε κάποια προτίμηση σε πλοίο με βάση τη μεγάλη ή μικρή χωρητικότητά τους;

Μ.Κ.: «Όχι.»

Ποιο είναι το δικό σας όριο;

Α.Κ.: «Δεν έχουμε όριο, αλλά νομίζω ότι αυτά της Celebrity σταματούν σε ένα λογικό μέγεθος. CENTURY, GALAXY και MERCURY.»

Ποιο κρουαζιερόπλοιο, από αυτά που δεν έχετε σχεδιάσει εσείς, σας αρέσει;

Μ.Κ.: «Δεν τα έχουμε δει όλα... Αυτά που μας αρέσουν νομίζω ήταν αυτά που έκανε η Costa. Το COSTA ROMANTICA και το COSTA CLASSICA που έκανε ένα πολύ καλό αρχιτεκτονικό γραφείο, το Studio Gregotti. Είναι σχεδιασμένα σωστά. Είναι αρχιτεκτονικά σχεδιασμένα. Το COSTA ROMANTICA ήταν πολύ λιτό. Παλλά από αυτού του είδους τα πλοία δεν είναι αρχιτεκτονικά σχεδιασμένα, είναι μόνον επιφάνεια που είναι εντυπωσιακή...»

Η γνώση σας για τα πλοία που φτιάχνουν και διακοσμούνται στην πρώην κομμουνιστική Ευρώπη;

Μ.Κ.: «Η μόνη εμπειρία που έχω είναι το MARCO POLO, μια δουλειά που κάναμε πριν από πέντε χρόνια. Το προηγούμενο όνομά του ήταν ALEXANDER

«Τώρα η κρουαζιέρα είναι σόου μπίζνες. Η ιδιομορφία της αμερικανικής κρουαζιέρας είναι ότι το πλοίο δεν έχει προορισμό. Ουσιαστικά προορισμός είναι το πλοίο. Το πλοίο πρέπει να είναι, βέβαια, ευχάριστο, ωραίο, αλλά δεν είναι μόνο το πλοίο η ζωή»

ντως, θα πρέπει να κάνει ένα πλοίο, από το αποτέλεσμα του οποίου να μείνουν ικανοποιημένοι όλοι. Και όσο μπορεί να το διαφοροποιήσει από προηγούμενα πλοία.»

Α.Κ.: «Η διαφοροποίηση ως στόχος δεν με απασχολεί, γιατί έρχεται από αυτό που ζητείται. Διαφορετικό κάθε φορά. Κυρίως, αυτό που είπε ο Μιχάλης: να βγει μία καλή δουλειά. Αυτό είναι το δικό μου όνειρο.»

Η συνεισφορά του σχεδιαστή...

Μ.Κ.: «Αυτό που ήθελα να πω επίσης είναι ότι κάθε φορά που παρουσιάζεται ένα πρόβλημα διαφορετικό, που θέλει μια λύση σχεδιαστική, και αυτό είναι το ενδιαφέρον.»

Το πλοίο του 2020 πως θα είναι;

Μ.Κ.: «Τώρα το να μιλάω για το μέλλον πως θα είναι τα πλοία του 2020... δεν ξέρω. Δεν ξέρω θα υπάρχουν τότε, όλα αυτά εξαρτώνται από το μηχανολογικό και το ναυπηγικό τομέα. Δικό μας μέλημα είναι να γίνει ανθρώπινη η νέα κατάσταση ανάλογα με την τεχνολογία την οποία είμαστε υποχρεωμένοι να ακολουθούμε. Παρακολουθούμε την τεχνολογία, δεν την επιβάλλουμε. Δεν μπορώ, πάντως, να πω πως θα είναι το πλοίο μετά από 20 χρόνια.»

Ούτε να το προβλέψετε μπορείτε;

Μ.Κ.: «Δεν είναι δουλειά μου αυτό. Να προβλέψω ό,τι το πλοίο θα παίρνει πέντε χιλιάδες άτομα και θα πηγαίνει με εκατό μίλια την ώρα; Τότε θα δημιουργηθούν άλλα ζητήματα και θα πρέπει να τα λύσεις διαφορετικά, παραδείγματος χάριν, όταν "φρενάρει" απότομα να μη σκοτώνεται ο κόσμος... Θα θεθεί άλλο πρόβλημα design πάλι... όταν το πλοίο πηγαίνει έτσι, θα πρέπει να μη μετακινούνται τα έπιπλα...»

Οι σας ενδιέφερε να σχεδιάσετε ένα τέτοιο πλοίο;

Μ.Κ.: «Βεβαίως!»

Επομένως, μπορεί να θέλετε να σχεδιάσετε και ένα αεροπλάνο!

Μ.Κ.: «Βεβαίως. Γιατί όχι!»

Η AMK ΓΙΑ ΤΑ CENTURY, GALAXY, MERCURY

Μετά τη συνεργασία του με την Celebrity Cruises στο σχεδιασμό των HORIZON, ZENITH και MERIDIEN, το γραφείο AMK προχώρησε με το CENTURY, το πρώτο πλοίο της νέας γενιάς της Celebrity που πρόσφερε τα πιο εκλεπτυσμένα standards άνεσης και διασκέδασης (βλ. «Ε» Ιούλιος 1999).

Ενώ η Celebrity συνηθίζει να χρησιμοποιεί διαφορετικά σχεδιαστικά γραφεία για κάθε πλοίο της, συνεργάζεται σταθερά με την AMK για τις καμπίνες επιβατών και ένα μεγάλο μέρος των κοινόχρηστων χώρων σε όλα της τα κρουαζιερόπλοια.

Το GALAXY, το δεύτερο πλοίο αυτής της σειράς, έπρεπε και αυτό να συνδυάζει την ατμόσφαιρα των προηγούμενων πλοίων της Celebrity με την εκμετάλλευση των νέων τεχνολογικών εξελίξεων για τη δημιουργία ενός φουτουριστικού κρουαζιερόπλοιο.

Το σύγχρονο σπλ που επιδιώχθηκε από την Celebrity είναι εμφανέστερο στα κεντρικά σημεία του πλοίου, όπως στο Grand Foyer και στο συνεδριακό κέντρο, επίσης και στις σουίτες και τις καμπίνες των επιβατών.

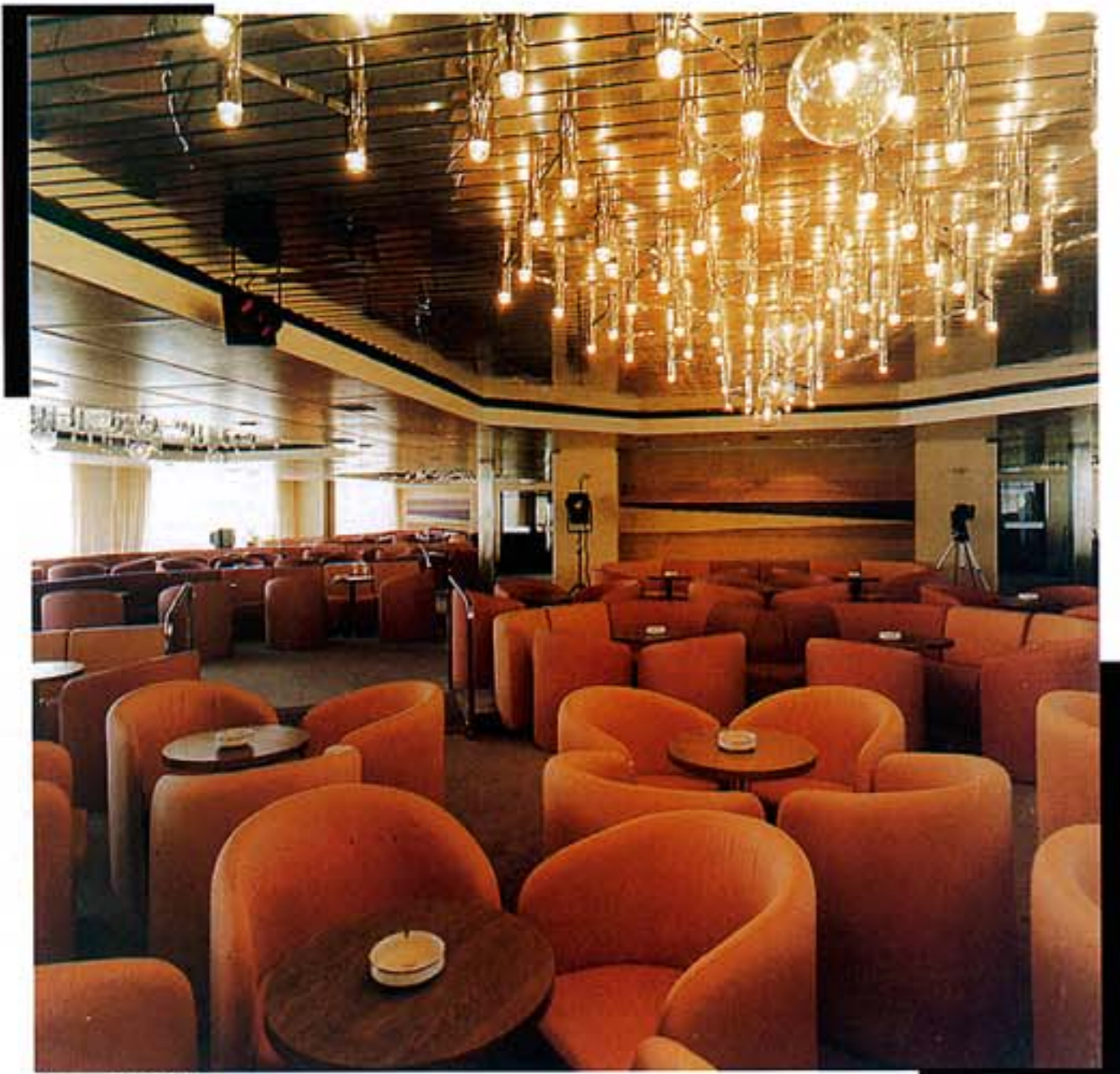
Εξίσου σημαντικά στοιχεία στην εντύπωση που προκαλεί το πλοίο είναι οι διάδρομοι, οι σκάλες και οι ανελκυστήρες, ζωντανευμένα με ενδιαφέροντα οπτικά στοιχεία.

Στο τελευταίο, το MERCURY, η AMK σχεδίασε όλες τις καμπίνες και σουίτες, όπως στα προηγούμενα, και σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους.

Ανάμεσα σε αυτούς το Celebrity Theatre, που θυμίζει Broadway περισσότερο από κάθε άλλο πλοίο της εταιρείας.

Ιδιαίτερη έρευνα έκαναν για λύσεις σε θέματα φωτισμού, γιατί η AMK πιστεύει πως ο σωστός φωτισμός συντελεί όχι μόνο στην άνετη διαμονή των επιβατών, αλλά μπορεί να επηρεάσει και την ψυχική τους διάθεση.

Το MERCURY αποτελεί τη συνέχεια της σειράς των πλοίων αυτών, διατηρώντας τη δική του προ-



Σαλόνι του MARCO POLO

σωπικότητα και οι αλλαγές από πλοίο σε πλοίο είναι όντως αναζωογονητικές.

Η ΑΜΚ ΓΙΑ ΤΑ SUPERFAST

Δεν απολαμβάνουν μόνο την ταχύτητα των SUPERFAST III και SUPERFASTS IV οι επιβάτες που ταξιδεύουν από την Πάτρα στην Ιταλία, αλλά και την άνεση και το στυλ του ξενοδοχειακού του.

Δεν ήταν τα πρώτα ferries που σχεδίασε η ΑΜΚ και η γραμμή που τους δόθηκε από την πλοιοκτήτρια εταιρεία ήταν η δημιουργία προδιαγραφών cruise ferry, παρόλο που η διαδρομή είναι μόνον 19 ώρες.

Από τους εντυπωσιακότερους χώρους (βλ. «Ε» Απρίλος 1998) είναι το σαλόνι Le Club με την εκπληκτική του θέα προς την πρύμη που χρησιμοποιείται ως disco το βράδυ.

Για τη δημιουργία φιλικότερου και ημιότερου περιβάλλοντος οι σχεδιαστές εξάλειψαν τις σκληρές γωνίες, όπως για παράδειγμα το «γλυπτό» σχήμα των μπαρ. Αν και όλοι οι χώροι ενσωματώνονται ο ένας στον άλλον, διατηρούν το προσωπικό τους ύφος ο καθένας.

Η ΑΜΚ έχει τη φήμη ότι εκμεταλλεύεται σωστά το κάθε εκατοστό του διαθέσιμου χώρου. Και αν αυτό φαίνεται στους κοινόχρηστους χώρους, είναι ακόμη

εμφανέστερο στις καμπίνες των επιβατών. Αν και μόνο μία νύχτα περνούν πάνω στο πλοίο οι επιβάτες, οι καμπίνες και οι σουίτες έχουν σχεδιαστεί με τη μεγαλύτερη επιμέλεια στη διαρρύθμιση, τον εξοπλισμό και τους χρωματικούς τους συνδυασμούς, για να δημιουργούν μια οικεία ατμόσφαιρα φιλοξενίας.

Η ΑΜΚ ΓΙΑ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ MISTRAL

Ο σχεδιασμός του MISTRAL, του νεότευκτου κρουαζιερόπλοιου της Festival Cruises, περιέχει δύο στοιχεία που αντανακλούν τη μοναδική προσωπικότητα ενός κρουαζιερόπλοιου που προσανατολίζεται αποκλειστικά στην ευρωπαϊκή αγορά. Το πρώτο ήταν ότι έπρεπε το πλοίο να ταιριάζει το γούστα του ευρωπαϊκού κόσμου: Ιταλών, Γερμανών, Γάλλων, Σκανδιναβών κ.ά.

Το δεύτερο ήταν ότι έπρεπε να συμπεριλάβει τα υψηλά επίπεδα φινιρίσματος που περιμένεις από ένα νεότευκτο καμφοτέγχημα, αν και δεν απευθύνεται σε πολύ υψηλού εισοδήματος επιβάτες.

Αυτές οι συνδυασμένες σκέψεις καθόρισαν την πορεία ενός ξεχωριστού σχεδιαστικού προγράμματος, που τελικά ξεπέρασε τις προσδοκίες της κρουαζιέρας μεσαίου κόστους.

Στους κοινόχρηστους χώρους επέλεξαν να δημιουργήσουν την απλή εντύπωση της σύγχρονης άνεσης, παρά να εντυπωσιάσουν. Γι' αυτόν το λόγο, το ξύλο ή το υποκατάστατο ξύλου είναι το εξέχον διακοσμητικό στοιχείο κατά 90% στους κοινόχρηστους χώρους, που εξασφαλίζει τη χρήση πιο σύγχρονων υλικών και συμβάλλει σε μια ημιότερη και πιο ζεστή ατμόσφαιρα.

Τα καταστρώματα 5, 6 και 11 που φιλοξενούν τους περισσότερους κοινόχρηστους χώρους του MISTRAL είναι όσο το δυνατόν «ανοικτά» για τον οπτικό προσανατολισμό των επιβατών, αποφεύγοντας τα πολύγωνα σήματα και ανακοινώσεις. Για μεγαλύτερη αίσθηση οικειότητας, τα καταστρώματα φέρουν τα ονόματα μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων (βλ. «Ε» Αύγουστος 1999).

Η όλη λογική αποσκοπεί στο να ενθαρρύνει τους επιβάτες μιας Ευρώπης χωρίς σύνορα να βρίσκονται εύκολα μεταξύ τους. Το MISTRAL είναι ένα μεσαίου μεγέθους κρουαζιερόπλοιο και η ΑΜΚ θεωρεί ότι αυτή η λογική δεν θα ήταν το ίδιο επιτυχής σε ένα mega κρουαζιερόπλοιο, αφού εκεί είναι απαραίτητος ο διαχωρισμός του μεγάλου χώρου σε μικρότερους, προκειμένου να εξασφαλίζεται το αίσθημα οικειότητας και ανθρώπινου μεγέθους. ■