



Η εξέλιξη των πλοίων

Από τα ΜΙΛΕΝΑ (FERRY GOLD) και ΝΤΑΛΙΑΝΑ (FERRY PEARL) στα SUNFLOWER GOLD και SUNFLOWER PEARL. Με διαφορά 38 ετών...



Τα «διαμάντια» ανανεώνονται

Πάνε τέσσερις δεκαετίες περίπου από τότε που η θρυλική εταιρεία της Ιαπωνίας Diamond Ferry ξεκίνησε τη δραστηριότητά της στις γραμμές του Seto με τα δίδυμα FERRY GOLD και FERRY PEARL. Σήμερα, 38 χρόνια μετά, η εταιρεία του Shin-ichi Takemoto επιστρέφει με νέο πρόσωπο, ρίχνοντας στον ανταγωνισμό τα νεότευκτα αδελφά SUNFLOWER GOLD και SUNFLOWER PEARL. Η ιστορία επαναλαμβάνεται και τα θρυλικά ονόματα επιστρέφουν, κοσμώντας τις πλώρες των δύο λαμπρότερων «διαμαντιών» της γιαπωνέζικης ακτοπλοΐας

Στις 20 Μαΐου 1968 ιδρύεται στην πόλη Oita της Ιαπωνίας η Kyushu Hanshin Ferry, μια νέα ακτοπλοϊκή εταιρεία που σκόπευε να δραστηριοποιηθεί στις εσωτερικές γραμμές Seto-Naikai. Η εταιρεία αυτή υπήρξε ο προάγγελος μιας από τις παλαιότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες της Χώρας του Ανατέλλοντος Ηλίου, της θρυλικής Diamond Ferry Co., Ltd, η οποία αναγεννήθηκε μέσα από την πρώτη το 1969, με στόχο να κυριαρχήσει στη θάλασσα του Seto. Η Diamond Ferry, μέλος του Kurushima Dock Group και μεγαλομέτοχος στην Ehime Hanshin Ferry, ξεκίνησε τη δραστηριότητά της το Φεβρουάριο του 1970 στη γραμμή Oita-Matsuyama-Kobe με δύο δίδυμα επαναστατικά πλοία, που χτίστηκαν σε μια περίοδο ακμής της γιαπωνέζικης ακτοπλοΐας. Δύο πλοία που όργωσαν τις θάλασσες της Ανατολής για 18 χρόνια και συνέχισαν την καριέρα τους στην Ελλάδα, υπηρετώντας ακούραστα τα νησιά του Αιγαίου για άλλα 20 χρόνια. Από τότε πέρασαν δύο δεκαετίες περίπου και η Diamond Ferry επέστρεψε με τα νεότευκτα καμάρια της. Δύο εντυπωσιακά και πρωτοπόρα αδελφά πλοία, τα οποία ανέσυραν από το παρελθόν τα θρυλικά ονόματα των δικών μας GOLD και PEARL της ελληνικής G.A. Ferries.

FERRY GOLD • Το πρώτο «διαμάντι»
Πρώτο χτίστηκε το FERRY GOLD (4.093 grt) με yard number 1143. Η παραγγελία δόθηκε στα τέλη του 1968 στα Hayashikane Shipbuilding &

Engineering στο Shimonoseki και το πλοίο παραδόθηκε τον Ιανουάριο του 1970. Ο αρχικός σχεδιασμός της εταιρείας προέβλεπε μόνο τη μεταφορά οχημάτων, για το λόγο αυτό στα 117 μέτρα του πλοίου οι κοινόχρηστοι χώροι για τους επιβάτες ήταν περιορισμένοι. Αποτελώντας την επόμενη γενιά του πρωτεργάτη FERRY HANKYU (4.978 grt) (μετέπειτα IERAPETRA, ATHINA, PALLADA) της Hankyu Ferry του Hoshu Iritani, το πλοίο δεν υπήρξε ποτέ εντυπωσιακό. Άλλωστε, οι Ιάπωνες εκείνη την εποχή στη συγκεκριμένη γραμμή έφτιαχναν πλοία με «πατρόν». Το FERRY GOLD ήταν flat, με απλές καθαρόαιμες γιαπωνέζικες γραμμές, χωρίς χαβαλέ, με σκεπαστές βαρδιόλες και καμία ιδιαίτερη αισθητική. Η ήσυχη θάλασσα του Seto δεν απαιτούσε άλλωστε εξειδικευμένες κατασκευές, γι' αυτό το πλοίο δεν περιλάμβανε στον εξοπλισμό του πτερύγια ευσταθείας. Η πρόσβαση των 55 φορτηγών στο γκαράζ του γινόταν από έναν πρυμναίο καταπέλτη και το clamp shell της πλώρης, ενώ στο μηχανοστάσιο δούλευαν τέσσερις 16κύλινδρες MAN-Kawasaki συνολικής ιπποδύναμης μόλις 8.080 hp που έδιναν στο πλοίο ταχύτητα 17 κόμβων.

Σήμερα κατατεθέν της νεοσύστατης Diamond Ferry υπήρξε η φανταχτερή φορεσιά των πλοίων της. Ντυμένο με έντονο πορτοκαλί χρώμα από τη μέση μέχρι την ίσαλο γραμμή και έντονο κίτρινο από τη μέση και πάνω, το FERRY GOLD δεν ήταν ποτέ το βαπόρι που σου τραβούσε την προσοχή. Στις μπάντες του ξεχώριζε μόνο η μασκότ της εταιρείας, το μαύρο δελφινάκι που αγκάλιαζε ➤