

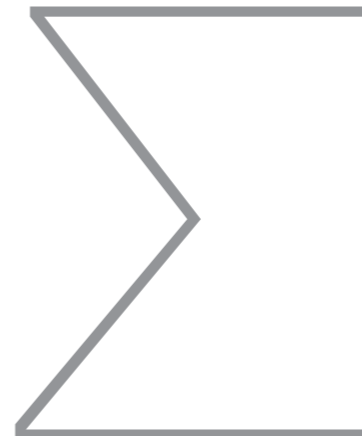
Αυγουστής Πολέμης Η αρχή και το τέλος



Το ακτοπλοϊκό όνειρο του εφοπλιστή Αυγουστή Πολέμη κράτησε λίγο και έληξε εφιαλτικά. Όμως, στη δεκαετία 1973-1983 χάραξε ρότα για αρκετούς νεωτερισμούς. Νέες ναυπηγήσεις, τολμηρές δρομολογήσεις, δυναμικές εξαγωγές. Τα σκαμπανεβάσματα της εποχής και το τραγικό δυστύχημα, πριν από 40 χρόνια, που οδήγησε στο τέλος

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΑΡΗΣ ΜΠΙΛΑΛΗΣ

Το ΧΡΥΣΗ ΑΜΜΟΣ III
(Γ. Κουρούπης)



Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, ο εφοπλιστής Αυγουστής Πολέμης ταξίδευε με το πλοίο της γραμμής για την Άνδρο, τον τόπο καταγωγής του. Το ταξίδι από τη Ραφήνα γινόταν τότε με το ΕΛΕΝΑ Π., ένα μετασκευασμένο ναρκαλιευτικό, και το ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ, μετέπειτα ΣΚΙΑΘΟΣ των Υίων Λ. Νομικού, τα οποία ήταν τα πρώτα επιβατηγά/οχηματαγωγά που προσέγγισαν στο νησί. Ο Αυγουστής, μαζί με τους αδελφούς του Μιχάλη και Λεωνίδα, διαχειριζόταν μια εταιρεία ποντοπόρων πλοίων που είχε ιδρύσει ο πατέρας τους, αφού πρώτα ταξίδεψε για χρόνια ως μηχανικός στα καράβια. Από τις συζητήσεις με τους συντοπίτες του πρόβαλε η ανάγκη για ένα σύγχρονο, αξιόπιστο πλοίο που θα συνεισέφερε στην ανάπτυξη του νησιού. Έτσι, τον Μάιο του 1973 ο Αυγουστής Πολέμης παρήγγειλε ένα επιβατηγό/οχηματαγωγό στο Ναυπηγείο-Λεβητοποιείο Δ. Καμίτση & Σία του Περάματος. Τη σχεδίαση του πλοίου ανέλαβε το ναυπηγικό γραφείο Κουιμάνη-Σιμόπουλου, που είχε ήδη εμπλακεί στη σχεδίαση αρκετών ακτοπλοϊκών. Ήταν η περίοδος που τα ναυπηγεία του Περάματος κατασκεύαζαν σειρά ακτοπλοϊκών, μεταξύ των οποίων και το ΑΝΝΑ Λ., μετέπειτα ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ II του Γ. Γούτου, που αντικατέστησε το 1973 το ΕΛΕΝΑ Π. στη γραμμή Ραφήνας-Κυκλάδων. Το πλοίο του Πολέμη ξεκίνησε να κατασκευάζεται αμέσως υπό την πλοιοκτησία της Άνδρος Εταιρεία Θαλασσίων Συγκοινωνιών και, όταν καθελκύστηκε, στις 22 Δεκεμβρίου 1973, πήρε το όνομα ΧΡΥΣΗ ΑΜΜΟΣ. Κατά τη

ναυπήγησή του, ο Πολέμης απέκτησε την κυριότητα του ναυπηγείου, το οποίο μετονομάστηκε σε Ναυπηγείο Αργώ, και επέκτεινε τις δραστηριότητές του στην απέναντι ακτή της Σαλαμίνας. Εκεί ξεκίνησαν να ναυπηγούνται μια σειρά από mini bulk carriers 1.600 τόνων, που θα παραδίδονταν στην εταιρεία του και δυνητικά σε άλλες εταιρείες.

ΤΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ

Το ΧΡΥΣΗ ΑΜΜΟΣ ολοκληρώθηκε τον Μάιο του 1974, σε χρόνο ρεκόρ για τα ελληνικά δεδομένα της εποχής, και στις 6 Ιουλίου ξεκίνησε τα ταξίδια του από Πόρτο Ράφτη προς Άνδρο και Σύρο-Τήνο. Λίγες εβδομάδες αργότερα, η τουρκική εισβολή στην Κύπρο οδήγησε στην επίταξη ορισμένων ακτοπλοϊκών και το ΧΡΥΣΗ ΑΜΜΟΣ κλήθηκε να εκτελέσει δρομολόγια από Πειραιά προς Κυκλάδες και προς Χίο-Μυτιλήνη. Η επιλογή του Πόρτο Ράφτη αντί της Ραφήνας, λιμανιού που εξυπηρετούσε τα κοντινά νησιά των Κυκλάδων, δεν απέφερε τα επιθυμητά αποτελέσματα. Έτσι, τον επόμενο χρόνο η αφετηρία του πλοίου μεταφέρθηκε στη Ραφήνα. Στο μεταξύ, η οικογένεια Πολέμη αποφάσισε τη διάσπαση της εταιρείας των ποντοπόρων και ο Αυγουστής με τους γιους του Σπύρο και Μιχάλη διατήρησαν 5 δεξαμενόπλοια και 2 bulk carriers. Παράλληλα, ο Α. Πολέμης ανήγγειλε την πρόθεσή του να επεκτείνει τα ναυπηγεία του στο Λαύριο και την Άνδρο, χωρίς όμως αυτό να τελεσφορήσει.

ΑΛΛΑΓΗ ΓΡΑΜΜΗΣ

Στο τέλος του 1975, το ΧΡΥΣΗ ΑΜΜΟΣ σταμάτησε τα δρομολογία

του καθώς η εταιρεία ανακοίνωσε πως οι λιμενικές εγκαταστάσεις στη Ραφήνα δεν εγγυόνταν την ασφαλή παραμονή του. Πραγματικά, τα λιμενικά έργα που βρίσκονταν σε εξέλιξη περιόριζαν τον ύψους ή άλλως μικρό χώρο όπου μπορούσε να δέσει. Κατόπιν τούτου, το πλοίο μετονομάστηκε σε ΗΠΕΙΡΟΣ, αντικαταστάθηκε η ελληνική σημαία από την κυπριακή και η πλοιοκτησία του περιήλθε στη Γραμμή Ηπείρου ΕΠΕ, επίσης συμφερόντων Πολέμη. Τον Απρίλιο του 1976 ανακοινώθηκε η δρομολόγηση του πλοίου στη γραμμή Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Μπρίντζι, κάτι που ερμηνεύθηκε και ως εγκατάλειψη της Ραφήνας από την εταιρεία Πολέμη.

Η ΑΓΟΡΑ ΠΟΥ ΕΚΑΝΕ ΑΙΣΘΗΣΗ

Όμως, στα μέσα εκείνης της χρονιάς ανακοινώθηκε η απόκτηση τεσσάρων ιαπωνικών οχηματαγωγών πλοίων, που είχαν ναυπηγηθεί το 1971-1972. Η κίνηση προκάλεσε αίσθηση στους ακτοπλοϊκούς κύκλους, καθώς δεν υπήρχε προηγούμενο μαζικής απόκτησης οχηματαγωγών από την Ιαπωνία, και μάλιστα τόσο μικρής ηλικίας. Το πρώτο, το FERRY NANKAI No 1, έφτασε τον Οκτώβριο στην Ελλάδα και μετονομάστηκε σε ΗΠΕΙΡΟΣ 2. Το ακολούθησε τον Δεκέμβριο το λίγο μεγαλύτερο ΗΑΥΑΒUSA No 1, που μετονομάστηκε σε ΗΠΕΙΡΟΣ 3, ενώ το επόμενο ζευγάρι, τα αδελφά ΚΑΤΟΥΡΑ και SHIRAHAMA, έφτασαν στις αρχές του 1977 και μετονομάστηκαν αντίστοιχα σε ΗΠΕΙΡΟΣ 4 και ΗΠΕΙΡΟΣ 5. Η τετράδα στάλθηκε στα Ναυπηγεία Αργώ ούτως ώστε να προσαρμοστεί στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές. ➤



Καρτ ποστάλ του ελληνικού ΧΡΥΣΗ ΑΜΜΟΣ