



Τα καράβια από

τη Χιροσίμα

Βαπόρια που ναυπηγήθηκαν και πρωτοταξίδεψαν στην Ιαπωνία και έκαναν μια δεύτερη καριέρα στην ακτοπλοΐα της Ελλάδας. Τα δύο πρώτα εξακολουθούν να ταξιδεύουν, ενώ το τρίτο έχει διαλυθεί

Τα γιαπωνέζικα φέρι δεν ήταν όλα ίδια μεταξύ τους. Κάποια γεννήθηκαν φέροντας τα δικά τους ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τα οποία μπορεί να μην συμβάδίζουν πάντοτε με την αρμονία και την κομψότητα. Όμως, αυτή είναι και η μοναδικότητά τους. Μια χαριτωμένη «ατσουμπαλιά» που τα κάνει ξεχωριστά στα μάτια του παραβολάτρη. Πλοία σημαντικά, που ξεχωρίζουν για τη γλυκιά «ασχήμια» τους και σηματοδότησαν με τις υπηρεσίες τους την πορεία της ελληνικής ακτοπλοΐας. Στην πατρίδα μας ήρθαν τρία τέτοια καράβια και σίγουρα αξίζουν την αναφορά μας. Πρόκειται για τα επιβατηγά/οχηματαγωγά ΜΑΡΙΝΑ, ΕΞΠΡΕΣ ΑΡΗΣ και ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ Λ.

Αν μελετήσει κάποιος προσεκτικά την πορεία της ναυπηγικής βιομηχανίας τη δεκαετία του

'70, είναι σίγουρο ότι θα διαπιστώσει ότι η κάθε εταιρεία κατασκεύαζε πλοία με βάση τη δική της φιλοσοφία και ανάγκες. Για το λόγο αυτό τα πλοία εκείνης της θυρυκτικής δεκαετίας παρουσιάζουν συγκεκριμένες ομοιότητες και διαφορές και έχουν τα δικά τους χαρακτηριστικά γνωρίσματα, όπως για παράδειγμα συγκεκριμένο σχέδιο πλώρης, διαφορετικές θέσεις καταπελτών, συγκεκριμένο επίπεδο εξοπλισμού, συγκεκριμένη σιλουέτα, ιδιαίτερα σχεδιασμένη ίσαλο γραμμή κ.ά. Αυτή τη φιλοσοφία κατασκευής ακολούθησε και η Hiroshima Green Ferry, προκειμένου να χτίσει το δικό της τριό.

GREEN ACE: Ο «ΑΣΟΣ» ΤΗΣ ΣΕΙΡΑΣ

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 η νεοσύστατη Hiroshima Green Ferry, θυγατρική της

Japan Line, αποφασίζει να ανοίξει τη γραμμή Hiroshima-Osaka των 319 ναυτικών μιλίων. Η παραγγελία για δύο, αρχικά, ημερόπλοια δόθηκε στα ναυπηγεία Kanda Zosensho και το πρώτο καράβι παραδόθηκε στις 24 Δεκεμβρίου 1971. Ήταν το GREEN ACE (5.953 grt), πλοίο μακρύ, άμπασο, φαρδύ με ξεχωριστή πλώρη. Δεν διακρινόταν για την κομψότητα και την ομορφιά του, αλλά διέθετε μεγάλο γκαράζ (χάρη στον υψηλό πρισματικό συντελεστή, δηλαδή τα μάγουλα), τεράστιους κοινόχρηστους χώρους και ικανοποιητική ταχύτητα που έφτανε τους 21,25 κόμβους. Ήταν πραγματικά ένα έξυπνο πλοίο. Διέθετε 98 κρεβάτια και φιλοξενούσε 838 επιβάτες, ενώ στο γκαράζ του χωρούσαν άνετα 100 Ι.Χ. και 95 φορτηγά, που φορτώνονταν μέσω δύο καταπελτών, έναν πρυμναίο και ένα Clamp Shell στην πλώρη. Οι κοινόχρηστοι χώροι των επιβατών ήταν λιτοί και βρίσκονταν στα καταστρώματα Νο 3 και 4, ενώ οι καμπίνες του πληρώματος βρίσκονταν πίσω από τη γέφυρα. Η έξοδος των καυσαερίων μοιραζόταν σε δύο μικρά σχετικά φουγάρα που βρίσκονταν πίσω

δεξιά και αριστερά του πλοίου προς την πρύμνη. Ο εξαερισμός, επίσης, ήταν τοποθετημένος κοντά στα φουγάρα. Το πλοίο δεν διέθετε πτερύγια ευσταθείας και χειριστήρια στις βαρδιόλες, ήταν εφοδιασμένο όμως με μεγάλα παρεκτροπίδια και δυνατό προπελάκι. Όσον αφορά στα χρώματα της εταιρείας ήταν μάλλον λιτά. Το πλοίο ήταν λευκό και έφερε έ-

να φαρδύ πράσινο ζωνάρι που τόνιζε το «Green» (πράσινο χρώμα) της εταιρείας του. Το GREEN ACE ξεκίνησε καθημερινά δρομολόγια στη γραμμή Hiroshima-Osaka το 1972 και λίγο αργότερα προστέθηκε και το αδελφό του, GREEN ARROW. Όμως, η πετρελαϊκή κρίση της δεκαετίας του '70 ανάγκασε την εταιρεία να προβεί στην πώλησή τους (το

1977), ενώ η ίδια διαλύθηκε το 1982. Εκείνη τη χρονιά η Hiroshima Green Ferry πούλησε όλα της τα περιουσιακά στοιχεία στο Kurushima Dock Group (KDG). Για την ιστορία αξίζει να αναφερθεί ότι πρόγονος του KDG ήταν το ναυπηγείο Hashihama Senkyo, το οποίο ιδρύθηκε το 1902. Το KDG πήρε σάρκα και οστά το 1953 και αποτελείτο από διάφορες ναυτιλιακές ►

