

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VI

Στις 16 Ιουλίου του 1955 κατελκύστηκε στα ναυπηγεία Lürssen στο Vegesack της Δυτικής Γερμανίας (Yard No: 13232) το φορτηγό πλοίο PRIAMUS.

Η ναυπήγηση ολοκληρώθηκε τον Σεπτέμβριο του 1955 και παραδόθηκε στην Dampfschiffahrts Gesellschaft Neptun. Η εταιρεία, γνωστή και ως Neptun Line, είχε μακρά ιστορία καθώς είχε ιδρυθεί το 1873 από τον Γερμανό Johann Hermann Niemann και τους συνεταιίρους του, για να εξυπηρετήσει κατά κύριο λόγο τις μεταφορικές ανάγκες στην περιοχή της Βαλτικής και της Σκανδιναβίας.

Χαρακτηριστικά:

K.O.X: 745

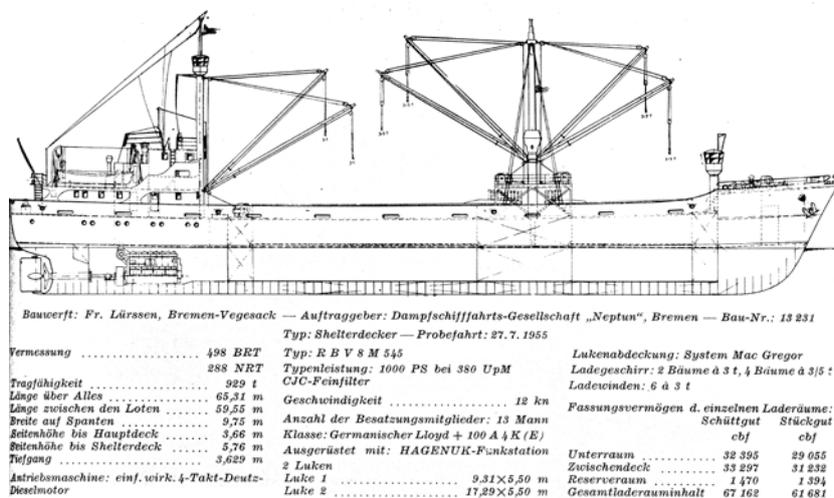
D.W.T: 930

Διαστάσεις: 65,3 x 9,8 μ.

Μηχανές: 1 ΜΕΚ ιπποδύναμης 1.000 BHP, κατασκευής Deutz.

Ταχύτητα: 11,5 κόμβοι.

Τον Μάιο του 1972 το PRIAMUS πουλήθηκε στον Έλληνα Πλοίαρχο Γιαννούλη Βαμβούνη, ο οποίος του έδωσε το όνομα ΑΝΤΙΓΟΝΗ και νηολογήθηκε στον Πειραιά με αριθμό 4431. Τον Οκτώβριο του 1979 πέρασε στην ιδιοκτησία της Apollonia Shipping & Trading Co. συμφερόντων Σπυρίδωνα Αλεξανδράτου και μετονομάστηκε σε ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VI. Ο Σπύρος Αλεξανδράτος ήταν μηχανικός του Εμπορικού Ναυτικού και απέκτησε το 1973 το πρώτο του πλοίο, ένα σκάφος 38 ετών το οποίο και ονόμασε ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I. Η νεοσύστατη εταιρεία ασχολήθηκε με τη μεσογειακή ναυτιλία και απέκτησε κερδοφόρα συμβόλαια μεταφοράς φορτίων προς τη Λιβύη, τα οποία και επέτρεψαν την ανάπτυξη της εταιρείας. Όταν αγοράστηκε το ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VI, η εταιρεία του διέθετε επτά σκάφη και διαχειριζόταν άλλα είκοσι επτά ναυλωμένα.



Τα ναυπηγικά σχέδια του πλοίου.
(Συλλογή Burkhard Schütt).

The plan of PRIAMUS. (Burkhard Schütt collection).

Schwesterschiffe M/S. »PRIAMUS«

MV APOLLONIA VI

On July 16, 1955, the cargo ship MV PRIAMUS (Yard No: 13232) was launched at the Lurssen shipyard at Vegesack in West Germany.

The ship was completed on the following September and was delivered to its owner, the Dampfschiffahrts Gesellschaft "Neptun". The company, also known as Neptun Line, had a long history having been established in 1873 by Johann Hermann Niemann and his partners, mainly to serve the shipping needs in the Baltic and Scandinavia.

Specifications:

G.R.T.: 745

D.W.T.: 930

Dimensions: 65.3 x 9.8 m.

Machinery: 1 MEK engine of 1.000 BHP, constructed by Deutz.

Speed: 11.5 knots.

In May 1972, PRIAMUS was sold to the Greek Captain Giannoulis Vamvounis, who renamed her ANTIGONI and registered her in Piraeus (No.4431). In October 1979 she came under the ownership of the Apollonia Shipping & Trading Co., a company controlled by Spyridon Alexandratos and was renamed ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VI. Alexan-



Το γερμανικό PRIAMUS. (Συλλογή Peter Nennstiel).

The german PRIAMUS. (Peter Nennstiel collection).

**ΠΡΟΣΑΡΑΞΕ
ΜΟΤΟΡΣΙΠ
ΣΤΗ ΜΑΚΡΟΝΗΣΟ**

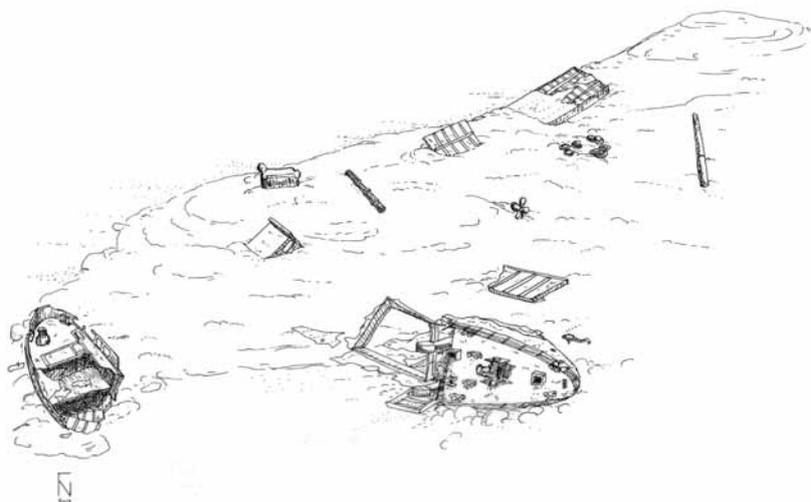
ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 11.— Προσάραξε στον ύφαλο Τρυπητή της Μακρονήσου το μωτορσιπ «Απολλωνία» 438 κόρων και ήδη βυθίζεται παρά τις προσπάθειες του ναυαγοσωστικού «Αστέρη» να το συγκρατήσει. Το πλήρωμά του έξι Έλληνες και τρεις αλλοδαποί παραλήφθηκε τόσο από το διερχόμενο πετρελαιοκίνητο «Άγιος Νεκτάριος».

*Η είδηση του ναυαγίου.
(«Μακεδονία» 12-6-1980).*

*Newspaper clip on the sinking.
(“Macedonia” 12-6-1980).*

Η απώλεια του πλοίου

Το πλοίο με Πλοίαρχο τον Κωνσταντίνο Τσαντίρη, κάτοχο διπλώματος πρακτικού Πλοίαρχου και με οχταμελές πλήρωμα, είχε αποπλεύσει περί ώρα 20.00' της 10ης Ιουνίου 1980 από τη Χαλκίδα με 1.440 τόνους γενικού φορτίου, με προορισμό την Τρίπολη της Λιβύης. Από το σύνολο του φορτίου 4.000 ρολά συρματόπλεγμα είχαν φορτωθεί στο κατάστρωμα, το δε υπόλοιπο στα κύπη. Οι καιρικές συνθήκες κατά τον απόπλου ήταν καλές, όμως περί ώρα 2.00' της επομένης η ορατότητα άρχισε να περιορίζεται. Όταν το πλοίο πλησίαζε στο βόρειο άκρο της Μακρονήσου, ο Πλοίαρχος διαπίστωσε ότι βρισκόταν επικίνδυνα κοντά στον ύφαλο Τρυπητή, γι' αυτό και εξήλθε από το δωμάτιο χαρτών όπου βρισκόταν και πήρε ο ίδιος το πηδάλιο από τον ναύτη, στρέφοντάς το όλο δεξιά. Ωστόσο κατά τη διάρκεια που έστρεφε το πηδάλιο, περί ώρα 2.30' της 11ης Ιουνίου, το πλοίο προσάραξε στον ύφαλο σε στίγμα 37°-45' βόρειο και 24°-07' ανατολικό. Αμέσως κρατήθηκε η μηχανή και σήμανε συναγερμός. Από τη μέτρηση των υδροσυλλεκτών διαπιστώθηκε ότι το Νο.1 κύτος γέμιζε νερά και έδωσε εντολή στον Α' Μηχανικό να θέσει σε λειτουργία τις αντλίες. Όμως παρά τη λειτουργία των αντλιών, η στάθμη των υδάτων ανερχόταν, ενώ το σκάφος πήρε κλίση 5 μοιρών αριστερά. Ειδοποιήθηκε ο θάλαμος επιχειρήσεων του ΥΕΝ, καθώς και οι πλοιοκτήτες. Περί ώρα 3.00' όλο το πλήρωμα, εκτός Πλοίαρχου, Υποπλοίαρχου και Α' Μηχανικού, επιβιβάστηκε σε σωσίβια λέμβο και παρέμεινε σε μικρή απόσταση από το πλοίο. Στις 6.10' κατέφτασε το πετρελαιοκίνητο ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ, στο οποίο επέβαινε και ο Λιμενάρχης Λαυρίου. Η κατάσταση στο ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VI χειρότερευε καθώς βυθιζόταν περισσότερο, ενώ το μηχανοστάσιο είχε κατακλυστεί με νερά. Στις 6.40' το φορτηγό πλοίο πήρε απότομη κλίση 10 μοιρών δεξιά, οπότε εγκατέλειψαν το σκάφος και τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος τα οποία μεταφέρθηκαν με ασφάλεια στο Λαύριο. Το ρυμουλκό ΑΣΤΕΡΙ που έσπευσε σε βοήθεια του ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VI δεν μπόρεσε να το συγκρατήσει στην επιφάνεια και το φορτηγό μισοβυθίστηκε με την πλήρη



Το ναυάγιο του ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VI.

The wreck of APOLLONIA VI.



Η πλώρη του ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VI.

The bow of APOLLONIA VI.

dratos was an engineer in the merchant navy and bought his first ship in 1973, a 38-year old ship that was renamed APOLLONIA I. The newly founded firm was engaged in the Mediterranean shipping and profited from lucrative contracts to carry cargoes to Libya. These contracts enabled the growth of the company and by the time APOLLONIA VI was bought, Alexandratos already owned seven ships and managed another 27 chartered ships.

The loss of the ship

APOLLONIA VI sailed from Chalkis at 20:00' on June 10, 1980 under the command of Captain Konstantinos Tsantiris, holder of a practical captain's degree, and with a crew of eight. She carried 1,440



Η πλώρη του ναυαγίου όπως παρέμενε στον ύφαλο.

The bow of the ship on the reef.

Χαρακτηριστική ανεμοδόχος στην πλώρη του ναυαγίου.

A characteristic ventilator on the bow.



Στο κατάστρωμα της πλώρης, διακρίνονται μπίντες, η ανέμη και μια ανεμοδόχος.

On the bow's deck, a bollard, a windlass and a ventilator can be discerned.





Τα βίντζια της πλώρης.

The bow capstans.

tons of general cargo, destined for Tripoli in Libya. Stored on her deck were 4,000 roles of barbed wire, the rest of the cargo was in her holds. The weather conditions at the time of departure were good, but at around 02:00' on the following night, visibility started to decrease. When the ship approached the northern tip of Makronisos Island, the captain realised that they were dangerously close to Trypiti Reef. He stepped out of the chart room and took the helm from the helmsman, turning the wheel hard to starboard. However while he was turning the ship round, at around 02:30' on June 11, the ship came aground on the reef at position 37°-45' North 24°-07' East. The engine was immediately stopped and the alarm was sounded. The measurement of the bilge water showed that compartment No.1 was filling with water and the First Engineer was ordered to put the pumps in action. Despite the use of the pumps the water level continued to rise, whilst the ship took a list of five degrees to starboard. The Operations Chamber of the Ministry of Merchant Marine was notified as well as the owners. At about 03:00' all the crew except the Captain, the First Mate and the First Engineer, boarded a life boat and stood by close to the ship. At 06:10', the motor boat AGIOS NEKTARIOS arrived with the Port Master of Lavrio on board. The status of APOLLONIA VI continued to grow worse as she settled more and the engine room was filling with water. At 06:40' the freighter took a sudden list of 10 degrees to port, and the rest of the crew abandoned her and were safely landed at Lavrio. The salvage tug ASTERI that rushed to assist APOLLONIA VI, could not keep her on the surface and the freighter sank, with her bow protruding above the sea level. APOLLONIA VI was declared a total loss and abandoned to the underwriters, while part of her cargo was salvaged. During the winter of 1988-89, the wreck broke up into smaller parts that were scattered in deeper water some 40 meters northwest of Trypiti Reef.



Κλίμακα στο πλωραίο τμήμα.

Stairwell at the bow section.



Η πρύμνη του ναυαγίου αποτελεί έναν δημοφιλή καταδυτικό προορισμό.

The stern section is a popular diving spot.



του να προεξέχει από την επιφάνεια της θάλασσας. Το ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VI χαρακτηρίστηκε ως τεκμαρτή ολική απώλεια και εγκαταλείφθηκε στους ασφαλιστές, ενώ μέρος του φορτίου του διασώθηκε. Τον χειμώνα του 1988 - '89 το ναυάγιο διασπάστηκε σε μικρότερα τμήματα, τα οποία και παρασύρθηκαν σε μεγαλύτερο βάθος σε απόσταση 40 μέτρων βορειοδυτικά από τον ύφαλο Τρυπητή.

Το ναυάγιο σήμερα



Η προπέλα του σκάφους στέκει αποκομμένη από το υπόλοιπο ναυάγιο.

The ships' propeller stands separated from the rest of the wreck.

Όταν η πλώρη αποκολλήθηκε από τον ύφαλο, βυθίστηκε σε βάθος 18 έως 24 μέτρων ακουμπώντας με τη δεξιά πλευρά στον βυθό. Σήμερα το πρωραίο τμήμα αποτελεί το πιο εντυπωσιακό τμήμα του ναυαγίου καθώς παραμένει σε αρκετά καλή κατάσταση. Στη θέση τους στέκονται οι δύο ανεμοδόχοι του πρωραίου αμπαριού, ενώ είναι ορατές οι δέστρες και οι μηχανισμοί της πλώρης.

Κινούμενοι προς τα βορειοανατολικά και σε απόσταση 20 μέτρων συναντάμε το πρυμναίο τμήμα του ναυαγίου, το οποίο στέκεται όρθιο στον βραχώδη βυθό και σε βάθος 14 έως 17 μέτρα. Η προπέλα του σκάφους έχει αποκολληθεί από τη θέση της και μαζί με τον άξονα βρίσκονται σε μικρό βάθος, κοντά στο σημείο προσάραξης. Στο εσωτερικό του πρυμναίου τμήματος παραμένει στη θέση της η εφεδρική προπέλα που διέθετε το σκάφος.

Επιστρέφοντας προς τον ύφαλο και έχοντας κατά νου τα ισχυρά υποθαλάσσια ρεύματα της περιοχής, συναντάμε ένα τμήμα από την υπερκατασκευή του ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VI και μετά από λίγο ένα τμήμα από τα διπύθμενα, καθώς και κομμάτια από τα κρένια του σκάφους.

Ο ύφαλος Τρυπητή σφύζει από υποβρύχια ζωή και το προσιτό βάθος, σε συνδυασμό με την εξαιρετική ορατότητα η οποία είναι μεγαλύτερη από 20 μέτρα, έχουν σήμερα καταστήσει το ναυάγιο τού ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VI έναν δημοφιλή καταδυτικό προορισμό.



The shipwreck today

When the bow was detached from the reef, it sank at a depth of 18 to 24 meters, coming to lie on the seabed on its starboard side. Today the bow section remains in a good condition and is the most spectacular part of the wreck. The two ventilators of the forward hold remain in their position, while the windlass and other bow equipment are visible.

Moving towards the northeast and at a distance of 20 meters, we meet the rear part of the wreck that stands upright on the sea floor at a depth of 14 to 17 meters. The ship's propeller has detached from its position and along with the shaft lie at shallower water, near the grounding area. Inside the stern section, the ship's spare propeller remains in its original position.

Returning to the reef, and keeping in mind the area's strong underwater currents, we come along a piece of APOLLONIA VI's superstructure and a little further, a part of the keel along with pieces of the ships' davits.

Trypiti Reef is abundant with sea life and the accessible depth in combination with the good visibility, of more than 20 meters, render APOLLONIA VI a popular diving place.

Ο πρυμναίος χώρος ενδιαίτησης.

Accommodation at the stern.



Είσοδος του πρυμναίου διαμερίσματος.

Entrance to the stern quarters.